



BERGAMO PORTA SUD

Programma Integrato di Intervento (PII)

Finalizzato alla rigenerazione urbana ed ambientale delle aree ferroviarie dismesse, denominate 'Porta Sud'

[VITALI]

Strategia commerciale

Codice: R - 01- d
Data: 24/07/2026
Revisione: 02



COMUNE DI BERGAMO

Programma Integrato di Intervento (PII)



PII - BERGAMO PORTA SUD

Proponente



Vitali Spa
Via Lombardia 2/A
20068, Peschiera Borromeo (MI)

Project development



Expand Srl
Via Vittor Pisani 20
20124, Milano (MI)

Team di progettazione

Coordinamento generale, progetto urbanistico
e procedure ambientali



Arup Italia Srl
Corso Italia 1
20122, Milano

Progetto commerciale

Progetto architettonico e paesaggistico



Cino Zucchi Architetti
Via Revere 8
20123, Milano



Archiland Studio Srl
Via Ettore De Sonnaz 16/c
10121, Torino

Progetto architettonico e urbanistico



Attilio Gobbi Architettura
Via Maj 3
24122, Bergamo



Angelo Stratzini & Partners Srl
Via Valcamonica 17/a
25132, Brescia

Strategia energetica, sostenibilità, invarianza idraulica e sottoservizi



ING Srl
Via G. Falcone 12
24048 Treviolo BG

Trasporti e mobilità



Systematica Spa
Via Lovanio 8
20121, Milano

Aspetti Legali

Studio Legale Associato Bonomi Giudici
Avv. Paolo Bonomi
Via Ghislanzoni Antonio 41
24122, Bergamo

Titolo

Strategia commerciale

Codice

R - 01- d

Data

Scala

Revisione

24/07/26

-

Rev 02

Indice

Introduzione

1 Inquadramento intervento

- 1.1 Inquadramento del DUC Bergamo
- 1.2 Inserimento nel contesto esistente
- 1.3 Ancore commerciali e GSV
- 1.4 Attivazione aree

2 Dettaglio intervento

- 2.1 Programma commerciale
- 2.2 Flussi di permeazione
- 2.3 Fasizzazione del commercio
- 2.4 Dettaglio GSV
- 2.5 Piano Parcheggi e approvvigionamenti
- 2.6 Il “Mercato coperto”
- 2.7 Impatto sulla rete commerciale di Bergamo
- 2.8 Autorizzazioni commerciali
- 2.9 Approfondimenti e procedure utili

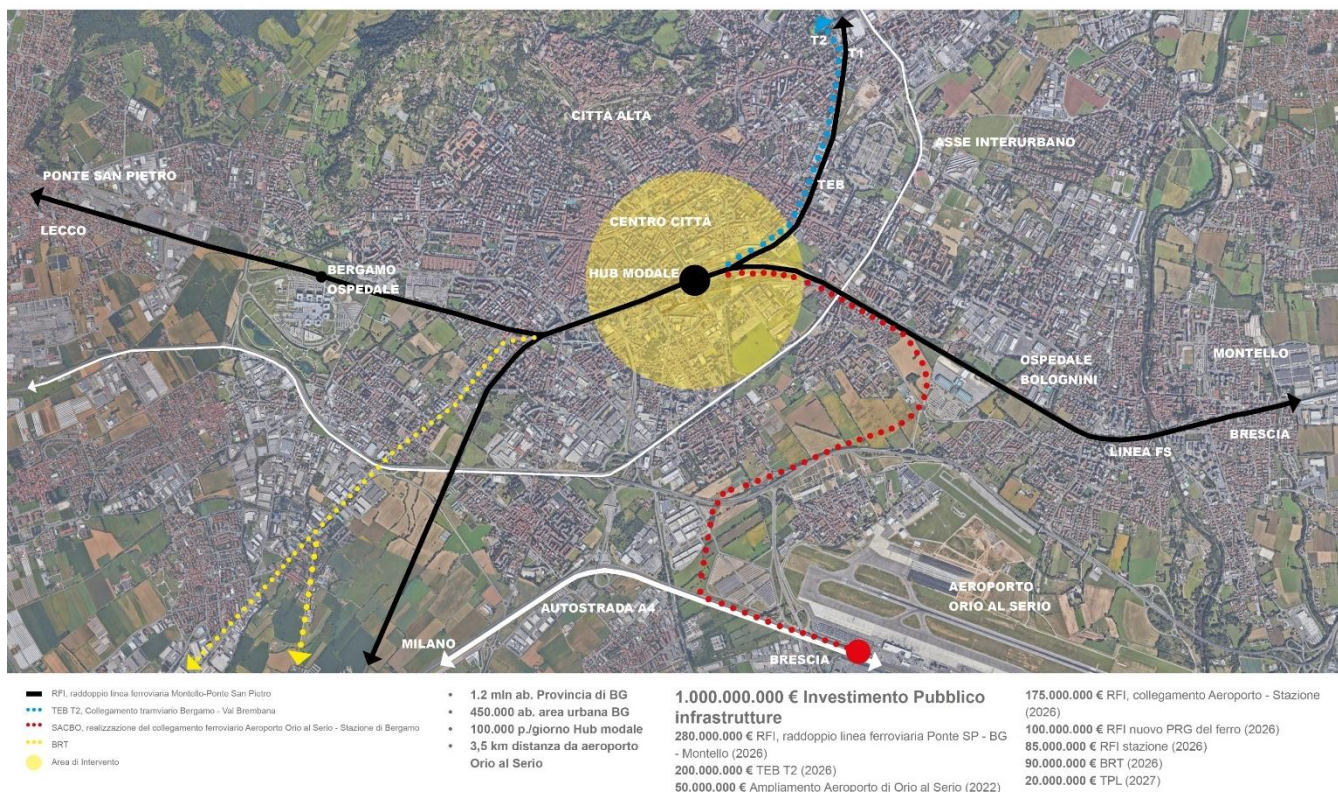
Introduzione

La relazione si inserisce nel masterplan di Porta Sud, area strategica per l'evoluzione urbana di Bergamo, in un contesto di riorganizzazione commerciale, infrastrutturale e sociale, con rete distributiva in evoluzione e necessità di ricucire le connessioni interrotte dalla ferrovia. Il progetto concentra le proprie azioni sul potenziamento dell'offerta commerciale e sulla creazione di nuove relazioni tra città consolidata e espansione a sud. La componente commerciale del PII è trattata come parte integrante di un mix funzionale bilanciato, articolato in grandi superfici di vendita, medie strutture, attività di vicinato e servizi di somministrazione, disposti lungo assi in grado di guidare i flussi e sostenere la continuità urbana. L'attenzione riguarda non solo la quantità, ma anche l'impatto sulla vitalità dei quartieri, sulla mobilità e sulla permeabilità tra nord e sud della città.

La relazione fornisce un quadro interpretativo chiaro sulle ragioni e sugli effetti delle scelte progettuali, mostrando come il sistema commerciale contribuisca a una nuova centralità urbana, collegata al polo intermodale e agli attraversamenti che superano la cesura ferroviaria. L'analisi è articolata in due parti: il ruolo dell'intervento nel Distretto Urbano del Commercio e il dettaglio progettuale, comprendente programma commerciale, flussi, sequenza degli stralci, piano parcheggi, struttura della GSV, "Mercato Coperto" e ricadute sulla rete commerciale della città.

In sintesi, la componente commerciale del PII è concepita come leva urbana capace di generare connessioni, attivare luoghi, consolidare la continuità e rafforzare la vitalità del nuovo fronte urbano in dialogo con la città esistente.

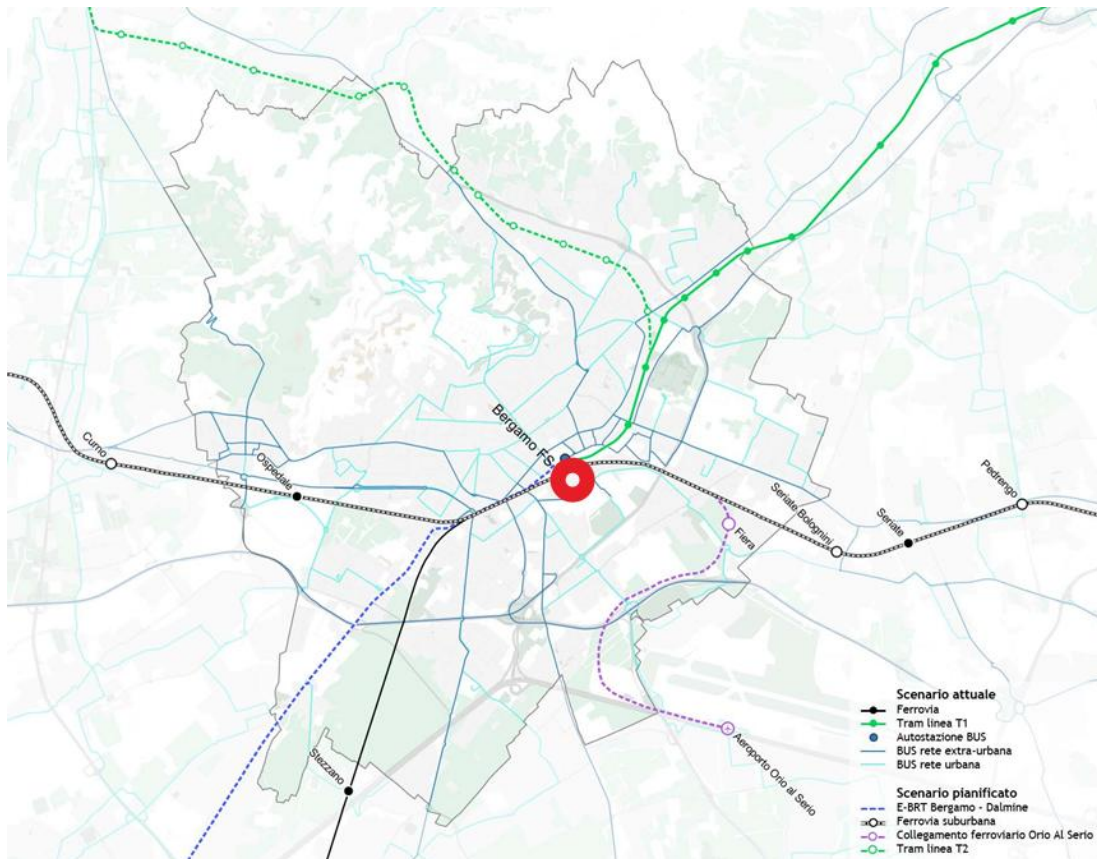
1 Inquadramento intervento



La necessità di rafforzare le connessioni tra scala territoriale e dimensione urbana emerge con particolare evidenza in un contesto caratterizzato da una profonda evoluzione dei sistemi di mobilità, determinata dall'ampliamento delle reti infrastrutturali e dalla trasformazione delle modalità di spostamento quotidiano. In tale quadro, la crescente rilevanza dell'aeroporto di Orio al Serio e le prospettive di integrazione con la rete ferroviaria europea contribuiscono a consolidare il ruolo della stazione di Bergamo come nodo strategico di interscambio, con ricadute significative sulla rete del trasporto pubblico locale, sulla TEB e sulle relazioni pedonali tra i quartieri posti a nord e a sud dell'ambito ferroviario.

