

Trieste, Gennaio 2019

Rigenerazione urbanistica

La città, intesa nel senso "moderno" della parola, ha distrutto centri storici e campagne per risolversi in una grande e desolata periferia, con il totale fallimento della disciplina urbanistica.

Le odierne tecnologie consentono di realizzare quartieri auto sufficienti: oltre che alzare i livelli di convivialità aumentano una varietà di attività e funzioni. In Europa, la qualità urbana e architettonica della città moderna è aggiornata dalle innovazioni progettuali. Nella maggioranza delle nostre città invece si rallenta l'innovazione progettuale, sottovalutando i danni causati da decenni di politiche speculative e distruttive. In Italia osserviamo l'enorme contrasto fra la straordinaria bellezza di centri storici e il degrado delle periferie. Rimediare a quei disastri è possibile, ma è fondamentale che la cittadinanza si riappropri di una sensibilità civile e civica, e cominci a conoscere l'urbanistica e l'architettura, per imparare a influenzare le maggioranze politiche locali.

Esempi virtuosi

Gli esempi virtuosi realizzati ad Hammarby Sjöstad (Stoccolma, 25.000 ab; 160 ha), Bed ZED (Londra, 250 ab; 1,8 ha), Ecolonia (Alphen aan den Rijn, Olanda, 800 ab; 7 ha), de Bonne (Grenoble, 2.000 ab; 8,5 ha), Bo01 (Malmö, 1.400 ab; 25 ha), Vauban (Friburgo, 5.300 ab; 38 ha), GWL Terrein (Amsterdam, 1.400 ab; 6 ha), Rieselfeld (Friburgo, 11.000 ab; 70 ha), Kronsberg (Hannover, 7.500 ab; 70 ha), Eco-Viikki (Helsinki, 1.700 ab; 23 ha), Solar city (Linz, Austria, 3000 ab; 36 ha) sono l'espressione di una sperimentazione urbana della città moderna. La maggior parte dei nuovi quartieri sono localizzati in aree dismesse industriali o militari, che sono o periferiche, o interne alle zone consolidate. La maggior parte di questi interventi si preoccupa di contenere la domanda di energia fossile utilizzando le migliori tecnologie che sfruttano fonti alternative. Analogamente altri comuni europei (Parigi, Londra, Berlino, Amsterdam, Copenaghen ...) hanno voluto realizzare spazi e luoghi urbani ben progettati, rispettando le tecniche di progettazione che prevedono un corretto rapporto fra spazio pubblico e privato, e quartieri a misura d'uomo con i servizi raggiungibili a piedi e coi mezzi pubblici.

Gli interventi sono abbastanza eterogenei per dimensione e approccio, ma **condividono l'intenzione ecologica e l'applicazione di tecnologie innovative.**

Esempio di alcune capitali e città europee sostenibili.

Londra



Dal 2020 ad un'intera area centrale di 34 ettari potranno accedere liberamente solo mezzi pubblici, bici e pedoni. **Nello West End di Londra**, a poco più di 1km dal London Eye; esattamente dove si

trova il British Museum. In tutta quest'area (**34 ettari in zona centrale**) sarà permessa solo la mobilità attiva: marciapiedi allargati; attraversamenti pedonali rialzati; piste ciclabili protette, dove necessario; nuove fermate della metro, e corsie preferenziali per i bus; forti limitazioni all'accesso e alla velocità dei veicoli privati. L'obiettivo è quello di **aumentare la vivibilità della zona e quindi richiamare persone, esercizi commerciali, uffici.** I datori di lavoro di Londra sanno quanto è importante per la loro produttività avere sede in una zona a misura di essere umano.

Parigi

sarà nel 2030 città chiusa alla circolazione di auto con motori benzina e diesel. Nel frattempo, il Sindaco Hidalgo ha vietato l'ingresso ad autocarri e camion con più di 14 anni, alle auto e ai veicoli leggeri con più di 20, ha pedonalizzato le strade veloci lungo la Senna *rive droite*, ha dato più spazio sicuro alle biciclette. Il sindaco rivendica che **l'inquinamento a Parigi "è diminuito del 30%"**.



Lubiana è tra le capitali europee che più ha investito su questa mobilità eco ed è stata eletta Città Green 2016. Importante nella scelta di Lubiana è stato anche il progetto Vision 2025, che prevede un sistema integrato per la gestione dell'ambiente. Nel 2018 ha ottenuto il secondo



posto al Premio della Commissione Europea per le città più accessibili 2018. Perno e simbolo della riforma urbanistica è stata la pedonalizzazione e la riqualificazione della Slovenska Cesta, una delle arterie principali della città. Negli ultimi anni sono state introdotte corsie preferenziali per gli autobus, regole più rigorose per il parcheggio, zone pedonali, servizi di interscambio, smart card per la mobilità, sistemi di bike sharing, autobus più puliti, migliorie alla rete.

