



La CURA dello SPAZIO URBANO DONNE e PGT

Consiglio delle Donne



Bergamo, 10 febbraio 2022



VIVIANA MILESI **referente di progetto**
CARLA BORTOLOTTI
LUISA CARMINATI
MADDALENA CATTANEO
GIUDITTA CHIESA
ELISABETTA MAIO
ARMIDA FORLANI
GRAZIELLA NORINO
NADIA SAVOLDELLI
ELEONORA ZACCARELLI

SOMMARIO

LA CURA	pag. 4
DONNE E PGT	pag. 8
CHE GENERE DI CITTÀ VOGLIAMO	pag. 10
QUESTIONI DI GENERE	pag. 11
PROGETTAZIONE INCLUSIVA	pag. 12
CITTÀ PROSSIMA	pag. 13
CITTÀ MOVIMENTO	pag. 17
CITTÀ SI.CURA	pag. 20
DAL CESPUGLIO AL PARCO	pag. 24
LE VIE D'ACQUA	pag. 25
LE VIE DI TERRA	pag. 27

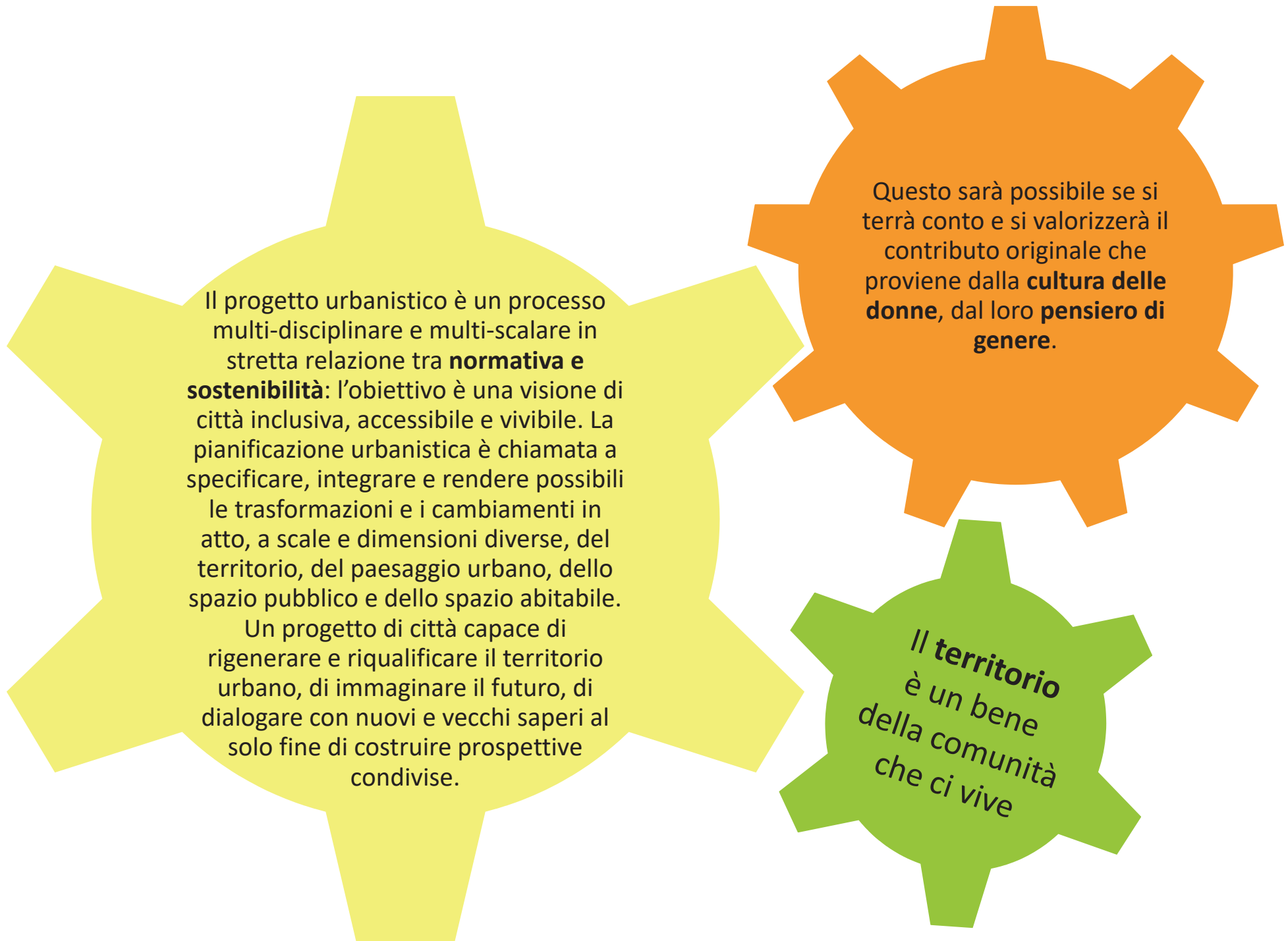
IL TERRITORIO COME BENE DELLA COMUNITA', NELLA CITTA' DELLA CURA

Il **Consiglio delle Donne**, organismo istituzionale formato da Associazioni, Gruppi, Organizzazioni, Ordini professionali e Consiglieri comunali di Bergamo, quale soggetto interessato alla città, alle sue cittadine e ai suoi cittadini svolge un ruolo chiave per l'amministrazione nella presa in carico della voce delle donne della città di Bergamo.

Ruolo che si traduce nella formulazione di proposte anche nell'ambito della pianificazione urbanistica intesa come «prospettiva di genere nelle politiche urbane».

In questo mandato 2019-2024, uno dei tavoli di lavoro del Consiglio delle Donne ha come tema progettuale il **«territorio, come bene della comunità, nella città della cura»** e ha scelto di partecipare al percorso formativo e informativo indetto dalla Amministrazione comunale per il nuovo PGT (Piano di Governo del Territorio).

Il Consiglio delle Donne si pone come protagonista nel dibattito della «città di genere» e con questo documento vuole fornire una guida necessaria e utile al nuovo strumento urbanistico.



Il progetto urbanistico è un processo multi-disciplinare e multi-scalare in stretta relazione tra **normativa e sostenibilità**: l'obiettivo è una visione di città inclusiva, accessibile e vivibile. La pianificazione urbanistica è chiamata a specificare, integrare e rendere possibili le trasformazioni e i cambiamenti in atto, a scale e dimensioni diverse, del territorio, del paesaggio urbano, dello spazio pubblico e dello spazio abitabile.