Il nuovo Polo Intermodale si configura come un dispositivo urbano ad alta intensità funzionale, capace di consentire il passaggio rapido ed efficiente tra differenti modalità di trasporto, tra cui ferrovia, TPL, mobilità ciclopedonale e navette aeroportuali. Il valore dell'intervento non si esaurisce nella funzione tecnica di scambio, ma si estende alla definizione di una nuova sequenza di spazi pubblici orientata alla continuità, all'accessibilità e alla qualità percettiva, contribuendo a ricucire la storica discontinuità urbana generata dalla presenza della ferrovia.

Il sistema di connessioni assume le caratteristiche di un corridoio urbano in grado di ridisegnare i rapporti tra le due parti della città e di definire una nuova "porta sud", intesa non come semplice soglia fisica ma come insieme integrato di spazi, servizi e relazioni urbane. L'integrazione tra mobilità, spazi pubblici e funzioni urbane diviene così un fattore determinante nella costruzione di un ambiente più permeabile, accessibile e orientato alla mobilità sostenibile.



Il Polo Intermodale assume una valenza che va oltre la funzione di nodo tecnico, configurandosi come hub di mobilità capace di connettere la scala urbana, attraverso i quartieri limitrofi e le funzioni di prossimità, alla dimensione sovracomunale e internazionale, grazie al collegamento con l'aeroporto di Orio al Serio e con le reti ferroviarie ad alta capacità. Tale collocazione strategica consente di favorire l'integrazione tra diverse modalità di trasporto, ridurre la dipendenza dal mezzo privato e rafforzare l'accessibilità complessiva della città.

Parallelamente, il progetto affronta in modo strutturato il tema dell'accessibilità carrabile, prevedendo interventi viabilistici finalizzati a rafforzare le connessioni tra il comparto, la Circonvallazione e l'Autostrada. Questa strategia consente una distribuzione ordinata dei flussi veicolari e un'efficace integrazione con il nuovo parcheggio multipiano, garantendo la gestione dei picchi di domanda legati sia alle funzioni di interscambio sia ai poli attrattori presenti nell'area. L'accesso carrabile è così integrato all'interno del sistema complessivo della mobilità, contribuendo a definire il Polo Intermodale come porta di accesso sud della città.

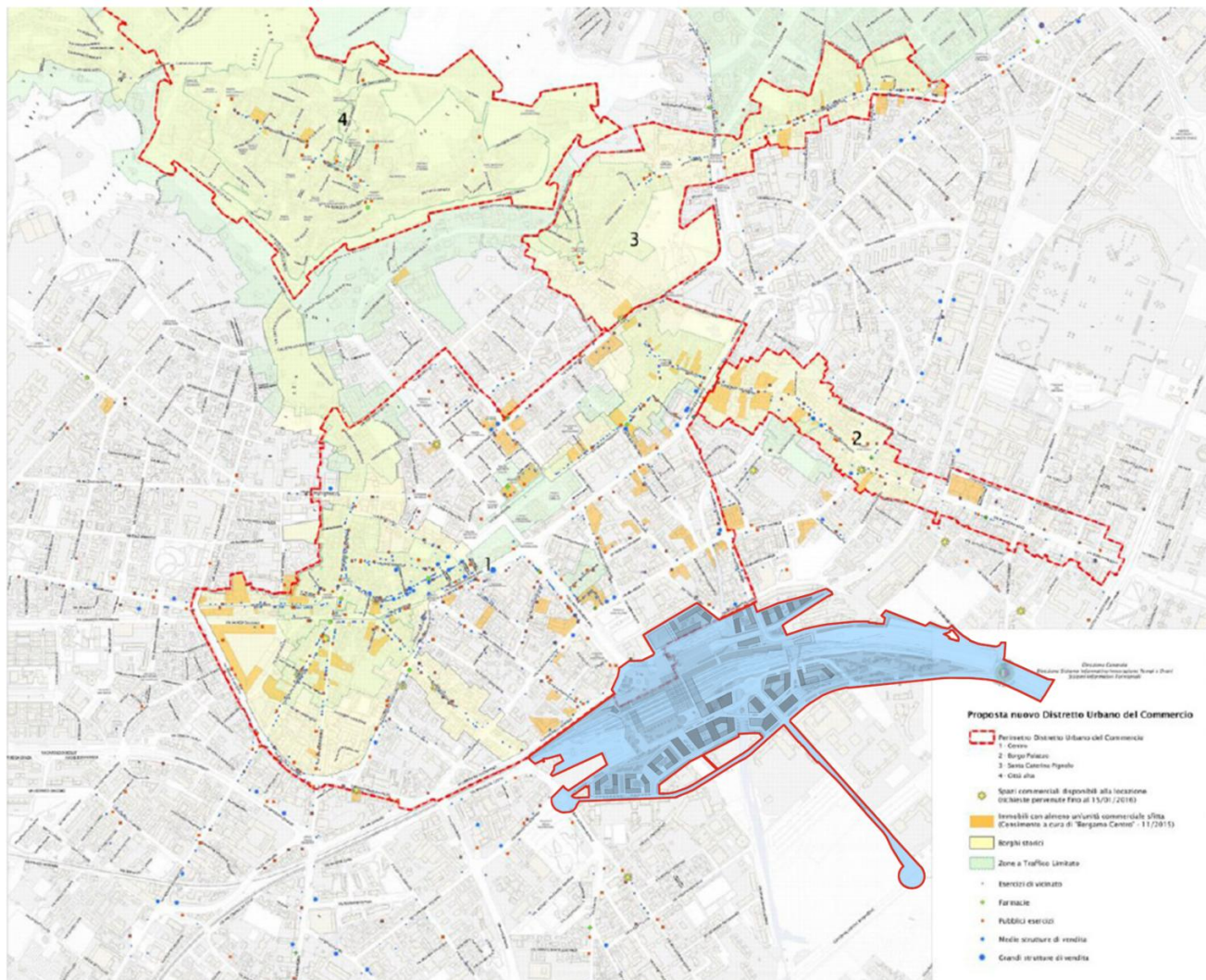


Assi principali e area di riferimento

L'area di intervento si colloca all'interno di una struttura urbana articolata lungo assi principali che connettono il centro storico, la Città Bassa e i quartieri periferici con il territorio provinciale e regionale. In particolare, la direttrice nord-sud tra la stazione, il polo intermodale e i quartieri settentrionali rappresenta un asse strategico per i flussi pedonali e veicolari, mentre l'asse est-ovest, comprendente la Circonvallazione e i collegamenti con l'Autostrada A4, svolge una funzione distributiva dei flussi extraurbani.

In questo contesto, la prossimità alla stazione ferroviaria e al terminal dei pullman colloca l'area di progetto in una posizione strategica, capace di intercettare flussi locali e sovracomunali e di valorizzare il sistema del trasporto collettivo. L'intervento contribuisce così a rafforzare la funzione di nodo intermodale urbano, consolidando le relazioni tra la città storica, i quartieri limitrofi e il territorio più ampio.

1.1 Inquadramento del DUC Bergamo

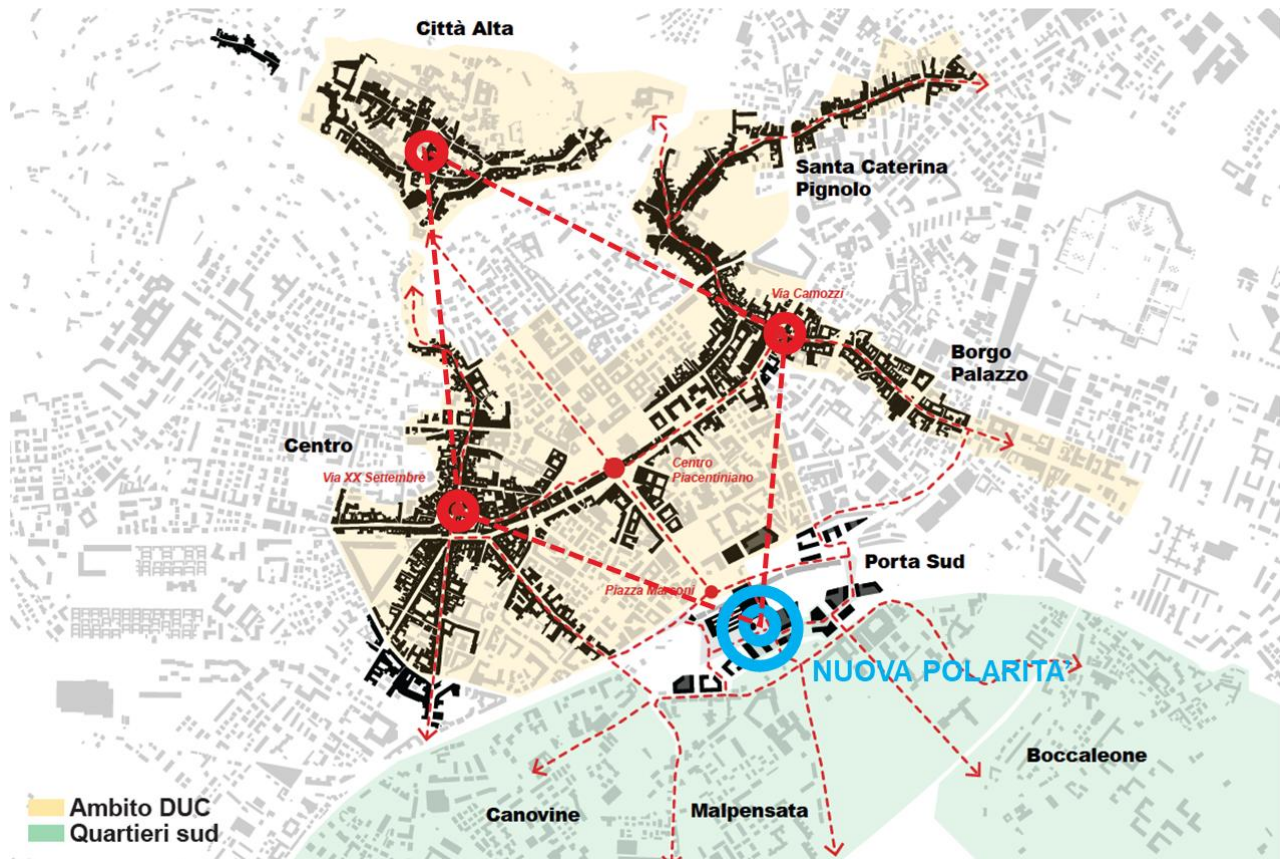


Progetto in relazione al Distretto Urbano del Commercio

L'intervento di Porta Sud si configura come un dispositivo urbano in grado di ridefinire le relazioni tra la città storica e i quartieri oltre la ferrovia, trasformando il limite infrastrutturale in un elemento di continuità spaziale e funzionale. La progettualità orienta l'espansione della città storica verso sud, superando la discontinuità fisica e percettiva e favorendo la formazione di un tessuto urbano più coeso, leggibile e permeabile.

