

**Al Comune di Ponteranica**

Provincia di Bergamo  
Settore Tecnico  
Ufficio Edilizia Privata e Urbanistica  
Piazza dott. Pietro Asperti n. 1  
24010- Ponteranica (BG)

OGGETTO: **Osservazioni agli strumenti di pianificazione urbanistica - Variante nr. 3 al Piano di Governo del Territorio (PGT)- DCC nr. 12 del 17/04/2024**

- 1- ADV21 (prato delle Roveri)
- 2- AT4 (corona di monte del futuro centro del paese)
- 3- Sistema della mobilità stradale (nodo viabilistico di Pontesecco)
- 4- Sistema della mobilità dolce (galleria sotto il colle della Ramera)
- 5- L'incrocio di via Rigla, Delle Roveri, Drossi, Petos; (una rotonda per la sicurezza)
- 6- AR1 (Ambito rigenerazione dell'ex insediamento industriale del Gres)
- 7- ADV "S" e "T" (edificazione su piane libere in lato dx del torrente Morla)
- 8- L'innesto di via Fustina su SS 470 (rotonda per la seconda porta di Ponteranica e accesso al Parco)

A cura dell'Associazione  
"UN FUTURO PER PONTERANICA"

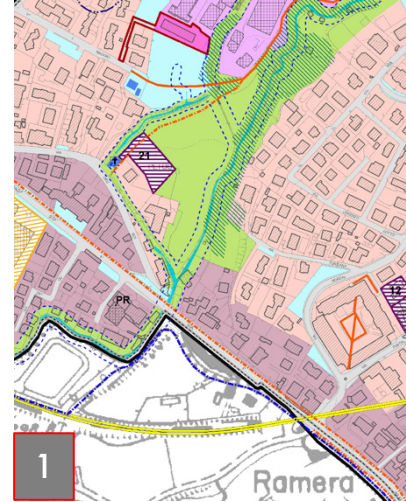
---

## OSSERVAZIONE N. 1

### PRATO DELLA ROVERE ADV21

#### ANALISI

Questa porzione di territorio delimitata a nord da una consolidata area artigianale, a sud dalla via delle Roveri, ad ovest dal quartiere di I Maggio ed a est dal quartiere della Fustina, si configura come un'area pianeggiante omogenea molto umida ed attraversata o lambita da due corsi d'acqua il Porcarissa ed il Quisa. Nonostante l'intensa urbanizzazione iniziata dagli anni '60 questa zona è sempre stata una sorta di isola ad eccezione della chiesa di San Giorgio nell'angolo sud-ovest e un gruppo edificato nell'angolo sud-est nessuno sin dal 1600 ha mai pesato di insediarsi in modo abitativo e permanente. L'antica chiesetta (allora chiamata dei morti) segna la brusca curva con cui il Porcarissa dopo essere stata attraversata da un ponte si dirige verso il Quisa; rappresenta il consueto e antico uso di collocare i luoghi sacri in prossimità degli aquiferi di rilievo e comunque in modo da non subirne importanti conseguenze, l'antico nucleo abitato nella zona sud-est (ora del tutto riedificato) identifica il punto in cui la strada Priula con un ponte attraversava il Quisa prima di dirigersi verso Petosino, era qui che esisteva la casa della Conta. Luoghi particolari che segnavano caratteristiche geomorfologiche e antropologiche/storiche speciali. L'espansione edilizia degli anni ruggenti ha sempre guardato con rispetto a questo ampio prato pianeggiante limitandosi ad occupare le terre alte tutto intorno e colonizzando il bordo inferiore della via delle Roveri.



A dire il vero, quasi nel centro di questa particolare piana esisteva già nel 1600 un mulino che azionato dalle acque del Quisa tramite un apposito canale che univa Porcarissa e Quisa serviva la comunità con le sue macchine. Del resto è storicamente nota la diatriba tra le comunità intorno a questo cavo d'acqua per lo sfruttamento delle sue perenni acque; Paladina ebbe parecchio da dire al riguardo nei confronti di Sorisole.

Di questa officina (il mulino) non esiste più alcuna traccia, ne alcuno nei secoli successivi ha mai pensato di insediare altre attività umane.

Nel prato della rovere è facile ancora oggi riscontrare la spontanea crescita di erbe palustri, di canne palustri, il terreno è soffice e sempre bagnato.

Ne consegue che questa porzione del territorio non è adatta per insediare la residenza o qualsiasi attività d'impresa. Anche se con le tecnologie moderne si può ovviare alle limitazioni costruttive antiche tramite profonde palificazioni, l'ambiente resta persistentemente umido e poco salutare.



Riguardo allo studio della componente geologica e sismica, propedeutica alla stesura del PGT:

- nella relazione si scrive al punto 8.3.3 pag. 37 e 38 che tutta l'area può essere soggetta ad allagamenti occasionali in eventi di piena.
- nella Tav. 9b si denota quest'area come una superficie soggetta a possibile ristagno di acqua.
- La tav 12f indica l'area in questione soggetta a
  - gravi e consistenti limitazioni; quale area vulnerabile dal punto di vista idraulico
  - fattibilità con consistenti limitazioni; per caratteristiche geotecniche del suolo

- fattibilità con consistenti limitazioni; per vulnerabilità dal punto di vista idrogeologico  
Riguardo allo studio e alla gestione del rischio idraulico allegato alla VAR 3  
-nella relazione accompagnatoria dal punto 5.1.2 e segg. viene offerta una disanima approfondita delle problematiche relative alla gestione delle acque bianche e nere di via Rigla, 1 Maggio e via delle Roveri e relative necessarie correzioni, con la previsione anche una vasca di laminazione.  
- nella relazione accompagnatoria dal punto 4.2 si mappano le aree alluvionabili con periodicità "frequente" o "rara" si nota che tutta l'area del prato delle roveri ne è coinvolta  
Anche la TAV 2 del Rischio idraulico, evidenzia chiaramente tutta l'area in argomento come una zona con scenari di gestione delle acque problematici.

