

**ABITARE L'ITALIA
TERRITORI, ECONOMIE, DISEGUAGLIANZE**



XIV CONFERENZA SIU - 24/25/26 MARZO 2011

*La Greca P., Martinico F.,
Barbarossa L.*

**Nuova accessibilità per la città
contemporanea: una linea strategica
per la revisione del PRG di Catania**

www.planum.net
ISSN 1723-0993

Nuova accessibilità per la città contemporanea: una linea strategica per la revisione del PRG di Catania

di Paolo La Greca, Francesco Martinico, Luca Barbarossa, Dipartimento di Architettura, Università di Catania

1. Mobilità e nuove accessibilità

La continua evoluzione del processo di metropolizzazione degli ultimi decenni, sta cambiando radicalmente la struttura degli insediamenti urbani e con essi la natura delle patologie e dei problemi che caratterizzano la città contemporanea. Tra questi, è centrale un adeguato sistema di trasporto ed un adeguato livello di accessibilità ai differenti ambiti metropolitani poiché esso è parte del diritto alla cittadinanza. Non si può ridurre la mobilità dei cittadini senza conseguenze sociali che implicano segregazione e marginalità (Secchi, 2009). Eppure la mobilità, in particolare in Italia, è di certo un aspetto irrisolto per il quale si rendono necessari interventi prioritari, orientati a superare, almeno in parte, “l’anomalia genetica” (Campos Venuti, 1999), che ha caratterizzato la crescita della gran parte delle città. In molti casi i sistemi di trasporto su ferro, sono stati del tutto accantonati, se non rigettati a favore del trasporto privato su gomma.

Nonostante la rilevanza del problema e l’attualità del dibattito disciplinare che ha individuato diverse modalità di intervento di notevole efficacia, con soluzioni originali e valide applicazioni in diversi contesti europei, la prassi urbanistica in Italia stenta ancora a trovare strumenti e metodi per il progetto e l’attuazione di interventi integrati, incentrati sulla piena congruenza tra strategie di trasporto pubblico di massa e scelte localizzative.

La diversità degli attori coinvolti nei processi di pianificazione e gestione delle reti di trasporto, la carenza normativa e l’assenza di strumenti di pianificazione integrata, la differenza fra scala di progetto, tempi di realizzazione, modalità di accesso a finanziamenti e programmazione delle opere, rendono estremamente complesso ogni tentativo di integrazione tra le scelte urbanistiche e quelle di mobilità. Raramente si va oltre a consumate retoriche che si traducono in dichiarazioni di buoni propositi, spesso del tutto disancorate dai contesti.

Il risultato è una sempre più marcata carenza di sistemi efficienti per il trasporto pubblico di massa che continua ad affliggere molte città italiane i cui sistemi di trasporto, basati quasi esclusivamente sulla mobilità privata, hanno innescato livelli di congestione ormai insostenibili.

Uno sguardo sulla città contemporanea, volto ad una lettura orientata alle possibili trasformazioni dello spazio fisico, impone una visione sui temi dell’accessibilità e delle scelte localizzative finalizzata ad orientare le scelte in base a nuovi criteri di accessibilità che prevedano, principalmente, il ricorso a modalità di trasporto collettivo, integrate con sistemi di mobilità non motorizzata. In definitiva è necessario prefigurare un sistema urbano *transit oriented*, cioè strutturato in funzione del trasporto collettivo e del livello di accessibilità ad esso correlato.

Il progetto della mobilità che rappresenta il fattore decisivo per risolvere i problemi della città contemporanea (Campos Venuti, 2010), va affrontato per mezzo di scelte strutturali atte a contrastare i modelli, basati sul trasporto privato su gomma, che sembrano essere intrinsecamente incompatibili con il funzionamento della città contemporanea. Modelli che, oltre ad aver progressivamente perso la loro efficacia, sono all’origine di costi sociali ed ambientali molto elevati (Viale, 2007).

Alcuni recenti lavori, ampiamente diffusi, hanno individuato nelle politiche integrate trasporti- uso del suolo e nel ricorso a sistemi di trasporto collettivo le azioni e gli strumenti validi per il

miglioramento dell'accessibilità e l'incremento nell'utilizzo di sistemi di mobilità non motorizzata (Kenworthy, 2009). Inoltre, un ruolo cruciale per limitare l'uso dell'auto privata, riducendo la necessità e le distanze di spostamento e promuovendo il passaggio a modalità di trasporto più sostenibili, è assegnato all'individuazione di direttrici di trasporto collettivo. Attorno a queste è da attuare un disegno urbano integrato con il sistema di trasporto in sede propria, assieme alla rimodulazione delle densità e del mix funzionale in relazione alle distanze dai nodi di accesso al sistema di trasporto (La Greca et alii, 2009).