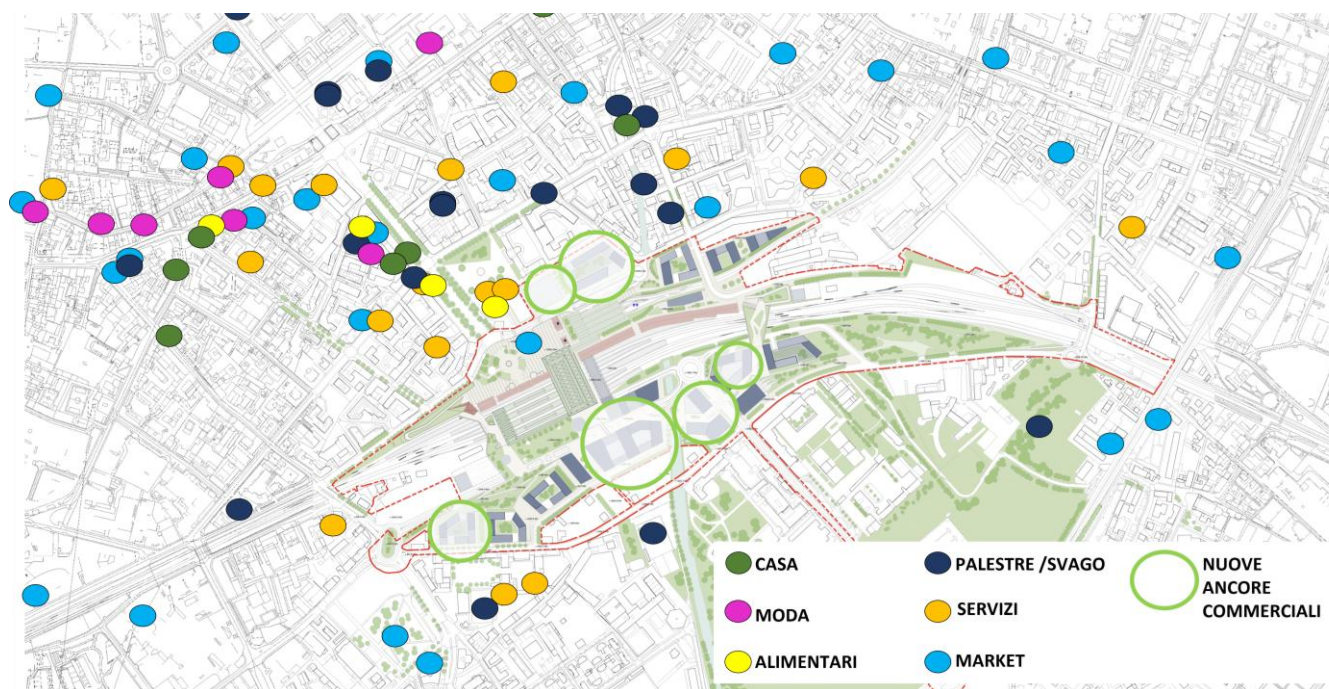
In questo quadro, il progetto assume un ruolo strategico per l'estensione del Distretto Urbano del Commercio, attraverso nuovi assi di attraversamento supportati da percorsi pedonali continui, esercizi commerciali e servizi. Tale sistema consente di ampliare il bacino di fruizione del DUC verso il quadrante meridionale della città, rafforzando la continuità del fronte commerciale e la vitalità urbana in relazione agli assi consolidati.

Alla scala urbana e territoriale, Porta Sud agisce come nuova porta di accesso alla città, capace di integrare i quartieri di Malpensata, Boccaleone e Canovine con il sistema urbano consolidato. I nuovi scavalcamenti ferroviari, concepiti come infrastrutture urbane di qualità, introducono connessioni fisiche e pedonali integrate con gli assi commerciali e la rete degli spazi pubblici, contribuendo a ricucire il tessuto urbano e a sostenere l'uso quotidiano del distretto da parte di residenti, lavoratori e visitatori.



che riflettono le trasformazioni urbane recenti. L'intorno della stazione, pur costituendo uno degli ambiti di maggiore accessibilità della città, mostra una struttura commerciale frammentata, con un'offerta disomogenea che alterna attività storiche a presenze più recenti legate ai flussi di pendolarismo e alla mobilità intermodale.

Nei quartieri limitrofi, in particolare Borgo San Leonardo e la Malpensata, prevale un tessuto commerciale di prossimità composto da esercizi di piccola e media dimensione, che svolgono un ruolo essenziale nella vita quotidiana dei residenti ma risultano in parte vulnerabili rispetto ai cambiamenti delle abitudini di consumo. Verso est, in direzione di Boccaleone, il sistema commerciale appare più rarefatto e meno strutturato, con una dotazione di servizi non sempre coerente con la densità abitativa, sebbene l'asse della Nuova Gavazzeni rappresenti un'opportunità di connessione e rafforzamento dei flussi. In questo quadro, il "Mercato Coperto" assume il ruolo di presidio commerciale e sociale di rilievo, rafforzato dalla prossimità al nodo ferroviario, ma l'assenza di strutture di vendita organizzate nel raggio immediato evidenzia una debolezza dell'offerta complessiva. Il contesto si configura quindi come uno spazio in transizione, caratterizzato da potenzialità significative ma anche da criticità legate alla frammentazione e alla discontinuità del sistema distributivo, all'interno del quale l'intervento di Porta Sud si pone come occasione di ricomposizione e riequilibrio.



La mappa restituisce una lettura sintetica del sistema commerciale gravitante attorno all'ambito di Bergamo Porta Sud. Le attività dedicate alla cura della casa, indicate con punti verde scuro, si concentrano prevalentemente lungo gli assi principali del tessuto urbano consolidato, con una maggiore densità a nord-ovest dell'intervento. Gli esercizi legati a palestre e svago, rappresentati dai punti blu scuro, risultano più rarefatti ma collocati in prossimità dei nodi di mobilità e delle aree ad alta frequentazione.

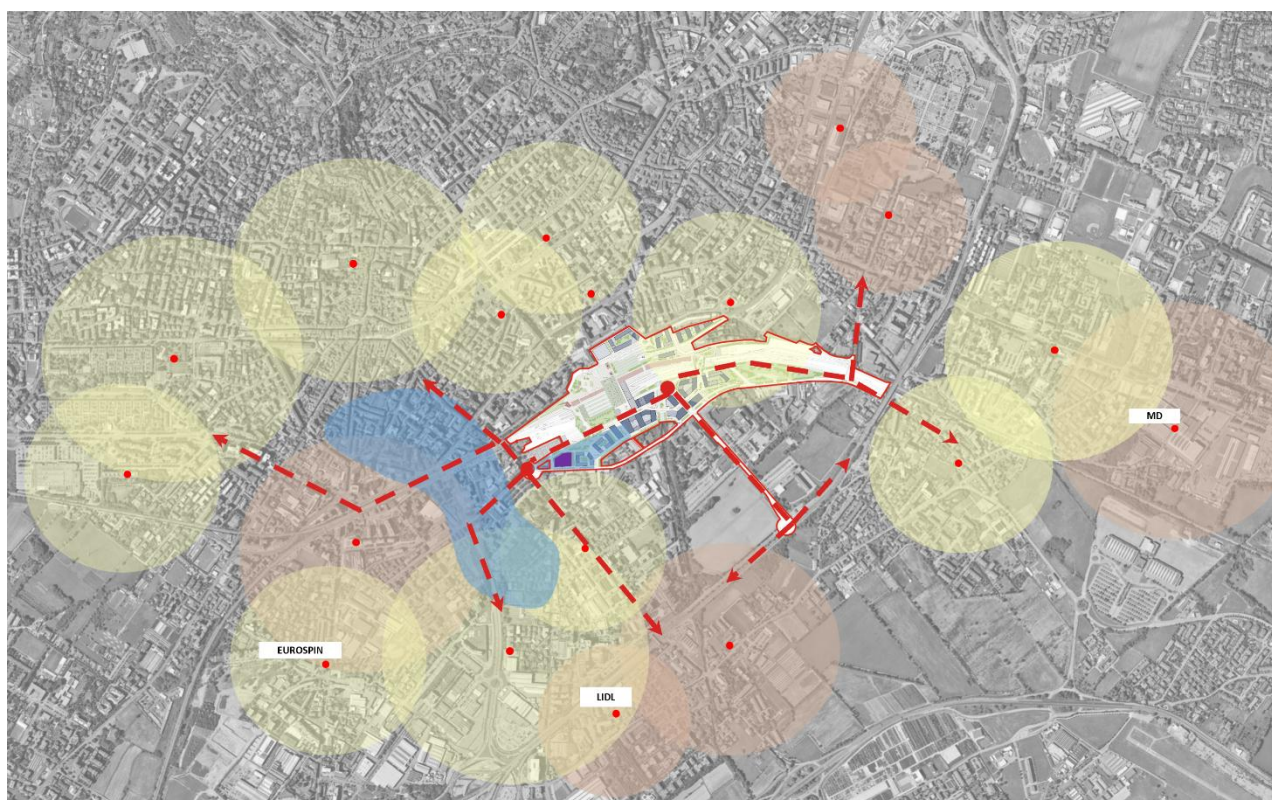
Il settore della moda, identificato dai punti fucsia, si concentra soprattutto lungo il fronte nord della stazione, in continuità con l'asse commerciale verso il centro, mentre le attività di servizio, indicate con punti arancioni, presentano una distribuzione più capillare e diffusa a supporto della vita quotidiana dei quartieri. I punti gialli relativi al settore alimentare

evidenziano una dotazione significativa ma frammentata, con una maggiore presenza a ovest della stazione e una progressiva rarefazione verso est, in particolare verso Boccaleone. Le attività classificate come market, rappresentate dai punti azzurri, si collocano prevalentemente nelle fasce perimetrali del comparto, delineando una rete di approvvigionamento di base non omogeneamente distribuita.