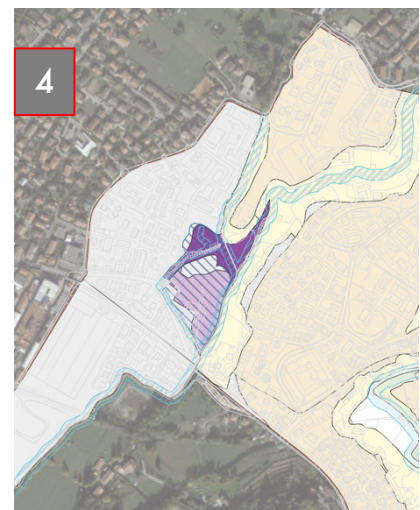
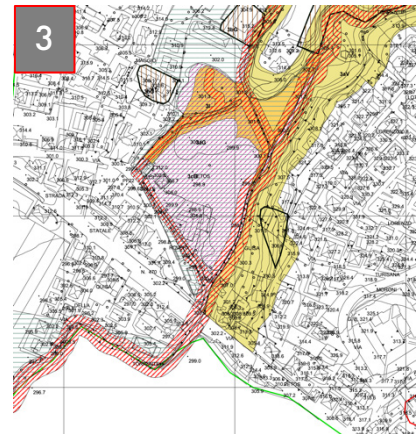
Riguardo alla permeabilità dei suoli: si osserva che a nord (leggasi a monte) del prato delle Roveri 35.000 m2 tra capannoni aree di manovra e parcheggi caratterizzano una piattaforma artigianale compatta totalmente impermeabile tagliata dal Porcarissa.

Premesse le su estese considerazioni, **si chiede l'assoluta inedificabilità di questa area che comprende anche l'ADV 21; viceversa riteniamo questa porzione di territorio come risorsa ambientale con valenze naturalistiche speciali, con memorie storiche importanti, ancorchè oscurate dalla marginalizzazione della via delle Roveri che necessita di una maggior promozione e valorizzazione territoriale.**

Inoltre a fronte della rilevantissima espansione edilizia nella contigua area dell'ex Gres diviene ancor più incomprensibile espandere l'area edificata in questo lacerto di territorio così fragile e speciale. Si intende con ciò perseguire il primo punto evocato tra gli obiettivi della VAS che intende adempiere agli obiettivi della L.R. 31/2014 in merito alla riduzione del consumo di suolo.

*Elenco immagini*

- 1) Estratto dal Piano delle Regole
- 2) Estratto dal Registro della Misericordia di Ponteranica (1686-1745)
- 3) Estratto della fattibilità idrogeologica e sismica
- 4) Estratto della tavola del rischio idraulico



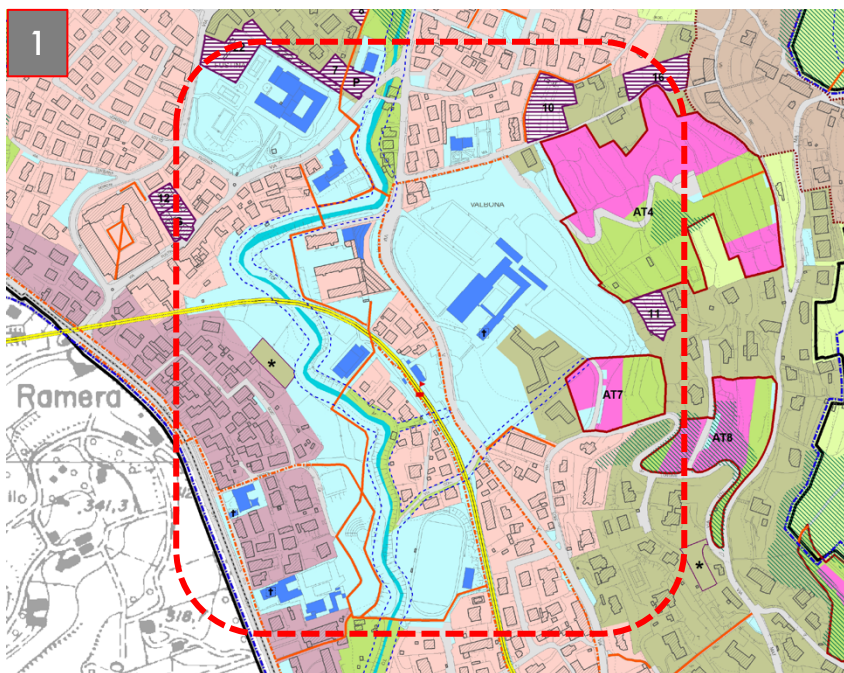
## OSSERVAZIONE N. 2

### Area tra via Belvedere Colleoni e Sacramentini: AT4

Per quanto già in fase di convenzione si esorta e sottolinea la valenza prioritaria e strategica di questa sezione del territorio per lo sviluppo del nucleo del paese.

Nello spirito di un rinforzo del baricentro dell'area territoriale, **si chiede una nuova distribuzione del volume assegnato, distribuendolo quanto più possibile nella fascia bassa della zona, al piede del versante collinare.**

Ciò semplificherebbe la realizzazione di strutture di servizio strade e sottoservizi, in futuro a carico del comune, ridurrebbe la radicale trasformazione del paesaggio agrario/naturale e soprattutto rinforzerebbe dal punto di vista



insediativo la costruzione del Centro del paese. Si mette in evidenza la significativa concentrazione di servizi di valenza comune nel rettangolo rosso su rimarcato: un centro eucaristico, una parrocchia un oratorio, un asilo per l'infanzia, le scuole elementari, le scuole medie, il teatro comunale, il palazzo comunale, l'area mercato, la Biblioteca, alcuni servizi ambulatoriali, la nuova area di espansione pubblica antistante il Comune, un campo sportivo, il Bopo, la sede dell'Auser nella vecchia stazione, la futura fermata della T2.

#### Elenco immagini

- 1) Estratto dal Piano delle Regole (Individuazione della massima concentrazione dei servizi comunali)



### OSSERVAZIONE N. 3

#### **Il sistema della mobilità stradale**

La recente realizzazione delle due rotonde sulla ex SS470 ha dimostrato in modo inequivocabilmente concreto la mancata soluzione del nodo di Pontesecco.

La via Valbona, la via Pontesecco, la via Ramera, la via Petos continuano ad essere gravate da un disagio ambientale eguale o simile alla situazione antecedente l'esecuzione delle opere su citate.

