

ACCORDO RELATIVO ALLE LINEE GUIDA PER LA RIGENERAZIONE DELLE AREE DI PORTA SUD

TRA

il **COMUNE DI BERGAMO**, con sede in Bergamo, Piazza Matteotti n. 27, nella persona di [●], domiciliato per la carica presso la sede comunale, che interviene al presente Atto nella sua qualità di [●], in forza di [●],

(di seguito anche “il Comune”)

E

La **SOCIETA' FS SISTEMI URBANI** società con socio unico soggetta all'attività di Direzione e Coordinamento di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A., codice fiscale e iscrizione al Registro delle Imprese [●], Partita Iva [●], capitale sociale euro [●], interamente sottoscritto e versato, iscritta al R.E.A. di Roma al n. [●], con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, in persona [●], domiciliato per la carica in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, Amministratore Delegato e in forza dei poteri a lui conferiti dal Consiglio di Amministrazione della società nella seduta [●] in qualità di proprietario delle aree;

(di seguito, anche “proprietario delle aree”)

E

la **SOCIETA' VITALI S.P.A.**, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, che interviene al presente in forza di Procura Speciale, rilasciata da FS SISTEMI URBANI in data [●], riferita alle aree rigenerazione urbana non più funzionali all'esercizio ferroviario incluse nell'Ambito di Trasformazione “Porta Sud” (sub ambito A2) e dei correlati diritti edificatori,

(di seguito, anche “il Soggetto Proponente”)

(di seguito, il Comune, la proprietà delle aree e il Soggetto Proponente congiuntamente, le “**Parti**”)

1. PREMESSE E FINALITA'

Premesso che:

- A. Con Protocollo di Intesa del 26 settembre 2001, sottoscritto dal Comune di Bergamo e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., è stato sancito l'impegno delle Parti a promuovere e a definire gli strumenti urbanistici e attuativi necessari per garantire l'effettivo funzionamento della stazione di Bergamo quale polo intermodale di interscambio passeggeri;
- B. a seguito della predisposizione di uno studio di fattibilità, in data 17 giugno 2004 è stata costituita la Società “Porta Sud S.p.A.” (inizialmente partecipata dal Comune, da RFI e dalla Camera di Commercio di Bergamo e, dal 2006, anche dalla Provincia di Bergamo) con la missione di avviare e coordinare le attività necessarie a realizzare gli obiettivi previsti nel Protocollo di Intesa del 2001 (di cui alla precedente lettera A);

- C. in data 22 dicembre 2006, la Provincia, il Comune, RFI e la società Porta Sud S.p.A. hanno sottoscritto uno specifico Protocollo di Intesa per la realizzazione della nuova sede della Provincia di Bergamo, di prevista ubicazione nell'ambito delle aree ferroviarie oggetto della valorizzazione ed in coerenza con il progetto urbano complessivo sviluppato della suddetta Società Porta Sud S.p.A.;
- D. tale iniziativa ha condotto alla sottoscrizione di un Accordo di Programma, stipulato tra Comune di Bergamo, Provincia di Bergamo, RFI e Porta Sud S.p.a., finalizzato (i) alla realizzazione della citata nuova sede della Provincia di Bergamo, nonché (ii) all'acquisizione da parte della Provincia di Bergamo da RFI delle aree necessarie per la realizzazione della suddetta nuova sede; il suddetto Accordo di Programma è stato ratificato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 142/58 del 10.11.2008;
- E. successivamente, le azioni relative agli interventi di trasformazione infrastrutturale ed urbanistica da sviluppare nell'ambito dello Scalo Ferroviario sono state ridefinite attraverso un nuovo "Protocollo d'intesa" sottoscritto in data 8.1.2008 (i.e. "**il Protocollo 2008**") tra Comune di Bergamo, Provincia di Bergamo, RFI e Porta Sud S.p.A.;
- F. *a latere* di quanto sopra, in data 18.07.2016 è stato altresì sottoscritto un Protocollo di Intesa tra Comune di Bergamo e INPS per la riqualificazione dell'area di proprietà INPS sita in via San Giovanni Bosco, n. 10, denominata "ex Gasometro", ricompresa – ai sensi del PGT approvato con deliberazione C.C. n. 170 del 30.11.2009 (efficace a seguito di pubblicazione sul BURL n. 29 del 21.7.2010) e successivo provvedimento di proroga ai sensi dell'art. 5 della LR 31/2014 - nell'Ambito 1 dell'AT8 "Porta Sud". Il Protocollo ha indicato quale oggetto la realizzazione di un parcheggio di uso pubblico, definendo altresì intese aventi effetti sulle future previsioni urbanistiche.

Premesso, altresì, che:

- G. nel frattempo, la Società "Porta Sud" S.p.a. ha cessato le proprie attività, venendo così meno il soggetto cui il Comune di Bergamo e RFI avevano affidato il compito di promuovere e coordinare operativamente le iniziative di valorizzazione e rigenerazione dello Scalo ferroviario;
- H. in considerazione del mutato quadro di riferimento, sia operativo che economico-finanziario e considerata la necessità di superare gli aspetti che preclusivi all'attuazione delle previsioni assegnate dal PGT del 2010 all'Ambito di Trasformazione "AT8 - Porta Sud", FSSU, FSI, RFI ed il Comune, unitamente alla Provincia di Bergamo, hanno assunto la determinazione di intraprendere un percorso congiunto per aggiornare, definire e condividere gli obiettivi e le conseguenti azioni per avviare il programma di rigenerazione e riqualificazione dello Scalo Ferroviario di Bergamo, anche attraverso la modifica degli impegni contenuti nel Protocollo d'Intesa del 2008 (di cui alla precedente lettera E);
- I. conseguentemente, tra Comune di Bergamo, Provincia di Bergamo, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., società e FS Sistemi Urbani S.r.l. è stato sottoscritto, in data 19.1.2018, un nuovo Protocollo d'Intesa (i.e. "**il Protocollo 2018**"), finalizzato a promuovere la riqualificazione ed il riassetto delle aree dello scalo ferroviario di Bergamo denominate "Porta Sud", nel cui contesto sono stati fissati anche gli impegni e le reciproche azioni assunte dai sottoscrittori al fine di giungere alla definizione di un "Masterplan" relativo agli Ambiti 1 e 2 dell'UMI 1 dell'Ambito di Trasformazione "AT8 – Porta Sud" del PGT del 2010. Si dà atto che, in attuazione degli impegni assunti nel suddetto Protocollo 2018, RFI, congiuntamente al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, nel Contratto di Programma Investimenti 2017 – 2021 ha programmato e ottenuto l'inserimento di prioritari finanziamenti concernenti l'area bergamasca.

