

Rigenerazione urbana e nodi di mobilità: strategie integrate per la qualità dello spazio pubblico. Analisi teorica e applicazioni

di Daniele Ronsivalle

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. Contesto scientifico. – 2.1. Dalla resilienza urbana alla qualità dello spazio pubblico. – 2.2. Modelli di pianificazione integrata trasporto–città. – 3. Il quadro strategico proposto e il caso studio della Stazione Palazzo Reale–Orleans. – 3.1. Alcuni spunti per la riprogettazione dell'intorno della Stazione Palazzo Reale–Orleans. – 4. Conclusioni

1. *Introduzione*

La comunità globale allo stato attuale si trova nella situazione di dover sviluppare il tema della sostenibilità dello sviluppo attraverso un periodo di forte instabilità. A causa della troppo breve stabilità determinata dall'onda lunga della crescita indifferenziata e indistinta dagli anni 60 del ventesimo secolo ad oggi, le comunità e le nazioni nella parte più economicamente sviluppata del Mondo sono cresciute nella convinzione che lo sviluppo economico del sistema globale coincidesse con una sempre crescente capacità di governo e di dominio delle componenti di relazione tra l'antropizzazione e il sistema naturale.

Questa condizione è paradigmaticamente rappresentabile nella pubblicità dei prodotti di massa basati sulla tecnologia e sull'industria della plastica che nel corso degli anni '60 domina il senso comune. La produzione di materie termoplastiche e di oggetti da esse derivati sulla base dei brevetti della Montedison, – e del premio Nobel per la Chimica Giulio Natta – e poi pubblicizzati nella celeberrima *reclame* di Carosello del Moplen con Gino Bramieri, rappresenta una conquista sociale di liberazione dalla povertà e dalla necessità di adoperare oggetti vecchi, pesanti e corrosi dall'uso.

L'uso della plastica diventa così un segno di emancipazione sociale, a cui segue un'inesorabile e allora ignota conseguenza ambientale, economica e sociale di livello globale.

Tutto questo avviene all'interno di un sistema urbano in continua crescita. Secondo il "World Urbanization Prospects 2018" delle Nazioni Unite, nel 2050 quasi il 70% della popolazione mondiale vivrà in aree

urbane. Una trasformazione radicale da gestire con una visione strategica.

Più della metà della popolazione mondiale, circa il 55%, risiede nelle metropoli e la tendenza, come avvenuto negli ultimi decenni, è destinata a proseguire. Si calcola che nel 1930 solo il 30% della popolazione viveva in aree urbane mentre nel 2050 la quota sarà addirittura pari al 68% del totale.

Un numero altissimo, che impone una visione di lungo termine alla classe politica odierna, chiamata a gestire in modo sostenibile questa profonda trasformazione che sta investendo le società.

Proprio il fenomeno dell'emigrazione da zone rurali a zone urbane, esploso grazie alla globalizzazione, è oggetto di studio nella "World Urbanization Prospects 2018", pubblicazione lanciata dal Dipartimento di economia e affari sociali delle Nazioni Unite, il 16 maggio 2018.

Il report, che fornisce informazioni sulla dimensione delle popolazioni urbane e rurali di 233 paesi, analizza la modifica dei flussi migratori dal 1950 al 2018 e oltre, attraverso scenari che arrivano fino al 2050. Inoltre, monitora da vicino l'andamento della popolazione di 1.900 insediamenti urbani, quelli che già contano almeno 300mila abitanti.

Se torniamo indietro nel tempo fino all'origine del concetto urbano, quando nascono le prime città nel neolitico superiore, esse sono una sorta di esperimento compiuto dall'uomo per costruire sistemi collaborativi basati su economie di scala ed economie di agglomerazione: in Anatolia, Çatal Hoyük, ritenuta tra le città più antiche del mondo, presenta uno schema semplificato di questo approccio: non c'è spazio pubblico, non ci sono servizi urbani, c'è invece un sistema di agglomerazione in cui le singole case si addossano l'una all'altra proteggendosi a vicenda al punto che nessuna casa presenta aperture sui muri perimetrali, ma tutte le aperture sia per l'aerazione sia per l'uscita e l'entrata si trovano sul tetto che diventa così il luogo della connessione tra gli spazi urbani e l'esterno.

A questo modello urbano corrisponde un modello sociale di comunità che elabora a livelli superiori quanto il Pianeta mette a disposizione. Nel tempo la città diventerà luogo di specializzazione e di scambio e, quindi, di socialità.

