

# OSSERVAZIONI AL PGT ADOTTATO NEL CONSIGLIO COMUNALE DEL 10 GIUGNO 2011

I sottoscritti Daniele Maffeo, nato a                    e residente in                    , Marco Rizzoli, nato a                    e residente in, Matteo Sala, nato a                    e residente in, Daniel Maida, nato a                    e residente in e Mauro Bertolini, nato a                    e residente in                    , propongono le seguenti modifiche agli elaborati del PGT adottato nel Consiglio Comunale del 10 giugno 2011.

Al fine di consentire una più agevole lettura delle osservazioni, precisiamo che abbiamo trascritto le parti del PGT secondo noi bisognose di modifiche, evidenziando le aggiunte proposte con il carattere grassetto sottolineato e gli emendamenti con il carattere barrato.

## **1) DOCUMENTO DI PIANO – RELAZIONE, PAG. 49-50**

Obiettivi di sostenibilità per la città dei servizi: rendere più efficiente il sistema dei servizi pubblici attraverso livelli più adeguati di qualità, accessibilità e rendimento rispetto alla effettiva domanda sociale. Il piano intende “mettere a sistema” i servizi presenti sul territorio favorendone l’accessibilità grazie alla creazione di una maglia continua ed integrata di servizi e di spazi aperti, di carattere urbano e perturbano, puntando prioritariamente alla valorizzazione del patrimonio esistente e alla creazione di una rete di piste ciclabili. **In particolare si evidenzia la necessità di una riqualificazione dell’attuale incrocio semaforico di via Marconi con via Zopfi e Viandasso, anche attraverso la realizzazione di una passerella ciclopedonale, necessario collegamento tra il centro storico a nord e la fermata della tramvia delle valli a sud di via Marconi.**

Obiettivi di sostenibilità per il sistema infrastrutturale: lo sviluppo della rete di mobilità deve essere orientata al riequilibrio complessivo degli ambiti urbanizzati attraverso la riqualificazione del sistema viabilistico ed il completamento della rete di connessioni dolci, risolvendo prioritariamente i nodi caratterizzati da elevati livelli di criticità, **quale ad esempio l’incrocio di via Marconi con via Zopfi e via Viandasso.** Rafforzare e rivitalizzare gli ambiti territoriali a più elevata accessibilità, in particolare i nodi di interscambio con il trasporto pubblico, può contribuire al contenimento del consumo di

suolo e alla valorizzazione della città esistente, favorendo il collocamento di servizi, strutture e parcheggi adeguati alla richiesta.

## **2) DOCUMENTO DI PIANO – RELAZIONE, PAG. 63-64**

### ***L'ambito strategico di via Marconi***

...

L'ambito presenta attualmente diverse condizioni di criticità:

- una forte disomogeneità e una bassa qualità architettonica dei fronti edificati;
- una scarsa dotazione di spazi pubblici, in particolare pedonale, caratterizzati peraltro da una forte frammentarietà e da una scarsa qualità;
- notevoli criticità dal punto di vista viabilistico, soprattutto dal punto di vista della percorribilità ciclopedonale e della difficoltà di attraversamento;

**- la mancanza di un attraversamento ciclopedonale sicuro nell'area dell'attuale incrocio semaforico con via Zopfi e Viandasso.**

Il Documento di piano si propone di attivare un processo di riqualificazione dell'ambito, che si attui mediante un progetto urbanistico unitario fondato su alcuni principi di intervento generali:

- il ridisegno unitario e complessivo dello spazio pubblico, al fine di creare un sistema continuo e uniforme di spazi aperti fruibili e di qualità;
- l'incremento della dotazione di spazi pedonali e ciclabili fruibili, **anche attraverso il collegamento con l'attuale rete ciclopedonale presente sul territorio;**
- il ripensamento del sistema degli attraversamenti, al fine di favorire la sicurezza, in particolare di pedoni e ciclisti;

**- la progettazione di un attraversamento ciclopedonale in totale sicurezza (ad esempio attraverso la realizzazione di una passerella) in corrispondenza dell'attuale incrocio con via Zopfi e Viandasso;**

- la trasformazione di alcune aree puntuali, finalizzate alla riqualificazione del fronte

edificato e all'insediamento di nuove attività qualificate;

- la riqualificazione ambientale della roggia e degli spazi spondali.

