

## LABORATORI TERRITORIALI DI STUDIO E DI PROGETTAZIONE

### relativi alla AV/AC ed alla valorizzazione delle aree disponibili

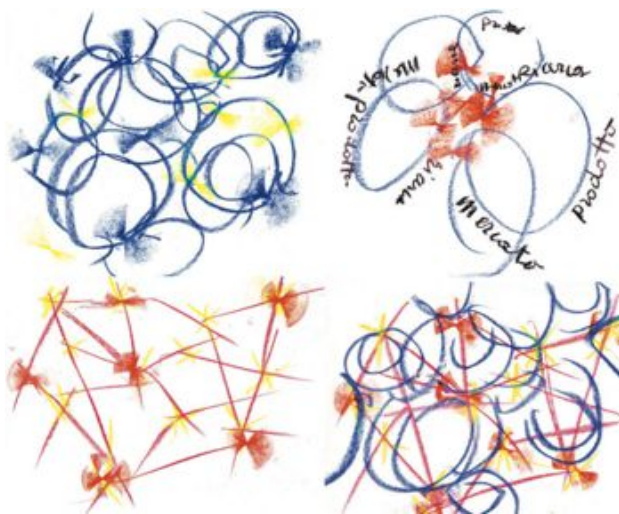
con particolare riguardo a quelle appartenenti e/o contermini al patrimonio ferroviario presente nelle aree territoriali di Torino, Milano, Bergamo, Genova, Venezia, Udine, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Brindisi, Taranto, Salerno, Messina, Catania e Palermo

## LE RAGIONI DELLA MOBILITÀ NELLA FORMA DELLA SICILIA E DELLE SUE CITTÀ

### Contributo alla formazione del «Laboratorio Sicilia»

#### Premessa<sup>1</sup>

Il testo sviluppa alcune considerazioni attingendo alla storia e ad alcuni dati di carattere generale e servendosi di alcune riflessioni fondate sull'esperienza. In questa fase lo scopo generale è quello di intravedere alcune linee di ricerca utili a costruire opportunità di investimenti futuri in azioni, iniziative, intraprese in materia di mobilità, uso delle risorse, impegno di suolo.



La nuova condizione produttiva appare fondata su tre livelli: la ricerca, la produzione, il mercato. Non tutti i paesi posseggono i tre i livelli, ma chi possiede la ricerca, ovvero il controllo del prodotto e dei mercati riesce a chiudere meglio degli altri le capacità di arricchimento. L'economia ha percorsi circolari, genera azioni di ritorno, la comunicazione ha percorsi lineari. Questo modello sta andando e le ragioni sono profondamente connesse al difficile ritorno di cerchi sempre più ampi.

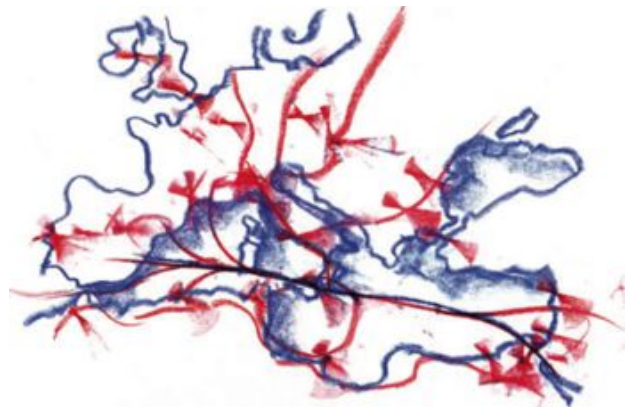
Gli argomenti interessano 1) il quadro dei rapporti tra la Sicilia e le altre realtà delle regioni d'Europa e del Mediterraneo, 2) i pesi della popolazione nel territorio regionale, 3) le mutazioni in atto, cercando di porre alcune prospettive sia nel merito dei tre temi di scala sopra accennati che nel merito 4) di possibili scelte complessive. Tutto ciò al fine di dare un potenziale percorso alle prospettive di un Laboratorio fondato su componenti pluridisciplinari. In questo quadro il ruolo delle polarità definite dalle grandi città, pur fondando il loro futuro sulla possibilità di essere occasione di scambio tendono

<sup>1</sup> a cura di N. G. Leone (punti 1,2,3) e Luca Raimondo (punti 4,5). La premessa e le conclusioni sono di entrambi gli autori. Si ritiene che nel gruppo di lavoro potranno partecipare oltre che gli estensori della presente nota anche il Prof. Andrea Piraino e altri giovani colleghi e docenti universitari.