Gli strumenti urbanistici, sia di scala urbana che territoriale, possono introdurre elementi di previsione orientati all'integrazione tra usi del suolo e trasporti urbani, attraverso l'individuazione di criteri progettuali che facciano evolvere la staticità degli usi del suolo verso le dinamiche dei flussi e degli spazi della mobilità. L'obiettivo è quello di creare nuove polarità urbane strutturate intorno ai nodi del sistema del trasporto pubblico, caratterizzate da mix funzionale, elevata dotazione di aree verdi, spazi pedonali e servizi.

Questi concetti alludono, evidentemente, alle teorie di *Transit Oriented Development (TOD)*¹, che sono basate sulla volontà di concentrare i nuovi insediamenti lungo le direttrici di forza del trasporto collettivo, riconoscendo nei nodi delle linee di trasporto le nuove polarità del sistema urbano caratterizzato da un modello incentrato sull'integrazione tra usi del suolo e sistemi di trasporto di massa (Facchinetti, 2007).

Il *TOD* implica la necessità di individuare metodologie di pianificazione che integrino totalmente politiche urbane e di mobilità, con l'obiettivo prioritario di contrastare il modello urbano prevalente della città monofunzionale a bassa densità e la conseguente dipendenza dal mezzo di trasporto privato (TCRP Report, 2004).

Un campo di sperimentazione di pratiche di pianificazione integrata tra mobilità e trasformazioni urbane, si può riscontrare nei nuovi quartieri residenziali, edificati a partire dai primi anni novanta, in alcune realtà del nord Europa. A differenza delle estese periferie anonime degli anni '60 e '70, i nuovi quartieri periferici delle città europee di grandi e medie dimensioni, perseguono obiettivi ambiziosi di sostenibilità tra i quali che l'abbattimento di emissioni di oltre il 50% rispetto agli insediamenti del passato. È un nuovo concetto di periferia residenziale pianificata in base a criteri di sostenibilità ambientale, economica e sociale, in cui le scelte di mobilità rivestono un ruolo di primo piano.

Tra i tanti casi esemplari, si ricorda il caso di Friburgo², e dei suoi quartieri residenziali sostenibili di *Vauban* e *Reisfeld*, dimensionati per accogliere rispettivamente 5000 e 8000 abitanti e strutturati intorno ad un sistema di trasporto collettivo in sede propria, che garantisce elevati livelli di accessibilità, cui si affianca una fitta rete di percorsi ciclabili e pedonali, che contribuisce ad aumentare l'offerta di trasporto orientata alla sostenibilità.

Il caso di *Hammarby*, quartiere periferico di Stoccolma, è un'altra rilevante esperienza di insediamento sostenibile. Il quartiere, dimensionato per 26.000 abitanti distribuiti in 11.000 unità abitative in gran parte già realizzate, è stato costruito insieme ad una nuova linea di metropolitana leggera ad esso dedicata. Anche in questo caso la riduzione delle emissioni del 50% rispetto ai quartieri residenziali esistenti viene attuata per mezzo di una precisa

¹ Fra tutti Carltorpe (1993) definisce il TOD come un' area urbanizzata caratterizzata da elevata densità e mix funzionale che si sviluppa, per una distanza di circa 600 mt intorno ai nodi del trasporto pubblico, prevedendo residenze, uffici, commercio, spazi pubblici, il tutto connesso da aree pedonali e piste ciclabili. Un ambiente in cui l'uso del trasporto collettivo, sia per i residenti che per i fruitori in genere, è di gran lunga conveniente rispetto all'uso del mezzo privato. Più in generale, le politiche di integrazione trasporti-uso del suolo, indicate come TOD, hanno in comune una serie di elementi come: mix funzionale; densità insediativa elevata in prossimità dei nodi del trasporto pubblico; presenza di aree pedonali e percorsi ciclopedonali di accesso al nodo di trasporto; spazi pubblici e attrezzature di interesse collettivo in prossimità del nodo di trasporto (Cervero et alii, 2002).

² La città di Friburgo, già dai primi anni '90 ha sposato un progetto di sviluppo orientato alla sostenibilità e alla salvaguardia dell'ambiente, divenendo una fra le prime città sostenibili del mondo. Una recente visita a Friburgo (La Greca e Martinico primavera 2010, nell'ambito del programma GRaBS), ha consentito di verificare che le scelte in favore della mobilità sostenibile hanno portato all'incremento della rete ciclabile dai 29 km del 1970 a più di 500 km nel 2010. Al tempo stesso la ripartizione modale degli spostamenti nel ventennio 1982-2002 ha registrato notevoli variazioni in favore dei sistemi di trasporto pubblico (dall'11% al 18%) della bicicletta (dal 15% al 28%) a scapito del mezzo di trasporto privato (dal 39% al 30%). L'intera città conta un tasso di motorizzazione tra i più bassi d'Europa (35 veicoli/100 abitanti) che nei due quartieri sostenibili di Reisfeld e Vauban si riduce ulteriormente (rispettivamente 28,5 e 16 veicoli/100 abitanti). Per approfondire: Cfr. www.freiburg.de.

politica di trasporto centrata sul mezzo pubblico. Il quartiere, progettato con l'intento di ottenere l'80% degli spostamenti sistematici con mezzi pubblici o con mezzi non motorizzati, è dotato di una fitta rete di piste ciclabili, nonché di un servizio di *car pooling* per i residenti.



