



L'urlo di Vienna: basta asfalto!

La capitale austriaca conclude una prima fase della sua strategia climatica. Con quasi 350 progetti cambia l'immagine della città

VIENNA (Austria). Il cambiamento climatico ha generato **forti quanto diseguali alterazioni nella qualità di vita** delle principali città del globo. Nel caso di Vienna registriamo un aumento di circa 3° C nel 2024, rispetto alla media storica 1961-2010. Si tratta di un incremento considerevole che, in generale, pone di fronte ad un difficile interrogativo: come combattere le conseguenze negative che l'innalzamento delle temperature induce sulla vita e la salute delle persone e sviluppare, allo stesso tempo, un modello sostenibile di crescita urbana?

Meno auto, più spazio pubblico

Da sempre capofila nelle politiche per la qualità della vita urbana, Vienna ha risposto a questa domanda con un articolato piano-programma, la "[Smart Klima City Strategie Wien](#)" (2021). Partendo dai 17 obiettivi dell'[Agenda ONU 2030](#), il piano delinea il quadro generale delle iniziative da realizzare nei prossimi anni sul territorio urbano per raggiungere la **neutralità climatica**. Così, in attesa che le [politiche europee](#) producano effetti positivi per il raggiungimento dei previsti obiettivi di sostenibilità climatica, Vienna ha iniziato da subito a

trasformare i suoi spazi urbani per renderli sempre più accessibili ai suoi abitanti e più resistenti all'aumento progressivo delle temperature.

Lo spazio urbano è un bene prezioso ed è insensato riservarlo alle automobili. Presupposto del piano viennese è la **progressiva riduzione delle auto**, a tutto vantaggio della riprogettazione degli spazi urbani e della riduzione del carico d'inquinamento. Se fino all'inizio di questo millennio l'automobile ha incarnato il mito del benessere economico, oggi possiamo osservare l'esatto contrario. La critica alla società dell'automobile si afferma a Vienna già negli anni '70, quando **Hermann Knoflacher**, del locale Politecnico, porta in giro la bizzarra sagoma di un'auto - il suo provocatorio Pedimobile (Gehzeug in tedesco) - per dimostrare **lo spreco di spazio pubblico** connesso all'uso delle automobili private.

Da allora, la politica di diffusione capillare della rete dei mezzi pubblici viennesi - i cosiddetti Öffis - è stata sviluppata con tale efficacia da aver scoraggiato non solo l'uso ma anche il semplice possesso di un'auto da parte dei viennesi. Soprattutto nelle giovani generazioni, più sensibili ai temi dello sviluppo sostenibile, l'acquisto di un mezzo di trasporto privato è ormai da considerarsi un'eccezione.

Interventi diffusi e capillari

Nel 2021 Vienna approva la strategia generale alla base del suo sviluppo sostenibile, delineando un ampio ventaglio di azioni. Fra queste, "**Raus aus dem Asphalt**" (traducibile con "Fuori dall'asfalto") è un ambizioso **programma di interventi di rinaturalizzazione** che investono i 23 distretti della capitale austriaca.

Il progetto, finanziato con 100 milioni di euro, si sta concludendo proprio in questi mesi e ci offre, quindi, l'occasione per **un primo bilancio**. Ha messo in atto, in appena tre anni, ben **344 interventi che hanno profondamente inciso sul tradizionale aspetto della città**. Il pallido grigiore tipico della città austriaca è stato lentamente sostituito dall'immagine moderna, disponibile e **multicolore** di una metropoli contemporanea in cui le strade non costituiscono solo corridoi asfaltati per andare in auto da un posto ad un altro ma offrono, al contrario, spazi diffusi di sosta e di socialità in giardini alberati.

La strategia mira a realizzare soprattutto **oasi di fresco**, per permettere a tutti i cittadini di raggiungere nelle immediate vicinanze di casa un luogo di incontro all'ombra, incoraggiandoli

allo stesso tempo a spostare all'esterno delle abitazioni una parte del proprio tempo libero. Alla città costruita, spesso insensibile alle necessità della vita quotidiana, si sta sostituendo **un modello di città più coinvolgente e disponibile**. In cui alberi e superfici d'acqua, giardini e fontane, garantiscono isole ombreggiate soprattutto nel periodo di calura estiva, offrendo zone aperte di socialità e combattendo alla radice il fenomeno delle bolle di calore prodotto dalle pavimentazioni impermeabili.

In futuro ogni cantiere infrastrutturale a Vienna applicherà alcune semplici regole per sostenere il contrasto al cambiamento climatico: l'uso di materiali filtranti e di colore chiaro, il raffrescamento diretto con fontane, superfici d'acqua e nebulizzatori, l'impianto di zone verdi e nuovi alberi. Tutti rimedi ordinari, cioè di facile applicazione e manutenzione.

