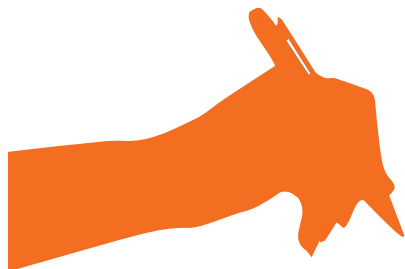


# 3. Disegnare la città del futuro





## 3. DISEGNARE LA CITTÀ DEL FUTURO

---

### 3.1. Fare la città/rigenerare la città

---

L'urbanistica non può e non deve più essere una pratica "espansiva" e "dissipativa" di risorse territoriali, come è accaduto fino a pochi anni fa, ma deve occuparsi della città esistente per migliorarla e rigenerarla. Il riuso della città sarà la filosofia cardine per qualsiasi azione in questo campo. Riqualificare intere parti di città può solo aumentare la qualità di Bergamo e offrire opportunità concrete di rilancio per una città che rischia di invecchiare nel suo immobilismo. Per favorire le trasformazioni e un rilancio del settore edilizio proponiamo incentivi e semplificazioni, attenti a non compromettere in alcun modo la qualità pubblica delle nuove parti di città. Pensiamo infine che ogni previsione urbanistica debba essere strettamente collegata al tema più complessivo della mobilità.

- **Zero consumo di suolo e riduzione delle volumetrie** - Affermiamo con forza la volontà di fermare il consumo di suolo e l'occupazione di aree libere (naturali ed agricole) per la costruzione di nuovi manufatti. Per le trasformazioni già in atto, e per tutte quelle che potrebbero richiedere inevitabilmente l'occupazione di aree libere, prevediamo di istituire una forma di compensazione ecologica preventiva chiara e definita. Il PGT riflette un'impostazione pre-crisi e va quindi rivisto in tutte le sue parti, a partire da un ridimensionamento delle volumetrie. Il minore impatto sulla città esistente e un minor carico urbanistico consentirà una riformulazione qualitativa e quantitativa delle nuove opere pubbliche collegate alle trasformazioni.

- **Le opere pubbliche: standard e oneri di urbanizzazione** - Prevediamo di introdurre sconti sugli oneri e sugli standard nel caso in cui gli interventi urbanistici rispettino alcuni parametri di virtuosità (edilizia in elevata classe energetica, ampie superfici destinate all'housing sociale); di non monetizzare gli oneri ma concordare la realizzazione delle prestazioni pubbliche; di collegare oneri e standard all'effettiva progressione cronologica delle trasformazioni urbane, nonché la possibilità di declinare gli standard stessi verso azioni di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio pubblico esistente.
- **I concorsi di progettazione per la qualità del costruito** - Ci impegniamo a utilizzare lo strumento del concorso di progettazione per la realizzazione di ogni opera pubblica di rilevante interesse e/o impatto sulla città. Nella revisione del PGT una prescrizione simile sarà inserita anche per gli interventi privati con valenza pubblica; prevediamo anche incentivi sugli oneri di urbanizzazione per i privati che sottoporranno a concorso di progettazione la realizzazione dei loro interventi.
- **La riconversione degli ex-Riuniti** - Il recente acquisto dell'intero complesso architettonico da parte della Cassa Depositi e Prestiti ha sbloccato una situazione di stallo che si trascinava ormai da diversi anni: oggi il futuro di quest'area è legato all'insediamento della Guardia di Finanza, che ne occuperà la gran parte. La nuova Amministrazione dovrà garantire tre obiettivi: contenimento delle volumetrie, qualità degli spazi urbani e realizzazione dei previsti servizi per il quartiere. Andrà garantito che i nuovi impianti sportivi che l'Accademia realizzerà risultino fruibili per gli studenti dell'Università e per i residenti dei quartieri limitrofi. Il progetto dovrà puntare ad assicurare la connessione tra i quartieri di Santa Lucia e Loreto, anche attraverso un percorso ciclabile.
- **La porta da riaprire: riduzione delle volumetrie e nuove funzioni** - La questione di Porta Sud è il principale banco di prova per una nuova filosofia di pianificazione. Il progetto di trasformazione urbana contenuto nel PGT risulta sovradimensionato e non più attuale. Resta tuttavia irrisolto il problema urbanistico di collegare la Bergamo piacentiniana con i quartieri a Sud e la prossima Amministrazione dovrà affrontare questo tema. È fondamentale rivedere la logica attuativa del progetto "Porta Sud": uno schema più leggero e graduale che consenta uno sviluppo per ambiti separati e con tempi anche



diversi; il potenziamento della funzione infrastrutturale; la focalizzazione su funzioni direzionali o di ricerca, ad alto contenuto di innovazione, e l'offerta di housing sociale, anche valutando la possibilità di creare un fondo immobiliare pubblico.