Il suddetto Protocollo è stato anche propedeutico all'attivazione, da parte di FSSU del procedimento – improntato su criteri di pubblicità e di trasparenza – per la selezione di operatore economico interessato a prendere parte alla definizione del nuovo assetto urbanistico delle aree ferroviarie dismesse di Bergamo, con assunzione a proprio carico dei costi di elaborazione del correlato Progetto di Rigenerazione Urbana (i.e. **“il Masterplan”**);

- J. conseguentemente, ed in attuazione degli impegni assunti nel Protocollo di Intesa del 2018, FSSU ha quindi avviato le procedure di evidenza pubblica per la selezione e l'individuazione di un operatore economico che, investendo risorse proprie, potesse prendere parte al processo di riqualificazione urbanistica e di riqualificazione territoriale, urbanistica ed ambientale delle aree e degli immobili di proprietà delle società del Gruppo FS, non strumentali all'esercizio ferroviario, assumendo l'onere di predisporre, al propria cura e spese, il Masterplan per la rigenerazione dell'area interessata dall'iniziativa;
- K. all'esito della sopra richiamata procedura, la società VITALI S.p.A. è risultata il Soggetto vincitore della procedura di evidenza pubblica di cui alla precedente lettera J, con il quale FSSU ha stipulato, in data 9.7.2018, un contratto *“per l'elaborazione di un Masterplan finalizzato alla rigenerazione e riqualificazione delle aree dello scalo ferroviario di Bergamo denominate ‘Porta Sud’*”;
- L. in esecuzione degli impegni assunti con il sopra citato contratto, la società VITALI S.p.A. ha elaborato il Masterplan, presentato al Comune di Bergamo nel luglio 2019 ed oggetto di intervenuta presa d'atto da parte del Comune di Bergamo con atto di indirizzo assunto dalla Giunta Comunale con deliberazione n. 121 del 23.4.2021, avente, altresì, ad oggetto l'avvio di un procedimento amministrativo finalizzato al raggiungimento degli obiettivi enunciati nel Protocollo 2018, da attuarsi mediante:
 - (i) la rifunionalizzazione e il potenziamento della Stazione di Bergamo;
 - (ii) l'integrazione del sistema ferroviario, tramviario e del trasporto pubblico urbano ed extraurbano (Polo intermodale di rango europeo);
 - (iii) la riqualificazione e la rigenerazione urbana delle aree dismesse dello scalo ferroviario di Bergamo, e
 - (iv) la realizzazione di un nuovo Campus Scolastico;
- M. a seguito del Masterplan di cui sopra, FSSU ha quindi avviato una procedura competitiva improntata a criteri di pubblicità (i.e. invito ad offrire pubblicato da Ferservizi s.p.a. in data 12.7.2020), avente ad oggetto la vendita degli immobili non strumentali all'esercizio ferroviario ricompresi all'interno del complesso di “Porta Sud” e delle correlate potenzialità edificatorie, ivi inclusi quelli derivanti dai sedimi ferroviari; relativamente alla suddetta procedura di evidenza pubblica non sono pervenute manifestazioni di interesse da parte di operatori diversi dalla società VITALI S.p.A.; conseguentemente, in data 9.11.2022, è stato stipulato tra FS Sistemi Urbani S.P.A. e Ferrovie dello Stato Italiane S.P.A., da un lato, e la società VITALI S.P.A., dall'altro lato, un Contratto preliminare di compravendita;
- N. nelle more di quanto sopra, il Consiglio Comunale di Bergamo, con propria deliberazione n. 98 del 7.8.2020 e successiva deliberazione C.C.75 del 29.6.2021, ha individuato gli Ambiti di rigenerazione urbana e territoriale ai sensi dell'art. 8-bis della LR 12/2005, come modificata dall'art. 3 della LR 18/2019, espressamente individuando le aree di “Porta Sud” (di cui all'UMI 1 dell'Ambito di Trasformazione AT_a/i8 del PGT del 2010) quali aree da rigenerare per altre funzioni urbane.

Premesso, ulteriormente, che:

- O. ad integrazione degli impegni assunti nel Protocollo 2018, RFI ha confermato l'interesse - in linea con gli obiettivi declinati nel Masterplan di Porta Sud - a potenziare la stazione ferroviaria di Bergamo, sia in termini di adeguamento del piano del ferro sia in termini di dimensionamento degli spazi e dei servizi funzionali ai viaggiatori, con l'obiettivo di individuare un potenziamento della stazione coerente con l'evoluzione dei servizi ferroviari previsti, di garantire la massima accessibilità ed integrazione con il contesto di sviluppo nonché di ricucire il territorio separato dalla ferrovia in coerenza con il Masterplan di Porta Sud;
- P. con deliberazione di Giunta Comunale n. 200 del 30.6.2021 è stato approvato lo schema di Protocollo di Intesa per il potenziamento del Polo di Interscambio Modale della Stazione di Bergamo e per la Rigenerazione Urbana delle vicine Aree Ferroviarie dismesse (il "Protocollo 2021"), confermando quale "Punto di partenza per la realizzazione degli obiettivi sopra richiamati (...) il Masterplan consegnato alla Amministrazione Comunale nel 2019" e le modalità realizzative della trasformazione di due principali ambiti, ovvero:
- (i) del Polo Intermodale, in chiave di efficientamento del sistema di interscambio ferro, tram, trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano;
 - (ii) delle Aree Ferroviarie Dismesse e di quelle interessate dalla Rigenerazione Urbana, necessitanti di definizione e di attuazione dei contenuti del nuovo assetto urbanistico;
- Q. le istituzioni del Territorio Bergamasco, riunite attorno al "tavolo per lo sviluppo e la competitività", in coerenza con i contenuti del Masterplan di Porta Sud hanno proposto il co-finanziamento del Progetto "Flagship Bergamo – Condividere e costruire il futuro", a valere sui fondi resi disponibili dal PNRR. La Presidenza del Consiglio dei Ministri ha ritenuto il Progetto co-finanziabile nell'ambito del Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana di "Porta Sud. Tale documento riassume i principali contenuti del Masterplan di Porta Sud: la nuova stazione Europea e le connessioni verdi, l'Experia Campus Scolastico e Sportivo, il Bus Rapid Transit (BRT), la nuova stazione del TPL, un nuovo quartiere dell'Abitare Sostenibile, la Città della Salute e del Benessere. Nel documento sono indicati gli obiettivi strategici in termini di sostenibilità ambientale tra cui: la *Carbon Neutrality* e il *Circular District*. Il primo obiettivo è perseguito con strategie di mitigazione (quali le soluzioni impiantistiche e costruttive a ridotta emissione, il sostegno alla mobilità elettrica e pedonale); il secondo con strategie di utilizzo di materiali a basso impatto ambientale anche con riferimento alla loro produzione e riciclo (quali le soluzioni *Cradle to Cradle* e *Cradle to Gate*);
- R. in virtù di quanto sopra è stato promosso il progetto di potenziamento e riqualificazione del sistema ferroviario e tramviario in ambito bergamasco, del trasporto pubblico e della mobilità in generale con l'obiettivo di realizzare un Polo di interscambio modale di rango europeo, unitamente alla rigenerazione urbana delle aree ferroviarie e tramviarie site nel Comune di Bergamo. In particolare, gli Enti hanno condiviso e promosso la realizzazione di un Hub trasportistico di riferimento nazionale ed internazionale (il Nuovo Polo di Interscambio Modale della Stazione di Bergamo), che si proponga quale polo di interscambio modale efficace, moderno, conveniente e di qualità, capace di gestire in forma coordinata ed integrata i flussi delle diverse modalità di trasporto: sistema ferroviario tramite la stazione ferroviaria RFI, sistema tramviario mediante il terminal e la rete TEB, sistema di competenza dell'Agenzia per il trasporto pubblico locale tpl (di seguito anche "TPL") urbano e extraurbano mediante il nuovo terminal TPL e BRT, sistema aereo mediante il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Orio al Serio;
- S. in considerazione dell'interesse pubblico correlato alla realizzazione del nuovo Hub trasportistico, è stato finanziato il progetto per la realizzazione della Nuova Stazione Ferroviaria RFI di Bergamo;

- T. in considerazione dell'interesse pubblico degli interventi di potenziamento del sistema di trasporto pubblico, il MIT, la Regione Lombardia, la Provincia ed il Comune di Bergamo e gli altri Comuni interessati, con specifici atti hanno finanziato per un valore di Euro 205.045.536,92 il progetto per la realizzazione della nuova linea metrotranviaria T2 Bergamo – Villa d'Almè;
- U. in considerazione dell'interesse pubblico, è stato finanziato il progetto di realizzazione del nuovo collegamento BRT tra la Nuova Stazione Ferroviaria RFI di Bergamo e il Polo Universitario di Dalmine;
- V. in esecuzione degli ulteriori impegni assunti, la società VITALI S.p.A. ha provveduto a modificare e ad aggiornare il Masterplan in ragione delle modifiche rese necessarie a seguito delle indicazioni emerse durante i successivi tavoli tecnici istituzionali (RFI, TEB, TPL, ATB, Comune, Provincia, Regione), e producendo la versione del Masterplan, (i.e. “il **Masterplan di Porta Sud**”) allegata alle presenti Linee Guida.