Nel contempo è del tutto scomparsa dalle previsioni di salvaguardia la futura realizzazione della prosecuzione della circonvallazione nord di Bergamo.

La soluzione del nodo di Pontesecco non prescinde da scelte di pianificazione comunale a livello strategico.

Il problema non pare affrontato in nessun aspetto del piano dei servizi.

L'aspettativa di una risoluzione del traffico sulla 470 grazie alla messa in esercizio della T2 è del tutto infondata dato che la parte preponderante dei veicoli transitanti da Pontesecco non si dirige su via P. Ruggeri ma si indirizza sulla circonvallazione di Bergamo.

**-Si sollecita un impegno decisivo per risolvere in modo progressivo e radicale il nodo di Pontesecco con impegni di programma attualmente del tutto elusi nelle premesse di progetto alla VAR3 del PGT; si ritengono infatti del tutto minimizzanti le valutazioni espresse nella VAS al punto 6.6. Negli obiettivi della variante nessuna menzione o valutazione del problema ambientale costituito dalla ex SS 470**

**-Si chiede di reinserire in via precauzionale, come presa in carico dell'emergenza viabilistica SS 470, i precedenti vincoli che definivano il tracciato a prolungamento della circonvallazione nord di Bergamo, sino alla prevista saldatura con la SS470 dir (Dalmine Villa d'Almè)**

**-Inoltre si chiede di prevedere una ulteriore AR nell'area prossima alla rotatoria da poco realizzata, che interessi gli edifici posti all'incrocio tra via Maresana e Pontesecco. Ciò può consentire di arretrare la linea edificata ora a ridosso della strada, ricalibrare la sezione della SS470, migliorare l'asfittica pedonalizzazione attuale.**

**Si costituirebbe così la porta sud-est del comune, e si caratterizzerebbe un ingresso nel Parco dei Colli (Le colline alte); sarebbe infine un nuovo e migliore biglietto da visita che identifica il paese. La nuova AR si configura inoltre valida occasione per valorizzare e dotare di parcheggi la costruenda stazione della T2 denominata "Pontesecco".**



#### *Elenco immagini*

- 1) *Panorama di Pontesecco negli anni '50 XX secolo*
- 2) *Panorama di Pontesecco negli anni '20 XXI secolo (Qualcosa è cambiato!)*

## OSSERVAZIONE N. 4

### *Il sistema della mobilità dolce*

Pur prendendo atto della prevista pista ciclabile a lato della costruenda T2, si sottolinea la grave perdita di qualità ambientale per il paese data la dismissione della funzione di connessione tra l'area urbana ed il Parco dei Colli svolta dal 2008 in modo eccellente dalla riapertura della galleria della ex FVB.

Si avverte dell'inefficacia della ciclabile in adiacenza alla T2, che risulterà in più punti angusta e non armonizzata alle direttive europee riguardanti le ciclovie.

In una logica multilivello e di prospettiva si chiede di adoperarsi per dotare il paese di una linea ciclabile agile e veloce quindi di sezione non inferiore a 2,5 m che corra lateralmente alla T2 e che attraversi il colle della Ramera in sede propria. Gli scopi strategici sono i seguenti:

- 1) costituire una vera linea veloce e sicura per velocipedi che avvicini Bergamo e i paesi che perimetrano la piana della Petos
- 2) connettere con facilità ed in sicurezza la prossima importante espansione demografica e i servizi che troveranno luogo nella trasformazione dell'area Gres, favorendo inoltre il raggiungimento di Petosino
- 3) accedere con facilità e sicurezza al cuore del Parco dei Colli che manterrebbe la sua grande valenza collettiva e qualitativa

Si ritiene la previsione di un ponte ciclopedonale sulla ex 470 un forte impatto visivo nel paesaggio, una infrastruttura limitata e costosissima con finalità eminentemente turistico ricreative che è mal collegata con la farraginoso rete della mobilità ciclopedonale del paese. Inoltre lesiva del quartiere della Ramera. Il raggiungimento del nuovo ponte ciclopedonale ipotizzato al civ 158 di via Ramera costringerebbe gli utenti a impegnare un dislivello importante di circa 30 m dalla quota dell'area del mercato.

Si sottolinea che il superamento del colle della Ramera su "rete portante della mobilità ciclabile" risulta nel piano della mobilità provinciale; si tratta dell'art 42 RP e si riferisce alla mobilità dolce non intesa come mobilità turistica ma come mobilità strategica intercomunale. La