All'interno della mappa emergono infine i punti verdi cerchiati, corrispondenti alle nuove ancorie commerciali previste, collocate in posizioni strategiche rispetto ai flussi pedonali, ai futuri percorsi intermodali e alle connessioni di quartiere. La loro presenza suggerisce la volontà di costruire un sistema di polarità in grado di riequilibrare l'offerta esistente, colmare i vuoti funzionali e rafforzare la continuità urbana del sistema commerciale attorno alla stazione.

1.3 Ancore commerciali e GSV

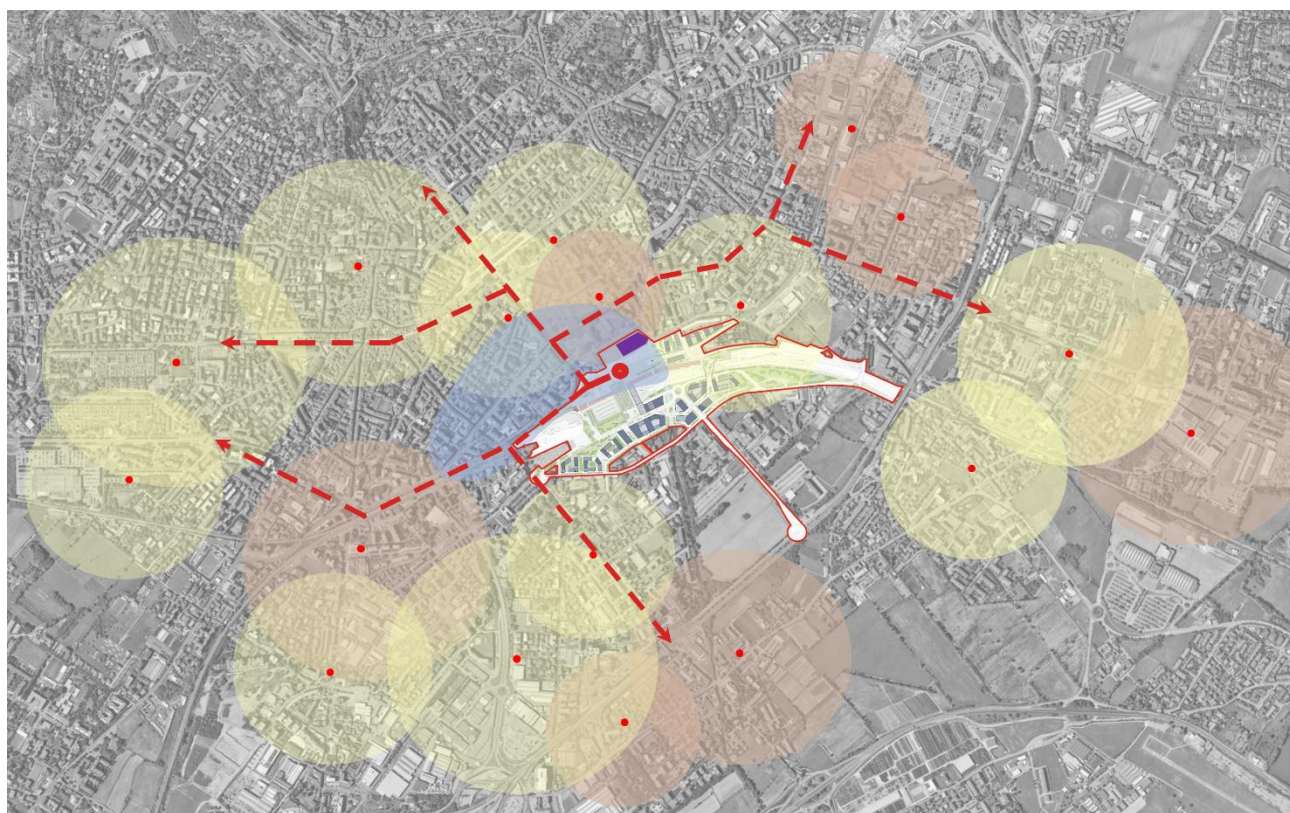
L'introduzione delle nuove ancore commerciali costituisce un elemento strutturante del progetto, poiché consente di definire l'organizzazione del sistema della vendita all'interno del masterplan e il suo rapporto con i diversi contesti urbani dei fronti nord e sud. Le configurazioni analizzate restituiscono un quadro articolato, nel quale ciascuna ancora assume un ruolo specifico nel riequilibrare l'offerta esistente, sostenere la vitalità dei quartieri e rafforzare le connessioni con i principali assi di mobilità. Il sistema commerciale concorre così alla costruzione di una struttura urbana continua, capace di integrare prossimità, servizi specialistici e nuove polarità in coerenza con la visione complessiva di Porta Sud.



- SUPERMERCATI FASCIA MEDIO ALTA
- SUPERMERCATI DISCOUNT
- AREA BACINO DI INTERESSE MSV PREMIUM
- ⬮ POSSIBILI VETTORI ESTERNI
- ⬮ VETTORI DIRETTI
- ELEMENTI DI OSTACOLO FLUSSI

L'inserimento delle nuove ancore commerciali risponde alla carenza di presidi alimentari ben integrati con il tessuto urbano di Borgo San Leonardo e della Malpensata, ambiti oggi privi di un servizio facilmente accessibile e connesso alla mobilità locale. Le nuove strutture si configurano come servizi di prossimità in grado di rispondere sia alla domanda attuale sia a quella generata dalle future residenze, contribuendo a migliorare la qualità urbana e la vivibilità dei quartieri.

L'analisi individua nel formato discount la tipologia più compatibile con il bacino potenziale, grazie alla capacità di intercettare flussi eterogenei e rispondere a modelli di spesa più funzionali. La collocazione lungo il nuovo asse della Nuova Gavazzeni rafforza la permeabilità urbana, ampliando il raggio di attrazione e consentendo all'ancora di inserirsi in modo coerente nella rete commerciale esistente, con un ruolo attivo nel riequilibrio dell'offerta alimentare.

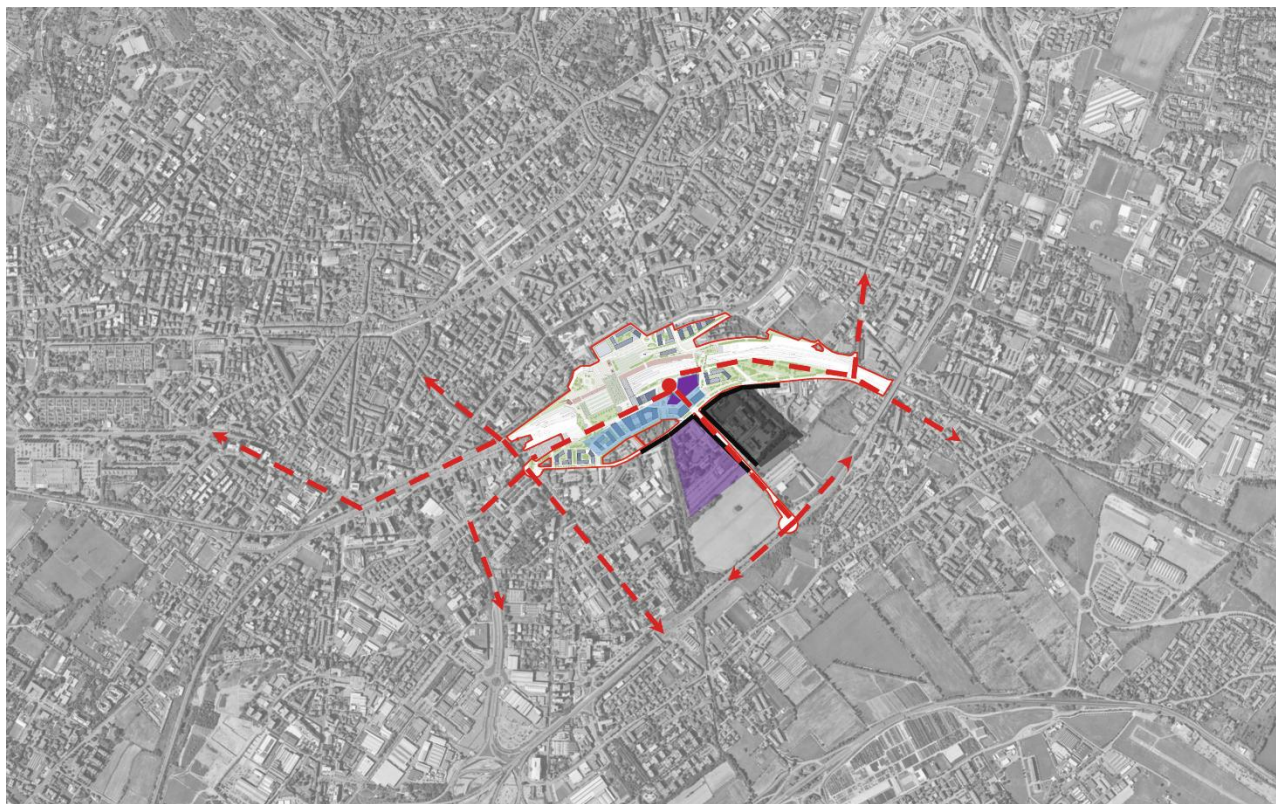


- SUPERMERCATI FASCIA MEDIO ALTA
- SUPERMERCATI DISCOUNT
- AREA BACINO DI INTERESSE MSV PREMIUM
- ⬮ POSSIBILI VETTORI ESTERNI
- ⬮ VETTORI DIRETTI
- ELEMENTI DI OSTACOLO FLUSSI

L'ancora commerciale prevista in prossimità della stazione introduce una media struttura di vendita in un contesto ad alta densità abitativa e fortemente intermodale. La MSV assume il ruolo di elemento organizzatore del sistema commerciale di prossimità, integrandosi con le attività esistenti e intercettando i flussi generati dal nodo ferroviario.