Premesso, definitivamente, che:

- W. il potenziamento del sistema infrastrutturale e la riqualificazione urbana delle aree dismesse dello Scalo Ferroviario di Bergamo costituiscono obiettivi strategici da inquadrare all'interno di un processo di trasformazione e di adeguamento urbanistico ed infrastrutturale di ampio respiro, che coinvolge, oltre all'intero scalo ferroviario, anche le aree pertinentziali connesse all'ambito territoriale di riferimento;
- X. in tale contesto, la realizzazione del Nuovo Polo Intermodale rappresenta il centro della trasformazione ed il volano per la rigenerazione urbana delle aree dismesse dell'ex Scalo ferroviario di Bergamo;
- Y. in tal senso, la realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Bergamo, finanziata attraverso i fondi del PNNR, deve essere vista in modo integrato e sinergico con altri interventi – qui di seguito elencati - in via di attuazione ed in corso di programmazione sul sistema infrastrutturale (oggetto di separato procedimento autorizzativo), che incidono in modo sostanziale sul contesto territoriale centrale del tessuto cittadino:
 1. la nuova configurazione del PRG di stazione curata da ITALFERR, recante la prevista riconfigurazione di tutto il sistema delle linee del ferro e delle banchine sulle quali si attestano i collegamenti verticali dei nuovi edifici previsti con il nuovo Hub Ferroviario.
 2. il nuovo tracciato ferroviario di collegamento tra la stazione di Bergamo con la nuova stazione di attestazione prevista in corrispondenza dell'aeroporto di Orio al Serio il Caravaggio;
 3. il raddoppio della linea ferroviaria di collegamento tra Ponte san Pietro – Bergamo – Montello;
 4. la sostituzione degli attraversamenti ferroviari a raso mediante la chiusura dei passaggi a livello e contestuale realizzazione dei nuovi sottopassi – per autoveicoli e / o ciclopeditoni – lungo le vie: Martin Luther King, Moroni, Pizzo Recastello e Giulio Verne;
 5. il potenziamento della linea T2 - Tramvie elettriche Bergamasche con attestazione nella zona delle palazzine liberty in corrispondenza di piazzale Marconi; detto intervento prevede la realizzazione del nuovo tronco metrotranviario di attestazione oltre alla realizzazione di tutta linea di binari che diramandosi in corrispondenza della via Santi Maurizio e Fermo e andranno a servire i Comuni che si attestano lungo la val Brembana;
 6. il potenziamento delle linee del TPL mediante la realizzazione del BRT che prevede il collegamento, tramite l'utilizzo di autobus elettrici su corsia riservata, tra il Polo Intermodale della Stazione di Bergamo con il Comune di Dalmine e Verdellino (Stazione FS) e con il Polo

Scientifico del Kilometro Rosso di Stezzano, attraversando anche il Comune di Osio Sopra e il Comune di Lallio;

oltre alla realizzazione della Nuova stazione del TPL a sud del Tracciato Ferroviario;

- Z. gli interventi finalizzati alla realizzazione / potenziamento dell'Hub Intermodale (nuova stazione RFI, nuova attestazione T2, nuovo BRT, nuova Stazione TPL, nuovo PRG del Ferro e nuovo tracciato ferroviario di collegamento con l'aeroporto il Caravaggio, attraversamento fasci ferroviari, nuovo parcheggio di attestazione, nuova viabilità di accesso all'Hub intermodale), che incidono, peraltro, sul medesimo quadrante del territorio cittadino (zona stazione, piazzale Marconi e via Gavazzeni), si sostanziano nella realizzazione di un complesso insieme integrato di opere infrastrutturali di rilevanza strategica, in parte finanziate anche con fondi PNRR: trattandosi, peraltro, di interventi strategici e in parte soggetti anche al rispetto delle tempistiche definite dalla programmazione economica nazionale ed europea, è interesse primario dell'Amministrazione Comunale addivenire ad una programmazione efficace e coordinata di tutti gli interventi sopraindicati nonché del Programma di rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse, in termini sia di localizzazione che di funzioni, in modo da consentire il contestuale, armonico e coordinato avanzamento nel rispetto delle tempistiche dettate dalla normativa vigente (nazionale e comunitaria) di riferimento.

Rilevato che:

- AA. Con istanza prot. n. 2023/0353355 del 15.10.2023 è stata depositata agli atti del Comune la proposta di Programma Integrato di Intervento ("PII") finalizzata alla rigenerazione ed alla riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse di Porta Sud;
- BB. con deliberazione di Consiglio Comunale 59 del 16.10.2023 è stato adottato il nuovo Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Bergamo in coerenza con quanto previsto dall'art. 5 dalla LR 31/2014 per la riduzione di consumo di suolo;
- CC. relativamente alla proposta di PII di cui alla precedente lettera AA), si rileva che con nota prot. n. 0393795 del 17.11.2023 la direzione Urbanistica, Edilizia Privata e SUEAP del Comune di Bergamo ha comunicato ai sensi degli artt. 7 e 8 della l. 241/1990 e s.m.i. l'avvio del relativo procedimento di valutazione istruttoria, con contestuale richiesta di produzione di integrazione documentale e comunicazione di applicazione delle misure di salvaguardia (attesa l'intervenuta adozione del nuovo PGT);
- DD. l'intervento di rigenerazione urbana delle aree di Porta Sud rappresenta – così come indicato anche dal nuovo PGT, definitivamente approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 24 dell'11.4.2024 (in attesa di efficacia che interverrà con la pubblicazione del relativo avviso sul BURL) – una importante trasformazione urbanistica della Città di Bergamo e si pone come elemento cardine della rigenerazione territoriale del tessuto esistente nonché come opportunità di interconnessione e ricucitura urbana di una polarità strategica e nevralgica del territorio comunale, anche ai fini del superamento del fascio dei binari, in modo da garantire la permeabilità tra le diverse parti del territorio comunale;
- EE. nelle more di acquisizione di efficacia del Piano di Governo del Territorio, considerata la particolare valenza strategica e la complessità dell'intervento di rigenerazione urbana da attuarsi sulle aree dismesse di "Porta Sud", si rende opportuno - al fine di delinearne le linee guida – condividere gli aspetti, i contenuti e le procedure attuative, onde permettere l'elaborazione di una proposta di Programma Integrato di Intervento basata su criteri ed obiettivi condivisi, anche al fine di rendere più efficace l'azione amministrativa e di consentire uno sviluppo delle trasformazioni coerente con le

