

Quota 900. Infrastrutture per la mobilità nella città di Enna

Il tema indagato all'interno del presente studio affronta la questione del progetto infrastrutturale come strumento di risoluzione di un problema di mobilità e di disegno e riconfigurazione del paesaggio.

L'ambito di studio individuato si estende all'intera città di Enna, concentrandosi in particolare sulla parte alta del centro urbano. La situazione topografica di Enna Alta crea notevoli disagi nella mobilità pedonale ed anche dei trasporti pubblici. Il problema della mobilità urbana nella città di Enna, come evidenziato dai piani consultati, è stato più volte affrontato, senza tuttavia ottenere risultati concreti. Infatti la mobilità urbana è attualmente strutturata tramite un sistema di autobus che servono solo in parte la città ed i suoi più immediati dintorni (Enna Bassa, Pergusa).

Lo studio parte da queste difficoltà e, volendo servire l'intero sviluppo urbano di Enna Alta, individua la Quota 900 che orograficamente circonda quasi per intero la città, e su questa si inserisce un nuovo sistema di mobilità alternativa, costituito da Automated People Mover, che servirà l'intera aggregazione urbana e sarà collegato a tre sistemi di risalita integrati, costituiti da funicolari che connettono la parte alta con la parte bassa della città, dove sono previsti nuovi nodi di interscambio ospitanti parcheggi, stazione dei pullman e stazione ferroviaria.

La forza del progetto è proprio questa: se finora tutti i progetti precedenti, previsti da Piano Regolatore Generale e da Piano Territoriale Provinciale, si erano addentrati nelle vie urbane, andando a congestionare in parte la città, il nuovo anello che circonda per intero la città alta si adagia lungo le pendici, rappresentando un elemento fortemente riconoscibile. L'infrastruttura si mette in relazione con la città da un lato, e dall'altro con un paesaggio circostante ma anche direttamente collegato, il Parco delle Pendici, che non sempre è fruibile, data l'attuale irraggiungibilità ed inaccessibilità dei luoghi. Il sistema di APM è stato studiato in modo da assecondare l'orografia del territorio: esso mantiene pressoché costante la quota del ferro, tranne in alcuni punti in cui la quota sale o scende in base alle necessità dei luoghi, avanzando su viadotto o entrando in galleria. Dodici fermate segnano il percorso, ciascuna stabilendo una relazione con il paesaggio circostante e rappresentando un'opportunità di rivalutazione e recupero degli ambiti urbani e delle pendici.

La tesi si concentra sulla progettazione di una delle fermate come verifica dell'intero sistema. La collocazione della "Fermata Castello" fra l'emergenza architettonica del Castello di Lombardia ed i margini del centro storico ha permesso di verificare come ciascuna delle fermate si mette in relazione con il contesto circostante, interpretando la morfologia del luogo e stabilendo un diretto contatto con esso e con il paesaggio. Il principio insediativo parte da un'attenta lettura del contesto, concretizzandosi in una architettura ipogea.

L'infrastruttura permette quindi di dotare la città, oltre che di un nuovo sistema di mobilità, di nuovi spazi e servizi che danno l'occasione progettuale per la riconfigurazione di aree marginali del centro abitato.

La tesi parte innanzitutto da una lettura critica del territorio, concentrandosi in particolare sulle infrastrutture esistenti e sulle previsioni future. Una prima lettura è infatti stata condotta tramite l'individuazione delle grandi infrastrutture che servono la città di Enna, quali la Ferrovia, l'Autostrada A19 Palermo – Catania, i nodi infrastrutturali costituiti dalla stazione ferroviaria e dalle due stazioni dei pullman, site nella parte alta e bassa della città, e dagli attraversamenti provinciali assieme agli accessi e strade principali della città. Tale lettura dell'esistente situazione infrastrutturale è stata seguita dallo studio delle previsioni future sulla città di Enna. In particolare è stato approfondito il tema del collegamento tra la parte alta e la parte bassa della città, più volte affrontato da diversi enti oltre che da privati, ma finora mai risolto.