Natura della città e forme delle relazioni sociali si sviluppano in modo integrato e si condizionano a vicenda per millenni sia nella prassi della trasformazione urbana sia nelle teorizzazioni dei filosofi e degli utopisti: chiunque nella storia abbia provato a modificare le regole di relazione

sociale ha sempre immaginato anche una nuova città, quasi sempre una città utopica in cui si incarnano le relazioni sociali del nuovo modo di essere comunità. Platone, Sant'Agostino, Tommaso Campanella, Fourier e Owen, gli architetti razionalisti del 900, i dittatori totalitaristi sono solo alcuni dei protagonisti della storia che incarnano questo approccio binario comunità-città. Nel bene e nel male¹, ovviamente.

Oggi le città sono epicentri di tutte le attività antropiche sul Pianeta². Negli anni più recenti abbiamo vissuto con una consapevolezza finalmente accresciuta della rilevanza del vivere sociale all'interno dei contesti urbani: COVID-19 ha trovato il suo epicentro nei sistemi urbani fortemente interconnessi e interrelati, dove la mancanza di adeguato contesto abitativo, di sufficienti sistemi pubblici di sanità e di adeguate infrastrutture urbane ha generato e reso evidenti le principali vulnerabilità del sistema urbano globale³.

Si sono generate disuguaglianze fortemente radicate all'interno del sistema urbano, ma allo stesso tempo le città sono state capaci di rispondere alle condizioni di crisi come motori di rigenerazione economica, centri di innovazione e catalizzatori della trasformazione economica e sociale.

Ciò significa che la città è un sistema fragile ma anche ricco di opportunità – com'è nella sua natura originaria – pertanto, per il conseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, essa deve essere curata affinché le opportunità di sviluppo coerente e compatibile con la sostenibilità economica, sociale, naturale, culturale e gestionale dello sviluppo possano prevalere sulla entropia di un sistema inesorabilmente basato sul decadimento energetico.

L'economista Francesco Rizzo⁴ agli albori degli anni 90 del ventesimo secolo introduce il concetto di entropia culturale economica e sociale negativa (neg-entropia), evidenziando che la forza delle relazioni culturali economiche e sociali possono consentire di appiattire la curva di degradazione dell'energia, combattendo l'inesorabile entropia del sistema.

L'epifania del concetto neg-entropico è il "paesaggio" – anche urbano –, quello che la Convenzione europea del paesaggio del 2000 definisce

¹ M. CARTA, *Teorie della pianificazione: questioni, paradigmi e progetto*, Palermo, 2003, 5-28.

² M. CARTA, *Futuro. Politiche per un diverso presente*, Soveria Mannelli, 2019, 47-78.

³ M. LAZZARI, "Pandemia Covid19, resilienza e rischio sostenibile: nuove regole di convivenza tra natura e uomo nell'Antropocene", In A. Pellettieri (Ed.), *Impareremo il futuro tra ucronie e utopie. Il virus del 2020*, Lagonegro, 2020, 47-54.

⁴ F. RIZZO, *Economia del patrimonio architettonico ambientale*, Milano, 1989, 30.

come esito dell'interazione positiva e creativa tra uomo e natura e la sostenibilità delle città e delle comunità passa proprio da una eufonica armonia tra città, comunità e natura⁵.

Il Dipartimento degli affari economici e sociali delle Nazioni Unite ci ricorda tuttavia che è fondamentale riuscire a misurare opportunamente questa qualità al fine di controllare e progettare l'incremento della qualità degli spazi e della loro capacità di inclusione, resilienza e sostenibilità.

Se inquadrriamo la rigenerazione urbana contemporanea in un contesto evolutivo e dinamico ampio quanto la storia della città, essa – oggi – va oltre la semplice riqualificazione fisica degli edifici o la riorganizzazione funzionale delle aree urbane. Essa si configura come un processo complesso, multidimensionale e adattivo che mira a generare miglioramenti durevoli nella qualità della vita urbana⁶.

Una funzione, tra le altre, distingue la città contemporanea e post-industriale dalla città nella sua evoluzione millenaria: la mobilità.

In questa prospettiva, i nodi di mobilità – come stazioni ferroviarie urbane e fermate metropolitane – non rappresentano soltanto luoghi di transito, ma potenziali catalizzatori di innovazione e coesione sociale.

L'evoluzione delle politiche urbane ha introdotto negli ultimi anni un approccio più integrato, che riconosce l'interdipendenza tra qualità dello spazio pubblico, accessibilità multimodale ed efficienza energetica⁷ ed è rintracciabile tra i principali autori che la presenza di servizi di trasporto pubblico ben connessi, se accompagnata da interventi di efficientamento energetico sugli edifici e nell'illuminazione urbana, può favorire una riduzione significativa delle emissioni climalteranti e una riqualificazione socio-spaziale sostenibile⁸.