- **Il Parco urbano dello Sport** - Bergamo e la sua squadra di calcio, l'Atalanta, meritano senz'altro un nuovo stadio. In coerenza con i principi poc'anzi enunciati perseguiremo il recupero dell'impianto esistente, piuttosto che la sua costruzione ex-novo in area agricola, con obiettivo di promuovere riqualificazione di tutto il comparto urbanistico, caratterizzato da molte aree dismesse. Immaginiamo un parco dello sport urbano, strettamente interconnesso con la città e le sue funzioni centrali, raggiungibile attraverso i mezzi della mobilità dolce, ma al contempo dotato di nuovi parcheggi e vicino agli assi infrastrutturali di livello provinciale.
- **L'anello verde** - Intendiamo confermare il progetto della "cintura verde" verso Sud, in grado di preservare e valorizzare le aree agricole che ancora separano il tessuto urbano di Bergamo città dalla conurbazione dei paesi dell'alta pianura. Prevediamo: l'estensione del Parco Agricolo e l'"apertura" delle aree del Parco ai cittadini, rendendole attraversabili, visibili, fruibili. L'idea è quella di realizzare una "circonvallazione verde" ciclopedonale intorno alla città.

## Una città unita nei suoi quartieri

---

A Bergamo i cittadini sentono di appartenere ad un quartiere. Si tratta però di quartieri diversi, di cui è importante riconoscere le specificità:

- **Borghi storici ed aree centrali** - La vocazione dei borghi storici suggerisce l'adozione di un programma di ZTL e/o Zone 30 coordinato con alcuni interventi mirati di pedonalizzazione che consentano di liberare le piazze dalle automobili, oltre che l'ampliamento dei marciapiedi. Per incentivare l'uso degli spazi pubblici intendiamo proporre la riduzione della tassa comunale per l'occupazione di suolo pubblico agli esercizi commerciali che si trovano in tutte le aree pedonali della città.

- **Quartieri lungo gli assi di penetrazione** - Lavoreremo ad una riclassificazione delle strade che attraversano questi quartieri e all'obiettivo di dotare ciascun quartiere di un vero e proprio "centro urbano", attraverso la riduzione del traffico veicolare (zone 30, ZTL, zone pedonali a seconda delle diverse realtà), la riqualificazione dello spazio urbano per una completa fruizione da parte dei cittadini (marciapiedi larghi, piazze, aree verdi, maggiore illuminazione, piste ciclabili, bike sharing); l'istituzione di un sistema di parcheggi a sosta regolamentata; il sostegno al commercio di prossimità.
- **Quartieri di nuova formazione** - La necessità di creare nuove centralità di quartiere vale anche per i nuclei di nuova formazione. In alcuni casi tali centralità già esistono, ma vanno riqualificate. In altri casi, le zone soffrono i problemi di traffico ed dunque è necessario avviare un processo di riclassificazione degli spazi pubblici. In tutti i quartieri che presentano un'alta concentrazione di case pubbliche intendiamo agire affinché non si acutizzino i fenomeni di ghettizzazione, favorendo un mix nei soggetti assegnatari.

### **Città Alta: i piedi nel borgo la testa nel mondo**

La vera essenza di Città Alta è l'equilibrio tra le diverse anime che la compongono. La sfida è quindi quella di trovare la sintesi, non banale, tra conservazione e modernità in questa parte di città nobile e popolare allo stesso tempo.

- **La priorità numero uno è quella di fermare il progressivo spopolamento riportando a vivere in Città Alta giovani e famiglie.** La chiave è coinvolgere entità pubbliche, private e private sociali per restaurare gli appartamenti comunali sfitti o in disuso. Una Città Alta senza i suoi abitanti si tradurrebbe in una cartolina fasulla, poco interessante anche per il turismo.
- **Incentivare la nascita di un Distretto**, aperto agli operatori economici del quartiere, che ne valorizzi le tipicità. Per quanto riguarda i negozi di vicinato, necessari per trattenere la popolazione residente, una parziale soluzione può venire dai locali di proprietà del Comune, che dovranno essere prioritariamente assegnati a questo tipo di attività. Una priorità è l'apertura di un piccolo supermercato di quartiere.



**- Connettere il sistema museale in un sistema armonico.**

Alternare le chiusure potrebbe essere una soluzione razionale e non costosa per andare incontro alle esigenze turistiche.

**- Dotare il quartiere di adeguate strutture sportive.** Ci impegneremo per il recupero del campo dell'oratorio di Borgo Canale, promuovendo una convenzione con la Parrocchia.

**- Proseguire la valorizzazione del Parco dei Colli.**

**- Valorizzare gli spalti, i percorsi meno consueti e sostenere le attività commerciali** - Vanno promossi (anche tramite segnaletica) percorsi pedonali alternativi a quello "classico" della Corsarola, invitando i turisti a scoprire angoli inediti del Borgo e dei suoi Colli.