A conferma di tale interesse maturato negli anni dagli ennesi, è stata innanzitutto studiata una delle prime proposte di sistema di risalita dalla parte bassa della città, risalente al 1920. Si tratta del progetto di una teleferica che collegava l'allora Comune di Castrogiovanni (antica denominazione della città di Enna) con la stazione ferroviaria. Successivamente, a partire dallo studio delle due varianti del progetto per la realizzazione di una scala mobile prevista dal Piano Territoriale Provinciale, collocata nella zona del Torrente Torcicoda, è stata presa in considerazione la possibilità di realizzare nella stessa zona individuata dal PTP un differente sistema di risalita. Tuttavia, lo studio di tale progetto ha permesso di evidenziare alcune criticità: i ridotti nodi di interscambio non sono in grado di risolvere il problema dei parcheggi, così come il posizionamento del nodo sito ad Enna Bassa, che trovandosi in una ubicazione troppo interna all'aggregazione urbana risulta incapace di accogliere i flussi provenienti dall'esterno. Inoltre, la lunghezza pone in evidenza la maggiore criticità del progetto, consistente nell'eccessivo tempo di percorrenza, pari a circa 40 minuti, da trascorrere in piedi – poiché il progetto prevede la presenza di sole scale mobili e tappeti mobili – e in gran parte su percorso interrato. Un'ulteriore criticità – ragion per cui il progetto non è stato reso esecutivo – riguarda la condizione geologica dell'intera area di progetto.

Il progetto di monorotaia proposto dallo Studio Falzea prevede un sistema di monorotaia che parte dal centro storico di Enna Alta – la cosiddetta Piazza Balata – per offrire un collegamento con la parte bassa della città, in corrispondenza del quadrivio di Enna Bassa e dell’Ospedale. Una futura estensione del tracciato è prevista a servizio del Campus Universitario. Il tracciato corre lungo la Via Pergusa e la strada Pergusina S.S. 561, in parte affiancando tali strade, in parte – nell’ultimo tratto in salita verso il centro storico – entra in galleria trovando una stazione di testa sotto la Piazza Balata. Il progetto, in sostanza, sfrutta il tracciato di strade esistenti per affiancarsi ad esse, proponendo un nuovo sistema di mobilità alternativa.

Tra le previsioni del PRG in fase di adozione e del PTP, si riscontra la proposta per una nuova tangenziale di Enna Bassa che prevede un rapido collegamento tra lo scorrimento veloce proveniente da Caltanissetta S.S. 117 BIS e lo svincolo autostradale.

Il progetto del S.I.Tra.M. – Sistema Integrato di Trasporto Metropolitano – previsto dal PRG in fase di adozione, prevede un sistema di mobilità integrata, costituita da una funicolare che nel tratto più ripido diventa un sistema a cremagliera e si adagia essenzialmente lungo le vie principali della città. Partendo dal capolinea sito in Piazza Europa e percorrendo Viale IV Novembre, Viale Diaz, entra in galleria in corrispondenza del Corso Sicilia per poi percorrere il tratto del Torrente Torcicoda – sul quale, come abbiamo visto, è ipotizzato il progetto della scala mobile – e raggiungere, tramite la S.S. 561, passando per Enna Bassa, la frazione di Pergusa. Le criticità di tale progetto sono riscontrabili innanzitutto nell’evidente utilizzo di strade esistenti, con la conseguente riduzione delle sezioni stradali, oltre alla presenza di eccessivi salti di quota che possono essere risolti soltanto con l’introduzione, all’interno del sistema integrato, di una cremagliera.

Lo studio legato a questa tesi ha utilizzato come elemento base di indagine il progetto, strumento di governo della complessità architettonica ed urbana e mezzo per la riqualificazione attraverso l’infrastruttura del territorio della città. Il progetto ha stabilito una traccia da seguire, ha richiesto la necessità di indagare, riprendere e definire procedure e strumenti per dare approfondimenti e supporti necessari alla soluzione definitiva.