- tempistiche di realizzazione delle opere infrastrutturali presenti e/o in corso di realizzazione nel medesimo quadrante territoriale, comprese quelle finanziate a valere sui fondi del PNRR;
- FF. alle finalità di cui sopra, le Parti si danno reciprocamente atto che i contenuti riportati nel presente Atto costituiscono sintesi degli intenti generali condivisi, essendo indicati gli aspetti ed i principi metodologici, distributivi, le linee guida dell'impianto planivolumetrico complessivo in base ai quali il Soggetto Proponente elaborerà la Proposta di Programma Integrato di Intervento (PII);
- GG. attesa la propria natura intrinseca, il presente Accordo non è sostitutivo di provvedimenti, riservandosi le Parti in sede di pianificazione attuativa (*i.e.* PII), la possibilità di precisarne e/o aggiornarne i contenuti sulla base dell'istruttoria tecnica che verrà effettuata rispetto alla proposta di PII e/o alle istanze previste ai sensi di legge;
- HH. in coerenza con quanto sopra, i contenuti del presente Accordo non assumono in alcun modo ed in alcuna forma carattere conformativo delle previsioni del nuovo PGT, allo stato attuale in salvaguardia, ma assumono esclusivamente una valenza dichiarativa dei comuni obiettivi perseguiti, che troveranno per l'appunto puntuale declinazione nel procedimento di formazione del nuovo strumento di programmazione integrata di intervento;
- II. tutti gli aspetti ed i contenuti del presente documento rappresentano dunque delle linee guida condivise che verranno puntualmente declinate e valutate in sede di esame istruttorio della proposta di PII, la cui adozione ed approvazione è comunque demandata all'organo comunale competente;
- JJ. alla luce di quanto precede, le previsioni contenute nel presente Atto non sostituiscono il procedimento di istruttoria e di formazione del PII, ragion per cui il Soggetto Proponente si dichiara consapevole che lo sviluppo urbanistico dell'ambito di rigenerazione sarà quello che risulterà all'esito dell'esame istruttorio della proposta di PII e della definitiva approvazione dello stesso;
- KK. in coerenza con quanto sopra, il Soggetto Proponente – tenuto conto anche dell'intervenuta definitiva approvazione del nuovo PGT (di cui alla deliberazione C.C. n. 24 dell'11.4.2024) – ha depositato, con nota prot. n. del [●], istanza di archiviazione della proposta di Programma Integrato di intervento depositata 15.10.2023, prot. n. 2023/03353355, subordinata alla sottoscrizione delle presenti Linee Guida, riservandosi di depositare – ad intervenuta acquisizione di efficacia del nuovo PGT – una nuova proposta di PII ai sensi della normativa vigente.

2. AMBITO E MODALITÀ DI INTERVENTO

1. In via preliminare, le Parti si danno reciprocamente atto che il nuovo PGT del Comune di Bergamo, definitivamente approvato con deliberazione C.C. n. 24 in data 11.4.2024, include le aree di proprietà di FSSU di cui alle superiori premesse nel contesto della Polarità Strategica (“**PS**”) 01 – “Porta Sud” e, segnatamente, nell'Ambito A2, ivi espressamente definito come “*Ambito soggetto ad Accordo di Programma o Programma Integrato di Intervento, articolato in due ambiti territorialmente distinti e separati dal fascio dei binari che devono essere ricondotti ad una progettazione unitaria sia sotto il profilo dell'impianto urbanistico che sotto il profilo della progettazione architettonica ed edilizia*”.
2. Per detto sub Ambito A2, il nuovo PGT prevede il perseguimento dei seguenti obiettivi specifici:
 - (i) valorizzare la crescita della città con particolare attenzione all'ambito territoriale attiguo alla stazione, che si distingue per potenzialità di sviluppo delle connessioni e possibilità di riorganizzare diverse funzioni strategiche secondo modelli di sviluppo sostenibili;
 - (ii) favorire, con riferimento agli interventi sul previsto nodo di interscambio passeggeri multimodale,

la massimizzazione dell'uso pubblico delle aree non solo a favore dei viaggiatori ma anche dei cittadini mediante:

- la correlazione tra gli spazi aperti e quelli destinati al trasporto pubblico e privato, ponendo particolare attenzione al decoro e arredo urbano;
- l'integrazione della nuova stazione ferroviaria – Hub cittadino – con il sistema tramviario TEB e BRT;
- l'integrazione funzionale tra Hub ferroviario e l'ambito di rigenerazione urbana anche attraverso la realizzazione, lungo il piano di scavalco della stazione, di una quota delle SL commerciali previste;
- la realizzazione della nuova stazione del TPL a sud della ferrovia;
- il coordinamento con la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto "Il Caravaggio";
- la formazione di un parcheggio di attestazione e di interscambio;

(iii) favorire l'insediamento di nuovi servizi di interesse pubblico e collettivo;

(iv) riconvertire funzionalmente l'intero comparto relativo allo scalo ferroviario mediante il recupero qualitativo delle aree non più funzionali al trasporto ferroviario, provvedendo altresì alla loro bonifica;

(iv) collocare strutture e funzioni urbane qualificanti che permettano l'avvio di un processo di rigenerazione complessivo, quale impulso per l'avvio dei futuri processi di recupero urbano delle aree dismesse circostanti lo scalo ferroviario;

(v) riorganizzare la viabilità del comparto mediante:

- realizzazione della nuova via Gavazzeni;
- riqualificazione di via Europa e sua connessione con la Circonvallazione;
- eventuali ulteriori connessioni con la rete portante della viabilità cittadina;

(vi) migliorare la dotazione infrastrutturale ciclopedonale cittadina attraverso la formazione di nuovi collegamenti finalizzati al superamento della barriera ferroviaria mediante la realizzazione di *land bridge* pedonali e ciclabili che garantiscano la connessione dei quartieri cittadini posti a sud della stazione ferroviaria;

(vii) creare una nuova centralità cittadina caratterizzata da funzioni urbane che qualificano il comparto di intervento e producano esternalità positive al contesto limitrofo, mediante:

- implementazione di aree verdi integrate con il paesaggio urbano;
- implementazione di aree pubbliche fruibili con elevata qualità dello spazio urbano;
- miglioramento delle connessioni ciclo – pedonali ad integrazione e supporto del campus scolastico e del polo sanitario;
- implementazioni di strutture adibite a servizi sociali;

(viii) realizzare un mercato coperto "Servizi commerciali (Sc)" a servizio del cittadino adottando modelli gestionali innovativi e integrati che dovranno essere definiti di concerto con il Comune tramite apposito convenzionamento che ne definisca i contenuti di interesse pubblico;

(ix) implementare sistemi orientati all'ottimizzazione e al contenimento dell'impronta energetica e ambientale, relazionandosi anche con la programmazione di settore.

3. Nel contesto degli obiettivi sopra riportati, l'intervento di rigenerazione urbana oggetto del previsto PII ricomprenderà, all'interno della perimetrazione proposta, le aree e gli immobili individuati all'interno del perimetro del sub ambito A2 e le aree di proprietà di RFI che saranno parzialmente

interessate, oltre che dagli interventi afferenti la nuova stazione ferroviaria e il PRG del ferro di cui al sub ambito A1, in capo a RFI, anche dagli sviluppi urbanistici di rigenerazione afferenti il sub ambito A2 (es: passerella e landbridge, superfici commerciali in corrispondenza dello scavalco della stazione, indicativamente rappresentati nel masterplan allegato n.2).