Fig.1 - Hammarby, Stoccolma e Vauban, Friburgo. I sistemi di trasporto su ferro come elementi strutturanti dell'insediamento (foto degli autori)

2. Progetti infrastrutturali e strategie per la revisione del PRGC

Una riflessione condotta sui temi fin qui brevemente delineati, ed in particolare su alcuni aspetti che attengono alla necessità di integrazione tra politiche di mobilità e scelte localizzative, appare particolarmente fertile riferendola alla città di Catania, anche considerando le difficili condizioni al contorno che caratterizzano questo contesto. Tale riflessione è ancor più rilevante in quanto scaturisce da un prassi in corso, alimentata dagli studi condotti a margine della redazione del piano regolatore generale³ della città, ed è posta alla base delle scelte strategiche del progetto di piano.

La condizione di crisi del sistema urbano catanese si caratterizza per le gravi carenze del sistema della mobilità e per un'eccessiva concentrazione di volumetrie edilizie nei tessuti dell'espansione della seconda metà del novecento, con conseguente carenza di spazi pubblici e di aree destinate ad attrezzature e servizi. Il risultato, in termini di congestione veicolare, emissioni, carenza di standard qualitativi e ambientali, fanno di Catania un contesto metropolitano fra i meno sostenibili d'Europa⁴. La città, cresciuta per decenni con densità abnormi e in assenza di un'adeguata rete viaria, si trova a sopportare gli effetti in termini di congestione di traffico veicolare⁵, ingigantiti dalla totale mancanza di sistemi di trasporto collettivo efficienti. Sono queste dei macrofenomeni negativi che caratterizzano in modo diffuso e generalizzato l'intero spazio urbano.

La mobilità rappresenta uno dei nodi centrali da risolvere per il miglioramento dell'assetto urbano catanese oltre che per contribuire alla mitigazione e all'adattamento al cambiamento climatico in ambito urbano.⁶

Dunque, se da un canto è necessario risolvere alcuni nodi critici della rete stradale, dall'altro

³ L'amministrazione comunale del Sindaco Sen. Raffaele Stancanelli, ha avviato la fase conclusiva della revisione del PRG, guidata dal vice Sindaco ed Assessore all'Urbanistica Prof. Luigi Arcidiacono, affidandola al neo ri-costituito Ufficio del Piano, diretto dall'Arch. Rosanna Pelleriti, stipulando una convenzione con il Dipartimento di Architettura dell'Università (responsabile scientifico Prof. Paolo La Greca).

⁴ Ecosistema Urbano 2010, l'annuale ricerca di Legambiente e dell'Istituto di Ricerche Ambiente Italia, sulle città italiane condotta considerando 125 differenti parametri ambientali che vanno dalla mobilità alle politiche energetiche, alla dotazione di verde alla gestione dei rifiuti, già per il secondo anno consecutivo assegna a Catania l'ultimo posto in classifica.

⁵ Il quarto rapporto nazionale sulla mobilità sostenibile redatto da Euromobility considerando le 50 città italiane con popolazione superiore a 100.00 abitanti, classifica Catania al 45 posto, tra le ultime. Tra i dati di maggiore rilievo che interessano la città, il tasso di motorizzazione (70 veicoli ogni 100 abitanti) tra i più elevati di Italia, l'assenza di politiche di car /bike sharing, l'esigua quantità di aree pedonali e aree a traffico limitato.

⁶ Sul tema si segnala lo studio condotto dalla rete europea "Green and Blue Space. Adaptation for Urban Areas and Ecotowns – GRaBS" del quale l'Università di Catania è partner con i suoi Dipartimenti di Architettura ed Ingegneria Civile e Ambientale (Cfr. www.grabs-eu.org).

occorre compiere scelte decise a vantaggio del trasporto pubblico in sede protetta, nonché una seria politica di riqualificazione urbana finalizzata a migliorare la dotazione di verde e di servizi pubblici per l'intera città. Occorre perseguire scelte orientate a una piena integrazione tra politiche per la mobilità e destinazioni urbanistiche, individuando nei sistemi del trasporto pubblico gli elementi che devono svolgere una funzione di orientamento del nuovo assetto localizzativo, soprattutto per quanto riguarda le attività che attraggono i maggiori flussi di utenti.