Il programma della tesi, definito l’ambito e le questioni preminenti, vuole rilevare la specificità dei caratteri urbani e paesaggistici rispetto ai temi che evidenziano aspetti di criticità.

I sopralluoghi sul campo, compiuti in più occasioni, sono stati indirizzati alla lettura del contesto; l’ordine dei tracciati infrastrutturali, le relazioni tra le parti, hanno rappresentato tappe fondamentali per lo sviluppo del progetto di tesi.

In particolar modo, alla luce delle varie verifiche e confronti con i luoghi e il loro stato di fatto si è arrivati all’elaborazione definitiva del progetto.

Si è determinato così il procedimento d’intervento chiarendo la recuperata funzione del sistema urbano e dell’infrastruttura inserita, che ne determinano la nuova conformazione, nella sua individualità formale e nel ritrovato senso urbano. L’apparato descrittivo fotografico ha quindi contribuito a portare a compimento una fase di elaborazione che è collegata a una conclusiva impostazione del progetto.

Alla base dell’ipotesi di progetto vi è la volontà di definire l’infrastruttura legata alla mobilità urbana come manufatto dotato di un elevato grado di permanenza, capace di produrre significative trasformazioni fisiche del paesaggio urbano e del territorio. Un’occasione irripetibile di mutazione e riqualificazione della città consolidata ed anche delle sue espansioni più periferiche.

La lettura delle infrastrutture esistenti ha permesso di comprendere le difficoltà di collegamento tra i due centri urbani di Enna Alta ed Enna Bassa, oltre che la difficoltà di mobilità all’interno del centro storico. D’altra parte, tale lettura critica ha agevolato il processo progettuale, poiché partendo dalle maggiori criticità dei progetti presi in esame, è stato possibile valutarne le relative ricadute sul territorio ed avanzare una proposta alternativa.

Una prima fondamentale strategia del processo progettuale prende spunto dall’analisi di quelle previsioni infrastrutturali che utilizzano strade già esistenti, affiancandosi ad esse o attraversandole su viadotto o in galleria. La proposta progettuale cerca di scardinare tale sistema e, a partire dal tracciato del S.I.Tra.M. che nella parte del Corso Sicilia esce dai margini del centro urbano percorrendo un tracciato tangente ad esso, propone una lettura nuova della fruizione della città tramite l’utilizzo dell’infrastruttura di trasporto leggero.

È stata, a tale scopo, analizzata ed individuata la Quota 900, che circonda quasi per intero il centro urbano (tranne nella zona della Villa Farina, in corrispondenza della quale è presente una notevole depressione orografica che provoca l’interruzione di tale quota).

Tale lettura consente di proporre una mobilità di bordo consistente in un anello esterno alla parte alta della città che si imposta su tale quota e che si avvale della tecnologia dell’Automated People Mover (APM).

Fin dalla prima impostazione di progetto e dalla lettura critica del territorio su cui esso si colloca, è stato evidente come la particolare conformazione morfologica dei luoghi fosse al tempo stesso un grande potenziale ed anche una forte criticità.

In particolar modo, dallo studio dei sistemi infrastrutturali precedentemente proposti dalle amministrazioni e dai privati, si è potuto constatare come uno dei maggiori ostacoli alla realizzazione fosse la situazione geologica del territorio. A tal proposito è stata messa in evidenza la particolare situazione dell'area delle pendici di Enna, essendo questa quella maggiormente interessata dalla proposta di progetto e attraversata quindi dal sistema dei nuovi tracciati infrastrutturali proposti.

A causa degli ultimi accadimenti che hanno visto il crollo e la chiusura di principali arterie stradali della città di Enna, gli interventi progettuali hanno intrapreso una direzione conservatrice e di tutela del paesaggio.