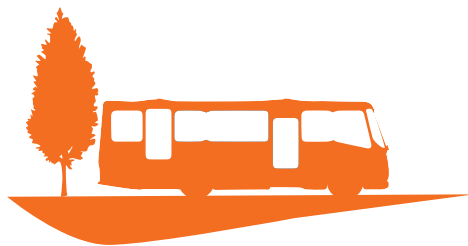
## 3.2. Una mobilità nuova e sostenibile

Il tema della mobilità rappresenta una questione centrale per ogni città contemporanea, e ancor di più per Bergamo, una realtà urbana caratterizzata da una complessa struttura e da un forte flusso di pendolarismo incentrato sul capoluogo. Una mobilità efficiente migliora la qualità della vita dei cittadini e, al tempo stesso, una migliore accessibilità del nostro territorio consentirebbe di rendere Bergamo ancor più competitiva e attrattiva.

### IL TRASPORTO PUBBLICO

#### La cura del ferro alla scala sovralocale

**- Collegamento ferroviario Bergamo-Milano** - Intendiamo insistere per migliorare l'efficienza del servizio ferroviario fra Bergamo e Milano, in termini di qualità, frequenza e puntualità, ancor oggi



fortemente inadeguato per le migliaia di cittadini bergamaschi pendolari che lo utilizzano quotidianamente ma anche per quanti, soprattutto turisti, raggiungono la nostra città.

- **Treno metropolitano Ponte San Pietro-Seriate** - Riteniamo prioritario realizzare l'uso "metropolitano" della tratta ferroviaria Ponte San Pietro - Bergamo - Seriate, utilizzando materiale rotabile moderno.

A tal fine è doveroso agire con determinazione nei confronti del Ministero delle Infrastrutture, della Regione, di Trenitalia-Trenord e di RFI affinché investano nella riqualificazione della tratta in questione.

- **Collegamento con Orio** - Il confronto serrato con i soggetti sopra richiamati serve anche per riprendere due questioni prioritarie: la realizzazione del collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Bergamo – Orio al Serio, necessario per la valorizzazione turistica della città e per la connessione dello scalo con il sistema della mobilità regionale; la valorizzazione dell'ampia area dello scalo merci a sud della stazione di Bergamo all'interno del processo di riqualificazione urbanistica della nostra città.

- **Linea tramviaria della Valle Brembana (T2)** - La realizzazione della seconda linea tranviaria verso la Val Brembana (T2) continua a rappresentare uno degli interventi prioritari per il sistema della mobilità locale. Va riattivato al più presto un confronto con il Ministero delle Infrastrutture, la Regione e la Provincia per sbloccare gli investimenti necessari.

## Il trasporto pubblico in città

All'interno della città ci proponiamo di realizzare alcune infrastrutture in grado di cambiare radicalmente la competitività e l'efficienza del trasporto pubblico. Vogliamo, inoltre, offrire un'estensione dei servizi di trasporto sia in termini di fasce orarie che di qualità.

- **Il Metrobus urbano** - L'infrastruttura che intendiamo realizzare e che può rappresentare una rivoluzione per la mobilità interna alla città è la prevista linea T3 (linea urbana). Rispetto alla previsione del PRG (linea tramviaria) riteniamo preferibile perseguire una soluzione innovativa, ricalcata

sul medesimo tracciato (da S. Fermo al nuovo Ospedale) ma realizzata senza binari, su gomma, con mezzi intermedi ad elevata capacità, a propulsione elettrica, con fermate attrezzate e un percorso prevalentemente in sede riservata (Metrobus). A parità di prestazione, garantita dalla sede prevalentemente riservata, questa soluzione ha i vantaggi di un'elevata compatibilità ambientale derivante dalla adozione di un sistema ad alimentazione elettrica, un costo pari a circa 1/10 e un minor impatto sulla città nella fase di realizzazione.

- **I corridoi di qualità** - Per aumentare la velocità commerciale media dei mezzi pubblici in ambito urbano intendiamo estendere il sistema dei "corridoi di qualità" sulla rete stradale a partire dalla estensione della centralizzazione e coordinamento degli impianti semaforici sulle principali direttrici con l'obiettivo, in generale, di fluidificare il traffico e di favorire gli autobus. Con la partecipazione dei cittadini, vogliamo studiare la possibilità di percorsi preferenziali lungo alcune strade minori, oppure lungo le principali direttrici di accesso alla città, per aumentare la frequenza delle corse.
- **Il servizio serale e notturno** - Leggendo la città per quadranti o per centri concentrici, è possibile creare alcune linee specifiche (linee N - Notte), pensate per servire tutta la città e i paesi della prima cintura, con estensione del servizio almeno fino all'una di notte e anche per sera di venerdì e sabato. Ci impegneremo, inoltre, a concordare una tariffa taxi notturna urbana, nonché la promozione di un servizio di taxi-sharing.
- **Collegamento con Orio nell'immediato** - In attesa che si concretizzi un collegamento ferroviario tra la città e lo scalo di Orio al Serio, riteniamo urgente il potenziamento del collegamento autobus esistente, anche in funzione di Expo 2015. Le corse saranno quindi rese più frequenti (ogni 15/10 minuti), i mezzi saranno resi riconoscibili attraverso specifica livrea e verrà qualificata e resa più visibile la fermata del capolinea di fronte al terminal arrivi dell'aeroporto. Verrà esteso l'orario del servizio e affronteremo la questione del trasporto taxi sulla tratta, con l'obiettivo di concordare una tariffa predeterminata.