a determinare solo opportunità di monetizzare gli effetti prodotti dalle grandi concentrazioni, riducendo la forza dello scambio a mero mercato. Riuscire ad interrogarsi anche su questo significa comprendere i valori della 4) mobilità alla scala urbana e fare di questa molla occasione di modellazione delle 5) aree disponibili. Quello con cui occorre cimentarsi è la consapevolezza che tirando i singoli fili separatamente la realtà non si muove, ovvero se non si determinano occasioni complessive ogni intervento che mira a valorizzare solo una parte è destinato al fallimento. Il quadro delle linee di indirizzo che le politiche europee definiscono, pur se nell'attuale complessa fase, forniscono comunque elementi significativi per una politica conducente alla autonomia dei sistemi regionali e la Sicilia costituisce sicuramente un caposaldo importante della macro regione mediterranea.

#### 1. Quadro della mobilità dalla Sicilia verso il contesto europeo e mediterraneo

La Sicilia è un'isola. Per secoli l'ingresso all'Isola è stato garantito dal traffico marittimo. Questo che era un vincolo fece anche la fortuna dei Florio.



La Sicilia nel Mediterraneo

Con l'avvento dei treni cominciò ad essere conveniente trasferire persone e merci in «continente» via terra. Dall'unità d'Italia la popolazione è cresciuta. Da circa 2,9 milioni del 1861 passa ai 3,5 milioni nei primi del '900 e attualmente ha circa 5,05 milioni di abitanti. È la 4° regione d'Italia per abitanti dopo Lombardia (9,9), Campania (5,8) e Lazio (5,7).

Dal 2.000 sembra che i rapporti via terra (treni e auto) tra la Sicilia e il contesto nazionale e

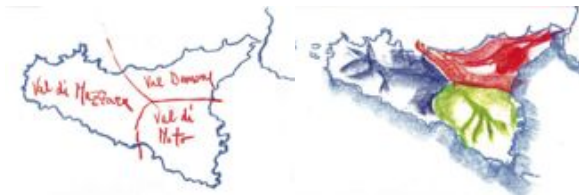
magrebino si sia ridotto mentre è in grande crescita il trasporto aereo in particolare per quando attiene il traffico passeggeri. Al movimento delle merci partecipano in misura integrata tanto il trasporto marittimo che il trasporto su gomma. Molte merci transitano su gomma anche attraverso i trasporti marittimi.

Molto ridotti appaiono i rapporti tra la Sicilia e i Paesi frontalieri del Mediterraneo africano. Per un certo periodo si era stabilito un rapporto tra Tunisi e alcuni mercati di Palermo. Sbarcavano mercanti con la macchina che caricavano merci dai mercati siciliani anche di merci non siciliane per portarle in Tunisia e forse anche oltre. Questo canale sembra essersi interrotto.



I grandi traffici transcontinentali

La Sicilia è terra di prodotti agricoli e della pesca oltre che di alcuni beni oggetto di manifattura. Vi sono attività di trasformazione dei prodotti agricoli e della pesca. Non tutti i beni delle attività primarie possono o devono essere trasformati. Il trasporto di merci è una necessità per molte economie. Il turismo rappresenta un altro insieme di attività. Esso fonda il suo stato di salute sui trasporti.



La Sicilia delle tre Valli

Alcune potenzialità la storia le ha già indicate, altre vanno ricercate nell'attualità. Ai fini della ricerca il Laboratorio potrà puntare sul ruolo che la Sicilia può svolgere attraverso il sistema della mobilità delle merci e delle persone. Sarà necessario fondare questo lavoro sulle potenzialità dello scambio considerando che la simmetria dei rapporti induce occasioni di mobilità. Emergono così alcune indicazioni per possibili obiettivi. Una dimensione da indagare è relativa alle potenzialità dei rapporti con le necessità dei paesi del Nord dell'Africa. Una seconda potenzialità da investigare per la Sicilia è relativa alla possibilità di fare da scambiatore «marittimo» tra i grandi traffici transcontinentali e la domanda di trasporto a scala nazionale ed europea. Un'ultima strada potrà interessare la domanda di mobilità di persone anche connessa alle attrattive turistiche che la Sicilia comunque esercita e continuerà ad esercitare. In questa direzione la funzione di collegamento internazionale del Ponte

sullo Stretto va considerato come un vantaggio per i collegamenti di terra rispetto a quelli marittimi ed aerei cosa che potrebbe rilanciare ampiamente la forze delle ferrovie nel sistema meridionale sia per i servizi alla grande scala nazionale e internazionale che alla scala locale e interregionale.