In particolare, nelle aree urbane caratterizzate da alta densità abitativa e una rete consolidata di funzioni urbane, il miglioramento della qualità pedonale, la diversificazione funzionale e l'efficienza energetica concorrono a creare contesti più vivibili, sicuri e attrattivi⁹. Questa sinergia è

⁵ D. RONSIVALLE, *Luoghi, territori, paesaggi. Intelligenze collettive per la pianificazione del Neoantropocene*, Milano, 2018, 27-36.

⁶ D. RONSIVALLE, "Generare paesaggi, generare comunità. Progettisti e architetture del welfare urbano contemporaneo nei territori interni della Sicilia", in *Archalp*, 2023, 40-49.

⁷ P. SILVA, "Tactical urbanism: Towards an evolutionary planning approach", in *Environment and Planning B: Planning and Design*, 2016, 1040-1051.

⁸ M. CARTA, *Romanzo urbanistico: Storie dalle città del mondo*, Palermo, 2024, 13-32.

⁹ J. GEHL, *Cities for People*, Washington D.C., 2010, 61-104.

particolarmente evidente in interventi che adottano strumenti incrementali come il Tactical Urbanism o approcci partecipativi come i Living Lab, capaci di attivare processi di co-progettazione e governance condivisa¹⁰.

2. *Contesto scientifico*

2.1. *Dalla resilienza urbana alla qualità dello spazio pubblico*

Le crisi economiche, sociodemografiche e ambientali che caratterizzano l'Antropocene hanno reso evidente la vulnerabilità delle strutture urbane contemporanee¹¹. In questo scenario, la resilienza urbana è emersa come paradigma interpretativo e operativo, orientato non solo alla capacità di assorbire shock, ma anche di trasformare le crisi in opportunità di rigenerazione.

Il Tactical Urbanism (TU) rappresenta uno degli strumenti più diffusi per migliorare rapidamente e a basso costo la qualità dello spazio pubblico¹². Attraverso interventi temporanei e sperimentali, TU consente di testare soluzioni progettuali e generare consenso pubblico prima di eventuali trasformazioni permanenti. In parallelo, pratiche come il Guerrilla Gardening introducono una dimensione di appropriazione comunitaria dello spazio urbano, ponendo l'accento su ecologia, autogestione e diritto alla città¹³.

L'integrazione di questi approcci con strategie di efficientamento energetico e pianificazione della mobilità può amplificare l'impatto positivo degli interventi. Ad esempio, e molto semplicemente, l'adozione di sistemi di illuminazione a LED alimentati da fonti rinnovabili negli spazi pedonali adiacenti ai nodi di trasporto contribuisce sia alla sicurezza percepita sia alla riduzione delle emissioni di CO₂.

¹⁰ M. LYDON M. & A. GARCIA, *Tactical Urbanism*, Washington D.C., 2015, 89-172.

¹¹ P.H. VERBURG, "The Anthropocene and the challenge of global land use change", in *Global Environmental Change*, 2016, 39, 1-3; E. MORIN, in *Changeons de voie*, Paris, 2020, 10-15.

¹² P. SILVA, *ibidem*.

¹³ R. REYNOLDS, *On Guerrilla Gardening: A Handbook for Gardening without Boundaries*, New York, 2008, 13-26; H. LEFEBVRE, *Spazio e politica. Il diritto alla città II*, Verona, 2018, 121.

2.2. *Modelli di pianificazione integrata trasporto–città*

Il paradigma del **Transit-Oriented Development** (TOD) propone la concentrazione di funzioni urbane e residenziali entro un raggio pedonale dai nodi di trasporto pubblico, con un'elevata densità, mix funzionale e un disegno urbano favorevole alla mobilità attiva¹⁴. Studi recenti hanno dimostrato che l'applicazione di TOD in contesti europei richiede un'attenzione particolare alla qualità dello spazio pubblico e alla diversità sociale¹⁵.

Questo approccio, via via integrato e potenziato nelle riflessioni teoriche e nell'applicazione dei modelli spaziali e di trasporto, è la base del modello strategico proposto dal **Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile** (MOST) e che integra tre componenti:

Infrastruttura di mobilità: rete multimodale efficiente e connessa.

Servizio di mobilità: offerta accessibile, affidabile e inclusiva.

Spazio pubblico: progettazione orientata alla qualità, sicurezza e attrattività.

L'uso del **Living Lab** come “motore strategico” consente di coinvolgere cittadini, amministrazioni, imprese e università in processi di co-creazione, garantendo continuità e adattabilità delle strategie.

3. *Il quadro strategico proposto e il caso studio della Stazione Palazzo Reale–Orleans*

Rimanendo all'interno del quadro teorico presentato sopra, il gruppo di ricerca del MOST presso il Dipartimento di Architettura coordinato da chi scrive, con Joao Igreja, Ignazio Vinci, Valeria Scavone, Barbara Lino, Salvatore Di Dio e Benedetto Inzerillo, ha sviluppato un modello strategico di alto livello (High-level design model) per la pianificazione coerente delle infrastrutture urbane, dei servizi e degli spazi all'interno di una prospettiva di mobilità intelligente, con una fase applicativa nella

¹⁴ P. CALTHORPE, *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Pp. Princeton, 1993, 104-107.