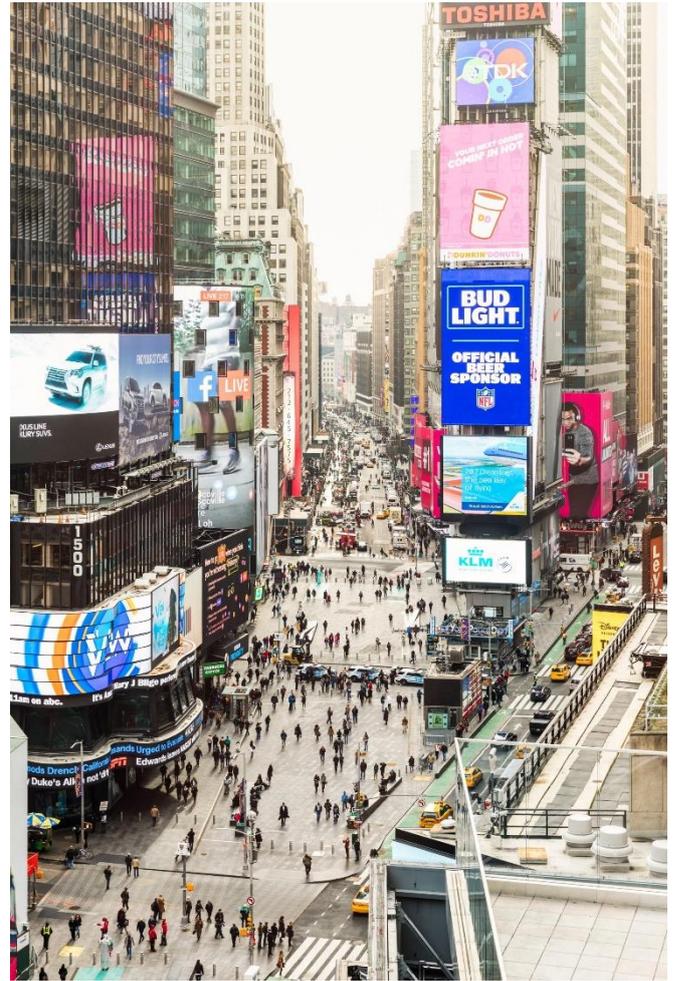
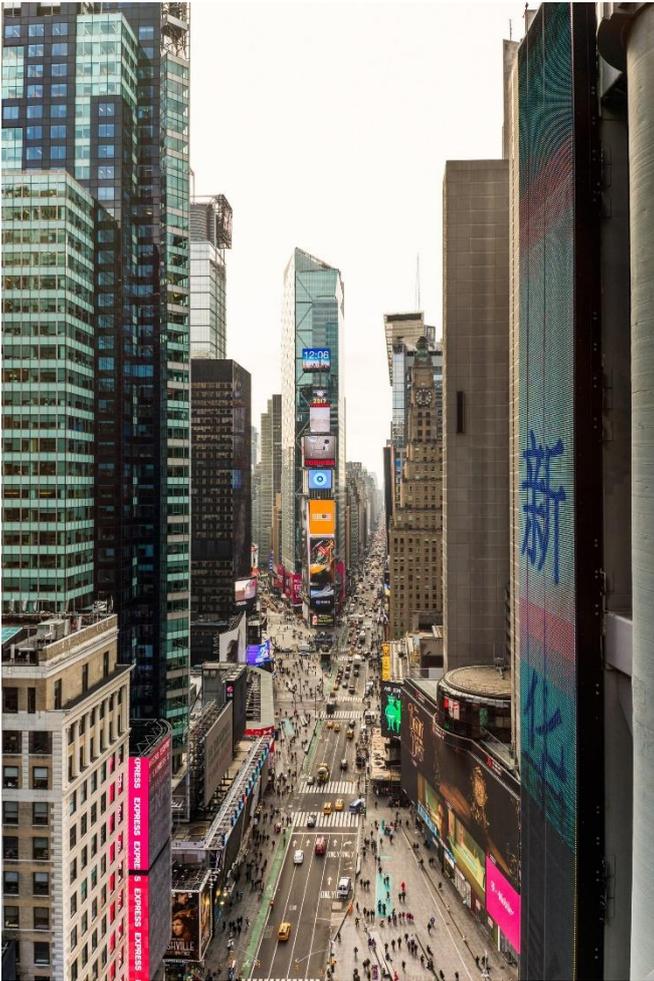
In Germania sono già state introdotte circa 60 zone ambientali, in cui il bollino è obbligatorio per tutti i veicoli . La città di **Monaco di Baviera** è un **esempio positivo** da seguire e da studiare. Tutti i soggetti coinvolti nella gestione del traffico, dalla pubblica amministrazione ai vari funzionari degli enti regionali e degli enti locali, fino alle imprese private, hanno **contribuito** all'utilizzo efficiente delle risorse e alla distribuzione degli strumenti per aumentare il numero di progetti da attuare e renderli compatibili con il tracciato urbano della città. Per quel che riguarda i processi e le relazioni politiche, l'approccio adottato, insieme alle azioni mirate sul tema dell'ecologia urbana, al coinvolgimento di associazioni ambientaliste e organizzazioni di automobilisti, alla partecipazione a reti internazionali di città, sembra innovare le forme di intervento pubblico e privato sviluppare nuove risposte non solo "tecniche", ma che si pongono l'obiettivo di operare cambiamenti nell'atteggiamento dei cittadini a tutela dei loro spostamenti. Le **politiche urbane** di Monaco di Baviera sono **innovative** da ogni punto di vista, persino da quello della chiarezza e delle modalità di comunicazione con le quali sono state divulgate ai cittadini e al paese. si può pensare che a Monaco di Baviera ci sia una sorta di accanimento contro le auto e i mezzi pesanti. In realtà non è così, o almeno lo è in parte. Determinate zone sono pensate per il **benessere della popolazione**. In queste zone si riesce a percepire solo il "rumore" delle tantissime bici che circolano "felici", che hanno corsie preferenziali su marciapiedi e strade e che rappresentano ormai un mezzo di fondamentale importanza per la cittadinanza. Non che manchino le auto, naturalmente. Ci troviamo in Germania, patria di alcuni dei più grandi marchi del settore automobilistico, come BMW, Mercedes, Volkswagen, Opel, Porsche



