



Vienna, arrivano i Supergrätzel

Dopo Barcellona, anche la capitale austriaca punta sui supeblocchi urbani per ridurre inquinamento e surriscaldamento dei quartieri con spazi verdi e aree per la socialità

VIENNA. Un **vasto settore nel 10° distretto-Favoriten che misura circa 300x250 metri**: questo è il luogo prescelto dalla Municipalità per **avviare in ottobre un esperimento di riqualificazione urbana** di valore strategico per il futuro sostenibile della città (WieNeu+). Per questo intervento è stato **appositamente coniato un neologismo, Supergrätzel**, che si può forse tradurre in “**superblocco**”. Il Supergrätzel viennese è formato, infatti, da un insieme d’isolati urbani che funzionano secondo principi unitari in materia di circolazione, ecologia, sicurezza, socialità e servizi collettivi.

Superblocchi tra passato e presente

Il termine “superblocco” è tutt’altro che nuovo nella storia della capitale austriaca. La parola ci riporta all’ultima fase delle realizzazioni sociali della Vienna Rossa, quando sorgono complessi abitativi sempre più ampi e articolati, al punto da

costituire da soli intere parti di città, strutturate attorno a corti aperte, piazze e giardini collegati fra loro. Questo salto di scala nell'edilizia sociale verrà poi ripreso e persino ingigantito in alcuni smisurati complessi residenziali del dopoguerra.

Sbaglieremmo, però, ad avvicinare i tradizionali superblocchi viennesi ai nuovi Supergrätzl. Quello che hanno in comune è la grande dimensione, e poco altro. Infatti, il Supergrätzl nasce come l'unione d'isolati già esistenti, che vengono riordinati in un modello urbano sostenibile ed efficiente.

Il concetto del Supergrätzl non è una novità nello scenario europeo. In questi ultimi anni si sono intensificate analoghe iniziative a **Barcellona** ([Superilles](#)), la prima città a sperimentare questo tipo di interventi, e a Berlino ([Kietzblocs](#)). Ma al di là delle diverse denominazioni, **quello che accomuna** tutti questi esperimenti è il **tentativo d'innalzare la qualità urbana dei tessuti esistenti**, trasformando gli usi e le caratteristiche degli spazi pubblici anche come azione di contrasto contro gli effetti dei cambiamenti climatici in atto.

Il Supergrätzl a Favoriten

Ci offre un ottimo esempio delle possibilità di questa urbanistica fatta di piccoli passi e cose concrete: nel settore omogeneo individuato dalla Municipalità sarà completamente trasformata la viabilità ordinaria, con l'obiettivo di bloccare le auto ai margini dell'area (con esclusione dei residenti e dei mezzi pubblici). Nei settori stradali così riconquistati, saranno **realizzati spazi verdi, aree di sosta, di gioco e di socialità**, soprattutto davanti agli edifici scolastici. In questo modo, **la città spera di ridurre drasticamente l'inquinamento ed il surriscaldamento dell'intero quartiere** (circa del 30%), incentivando allo stesso tempo l'uso dei mezzi pubblici e delle biciclette (elettriche e non), oltre ai sistemi di sharing a due e quattro ruote. Le trasformazioni a Favoriten sono accompagnate da un'estesa campagna d'informazione. Una **prima sperimentazione pilota per il**

Supergrätzel del Volkerviertel, nel secondo distretto, ha prodotto l'anno scorso risultati confortanti dal punto di vista della partecipazione attiva degli abitanti, culminata in un laboratorio svolto direttamente in strada che ha usato l'asfalto quasi come una lavagna su cui disegnare i nuovi usi possibili del suolo.

Una strategia dalle molte possibilità

Le possibilità di trasformazione sottesa da questa strategia urbana sono **numerose ed interessanti**. Esse si applicano in maniera particolarmente efficace nel caso dei quartieri periferici viennesi che, come quelli di Barcellona, sono fortemente caratterizzati da un impianto urbanistico a scacchiera, in cui è relativamente facile individuare ambiti d'intervento unitario. Ma **lo stesso sistema è adattabile anche a realtà più complesse e irregolari**, come ci dimostra il **caso di Berlino**, in cui i circa 50 Kietzblocks finora individuati assumono dimensioni maggiori e aspetti più complessi.

Un **recente concorso d'idee** ([Barcelona Superblocks](#)), conclusosi a marzo 2021 nella città catalana, ha **prodotto un ampio ventaglio di proposte** in cui i sistemi di viabilità ordinaria vengono trasformati in vere e proprie infrastrutture ecologiche e sociali. Perché, come è evidente da tutte queste proposte, in gioco non c'è solo la riqualificazione di ampie porzioni della città consolidata, ma la fisionomia e il ruolo stesso della "strada" nelle strategie urbane dei prossimi anni.

About Author



Gianluca e Laura Frediani

Gianluca Frediani è architetto e docente universitario. Ha insegnato presso l'Università di Ferrara e la TU Graz. È autore di articoli, saggi e monografie su diversi temi della progettazione architettonica e urbana.

Laura Frediani si è laureata in Architettura presso la TU Vienna. Nel 2017 ha vinto il Pfann-Ohmann-Preis con un progetto di trasformazione urbana per il centro storico della capitale austriaca.

I loro interessi si focalizzano sulle intersezioni fra architettura, arte e città.

[See author's posts](#)

[!\[\]\(ec9132f1d27c8919987d92907322654d_img.jpg\) Condividi](#)