¹⁵ L. BERTOLINI, “Spatial development patterns and public transport: The application of an analytical model in the Netherlands”, in *Planning Practice and Research*, 1999, 199–210; R. CERVERO, & C. SULLIVAN, “Green TODs: Marrying transit-oriented development and green urbanism”, in *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 2011, 18(3), 210–218.

forma di proposta progettuale nell'intorno della stazione ferroviaria urbana Palazzo Reale – Orleans.

Il modello si basa non solo sull'importanza crescente delle strategie di rigenerazione urbana che coinvolgono i nodi di mobilità, ma soprattutto sul passaggio da un approccio centrato sul trasporto a uno centrato sul cittadino, come sottolineato anche nelle Linee guida dell'Unione Europea per lo sviluppo e l'attuazione dei Piani di Mobilità Urbana Sostenibile (PUMS). Allo stesso tempo, il modello proposto abbraccia la complessità intrinseca della relazione tra governance urbana, trasformazione spaziale e mobilità sostenibile (vedi Figura 1).

Per affrontare un sistema così complesso, il modello inizia sottolineando due principali fattori di input. Da un lato, l'identificazione dei fattori materiali e immateriali che fungono da poli di *switching* tra nodi e reti urbane (non solo in termini di mobilità), tra luoghi radicati (centri storici, spazi identitari, ecc.) e i flussi che li attraggono in sistemi relazionali che reinterpretano continuamente il significato di termini come produzione, consumo, logistica, identità locali, vocazioni territoriali o *branding*. Dall'altro lato, l'identificazione degli elementi spaziali della dimensione urbana delle strategie. Ciò significa avere una visione di sviluppo che non considera i sistemi urbani semplicemente come superfici su cui vengono proiettate le scelte di mobilità, ma che vede il sistema di mobilità come un generatore di opportunità di rigenerazione urbana.

Sulla base di questi fattori di input, emerge la necessità di stabilire un motore strategico in grado di abbracciare una sinergia di strategie di sviluppo in corso, progetti e iniziative di trasformazione, sia pubbliche che private, focalizzando diverse aree di interesse a più scale. Per questo motivo, il modello strategico proposto per governare i sistemi città-mobilità incoraggia l'uso dell'architettura a quadrupla elica del Living Lab (istituzioni, ricerca, impresa, società).

Questo approccio ha il potenziale di riunire diverse prospettive grazie al coinvolgimento di gruppi flessibili di stakeholder che possono essere raggiunti attraverso la costruzione di accordi tra attori istituzionali e socioeconomici, nonché attraverso la promozione di coalizioni attive – sia locali, nazionali che internazionali – tra città e territori, nodi e reti, aggregazioni e sistemi.

I *Living Labs*¹⁶ si rivelano una risorsa importante per affrontare la

¹⁶ H. BULKELEY, K. MCCORMICK, L. MAI, S. MARVIN, & Y. VOYTENKO PALGAN, *Urban*

complessità intrinseca al sistema e per essere in grado di raggiungere uno sviluppo multidimensionale. Questo perché non solo adottano gli strumenti valutativi del Ciclo di Gestione della Transizione, ma possono anche essere compresi come un processo di co-creazione attivato da un ecosistema relazionale che, con l'aiuto delle tecnologie ICT, può essere applicato in contesti istituzionali e comunitari urbani. Questo è di fondamentale importanza poiché una governance strategica efficace del cambiamento urbano dovrebbe intercettare dimensioni come accessibilità, sviluppo, qualità e connettività in termini di redistribuzione dei flussi, riequilibrio delle polarizzazioni urbane, aumento del potere dei sistemi attraverso operazioni basate sui distretti, cattura di risorse e vocazioni, e potenziamento delle azioni e specializzazioni del sistema.

Di fronte a tale multidimensionalità, per guidare lo sviluppo strategico di un processo di pianificazione coerente, il modello stabilisce tre principali aree di interesse su cui dovrebbero essere elaborate strategie specifiche interconnesse a più livelli. In primo luogo, il sistema infrastrutturale che supporta diverse modalità di trasporto, il quale richiederà strategie di connessione mirate a sostenere l'accessibilità urbana. In secondo luogo, il servizio di mobilità, che include aspetti di domanda e offerta (comportamento degli utenti), che si baserà su strategie di sistema mirate ad estendere le funzioni organizzative e promozionali dei sistemi urbani. In terzo luogo, lo spazio pubblico in cui si svolgono queste attività e dove il sistema di trasporto prende forma, che può essere affrontato con strategie locali per lo spazio pubblico mirate a migliorare la qualità dello spazio pubblico, orientate verso una città senza auto in cui l'eliminazione quasi totale delle auto garantisce il miglioramento della qualità urbana.

