il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

A Vienna non basta la miglior qualità della vita

Vienna. Ogni anno prima dell'estate l'amministrazione attende con ansia la pubblicazione dello studio Mercer circa la qualità della vita in oltre 200 metropoli. Conquistato il podio ma sempre superata da Zurigo o da Vancouver, finalmente nel 2009 Vienna è riuscita ad aggiudicarsi il primo posto, primato poi difeso anche nel 2010.
Senza dubbio la città offre un'elevata qualità urbana, che tuttavia rappresenta in molti casi un'eredità del passato. Il fatto, poi, piuttosto raro a livello mondiale, di come la città abbia ridotto la propria popolazione, evitando quindi la congestione tipica di altre metropoli, indica come Vienna offra, a livello spaziale, un'inestimabile attrattiva.
Mentre le maggiori metropoli europee, infatti, sono cresciute di molto dopo la seconda guerra mondiale, sviluppandosi prevalentemente in quartieri residenziali monofunzionali pensati per il traffico privato, a Vienna circa due terzi della popolazione vive tuttora nei quartieri dell'espansione ottocentesca, le cui dimensioni vivibili, la percorribilità anche a piedi e la multifunzionalità non trovano paragone nelle espansioni più recenti.
La locale politica sembra però essere riuscita, sin dalla svolta neoliberale negli anni novanta, a mettere a rischio queste qualità urbane, perseguendo progetti e politiche che paiono contraddire gli obiettivi di un lungimirante sviluppo a lungo termine. Per esempio, si annuncia l'intenzione di ridurre il traffico privato dal 35 al 25%, mentre al contempo si costruisce una nuova tangenziale attorno alla città che non servirà soltanto i nuovi quartieri ma che andrà ad aumentare la suburbanizzazione dell'hinterland. Mentre questo cresce senza sosta, i distretti del tessuto centrale soffrono della progressiva erosione del commercio alla piccola scala, con conseguente dismissione di piani terra e svuotamento di interi settori. Per limitare il fenomeno, la giunta ha investito in anni recenti cifre considerevoli nelle vie commerciali coinvolte per mantenere in vita un sistema di approviggionamento di prossimità, mentre nei settori periferici veniva, dall'altro lato, tollerata una crescita disordinata e selvaggia di centri commerciali e punti vendita. Oggi, la superficie destinata al commercio in periferia supera del 55% quella dei quartieri centrali o di quelli serviti dal trasporto pubblico: una tendenza data in ulteriore ascesa. Così l'area metropolitana viennese è di gran lunga la regione più servita d'Austria e, con 2 mq di superficie commerciale pro capite, saldamente in testa a livello europeo.
A insediamenti residenziali che implicano un elevato consumo di suolo si contrappongono in

altre zone comparti a estrema densità urbana: caratteristica che si può riconoscere in quasi tutti i progetti degli ultimi quindici anni, a partire dalla Donau City e dall'insediamento residenziale Alte Donau, attraverso la Millennium City, la Wienerberg City fino all'insediamento terziario TownTown, attualmente in costruzione. Caratteristica comune: nella documentazione presentata spesso non s'intravedeva alcuna traccia della concentrazione edilizia effettivamente realizzata per lotti che, anzi, spesso appaiono mal infrastrutturati.
Voci critiche parlano piuttosto di attenzioni speciali da parte dei pianificatori locali o di decisioni via via a favore di determinati proprietari di terreni e investitori, trascurando una visione generale della città. A tali progetti si può imputare l'incapacità, a differenza degli obiettivi dichiarati, di generare un senso urbano, creando al contrario comparti devitalizzati e monofunzionali, quasi antisociali. Non potrà quindi stupire come investitori privati e committenti, spesso già prima del completamento delle opere stesse, le inizino a mettere in vendita.
Lascia quindi da pensare come l'urbanistica abbia da tempo abdicato alle proprie responsabilità, di far combaciare cioè interessi privati e collettivi e di elaborare progetti qualificati controllandone lo sviluppo. Talvolta, invece, progetti meramente speculativi vengono supportati dalla pubblica amministrazione attraverso la realizzazione gratuita di opere corollarie o attraverso finanziamenti, per essere successivamente spacciati come conquiste urbanistiche. Cosi, le decisioni e i progetti urbanistici del recente passato appaiono spesso superati e di corto respiro. Rimane da vedere se il recente ingresso dei Verdi nella giunta comunale, con impegni diretti nei settori della pianificazione urbana e dei trasporti, potrà portare qualche auspicabile cambiamento di rotta verso una politica più sostenibile.

Autore

reinhard_seiss