### **3) PIANO DELLE REGOLE – RELAZIONE, PAG. 24-26**

#### ***Sottosistema del commercio e della produzione di servizi nell'ambito del Progetto urbanistico di Via Marconi***

Il Piano delle Regole inserisce il progetto urbanistico di via Marconi nel sistema terziario del commercio e della produzione di servizi, considerandolo come uno specifico sottosistema contraddistinto da caratteri insediativi peculiari e, parallelamente, da norme specifiche.

L'ambito interessa un'area urbana estesa e molto eterogenea, che si sviluppa lungo il tracciato di via Marconi, parallelamente all'asse storico di collegamento fra Bergamo e la Val Seriana e all'attuale strada provinciale, **costituendo un elemento di separazione e discontinuità tra la porzione nord del territorio comunale, caratterizzata dalla presenza del centro storico, e la parte sud, a destinazione prevalentemente residenziale e produttiva.** presentando **L'area presenta,** ai due lati della strada **di via Marconi,** tessuti edificati misti, molto diversificati sia dal punto di vista dell'uso e della attività insediate (anche se sono prevalenti gli edifici a carattere prevalentemente terziario e commerciale), sia dal punto di vista della morfologia e della tipologia architettonica.

L'ambito presenta attualmente diverse condizioni di criticità, già evidenziate all'interno del Documento di Piano:

- una forte disomogeneità e una bassa qualità architettonica dei fronti edificati;
- una scarsa dotazione di spazi pubblici, in particolare pedonale, caratterizzati peraltro da una forte frammentarietà e da una scarsa qualità;
- notevoli criticità dal punto di vista viabilistico, soprattutto dal punto di vista della percorribilità **ciclopedonale** e della difficoltà di attraversamento;
- **la mancanza di un attraversamento ciclopedonale sicuro nell'area dell'attuale incrocio semaforico con via Zopfi e Viandasso.**

In sinergia e coerenza con gli obiettivi strategici esplicitati dal Documento di Piano, il Piano delle Regole traccia un quadro interpretativo e definisce un quadro normativo che si propone di attivare un processo di riqualificazione complessiva dell'ambito, che sia orientato verso la valorizzazione delle attività insediate, il miglioramento generale della qualità architettonica dei manufatti edilizi e degli spazi aperti, la qualità e la vivibilità degli spazi pubblici, **la percorribilità e l'attraversamento ciclopedonale in sicurezza**. Il progetto urbanistico unitario dovrà prevedere:

- il ridisegno unitario e complessivo dello spazio pubblico, al fine di creare un sistema continuo e uniforme di spazi aperti vivibili, altamente fruibili e di notevole qualità architettonica e paesistica;

- l'incremento della dotazione di spazi pedonali e ciclabili sicuri fruibili, **anche attraverso il collegamento con l'attuale rete ciclopedonale presente sul territorio**;

- il ripensamento del sistema degli attraversamenti, al fine di favorire la sicurezza, in particolare di pedoni e ciclisti;

**- la progettazione di un attraversamento ciclopedonale in totale sicurezza (ad esempio attraverso la realizzazione di una passerella) in corrispondenza dell'attuale incrocio con via Zopfi e Viandasso**;

- la trasformazione di alcune aree puntuali, finalizzate alla riqualificazione del fronte edificato e all'insediamento di nuove attività qualificate;