La tesi mira a spostare l'attenzione al concetto di infrastruttura come occasione che unisca i vantaggi della nuova mobilità alle necessarie esigenze di tutela del luogo. A tale scopo la consultazione della carta dei dissesti geomorfologici, della carta della pericolosità e del rischio geomorfologico, della carta del vincolo idrogeologico hanno messo in evidenza come la proposta di un tracciato infrastrutturale possa innescare un meccanismo preventivo di manutenzione delle pendici di Enna, aree che attualmente versano in condizioni di stabilità geomorfologica precaria.

Il decisivo avanzamento sulla stesura del progetto ha evidenziato diverse tematiche per una configurazione definitiva della linea APM e dei sistemi di risalita integrati. Se nella prima stesura il tracciato era risultato eccessivamente frastagliato, nella seconda è risultato invece troppo astratto e geometricamente definito. Pertanto si è resa necessaria una ulteriore verifica, che ha permesso di trovare un compromesso tra le prime due ipotesi. La definizione del tracciato è partita da alcune criticità della seconda stesura di progetto, dove sul lato ovest (lato Via dello Stadio- Strada Panoramica Monte Cantina) il tracciato si allontanava dalla Quota 900 presupponendo l'andamento su viadotto molto alto. Altro punto critico si trova su Via Pergusa, in corrispondenza della Villa Farina dove si è resa necessaria la verifica tramite l'elaborazione di una sezione longitudinale per valutare la possibilità del superamento su viadotto di tale depressione. Inoltre, in relazione alla criticità dovuta alla presenza dell'area del cimitero, che portava il tracciato ad allontanarsi dalla città, si è dovuta verificare l'opportunità di interrompere il percorso dell'APM e definire il più vantaggioso posizionamento delle due stazioni di testa. In corrispondenza invece dell'area del Castello di Lombardia è stato opportuno verificare la possibilità di attraversamento in galleria (in corrispondenza dell'area dell'attuale parcheggio). Attuando queste modifiche, il percorso previsto ha chiaramente variato la sua lunghezza. È stato quindi necessario, a questo punto, verificare tempi di percorrenza e distanza delle stazioni per attuare la scelta del singolo mezzo che percorre nelle due direzioni o della doppia navetta, tenendo in considerazione che il primo sistema non prevede il nodo d'interscambio, previsto invece nel secondo.

Il passaggio successivo ha riguardato la definizione di un abaco: il tracciato, ridisegnato secondo le precedenti considerazioni, è stato verificato nei suoi punti notevoli. Tale verifica è stata mirata alla formazione di un abaco delle sezioni che ha permesso di raccogliere le differenti casistiche della linea APM. Si è reso necessario verificare essenzialmente i punti in cui il percorso si sviluppa su viadotto (verificando l'altezza massima, l'altezza minima e le percentuali medie di sviluppo), a mezza costa, in rilevato, in trincea o in galleria. L'elaborazione di tali sezioni ha tenuto conto dei dati tecnici e dimensionali necessari che sono stati dedotti da una precedente analisi dei casi di studio. Le differenti sezioni che compongono l'abaco sono state classificate per tipologia, dimensioni e costi. È stata elaborata una prima stima economica per i differenti casi individuati, stima che è stata in seguito verificata grazie al confronto ed alla consulenza dell'ingegnere Maurizio Falzea, in qualità di esperto di sistemi di mobilità. In un primo momento sono state elaborate due proposte progettuali, che si differenziavano sostanzialmente in corrispondenza della Villa Farina, dove l'anello si interrompeva oppure si chiudeva. La conseguenza di una tale infrastruttura interrotta, che quindi non funziona ad anello continuo, porta alla necessità di elaborare un tracciato a va e vieni e non a moto continuo, con il conseguente aumento dei tempi di percorrenza e dei tempi di attesa per i passeggeri.

