



EWT | Eco Web Town | ISSN: 2039-2656 | <http://www.ecowebtown.it>

Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara

Direttore: Alberto Clementi, Caporedattore: Massimo Angrilli | Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011 - 07/04/2011

La via Slovenska, un "cours Mirabeu" per Lubiana

Miha Desman

L'architettura non è fatta solo da edifici e progetti, ma anche da idee e circostanze, in cui sono stati creati e modificati e, ciò che è più importante, la vita, che avviene in essi.

Questo è il motivo principale per la comprensione della città e dell'architettura: la cultura, la storia e la politica sono il loro corso e l'obiettivo. Se si intende analizzare l'edificio contemporaneo e lo spazio pubblico urbano a Lubiana, si deve partire dalle soluzioni urbanistiche e architettoniche in prospettiva storica e nel contesto politico per definire una chiara visione critica.

Lo sviluppo della città si svolge come un triangolo, di cui un angolo rappresenta l'amministrazione comunale e la politica, un altro angolo gli architetti e urbanisti, e al terzo angolo i residenti.

Tutto, ciò che è costruito e realizzato nella città, agisce sulla vita degli abitanti. Estremamente importante pertanto, è il rapporto tra i cittadini, il governo della città e le autorità urbanistiche, che pianificano ed eseguono la costruzione e la sistemazione della città. Importanti sono soprattutto gli architetti, che fanno progetti, ma danno anche indicazioni e propongono soluzioni, come in un laboratorio del futuro. Lubiana ha avuto in passato momenti diversi di collaborazione tra professionisti e politica, questo segna i diversi volti della città nel tempo: la Lubiana del barocco, quella di Plečnik, quella di Ravnikar. La Lubiana di Plečnik è un capolinea, che sottolinea il carattere mediterraneo di spazio urbano e costruisce la struttura della città. La Lubiana di Ravnikar rappresenta la continuazione di quella di Plečnik con un linguaggio tardo modernista.

La Lubiana di oggi si sviluppa per quasi un decennio sotto la guida di Janez Koželj, che è architetto di professione, docente della Facoltà di Architettura e vice sindaco; governatore della città e professore di Architettura in una sola persona. Probabilmente Lubiana di oggi non sarà chiamata la Lubiana di Koželj, anche perché oggi la gestione della città è molto più complicata ed il rapporto tra il politico illuminato e il suo architetto prescelto viene sostituito con il sistema complesso e spesso inefficace della democrazia di partito.

Nel non troppo lontano passato era il consiglio urbanistico autonomo, di cui faceva parte anche Janez Koželj, che sistematicamente valutava le linee guida per lo sviluppo della città. Dopo, Janez Koželj ha assunto a se la responsabilità per l'urbanistica di Lubiana ed ha dovuto cessare temporaneamente la sua partecipazione attiva al consiglio autonomo.

La città ha bisogno di critici, che formano opinioni su operazioni programmate in maniera comprensibile e corretta. Importanti sono i forum, formali e informali per la discussione sulla regolamentazione della città. Blog e portali internet possono aiutare a collegare i professionisti e le persone. Ciò che è importante è la qualità degli argomenti, naturalmente non vi è consenso su tutte le questioni ma è importante che il governo della città segua i valori e i piani decisi e li metta in coerenza tra loro.

EWT | Eco Web Town n°13/14 - Vol. III/2015-I/2016

Sezione: Ljubljana on the Way to a Sustainable City

Lubiana si immagina un futuro come smart city e città verde. Il più grande cambiamento nel futuro della città, che collega la rete digitale, con l'ecologia e con l'economia, accelerando la fine del dominio dell'automobile, a vantaggio di un trasporto maggiormente integrato tra il movimento di mezzi pubblici e le necessità della mobilità privata.

Quali conseguenze avrà questo per il futuro della città? Lo spazio pubblico sboccherà di nuovo? Come in una litografia dal secolo diciannove, dove per le strade e nelle piazze si tornerà a godere di nuovi spazi attrezzati per residenti e cittadini in transito. Non vi sarà bisogno di prendere in considerazione i parcheggi e le strade larghe; tutte quelle aree saranno disponibili per nuove funzioni: verde pubblico, parchi e filari di alberi potranno rientrare in città, con la gente, biciclette e automobili intelligenti si muoveranno lentamente su di esse, finalmente lo spazio comune diventerà uno spazio reale.