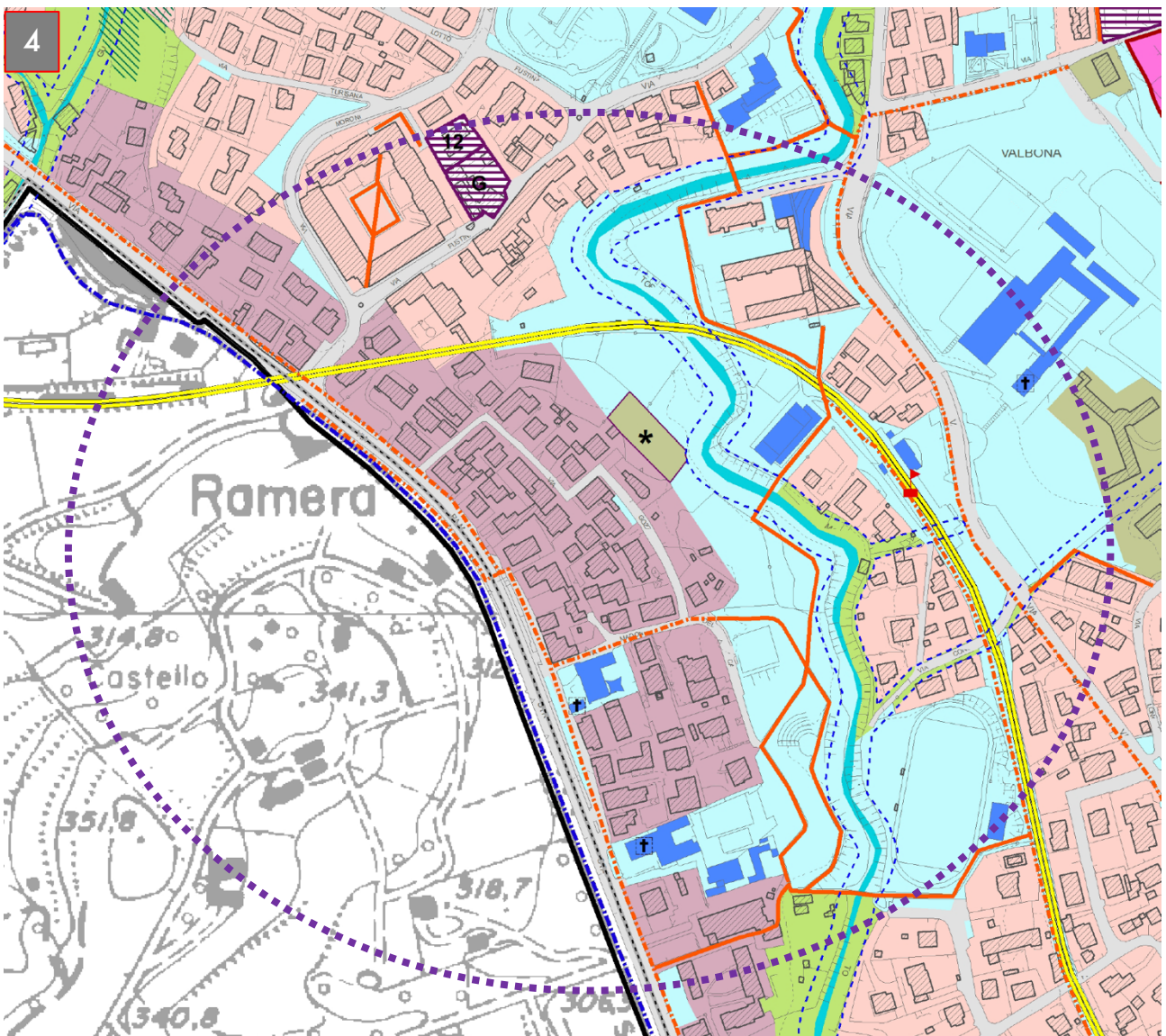
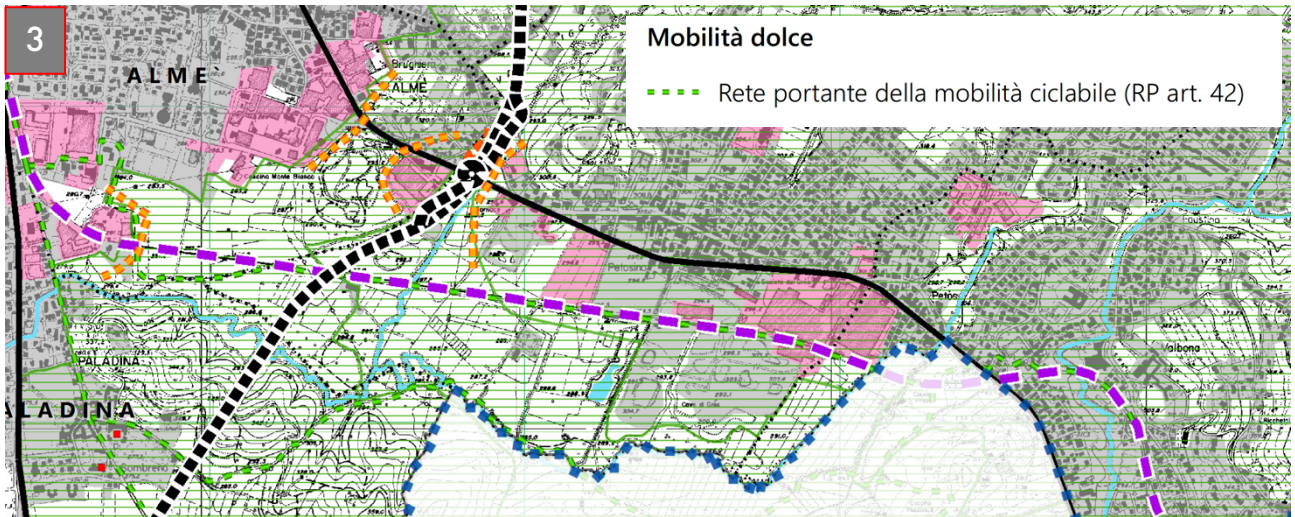


Valbona in questo piano risulta direttamente collegata con l'asta ciclopedonale che costeggia la T2 sino al ponte di Almenno SS.

**Si chiede pertanto la previsione di un passaggio ciclopedonale di sezione minima di 2,50 m sotto il colle della Ramera in sede propria e a fianco della T2 al fine di fornire un adeguato strumento che possa dare attuazione alla costruzione di una rete portante della mobilità dolce di valenza intercomunale.**







Elenco immagini

- 1) Simulazione fotografica dell'inserimento del ponte ciclopeditonale sulla ex SS470
- 2) Simulazione di concetto per la comprensione della valenza di due tunnel uno ferroviario uno ciclopeditonale sotto il colle della Ramera (per gentile concessione della lista "Tironi Sindaco")
- 3) Estratto del PCTP vigente con identificazione dell'asse portante ciclopeditonale afferente alla Valbona
- 4) Estratto del Piano delle Regole (**incoerenza attuativa del concetto di "Asse portante della mobilità ciclabile"**)

## OSSERVAZIONE N. 5

### *Lo snodo di via Delle Roveri, via Rigla, via Drossi, via Petos*

Cinque direzioni in un solo incrocio ad alta intensità.

Lo spazio ridotto il sovraccarico delle attività commerciali esistenti, la prossima realizzazione del grande complesso nell'area dello stabilimento del Gres, la collocazione planimetrica ineguale che non facilita il disbrigo delle precedenzae, la rischiosissima se non pericolosa transitabilità da parte dei velocipedi, la faticosa ed incerta riconoscibilità dell'attuale innesto di via delle Roveri; **per tutto quanto su detto, chiediamo l'introduzione di una rotonda o di uno svincolo che renda più sicuro, gradevole e semplice il transito dei veicoli e dei pedoni in questo punto che inoltre costituisce la terza porta del paese.**

Naturalmente ognuno per la sua parte: Sorisole, Ponteranica, la Provincia. Questa richiesta si inserisce nella logica del tutto disattesa in questa VAR3 di un sistematico riordino della viabilità lungo la SS470 che caratterizza in modo inequivocabile Ponteranica, la qualità della vita e la sicurezza delle persone.