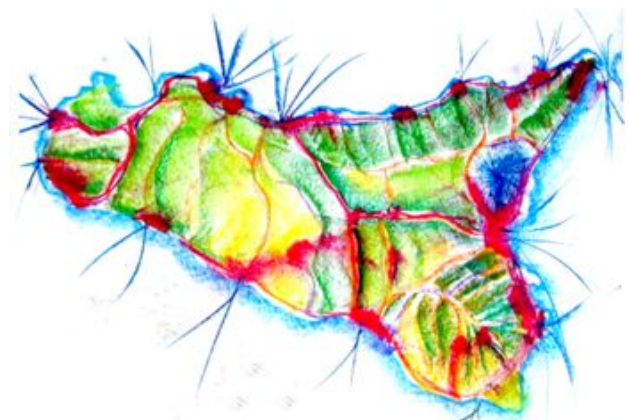
## 2. La Sicilia dei pesi nelle forma della stanzialità

La popolazione della Sicilia è stata suddivisa ed è articolabile in tante forme di aggregazione. Una prima articolazione, che ebbe anche risvolti amministrativi (dal periodo islamico) nonché culturali e letterari (sino ad oggi), è definita «delle tre Valli», Val Demone (Messina, Nebrodi, Peloritani, Etna) Val di Noto, (Catania, Noto, Iblei, Erei) Val di Mazara (Palermo, Mazara, Marsala, punta trapanese).



I pesi della popolazione

L'ultima articolazione divide la Sicilia in due macro ambiti la Sicilia occidentale e la Sicilia Orientale con due capitali tra loro in concorrenza, Catania e Palermo.



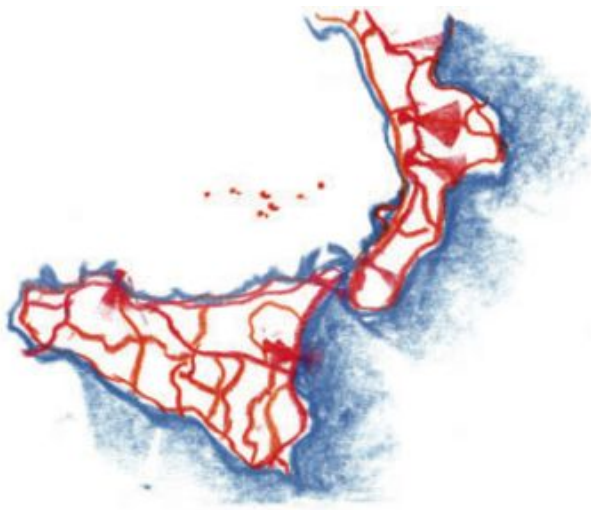
Flussi e insediamento umano

Di fatto hanno sempre avuto ragioni e fortune differenti sia il sistema delle tre punte, in cui la «Trinacria» si identifica, sia il sistema delle tre linee di costa con i vari accessi dai tre mari che la circondano: Tirreno, Ionio, Canale d'Africa o di



Sicilia. La Sicilia comunque è terra di città. Tranne il territorio della Provincia di Messina (Peloritani e Nebrodi e , dove abbondano i centri collinari e montani di piccole dimensioni, il resto della Sicilia ha definito un sistema insediativo definito da grandi e medi centri con popolazione superiore a i 10.000 abitanti. Come per il resto d'Italia comunque gli insediamenti di maggiore importanza era sulle coste. Già nel 1823-27 nel censimento di Benedetto Marzolla si evince che le grandi città della Sicilia sono città di costa. Palermo (140.549), Messina (40.375), Catania (38.727) non superano comunque i 220.000 abitanti su di una dimensione complessiva di circa 1.740.000 abitanti, ovvero in una dimensione che è circa di 1/8 della popolazione complessiva.

La condizione attuale vede invece una crescita della popolazione delle tre grandi città, pur se toccate da recenti riduzioni. La loro dimensione supera 1/4 della popolazione complessiva. Inoltre se si considerano la popolazione insediata nelle conurbazioni metropolitane si vede che essa supera di poco la metà della popolazione complessiva. Questo dato diviene eclatante se si considera che circa il 75% della popolazione dell'isola è allocata nei centri costieri mentre la rimanente popolazione (25%) è allocata nei centri dell'interno montani e collinari.