Un progetto di città capace di rigenerare e riqualificare il territorio urbano, di immaginare il futuro, di dialogare con nuovi e vecchi saperi al solo fine di costruire prospettive condivise.

Questo sarà possibile se si terrà conto e si valorizzerà il contributo originale che proviene dalla **cultura delle donne**, dal loro **pensiero di genere**.

Il territorio
è un bene
della comunità
che ci vive

LA CURA

Noi chiediamo che nel progettare la città si dia valore al **concetto di cura** che, per il Consiglio delle Donne, è il **paradigma culturale e di governo** che offre strumenti necessari alla città contemporanea. Una città che tenga conto delle esigenze e dei desideri delle donne e migliori la qualità della vita di tutte e tutti.

PERCHÉ LA CURA?

Perché dietro questa modalità, che accompagna il lavoro svolto in casa e in famiglia, si celano una pratica di governo e un approccio conoscitivo al mondo che hanno tutta la dignità di un vero e proprio differente modello. Una modalità legata all'esperienza che le donne hanno del mondo e al loro punto di vista, perché la cura è secolarmente una competenza a loro affidata. La cura si offre come il paradigma culturale più adeguato al governo delle cose di un mondo in piena crisi ecologica ed economica, in particolare della città. E' osservabile che il lavoro di cura sia il fattore che maggiormente influenza il diverso modo di vivere la città tra uomini e donne. Da qui l'importanza di evidenziare i bisogni, intercettare gli ostacoli e i nodi che condizionano la qualità della vita urbana.

«Oltre a costituire un buon osservatorio sui bisogni, la conoscenza della cura attrezza anche gli individui, che sappiano valorizzarla, degli strumenti per fornire risposte a quei bisogni. In questo la cura gioca il suo contributo in quanto “modello di governo”. Gli strumenti che mette in campo sono la misura – il senso del limite – e la coscienza della vulnerabilità, l'autorevolezza e l'empatia, il buon senso, la responsabilità e la fedeltà all'esperienza, la capacità di ascolto e adattamento al contesto, la flessibilità, la creatività». [fonte: Annalisa Marinelli, «La città della cura. Spazi urbani e corpi vulnerabili», inGenere]

La città della cura

«La città della cura è **la città dei corpi** nella loro singolare pluralità, nella loro vulnerabilità prorompente, con le loro relazioni e la loro fame di bellezza. Le nostre città sono ancora molto distanti da questo traguardo.

Quello che manca sembra essere proprio uno sguardo capace di partire da un altro paradigma, un modello che tenga conto delle istanze sollevate non più solo dai grandi flussi e dalle macro-funzioni, ma dal **gesto quotidiano**, minimo, locale, dalla dimensione dei corpi e dei corpi vulnerabili; uno sguardo capace di spostare il focus dalle mansioni parcellizzate che ciascuno di noi svolge, alle relazioni tra esse, relazioni che tengono in equilibrio l'integrità della vita delle persone.

Perciò può esserci città della cura solo con una condivisione tra chi la vive.

Perché lo sguardo necessario a costruire la città della cura si acquisisce solo con la pratica diretta». [fonte: Annalisa Marinelli, «La città della cura. Spazi urbani e corpi vulnerabili», Liguori, 2015]



GENDER MAINSTREAMING PER BERGAMO

«Una società che voglia davvero permettere alle donne e agli uomini di avere le stesse possibilità ha bisogno dei giusti strumenti.

Uno di questi è il *gender mainstreaming*.

È un approccio strategico alle politiche che si pone l'obiettivo del raggiungimento dell'uguaglianza di opportunità tra donne e uomini in ogni ambito della società e che prevede l'integrazione di una prospettiva di genere nell'attività di realizzazione delle politiche: dal processo di elaborazione, all'attuazione, includendo anche la stesura delle norme, le decisioni di spesa, la valutazione e il monitoraggio, dunque della loro pianificazione. L'intento principale del *gender mainstreaming* è di realizzare politiche capaci di contrastare le disuguaglianze tra donne e uomini nella società a partire da un'analisi dei meccanismi che ne sono alla base. L'approccio del *gender mainstreaming* mira a evitare che tali disuguaglianze continuino a perpetuarsi facendo in modo che le politiche e le leggi che deriveranno da tali processi sappiano far fronte alle esigenze specifiche di donne e uomini, ragazze e ragazzi.» [fonte, InGenere.it]

Questo si potrà avverare quando anche le donne avranno ruoli, tempi e spazi (non imposti) all'interno degli enti decisori, ancora di più se questi sono locali. Un processo quanto mai regolatorio quanto culturale.