- **Smart mobility** - Promuoveremo l'implementazione di nuovi sistemi informativi e di pagamento per i mezzi pubblici, tra cui l'uso di carte elettroniche ricaricabili, e un'applicazione che informi in tempo reale sugli orari di transito dei mezzi pubblici e sulla disponibilità di altri servizi per la mobilità.
- **Accessibilità e disabilità** - I mezzi di trasporto pubblico, le fermate e le pensiline devono essere predisposte per l'accesso alle persone con problemi di disabilità.

## LA GESTIONE DEL TRAFFICO E DEI PARCHEGGI

La viabilità cittadina presenta alcuni nodi critici sui quali il Comune non può sottrarsi dall'intervenire, compatibilmente con le proprie risorse e le proprie competenze. Tra questi:

- **Il rondò dell'autostrada e il cosiddetto "rondò imperfetto"** (intersezione via Grumello-asse interurbano).
- **Il nodo di Pontesecco** - In attesa dell'auspicata linea tranviaria T2, sono realizzabili alcuni interventi migliorativi sulle sedi stradali nel tratto tra via Biava e via Maresana.
- **La rettifica e il potenziamento dell'asse via Bono/ Tomasseo / Rovelli** - La creazione di un nuovo asse di uscita/accesso alla città, parallelo a Borgo Palazzo, consentirebbe di scaricare tale via storica dalla pressione del traffico e di immaginare percorsi differenziati tra mezzi pubblici e traffico privato.
- **L'accesso da sud** - È necessario realizzare un'asse di penetrazione dall'asse interurbano fino a via Gasparini, intersecando la circonvallazione, con l'obiettivo di liberare dalla morsa del traffico i quartieri di Campagnola e Malpensata.
- **La riqualificazione dell'area della stazione** - Il restyling di Piazzale Marconi è stata una grande occasione persa. Rivedendo il progetto in termini di arredo urbano e segnaletica intendiamo migliorare quanto fatto fin'ora. Da ogni terminal deve essere possibile conoscere le partenze e gli arrivi di ogni mezzo di trasporto.

- Studieremo, inoltre, un **nuovo piano della sosta** con l'obiettivo di ampliare il numero di parcheggi semi-centrali ed esterni, in funzione dell'esigenza primaria di far vivere la città e favorirne l'insediamento di nuove attività. Pensiamo a due cerchi di parcheggi che vadano a completare ciò che già esiste:
  - una sequenza di parcheggi gratuiti in periferia, lungo le direttrici di accesso alla città, con funzioni di interscambio, collegati al centro con linee di trasporto pubblico a percorrenza agevolata;
  - una sequenza di parcheggi a pagamento, a rotazione, a distanza pedonale dal centro città, composta da parcheggi in strutture, esistenti e nuovi (ad esempio Triangolo, Pam, via Paleocapa, ecc..).
- **Parcheggio all'ex-Gasometro** - Un parcheggio di dimensioni adeguate (500 posti) dovrà essere realizzato nell'area dell'ex-Gasometro, oggi di proprietà INPS. Il collegamento a via Bonomelli/Paglia tramite sottopasso pedonale della ferrovia assicurerà la prossimità alla stazione ferroviaria e al centro. Il parcheggio potrà prevedere posti a rotazione e posti per la sosta prolungata, a basso costo, riservati ai pendolari. La disponibilità dell'area andrà assicurata tramite convenzione con l'INPS o attraverso il coinvolgimento di investimenti privati.
- **Parcheggi esterni** - Di concerto con gli altri Comuni interessati e con la Provincia dovranno essere individuati parcheggi di interscambio lungo le principali direttrici interessate alle linee di forza del trasporto pubblico.
- **Sosta regolamentata e info-mobilità** - Estenderemo la sosta regolamentata in modo da salvare i quartieri semicentrali dall'assedio delle auto parcheggiate per tutta la giornata. Proponiamo un uso "intensivo" dei dispositivi di info-mobilità, per segnalare per tempo le effettive disponibilità di sosta nei diversi parcheggi (e negli spazi dedicati in Città Alta). In parallelo alla realizzazione di nuovi parcheggi in struttura, prevediamo una progressiva riduzione dei posti a raso nelle vie del centro.