Su questi aspetti si concentra il processo di revisione del piano regolatore generale che propone come criterio guida per le scelte progettuali, i temi prevalenti sopra individuati.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su ferro, la città si trova oggi in una condizione unica legata alla realizzazione di una linea metropolitana, in parte già attuata e in parte in corso di realizzazione, che, pur se insufficiente a soddisfare la domanda, costituisce un primo collegamento tra la periferia nord-ovest, il centro urbano, la costa e la periferia pubblica a sud, fino all'aeroporto con un percorso complessivo di circa 13 km. Ad essa si aggiunge la realizzazione delle opere di potenziamento della ferrovia costiera che prevedono l'interramento della linea, il raddoppio del binario e la realizzazione di alcune stazioni urbane finalizzate alla creazione di un servizio metropolitano, incidendo in modo sostanziale sulla struttura fisica del fronte marittimo della città⁷.

Sono delle infrastrutture fondamentali per l'intero sistema dei trasporti in ambito metropolitano. Tuttavia, in assenza della dovuta integrazione con le scelte di pianificazione urbana, rischiano di essere attuate come mere protesi tecniche con pesanti impatti visuali determinati dalle indispensabili opere di mitigazione con esiti finali peggiorativi del già malmeso sistema urbano che, per contro, necessita di una ricerca paziente di qualità che fatica a rendersi manifesta pur essendo indifferibile.⁸

Anche il progetto della metropolitana, attuato per stralci, segue uno schema vecchio di oltre tre decenni senza che sia condotta una riflessione indispensabile, ad esempio, sull'architettura e sull'accessibilità delle stazioni e sul loro rapporto con il contesto urbano, del quale dovrebbero essere, come ovunque in Europa, veri nuclei morfogenetici di nuova qualità.

E' indubbio, comunque, che la realizzazione di due importanti tratte su ferro di valenza urbana e metropolitana, costituisca un'occasione unica per la città e per l'intera conurbazione. La dismissione di attrezzature ferroviarie e l'interramento della linea, rendono disponibili suoli di elevato valore strategico (primo tra tutti le pregiate aree del *waterfront*) in cui avviare processi di sperimentazione di soluzioni urbanistiche innovative finalizzate a rifondare con nuove specializzazioni funzionali questi luoghi urbani oggi separati dalla città alla stregua di corpi estranei (Savino, 2009).

Legare queste scelte ferroviarie a quelle urbanistiche in corso è la strategia fondante di una grande operazione di trasformazione che inciderà in modo sostanziale sul futuro assetto urbano della città. Il progetto del piano persegue queste azioni come prioritarie per raggiungere obiettivi di qualità individuando nuove funzioni da concentrare in corrispondenza dei nodi del sistema di trasporto pubblico integrando servizi, commercio e funzioni residenziali con altre specializzazioni funzionali. Le scelte di piano, valutate anche in termini

⁷ Il progetto, promosso da RFI, riguarda 4 km di tratto urbano e 15 km nell'area metropolitana. Sono previsti il raddoppio del binario tra le stazioni esistenti (Centrale, Ognina e Acquicella), la realizzazione di alcune fermate metropolitane, la ristrutturazione e il potenziamento dello scalo merci di Bicocca, la ri-localizzazione degli impianti di manutenzione della stazione Centrale. L'intervento più importante è costituito dall'interramento della linea ferroviaria costiera, inclusa la stazione Centrale. Le opere previste, e in parte in corso di realizzazione, appaiono, tuttavia, poco integrate con i luoghi e del tutto carenti per le sistemazioni urbanistiche degli ambiti di prossimità delle stazioni.

⁸ La proposta progettuale prevede, infatti, che a valle della stazione centrale, ove è pianificato un abbassamento del piano del ferro di circa 7 m, il percorso risalga bruscamente in superficie seguendo l'attuale tracciato in viadotto per poi interrarsi, nuovamente, attraversando "in galleria" tessuti storici tra i più importanti della città. Questa ipotesi, che ripropone desuete strategie urbane tardo-ottocentesche e non prospetta soluzioni tecnico-urbanistiche soddisfacenti, comporta conseguenze di insostenibile impatto sul tessuto storico. Il raddoppio della ferrovia prevede, tra l'altro, la demolizione di alcuni edifici della città tardo settecentesca, interessando, peraltro, un'area di grande interesse archeologico.

di funzioni e volumetrie, sono state pensate, inoltre, in stretta connessione con le proposte che attengono lo spazio pubblico e la mobilità pedonale e ciclabile.