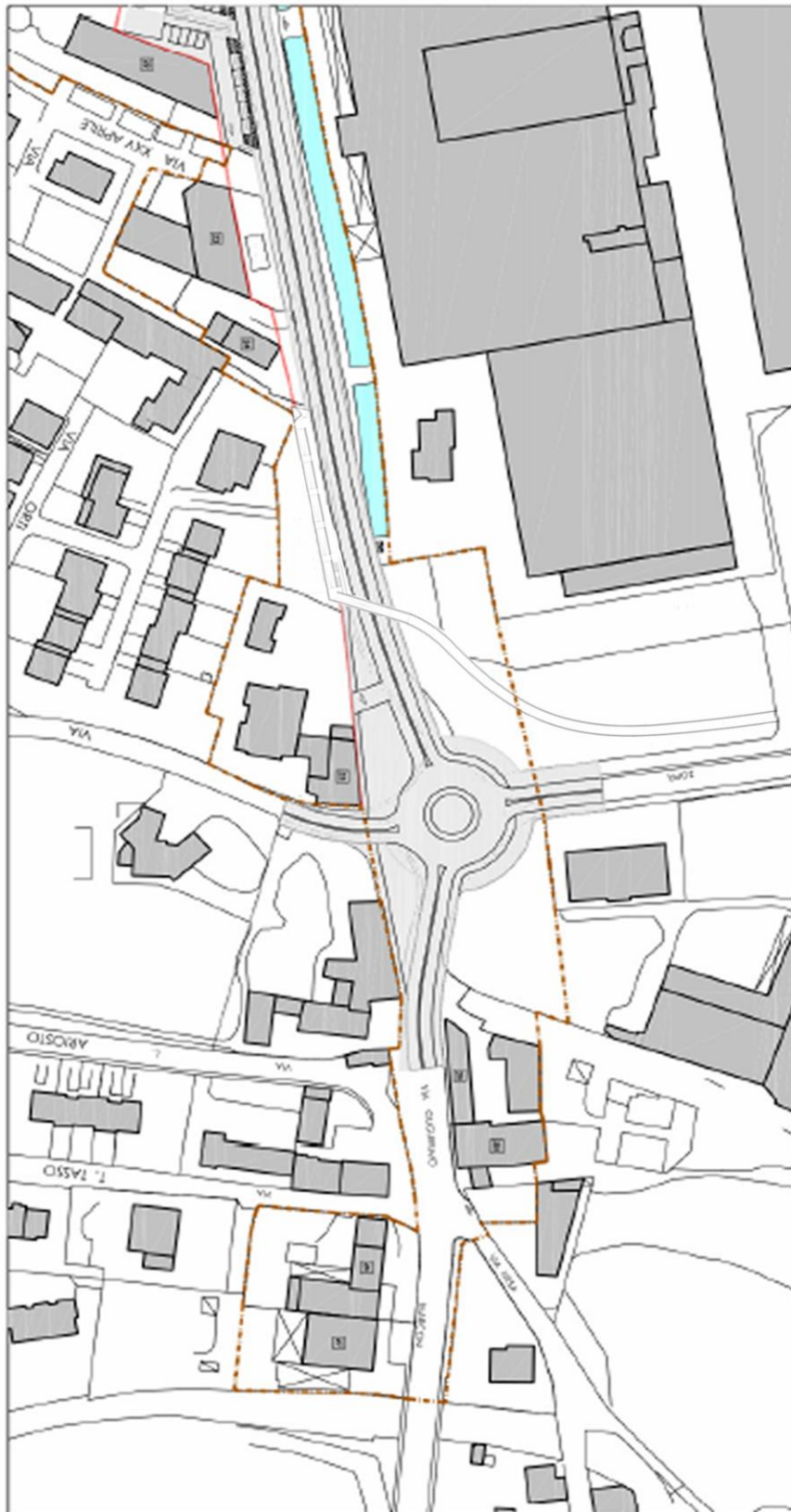
- la riqualificazione ambientale della roggia e degli spazi spondali.

#### **4) PIANO DELLE REGOLE: ELABORATI GRAFICI**

Alla luce delle modifiche proposte nel punto precedente, chiediamo di sostituire l'elaborato grafico 3D posto a destra nella pagina 26 della relazione al Piano delle Regole con il seguente:



Parimenti proponiamo di sostituire la planimetria raffigurata alla pag. 32 della relazione al Piano delle Regole con la seguente:



## 5) PIANO DEI SERVIZI – RELAZIONE, PAG. 58

- .....
- L'asse ciclabile di via Viandasso, che connette le frazioni periferiche di Saleccia, Viandasso e La Patta con il centro di Ranica **(anche attraverso la realizzazione di una pista ciclopedonale di attraversamento sopraelevato dell'incrocio di via Marconi)**, rappresentando inoltre il principale percorso di fruizione del PLIS Naturalserio

Nel complesso l'estensione dei percorsi ciclopedonale aumenta dagli attuali 11 km circa a 21 km con uno sviluppo di nuovi percorsi per circa 10 km.