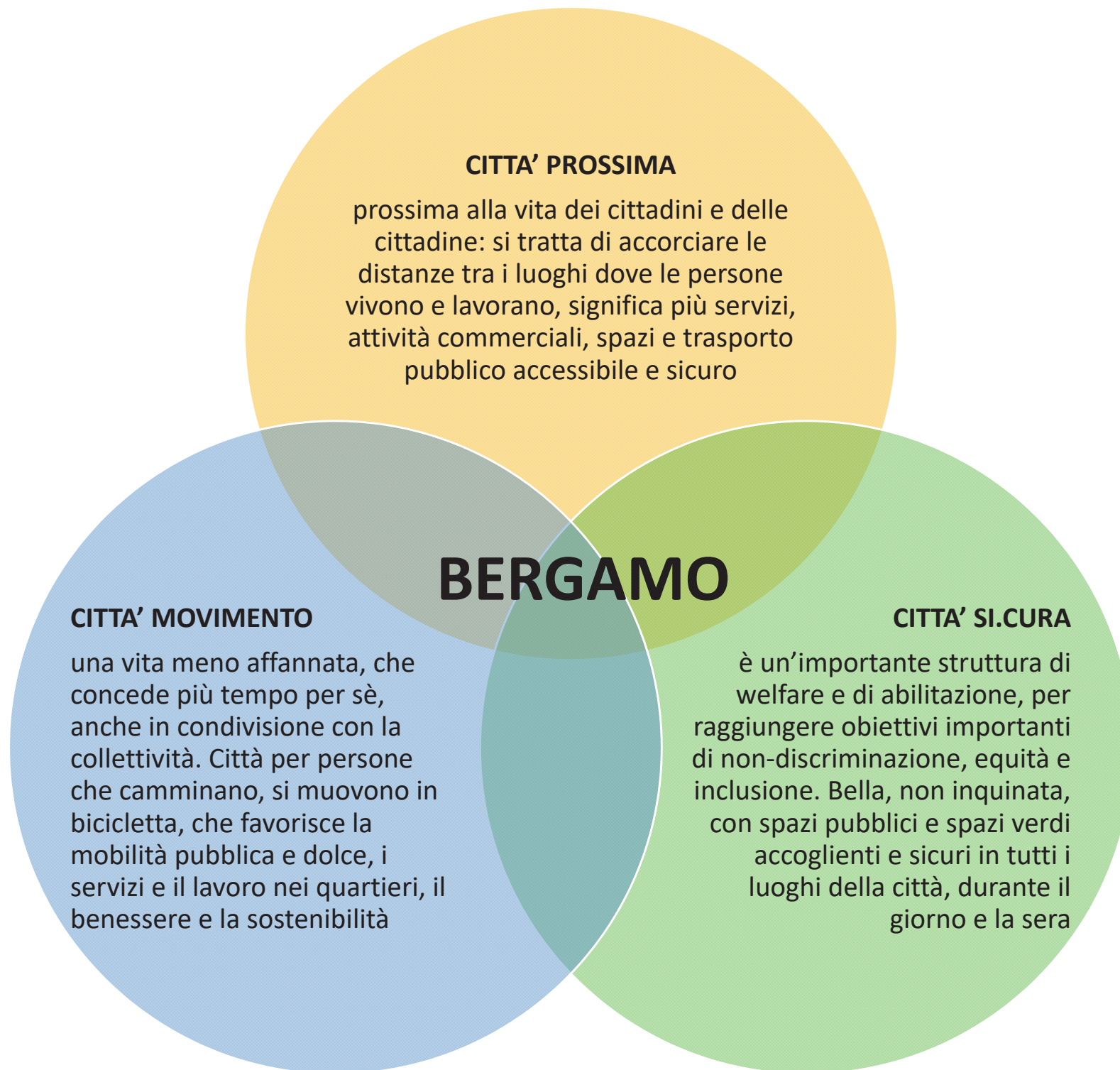
La “cura dello spazio urbano”, la “cura della città” dei suoi e delle sue abitanti, è possibile con l'approccio *gender mainstreaming* che, in questo caso, si traduce nell'ascolto delle riflessioni, delle osservazioni, delle proposte avanzate dalle donne nella costruzione di una Bergamo del futuro.

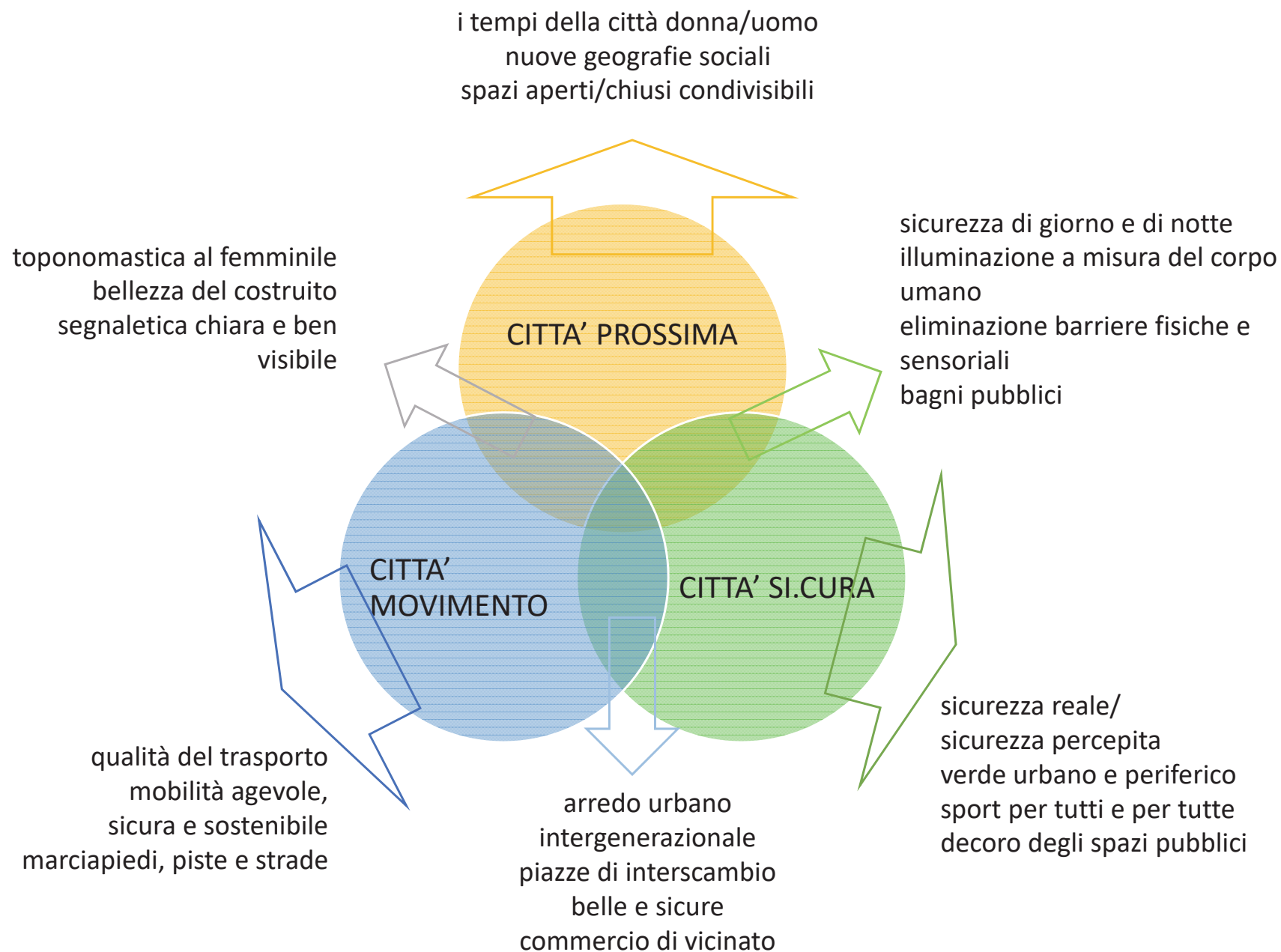


DONNE E PGT

Goal 5 - Achieve gender equality and empower all women and girls. Raggiungere l'uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze.