In seguito a diversi sopralluoghi nelle zone di maggiore criticità, si è infine scelta la soluzione ad anello chiuso con il compromesso che in tali parti, il tracciato tenderà a salire o scendere di quota, non mantenendo più la scelta assoluta della Quota 900. Inoltre, se in un primo momento si era deciso di mantenere l'anello ai bordi della città, in modo da rendere subito riconoscibile l'intervento sulle pendici, successivamente si è reso indispensabile superare i punti di maggiore criticità altimetrica e geologica – quali le zone del cimitero, del Castello di Lombardia e di Montesalvo che costituiscono le tre "punte" della conformazione a ferro di cavallo della città – andando in galleria. È risultato indispensabile, per il controllo assoluto dell'andamento altimetrico del tracciato, l'elaborazione del profilo longitudinale, che ha permesso di capire dove fosse necessario il cambiamento di quota, riducendo in tal modo le altezze dei viadotti – che altrimenti avrebbero raggiunto un massimo di 50 m – e le profondità in galleria – che avrebbero raggiunto un massimo di 70 m. Si è infatti stabilito di avere un dislivello massimo – su viadotto ed in galleria – pari a 20 m.

Per verificare, a livello paesaggistico, l'impatto e l'andamento del progetto è risultato indispensabile produrre una raccolta fotografica di tutte le pendici di Enna, su cui i montaggi della linea – tratteggiata in galleria, continua fuori terra – costituiscono le prefigurazioni di progetto. È stato inoltre elaborato un modello di studio in scala 1:1000 definito attraverso le 90 sezioni che consente una lettura immediata dell'andamento planimetrico ed altimetrico dell'intero tracciato APM.

Per determinare l'andamento planimetrico, oltre alle 90 sezioni elaborate lungo l'intero tracciato che consentono di verificare la tipologia di assetto della linea APM, è stato elaborato uno schema con i raggi di curvatura utilizzati – con un massimo di 200 m ed un minimo di 50 m – determinati seguendo le caratteristiche dei casi di studio. A questa mobilità di bordo, come già accennato, si attestano delle appendici costituite da tre sistemi di risalita che risolvono i due temi di rapporto grandi tracciati/città e collegamento Enna Alta/Enna Bassa. Relativamente a tali sistemi di mobilità, sono state studiate le caratteristiche tecniche, che hanno permesso di stabilire i tempi di percorrenza, ed i costi. Gli stessi dati sono stati definiti per il sistema di APM, con un maggiore approfondimento dei costi di realizzazione, reso possibile grazie al confronto con il progetto ETNARAIL dello Studio Falzea, in fase di realizzazione.

Il successivo step per la definizione del tracciato ha riguardato la collocazione delle dodici fermate, che sono state poste in prossimità di emergenze architettoniche e servizi. È stato elaborato uno schema delle fermate con l'indicazione delle distanze ettometriche ed i raggi di influenza di ciascuna fermata.

Sono state scelte due tipologie di stazioni, una fuori terra che predilige l'aspetto paesaggistico, mettendosi in relazione con il contesto circostante e rappresentando quindi un belvedere all'interno del Parco delle Pendici, l'altra ipogea che in determinate porzioni del denso centro abitato costituisce un rapido sistema di collegamento urbano.

Per un corretto funzionamento dell'impianto, si rende necessaria la progettazione in una delle fermate del deposito e della stazione di testa, che accoglierà la stazione motrice e la stazione di rinvio. A questo proposito, si è scelto di posizionare tale stazione in corrispondenza del parcheggio Valverde, in previsione dagli studi dei programmi di quartiere elaborati dagli uffici comunali. Le rimanenti fermate ripropongono il tema del paesaggio da un lato e dell'ipogeo dall'altro. All'interno di ciascuna fermata sono presenti dei sistemi di risalita che consentono il collegamento con la città. In alcune di esse sono inoltre previsti servizi per i passeggeri, quali interscambio con il sistema funicolare, bar/caffetteria, info point, collegamento con giardini/Parco delle Pendici, attività commerciali.

L'approfondimento di una delle dodici fermate parte innanzitutto dalla lettura del contesto. La fermata si trova infatti in galleria nell'area delimitata dal confine del Castello di Lombardia – definito dal muro del bastione – ed i margini del centro storico.