Questa strategia è stata attuata individuando alcuni ambiti del sistema urbano, denominati Aree Strategiche (AS), identificate, prevalentemente, in corrispondenza dei vuoti presenti all'interno e/o ai margini della città consolidata. Le aree strategiche hanno un'elevata potenzialità di trasformazione e qui è possibile intervenire con progetti alla scala urbana finalizzati a riorganizzare quelle parti di città che possono divenire espressione fisica del modello urbano che le strategie del Prg intendono perseguire (Comune di Catania, 2010).

Per quelle aree strategiche denominate "aree ad elevata concentrazione funzionale in prossimità dei nodi del trasporto su ferro"⁹ si prevede un modello di sviluppo urbano in cui la concentrazione di nuove funzioni, in corrispondenza dei nodi del sistema del trasporto collettivo, diviene il criterio guida per le scelte localizzative.

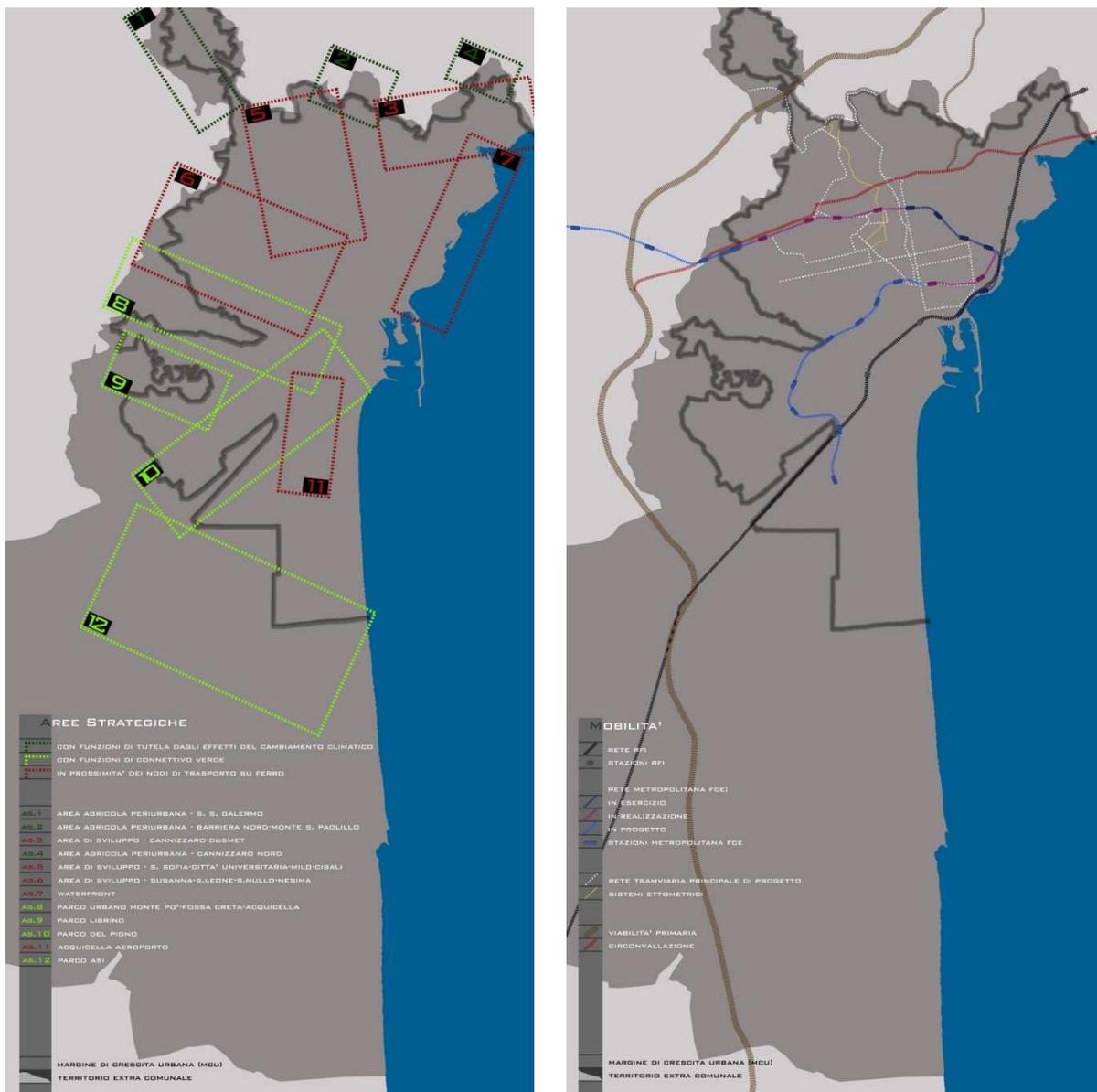


Fig.2 - Catania. Schema del Prg. Gli ambiti strategici e le reti di trasporto su ferro.