I Global Goals o Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals) sono 17 obiettivi contenuti in un grande piano d'azione su cui a settembre 2015 i governi dei 193 Paesi membri dell'ONU hanno trovato un accordo. I Paesi si impegnano a raggiungerli entro il 2030.





CHE GENERE DI CITTA' VOGLIAMO

Donne e uomini in città: il tragitto viene modificato per problemi di accessibilità e di sicurezza percepita? il percorso è di qualità e ben illuminato? Le donne cambiano tragitto in caso di insicurezza? Donne e uomini fanno lo stesso tragitto, es. casa-lavoro o casa-centro? Sia di giorno sia di notte? Il tragitto scelto è lineare con aree di sosta? Sul percorso l'arredo ostacola il passaggio pedonale e/o ciclopedonale? Nel tragitto sono presenti semafori, incroci e/o attraversamenti impegnativi? La segnaletica è presente e ben visibile? Le aree verdi nei parcheggi, giardini e/o parchi permettono una visuale aperta? Le aree di sosta e/o attesa sono attrezzate, accoglienti e sicure? Ci sono parcheggi con «stalli rosa»? Ci sono bagni pubblici attrezzati sul percorso? I locali pubblici sono tutti dotati di servizi igienici con *baby pit stop*? Le pensiline dedicate al trasporto pubblico locale sono tutte illuminate e riconoscibili, hanno elementi di informazione chiari e visibili da utilizzare in caso di necessità?

Una città è tanto più inclusiva quanto è più alto il risultato del **processo partecipativo** che include una progettazione condivisa tra cittadinanza e pubblica amministrazione. Solo così si può intendere una vera città intelligente, quando le soluzioni proposte risolvono i problemi delle cittadine e dei cittadini fruitori degli spazi pubblici aperti così come chiusi.

La **sicurezza degli spazi pubblici (aperti e chiusi)**, è da perseguire garantendo una mix di funzioni in grado di costituire un presidio di giorno e di sera in relazione ai calendari d'uso, alle diverse età della vita e alle diverse popolazioni che ne fruiranno; anche attraverso un'attenta progettazione dell'arredo urbano (illuminazione, presenza di punti informativi, panchine con braccioli, sedia riprendi fiato, etc.)

I **servizi aggregativi** e culturali devono rispondere effettivamente ai bisogni e alle esigenze delle diverse età della vita, utilizzando gli spazi pubblici esistenti nei quartieri cittadini.

Porre attenzione alle necessità delle donne che vivono la città sia quotidianamente che soltanto per fruirne di un solo servizio, significa oggi creare un ambiente migliore e di qualità per tutta la cittadinanza.





La seduta «MQ Enzo» è stata sviluppata nel 2010 dagli architetti PPAG in collaborazione con il duo di designer MN*LS, Margarita Navarro e Ludwig Slezak. MuseumsQuartier Wien.

La città prossima interpreta nuove formulazioni per tempi, orari e spazi della città.

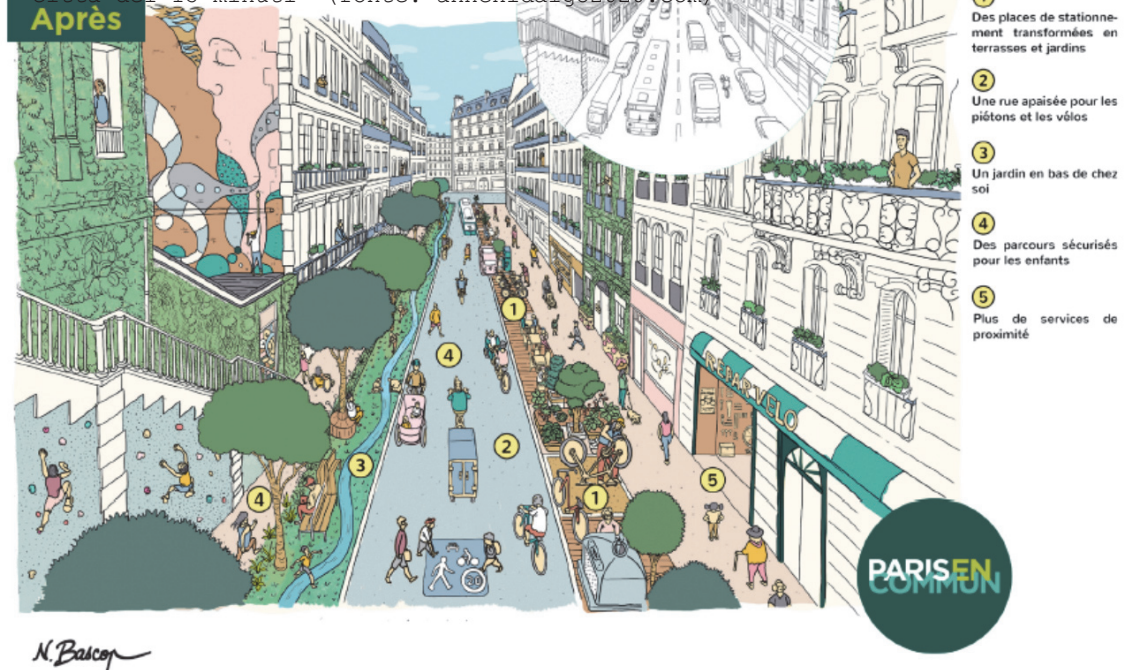
E' fondamentale rispondere a tutte le domande e costruire come offerta una guida per migliorare lo spazio sia dal punto di vista ambientale che della qualità urbana, per **rendere lo spazio pubblico locale un luogo partecipato, collettivo e di relazione sociale.**

Dopo la pandemia è necessario un nuovo modello e una **nuova prospettiva culturale**, ovvero far includere alla pianificazione urbanistica ad ampia scala territoriale la pianificazione **urbanistica del quotidiano** con riferimento ad una **scala umana e di genere**.

Ciò significa anche saper orientare la città attuale monofunzionale e specializzata per funzioni ad una **realità policentrica, diversificata e inclusiva**.