La strategia mira alla costruzione di un destination point capace di aggregare funzioni quotidiane e servizi specialistici, valorizzando la presenza diffusa degli esercizi di vicinato.

Un ruolo centrale è svolto dal “Mercato Coperto”, che costituisce un presidio identitario e un baricentro urbano consolidato: l’integrazione tra le due funzioni consente di costruire un’offerta complementare, rafforzando la riconoscibilità e la coesione dell’ambito.



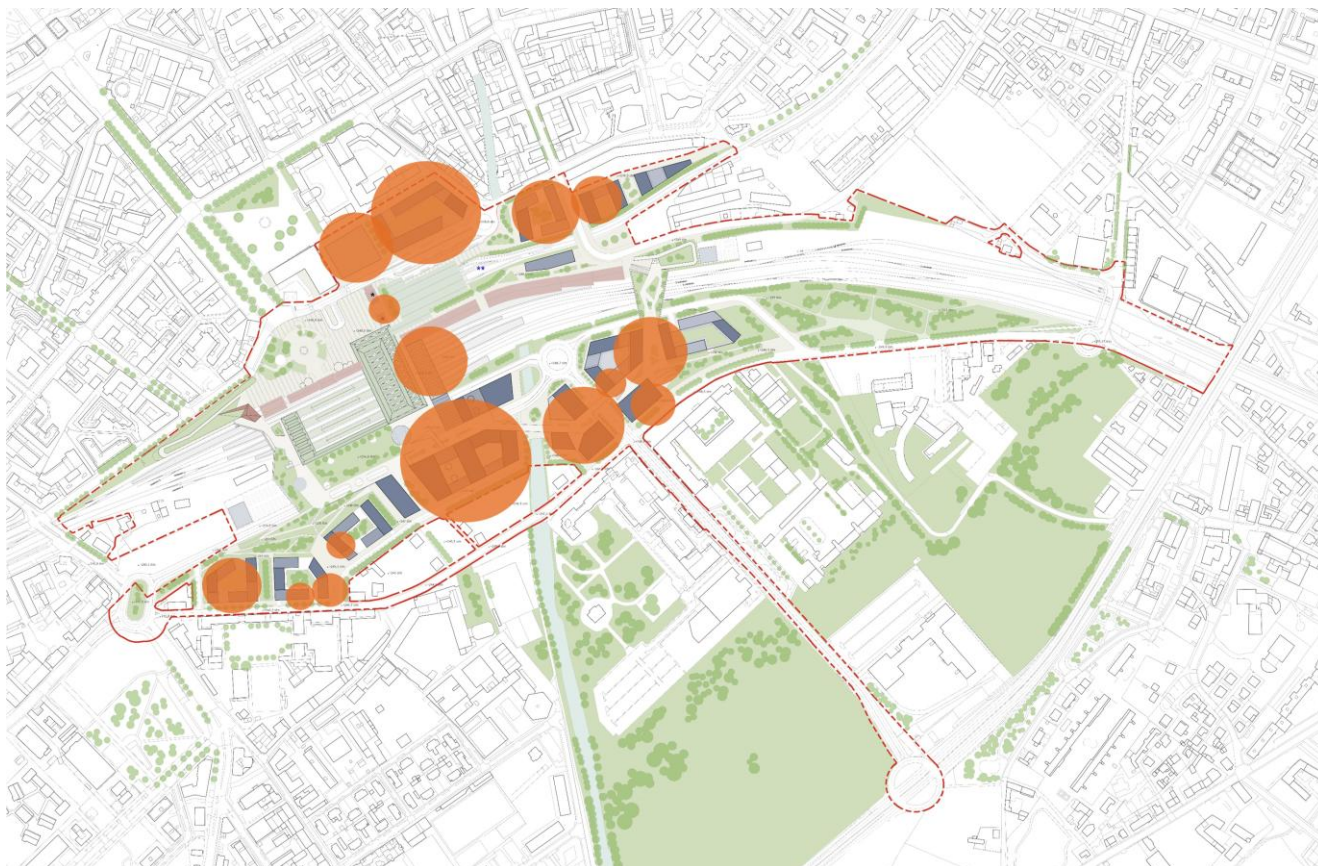
- POLO SCOLASTICO
- POLO OSPEDALIERO
- AREA BACINO DI INTERESSE DIRETTO - PEDONALE
- POSSIBILI VETTORI ESTERNI
- VETTORI DIRETTI
- ELEMENTI DI OSTACOLO FLUSSI

Più complessa risulta l’attivazione dell’ancora orientata verso Boccaleone, in un contesto caratterizzato da una minore densità residenziale e da un bacino locale limitato. In questo caso, la sostenibilità dell’insediamento dipende in larga misura dalla capacità di intercettare flussi esterni, in particolare quelli legati ai poli scolastici e ospedalieri e ai principali vettori di mobilità urbana.

La media struttura individuata deve quindi collocarsi su segmenti merceologici a maggiore capacità attrattiva, quali tecnologia, abbigliamento e sport, settori oggi fortemente polarizzati verso il centro e l’area aeroportuale. In tale quadro, il sistema di Porta Sud si configura come dispositivo commerciale multilivello, capace di integrare e redistribuire flussi urbani e metropolitani, bilanciando la forza attrattiva della GSV centrale con la sostenibilità delle ancore periferiche, in coerenza con l’evoluzione delle dinamiche di consumo e mobilità.

1.4 Attivazione aree

Per rendere più chiara la distribuzione e il funzionamento delle attività commerciali all'interno del nuovo intervento si propone una distinzione delle aree secondo tre differenti fasce orarie. Questa suddivisione mostra come commercio, servizi e somministrazione si alternino e si sovrappongano, generando flussi costanti e un uso equilibrato degli spazi pubblici.



La prima fascia, cerchi arancioni, 07.00–18.00, comprende esercizi di vicinato, servizi di prossimità, medie superfici e funzioni legate a mobilità e accoglienza, sostenendo i flussi di attraversamento e dando vita a una trama urbana attiva fin dalle prime ore della mattina.



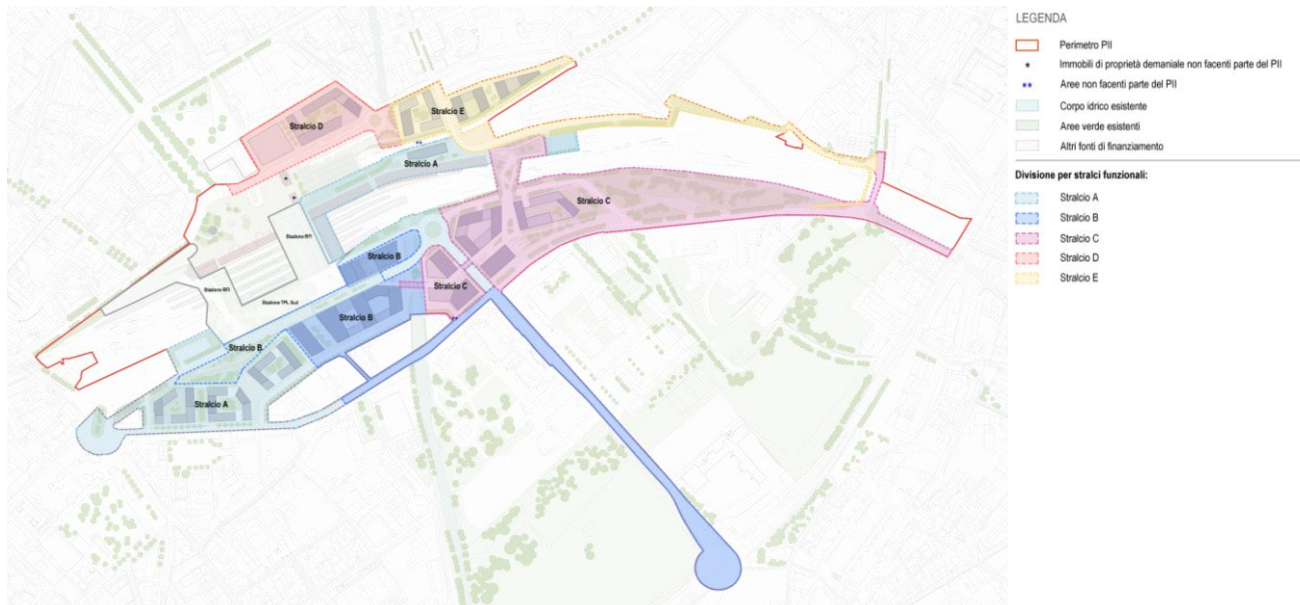
La seconda fascia, cerchi rossi, 11.00–15.00, accoglie somministrazione leggera e ristorazione nelle pause lavorative e negli spostamenti, rafforzando l'area come luogo di relazione e distribuendo la presenza degli utenti lungo la giornata.



La terza fascia, attiva dalle 19.00 alle 23.00 ed evidenziata dai cerchi blu, dedicata alle attività di somministrazione serale, completa il ciclo giornaliero introducendo funzioni che animano l'area dopo il tramonto e che consolidano il ruolo del distretto come spazio urbano frequentato anche nelle ore serali. In questa fascia trovano spazio ristoranti, locali e servizi che prolungano la vivibilità dell'area, rafforzando la percezione di un luogo sicuro, attivo e connesso ai quartieri circostanti.

Questa articolazione temporale si integra con l'intera struttura del progetto, con le connessioni generate dagli attraversamenti nord sud, con la presenza della GSV e delle MSV e con la vicinanza agli ambiti residenziali e al "Mercato Coperto". L'insieme delle tre fasce orarie diventa così uno strumento per leggere la complessità del nuovo intervento e per evidenziare come il sistema commerciale sia pensato per garantire continuità di utilizzo, qualità urbana e integrazione con il tessuto circostante durante tutta la giornata e per tutto l'anno.

2 Dettaglio intervento



Stralci funzionali

L'assetto commerciale del progetto è pienamente integrato nel masterplan, creando un ambiente urbano vivo e coerente. Gli esercizi non sono solo attività economiche, ma dispositivi di relazione che accompagnano i flussi, generando sosta, movimento e socialità. Polarità commerciali strategiche guidano i percorsi e favoriscono l'uso quotidiano degli spazi pubblici.