Un altro aspetto chiave del modello che cammina di pari passo con la definizione del motore strategico riguarda la valutazione quali-quantitativa del contesto. La verifica dell'analisi di desiderabilità/qualità—che costituisce l'applicazione della ricerca di questo articolo—può avvenire in diversi momenti, tra cui “ex-ante”, “in itinere” e “ex-post”. Da un lato, questo è pensato per aiutare la definizione del motore strategico e, dall'altro, per fornire una base scientifica per il Living Lab, nonché per aiutare le attività di monitoraggio.

A sua volta, l'analisi si basa su due caratteristiche principali: 1) un pro-

filo sociodemografico e spaziale del nodo; e ii) la valutazione della qualità delle strade attorno al nodo.

Per quanto riguarda il primo, vengono utilizzati dati statistici e geo-spaziali per caratterizzare l'area. Ciò include aspetti come educazione, occupazione o abitudini di mobilità, e distribuzione spaziale delle funzioni e servizi urbani chiave.

Per quanto riguarda la valutazione delle strade, sono state utilizzate due categorie guida: a) sicurezza e comfort; e b) qualità del paesaggio urbano. Nella prima categoria, sono stati selezionati elementi che corrispondono a parametri oggettivamente misurabili, ampiamente considerati in altri lavori. Nella seconda categoria sono stati identificati indicatori meno tangibili e più qualitativi. Questi indicatori rappresentano un insieme di informazioni relative ai temi della gradevolezza e dell'interesse degli utenti della città a trascorrere tempo in quel luogo specifico. Questi aspetti, insieme al profilo sociodemografico, consentono di ottenere un'analisi più completa dello spazio pubblico e delle esigenze e esperienze specifiche dei diversi gruppi di utenti. Inoltre, il modello contiene una prima indicazione di tutti i parametri necessari, i metodi di calcolo, le fonti di dati e gli esempi trovati nella letteratura.

La parte finale del modello riguarda l'implementazione di azioni chiave con potenziali impatti su caratteristiche specifiche dell'intorno delle stazioni. Da un punto di vista progettuale, sono stati definiti quattro temi principali, strettamente legati agli obiettivi principali del progetto di valorizzazione dello spazio pubblico desiderabile. Lo stile strategico dell'approccio assicura che ciascun principio guida (cioè, ciascun obiettivo di sviluppo) definisca un insieme di potenziali elementi di design che vanno dalle tattiche urbane a breve termine a interventi strutturali su scala maggiore.

3.1. *Alcuni spunti per la riprogettazione dell'intorno della Stazione Palazzo Reale–Orleans*

La stazione **Palazzo Reale–Orleans** si colloca in un'area ad alta valenza storico-monumentale, in prossimità dell'Università degli Studi di Palermo e di un importante asse di collegamento urbano. L'analisi qualitativa e quantitativa condotta nell'ambito del progetto MOST evidenzia un mix funzionale rilevante, ma anche criticità legate alla continuità e qualità

della rete pedonale, con tratti caratterizzati da scarsa manutenzione e ridotta accessibilità universale.

La presenza della stazione come nodo intermodale (ferrovia, autobus urbani, mobilità dolce) offre opportunità per integrare strategie di rigenerazione fisica e sociale, come la creazione di spazi pubblici ombreggiati, aree verdi e percorsi sicuri verso poli attrattori. L'efficientamento energetico degli spazi limitrofi, ad esempio attraverso riqualificazione degli edifici universitari e illuminazione pubblica sostenibile, potrebbe rafforzare la percezione di sicurezza e comfort.

Il caso di sperimentazione proposto, quindi, pur nella sua semplicità e nella linearità delle proposte avanzate dal gruppo di lavoro, rappresenta plasticamente – nello spazio – la necessità di convergenza tra soggetti di natura diversa e con approcci differenti, impegnati in una sperimentazione *corpore vivi*.

Solo attraverso un interesse e un impegno diretto di Gruppo FS, infatti, è stato possibile affrontare la situazione della stazione come “patologica” rispetto alla necessità di migliorare la qualità della vita dei viaggiatori. Nello stesso momento, grazie all'attenzione del gruppo di ricerca universitario sono state avanzate specifiche proposte che rientrano nella progettazione del nodo Palazzo Reale – Orleans e degli spazi urbani che si trovano nell'immediato intorno (campus universitario, ospedale pediatrico, musei e sedi del governo regionale). L'interazione con le comunità dei viaggiatori ha quindi aperto un canale di comunicazione nuovo, non centrato sulla loro mera attitudine alla mobilità ma al fatto stesso di essere persone. La presenza – ancora da testare al momento della stesura di questo articolo – di proprietà immobiliari ex industriali da coinvolgere nella rigenerazione dell'area industriale a est della stazione apre nuove rotte di integrazione urbana tra luoghi della mobilità e centro storico.