La rue de demain

Visione di Parigi prima e dopo l'applicazione della teoria della "città dei 15 minuti" (fonte: annehidalgo2020.com)



VIVERE IL QUOTIDIANO

Marciapiedi: ben accessibili, illuminati e ampi, atti ad ospitare corsie per pedoni, biciclette, persone in carrozzella non autosufficienti, vasche di verde con alberi e arredi urbani. Uno spazio pubblico dialogante e percettibilmente continuo, un luogo in cui le persone si incontrano, un percorso aperto che mette in rete luoghi e passeggiate urbane.

Scale: con scivolo laterale per ospitare passeggini, carrelli della spesa, trolley, sedie a rotelle, biciclette, monopattini...

Pavimenti: con rivestimenti differenti per colore e materiale dedicati a biciclette-monopattini e pedoni evitando promiscuità e/o conflitto d'uso, nel rispetto della normativa vigente in materia di mobilità.

Panchine: implementare lungo i percorsi il numero di panchine dedicate alla sosta e alla convivialità, ben illuminate, colorate, diffuse e magari a modulo per “organizzare” lo spazio all'occorrenza e, se possibile, poste accanto a spazi verdi o ombreggiati.

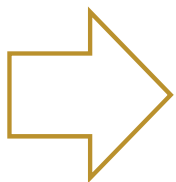
Pensiline per fermate bus: ben illuminate, visibili, sicure, trasparenti con punti di appoggio per sedute, con la presenza di un sistema d'allarme, di una mappa informativa locale e con una segnaletica sensoriale per disabilità in genere.

Cestini portarifiuti per la raccolta differenziata, numerosi e ben distribuiti e collocati.

Fontanelle: per potersi dissetare senza sprecare acqua con getto a tempo.

Fontane: progettate con impianto di ricircolo dell'acqua, bene comune. Lo scarico in fognatura ha un notevole consumo di acqua potabile e conseguente spreco di risorse economiche (senza contare a volte le copiose perdite d'acqua).

Rogge e fontanili: recuperare e rivalutare la cultura dell'acqua nel paesaggio urbano (approfondimento a pag. 25 e 26).



OBIETTIVI Il diritto alla città

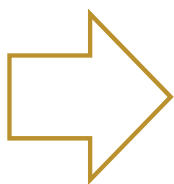
Bagni pubblici della famiglia con docce e *baby pit stop*, devono poter essere gratuiti, puliti, sicuri e tenere conto delle funzioni corporee delle donne e degli uomini. L'offerta dei *baby pit stop* deve essere aumentata, sia dai negozianti che dagli enti pubblici. Da segnalare sulla mappa turistica della città.

Spazi all'infanzia, area con giochi e materiale didattico all'interno (esterno) degli uffici pubblici. Il gioco inteso non come luogo speciale ma come un uso speciale dello spazio pubblico che educa e include.

Negozi di vicinato o di prossimità diffusi, con distributori d'acqua e colonnine, con funzione non solo commerciale ma anche sociale di presidio, di relazione, "sentinella" di un territorio prossimo.

Qualità e identità del luogo per conoscere le relazioni di chi abita e di chi vive anche temporaneamente un luogo: abitanti, pendolari, commercianti, studenti e studentesse, turisti e turiste; da una parte per rispondere ai bisogni, al senso di urbanità e di identità richiesta dai residenti e dall'altra per valorizzare le potenzialità della città.

Innovazione e tecnologia digitale con nuovi progetti e protocolli c.d. Smart cities: la tecnologia può contribuire a migliorare i servizi. Un esempio potrebbe essere un app attraverso la quale la donna può accedere ad informazioni riguardo ai servizi di quartieri, ricevere informazioni per aree tematiche (asili, scuole, centri antiviolenza, consultori, etc.) oppure informazioni su eventi culturali, spettacoli o mostre; o ancora progettata per avvertire in caso di richiesta di aiuto mandando un messaggio automatico vocale, condividendone la posizione GPS.



OBIETTIVI Il diritto alla città



Urbanismo tattico

Milano, Piazza Porta Genova, 2019.
foto: Bloomberg Philanthropie

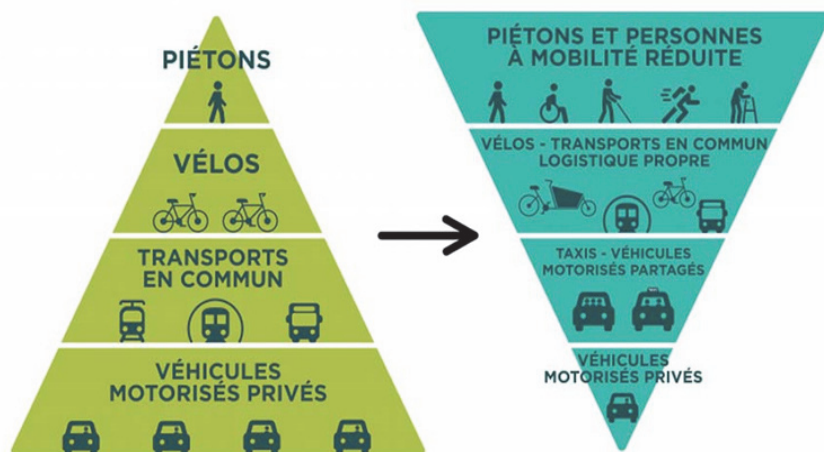


Milano, Piazza Nolo, 2019.

A NoLo (ovvero a nord di piazzale Loreto) nell'ambito del progetto di urbanistica tattica "Piazze Aperte" realizzato in collaborazione con Bloomberg Associates e il supporto di Nacto Global Designing Cities Initiative e, per quanto riguarda la fornitura degli arredi, della ditta Vestre attraverso la mediazione dell'Ufficio del Commercio Estero Norvegese. foto: Bloomberg Philanthropie

Donne e uomini si muovono diversamente in città. La pianificazione urbana deve considerare una mobilità che riconosca le necessità diverse della comunità femminile.

La **mobilità urbana** è spesso incentrata sulle abitudini dell' **utenza prettamente maschile** che provoca maggiori emissioni nocive per l'ambiente ed è costruita sugli spostamenti in auto e sugli interessi degli automobilisti che percorrono circa il doppio della distanza in auto rispetto alle donne.



La maggioranza delle **donne si ritrova ad economizzare i tempi** e gli orari per i vari spostamenti quotidiani che coinvolgono numerosi luoghi legati al lavoro, spesa, cura e gestione dei figli: scuola, palestra, medico, amici, etc. Questo comporta **esigenze di movimento** interno alla città più **complesse** rispetto al tradizionale percorso casa-lavoro.