La gerarchia comprende una grande GSV come fulcro e snodo per i flussi dal polo intermodale e dagli attraversamenti nord-sud, MSV che distribuiscono gli utenti lungo gli assi principali, e attività di vicinato e somministrazione che assicurano servizi capillari e un'esperienza urbana quotidiana.

L'area è organizzata in sei stralci funzionali, sviluppando il progetto in modo graduale e coerente, integrando residenziale, spazi pubblici e commercio, e prevenendo squilibri funzionali.

Il progetto funge da cerniera tra città storica e quartieri meridionali, con nuove connessioni pedonali, ciclabili e carrabili che evitano polarità isolate e distribuiscono i flussi. Il "Mercato Coperto" e le attività di prossimità a nord rafforzano l'integrazione con la città esistente e supportano una mobilità non solo automobilistica.

La costruzione progressiva di spazi pubblici e percorsi connessi agli assi commerciali amplia il Distretto Urbano del Commercio verso Malpensata, Boccaleone e Canovine, consolidando la vitalità del progetto e ridisegnando le relazioni urbane in una trama continua e integrata.

2.1 Programma commerciale

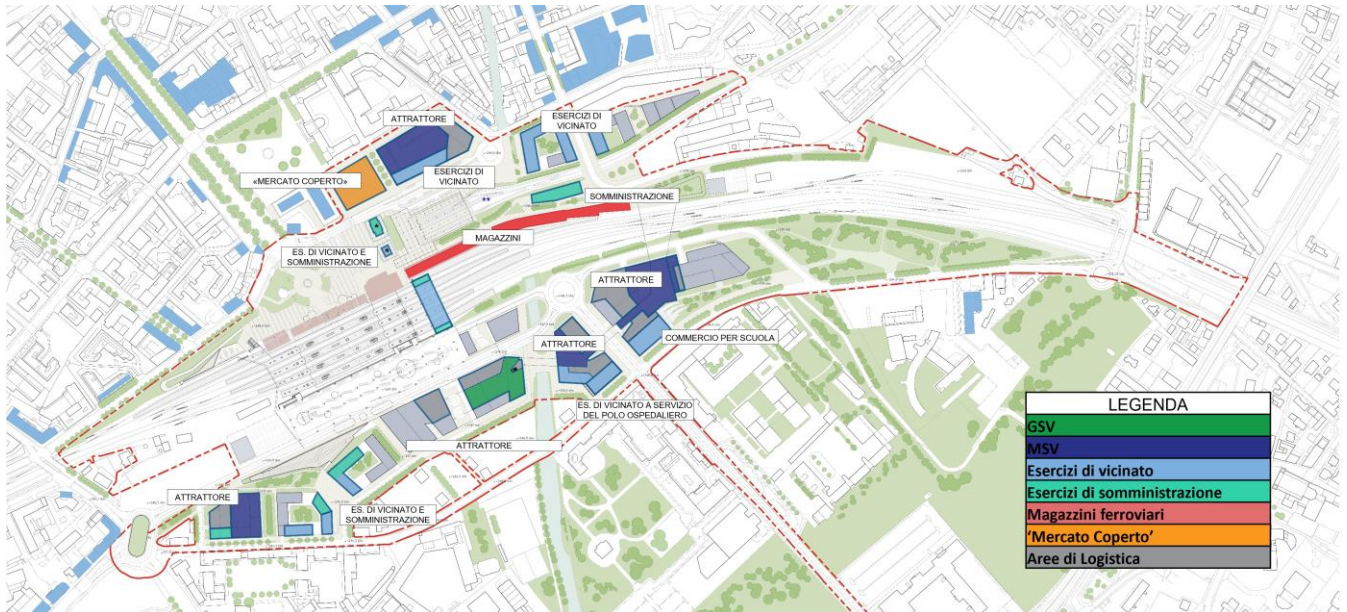


Immagine di prefigurazione progettuale dell'assetto commerciale quota città. La distribuzione delle funzioni rappresentate potrà essere soggetta a variazioni o riconfigurazioni



Immagine di prefigurazione progettuale dell'assetto commerciale quota scavalco. La distribuzione delle funzioni rappresentate potrà essere soggetta a variazioni o riconfigurazioni

L'assetto commerciale si sviluppa su due livelli, quota città e quota scavalco, come elemento strategico del nuovo distretto urbano. Alla quota città, a nord della ferrovia, il "Mercato Coperto" e gli esercizi di prossimità collegano direttamente i quartieri residenziali; al centro si collocano poli commerciali medi e magazzini, a est servizi di vicinato e somministrazione. A sud, la gerarchia si consolida con il principale attrattore costituito da una grande struttura di vendita con food court, affiancata da esercizi di vicinato e somministrazione a ovest e da polarità dedicate a studenti e polo ospedaliero a est, creando un paesaggio funzionale diversificato e integrativo del tessuto del DUC, non come un nuovo centro ma come polo capace di attrarre flussi dall'esterno in contrapposizione alle grandi ancore periferiche.

Alla quota scavalco, il programma commerciale mantiene continuità dei flussi e centralità del polo sud: al centro la grande struttura di vendita con food court, circondata da esercizi di vicinato e somministrazione, mentre a est queste attività si distribuiscono lungo l'asse principale, garantendo presenza equilibrata.

In entrambe le quote, gli esercizi non sono solo economici ma strumenti di relazione urbana, guidano percorsi, attivano spazi di sosta e socialità e consolidano la permeabilità del distretto. La gerarchia commerciale, dall'anchor store al piccolo esercizio di vicinato, assicura continuità attrattiva e fruizione quotidiana, contribuendo a un ambiente urbano vivo e integrato.

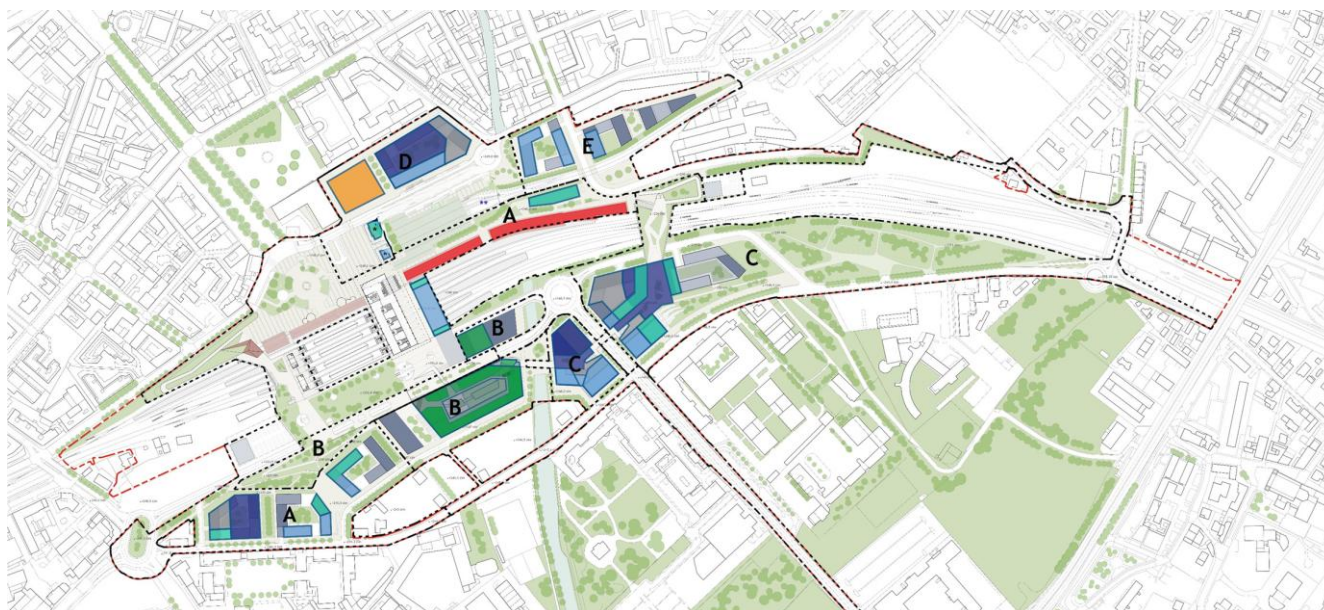


Immagine di prefigurazione progettuale dell'assetto commerciale diviso per stralci. La distribuzione delle funzioni tra i diversi stralci potrà essere soggetta a variazioni o riconfigurazioni

STRALCIO A	SL
GSV	-
MSV	1.500 mq
Esercizi di vicinato	3.500 mq
Esercizi di somministrazione	1.500 mq
Magazzini ferroviari	2.987 mq

STRALCIO D	SL
GSV	-
MSV	2.500 mq
Esercizi di vicinato	500 mq
Esercizi di somministrazione	500 mq
«Mercato Coperto»	5.000 mq