## LA VALORIZZAZIONE DEL CENTRO, I QUARTIERI E CITTÀ ALTA

### La valorizzazione del centro

Il centro è un elemento strategico per l'attrattività dell'intera città e richiede un programma coerente e coordinato di azioni che sappiano aumentarne la qualità urbana, il decoro e la vitalità. In virtù delle scelte sulla sosta, puntiamo a realizzare la **pedonalizzazione dell'area centrale** (da Piazza Pontida a Piazza Santo Spirito) con la prospettiva di una progressiva estensione ad un quadrilatero più ampio. L'obiettivo non va perseguito soltanto come mera chiusura al traffico, ma va interpretato come un'operazione complessiva di rilancio dell'attrattività del centro cittadino. Promuoveremo come primo atto un concorso internazionale volto a ridisegnarne l'uso degli spazi pubblici. Bisogna ripensarne l'utilizzo in modo da favorirne il più possibile la frequentazione dei cittadini. È necessaria una densificazione delle attività commerciali e di ristoro, oltre che un'intensificazione delle attività culturali e di animazione.

### La viabilità nei quartieri

Ogni zona della città richiede un'attenzione particolare. Per questo abbiamo studiato interventi specifici per ciascun quartiere della città. In generale riteniamo necessario che in ogni quartiere si identifichi una zona da potenziare nella sua attrattività. A tal fine intendiamo:

- **Ripensare l'arredo urbano, la concentrazione delle strutture di servizio (negozi, uffici pubblici, pubblici esercizi, aree verdi, ecc.) e la riorganizzazione delle aree di sosta, favorendo la rotazione.**
- **Riclassificare la viabilità**, disegnare spazi per una mobilità nuova e sostenibile, attraverso la creazione e la razionalizzazione di zone 30; riclassificare le strade cittadine, prevedendo limiti al transito di veicoli pesanti e funzioni caratteristiche.



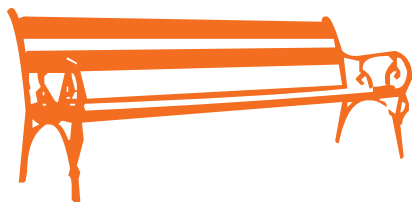
- **Aumentare la sicurezza per i pedoni**, soprattutto in prossimità dei complessi scolastici. I percorsi casa-scuola vanno pensati e rivisti, ponendo particolare attenzione agli attraversamenti pedonali.
- **Provvedere agli interventi di manutenzione ordinaria**, volti alla sistemazione del manto stradale, dei marciapiedi e della segnaletica orizzontale, per aumentare la sicurezza in tali ambiti.
- **Sviluppare iniziative di animazione commerciale**, coinvolgendo tutti i soggetti interessati alla valorizzazione del quartiere, ricalcando il modello del Distretto del Commercio già attivo nelle aree centrali della città.

### **L'accessibilità e la sosta in Città Alta**

---

La prossima Amministrazione deve operare affinché il centro storico di Città Alta venga risparmiato dall'assedio automobilistico che si verifica in occasioni specifiche. È necessario pensare a nuove forme di collegamento, non necessariamente a nuove infrastrutture.

- **Potenziamento del collegamento tramite trasporto pubblico** - Intendiamo potenziare il servizio di trasporto pubblico, aumentando la frequenza e la velocità delle corse di autobus verso Città Alta, ripristinando percorsi preferenziali sull'asse di Viale Papa Giovanni/Viale Roma/Viale Vittorio Emanuele e separando il servizio delle corse per Città Alta da quello delle corse da/per l'Aeroporto. In particolare in occasione delle chiusure di Città Alta pensiamo di attivare un servizio con bus navetta dai principali parcheggi interni ed esterni della città. La prevista risalita in ascensore per Città Alta, da via Baioni a Sant'Agostino, non è una priorità, visti i costi elevati (4,5 milioni di euro circa) e i limiti logistici della soluzione (difficoltà di raggiungimento di Via Baioni provenendo da fuori città; arrivo alla quota di Sant'Agostino, ovvero ancora molto in basso rispetto al cuore di Città Alta).
- **Protezione dal traffico** - Promuoveremo la revisione della chiusura di Città Alta con il completamento del sistema delle telecamere per la gestione della ZTL. Tanto nei momenti di chiusura quanto di apertura, mediante pannelli informativi lungo le principali direttrici, dovranno essere pubblicizzate



le informazioni sull'effettiva disponibilità di posti per la sosta nelle aree e nelle strutture di Città Alta, al fine di scoraggiare l'accesso con l'auto.

- **Liberare le piazze** - Riguardo alla questione del parcheggio dell'ex parco faunistico in via Fara, ereditando le attuali difficili condizioni e volendo reperire le risorse per riqualificare l'area, riteniamo che si possa completare l'opera, verificando la possibilità di ridurre la dimensione, compatibilmente con la sostenibilità del progetto. L'obiettivo che ci diamo è quello di togliere le auto dalle piazze interne di Città Alta, a partire da Piazza Mascheroni. Per questo il parcheggio sarà riservato ai residenti e ai lavoratori del centro storico, con un'attenta modulazione della politica tariffaria in base alla capacità contributiva degli utenti. La sosta lungo il viale delle Mura sarà invece riservata, a pagamento, ai non residenti, e sarà oggetto di monitoraggio in tempo reale.