La narrazione sopra descritta deriva da un **modello culturale** che si deve abbandonare, in favore di un processo di conciliazione che deve diventare una condotta condivisa. Ovvero **rimettere insieme ruoli distinti** che la società ha volutamente separato.

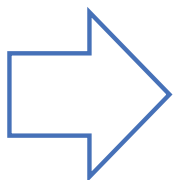
VIVERE LA CIRCOLAZIONE DI GENERE

Camminare per necessità: percorso lavoro-studio-spesa e/o per il tempo libero: cura-benessere percorso fitness.

Sport condiviso: installazione di aree sportive di libero accesso per uomini e donne per praticare sport in città in sicurezza. Implementazione del numero di impianti sportivi pubblici diversificati per le varie tipologie di disciplina. Realizzazioni che devono far fronte alla sfida dell'accesso allo sport per chiunque e per favorire una pratica sportiva dell'insieme donne/uomini, abili/disabili, italiani/stranieri, grandi/piccoli.

Segnaletica una buona segnaletica come pure la visibilità dei nomi delle vie fa risparmiare tempo, deve poter essere ben leggibile, chiara e riconoscibile, può essere posata a terra o sui pali con indicazione e simboli del tempo per recarsi in un punto di interesse. Includere una segnaletica accessibile con indicazioni e simboli luminosi o sonori o scritta in braille, dedicata a persone con disabilità motoria o sensoriale, permette a chiunque di raggiungere luoghi di interesse pubblico e privato in autonomia.

Una **app** che permetta di calcolare i tempi di percorrenza a piedi da un posto all'altro della città comprensiva di itinerari storico-artistici, numero di passi e calorie bruciate a fine percorso.



OBIETTIVI Incoraggiare a circolare liberamente ... senza distinzione di genere, il mezzo privato dovrà essere sempre più limitato a favore del trasporto pubblico, della micro-mobilità, dell'andare a piedi ...

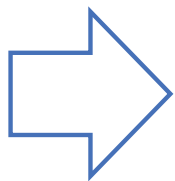
VIVERE LA CIRCOLAZIONE DI GENERE

Toponomastica e statue al femminile per creare nuovi modelli culturali. Il tema è la visibilità delle donne nello spazio pubblico e di conseguenza l'uso corretto del linguaggio, esempi moderni e contemporanei di saperi e unicità femminili oltre alle Sante del passato.

Strade scolastiche e Zone scolastiche sicure estendere a tutte le scuole di ogni ordine e grado ZTL in corrispondenza dell'entrata e dell'uscita.

Piedibus come servizio di cura, di mobilità sostenibile e di partecipazione per l'autonomia dei bambini e delle bambine, piccole azioni quotidiane che incidono sugli stili di vita future. Tali percorsi casa-scuola devono poter rientrare nell'azione amministrativa con un regolamento dedicato e ben strutturato al fine di promuovere qualità e condivisione.

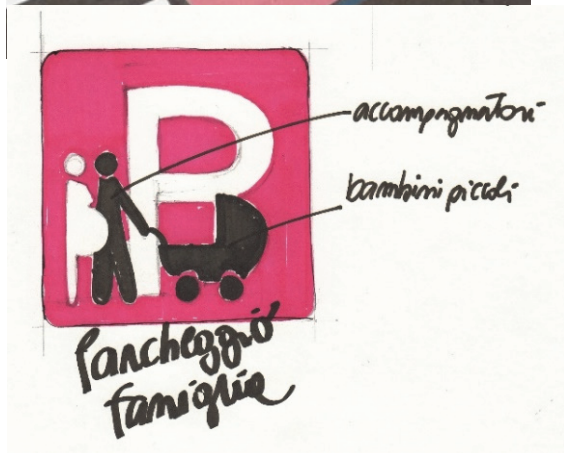
Bike sharing, scooter sharing e car sharing per una mobilità sostenibile, efficiente e condivisa con postazioni in quartieri e/o zone strategiche delle città come implementazione del trasporto pubblico locale e con tariffe agevolate. Nuovi modelli e forme di spostamento urbano e di trasporto alternativo che superano il modello di mobilità basato sull'uso individuale dell'auto di proprietà. La qualità di un sistema ad esempio di bike sharing si misura sia sul numero di biciclette a disposizione sia dal rapporto tra questo numero e il numero degli abitanti. Per le donne che devono ottimizzare tempo e orario, interessante è l'uso di app come unica applicazione che indirizza a servizi di mobilità flessibile e aiuta a trovare la soluzione più adatta per uno spostamento.



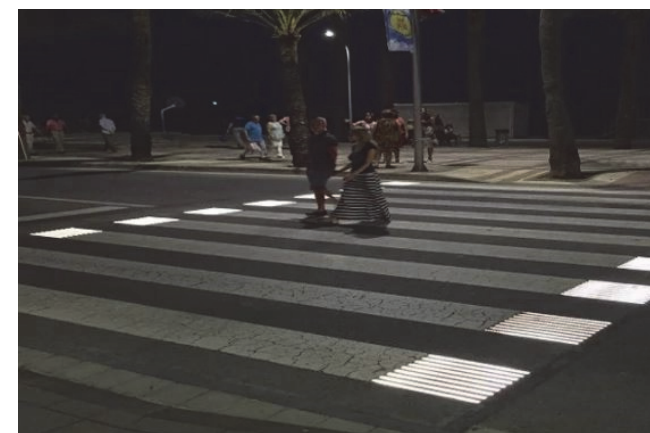
OBIETTIVI Incoraggiare a circolare liberamente ... senza distinzione di genere, il mezzo privato dovrà essere sempre più limitato a favore del trasporto pubblico, della micro-mobilità, dell'andare a piedi ...



progetto: didacommunicationlab | committente: Comune di Prato
credits ph: Dario Borruto | credits video: Vittoria Niccolini



Casa avanzata



CITTA' SI.CURA

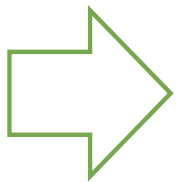
VIVERE LO SPAZIO

Illuminazione: considerare il corpo umano come la scala di progettazione per l'illuminazione soprattutto notturna. Con sistemi innovativi, a basso consumo modulando meglio le luci sui diversi percorsi come marciapiedi, strisce pedonali, parchi, piazze sino all'androne delle abitazioni su strada.