Polarità e reti viarie

Di fatto la tendenza a costruirsi di due macrosistemi di funzioni sta connotando la realtà siciliana. Un primo macrosistema si configura nelle varie forme di aggregazioni della costa ionica. In questo sistema ha ruolo di caposaldo la città di Catania che però si giova ampiamente del sistema di città formato a Nord da Messina e quindi dalla realtà dell'omonimo Stretto e dall'altra da Siracusa e quindi dalla punta meridionale. Questa realtà raccoglie oltre un milione di abitanti anche se distribuiti su città di vario peso e quindi tende a drenare flussi che vengono anche da aree interne e dalla costa del canale di Sicilia.

Un secondo macrosistema è costituito dall'insieme insediativo definito dalla forte centralità di Palermo e dalla Punta Occidentale ovvero dal sistema insediativo diffuso che ha come capisaldi urbani Trapani, Marsala e Mazzara. Questo ambito raccoglie circa un milione e mezzo di abitanti e potrebbe arrivare a circa due milioni tenendo conto che sia il sistema agrigentino che il sistema nisseno sono in parte attratti da Palermo e in parte da Catania. Di fatto il ruolo di Catania per alcuni servizi terziari è stato dominante, mentre Palermo ha per lungo tempo svolto una funzione prevalentemente amministrativa e di capitale burocratica.



I grandi sistemi naturali

Tutto ciò determina alcune considerazioni che possono alimentare ragioni della ricerca per acclarare le funzioni attrattive che un territorio complesso come quello siciliano può svolgere in modo articolato. I progetti in materia di mobilità interna all'isola hanno visto un prevalere delle ipotesi di collegamento tra le grandi città (comprendenti Palermo, Catania, Messina e Siracusa) e quindi una ipotesi, poi abbandonata, di linee assimilabili all'alta velocità (AV). Questo approccio ha visto prevalere un insieme di infrastrutture che alimentano i due sistemi costieri tirrenico e ionico a detrimento dei collegamenti interni e del potenziamento degli scambi sulla costa meridionale.

I rami minori non sono riusciti a reggere all'urto delle modifiche in atto in particolare per quanto attiene i collegamenti tra i grandi centri e le città intermedie come Ragusa, Modica, Caltanissetta, Enna, Caltagirone, Agrigento ed altre di non minore rilievo. La scarsa offerta di servizi alla mobilità locale sta influenzando comunque in modo negativo sullo sviluppo delle economie dell'Isola. La tendenza a privilegiare le vie di uscita e molto meno gli scambi interni ha danneggiato infatti i consumi locali.

Una ipotesi alternativa a quella del privilegio dei sistemi costieri è stato sviluppato a vantaggio di una ipotesi fondata sull'alta capacità (AC) con un

collegamento interno che coinvolga anche come punti terminali Palermo, Catania e Messina e che sia capace di servire i centri interni di Caltanissetta e Enna. Questa ipotesi che sviluppa l'idea di una dorsale interna che volge poi a servire i tre poli delle città principali è stata alimentata a più riprese sia da attenzioni trasportistiche che da intenti urbanistici. L'attuale tendenza verso la regionalizzazione dei trasporti volgono ad accreditare forme di infrastrutture connesse alla dimensione di un servizio locale. La ricerca dovrebbe tendere a prefigurare un modello che utilizzi i potenziali rapporti tra le grandi polarità dell'isola e le aree meno abitate dell'interno riuscendo a gerarchizzare i servizi in ragione dei vettori impiegabili.

### 3. Nelle forme della mutazione

In generale la mobilità nel territorio siciliano specialmente tra le grandi città è abbastanza ridotta. È invece in aumento la mobilità interna ai sistemi metropolitani anche a scala più ampia della semplice conurbazione.



*I flussi materiali e immateriali dalla e verso la Sicilia*

Le ragioni di questa mobilità sono da ascrivere alla funzione attrattiva in materia di servizi, di attività produttive e di consumi aiutata dalla tendenza della popolazione a ridistribuirsi fuori dalle città per ridurre i costi dei consumi e degli affitti. In questo contesto si sono configurate accentuate forme di pendolarismo a cui però corrisponde un prevalere dei trasporti privati e personali.