### **L'accessibilità al nuovo ospedale**

L'accessibilità al nuovo ospedale Beato Giovanni XXIII è un problema per tutti i cittadini di Bergamo. Ribadendo che la nostra priorità è la realizzazione della fermata ferroviaria, intendiamo:

- **Rivedere le politiche tariffarie del parcheggio** - Intendiamo insistere per la modifica dell'attuale convenzione del parcheggio, allo scopo di ottenere una riduzione delle tariffe e/o una diversa modulazione. In particolare, riteniamo opportuno richiedere l'estensione della finestra di sosta breve gratuita ed il frazionamento delle ore di sosta successive alla prima.
- **Il trasporto pubblico** - I servizi autobus che raggiungono il nuovo ospedale devono essere garantiti e prolungati in fascia serale e notturna (oltre le 20.30) in modo da coprire l'orario delle visite.
- **La connessione dolce** - Intendiamo intervenire affinché siano realizzati marciapiedi di idonee dimensioni e piste ciclabili adeguatamente illuminate in fascia serale e notturna.



## CICLABILITÀ DIFFUSA

Crediamo che il Comune debba favorire un maggior uso della bicicletta attraverso investimenti, infrastrutture e campagne di promozione mirate.

- **La circonvallazione verde** - È necessario in primis integrare la rete delle piste ciclabili esistente lungo gli assi di ingresso alla città e progettarne l'estensione laddove necessario. Le diverse radiali possono essere tra loro connesse attraverso il progetto di una "circonvallazione verde", realizzato all'interno delle aree della cintura verde e del Parco Agricolo.
- **La ciclabilità urbana** - Sulle strade urbane che lo consentono, intendiamo realizzare piste ciclabili in sede propria, disegnando una rete interconnessa e non solo spezzoni scollegati.
- **Manutenzione ordinaria e sosta protetta** - I pochi percorsi ciclabili esistenti in questi anni sono stati lasciati a se stessi, con scarsa manutenzione. È per noi prioritario intervenire rapidamente per ripristinare il manto stradale e la segnaletica nelle corsie dedicate alle biciclette. Ci impegniamo anche a completare la realizzazione di nuove rastrelliere in tutta la città e a realizzare, in alcuni luoghi di particolare afflusso, spazi di sosta protetti.
- **Bike-sharing** - Vogliamo inoltre riportare il servizio di bike-sharing esistente ad elevati standard di manutenzione e servizio, nonché estendere razionalmente il numero delle postazioni.

## UNA MOBILITA' INTELLIGENTE

Utilizzare le nuove tecnologie per monitorare il traffico può aumentare l'efficienza del sistema urbano ed evitare ingorghi inutili e dannosi. Si tratta di un obiettivo necessario e perseguibile in tempi rapidi, con i seguenti strumenti:

- **Centrale delle mobilità**, per tenere costantemente monitorato il traffico, agire in tempo reale e studiare i diversi flussi, in previsione di qualsiasi investimento infrastrutturale.

- **Pannelli informativi**, in grado di dare informazioni sulle condizioni di traffico, ma soprattutto in grado di indirizzare le automobili verso le aree di sosta, con la comunicazione in tempo reale dei posti disponibili e delle eventuali tariffe.
- **Parcometri multifunzionali** che includano diverse modalità di pagamento e funzioni più ampie, quali la vendita di biglietti del trasporto pubblico locale. È utile anche potenziare il pagamento tramite smartphone, con la possibilità di prolungare la sosta da remoto.

## UNA MOBILITÀ RAZIONALE E SOSTENIBILE

Il Comune può e deve favorire un miglioramento qualitativo anche nel campo della mobilità privata, sostenendo la diffusione di veicoli ecologici e incentivando la condivisione e la razionalizzazione degli spostamenti urbani. Tre sono i nostri principali ambiti d'intervento:

- **La mobilità elettrica** - deve essere sostenuta con forza. Intendiamo confermare le agevolazioni in essere in fatto di sosta gratuita e vorremmo favorire la realizzazione di colonnine di ricarica con stalli riservati in diversi luoghi nodali della città.
- **La mobilità privata collettiva e il car-sharing** - Promuoveremo l'introduzione dei nuovi servizi di car sharing "free floating", sperimentati con successo a Milano e a Roma. Bergamo (incluso i comuni confinanti) sarà la prima città italiana di media grandezza a sperimentare questo servizio con la messa in strada di circa 100 autovetture.
- **La logistica delle merci** - È necessario agire per individuare servizi e spazi dedicati alla logistica urbana, soprattutto nelle zone storiche della città. Riteniamo che in Città Alta la consegna merci all'interno delle mura vada limitata ad orari che non interferiscano con l'entrata delle scuole e con il passeggio dei residenti e dei turisti.  
Il Comune deve predisporre incentivi per gli esercenti e i commercianti che scelgono la razionalizzazione degli ordinativi e la consegna con mezzi ecologici.