In superficie, in corrispondenza del posizionamento della fermata, è presente attualmente uno slargo adibito a parcheggio ed un giardinetto antistante le mura del Castello, ospitante il Monumento ai Caduti in guerra.

Il Castello è costituito da tre cortili, delimitati dalle mura che circondano l'intera espansione dell'antica fortezza. Ai bordi dei tre cortili e delle mura esterne, si ergono le 6 torri sveve – le sole sopravvissute delle 20 originarie – che svettano definendo delle estrusioni in positivo. Dall'altro lato della strada, si trovano invece edifici ospitanti abitazioni ed attività commerciali che hanno un assetto planimetrico frastagliato verso l'interno, dove sono presenti dei vicoli e cortili che testimoniano l'impronta araba della città.

La stazione di risalita dalla linea APM definisce pertanto una fermata ipogea che risale in superficie tramite un elemento che diventa la testata dell'isolato con cui si confronta direttamente e che contiene al suo interno scale, ascensori e scale mobili. Tale sistema di risalita diventa il Gate di arrivo verso la città ed il suo centro storico.

Inoltre lo spazio antistante il prospetto ovest del Castello diventa occasione per la riconfigurazione di una piazza attualmente non utilizzata. La lettura del luogo ha permesso di proporre una riconfigurazione dell'assetto urbano a partire dalle strade e dai marciapiedi, definendo uno spazio pedonale esteso non solo al Castello, ma anche alla Chiesa di San Francesco di Paola ed ai cortili degli edifici circostanti. Tale ridisegno ha inoltre reso necessaria una definizione più netta dello spazio antistante il Castello, che sfruttando il dislivello definito dalla strada carrabile, scende di 2 metri rispetto ad essa, attraverso l'introduzione di una grande scalinata costituita da una spezzata che su uno dei due lati si chiude con una rampa e funge da spazio – filtro tra la strada carrabile e l'emergenza architettonica del Castello.

L'intero intervento ha permesso una lettura complessiva del prospetto del Castello che, attualmente nascosto dietro gli alberi, viene percepito nella sua totalità grazie all'arrivo frontale definito dalla riconfigurazione urbana. La piazza si sviluppa lungo un percorso longitudinale che definisce un diretto collegamento belvedere – belvedere, paesaggio – paesaggio. Essa accoglie un nuovo sistema di accesso al Castello di Lombardia, definito da una rampa che consente ai visitatori di salire alla quota +977, su cui si imposta l'ingresso principale.

Per definire la struttura ipogea si è partiti dalla lettura del contesto, in particolar modo del Castello, riproponendo la lettura della struttura con le torri in negativo. La superficie della piazza viene così forata da ampi cerchi che costituiscono la forma assoluta su cui si sviluppa l'intero progetto e che definiscono delle sottrazioni in grado di portar luce allo spazio ipogeo. Queste cavità accolgono al loro interno i sistemi di risalita dalla piazza ipogea - una rampa ed un sistema di scale mobili.

In questo spazio ipogeo trova luogo l'estensione della piazza, che diventa così una piazza coperta inondata di luce grazie alle due cavità.

Il piano ipogeo accoglie i servizi per l'accoglienza dei turisti - quali un bookshop/caffetteria ed i servizi igienici. Sono inoltre presenti i sistemi di risalita dalla fermata APM e dal nodo di interscambio con il sistema della funicolare che collega il Castello di Lombardia con la stazione ferroviaria. Tale risalita è ospitata all'interno di una torre - ascensore che si collega alla quota +960 con un percorso paesaggistico che conduce alla Rocca di Cerere attraversando il Parco delle Pendici, e con la piazza ipogea alla quota +965. Il principio insediativo è stato dettato dall'individuazione del percorso longitudinale che trova un ulteriore riscontro al livello della piazza ipogea attraverso la definizione di due belvedere, con vista Calascibetta, a nord, ed Enna Bassa a sud. L'aggiunta di volumi cilindrici ha permesso la definizione dello spazio ipogeo, con un'ulteriore sottrazione dei volumi in corrispondenza del Castello, sotto il quale tramite una spezzata che ospita i servizi ed una delle pareti multimediali, che assieme alle pareti multimediali curvilinee diventano quasi evanescenti, in grado di ospitare esposizioni temporanee e schermi a LED. Tale spezzata definisce il bordo/limite della piazza coperta, un limite reso sicuramente riconoscibile, all'interno dello spazio ipogeo, per la sua forma spezzata, diversa dal resto delle pareti curvilinee.