In sintesi, i quattro protagonisti della quadrupla elica sono pienamente coinvolti e hanno uno spazio pronto per il loro coinvolgimento nel contesto progettuale.

L'approccio progettuale tattico proposto è quindi la scintilla della trasformazione che sarà oggetto di future attività congiunte. Esso, come visibile nelle immagini seguenti, mira a mostrare uno scenario differente, una condizione che scardina l'attuale stato delle cose per avviare le ipotesi progettuali proposte. Come è possibile leggere negli elaborati della proposta sinteticamente riportati nelle figure 2 e 3, l'obiettivo della vivibilità

all'interno degli spazi chiusi della stazione si raggiunge principalmente attraverso la riconnessione tra le parti urbane. Un nuovo spazio di accesso al campus universitario e a Villa d'Orleans si apre a ovest della stazione, e un nuovo percorso pedonale fiancheggia il corso Re Ruggero consentendo di connettere la porta Montalto a sud – parzialmente oscurata da una cabina elettrica da rimuovere – con piazza della Pinta a nord. Il nuovo protagonista nella fase di evoluzione del progetto dovrà essere la ex fabbrica Pensabene che viene immaginata come luogo per consolidare le funzioni urbane di contesto e rendere appetibile il nuovo percorso pedonale.

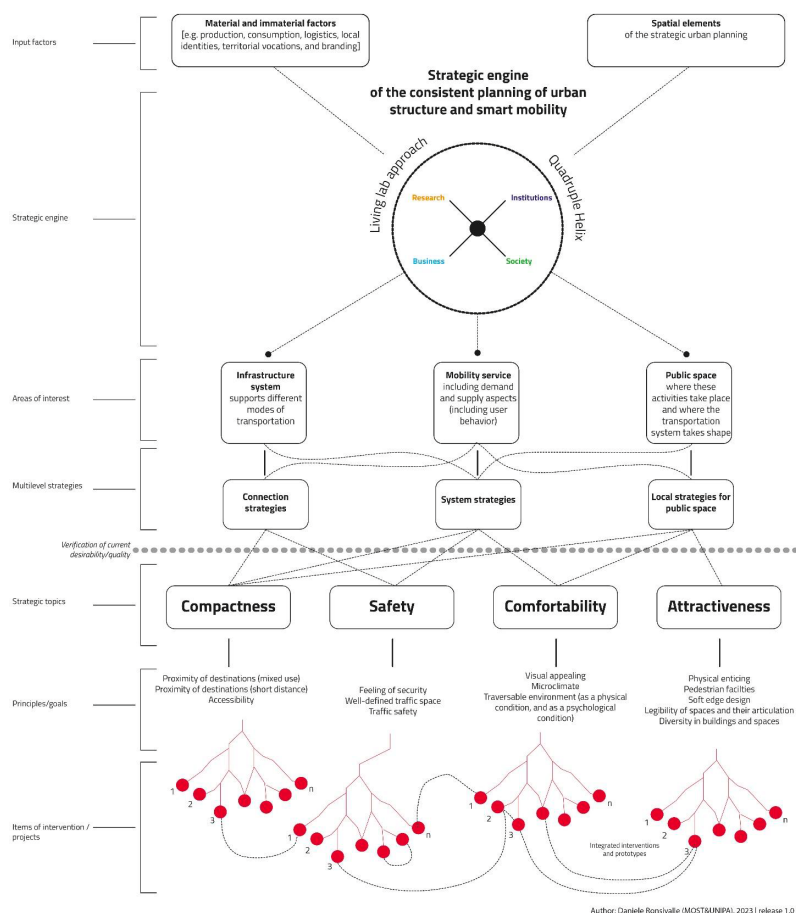


Figura 1. Illustrazione del complesso Sistema di relazioni che il gruppo di ricerca del MOST ha elaborato per la realizzazione di un approccio coerente alla pianificazione spaziale e della mobilità (elab. dell'Autore)