⁹ In totale il Prg individua 12 aree strategiche, suddivise in tre differenti categorie in base alle loro caratteristiche e alla loro valenza strategica. Le tre categorie sono state stabilite in base alla prossimità delle aree alle stazioni del sistema del trasporto su ferro e delle aree verdi residue a nord, a sud e ad ovest del centro urbano.

Tali nodi divengono gli elementi generatori di un nuovo modello di città, luoghi cardine del progetto, interconnessi tra loro e riconoscibili all'interno del paesaggio urbano.

Per l'attuazione delle previsioni, le aree strategiche sono state divise in ambiti di intervento (individuati in base alle loro caratteristiche, alla presenza di attrezzature di valenza urbana e a criteri di accessibilità e di prossimità ai nodi del trasporto su ferro) all'interno dei quali sono stati individuati sub ambiti con valenza di comparti edificatori¹⁰.



Fig.3 - Catania. Schede norma per le aree strategiche in prossimità dei nodi di trasporto su ferro.

3. Le scelte di piano e gli interventi sul sistema ferroviario

Nel quadro progettuale delle aree strategiche, al fine di aumentare l'efficacia delle azioni di piano e ridurre le criticità del sistema ferroviario, si sono intraprese azioni di progetto, ad oggi in corso di definizione con Rfi, per individuare nuove modalità di risoluzione della pesante limitazione che la cintura ferroviaria, a cui prima si è accennato, pone al naturale rapporto tra la città e il mare.

Gli attuali assetti urbanistici suggeriscono, come unica soluzione possibile, un passante ferroviario che, abbia il duplice effetto di migliorare la tratta urbana, convertendola in un sistema di trasporto metropolitano, e di creare nuove accessibilità a zone da riqualificare e riconvertire a nuovi usi urbani di pregio¹¹. Si propone la realizzazione di un nuovo tracciato in galleria a doppio binario tra la Stazione Centrale e una nuova stazione a sud della città, in prossimità dell'aeroporto. Questo tracciato si sviluppa in corrispondenza dei quartieri storici a sud-ovest della città e comprende due nuove stazioni, oltre alla trasformazione di una stazione merci esistente per la quale è previsto l'interramento e la conversione in stazione di tipo metropolitano.

Il nuovo passante ferroviario contiene in se molti elementi qualificanti e nuove opportunità quali la realizzazione di un servizio passeggeri metropolitano (metroferrovia), a servizio di una vasta area urbana, con l'aggiunta di nuove fermate localizzate in zone non servite dal trasporto ferroviario, dove attuare trasformazioni urbanistiche di densificazione, riqualificazione e mix funzionale.

Inoltre, si potranno così riutilizzare tutte le aree costiere attualmente occupate dalla ferrovia (la cosiddetta "cintura del ferro"), estese per oltre 20 ettari, nei quali si potranno prevedere destinazioni urbane di elevato pregio, ottenendo dalla messa in valore delle aree sia considerevoli risorse economiche per finanziare le opere ferroviarie che un incremento degli spazi pubblici a servizio della città.

¹⁰ All'interno di questi sono stati verificati, con logiche di perequazione dei suoli, i meccanismi di equità distributiva di oneri e profitti nonché le sostenibilità economiche e finanziarie.

¹¹ L'interesse per la realizzazione di un tale sistema di attraversamento, appare evidente considerando sia la posizione baricentrica del centro urbano di Catania nel sistema della Sicilia Orientale, che la densità e l'intensità di funzioni svolte dalla città nella dorsale ionico-iblea, vero "motore" dell'economia regionale. La necessità di risolvere tale strozzatura è stata da tempo colta dalla stessa Rfi che ha proposto, come detto in precedenza, un intervento migliorativo da realizzare tramite un breve tratto di galleria monobinario che tuttavia, pur affrontando solo marginalmente i problemi di accessibilità alla struttura urbana, determina gli evidenziati pesanti impatti su una parte pregiata della città.

Altri aspetti attengono all'incremento delle possibilità di successo degli interventi di riqualificazione dei quartieri storici, oggi interessati da rilevanti fenomeni di degrado, grazie al notevole aumento di accessibilità che sarà indotta da una nuova fermata urbana di trasporto pubblico di massa. L'esercizio di un servizio ferroviario metropolitano ad elevata frequenza, oltre a contribuire ad alleviare le condizioni di congestione, renderebbe tutta questa zona accessibile, in pochi minuti, sia dal centro città che dall'aeroporto, riconfigurando tutto il quadrante meridionale della città come un'importante estensione dell'area di gravitazione dello scalo aereo.

Considerazioni analoghe riguardano il sito dello scalo merci di "Acquicella" e l'area delle ex officine ferroviarie. Si tratta di rilevanti superfici urbane, in gran parte già dismesse, per una estensione complessiva di oltre 25 ettari per le quali la proposta apre importanti opportunità, da perseguire attraverso la concentrazione di funzioni ad alto valore aggiunto.