Pertanto le mutazioni in atto interessano prevalentemente i grandi centri urbani. Al prevalere di grandi aggregazioni fondate sulla mobilità dell'utenza si stanno costruendo nuove forme di allocazione funzionali fondate su numeri che non riescono ad essere ritrovati solo nelle tradizionali dimensioni urbane sia nazionali che dell'Isola. Nuovi grandi città commerciali che più che edifici si configurano come nuove forme autonome destinate solo ai consumi stanno soppiantando il ruolo di scambio una volta patrimonio della città tradizionale. Tutto ciò sta inducendo una domanda di mobilità locale nuova a cui non si riesce a dare risposta con una sola tipologia di trasporti anche perché la domanda non interessa solo alcuni giorni del mese o della settimana, come per le partite di calcio ma una preoccupante quotidianità diffusa. La ricerca potrebbe definire come sua principale attenzione il dimensionamento e la direzione della domanda di trasporto urbano e le modalità di risposta che possono essere date in tale direzione.

### 4. Città e metropoli nelle forme della mobilità

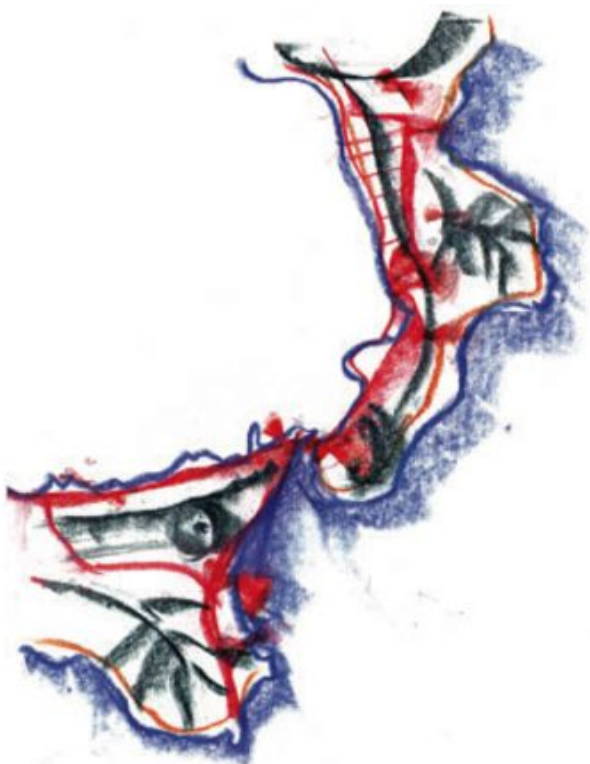
Così come in Europa e in Italia, anche per le realtà metropolitane e i centri minori siciliani è certamente arduo rispondere alla domanda su cosa sia rimasto oggi del significato "cittadinanza", specialmente se si considerano i decenni di politiche neoliberiste che hanno sgretolato il tessuto sociale ed esaltato la libertà dell'individuo, a scapito della dimensione collettiva. E lo è ancor di più se è vero che il termine *città* deriva dal latino *civitas*, - stessa radice di *civilitas* (trad. civiltà), intendendo sia l'insieme delle qualità che caratterizza un membro di una comunità urbana, sia la precisa appartenenza ad uno stile di vita strettamente connesso alle attività che insistono nella città stessa.

È un dato la condizione di contraddizione in cui vive il cittadino: per un verso riconosce a se stesso la condizione di un senso di libertà assodata; per altro verso vive nell'impotenza di cambiare i modelli e i consumi imposti dal mercato, proprio perché hanno perso valore gli strumenti che nel corso della storia hanno caratterizzato le città e nutrito l'impegno collettivo: gli spazi urbani, le piazze, le strade, espressioni civiche nelle quali hanno preso forma idee quali "bene pubblico", "equità" o "condivisione di valori comuni".

Il progetto della mobilità e delle relative infrastrutture è sicuramente lo strumento cruciale nei processi di riqualificazione della città pubblica, quindi come occasione per la definizione di nuovi ambiti urbani e nuove opportunità. Mobilità e recupero e valorizzazione delle aree dismesse sono elementi strategici essenziali per il recupero della città pubblica.

Tante le variabili da considerare, accingendosi ad affrontare la mobilità in ambiente urbano in ragione del fatto che ciascun sistema urbano stesso è un organismo unico, complesso e mutevole,

richiedendone per ogni modello di mobilità adottato la continua revisione. I problemi di ogni organismo urbano sono pressoché gli stessi, pur nelle differenti declinazioni del caso in esame: congestione urbana, emissioni inquinanti e foniche, alta frequenza di incidenti, innalzamento dei tempi lunghi di percorrenza, saturazione della sosta nelle aree centrali, ricadute sulla mobilità ciclo-pedonale, ecc. Il sistema di mobilità, che non è capillarmente diffuso nelle città siciliane, per un verso connette adeguatamente alcuni quartieri, per altro verso ne amplifica l'isolamento di altri; superare queste barriere invisibili e connettere territori urbani in cui emarginazione sociale e degrado sono "strutturali", diventano quindi obiettivi prioritari per i quali, il recupero e la valorizzazione delle aree diventano elementi per riqualificare pezzi di società che fanno della marginalità la loro condizione ordinaria.