## OSSERVAZIONE N. 6

### Ex insediamento industriale del Gres **AR1**

Si cita l'obiettivo n.1 della VAS alla variante 3 del PGT:

*Revisione del Documento di Piano in scadenza con particolare riferimento al dimensionamento e alle verifiche necessarie in applicazione dei disposti normativi di cui alla l.r. 31/2014 in materia di consumo di suolo e di rigenerazione delle aree urbane;*

Con l'acronimo AR1 si considerano circa 27.000 m<sup>2</sup> di Ambito di rigenerazione: Attualmente coperti per il 90% da edifici industriali dismessi.

Questa superficie oltre via Drossi si salda ad altri 140.000 m<sup>2</sup> in comune di Sorisole, raggiungendo una considerevole rilevanza urbanistica, capace, secondo il masterplan più accreditato ad oggi di insediare su di essa almeno 1800 abitanti. Dal punto di vista umano, dei servizi, degli spazi una vera e propria rivoluzione per entrambe i comuni coinvolti Ponteranica e Sorisole.

Questo territorio è stato "consumato" da decenni di sfruttamento non solo dal punto di vista industriale, ma anche dal punto di vista del suolo stesso scavato e rivoltato, trasformato in tubi di gres per costruire le reti idriche della nazione.

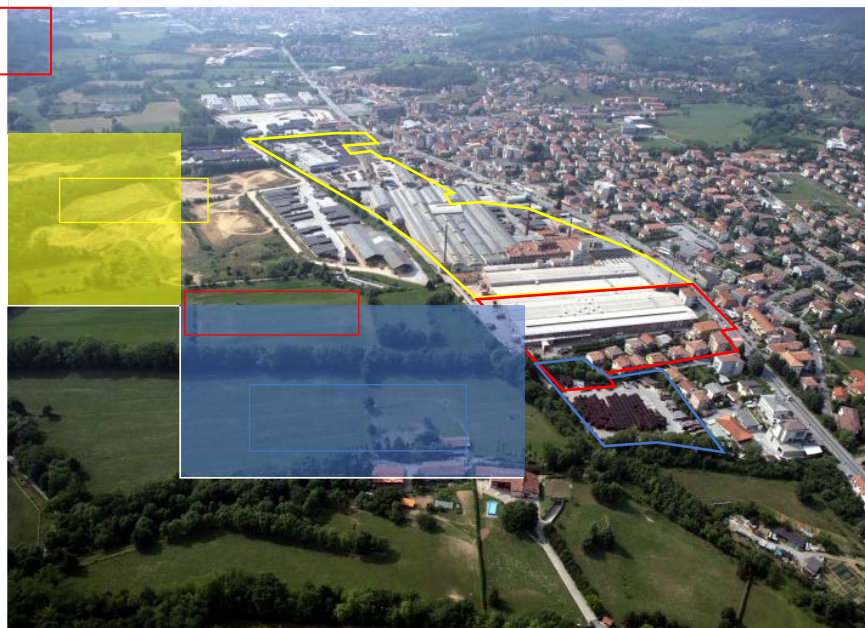
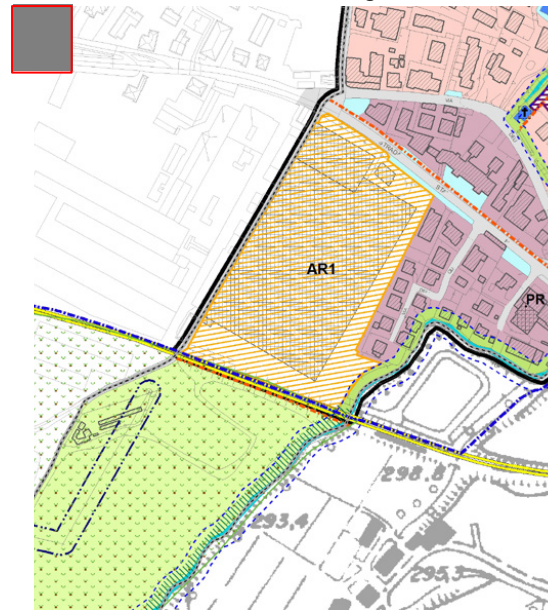
Richiamando i principi della I.R. succitata osserviamo che al tavolo della progettazione condivisa tra

Ponteranica, Sorisole ed il Parco dei Colli, uno dei criteri basilari dovrebbe essere quello di una restituzione del territorio alla natura. In sostanza una sua forte rinaturalizzazione. Ciò a maggior ragione anche in considerazione del fatto che l'area del Gres in argomento si trova in adiacenza ad un parco regionale. Lontani da una osservazione tesa al ripristino ex ante del suolo, si chiede una

generale considerazione del comparto AR1 nello spirito dei servizi al cittadino; la naturalità dei luoghi di vita è divenuto uno di questi servizi essenziali, che fanno dell'abitare moderno una qualità imprescindibile. Pertanto si sollecita l'individuazione di prospettive tese ad un'importante rinaturalizzazione di questo ambito che all'inizio del secolo XX ha già abbondantemente ceduto le sue risorse allo sfruttamento umano e ha contribuito all'arricchimento delle comunità e dei capitali che lo hanno sfruttato.

In breve si chiede di:

**- destinare 1/3 dell'area alla sua natura originaria saldandola al Parco dei Colli, magari sfruttando il ponte naturale dal corso del torrente Quisa che definisce questo comparto urbano a sud**



- concentrare l'edificazione a ridosso della ex SS 470 con edifici che raggiungano anche i 4 piani che digradano verso sud
- a fronte di un'inarrestabile crescita del costo della casa sempre più faticosamente sostenibile in particolar modo per le giovani coppie, si chiede che il 20% dell'edificazione residenziale sia destinata ad edilizia sociale. In particolare assegnando il 12% ad una locazione accessibile eventualmente con forma di riscatto. Il rimanente 8% potrebbe essere gestito in proprietà convenzionata.
- per quanto l'area Gres abbia carattere confine per i comuni di Sorisole e Ponteranica, tuttavia è facilmente raggiungibile da entrambe i territori, poiché innervata dalla ex SS470, dalla realizzanda T2, dalla futura realizzazione di un asse strategico di mobilità dolce definito da PCTP vigente; a seguito di queste ed altre considerazioni, si chiede che circa il 20% delle strutture di progetto siano destinate a servizi in totale condivisione tra i due comuni.
- si osserva che il nuovo insediamento del Gres, sia per i servizi da installare, sia per il carico residenziale, avrà un impatto critico con le strutture della mobilità territoriale già in evidente affanno.

