

Intervento

Aree TOD nelle città e nuove funzioni urbane

Ignazio Vinci

Università di Palermo

3 morfologie territoriali

X

2 questioni di politica urbana

Prima morfologia territoriale

**Massificazione/stratificazione di funzioni (per lo più direzionali)
attorno ai nodi della mobilità urbana e regionale**



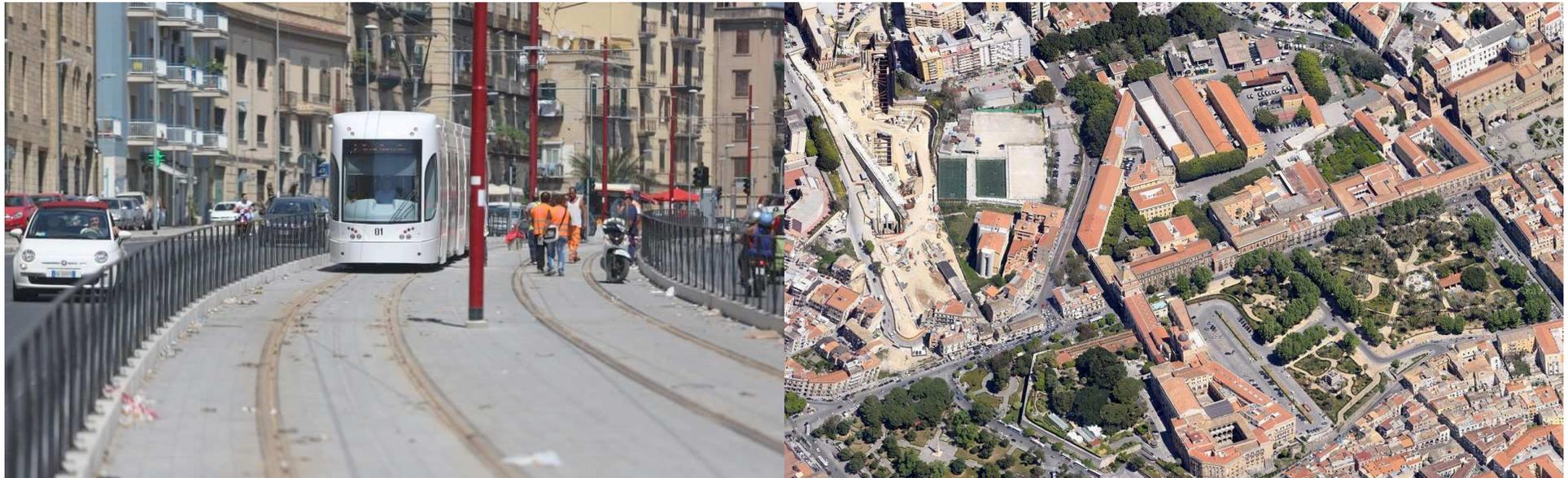
Seconda morfologia territoriale

Interconnessione tra “reti lunghe” e “reti corte”: il caso dell’alta velocità



Terza morfologia territoriale

Infrastrutture di trasporto pubblico come driver per attivare processi di rigenerazione urbana in contesti “fragili”



La prima sfida

Culturale e tecnica

Oltre una visione settoriale, strategie integrate tra pianificazione dei trasporti, della mobilità e dello sviluppo urbano.

Alcuni principi:

- **rinnovata attenzione agli utenti**, non solo gli attori degli spostamenti casa-lavoro dell'approccio tradizionale, ma una platea molto estesa di *city-users* alla ricerca di risorse all'interno dello spazio urbano (*leisure*, attività culturali, turismo);
- **tensione progettuale verso i "nodi"**, oltre che alle possibilità connettive delle reti della mobilità, identificando questi come epicentri di potenziali processi di rigenerazione urbana (creazione/consolidamento di funzioni urbane diversificate, rivitalizzazione economica e sociale);
- **capacità di montare in chiave creativa progetti e politiche differenziate**, sussidiarie all'intervento infrastrutturale laddove si richiede di conseguire obiettivi di qualità urbana più estesi (compensazioni, incentivi, PPP, etc.).

La seconda sfida

Organizzativa e di governance

Promuovere “alleanze locali” per la mobilità: convergenza di strategie ed obiettivi tra attori dello sviluppo urbano, operatori della mobilità, *stakeholders*.

Alcuni principi:

- **più ampia condivisione delle scelte di natura localizzativa** (nodi, stazioni, intersezioni con altre reti), da condursi attraverso analisi costi-benefici, in cui i secondi siano espressione di “esternalità” più complesse e legate alla accresciuta accessibilità dei luoghi;
- **condividere strategie e standard di qualità nella progettazione** nell’interfaccia tra reti e città, in considerazione del fatto che da ciò discende l’attrattività delle reti di trasporto e parte della redditività delle stesse.
- **sollecitare un maggiore coordinamento nella gestione dei servizi** tra i soggetti responsabili alle varie scale territoriali (operatori municipali del trasporto pubblico, gestori delle reti ferroviarie, operatori privati), al fine di accrescere l’effetto sistema tra le diverse modalità di trasporto