La realizzazione della linea di ferrovia metropolitana consentirà la definizione di nuovi assetti urbanistici intorno alle stazioni di progetto. Nel caso, ad esempio, della stazione ubicata a ridosso dell'area portuale e in prossimità della città monumentale, si potrà realizzare un intervento di riqualificazione che consenta di localizzare in questo luogo una porta di accesso alla zona più pregiata e vissuta del centro storico (il sistema piazza Duomo e Università, con la cattedrale, il municipio, il palazzo centrale dell'Ateneo ed il mercato storico della Pescheria). La liberazione dell'attuale viadotto (gli "archi della marina") dalla funzione ferroviaria consentirebbe inoltre il riuso e/o la parziale demolizione del manufatto, in analogia a interventi, che hanno interessato infrastrutture simili ovunque nel mondo. Per l'intera area si potrebbe finalmente avviare un sistematico intervento di riqualificazione per invertire i processi di degrado conseguenti all'apertura della linea ferrata, avvenuta nella seconda metà dell'ottocento.

L'attuazione di questa strategia implica costi elevati, una complessa regia integrata dell'operazione con il coinvolgimento di attori pubblici e privati e la definizione di accordi con gli enti proprietari delle aree interessate, quest'ultima una modalità di operare non ancora radicata nella cultura amministrativa e imprenditoriale del contesto locale. A fronte di queste indubbe debolezze di sistema e difficoltà per l'attuazione, l'intervento rappresenta la risoluzione di un grande tema irrisolto per la città, i cui costi saranno in buona parte compensati dai vantaggi discendenti dagli interventi di messa in valore degli attuali sedimi ferroviari di cui si prevede la riconversione e da quelli di riqualificazione del quartiere "Angeli Custodi-San Cristoforo".

4. Conclusioni

Il caso presentato in questo contributo conferma l'importanza della capacità di attivare processi di riqualificazione attraverso l'integrazione fra le scelte urbanistiche e quelle di mobilità con il trasporto pubblico di massa. Questa prassi contribuisce, inoltre, a promuovere l'identità dei luoghi a condizione che vi sia una condivisione e collaborazione inter-istituzionale e che questa sia accompagnata dalla partecipazione attiva da parte della comunità insediata. Si è evidenziata, per contro, quella difficoltà propria di "molte realtà meridionali dove c'è ancora da superare una serie di gravi handicap legati alla storica affezione a logiche individuali e alle conseguenti difficoltà di attivare processi di interesse collettivo" (Gabrielli, 2006).

La redazione del piano regolatore, momento di fondamentale importanza per misurarsi con le scelte strategiche, prefigura un preciso disegno di suolo, attraverso puntuali azioni progettuali che solo lo strumento urbanistico, nella sua accezione più profonda di patto fra l'amministrazione e i suoi cittadini, è in grado di promuovere e di far realizzare.

L'azione urbanistica è la sola in grado di dare risposte efficaci per una mobilità integrata e sostenibile individuando soluzioni in cui il trasporto pubblico da mera scelta settoriale diviene il fulcro attorno cui compiere innovative scelte localizzative e morfologiche. In questa prospettiva le linee e i nodi del trasporto pubblico diventano i nuovi elementi generatori di

qualità in una città che viene strutturata attorno ad essi. In tal senso, un'occasione progettuale come quella qui presentata, offre l'opportunità di verificare modelli, già utilizzati