Il ricorso alla T2 come elemento risolutivo non esclude un rigoroso piano della mobilità da rivedere per Ponteranica e Sorisole almeno per le loro parti meridionali.

Si prevede un forte stress viabilistico ad esempio sullo snodo SS470/via Drossi/via Rigla/via Martiri della Libertà (semaforo).

Per un verso si dovranno connettere i nuovi servizi e i nuovi residenti al territorio, per altro verso si dovrà rispondere alla fruizione della stazione della T2 (cosiddetta stazione della Ramera) che verrà installata non nel comune di Ponteranica, ne quello di Sorisole ma in quello di Bergamo, con annesso uno dei più significativi parcheggi di tutto il nuovo tratto della T2 (ben 155 posti auto). Stazione e parcheggio su suolo di Bergamo strada di accesso alla stazione su suolo di Ponteranica.

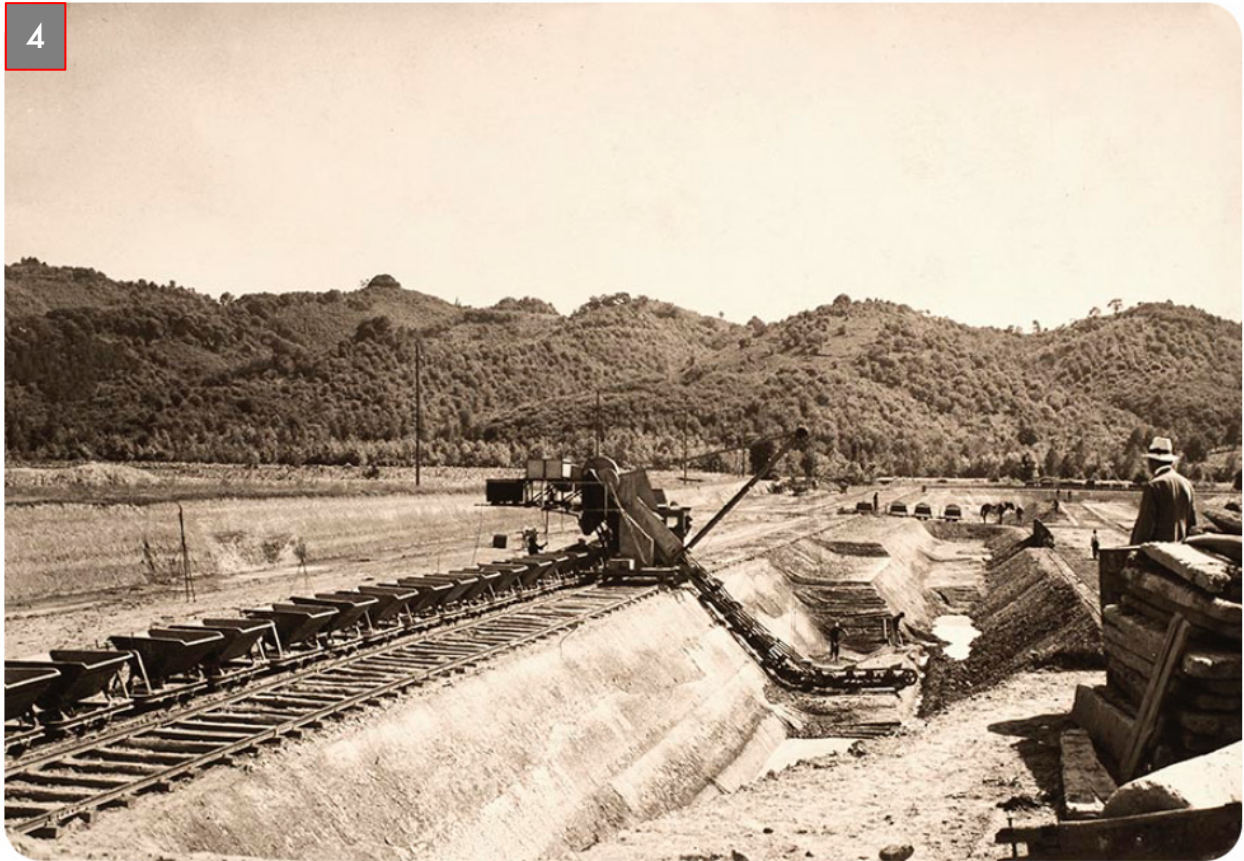


Stazione e parcheggio su suolo di Bergamo strada di accesso alla stazione su suolo di Ponteranica.

Sollecitiamo e **chiediamo pertanto che il Comune si faccia attore, per le sue competenze, e promotore, in quanto ente territoriale coinvolto, di uno studio e progetto completo di tutta l'asta della 470; dall'innesto di via Fustina sino all'uscita occidentale di via Martiri della libertà in modo che venga disciplinata la rivoluzione viabilistica inevitabilmente causata dal nuovo insediamento sull'area del Gres;** su questo aspetto non si ha riscontro nella VAR3. Riteniamo indispensabile in tal senso che il Comune richiami su questa progettazione su citata la Provincia di Bergamo in quanto Ente titolare di diritti e doveri nella gestione della ex 470.



4



Società de Gres presso Petosino

*Elenco immagini*

- 1) *Estratto dal Piano delle Regole*
- 2) *Individuazione dell'area di rigenerazione urbanistica (rosso Ponteranica; giallo Sorisole)*
- 3) *Estratto dal progetto attuativo T2 (la stazione della Ramera)*
- 4) *Estrazione delle terre da Gres nella piana della Petos (foto ultimo ventennio 1800)*

## OSSERVAZIONE N. 7

### Aree sponda Morla **ADV S, T,**

Difficile comprendere come possa trovare logico e di buon senso confermare nuova edificazione lungo le sponde del Morla, in particolare le ADV in questa osservazione sembrano sfuggire anche alla possibilità di essere servite da una strada d'accesso giacchè intercluse tra il torrente e la balza geomorfologica superiore del percorso del torrente.