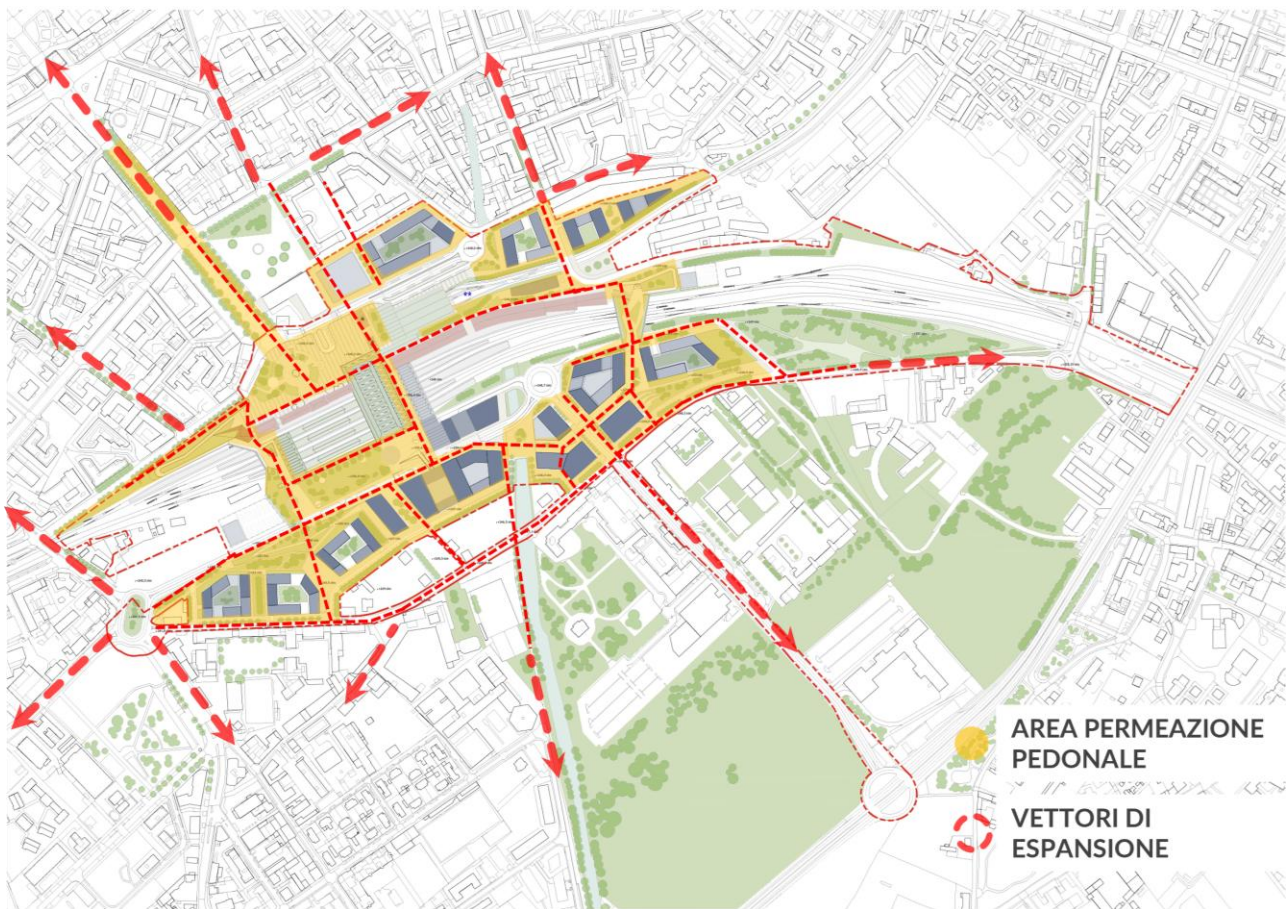
STRALCIO B	SL
GSV	12.500 mq
MSV	-
Esercizi di vicinato	-
Esercizi di somministrazione	3.000 mq

STRALCIO E	SL
GSV	-
MSV	-
Esercizi di vicinato	2.000 mq
Esercizi di somministrazione	-

STRALCIO C	SL
GSV	-
MSV	5.000 mq
Esercizi di vicinato	2.500 mq
Esercizi di somministrazione	3.000 mq

Tabelle di prefigurazione progettuale delle funzioni commerciali divisi per stralci. La distribuzione delle funzioni tra i diversi stralci potrà essere soggetta a variazioni o riconfigurazioni

2.2 Flussi di permeazione



I nuovi flussi generati dal progetto ridisegnano l'area, superando la barriera ferroviaria e riconnettendo il fronte nord della città con i quartieri a sud. Il piano di scavallo e le connessioni in quota creano un assetto permeabile che integra il polo commerciale nel tessuto urbano, trasformando l'area in uno spazio attraversabile.

Quattro nuove cerniere di connessione distribuiscono flussi pedonali, ciclabili e carrabili, superando la ferrovia in più punti e collegando il polo con la rete esistente a nord e sud, generando percorsi leggibili e continui che rafforzano la permeabilità e il ruolo di nodo urbano.

I flussi commerciali si distribuiscono lungo le direttrici pedonali e ciclabili e i nuovi assi, con attività di diversa scala collocate lungo i percorsi, creando fruizione diffusa e ampliando la vitalità commerciale della città. Il sistema di vendita non è una polarità isolata ma si integra nel continuum urbano.

La gerarchia funzionale guida i percorsi: pedonali per attraversare la grande struttura di vendita, le MSV e gli esercizi di vicinato; ciclabili sicure e continue; carrabili organizzati per dialogare con parcheggi e viabilità principale.

Il risultato è un sistema di connessioni che integra gli insediamenti commerciali nella città, evita comparti isolati e distribuisce i flussi in modo bilanciato, riconnettendo nord e sud e costruendo un polo commerciale e di servizi completamente integrato.

2.3 Fasizzazione del commercio

La realizzazione dell'intervento segue la sequenza programmata dei sei stralci (A, B, C, D, E, F), assicurando un avanzamento ordinato e controllato delle trasformazioni. Questo approccio mantiene l'equilibrio tra le funzioni urbane e permette di modulare le fasi di cantiere minimizzando interferenze, discontinuità o sovrapposizioni indesiderate.

Le strutture di vendita, sia GSV sia MSV, vengono costruite consecutivamente, evitando cantieri simultanei di grande scala. Ciò riduce l'impatto sul contesto urbano e garantisce che ogni nuovo polo commerciale si integri in modo organico con quanto già realizzato, favorendo un'evoluzione armoniosa della rete distributiva.

Gli stralci funzionali sono concepiti per essere realizzati in ordine consecutivo, bilanciando l'ampliamento dell'offerta residenziale con il consolidamento dell'assetto commerciale. Le prime fasi si concentrano sulle aree critiche che implicano modifiche alla mobilità, ai collegamenti con la stazione e alle infrastrutture di accesso, predisponendo un sistema di connessioni stabile e affidabile per le fasi successive.

Solo dopo il consolidamento dei principali nodi di attraversamento e delle connessioni infrastrutturali si procede con gli stralci complementari dedicati alle parti residenziali e ai nuclei commerciali successivi. Questa progressione controllata assicura una crescita equilibrata tra funzioni abitative e produttive, preservando la piena funzionalità del sistema durante tutto il periodo di trasformazione.

In sintesi, l'avanzamento graduale e ordinato è determinante per garantire la coerenza complessiva del masterplan, consentendo a ogni fase di innestarsi senza discontinuità su quelle precedenti e costruendo un assetto urbano stabile, accessibile e capace di evolvere in modo progressivo e coordinato.

2.4 Dettaglio GSV

La GSV, situata nello stralcio B, rappresenta il nodo strategico dell'intero impianto urbano, capace di accogliere e ridistribuire in modo ordinato i flussi provenienti dai diversi ambiti del masterplan. Non è solo una struttura commerciale, ma un dispositivo urbano che regola la mobilità pedonale e collega i vari livelli della città, agendo come cerniera tra piano città e piano scavalco. Gli altri esercizi, al contrario, costituiscono una somma di unità distinte affacciate su spazi pubblici o privati aperti al pubblico, che non si configurano come servizi condivisi e vengono approvati singolarmente dal Comune.

Distribuita su tre livelli funzionali, la GSV ospita attività commerciali, servizi e funzioni di somministrazione. La stratificazione verticale costruisce un sistema articolato, dove ogni piano contribuisce a un'esperienza d'uso differenziata e complementare. Gli accessi multipli garantiscono un'elevata permeabilità e rendono la grande struttura di vendita attraversabile, creando continuità fisica e percettiva con gli spazi circostanti.

Un ponte sospeso collega direttamente il livello della stazione alla struttura, generando un percorso fluido e obbligato che convoglia i flussi verso il cuore della GSV senza creare congestioni. L'attraversamento diventa parte integrante dell'esperienza urbana, favorendo la connessione con gli altri stralci del progetto.

Pur imponendosi come grande struttura di vendita, la GSV si integra perfettamente con la rete commerciale esistente, orientando i flussi verso gli altri poli e agendo come nodo centrale di smistamento che riequilibra la vitalità delle aree limitrofe. La possibilità di muoversi agevolmente tra piano città e piano scavalco, grazie a percorsi, scale e risalite, rafforza i collegamenti verticali, amplifica le opportunità di attraversamento e migliora la leggibilità complessiva del sistema urbano.

Nel suo insieme, la GSV è essenziale per il corretto funzionamento del progetto, definendo un ambiente urbano dinamico, accessibile e capace di sostenere nel tempo flussi e funzioni in trasformazione.

2.5 Piano Parcheggi e approvvigionamenti

L'inserimento di un mix di attività commerciali – dalle piccole realtà di prossimità alle MSV e alla grande struttura di vendita (GSV) – nell'area vicino alla stazione ferroviaria e al terminal dei pullman crea un nodo multifunzionale capace di influire sui movimenti della popolazione, favorendo l'uso del trasporto pubblico e promuovendo l'intermodalità.

L'aumento dell'offerta commerciale amplia il bacino d'utenza anche alle aree periferiche, generando una domanda veicolare che richiede parcheggi adeguati per utenti e addetti. La realizzazione dei parcheggi avviene in fasce temporali coerenti con lo sviluppo del polo commerciale, evitando sovradimensionamenti e permettendo una gestione flessibile del cantiere.

La quota principale di posti auto è concentrata negli stralci B-C, vicino alla grande struttura di vendita, riducendo spostamenti interni e assorbendo i picchi di domanda. Questa concentrazione valorizza lo stralcio centrale come fulcro del sistema e organizza gli accessi, i percorsi pedonali e gli spazi pubblici circostanti.

Una gestione attenta dei flussi veicolari, con ingressi, varchi e percorsi interni calibrati, permette di modulare la pressione del traffico e distribuire in modo equilibrato i carichi di mobilità.

I parcheggi negli stralci A ed D integrano la dotazione complessiva, supportando le attività minori e il "Mercato Coperto", evitando sovraccarichi sulle aree centrali e favorendo una fruizione graduale del comparto. Questi posti auto laterali consentono accessi più diretti alle funzioni di vicinato, riducendo tempi di spostamento e pressione sui varchi della ferrovia.

2.6 Il "Mercato coperto"

A nord della stazione, nello Stralcio D, il "Mercato Coperto" occupa 5.000 mq di SL e si configura come Servizio Commerciale ai sensi delle Norme Tecniche di Attuazione del PGT. È uno spazio multifunzionale che integra attività commerciali con servizi pubblici, promuovendo socialità, permanenza e incontro tra operatori e cittadini, qualificando il quartiere e garantendo un equilibrio tra diverse modalità di fruizione commerciale e urbana. Il "Mercato Coperto" è una struttura dedicata alla vendita di beni, in particolare alimentari freschi, organizzata in spazi chiusi o semi-chiusi con postazioni assegnate a singoli operatori. Tradizionalmente, rappresenta un presidio di prossimità, con relazioni dirette tra venditore e consumatore e una funzione sia commerciale sia sociale, diventando elemento riconoscibile dell'identità locale.