e Audi, ma il punto è che l'intera città è pensata per **dissuadere** la maggior parte dei cittadini dall'usare il proprio autoveicolo e a ricorrere ai mezzi pubblici, sempre puntuali ed efficienti, ed alle bici.

New York

A New York l'amministrazione ha promosso a partire dal 2007 un piano a lungo termine per una città più verde e vivibile, "**PlaNYC. A greener, greater New York**". Grazie alla collaborazione dello studio danese Gehl, è iniziata una **fase di sperimentazione di usi temporanei dello spazio pubblico** che ha permesso di rendere le strade più accessibili per pedoni e ciclisti, per chi volesse sedersi, rilassarsi e contemplare la città. Le azioni promosse per incrementare la qualità dello spazio urbano hanno l'obiettivo di permettere all'economia urbana di crescere e di trattenere residenti in città, riducendo l'espansione urbana e l'inquinamento da esso indotto. Tre progetti tra numerosi altri dimostrano il cambiamento che ha interessato lo spazio pubblico newyorkese: l'Hudson River Park, Governors Island Park e la pedonalizzazione di Time Square. A Times Square il 90% dello spazio era occupato da automobili mentre solo il 10% dalle persone, sebbene il 90% dei presenti fosse un pedone. Obiettivo prioritario del progetto è stato quello di invertire questa equazione. Per osservare la reazione dei cittadini a un possibile cambiamento delle loro abitudini urbane, sono stati promossi una serie di interventi rapidi e di grande impatto visivo e sociale: luoghi cruciali come Times Square, Broadway o Herald Square sono stati chiusi al traffico e allestiti con arredi temporanei. La risposta dei newyorkesi, coinvolti attivamente nel progetto e partecipi nel voler migliorare il loro spazio di vita, è stata immediatamente positiva. Il successo delle iniziative ha dimostrato l'apertura dei newyorkesi al cambiamento, permettendo di passare da progetti temporanei a permanenti, come quello di Snøhetta per Times Square.



TIMES SQUARE OGGI



Il “Plan NYC:

un piano che rappresenta uno sforzo senza precedenti per preparare la città, in vista di un aumento demografico di un milione di persone da 2005 al 2030, rafforzarne l’economia, affossatasi con la crisi finanziaria degli ultimi anni, combattere il cambiamento climatico e migliorare la qualità della vita di tutti i newyorkesi” [Dal sito nyc.gov].

Lo slogan è “**GREENER, GREATER NEW YORK**”. Se la città possa davvero diventare più grande , **la sua grandezza sarà determinata dalla qualità delle scelte che farà**, per questo il piano si propone chiare e precise tappe da rispettare, con scadenza annuale, da qui al 2030. Gli obiettivi da raggiungere sono suddivisi per settori: **l’housing e i quartieri** (piano alloggi per case più accessibili e convenienti); **i parchi e gli spazi pubblici (raggiungibili a piedi)**; **le aree dismesse e vuoti urbani, il sistema costiero (inquinamento e monitoraggio)**; **i trasporti; l’energia e la qualità dell’aria; i rifiuti; il cambiamento climatico.**



How most traffic engineers see your city



How cities should be designed