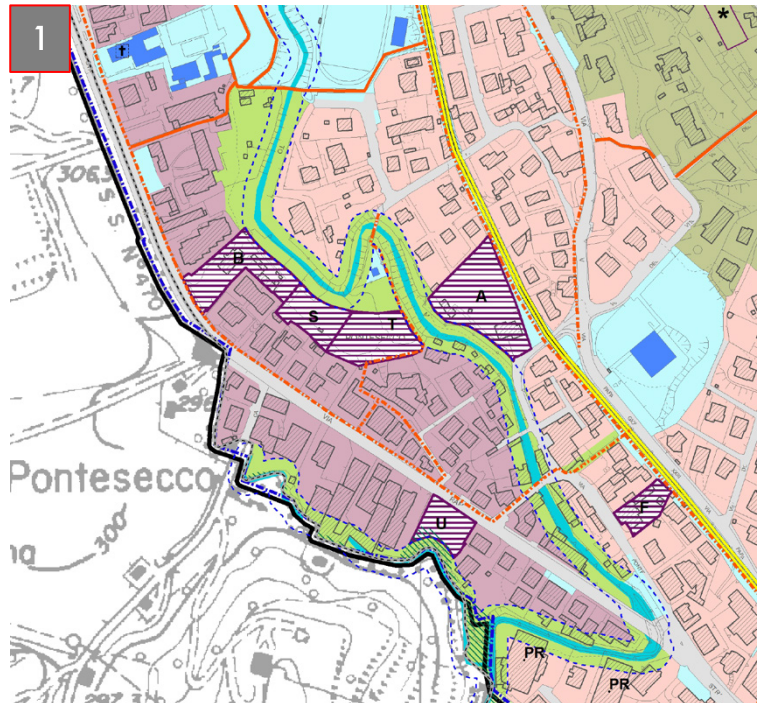
Questo rilievo morfologico, che si eleva di circa 4 m con una ripida scarpata rispetto ai terreni esattamente pianeggianti per gli antichi depositi alluvionali che hanno costruito nei millenni il piano d'appoggio su cui insiste l'ampliamento volumetrico in esame, non offre alcuna finestra nel tessuto edificato che consenta una via di penetrazione dentro le aree ADV menzionate.

Alle ADV in oggetto non resta pertanto altro accesso che il ponte pedonale sul torrente che ora serve per la manutenzione della stazione di pompaggio del condotto del metano.

Si rende pertanto necessario costruire una nuova strada nella fascia di rispetto fluviale che però è ammissibile dalla legge per soli ed esclusivi usi di manutenzione del corpo idrico.

Inoltre non si ritiene possibile, sulla scorta dei dati di rilievo a disposizione, anche arretrando la recinzione della stazione di pompaggio, realizzare una struttura viaria al di fuori dei 4 m di assoluta inedificabilità misurati dall'alveo del reticolo idrografico principale.

E' noto che solo strade di servizio alla manutenzione al corpo idrico possono essere collocate in questa delicatissima fascia di rispetto fluviale, non quindi strade con portata veicolare e ad uso residenziale. Del resto non si avverte alcuna necessità pubblica inderogabile alla realizzazione di una strada carraia comunale o tantomeno privata che, scavalcato il torrente, lambita la cabina di pompaggio del metano, sostenuta da importanti strutture in CA poggiate a fondazioni sul ciglio dell'alveo e in più tratti a meno dei 4 m dallo stesso, di



fatto abbia lo scopo di consentire una nuova espansione edilizia in una zona del territorio così delicata e prossima al Morla. In effetti la variante 3 non identifica alcuna strada che dia accesso alle aree di espansione in argomento, l'unica previsione di mobilità prevista dalla Variante indica una pista ciclopedonale tortuosa e non logica che sembra aggirare ostacoli privati .

La più antica testimonianza edilizia della zona, (il grande complesso agricolo che delimitava la Priula identificata, a tratti da via Salvetti), si è attestato, con saggio riguardo ambientale, proprio sulla emergenza geomorfologica che lo metteva al riparo da eventuali esondazioni del torrente. Allo stesso modo l'edificazione degli anni '60 e seguenti si sono prudentemente addensate sulla balza naturale che si eleva sulla piana identificata dalle ADV in considerazione. In un momento in cui si sta provvedendo a rinaturalizzare il Morla, demolendo pareti e letto costruiti in cemento armato negli anni '80, appare contraddittorio colmare di edificazione i ritagli ancora inedificati lungo il torrente in un territorio che è già fittamente urbanizzato. Inoltre l'espansione prevista erode ulteriormente la



preziosa asta fluvio-boschiva naturale che garantisce ancora uno dei pochi canali naturali che connette le pendici che scendono dalla Maresana e dal Canto con il sistema dei colli della città.

In effetti non è stato individuato un rischio idrogeologico nelle analisi propedeutiche alla stesura della variante, tantomeno nello studio di rischio idraulico le aree non presentano criticità particolari tuttavia esistono prove documentali che non più di 32 anni fa queste aree sono tempo allagate dall'esondazione del Morla. E' inoltre testimonianza storica che nella Valbona e Fustina, il torrente è stato in grado di determinare una così



violenta alluvione, che comportò la costruzione nel '600 di una chiesetta votiva di ringraziamento per lo scampato pericolo. Costruita appena all'esterno della cascina dello Scuress, la chiesetta infine adibita a lavasecco venne demolita, ma la stele in pietra che stava sulla porta d'ingresso e fortunatamente salvata dall'incuria della realizzazione del cantiere del moderno centro Scuress. Sulla stele in pietra di Sarnico si narra delle bizzarrie e delle devastazioni del nostro torrente; posta sulla scalinata di accesso all'auditorium comunale ricorda ancora i tragici eventi dell'alluvione della Valbona. Che il Morla abbia dato più di un problema al territorio antropizzato, che si è sempre più stretto vicino alle sue rive lo testimonia un'altra pietra incisa, incastonata sulla riva su cui sbatte il rettilineo del fiume provenendo dalla curva dove ora si trova la trattoria Falconi.