4. Il perimetro dello strumento di programmazione negoziata relativo al sub Ambito A2 della Polarità Strategica 01 - Porta Sud (indicato in colore giallo nello schema grafico facente parte delle Direttive del Documento di Piano Approvato e allegato al presente quale “Allegato n.1 – Schema Ambito PS01”) ricomprende aree di proprietà di FSSU stimate, da DBT, in circa 140.000 mq e aree di proprietà degli enti pubblici stimate, da DBT, in circa 47.000 mq; l’effettiva Superficie Territoriale (ST) sarà determinata a mezzo di rilievo strumentale da prodursi in sede di PII, precisando sin d’ora che dalla ST sono esclusi i sedimi delle strade pubbliche, i marciapiedi e le opere infrastrutturali pubbliche già esistenti, i corsi d’acqua.
5. In base al nuovo PGT comunale, definitivamente approvato, per l’insieme delle aree di cui sopra (sub Ambito A2 della Polarità Strategica 01) è indicata una potenzialità edificatoria massima pari a mq. 198.000, di cui almeno il 20% da destinare a servizi: in applicazione dei disposti di cui all’art. 12, comma 3 della LR 12/2005, in sede di approvazione del PII verranno fissate in via definitiva (e, quindi, con effetti conformativi) le capacità edificatorie del Programma Integrato di Intervento, da determinarsi in coerenza con le indicazioni contenute nel Documento di Piano.
6. Le potenzialità edificatorie indicate come limite massimo dal Documento di Piano approvato, attribuibili alle aree di proprietà di FSSU in ragione proporzionale sulla SL totale massima prevista nel sub ambito A2 – stimate in circa 148.000 (stimate a seguito di elaborazione di massima su base catastale e aerofotogrammetrica che dovrà essere puntualmente dimostrata e verificata in sede attuativa) e comprensive delle quote che deriveranno da compensazione urbanistica e perequazione urbanistica “nelle modalità e nelle misure stabilite all’interno dell’Accordo di Programma o Programma Integrato di Intervento”, formeranno, nel limite di cui all’art. 9, comma 1, terzo punto, oggetto di specifico Programma Integrato di Intervento o analogo strumento di programmazione negoziata, in quanto solo il PII, previa applicazione dei principi partecipativi di cui all’art. 14 delle Direttive del DDP, potrà attribuire in modo conformativo il quadro giuridico e le regole di dettaglio applicabili al caso concreto, nel rispetto dei criteri stabiliti dalla scheda di Documento di Piano. Il suddetto PII potrà prevedere, sussistendone i presupposti, l’applicazione delle misure di incentivazione di cui all’art. 11, comma 5, della L.R. 12/05 e/o delle misure di incentivazione declinate all’art. 12 delle NTA del Piano delle Regole del PGT approvato e/o l’acquisizione di diritti edificatori dal Registro dei diritti edificatori approvato dal Comune e/o l’acquisizione di aree con potenzialità edificatoria interne al comparto A2.

Il predetto Programma Integrato di Intervento o analogo strumento di programmazione negoziata, che conformerà il regime giuridico dei suoli a termini di legge, sarà articolato partendo dal Masterplan per la rigenerazione delle aree di Porta Sud (sub ambito A2) allegato n. 2 al presente e sarà istruito ed approvato secondo i termini, le modalità di legge e a seguito dell’espletamento dei procedimenti e sub procedimenti previsti dalla disciplina legislativa, regolamentare e di Piano applicabile.

3. OGGETTO OBIETTIVI E FINALITÀ DELL’ACCORDO

1. Richiamato quanto previsto dal precedente art. 2, Il presente Atto ha l'obiettivo di definire gli aspetti di carattere generale, ovvero le Linee Guida per lo sviluppo del sub Ambito A2 dell'Ambito di Trasformazione Porta Sud delineando le modalità tecnico-procedurali ed operative di massima da intraprendere per lo sviluppo della proposta attuativa per la rigenerazione dell'ambito di intervento al fine di procedere in modo efficace e condiviso tra le parti. Nelle more dell'acquisizione dell'efficacia del nuovo PGT il presente Accordo si pone pertanto l'obiettivo di individuare:
 - i. i principi di collaborazione reciproca utili al perseguimento dell'obiettivo condiviso;
 - ii. l'inquadramento dello strumento attuativo secondo le disposizioni regionali vigenti;
 - iii. i criteri urbanistici e condivisi del Masterplan di Porta Sud da sviluppare nel dettaglio in fase di pianificazione attuativa;
 - iv. il quadro delle potenziali passività ambientali e le eventuali e conseguenti attività di bonifica o di analisi di rischio sito specifica;
 - v. il dimensionamento massimo della proposta di pianificazione attuativa ed i criteri per la definizione dello stesso;
 - vi. l'inquadramento e la natura dei servizi e dei servizi commerciali di interesse generale attesi;
 - vii. i principi di articolazione e di composizione funzionale complessiva;
 - viii. le modalità di determinazione del contributo di costruzione e di rigenerazione;
 - ix. le opere di urbanizzazione ritenute necessarie per l'infrastrutturazione del sub Ambito di intervento anche a supporto nel nuovo Polo / Hub intermodale;
 - x. le opere pubbliche e le invarianti infrastrutturali su cui si fonda il Masterplan di Porta Sud;
 - xi. lo sviluppo dell'intervento mediante stralci funzionali e fasi realizzative anche successive, in applicazione dei disposti di cui all'art. 87, comma 3 della LR 12/2005 e dell'art. 28, comma 6-bis della L. 1150/1942;
 - xii. il quadro di reperimento degli standard urbanistici;
 - xiii. i principi per l'assolvimento della compensazione urbanistica;
 - xiv. i principi per il possibile riassetto fondiario tra le aree di proprietà pubblica e quelle nella disponibilità del Soggetto Proponente;
 - xv. le aree di soggetti terzi interessate dalle opere di urbanizzazione;
 - xvi. le indicazioni preliminari per la gestione della fase transitoria.

4. PRINCIPI DI LEALE E RECIPROCA COLLABORAZIONE

1. I sottoscrittori del presente Atto convengono, nel rispetto dei principi di collaborazione e di non aggravio del procedimento di cui alla legge 241/1990, di:
 - i. collaborare attivamente con gli altri soggetti coinvolti in attuazione del principio costituzionalmente assistito di leale cooperazione istituzionale;
 - ii. promuovere tutte le iniziative necessarie a favorire il buon esito dei contenuti del presente Accordo, anche ai fini della definizione del PII o di equipollente strumento di programmazione negoziata;
 - iii. avvalersi di ogni strumento previsto dalla vigente normativa in materia di semplificazione amministrativa nonché di snellimento ed accelerazione dei procedimenti di decisione,

- controllo ed esecuzione degli interventi;
- iv. attivarsi efficacemente ai fini del superamento di ogni impedimento e/o ogni criticità (ivi comprese quelle procedurali) relative alla definizione e alla realizzazione, in ogni fase e tempo e quale ne sia la causa, fino alla loro completa attuazione;
 - v. prestare la collaborazione e l'assistenza necessaria a garantire la rapida e coordinata esecuzione degli obiettivi e delle attività previste;
 - vi. promuovere il coordinamento tra le opere infrastrutturali previste dal Masterplan di Porta Sud, incluse quelle di cui al presente Atto e quelle legate ad altri interventi di valenza provinciale, regionale e nazionale, con particolare riferimento agli interventi di potenziamento dell'Hub Intermodale, che possano avere interferenze e collegamenti reciproci. Ciò anche mediante l'istituzione, all'occorrenza, di specifica "Cabina di Regia", di cui al successivo art. 6, comma 2.
2. Rimane, in ogni caso, fatta salva l'attività di accertamento istruttorio da parte del Comune e dei suoi uffici e delle ulteriori valutazioni, di natura tecnica, economica e finanziaria nonché delle modifiche ed approfondimenti che dovessero emergere durante gli endo-procedimenti correlati alla fase istruttoria della proposta di pianificazione attuativa.
 3. I sottoscrittori del presente Atto si impegnano altresì a promuovere, nei confronti di RFI e nell'ambito dell'attuazione del progetto di collegamento Bergamo – Orio, ogni azione utile allo scopo di far rendere disponibili le aree del lotto est di via Europa, così da consentire la realizzazione del *landbridge* / ponte est compatibilmente con le esigenze dei cantieri avviati;

5. SUPPORTO ISTITUZIONALE ED AMMINISTRATIVO

1. Al fine di garantire il buon esito dell'intervento di rigenerazione urbana del sub Ambito A2 della Polarità Strategica 01 - "Porta Sud" e delle previsioni dello strumento urbanistico generale, vista la complessità e l'articolazione dell'intervento, il Comune intende:
 - i. farsi parte attiva nel coordinamento tra gli enti e i soggetti titolari della realizzazione delle opere infrastrutturali che potranno essere previste nel PII e gli enti e/o i soggetti titolari degli altri interventi di valenza provinciale, regionale e nazionale interessati, anche mediante istituzione di "Cabina di Regia", di cui al successivo art. 6, comma 2;
 - ii. dare impulso – nelle modalità e con le tempistiche necessarie, in ogni caso improntate a principi di celerità ed efficacia – alle avviate procedure di permuta tra Enti con le aree di proprietà della Provincia di Bergamo interne al comparto oggetto di rigenerazione urbana (*i.e.* sub Ambito A2 della Polarità Strategica 01);
 - iii. farsi parte attiva nel coinvolgimento di Regione Lombardia per le opportunità di finanziamento indispensabili al completamento del Polo Intermodale e nel nuovo collegamento urbano di scavalco della ferrovia;
 - iv. avviare l'interlocuzione per la gestione delle procedure e delle convenzioni in essere sui parcheggi INPS e ATB Autolinee strumentali alla nuova configurazione urbanistica dell'intera della Polarità Strategica 01;

- v. promuovere l'attivazione delle procedure urbanistiche ed amministrative ritenute necessarie al perseguimento dell'obiettivo generale costituito dalla rigenerazione urbana del sub Ambito A2 della Polarità Strategica 01.