Rispetto a un centro commerciale, la differenza è netta: quest'ultimo è un complesso più grande, spesso periferico, con medie e grandi superfici, parcheggi e logiche di consumo standardizzate, orientato a visite occasionali, mentre il "Mercato Coperto" è quotidiano, di vicinato e legato alle relazioni dirette.

Concepire un "Mercato Coperto" ex novo significa creare un luogo polifunzionale in cui rimangono vive le interazioni tra produttori, venditori e consumatori, integrando dinamiche relazionali, culturali e identitarie. Funziona come spazio accessibile e inclusivo, dove diverse fasce di popolazione interagiscono, favorendo scambi informali, socialità spontanea e costruzione di capitale sociale.

Nei mercati più dinamici si osservano fenomeni di ibridazione culturale, con operatori di diversa provenienza e prodotti etnici, che arricchiscono ulteriormente la funzione di piattaforma di scambio economico e simbolico.

Nel complesso, il "Mercato Coperto" costituisce un ecosistema relazionale complesso, connettendo funzioni commerciali, sociali e identità locali, contribuendo alla vitalità dei quartieri e alla qualità dell'esperienza urbana, diventando anche uno spazio per appuntamenti periodici e attività cittadine identitarie.

2.7 Impatto sulla rete commerciale di Bergamo

Lo stato della rete commerciale di Bergamo mostra una dinamica positiva: al 31 dicembre 2024 erano attive 7.413 attività, in crescita rispetto alle 7.077 del 2023 e alle 6.763 del 2022, con un incremento sostenuto da attività ricettive e servizi. Parallelamente, il commercio tradizionale di vicinato ha registrato una contrazione significativa: negli ultimi vent'anni la provincia ha visto la chiusura di quasi 2.600 esercizi, mentre le medie strutture di vendita hanno consolidato la loro presenza, assumendo un ruolo crescente nell'organizzazione degli acquisti e nella distribuzione commerciale.

Nonostante la riduzione dei negozi di vicinato, molti esercizi tradizionali si adattano integrando canali digitali e piattaforme e-commerce, dimostrando resilienza. Bergamo risulta tra le città lombarde più resilienti rispetto alla desertificazione commerciale.

La riduzione del commercio tradizionale comporta minore prossimità dei servizi e incide sulla vitalità dei quartieri, mentre l'espansione delle medie strutture, spesso in aree periferiche, sposta i flussi commerciali e modifica l'organizzazione dello shopping, con possibili effetti sulla mobilità.

La crescente integrazione tra commercio fisico e digitale trasforma il ruolo del punto vendita, accentuando ritiro acquisti, consulenza e esperienza in presenza, e contribuendo alla stabilità complessiva della rete commerciale, composta da esercizi, servizi, attività ricettive e vendita online.

Sul piano della pianificazione, la contrazione dei negozi di vicinato solleva questioni sulla copertura commerciale nei quartieri residenziali e nel centro storico, mentre l'espansione dei formati medi e grandi richiede gestione della viabilità, parcheggi e trasporto pubblico. L'ibridazione tra commercio fisico e digitale suggerisce di ripensare il ruolo urbano del punto vendita come spazio integrato di servizi e fruizione.

Nel complesso, la diversificazione del sistema commerciale è essenziale per sostenere la vitalità economica e sociale della città nel tempo

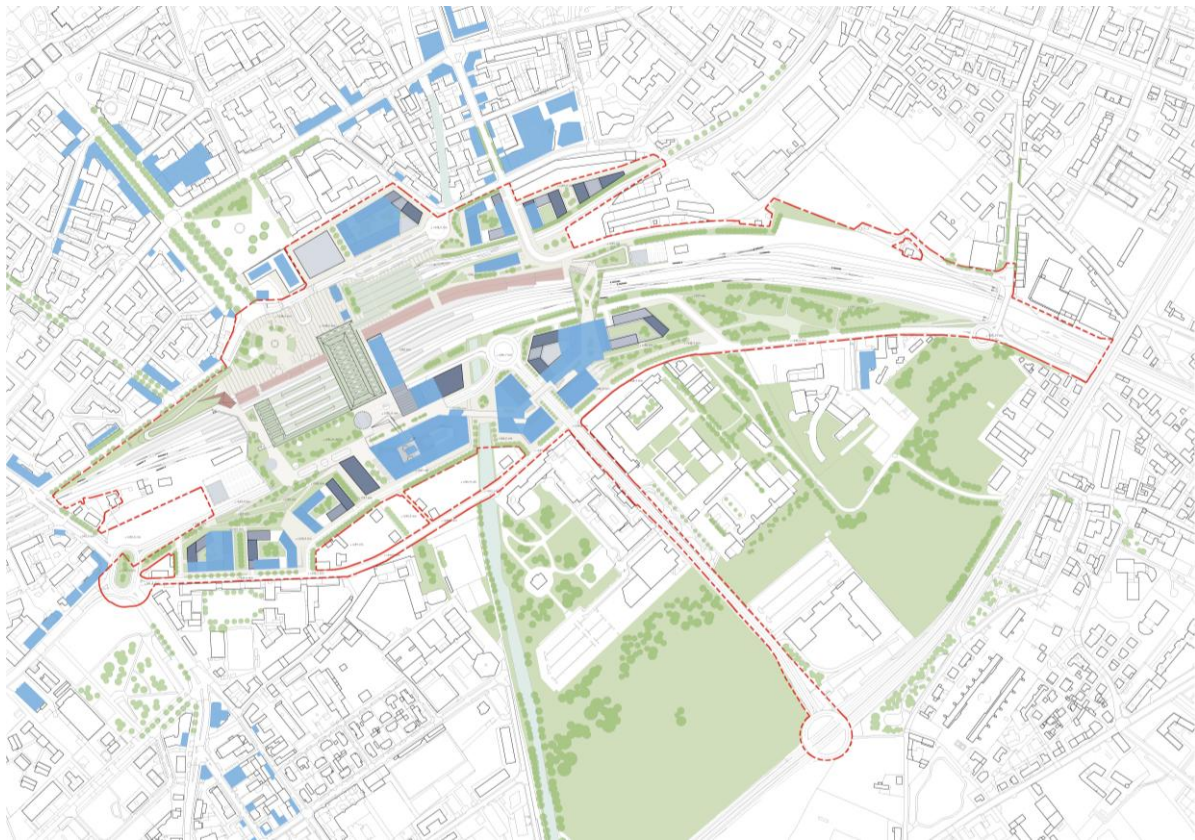


Immagine con in azzurro il confronto tra le attività commerciali esistenti fuori dal perimetro e a progetto

2.8 Autorizzazioni commerciali

Le tipologie insediabili comprendono numerose attività economiche: pubblici esercizi, servizi artigianali (acconciatori, estetisti, fotografi, lavasecco, ecc.) e professionali (agenzie viaggi, immobiliari, scuole guida, studi legali, medici, laboratori artigianali, ecc.), per le quali è sufficiente presentare una SCIA, purché siano ammissibili nel PII. Alcune eccezioni richiedono valutazioni specifiche: farmacie, tabacchi, distributori di carburante, sale giochi/scommesse, cinema e vendita oggetti preziosi.

Il commercio al dettaglio si articola in tre tipologie: esercizi di vicinato (EV), medie strutture di vendita (MSV) e grandi strutture di vendita (GSV). Per gli EV basta la SCIA; le GSV richiedono conferenza di servizi con Comune, Provincia e Regione, oneri di sostenibilità e possibilità di compensazioni previste nel PII.

Le MSV (250–2.500 mq), asset importanti della parte commerciale, necessitano di autorizzazione rilasciata solo dal Comune secondo la DCC 91/2017, comprensiva di oneri di urbanizzazione, costo di costruzione e contributo per compensare l'impatto. Per progetti complessi come questo, le mitigazioni previste dal PII già soddisfano tali esigenze.

Per garantire un ambiente urbano sicuro e di qualità, le attività commerciali su suolo pubblico o privato ad uso pubblico sono considerate singole, anche se affiancate, senza necessità di suddividere il fronte suolo. Le procedure autorizzative si riferiscono ai singoli esercizi, ciascuno con titolo abilitativo (SCIA o autorizzazione). La gestione unitaria degli spazi pubblici o privati non è considerata servizio comune delle attività commerciali.

2.9 Approfondimenti e procedure utili

Per un intervento complesso come questo, con Programma Integrato di Intervento (PII), è necessaria una verifica preliminare urbanistica tramite analisi delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) e confronto con gli uffici Urbanistica e Commercio del Comune di Bergamo. Secondo il “Decreto Bersani”, gli esercizi commerciali si distinguono in: esercizi di vicinato (EV) fino a 300 mq, medie strutture di vendita (MSV) fino a 2.500 mq e grandi strutture di vendita (GSV) oltre tale soglia, da affiancare ad attività artigianali e di somministrazione alimentare e bevande.

Le autorizzazioni per le MSV nel Comune di Bergamo seguono i criteri enunciati nel regolamento 121 approvato dal consiglio comunale, del medesimo, con delibera n. 91 del 04/07/2017. Per ottenere il titolo abilitativo, occorre verificare la dotazione minima di parcheggi e compensare gli impatti ambientali e urbani con contributi aggiuntivi al Distretto Urbano del Commercio. Per MSV superiori a 1.600 mq è richiesto un rapporto di compatibilità su viabilità, infrastrutture e merceologia, e la domanda commerciale deve essere presentata contestualmente alla pratica edilizia.

La superficie di vendita comprende solo l'area destinata all'esposizione, escluse aree di magazzino, uffici, servizi, percorsi comuni o spazi di sosta. Per merci ingombranti (mobili, autoveicoli, materiali edili) si applicano criteri specifici della Giunta regionale del 22 luglio 2024.

In materia di sicurezza antincendio è consentito svolgere commercio all'ingrosso e al dettaglio nello stesso punto vendita. Alcune categorie merceologiche richiedono autorizzazioni aggiuntive: oggetti preziosi, sigarette elettroniche e tabacchi richiedono concessioni specifiche dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli; farmaci da banco, parafarmacie e altri prodotti regolamentati seguono normative particolari e devono essere gestiti in spazi delimitati.

Gli esercenti devono possedere requisiti soggettivi (antimafia, morali e professionali per alimentari) e locali conformi alla destinazione urbanistica e alle normative di igiene, sicurezza, ambiente e polizia locale. La vendita di alimenti deve rispettare i requisiti igienico-sanitari previsti dalla legge.