Su questa pietra è ancora possibile leggere che nel 1892 una importante opera di ingegneria idraulica rinforza e regolarizza le rive del torrente in un tratto particolarmente critico tra la trattoria Falconi e il Bopo, in pratica nel tratto che aggira lo Scuress; il fine è quello di proteggere la dalle intemperanze e dalle



sue esondazioni i terreni che digradavano nella piana antistante la galleria della FVB. Si nota che in questo tratto la progettazione della ex FVB fu previdente e sollevò i binari su un rilevato artificiale, immettendo nel 1904 la ferrovia nella sua prima galleria ben al di sopra dei fertili prati che sfilavano a dx e sx delle rotaie. Sollevare la ferrovia sui terreni circostanti era stata garanzia per evitare i capricci del Morla.

La pressione antropica non smette di aumentare, nonostante Ponteranica da tempo si stia spopolando; riteniamo più intelligente lasciare queste terre, da secoli rispettate e difese, alla natura del torrente che le lambisce, e magari visto che gli eventi meteorologici degli ultimi anni vanno in una direzione sempre più difficile nella gestione delle acque meteoriche, prevedere per queste aree, la possibilità di far uscire il torrente quando si presenta l'evento estremo, che come dimostrano le cronache degli ultimi anni va via via diventando sempre meno estremo e piuttosto normale.

Ancora una volta il richiamo al primo obiettivo della VAS alla Variante 3 del PGT è d'obbligo. Che opportunità si può riscontare nel rendere abitativo un suolo che per secoli è sempre stato lasciato con dovuto rispetto al corso del Morla? Forse non si ricorda, e le analisi tecniche fanno perno su casistiche con tempi di ritorno brevi rispetto agli eventi naturali. Alluvione della Valbona e chiesa votiva allo Scuress, rinforzi arginali nell'800. Eventi meteo recenti sempre più violenti e potenti.

Alla luce delle su estese considerazioni, **si chiede**

**-la riconsiderazione del diritto edificatorio su questa area.**



**-La verifica dell'effettiva legittimità, sulla scorta di rilievi topografici di terze parti, della strada di accesso a tutta questa area per usi privati/civili.** Ciò a maggior ragione in considerazione della dichiarata richiesta di partecipazione (la n. 5) rivolta al Comune come meglio ravvisabile a pag. 59 del DRS.1. Un coinvolgimento del Comune che con la realizzazione della pista ciclabile, supera anche l'empasse di un tracciato carraio sia cantieristico, che definitivo in area di rispetto assoluto del vincolo fluviale.

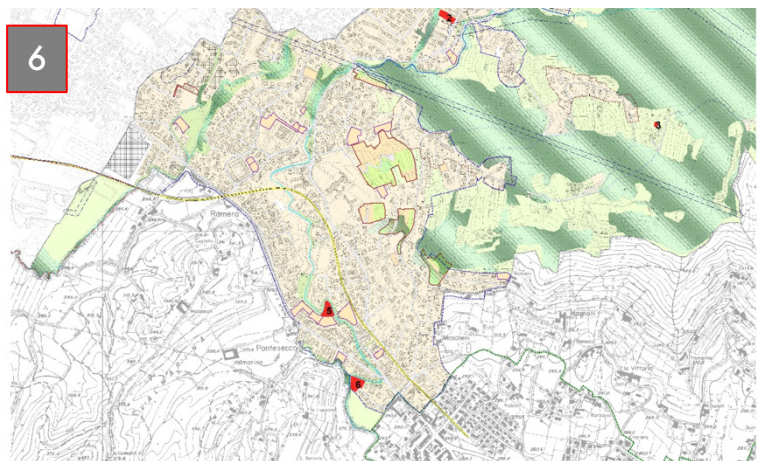


**-La salvaguardia alla condizione di naturalità di tutta l'area pur attraversata dai sistemi di connessione ciclopedonale.**



#### Elenco immagini

- 1) Estratto dal Piano delle Regole
- 2) Estratto da filmato che documenta esondazione del Morla nei prati delle ADV in oggetto (11-07-1992)
- 3) Pietra incisa a memoria delle opere di ingegneria di difesa idraulica nelle sponde del Morla in Valbona (foto 8/7/24)
- 4) Recente piena del Torrente Morla (area Foppetta)
- 5) Alveo del Morla (sotto la Fustina)
- 6) Estratto della DRS.1 pag 59



INDIVIDUAZIONE ISTANZE DI PARTECIPAZIONE

## OSSERVAZIONE N. 8

### ***L'innesto di via Fustina sulla SS470 (seconda porta di Ponteranica)***

L'incrocio parzialmente semaforizzato in oggetto determina sensibili difficoltà al traffico di rientro serale lungo la SS470; l'ampliamento della zona del Gres futura peggiorerà ulteriormente la situazione già critica. Inoltre l'immissione da/per via dei Mulini (comune di Bergamo) è priva di regolamentazione semaforica, introducendo elementi di confusione negli utenti e di ambiguità nel diritto di passo. Ciò vale sia per i pedoni che per i veicoli.

Lo sbocco di via dei Mulini è tutt'altro che secondario ed ha una forte intensità per l'uso a piedi o in bicicletta del parco. La segnaletica è carente e fuorviante in ogni caso. Il flusso di auto soprattutto durante la fase estiva è importante per via dell'attività, sia per la velocità dei veicoli, sia per l'assenza di segnaletica a terra che per la canalizzazione dei percorsi dato l'esiguo spazio a disposizione per l'incrocio. È testimonianza di ciò la stessa difficoltà di ingresso dei pullman ATB.

**-Nell'ottica di una maggiore sicurezza, di fluidità della mobilità, di rappresentazione del paese, si chiede di prevedere una rotonda che elimini il semaforo di via Fustina, metta in maggior sicurezza chiunque transiti in questo incrocio provenendo dalle quattro vie coinvolte, con particolare riguardo al transito delle persone più fragili, visto il forte interesse pubblico nell'uso della vasta area verde del Parco, di cui via dei Mulini è un accesso prioritario e considerato che questo incrocio costituisce la seconda porta di accesso al paese.**

f.to Paramatti Marco  
in qualità di presidente dell'Associazione "Un futuro per Ponteranica"