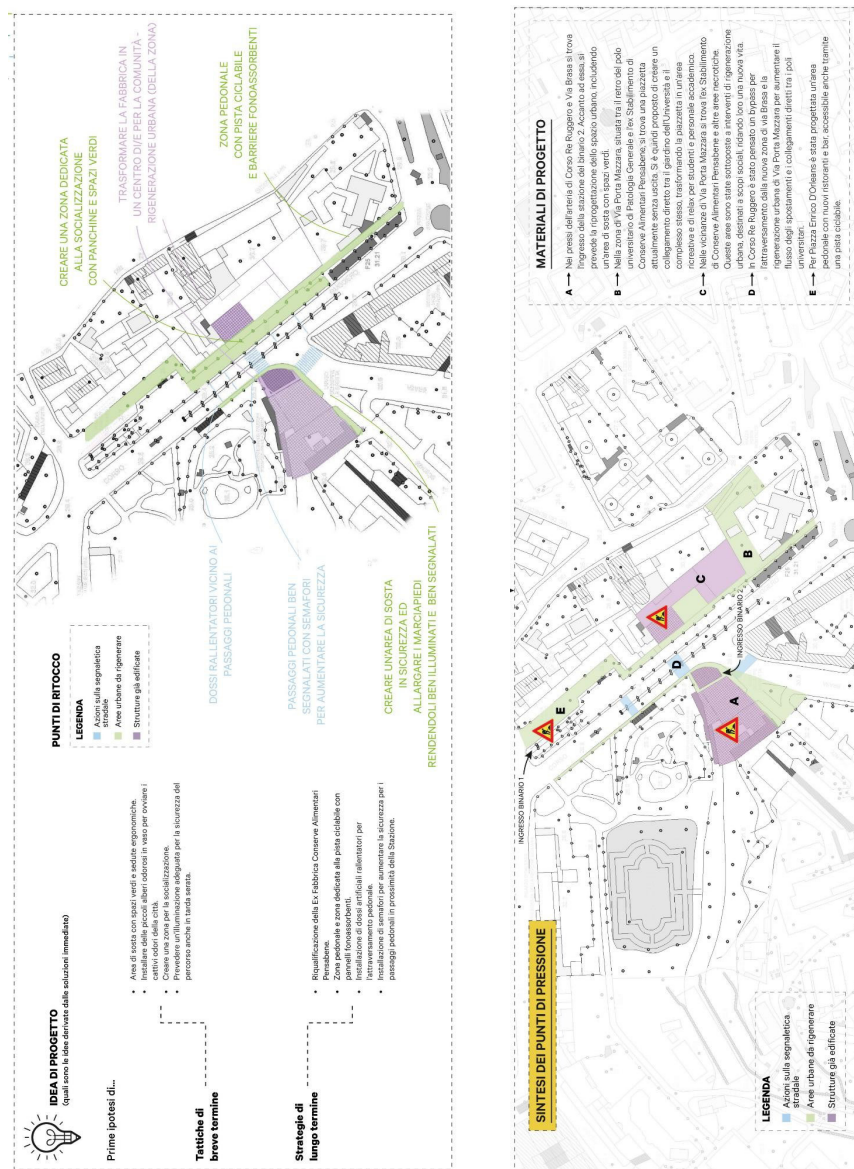


Figura 2. A sinistra, illustrazione delle idee di progetto per l'avvio della sperimentazione progettuale intorno all'area della stazione ferroviaria di Palermo Palazzo Reale – Orleans. A destra, illustrazione dei “punti di pressione” individuati per l'avvio della sperimentazione progettuale intorno all'area della stazione ferroviaria di Palermo Palazzo Reale – Orleans (elab. dell'Autore con Accardi, Benedetti, Giambruno, Pizzimenti)



Figura 3. Un approccio progettuale tattico per l'intorno della stazione ferroviaria Palermo Palazzo Reale Orleans (elab. dell'Autore con Accardi, Benedetti, Giambruno, Pizzimenti)

4. Conclusioni

Il modello di pianificazione strategica proposto mira a stabilire una connessione scientifica tra questioni infrastrutturali, servizi di mobilità e design urbano. Sebbene siano stati fatti diversi sforzi in questo senso, si pensi ad esempio ai molteplici paradigmi e soluzioni di pianificazione emersi per promuovere la convergenza tra città e mobilità, un'integrazione più efficace del trasporto pubblico e dell'uso del suolo è sempre più necessaria. Dietro lo sviluppo del modello si trova l'obiettivo di affrontare la crescita urbana, lo sviluppo delle reti di trasporto e la necessità di riprogettare l'ambiente costruito per adattarsi ai sistemi di mobilità esistenti.

Lo schema di pianificazione strategica proposto non sostiene soluzioni predeterminate o un approccio universale. Al contrario, esso guida il design di possibili interventi basati su un'analisi sistematica del contesto e attraverso le lenti di quattro principi strategici principali (compattezza, sicurezza, comfort e attrattività). Inoltre, per affrontare la complessità del sistema città-mobilità, il modello comprende due elementi chiave. Uno

che promuove soluzioni integrabili basate su una governance orizzontale a più livelli, come i living lab, e l'altro che valuta le condizioni tangibili e non tangibili del nodo di mobilità. In questo articolo ci siamo concentrati su quest'ultimo e abbiamo illustrato, utilizzando un'applicazione sperimentale, il potenziale analitico del modello per migliorare la qualità dello spazio pubblico.