Lungo il tracciato in galleria dell'APM sono stati introdotti dei coni di luce che permettono l'ingresso della luce e la vista del panorama dall'interno della vettura. Infine, il monumento ai caduti è stato ricollocato in prossimità del prospetto est del Castello, in corrispondenza di uno slargo definito dalla roccia esistente su cui si erge la Fortezza. Pertanto, chi giunge alla fermata Castello, ha la doppia possibilità di salire in superficie verso la città o verso il Castello, a seconda delle necessità.

All'interno del presente studio è stata affrontata la questione del progetto infrastrutturale come strumento di risoluzione di un problema di mobilità e di disegno e riconfigurazione del paesaggio.

Le prime fasi della ricerca hanno riguardato un attento studio di mobilità alternative realizzate in tutto il mondo, approfondimento che ha permesso di avere una panoramica delle problematiche e delle caratteristiche che identificano ciascuna delle tipologie infrastrutturali prese in esame.

In seguito all'individuazione della Quota 900, sulla quale si adagia il progetto per una nuova mobilità di bordo, e dei tre sistemi di risalita integrati, si sono verificate e risolte le maggiori criticità relativamente agli aspetti geologici, paesaggistici, infrastrutturali, tecnici (come la cantierabilità e la realizzabilità del progetto), urbani ed economici.

L'innovativa scelta di pensare un'infrastruttura di bordo costituita dall'APM, resa fortemente riconoscibile a livello paesaggistico, ha permesso di concepire l'opera infrastrutturale come elemento di relazione tra la città ed il paesaggio circostante, rappresentando un'opportunità di rivalutazione e recupero degli ambiti urbani e delle pendici.

Le due tipologie di fermate proposte, fuori terra/panoramica ed ipogea, hanno consentito di servire l'intero nucleo urbano a ridosso delle principali emergenze architettoniche della città.

L'approfondimento della "Fermata Castello" come verifica dell'intero sistema, collocata fra l'emergenza architettonica del Castello di Lombardia ed i margini del centro storico, ha permesso di constatare come ciascuna delle fermate si mette in relazione con il contesto circostante, concretizzandosi in questo caso in una architettura ipogea.

In un momento storico in cui una delle maggiori emergenze del territorio ennese è costituita dalla mancanza di infrastrutture legate alla mobilità e dal crollo, con la conseguente chiusura, di principali arterie della città di Enna, il progetto qui presentato si propone come occasione di unione tra i vantaggi della nuova mobilità e le necessarie esigenze di tutela del luogo. Data la mancanza di manutenzione delle pendici di Enna Alta, che ha causato notevoli disagi per la popolazione, il progetto potrebbe quindi rappresentare l'opportunità per l'Amministrazione Comunale per la ripresa ed il recupero di un territorio che si sta man mano sgretolando.

L'infrastruttura potrebbe permettere inoltre di dotare la città, oltre che di un nuovo sistema di mobilità, di nuovi spazi e servizi che danno l'occasione progettuale per la riconfigurazione di aree marginali del centro abitato.

Il tema affrontato si pone come base per futuri sviluppi riguardanti l'approfondimento e la progettazione delle rimanenti 11 fermate e dei nuovi nodi di interscambio, che essendo sparsi per la città potrebbero conferire un nuovo e contemporaneo aspetto all'intera città.