## GOVERNANCE

Il tema della mobilità è una questione che interessa tutti i cittadini ed influenza in modo sistematico la qualità della vita quotidiana. La gestione condivisa dei sistemi di mobilità è fondamentale, al netto delle infrastrutture esistenti e future. È necessario, inoltre, allargare lo sguardo e riprendere il contatto ed il dialogo con i Comuni dell'hinterland, anche per avere più forza “contrattuale” nei rapporti con la Regione e a livello nazionale.

### 3.3. Bergamo città metropolitana ed europea

---

#### Attiviamo la città metropolitana dormiente

---

Bergamo è fisicamente unita con circa 40 comuni, a formare una grande città priva di governo. Proprio nel momento in cui le province si riducono di ruolo, l'alleanza strategica con le comunità dell'area metropolitana potrà essere possibile solo se il Sindaco di Bergamo saprà costruire accordi con i Sindaci dell'intorno, per assumere decisioni che si rivelino vantaggiose per tutti. Il giusto percorso è allora la costruzione di un quadro partecipato di accordi basati su un principio di convenienza reciproca, dove Bergamo assuma il ruolo di ente capofila, capace di proporre un'agenda delle iniziative di utilità comune da adottarsi secondo priorità condivise.





- **Una nuova mobilità territoriale** - Bergamo deve cogliere l'occasione della nuova Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale per il disegno del trasporto pubblico dei prossimi 10 anni e per ottenere una forte innovazione del settore.
- **Una ricca rete di servizi** - Varo di una piattaforma di coordinamento dei Piani dei Servizi locali che ne faciliti la fruibilità superando l'attuale frammentazione.
- **I Parchi d'impresa, un'alleanza per produrre lavoro** - Trasformazione delle aree industriali dei Comuni in distretti produttivi (parchi d'impresa) dove coordinare i servizi alle imprese e promuovere l'innovazione.
- **Reti ambientali di mobilità dolce** - Coordinamento dei tanti progetti comunali di ciclovie, al fine di una rete condivisa e coerente con la rete provinciale.
- **Nuovo welfare metropolitano** - Potenziamento dell'Ufficio di Piano sopra comunale. Condivisione delle buone pratiche sociali in corso di sperimentazione tra comuni e associazioni.
- **Verso una gestione coordinata delle risorse e dei rifiuti** - Implementazione di strategie di governo coordinate delle energie, dell'acqua, del verde agricolo e dei rifiuti.

### **Bergamo, città protagonista d'Europa**

---

Gli obiettivi metropolitani porteranno ad un'Agenda di strategie pienamente coerente con gli obiettivi di innovazione e coesione della Programmazione Europea 2014-2020. Per questa ragione Bergamo deve assumere la dimensione internazionale non solo a fini turistici, ma anche per dare sistematica utilità al nostro sistema economico e formativo, a partire dai progetti:

- **Città Alta quartiere d'Europa**
- **L'aeroporto come hub della formazione giovanile e del rilancio d'impresa.**



### 3.4. Città e ambiente: una nuova sfida!

Bergamo è una città che soffre di problemi ambientali legati soprattutto alla cattiva qualità dell'aria che tutti noi respiriamo. La nuova amministrazione ha il dovere di affrontare questi problemi e intraprendere un deciso cambio di rotta nelle politiche ambientali. Vogliamo una città che respiri aria pulita, che si muova in maniera sostenibile, che metta al centro dei quartieri la mobilità dolce, che sia ricca di parchi, aree verdi e che non consumi suolo agricolo. Il nostro motto sarà “Bergamo capitale europea dello sviluppo sostenibile” e in questo contesto vogliamo dare piena attuazione al Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES), per ridurre di almeno il 20% le emissioni di CO2 entro il 2020, approfittando anche dei finanziamenti previsti.

Questi sono i nostri obiettivi: fermare il consumo di suolo, sostenere l'agricoltura periurbana e il consumo critico, aumentare la fruizione dei parchi e più in generale delle aree verdi (+20%) migliorandone la manutenzione, contrastare l'inquinamento dell'aria con specifici interventi sulla mobilità (- automobili + trasporto pubblico + mobilità dolce), potenziare la raccolta differenziata (obiettivo del 70%), il contrasto dello spreco alimentare e la riduzione dei rifiuti, migliorare l'efficienza energetica degli edifici (a partire da quelli pubblici, ma non solo).

- **Il verde in rete (parchi aperti, connessi e partecipati)** - Per valorizzare e incrementare la fruizione da parte di tutti i cittadini del verde pubblico esistente riteniamo che sia necessario: estendere gli orari di apertura di parchi e giardini (ad esempio 7.00-19.00 novembre-marzo e 7.00-23.00 aprile-ottobre) intervenendo dove necessario per una migliore illuminazione degli spazi; connettere il più possibile tra loro le aree verdi con un anello di percorsi pedonali e ciclabili; collegare con percorsi sicuri i parchi e i giardini con le zone 30, le scuole e gli oratori; sostenere la progettazione partecipata coinvolgendo le associazioni e i gruppi spontanei già attivi sul territorio.