Di conseguenza, il modello di pianificazione strategica presentato offre una caratteristica di ricorsività tipica dei modelli di "living lab"¹⁷. Pertanto, le analisi condotte e presentate in questo lavoro sono necessariamente dinamiche, adattive e fortemente orientate alle politiche. In alcuni casi, come descritto nei paragrafi precedenti, le analisi del contesto urbano contengono indicazioni politiche implicite che saranno sottoposte agli stakeholder coinvolti nelle azioni di pianificazione della mobilità sostenibile.

Il caso studio e il luogo della sperimentazione presentano tutti gli elementi propri delle domande di ricerca – e di progetto – che sono alla base dell'esperimento: un luogo progettato puramente per il transito di passeggeri può diventare uno spazio urbano in cui il passeggero diventa prima di tutto "cittadino" come richiamato dalle linee guida PUMS. Inoltre, la governance sottesa alla gestione separata e a compartimenti stagni dei luoghi in cui il trasporto avviene, adeguatamente stimolata dal progetto, può essere coinvolta in processi integrati di sperimentazione diretta con lo scopo di affrontare il potenziamento della qualità del servizio di mobilità insieme con la riqualificazione dell'infrastruttura e la gestione sapiente dello spazio pubblico. Quindi, il Centro Nazionale di Mobilità Sostenibile, nei successivi sviluppi della ricerca, mira a focalizzare la questione almeno su due livelli: da una parte l'aggiornamento delle linee guida nazionali per la redazione dei PUMS, dall'altro la concreta opportunità di trasformare tali luoghi soggetti a trasformazioni che rischiano costantemente di essere per nulla coordinate.

Note e riconoscimenti

Questa ricerca è supportata da European Union – NextGenerationEU – National Sustainable Mobility Center CN00000023, Italian Ministry of University and Research Decree n. 1033— 17/06/2022, Spoke 09, CUP B73C22000760001

¹⁷ M. HODSON, E. JAMES, & G. SCHLIWA, *Putting Urban Experiments into context. Integrating urban living labs and city-regional priorities*, in *Urban Living Labs*, London, 2018, 37–51.

Abstract

Negli ultimi decenni, la crescente urgenza di coniugare sostenibilità, qualità dello spazio urbano ed efficienza nell'uso dello spazio urbano ha posto le città di fronte a nuove sfide di pianificazione. L'integrazione tra infrastrutture di mobilità, rigenerazione urbana e politiche di efficientamento energetico rappresenta oggi una strategia centrale per promuovere città più accessibili, inclusive e resilienti. Questo contributo propone una lettura integrata di approcci e modelli che, dalla teoria della resilienza urbana alla pratica del Tactical Urbanism, fino ai protocolli c.d. Living Lab, permettono di sviluppare interventi di qualità negli spazi pubblici connessi a nodi di trasporto. La trattazione si articola in quattro sezioni: un'introduzione al quadro concettuale, una sintesi del contesto scientifico di riferimento, la proposta di un modello di governance integrata tra rigenerazione urbana e mobilità e la presentazione del caso studio localizzato a Palermo nell'area della stazione ferroviaria Palazzo Reale–Orleans, infine le conclusioni fin qui estratte dallo studio condotto. L'analisi dimostra come nodi di mobilità e aree residenziali ad alta densità, se trattati come spazi urbani integrati e non meri luoghi di transito, possano costituire catalizzatori di rigenerazione e innovazione urbana.

Urban regeneration and mobility hubs: integrated strategies
for the quality of public space. Theoretical analysis and applications

In recent decades, the increasing urgency to combine sustainability, quality of urban space, and efficiency in the use of urban space has posed new planning challenges for cities. The integration of mobility infrastructure, urban regeneration, and energy efficiency policies today represents a central strategy for promoting more accessible, inclusive, and resilient cities. This contribution proposes an integrated reading of approaches and models that, from the theory of urban resilience to the practice of Tactical Urbanism, including the so-called Living Lab protocols, enable the development of quality interventions in public spaces connected to transport nodes. The paper is structured into four sections: an introduction to the conceptual framework, a summary of the relevant scientific context, the proposal of a model of integrated governance

between urban regeneration and mobility, and the presentation of a case study located in Palermo in the area of the Palazzo Reale–Orleans railway station. Finally, the conclusions drawn from the conducted study are presented. The analysis demonstrates how mobility nodes and high-density residential areas, when treated as integrated urban spaces rather than mere transit points, can serve as catalysts for urban regeneration and innovation.