*Linee di forza del sistema orientale*

Anche nei centri storici, l'aggressione del traffico motorizzato pregiudica una piena valorizzazione delle risorse monumentali e artistiche, rendendo difficoltosa la fruizione da parte dei cittadini e dei turisti e favorendo il degrado, causato dagli inquinanti atmosferici.

Oltretutto, è stata oramai acclarata la relazione esistente tra la dispersione urbana degli insediamenti e l'aumento del grado di incidentalità tra gli autoveicoli, rendendo in tal modo importante risolvere la questione della sicurezza nelle strade.

Qualche dato può aiutare a comprendere la situazione in atto nelle città di Palermo, Messina e Catania:

Per **Palermo** (158,9 kmq, 655.875 ab., densità pari a 4.128), all'interno delle strade del centro si sono registrati ben 2.559 incidenti che hanno coinvolto 3.593 feriti e 51 morti (pos. 82°/117). La domanda di trasporto pubblico è pari al 54,6, (pos. 54°/117), con tasso di motorizzazione di autovetture pari a 606,5 per ogni 1.000 abitanti (pos. 69°/117), 186,2 motocicli ogni 1.000 abitanti (pos. 11°/117). Nel 2.007 è stato adottato al comune il Piano Urbano della Mobilità e la spesa procapite annua per viabilità, circolazione stradale e servizi connessi ammonta a 26,00 € (pos. 86°/117).



*L'impossibile algebricità di Palermo*

Per **Messina** (211,2 kmq, 242.503 ab., densità pari a 1.148), all'interno delle strade del centro si sono registrati 1079 incidenti che hanno coinvolto 1.586 feriti e 17 morti (pos. 66°/117). La domanda di trasporto pubblico è pari al 47,6 (pos. 62°/117), con tasso di motorizzazione di autovetture pari a 596,5 per ogni 1.000 abitanti (pos. 79°/117), 156,6 motocicli ogni 1.000 abitanti (pos. 17°/117). Nel 2000 è stato adottato il Piano Urbano del Traffico, nel 2006 il Piano Urbano della Mobilità, nel 2011 il Patto dei Sindaci. La spesa procapite annua per viabilità, circolazione stradale e servizi connessi ammonta a 16,00 € (pos. 98°/117).

Infine, per **Catania** (180,9 kmq, 293.458 ab., densità pari a 1.622), le strade del centro hanno registrato 1.392 incidenti, coinvolgendo 1.956 feriti e 23 morti (pos. 78°/117). La domanda di trasporto pubblico è pari al 81,5 (pos. 33°/117), con tasso di motorizzazione di autovetture pari a 718,4 per ogni 1.000 abitanti (pos. 6°/117), 215,1 motocicli ogni 1.000 abitanti (pos. 6°/117). Nel 2008 è stato adottato al comune il Piano Urbano della Mobilità e la spesa procapite annua per viabilità, circolazione stradale e servizi connessi ammonta a 6,00 € (pos. 106°/117).

In questa prospettiva, assumono importanza strategica tutti quegli interventi - materiali (potenziamento delle infrastrutture dedicate alla mobilità sostenibile) e immateriali - volti a promuovere il riequilibrio modale, favorendo modalità di trasporto sostenibili sotto il profilo della sicurezza, dell'ambiente, della socialità e



dell'economia.