6. STRUMENTO ATTUATIVO – PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO

1. Le Parti convengono che lo strumento attuativo per attivare l'intervento di rigenerazione urbana del sub Ambito A2 della Polarità Strategica 01 "Porta Sud", fermo restando comunque quanto previsto dalla normativa vigente, è costituito dal Programma Integrato di Intervento disciplinato dall'art 87 e successivi della legge regionale 12/2005, nel rispetto della normativa vigente al momento della presentazione dell'istanza di PII.
2. Nel caso si verificasse la necessità di coordinare finanziamenti e/o progetti pubblici incidenti sul sub Ambito A2 della Polarità Strategica 01 potrà essere istituita apposita cabina di regia, o altro strumento ritenuto idoneo, nelle forme e nelle modalità previste dalla legge, al fine di garantire il coordinamento degli interventi oggetto di finanziamento pubblico ed in relazione all'attuazione del PII. Il Soggetto Attuatore fornirà tutte le informazioni, i dati e il supporto necessari all'efficace svolgimento dei lavori della cabina di regia.

7. - PROCEDURE AMMINISTRATIVE

1. Le Parti convengono che le Istanze per l'attuazione del sub Ambito A2 della Polarità Strategica 01 - "Porta Sud" vengano sviluppate nella loro estensione complessiva con applicazione delle disposizioni legislative e normative vigenti al momento della loro presentazione.

8. PASSIVITÀ AMBIENTALI

1. Le Parti convengono sulla necessità, oltre che di addivenire al perfezionamento delle procedure ambientali previste per legge sulle aree private, di effettuare approfondimenti sulla qualità ambientale dei suoli di tutte le aree pubbliche oggetto di permuta, coinvolte dal processo di rigenerazione urbana, avviando, in via preliminare, le indagini finalizzate a valutare la qualità dei suoli.
2. Ad esito delle indagini preliminari ed in relazione allo stato di avanzamento del procedimento urbanistico attuativo, se necessario in base alle risultanze analitiche, verranno attivate le procedure previste dal D. Lgs 152/2006 ss.mm.ii. al fine di garantire la corretta qualità ambientale dei suoli in rapporto alle destinazioni che saranno allocate in sito.
3. Il Soggetto Proponente assume, a propria cura e spese, l'impegno tecnico, economico e finanziario necessario ad effettuare e sostenere, in via preliminare, le indagini ambientali utili a definire la qualità ambientale dei suoli di proprietà pubblica; l'esecuzione delle indagini ambientali potrà avvenire solo previa acquisizione dell'assenso da parte dell'ente proprietario alla data di avvio delle indagini.
4. Qualora dalle indagini preliminari relative alle aree di proprietà pubblica emergesse la necessità di procedere con la caratterizzazione dei suoli, le Parti si impegnano a definire congiuntamente e in buona fede le modalità di presentazione dello specifico Piano di Caratterizzazione, secondo quanto disposto dal Dlgs 152/06 ss.mm.ii..

5. Laddove il Piano di Caratterizzazione approvato dagli Enti competenti dovesse prevedere – per le aree di proprietà pubblica – l’effettuazione di interventi di bonifica dei suoli, fermo restando quanto previsto dalla normativa vigente in ordine alle responsabilità in capo ai soggetti responsabili dell’eventuale inquinamento, l’Amministrazione comunale si impegna ad applicare, nel caso di perdurante vigenza della espressa possibilità attualmente prevista dall’art. 44, comma 4 della LR 12/2005 e dall’art. 16, comma 8 del DPR 380/2001 - lo scomputo di detti costi per le bonifiche e/o procedure/interventi di messa in sicurezza e/o, ove ammissibile, analisi di rischio dagli Oneri di Urbanizzazione Secondaria dovuti nell’ambito del procedimento urbanistico attuativo e/o la computazione degli interventi di bonifica e ripristino ambientale nell’ambito degli incentivi previsti dal PGT approvato e relativo regolamento attuativo o nell’ambito, sussistendone i presupposti, degli incentivi previsti dall’art. 11 della L.R. 12/05..

9. ASSETTO URBANISTICO - MASTERPLAN

1. Le Parti concordano che:
 - l’intervento oggetto del predisponendo PII verrà sviluppato in conformità alle previsioni ed alle disposizioni del Piano di Governo del Territorio (PGT) vigente alla data di presentazione dell’istanza di PII e allo scenario indicativo illustrato nel Masterplan di Porta Sud (sub Ambito A2 del nuovo PGT comunale) allegato al presente Accordo (allegato 2);
 - il progetto degli edifici sarà redatto nel rispetto del vigente Regolamento ENAC;
 - la superficie lorda complessiva (“SL”) da insediarsi nel contesto del nuovo PII sarà contenuta nel limite di mq. 178.000, inferiore rispetto alla potenzialità edificatoria massima prevista per il sub ambito A2 dal nuovo PGT, in ragione della necessità di valutare i temi dell’altezza e del consumo di suolo, di garantire il miglior rapporto tra spazi edificati e spazi liberi, tutti aspetti necessari per il raggiungimento di un assetto urbanistico / edilizio di qualità elevata con una densità urbana che ben si rapporti con il contesto esistente e l’elevata qualità paesaggistica;
2. Le Parti si danno atto che, in linea con quanto disposto al precedente art. 2, comma 6:
 - a) per il raggiungimento della SL di progetto proposta nel PII (178.000 mq) si tiene conto:
 - (i) di una quota di SL calcolata in rapporto all’estensione territoriale delle aree in disponibilità/proprietà incluse nel sub ambito A2 (corrispondente ad una potenzialità edificatoria definibile come “base” e comprensiva delle quote derivanti da compensazione e perequazione urbanistica);
 - (ii) di una quota, derivante dagli istituti previsti al precedente art. 2, comma 6, nel qual caso vale quanto previsto al successivo punto b);ciò in ragione di tutti i complessi e articolati interventi di natura pubblica o di interesse pubblico che saranno definiti nella proposta attuativa;ferma restando, in ogni caso, la valutazione della rilevanza strategica delle opere urbanizzative e di infrastrutturazione che verranno definite nel PII e fermo restando che l’effettivo perimetro dell’ambito e delle aree interessate dalla proposta di PII dovrà essere definito in sede attuativa, nel rispetto delle posizioni giuridiche dei terzi;
- b) la capacità edificatoria generata dalle aree di proprietà pubblica ricadenti nel sub ambito A2, nella quota che non si intenderà realizzare all’interno della SL di progetto (178.000 mq), potrà essere iscritta nel Registro dei diritti edificatori;

- c) la nuova stazione del TPL Sud unitamente al nuovo collegamento EST per lo scavalco del sistema ferroviario e di connessione urbana costituiscono elementi essenziali ed imprescindibili del processo di rigenerazione urbana: tali interventi saranno soggetti a specifica richiesta di finanziamento pubblico, in assenza del quale l'intervento non potrà esser portato a compimento secondo la visione complessiva di assetto definita dall'attuale Masterplan, che dovrà conseguentemente essere rivisto e aggiornato;
- d) qualora gli esiti dell'istruttoria e delle procedure ambientali e autorizzative dovessero comportare modifiche all'impianto strutturale e complessivo ipotizzato dal Masterplan, il nuovo impianto sarà conseguentemente aggiornato ed adeguato.