## 6) PIANO DEI SERVIZI – RELAZIONE, PAG 39-40-41

*(modifica e riorganizzazione del testo)*

### ***Piste ciclo pedonali***

La provincia di Bergamo ha predisposto un nuovo piano di sviluppo delle ciclovie su tutto il territorio provinciale che prevede l'ampliamento delle piste già esistenti nel territorio e lo sviluppo di nuove dorsali ciclabili che si relazionino con la rete viaria esistente e di progetto da realizzarsi attraverso lo sforzo congiunto degli enti territoriali competenti.

In particolare il comune di Ranica è interessato dalla realizzazione di una pista ciclabile ~~anulare che collega~~ **di collegamento con i comuni limitrofi e prevede la possibile realizzazione di un'ulteriore pista ciclopedonale di collegamento interno al territorio comunale.**

La ~~di una~~ pista ciclabile ~~anulare che~~ collega i comuni di Bergamo, Torre Boldone, Gorle, Ranica, Alzano Lombardo, Villa di Serio, Scanzorosciate, Pedrengo, Seriate per uno sviluppo complessivo di circa 30 Km che si collega al tratto Bergamo-Seriate. Per i territori di Alzano Lombardo, Ranica, Torre Boldone e Bergamo il progetto di ciclovie ha tenuto conto di un progetto denominato "Ciclovie dei Parchi" che prevede l'accesso nel territorio di Ranica in corrispondenza di via Sarca, che lambisce il lato nord del centro storico, delle scuole comunali e dell'area mercato fino a Piazza Europa. Percorrendo quindi via Alpini, via Roma e via Donizetti e seguendo la vecchia strada di collegamento con Alzano Lombardo, che presenta flussi di traffico compatibili con la pista ciclabile.

**La pista ciclopedonale interna al territorio comunale prevede la possibile realizzazione di un percorso trasversale a Via Marconi, di unione tra la parte Nord e la Parte Sud di Ranica, connessione tra le ciclovie esistenti ed unione tra gli spazi pubblici presenti sul territorio. Dal parco Camozzi, come dalla scuola comunale, la palestra e la piazza del mercato, attraverso una passerella ciclopedonale si potrà attraversare in sicurezza Via Guglielmo Marconi raggiungendo il parco di Via Conciliazione e la stazione della Teb.**

La **Le** ciclovia **ciclovie**, insieme agli altri interventi infrastrutturali e all'organizzazione del trasporto pubblico locale, potrebbe costituire una soluzione alternativa all'uso delle quattro ruote per il collegamento intercomunale fra i territori interessati **ed il collegamento tra i vari servizi presenti sul territorio di Ranica.**

**La possibile riqualificazione a verde pubblico di parte del parcheggio lungo Via Gioachino Zopfi potrebbe infine divenire simbolo degli interventi sul territorio, unificando le piste ciclabili, la rotonda e la passerella ciclopedonale anche se realizzati in momenti distinti.**

La rete ciclopedonale di Ranica si estende per circa 11 Km, lunghezze che, come descritto nei dettagli dell'ultimo capitolo della presente relazione, verrà raddoppiata.

\*\*\* \*\*

Tanto premesso, i sottoscritti chiedono che l'Amministrazione Comunale in sede di approvazione del PGT voglia accogliere le proposte di modifica sopra esposte.

Con osservanza.

Ranica, lì 24 ottobre 2011

Daniele Maffeo

Marco Rizzoli

Matteo Sala

Daniel Maida

Mauro Bertolini

Le osservazioni sono sottoscritte anche dai seguenti cittadini di Ranica:

- 1.