L'obiettivo di migliorare l'accessibilità complessiva del territorio urbano e metropolitano deve essere rivolto, sia ai residenti, sia a tutti coloro che usufruiscono dei servizi offerti dal territorio (tra cui, ad esempio, i turisti); deve avere lo scopo di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico (attraverso, ad esempio, misure volte alla riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e delle emissioni acustiche dei veicoli a motore) e al risparmio energetico; Infatti, se il dato quantitativo di autovetture per uso privato può dare indicazione sulla percentuale di incidentalità in ambito urbano, viceversa, lo stesso dato, se espresso qualitativamente ci può fornire indicazioni per comprendere l'ambiente urbano. Il dato nazionale ci restituisce per le città metropolitane una progressiva riduzione della quota di autovetture con standard emissivi Euro 0, Euro I, Euro II (passata dal 64% al 46,5%) a favore della quota di Euro IV (passata dall'8,4% al 31,3%). Ancora una volta, Palermo, Messina e Catania dimostrano di essere indietro rispetto alla media nazionale, presentando un parco vetture obsoleto e inquinante, collocandosi per questo agli ultimi posti nella classifica dei 117 capoluoghi di regione. Questo il dato di Palermo: **50,8%** (Euro 0, 1, 2); **21,9 %** (Euro 3); **27,3%** (Euro 4). Messina presenta un parco macchine così composto: **51,7%** (Euro 0, 1, 2); **22,2%** (Euro 3); **26,1%** (Euro 4). E infine, il dato di Catania così composto: **60,3%** (Euro 0, 1, 2); **18,6 %** (Euro 3); **21,1%** (Euro 4). Ancor più grave il dato delle tre città siciliane relativamente al parco motocicli: Palermo: **52,6%** (Euro 0, 1, 2); **27,6 %** (Euro 3); **19,9%** (Euro 4). Messina: **57,9%** (Euro 0, 1, 2); **27,6%** (Euro 3); **18,9%** (Euro 4). Catania: **49,8%** (Euro 0, 1, 2); **27,3%** (Euro 3); **22,9%** (Euro 4). Infine, migliorare l'accessibilità significa deve produrre benefici economici per la collettività.

### 5. Le forme della disponibilità delle aree

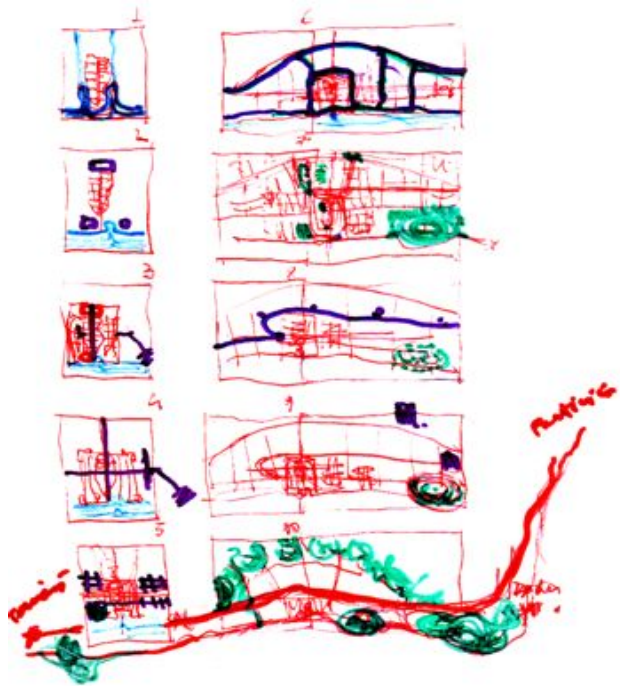
Fatte queste premesse, la ricerca intende indagare la necessità di esaminare la questione della mobilità urbana e del recupero e valorizzazione delle aree dismesse ferroviarie in forma integrata con **tematiche**, di seguito riportate.

A tale scopo si sono prefigurati scenari attorno ai quali impostare le tematiche:

**Il sistema infrastrutturale su ferro:** I sistemi metropolitani urbani sono scarsamente rappresentati se relazionati alle compagini urbane palermitane, messinesi e catanesi. Oltretutto, questi risultano scarsamente connessi con il sistema ferroviario che connette le tre città. Il laboratorio intende affrontare il tema delle connessioni interne, potenziando quelle già esistenti e, al contempo, trovare soluzioni finalizzate al collegamento verso l'esterno, allo stato attuale critico e insufficiente.

**Il sistema portuale:** Il miglioramento dell'accessibilità del porto e della viabilità di

connessione con la città e con la viabilità metropolitana presenta allo stato attuale diversi elementi di criticità: il laboratorio intende affrontare l'aspetto della connessione con le funzioni del porto che rispondano sia a esigenze di carico/scarico merci, sia a potenziare la cultura dell'accoglienza che è un carattere ambientale e culturale delle realtà urbane siciliane.



*La storia ha lasciato molte aree disponibili*

**L'interconnessione urbana:** il potenziamento del sistema dell'accessibilità deve essere affrontato secondo i criteri dell'intermodalità dei trasporti (aeroporto internazionale, rete su gomma e ferroviaria – sovralocale e metropolitana, intermodalità), quindi prevedendo come avverranno le connessioni fra reti locali, regionali, internazionali, i collegamenti telematici a banda larga e gli edifici intelligenti, sistemi di gestione ed informazione innovativi.