9.1. CRITERI DI IMPOSTAZIONE METODOLOGICA DEL PII

1. Le parti concordano sulla necessità di delineare elementi e criteri generali di impostazione metodologica entro cui il Soggetto Proponente si impegna a formulare e redigere la proposta di PII nel rispetto delle disposizioni di legge e dello strumento urbanistico vigente alla presentazione del PII:
 - adeguare e potenziare la viabilità di accesso al Polo Intermodale;
 - prevedere la formazione di parcheggi di attestazione e di interscambio a supporto del polo intermodale;
 - garantire che le opere di urbanizzazione siano complete, funzionali, tecnicamente attuabili ed economicamente sostenibili in fase gestionale;
 - progettare gli spazi in modo da definire un adeguato mix funzionale che determini equilibrio nel rapporto tra servizi e residenza e le altre funzioni;
 - adottare misure di sostenibilità energetica delle nuove edificazioni e dell'intera area mediante la realizzazione e la gestione integrata dei sistemi energetici e delle infrastrutture per i servizi smart finalizzati a garantire elevati parametri di risparmio e razionalizzazione dell'uso delle risorse energetiche primarie, relazionandosi con la programmazione di settore;
 - progettare gli spazi aperti secondo criteri di fruibilità, accessibilità e visitabilità degli spazi pubblici e privati;
 - incentivare forme insediative che inducano senso di appartenenza e identità;
 - integrare la componente funzionale degli spazi pubblici con gli esercizi di vicinato e le funzioni private;
 - incentivare negli eventuali singoli stralci una pluralità di funzioni creando equilibri di natura funzionale rispetto agli spazi aperti e costruiti;
 - ridefinire le modalità di accesso ed il sistema dei percorsi ciclopedonali al campus scolastico e al campus sanitario;
 - ridefinire il ruolo delle centralità urbane mediante la qualificazione del sistema delle connessioni e delle relazioni tra aree pubbliche (es. Piazza Marconi, piazzale Alpini, parco est).

9.2. DESTINAZIONI FUNZIONALI

1. La proposta di PII verrà articolata sulla base delle destinazioni funzionali previste dalla scheda riportata nelle direttive del Documento di Piano che, per quanto riguarda la destinazione

commerciale, ammette l'insediamento di una GSV nel limite di 20.000 mq di SL. All'interno di tale limite si concorda che potrà essere presentata, in coerenza con le disposizioni normative regionali vigenti, la proposta di una grande struttura di vendita (GSV) avente superficie di vendita massima (SV) di 9.900 mq ed una SL massima di mq. 15.000. Si concorda sul fatto che potranno essere ammessi altri formati commerciali, anche nella tipologia di medie strutture, purché tra loro distinte, autonome e a funzionalità separata, in coerenza con quanto previsto dal D.lgs 114/98 ss.mm.ii. e dalla vigente normativa regionale in materia commerciale (DGRL n. XII/1699 del 28.12.2023) comunque nel rispetto della SL commerciale massima prevista.

2. Una quota corrispondente al 20% della capacità edificatoria ("SL") complessiva privata dovrà esser destinata, come previsto dalle Direttive del Documento di Piano, alla realizzazione di servizi pubblici e/o di uso pubblico o generali nelle modalità e nelle articolazioni previste dal Piano dei Servizi. All'interno di tale quota il PII dovrà garantire la realizzazione del mercato coperto, quale servizio commerciale privato da convenzionare, per una superficie lorda SL non superiore a 5.000 mq. Il mercato coperto rappresenta un servizio pubblico o privato di interesse pubblico e dovrà essere oggetto di specifico convenzionamento finalizzato a definire il miglior modello gestionale in relazione al contesto cittadino e provinciale, anche valutato sulla base delle esperienze nazionali ed internazionali esistenti.
3. I servizi previsti dalla proposta di PII dovranno essere oggetto di specifica valutazione (dimensionale, distributiva, localizzativa, architettonica) da parte dell'Amministrazione comunale anche mediante il supporto di professionisti del settore appositamente individuati, commissioni esistenti e/o commissioni appositamente costituite.
4. Le singole destinazioni funzionali saranno disciplinate, in coerenza con le disposizioni del PGT vigente al momento della presentazione dell'istanza, nell'ambito della convenzione urbanistica attuativa del PII anche in relazione ai singoli lotti di intervento.

9.3. CONTRIBUTO DI COSTRUZIONE E DI RIGENERAZIONE

1. Nell'ambito della determinazione del contributo di costruzione e delle modalità del relativo assolvimento, le Parti si danno atto che verranno applicati, qualora ne ricorrano i presupposti di legge, tutti gli strumenti incentivanti previsti dalla normativa vigente statale e regionale per gli ambiti di rigenerazione urbana. Troverà applicazione, qualora ne sussistano i presupposti, quanto previsto dall'art. 46, comma 1-bis della LR 12/2005.

Fermi restando gli approfondimenti da condurre in sede istruttoria del PII, allo stato attuale il progetto previsto dal Masterplan prefigura la qualificazione dell'intervento come ristrutturazione urbanistica.

2. Il PII dovrà verificare l'applicazione, ai sensi dell'art. 17 delle Direttive del Documento di Piano, del contributo di rigenerazione calcolato sulla base di una valutazione economico-finanziaria e determinato con le modalità definite dal regolamento comunale. L'Amministrazione si riserva di valutare l'eventuale riconoscimento del pagamento degli importi dovuti a titolo di contributo sotto forma di opere pubbliche utili a garantire la completa realizzazione degli obiettivi di interesse pubblico o generale previsti dal PII.

9.4. OPERE DI URBANIZZAZIONE

1. Le Parti concordano, in ragione delle esigenze finora emerse nei tavoli tecnici di confronto, avvenuti anche per il coordinamento degli altri interventi infrastrutturali (nuova stazione RFI, potenziamento della linea T2 – Tramvie elettriche Bergamasche, nuova stazione TPL sud, etc.), sulla necessità che il PII provveda ad individuare le opere urbanizzazione ritenute indispensabili per la migliore e corretta definizione dell'assetto infrastrutturale del comparto di intervento (salvi ulteriori eventuali aggiornamenti a seguito di variazione del quadro esigenziale e al netto delle dotazioni di standard dovute).