- **Apriamo il Parco-Ovest e gli "orti di San Tomaso"** - La nuova Amministrazione s'impegna ad attivare tutte le azioni possibili per dare vita alla previsione del Parco-Ovest. Ci impegniamo, inoltre, ad attivare una trattativa con i proprietari degli "orti di San Tomaso", affinché l'area possa essere fruita anche con progetti di gestione diretta da parte di associazioni e gruppi di cittadini.
- **Diamo subito il via al Parco Agricolo-Ecologico** - La nuova Amministrazione s'impegna ad attuare la previsione del Parco Agricolo-Ecologico (a zero volumetrie) anche in sinergia con Expo 2015, creando elementi di connessione con la cintura verde e, in generale, il sistema del verde urbano della città e dei Comuni limitrofi. Prevediamo, inoltre, l'ampliamento della superficie del PAE con l'accorpamento della cosiddetta "stanza verde della Trucca".
- **Nutrire Bergamo** - Il sistema ambientale costituito dal Parco Agricolo-Ecologico, dalla Valle di Astino, dagli orti urbani e dai Colli potrebbe diventare un luogo di produzione agricola di eccellenza a Km zero per la città. Il progetto "Nutrire Bergamo" punta a costruire una rete di produttori locali sappiano offrire cibo alla città con evidenti vantaggi per tutti: tutela e valorizzazione del paesaggio periurbano; sostegno economico ad uno sviluppo sostenibile del territorio; promozione delle colture autoctone e biologiche; offerta di prodotti locali di qualità ad un prezzo giusto.
- **Raccolta differenziata e tassa sui rifiuti: paghi come butti!** - Applicazione di una tariffa "puntuale": ciascuno paga in proporzione alla quantità di rifiuti che produce. Una quota è fissa e corrisponde ai costi di smaltimento dei rifiuti differenziabili, parametrati in base ai componenti della famiglia e alla superficie dell'abitazione, l'altra quota è variabile, è legata alla quantità dei rifiuti indifferenziati e si paga acquistando i sacchi per il loro smaltimento.
- **Obiettivo zero rifiuti e contrasto allo spreco alimentare** - Lancio di una capillare campagna di informazione coinvolgendo l'Università di Bergamo e la rete delle scuole; iniziative – come le "case dell'acqua" (e del latte) - per limitare l'uso delle bottiglie di plastica; accordi con la grande distribuzione per ridurre gli imballaggi; incentivo al recupero degli scarti delle mense, dei mercati e della grande distribuzione; promozione dei "last minute market", delle "eco-feste" e del compostaggio domestico.

- **Patti chiari per l'efficienza energetica** - Per migliorare il rendimento energetico degli edifici privati, la nuova Amministrazione promuoverà accordi tra i condomini, le imprese edili, i fornitori di energia elettrica e le banche al fine di attivare finanziamenti e riduzioni di costi a favore dei cittadini. Per migliorare il rendimento energetico degli edifici pubblici e della rete dell'illuminazione pubblica senza oneri a carico del Comune la nuova Amministrazione valuterà di affidarne la gestione energetica, previa gara pubblica, ad un partenariato pubblico-privato piuttosto che ad aziende specializzate (ESCO). In questo modo si potrà ottenere un risparmio di circa il 10-15% sulla bolletta energetica.
- **Il nuovo sportello energia** - La nuova Amministrazione comunale amplierà le funzioni e le attività dello "sportello energia", con i seguenti obiettivi: informare cittadini ed imprese circa opportunità, agevolazioni e incentivi legati all'utilizzo efficiente dell'energia; offrire consulenza gratuita sui criteri di efficientamento energetico degli edifici; effettuare campagne di rilevazione e monitoraggio dell'efficienza termica degli edifici; promuovere eventi di formazione nelle scuole; avviare concretamente gli interventi indicati nel SEAP.
- **Un'illuminazione pubblica più efficiente e integrata** - La nuova Amministrazione interverrà sulla rete di illuminazione pubblica con azioni di efficientamento energetico (lampade led e/o a basso consumo), sfruttando la stessa rete anche per il monitoraggio della città (traffico, info-mobilità, mobilità elettrica, qualità dell'aria, telecamere di sicurezza, ecc.).
- **Un grande programma di educazione ambientale** con le scuole.
- **Una corretta manutenzione del verde pubblico** - La nuova Amministrazione s'impegna ad affidare la manutenzione del verde pubblico a professionisti esperti e a ditte competenti e qualificate.



## **I diritti degli animali**

---

Nella “città dei diritti” trova spazio anche la difesa e la cura degli animali, attraverso:

- La revisione del Regolamento Comunale.
- L'istituzione di un Nucleo Tutela Animali.
- La promozione di attività di formazione specifica per gli assistenti sociali.
- Il rafforzamento della figura del Garante degli Animali.
- La creazione di un nuovo gattile comunale.
- La promozione di attività di formazione rivolte ai cittadini nei parchi della città.