Il **piano dei colori** è importante perché è dimostrato che le superfici colorate diversificate sono preferite al grigio anonimo, in quanto stimolano il senso di sicurezza al contrario la ripetitività di forme e colori crea panico, disorientamento, smarrimento.

Alberature e paesaggio verde: implementare zone verdi ricreative e alberi messi a dimora lungo i marciapiedi con adeguata aiuola per ospitare le radici. Gli alberi sono attori principali della qualità del paesaggio urbano poiché aiutano a mitigare i cambiamenti climatici, gli effetti del riscaldamento globale e il calore delle città. Importante la tutela, l'aumento della biodiversità urbana e la forestazione.

Incroci stradali: messa in sicurezza e aumento del tempo per gli attraversamenti pedonali.



OBIETTIVI Promuovere la qualità urbana dei servizi attraverso la cura che si manifesta nello spazio pubblico (aperto e costruito), attraverso la manutenzione, la sicurezza, l'accoglienza, la sensibilità ad ospitare diverse età e la loro compresenza.

VIVERE LO SPAZIO

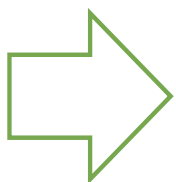
Le **aree per il gioco** dei più piccoli devono essere raggiungibili con percorsi protetti e facilmente accessibili in cui il pedone abbia comunque precedenza sul traffico veicolare.

Semafori innovativi e futuristici. Mediante dei sensori i semafori ricevono informazioni al fine di migliorare la viabilità e smaltire meglio il traffico, possono ad esempio, restare verde per più tempo, se non arrivano vetture o pedoni dalle altre strade dell'incrocio. I semafori intelligenti rilevano sia la circolazione stradale che la qualità dell'aria, dell'ambiente e il controllo di eventi delittuosi.

Parcheggi dedicati alle donne e/o dotati di dispositivi di custodia (i parcheggi sono i luoghi dove avvengono le violenze sulle donne), oltre che avere una buona illuminazione nei percorsi tra gli ingressi delle abitazioni, la strada e/o il parcheggio.

Casa avanzata «una linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli». Si tratta di uno spazio riservato alle biciclette negli incroci regolati dai semafori.

Rastrelliere da implementare di accessori per parcheggiare la bici, anche quelle private, in modo corretto e sicuro, incentivando così gli spostamenti sostenibili.



OBIETTIVI Promuovere la qualità urbana dei servizi attraverso la cura che si manifesta nello spazio pubblico (aperto e costruito), attraverso la manutenzione, la sicurezza, l'accoglienza, la sensibilità ad ospitare diverse età e la loro compresenza.

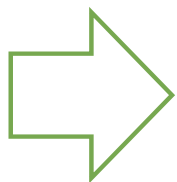
VIVERE LO SPAZIO

Veicoli condivisi incrementare e promuovere l'uso di veicoli condivisi (es. taxi rosa) e dei mini-bus elettrici.

TPL organizzazione del trasporto pubblico a navetta anche notturna con fermate a chiamata e/o prenotazione; confermato nei principali servizi della città. Le donne sono le principali utenti del trasporto pubblico locale ma i trasporti non sono progettati per loro, i bus e i treni devono essere dotati di pedane di sbarco e di sistemi di vigilanza dedicati e puntuali, così da facilitare anche l'utilizzo a persone con fragilità. E' fondamentale la copertura oraria h24, il prezzo accessibile o gratuito o differenziato a seconda dell'utenza (approfondimento pag. 27 e 28).

Tecnologie per persone con disabilità atte a promuovere app utili per le varie forme di disabilità. Gli applicativi devono favorire l'utilizzo delle infrastrutture e la loro connettività, produrre mappe tattili digitale della città, posizionare una rete di marcatori elettronici utili ad inviare segnali tramite cellulare o dispositivo digitale.

App necessarie per la quotidianità (es. per conoscere la presenza di un taxi o autobus nelle vicinanze delle fermate) o per eventi temporanei (manifestazioni, mostre) e per persone portatrici di disabilità (motoria, sensoriale, cognitiva...).



OBIETTIVI Promuovere la qualità urbana dei servizi attraverso la cura che si manifesta nello spazio pubblico (aperto e costruito), attraverso la manutenzione, la sicurezza, l'accoglienza, la sensibilità ad ospitare diverse età e la loro compresenza.

DAL CESPUGLIO AL PARCO ovvero non solo parchi e giardini, ma anche cura del verde diversificato lungo i viali e nelle aiuole, restituendo il verde nei progetti di trasformazione delle grandi aree dismesse, ma anche in zone già destinate all'edificazione, in modo da costituire **parchi urbani** anche in zone ad alta residenzialità, rivedendo scelte già attuate in precedenza.

I parchi urbani danno **qualità e dignità** ai quartieri decentrati-periferici dove è possibile sviluppare molteplici attività sociali, educative, ecologiche e alimentari.

In piccola scala **gli orti urbani** (anche gestiti con le scuole di quartiere) hanno la valenza di portare in città una piccola idea di campagna; mentre su grande scala i **parchi agricoli** trasformano la campagna.

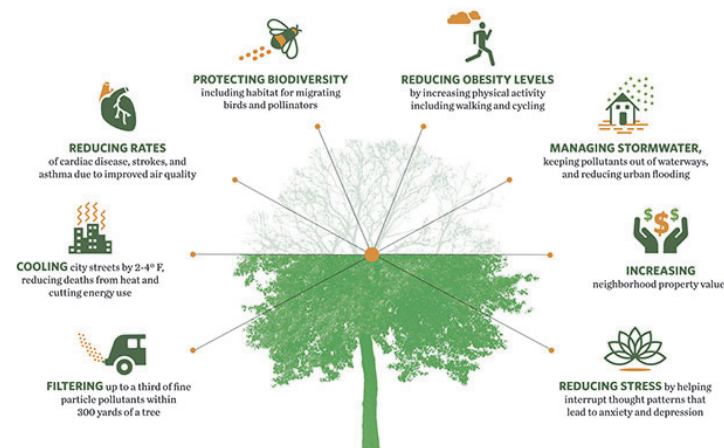
E' auspicabile incentivare le azioni private come quelle di **adozione** di piccoli spazi verdi **-aiuole o fioriere-** altrimenti abbandonate.