Qualora il Soggetto Proponente presenti una proposta di PII che preveda un SL di 178.000 mq, si elencano di seguito gli interventi infrastrutturali ed urbanizzativi da realizzare da parte del Proponente a relativo corredo del medesimo PII con la possibilità di scomputo dagli oneri di urbanizzazione o di applicazione delle misure incentivanti, le cui concrete modalità di attuazione verranno definite nel PII:

- i. nuova via Gavazzeni;
 - ii. nuova intersezione lungo la circonvallazione Mugazzone in corrispondenza della via Europa;
 - iii. adeguamento ed eventuale ampliamento di Via Europa;
 - iv. adeguamento intersezione viabilistica tra le vie Gavazzeni, Carnovali e San Giovanni Bosco;
 - v. Adeguamento intersezione viabilistica via Tommaseo, via Piatti, via Rovelli, via Gavazzeni e via Gabriele Rosa.
2. Il Soggetto Proponente si impegna a presentare una proposta di PII corredata da idoneo e dettagliato piano finanziario; i progetti delle opere di urbanizzazione previste dal PII dovranno esser redatti in conformità con quanto previsto dal Lgs 36/2023.
3. Le opere di urbanizzazione sono sottoposte alle procedure previste dall'art. 13 del D. Lgs 36/2023.
5. Il Soggetto Proponente si impegna in ogni caso a sostenere:
 - a. i costi per la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, da attuarsi in proporzione allo sviluppo della SL dei singoli lotti funzionali e fatto salvo quanto previsto al successivo articolo 9.5;
 - b. i costi di progettazione, validazione, collaudo delle opere di urbanizzazione ivi compresi le eventuali spese di allacciamento alle reti tecnologiche;
 - c. la realizzazione di eventuali ulteriori opere di urbanizzazione che dovessero emergere in sede di istruttoria tecnica ritenute indispensabili per la corretta infrastrutturazione dell'ambito di intervento o che dovessero emergere in sede di definizione dei correlati sub procedimenti valutativi secondo anche quanto previsto all'art. 9.3 del presente Accordo;
 - d. i costi eventualmente necessari per le acquisizioni delle aree necessarie per la realizzazione delle opere di urbanizzazione.

9.5. ANTICIPAZIONE OPERE PUBBLICHE E INVARIANTI INFRASTRUTTURALI

Le opere di seguito elencate risultano necessarie ed indispensabili per garantire la funzionalità della stazione TPL Sud e dell'intero Polo Intermodale (sono fatti salvi eventuali aggiornamenti dell'elenco a seguito di variazione del quadro esigenziale). A questo fine, in fase di attuazione del PII, nell'ambito del primo stralcio che contempli un adeguato mix funzionale e secondo le modalità che potranno essere concordate tra le Parti, dovrà essere prevista la realizzazione, con inizio dei lavori antecedente o contestuale all'inizio delle opere relative agli edifici privati e con celere prosecuzione e conclusione degli stessi, delle seguenti opere:

- a. nuova via Gavazzeni sino alla corrispondenza con viale Europa;
- b. nuova intersezione tra via Europa e Circonvallazione Mugazzone;
- c. adeguamento calibro di viale Europa e riarticolazione degli accessi pedonali alle scuole e ospedale;
- d. adeguamento intersezione viabilistica tra le vie Gavazzeni, Carnovali e san Giovanni Bosco;
- e. nuovo parcheggio di attestazione e funzioni connesse.

9.6. STRALCI FUNZIONALI

1. In coerenza con quanto previsto dall'art. 28 comma 6 bis della legge 1150 del 1942 ss.mm.ii. le Parti convengono che l'intervento possa attuarsi per stralci funzionali.
2. Gli stralci funzionali dovranno essere sviluppati sulla base di quanto indicato nelle Direttive del Documento di Piano vigente al momento della presentazione dell'istanza e nel rispetto di un adeguato mix funzionale secondo le previsioni che verranno sviluppate nel PII.
3. Le Parti convengono che, al fine garantire il miglior coordinamento dell'intervento, sarà utile attivare un costante e progressivo monitoraggio degli adempimenti e delle attività in corso di realizzazione.

9.7. STANDARD URBANISTICI

1. Le Parti convengono che la dotazione di standard urbanistici prevista dal vigente PGT, alla data di presentazione dell'istanza di PII, venga prioritariamente reperita all'interno delle aree di intervento. L'effettivo fabbisogno di aree a standard da computarsi in rapporto alle capacità edificatorie e funzionali dedotte in PII sarà oggetto di accertamento in sede di istruttoria con riferimento al concreto fabbisogno generato dall'intervento in relazione al carico indotto e valutato in relazione alla disciplina del Piano di Governo del Territorio vigente alla data di presentazione dell'istanza di PII.
2. Le Parti convengono che la quota di standard da reperire si intende aggiuntiva alla quota di servizi corrispondenti al 20% della capacità edificatoria complessiva.

10. PRINCIPI PER IL RIASSETTO FONDARIO

1. Le Parti convengono sulla possibilità di delineare i principi generali per la fase attuativa di riordino fondiario tra le aree di proprietà pubblica e quelle private, in coerenza con l'impianto urbanistico del

Masterplan al fine di perseguire, nell'interesse pubblico generale, il miglior assetto delle future aree pubbliche sia in termini di continuità che di fruibilità delle stesse. In via generale il processo di valutazione per il riordino fondiario potrà essere finalizzato a disporre, in via esemplificativa, delle aree utili alla:

- realizzazione del nuovo terminal TPL a sud;
 - realizzazione del nuovo parco est, integrato nel nuovo sistema di percorsi e aree verdi a sud della ferrovia;
2. Nell'ambito delle procedure di riordino fondiario le Parti convengono sul seguente principio: il rapporto è definito in 1 mq : 1 mq di superficie; l'individuazione effettiva delle aree oggetto di riordino fondiario è subordinata all'esito degli accertamenti tecnici relativi all'effettiva consistenza delle stesse.
3. Le Parti convengono che il trasferimento delle aree oggetto di riassetto fondiario (*i.e.* permuta) avverrà sulla base delle previsioni contenute nel PII determinate sulla base della relativa istruttoria e secondo i seguenti principi:
- il Comune di Bergamo si impegna a trasferire le proprie aree di proprietà interne al comparto sub Ambito A2 nello stato di fatto;
 - il Soggetto Proponente si impegna a conferire al Comune, in estensione corrispondente, le aree versanti nella sua titolarità e/o disponibilità oggetto di riassetto interne al comparto sub Ambito A2 della Polarità Strategica 01 previa esecuzione delle opere di bonifica e/o di messa in sicurezza, in coerenza con i limiti previsti dal D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. e in relazione a quanto previsto dall'eventuale piano di caratterizzazione in relazione alle destinazioni d'uso previste in progetto;
 - qualora il riordino fondiario riguardi aree di soggetti terzi (con riferimento al *"protocollo d'intenti per la permuta di aree e fabbricati tra Comune e Provincia di Bergamo finalizzati ad integrare il processo di rigenerazione e riqualificazione delle aree dello scalo ferroviario di Bergamo denominate PORTA SUD"* richiamato nelle premesse), il trasferimento in permuta al Soggetto Proponente non potrà essere effettuato dal Comune sino alla conclusione delle correlate procedure di acquisizione e/o di permuta; in tal caso, nulla potrà essere imputato al Comune in caso di mancato o intempestivo perfezionamento dell'acquisizione delle aree oggetto di permuta, trattandosi di attività che interessa anche soggetti terzi, che sono estranei al presente atto. E' comunque sempre ammessa la possibilità per il Soggetto Attuatore di permutare direttamente le reciproche aree con i soggetti terzi.

11. AREE DI PROPRIETÀ DI TERZI

1. Il Comune di Bergamo ha in corso e svilupperà con gli Enti pubblici le intese necessarie per disporre delle aree utili all'esecuzione delle opere di urbanizzazione previste dal PII.
2. Qualora necessario il Comune si riserva di valutare l'opportunità di procedere, nelle modalità previste dal D.P.R. n.327 del 2001 ss.mm.ii., con l'avvio delle procedure di acquisizione per ragioni di pubblica utilità delle aree di proprietà di terzi esterne all'ambito di intervento ove necessario a favorire la miglior realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria strumentali all'allacciamento della nuova viabilità alla rete infrastrutturale urbana esistente.
3. Il Soggetto Proponente si impegna a riconoscere e sostenere gli oneri economici diretti ed indiretti necessari per l'acquisizione delle aree utili all'esecuzione delle opere di urbanizzazione.

Per il comune di Bergamo: il sindaco

Per FS sistemi urbani:

Per la SOCIETA' VITALI S.P.A.,

Allegato n.1

Polarità Strategica della Rigenerazione – Polarità 01 – porta Sud

