**Ripensare la notte: una nuova frontiera della rigenerazione urbana**

*Mobilità, sicurezza e spazio pubblico diventano le chiavi per una città attiva e inclusiva anche dopo il tramonto*

Per molto tempo le città sono state progettate per funzionare di giorno, con trasporti, servizi e spazi pubblici progettati e costruiti attorno ai ritmi tradizionali della vita. Oggi, però, questo paradigma non basta più: le grandi aree metropolitane vivono su archi temporali estesi, attraversate da persone che lavorano, si spostano, studiano, partecipano a eventi o utilizzano servizi anche nelle ore serali e notturne.

*"Milano è un caso emblematico: ospedali, aeroporti, logistica, università, turismo, cultura e grandi eventi generano flussi che non si interrompono con la fine della giornata lavorativa"*.
A leggere questa trasformazione attraverso la lente della mobilità urbana è **Giuseppe Vallelonga**, **Director ed esperto di Mobility Planning in Systematica**, società specializzata in pianificazione della mobilità, analisi dei flussi pedonali e veicolari, accessibilità urbana e strategie di trasporto a supporto di progetti complessi di trasformazione urbana.

Partendo da questa prospettiva integrata che tiene conto di infrastrutture, spazio pubblico e comportamenti delle persone, Vallelonga invita a considerare la notte come una componente strutturale della città contemporanea: *"Non esiste più una netta separazione tra 'tempo produttivo' e 'tempo notturno'. La notte è ormai una parte integrante del metabolismo urbano e deve entrare pienamente nel modo in cui progettiamo la città, superando l'idea che coincida solo con il momento del divertimento o con una dimensione secondaria della vita urbana"*.

Basti pensare che in Italia i **lavoratori notturni** oggi sono oltre 2,5 milioni - l'11% degli occupati - con una forte concentrazione nei settori della sanità, della logistica, dei trasporti, dell'accoglienza e dei servizi urbani. *"La Lombardia"*, aggiunge Vallelonga, *"è la regione con il maggior numero assoluto di lavoratori notturni e l'area milanese rappresenta uno dei poli principali della cosiddetta 'economia delle 24 ore'"*.

**Leggi anche:**
La città che suona bene: progettare il silenzio urbano per il benessere collettivo

Se però durante il giorno la presenza diffusa di persone, attività e servizi tende a compensare molte fragilità dello spazio pubblico, la sera i quartieri monofunzionali, le strade prive di attività, le fermate isolate, i sottopassi vuoti, i percorsi poco illuminati o i collegamenti inefficienti diventano elementi molto più critici.

Il tema è quello della **sicurezza percepita**, che non coincide soltanto con i dati sulla criminalità, ma dipende dalla qualità complessiva dell'ambiente urbano: *"È un aspetto particolarmente rilevante per anziani, studenti, lavoratori notturni, utenti del trasporto pubblico e, in modo specifico, per la popolazione femminile"*. Pensiamo a una strada poco illuminata, una fermata poco accessibile o a una segnalazione insufficiente. *"Uomini, donne,*

*persone con esigenze specifiche",* sottolinea Vallelonga, *"vivono la notte urbana in modo diverso".*

**Leggi anche:** Rendere contagiosa la rigenerazione urbana

La **mobilità** è una delle infrastrutture decisive della notte urbana. Anche una città ricca di spazi pubblici di qualità e funzioni culturali attrattive rischia di vanificarli se, dopo una certa ora, non è più facilmente raggiungibile e attraversabile. Nelle ore notturne, infatti, la diminuzione delle frequenze del trasporto pubblico e l'aumento dei tempi di attesa spingono spesso verso l'auto privata, il taxi o altri servizi individuali. *"Il punto",* osserva Vallelonga, *"non è solo come spostarsi, ma in quali condizioni: una fermata isolata, un'attesa lunga o un percorso poco illuminato possono modificare in modo sostanziale le scelte delle persone".*

Per questo la pianificazione della mobilità non può limitarsi alle infrastrutture di trasporto, ma deve costruire vere condizioni di **accessibilità urbana**: continuità dello spazio pubblico, illuminazione, presidio sociale e integrazione tra funzioni. *"Esperienze come la rete notturna di Londra, il NitBus di Barcellona o la ciclabilità diffusa di Copenaghen mostrano come la mobilità serale e notturna possa diventare parte integrante della qualità urbana, non un servizio marginale",* aggiunge Vallelonga.

L'**illuminazione** è fondamentale: *"Rendere leggibili i percorsi, evitare zone cieche, migliorare il comfort visivo, orientare i movimenti e creare continuità percettiva senza generare eccessivo inquinamento luminoso. Una città vivibile di notte non è una città sempre accesa, ma una città capace di modulare luce, presenze e funzioni in base ai luoghi e agli orari",* sottolinea Vallelonga.

Insieme alla luce, bisogna lavorare sul **mix funzionale e l'attivazione degli spazi al piano strada**. Quando residenze, uffici, negozi, spazi culturali e luoghi per il tempo libero convivono all'interno di uno stesso contesto urbano, la città non si svuota a fasce orarie alterne, ma mantiene una presenza più continua e distribuita lungo l'intero arco della giornata. Al contrario, le aree monofunzionali si svuotano rapidamente e diventano più fragili. *"Anche il cibo, in questa prospettiva, assume un ruolo importante",* precisa Vallelonga**.** ***"Food hall, mercati pubblici e offerte accessibili in orari non convenzionali*** *diventano infrastrutture sociali, capaci di generare vitalità, incontro e sicurezza percepita".*

**Leggi anche**: Le città che diventano intelligenti

La notte può quindi diventare un laboratorio di rigenerazione urbana, e intervenire sulla dimensione notturna significa lavorare su mobilità, welfare urbano, sicurezza percepita, commercio di prossimità, spazio pubblico e qualità ambientale.

In questo contesto, anche il Real Estate è chiamato a evolvere. *"Il valore di un progetto urbano non dipende più soltanto dalla qualità architettonica degli edifici, ma dalla capacità di* ***generare ecosistemi attivi, sicuri e accessibili nell'arco delle 24 ore****. Progetti come Portanuova o la rigenerazione della Darsena"*, afferma Vallelonga, *"hanno funzionato perché*

*hanno saputo creare continuità tra giorno e sera, integrando mobilità, servizi, spazio pubblico, commercio e funzioni miste”*.

La sfida dei prossimi anni sarà applicare una dimensione temporale alla pianificazione, capace di leggere e governare i diversi ritmi della città. “*La qualità della notte sarà certamente uno dei principali indicatori della qualità complessiva dei centri urbani contemporanei”*, conclude Vallelonga. *“Perché è proprio nelle ore serali e notturne che emergono con maggiore chiarezza inclusione, accessibilità, sicurezza percepita e capacità reale di una città di funzionare per tutti”*.

**Meta description**
La notte urbana richiede nuove strategie di rigenerazione: Giuseppe Vallelonga racconta come mobilità, sicurezza e spazi flessibili possano migliorare la qualità della città.

**TAG**
notte urbana; rigenerazione urbana; mobilità notturna; sicurezza; illuminazione intelligente; spazio pubblico;