I progetti già realizzati si estendono dal cuore storico della città (Michaelerplatz, Neuer Markt) fino alle grandi piazze esterne (Praterstern, Julius-Tandler-Platz), al ridisegno di alcuni parchi urbani (Tangentenpark, Reinlpark), di una parte dello storico Naschmarkt e delle zone interne della [città satellite Seestadt](#) di Aspern. Nel grande distretto multiculturale di Favoriten, oltre all'omonimo asse stradale, è in fase di realizzazione il ridisegno dei [Superblocchi](#) (Supergrätzel) e, a partire dal prossimo anno, anche la rinaturalizzazione delle aree esterne della stazione centrale, collegate ad una rete integrata di percorsi ciclabili, come quelli della già rinnovata Argentinierstraße.

Ovunque, **la rinaturalizzazione del suolo urbano** è ormai un dato di base per le operazioni di riqualificazione urbana, dal nascente quartiere del Nordbahnhof ai cantieri di completamento della Seestadt ad Aspern.

Inaspettati approcci mediterranei

Non solo: la riduzione delle superfici impermeabili si collega anche alle numerose azioni di sostenibilità che la città sta compiendo in tutti i settori collegati della vita urbana, dall'energia alla gestione delle risorse idriche, dal recupero dei rifiuti alla mobilità ibrida, gettando le fondamenta di un quadro infrastrutturale destinato a sostenere il crescente sviluppo demografico anche nei prossimi decenni. Quasi in silenzio, la strategia "Fuori dall'asfalto" ha prodotto una sensibile trasformazione dell'immagine della città. Sbaglierebbe chi pensasse ad interventi solo cosmetici, non è così. **Le nuove aree verdi sono il segno di un radicale ripensamento delle funzioni e degli spazi collettivi** attraverso un vasto piano di mobilità urbana integrata.

Lo scopo? **Sottrarre spazio alle auto per riconsegnarlo agli abitanti.** Una politica seguita, in forme e dimensioni diverse, pure da altre città europee all'avanguardia in questo settore, come [Barcellona](#) e [Copenaghen](#). Anche alla luce di quelle esperienze, appare evidente come questo modello di città verde viennese stia concretizzando una seria alternativa alla tradizionale città di pietra, stimolando **una nuova percezione collettiva dello spazio pubblico** che, da luogo di mero attraversamento, si trasforma in spazio dello stare e della relazione sociale. Ma quello che, forse, interessa maggiormente è il nuovo ruolo che strade e piazze svolgono in questi tessuti rinnovati, aprendosi ad **un modello di vita urbana in parte prossimo a quello mediterraneo.** È, insomma, la città che cambia e che sperimenta soluzioni per venire incontro alle nuove necessità ambientali, cercando di coniugare il valore storico ed estetico dello spazio pubblico con le possibilità legate ai molteplici usi della contemporaneità. Se paragoniamo la improbabile diffusione dei nostrani boschi in verticale a questa politica quotidiana, orizzontale e diffusa, appare evidente tutta la portata innovativa delle strategie di sviluppo sostenibile adottate dalla capitale austriaca. E forse, ispirandoci all'esempio viennese, anche in Italia dovremmo finalmente cominciare, nella gestione quotidiana dei luoghi urbani, ad integrare con maggiore efficacia verde e città, spazi e usi, andando decisamente "fuori dall'asfalto".

Immagine di copertina: il cantiere in Columbus-Platz, Vienna, 2025 (© Gianluca Frediani)

Per approfondire

Dati della strategia "Raus aus dem Asphalt" (2021-2025)

- 344 progetti realizzati
- 23 diversi quartieri coinvolti
- 100 milioni di euro investiti
- 142 milioni di euro di finanziamenti generati
- 3.316 nuovi alberi piantati lungo strade e piazze
- 2.745 nuove sedute collocate negli spazi pubblici
- 1.952 nuove fontane e giochi d'acqua

[Pianta interattiva degli interventi](#)

About Author



[Gianluca e Laura Frediani](#)

Gianluca Frediani è architetto e docente universitario presso l'Università di Ferrara e la TU Graz. È autore di articoli, saggi e monografie scientifiche.

Laura Frediani lavora come architetta e libera ricercatrice fra Austria e Italia. Il suo lavoro si concentra su temi architettonici e urbani di rilevanza sociale. Ha vinto concorsi e premi di architettura e collabora alle attività scientifiche di varie università ed istituzioni culturali.

[See author's posts](#)

[+](#) Condividi