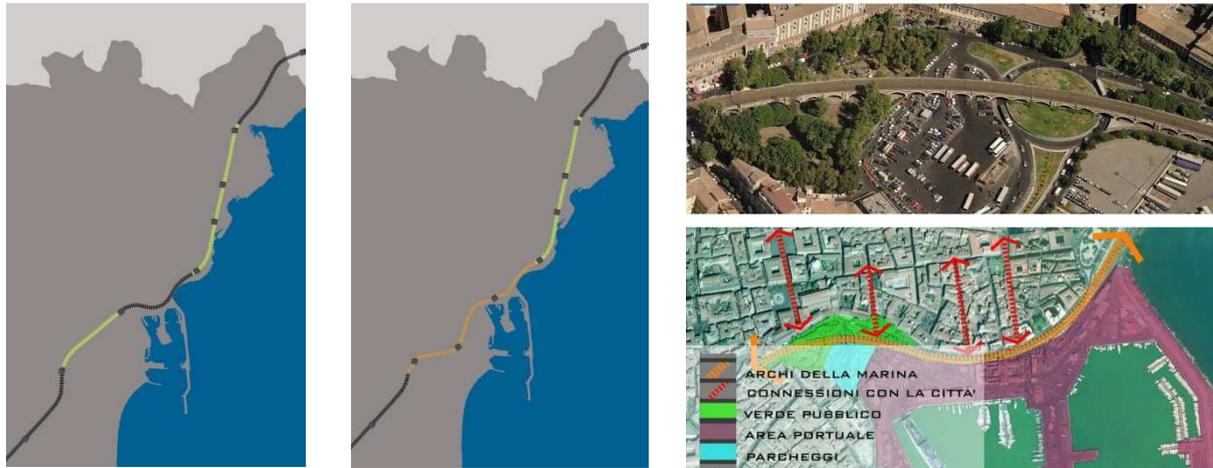


Fig.4 - Catania. Ipotesi di tracciato ferroviario e sistemazione degli archi della marina.

con successo in altri contesti, nelle nostre realtà urbane e metropolitane, cresciute senza mai confrontarsi con i temi di accessibilità e miglioramento della qualità urbana.

Un primo importante passo consiste nell'incorporare le strategie *transit oriented* all'interno delle politiche di pianificazione fisica, sia alla scala urbana che metropolitana, con scelte in grado di regolare e garantire la presenza dei trasporti rapidi di massa nei siti di nuova urbanizzazione, e imporre sinergie tra le politiche di rigenerazione urbana e le scelte di mobilità.

Incoraggiare lo sviluppo ad alta densità, l'alta efficienza energetica, il mix funzionale tra residenze, commercio e uffici, a ridosso dei principali nodi del trasporto pubblico, può ridurre sensibilmente la necessità di compiere spostamenti per lunghe distanze, riducendo drasticamente le necessità di spostamento e l'uso del mezzo privato.

Molte città europee hanno già attuato con successo tali politiche per mezzo di un'attenta combinazione tra usi del suolo e sistemi di trasporto collettivo, politiche che sarebbe necessario incorporare nella strumentazione urbanistica e mettere in pratica da subito nelle principali città italiane.

La strada è tracciata, deve solo essere percorsa!

Bibliografia

- Calthorpe P. (1993) *The next American Metropolis*, Princeton Architectural Press, New York.
- Campos Venuti G. (1999) *Il trasporto su ferro per trasformare le città: Roma a confronto con le metropoli europee*, in "Urbanistica" n 112. 1999.
- Campos Venuti G. (2010) *Città senza cultura. Intervista sull'Urbanistica*. Laterza, Bari.
- Cervero R., Ferrel C., Murphy S. (2002) *Transit Oriented Development and joint development in the United States: A literature review* in "TCRP Research Result Digest" n. 52 October 2002.
- Comune di Catania Ufficio del PRG, Dipartimento di Architettura dell'Università di Catania (2010) *Strategie per la revisione della proposta di Piano Regolatore Generale della Città di Catania, Consiglio Comunale di Catania, Documento di lavoro*.

- Euromobility *La mobilità sostenibile in Italia. Indagine sulle principali 50 città*, Edizione 2010 (www.euromobility.org).
- Facchinetti M. (2007) *Intorno al nodo*, Pitagora, Bologna.
- Gabrielli B. (2006) *Quale destino per la città meridionale?* in "Gomorra" n.10, maggio 2006 *Mediterranei*, Meltemi, Roma
- Kenworthy J. (2009) *An International Comparative Perspective on Fast Rising Motorisation and Automobile Dependence in Developing Cities*. In *Transport Policy Making and Planning for Cities of the Developing World*, eds H. Dimitriou and R. Gackenheimer, Edward Elgar, London.
- La Greca P., Inturri G., Barbarossa L. (2009). *The density dilemma. A proposal for introducing Smart Growth Principles in a Sprawl Settlement within Catania Metropolitan Area*. In: *Proceedings of International Congress Low Carbon Cities*. Porto (Portugal), Isocarp, The Hague.
- Legambiente *Ecosistema urbano Edizione 2010* (www.legambiente.it)
- Savino M. (2009) *Città e waterfront, tra piani, progetti, politiche e immancabili retoriche*. in Savino M. (a cura di) *Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti*. F. Angeli, Milano.
- Secchi B. (2010) *A new Urban question*, Symposium Trilogy of Swiss Spatial Sciences Framework, ETH, Zurich.
- TCRP *Report 102 (2004) - Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects* – TRB, Washington.
- Viale G. (2007) *Vita e morte dell'automobile*, Bollati Boringhieri, Bologna

Siti su alcuni dei casi richiamati nel testo:

<http://sustainablecities.dk/en/city-projects/cases/vauban-an-environmentally-friendly-and-almost-car-free-city>(visitato il 18/02/2011)

<http://www.hammarbysjostad.se/> (visitato il 18/02/2011)

<http://www.vauban.de/info/abstract.html> (visitato il 18/02/2011)