**La produttività urbana:** Le città, tradizionali luoghi e nodi attorno ai quali si svolgevano il commercio e gli scambi, rischiano di vedere cancellati questa loro caratterizzazione dalle logiche dell'economia globale. Si ritiene che il settore dei trasporti e della logistica può e deve avere il ruolo determinante di consolidare e potenziare le attività produttive e le imprese che insistono nel territorio in relazione agli scenari di mobilità euromediterranea in costruzione.

**Il recupero urbano:** In Sicilia, come nel resto d'Italia, i decenni di politiche neoliberiste hanno registrato il degrado della dimensione pubblica del governo delle città e il declino del riequilibrio territoriale fondato, in principale misura, sullo sviluppo del sistema della mobilità e del trasporto collettivo. Anche nelle realtà urbane siciliane, seppur con caratteri di minore entità rispetto a

quanto accaduto nei capoluoghi di Regione centro-settentrionali, gli effetti sono stati quelli di una dispersione insediativa, residenziale e produttiva, di bassissima qualità (*sprawl*), accompagnata da altissimi costi infrastrutturali, ambientali ed ecologici. In relazione allo specifico dato della dispersione urbana, la ricerca intende approfondire il tema della riorganizzazione degli insediamenti umani, dando particolare attenzione al tema della vivibilità degli spazi (spazi per abitare, lavorare, studiare, curarsi, divertirsi), al riequilibrio delle funzioni ecologiche.

**La sicurezza delle strade:** Il raffronto dei dati in nostro possesso (ISTAT, ACI 2008-2010), relativamente alla popolazione, alla sicurezza delle strade, alla mobilità e all'adozione di piani e programmi specifici alle città capoluogo, non restituiscono un quadro idilliaco e vede le tre città maggiori dell'isola agli ultimi posti nella classifica dei 117 capoluoghi di regione. Dal punto di vista della sicurezza stradale, sono oramai individuati la relazione causa/effetto tra la dispersione urbana e la frequenza con cui avvengono gli incidenti.

In merito a questo aspetto della sicurezza stradale, la ricerca ha evidenziato la necessità di esaminare la questione attraverso la messa a punto di tavoli di concertazione tra il gruppo di ricerca e l'amministrazione affinché possa approntarsi dei codici di *best-practices* specifici per i casi oggetto di studio in materia, finalizzati a ridurre le cause dell'incidentalità in ambito urbano.

**Il tempo libero:** La necessità di recuperare, per quanto ciò sia possibile, la bellezza e i caratteri del paesaggio urbano, il recupero della vivibilità dentro i centri urbani e l'esigenza di attuare in modo costante la pratica del monitoraggio ambientale, passa attraverso il riuso in chiave ecologica delle aree dismesse.

Le aree dismesse possono essere una risposta di qualità alla domanda di tempo libero e di luoghi di relazione; l'ambiente fisico, le occasioni del tempo libero, la salubrità, la sicurezza, le attività per lo sport, gli spazi urbani, la qualità architettonica e paesaggistica, i luoghi di incontro, i luoghi del divertimento e per lo *shopping*, i servizi pubblici e privati della vita quotidiana.

Queste aree potrebbero diventare i nodi di una vera e propria rete infrastrutturale "verde", la cui configurazione non necessariamente coincide con il concetto di naturalità che è proprio delle Rete ecologica, ma contribuisce certamente ad affrontare il tema della mobilità intermodale.

### **Conclusioni verso un lavoro possibile**

Chi vede la Sicilia da molto lontano, ovvero con occhi ultra continentali, vede le sue potenzialità costiere e aeree, quindi le possibili porte marittime e pianure dove atterrare; per giunta la vede nel Mediterraneo. Chi vede la Sicilia da lontano e con

occhi peninsulari intravede il ponte sullo Stretto perché questo sembra ridurre l'isolamento dell'Isola e la vuole legata al continente da parte italiana.



*Il ponte sullo Stretto per far quadrare i territori*

Chi vede la Sicilia da vicino si interroga su quali linee potranno prendere forma le grandi potenzialità che possiede.



*Linee di forza della città di Messina*

Chi vede la Sicilia da vicinissimo cerca di capire come muoversi per la giornata e chi si è mosso in macchina per quella giornata cerca di capire dove parcheggiare la macchina e, non trovando posto, se non era il caso di cambiare mezzo di comunicazione.

Queste cinque viste sottendono le domande a cui si può rispondere con la ricerca di un laboratorio. Come farlo sarà oggetto delle future attività.