Oppure pianificare azioni regolate dallo Strumento Urbanistico su vasta scala come, ad esempio, **muri verdi** per creare superficie naturali all'interno della città anche verticalmente o **giardini pensili e tetti verdi** per migliorare la qualità delle abitazioni ed aumentare la dotazione di verde/abitante, l'assorbimento di CO2 e il raffrescamento urbano.

Benefits of Urban Trees

Research has linked the presence of urban trees to...

The Nature Conservancy



dal cespuglio al parco

A Bergamo

*Terra che 'l Serio bagna e 'l Brembo inonda,
che monti e valli mostri a l'una mano
ed a l'altra il tuo verde e largo piano,
or ampia ed or sublime ed or profonda...(Torquato Tasso 1586)*

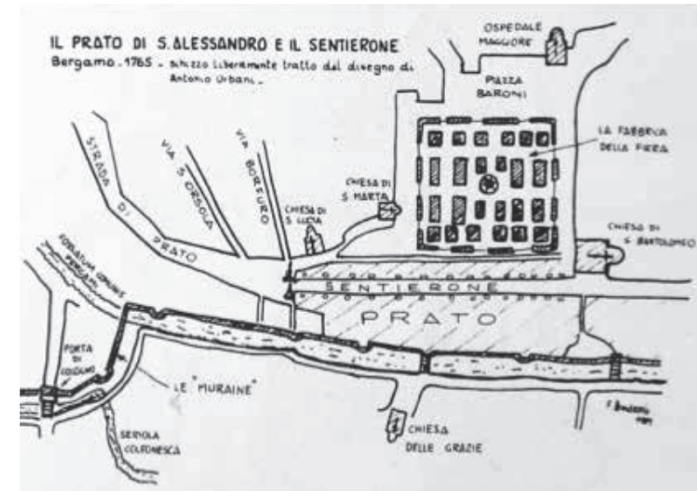
LE ROGGE: recuperare e rivalutare la cultura dell'acqua nel paesaggio urbano

Nel corso della storia del territorio della città di Bergamo, l'acqua è sempre stata un elemento determinante; nel volume "Il Cinquecento - Bergamo e l'età veneta", Fondazione Bergamo nella Storia, si legge che *"nel 1596 sono attivi nei borghi di S. Leonardo e di S. Antonio, dove si concentra la maggior parte degli opifici, 90 ruote di mulino, 5 segherie, 4 folli, 4 frantoi, 5 peste da grano, 3 magli per lavorare il ferro ed uno per il rame. Utilizzano l'acqua dei canali anche 15 tintorie e 6 filatoi, oltre alle 4 beccarie (macelli) che operano nel borgo S. Leonardo."*

In un recente passato c'è chi ancora ricorda che si pescavano i gamberi a Longuelo, che si faceva il bagno e si imparava a nuotare nell'area dove oggi c'è l'ospedale Papa Giovanni XXIII; l'acqua scorreva copiosa nella "Bergamo città d'acqua", una piccola Venezia che oggi per buona parte è coperta e interrata.



L'alveo della Roggia Serio, Torre del Galgario, 1917 (Racc Gaffuri)



Bergamo 1765 - Fossatum Communis Pergami e roggia Colleonesca e Roggia Serio - Via Giacomo Manzù

La tutela, il recupero e la valorizzazione dei **paesaggi d'acqua** sono buone prassi legate sia alla sicurezza idraulica del territorio così da precludere un rischio idro-geologico, sia alla riqualificazione e alla sostenibilità della risorsa **«acqua» come bene comune**.

Buone prassi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle rogge che si traducono: nell'implementazione delle fasce di rispetto delle rogge, nella qualità naturalistica delle sponde e dell'argine e del loro consolidamento, nella pulizia dell'alveo, nella salvaguardia della vegetazione autoctona, nel ripristino di passerelle con materiali naturali, nella riapertura e rinaturalizzazione, dove è possibile, di tratti di rogge, nella realizzazione di percorsi ciclopedonali al fine di fruire del paesaggio fluviale e delle aree circostanti.

Nella città contemporanea è importante aumentare la percezione e la visibilità delle rogge nelle aree urbanizzate e non, al fine di poter vivere lo spazio aperto anche attraverso i suoi corridoi d'acqua superficiali.

PLIS, Parco dei Colli e PAE con i loro sistemi naturali, aree umide, ambiti rurali e agricoli devono poter restituire una infrastruttura ecologica tra natura e abitato, la cui connessione garantisca il mantenimento della biodiversità tra habitat e ambiti territoriali diversi, contrastando la frammentazione e l'isolamento del paesaggio: **preziosi ecosistemi** che hanno lo scopo di riportare continuità ai flussi d'acqua nei suoi pieni e vuoti.



Fonte del torrente Tremana
lato quartiere Monterosso.



Roggia Serio
via San Lazzaro



Fancy Women Bike Ride, edizione 2018



ATS, gruppi di cammino

“Vi farò vedere io se le donne non sanno stare in bicicletta come gli uomini”.
Alfonsina Strada. Prima donna al giro d'Italia edizione 1924

LE VIE DI TERRA: infrastrutture sicure e capillari



Bergamo, corsia ciclabile



Ansa, Matteo corner

Servono infrastrutture sicure e capillari collegate con altri mezzi di trasporto sostenibile e intermodale.

Muoversi in sicurezza (a piedi, in bici, in monopattino o altro) non è solo una prerogativa femminile così come migliorare la qualità della vita ma è una necessità comune, ed è ciò che **serve alla città contemporanea, al territorio e al nostro pianeta.**

L'obiettivo è che la micro-mobilità abbia pari dignità rispetto al modo di muoversi oggi predominante (auto privata).



LE VIE DI TERRA: un sistema multimodale

Tra le nuove vie di terra in un sistema integrato di mobilità sostenibile i percorsi per l'estensione anche oraria della **rete tranviaria** e degli **autobus elettrici** sono una delle principali linee di intervento per trattare in chiave sostenibile i problemi della mobilità nelle nostre città.

Prendendo esempio da ciò che è già avvenuto in altre città, una nuova forma di mobilità porta ad assicurare regolarità e rapidità negli spostamenti nella logica di avere un **trasporto pubblico appetibile e competitivo**.

In generale in Europa la realizzazione delle tranvie è ed è stata una opportunità per limitare il traffico privato al fine di rigenerare e di riqualificare gli spazi urbani per promuovere **nuovi modelli di relazione e di prossimità**.



Bergamo, funicolare e tram



Bergamo, Tramvia delle Valli - T1 | Atb, autobus elettrici