Lubiana è una città che ha un asse caratteristico nord-sud questo asse collega le Alpi e il Mediterraneo. Le Alpi dominano la vista a nord, anche la via Slovenska, l'asse principale della città corre lungo lo stesso percorso fin dall'antichità. Al tempo dell'imperatore Augusto, i Romani costruirono un campo militare Emona, che ha avuto il suo cardo sullo stesso asse (Gradišče, che verso nord prosegue come via Slovenska).

La storia successiva di questa strada ha seguito l'allargamento della città medievale dal nucleo sotto il Castello sulla riva sinistra del fiume Lubianica, dove era il confine tra aree urbanizzate e quelle rurali.



Successivamente ha subito modificazioni continue in ragione dei tempi e delle storie che l'hanno attraversata dal barocco fino alle trasformazioni contemporanee, in cui è diventata una strada a quattro corsie con marciapiedi ridotti al minimo.

Negli ultimi anni, il processo si è invertito. In primo luogo sono state introdotte corsie per il trasporto pubblico, poi si è passati alla chiusura parziale per il traffico automobilistico e i flussi di traffico hanno lentamente cominciato a ridistribuirsi sulle strade parallele.

Oggi la città va verso una intensificazione della pedonalizzazione diffusa dei suoi spazi, per cui anche la Slovenska dovrà adattarsi alle piste ciclabili al trasporto pubblico ed alla realizzazione di ampie zone per i pedoni.



Il progetto di ristrutturazione per la Slovenska intende restituire la strada ai pedoni, per ricreare uno spazio a scala urbana, come già aveva immaginato Plečnik. Si tratta di regolamentare lo spazio in relazione al nuovo paradigma del traffico modificato, sostituendolo con il concetto di nuova mobilità e la rinascita dello spazio pubblico.

È mia opinione che, da un lato, gli abitanti di Lubiana abbiano bisogno di maggiore conoscenza e comprensione, ma anche di più pazienza quando si tratta di questioni che interessano la città. Il modo in cui una città cambia è graduale; in un primo momento, i cambiamenti sono fastidiosi, anche dolorosi, ma il passare del tempo fa sì che il nuovo - se è buono - finisce per condizionare l'uso e le abitudini dei fruitori. Come un nuovo parco, che in un primo momento si avverte vuoto e non finito, ma bisogna aspettare che gli alberi crescano e poi raggiungano la loro piena fioritura. Una cosa simile accadrà con la Slovenska quando il nuovo layout decollerà, gli alberi cresceranno, e le attività saranno restituite alla vita della città, Lubiana sarà arricchita da una passeggiata con il carattere di un viale - o, secondo le parole di Edvard Ravnikar, si guadagnerà il suo Cours Mirabeau.



Con la nuova pavimentazione e il verde, Lubiana potrà finalmente avere la passeggiata immaginata dagli architetti e dallo stesso Plečnik; un lavoro simile su scala più piccola è stato eseguito da lui stesso sulla parallela via Vegova con i suoi due punti finali, Piazza dei Congressi ed il Monumento di Napoleone. E in questo modo, la strada principale che si estende tra il Castello e il parco Tivoli collega spazialmente il Forum (Piazza della Repubblica con il palazzo del Parlamento, e le due torri che rappresentano simbolicamente la Porta di Lubiana) e la testa (l'hub di trasporto con le stazioni ferroviarie e degli autobus lungo la via Masarykova), che è il simbolo della città del 19° secolo. Non si tratta solo di edifici e di pavimentazioni ma soprattutto di idee e visioni di cosa Lubiana potrebbe essere e quanto meravigliosa potrebbe essere. Tale approccio richiede una integrazione tra la strategia politica e la pratica della pianificazione architettonica oltre ad un terzo fattore che non deve essere assolutamente trascurato, la sua dimensione prettamente economica. Se gli adeguamenti delle attività terziarie e commerciali lungo la Slovenska non dovessero sopravvivere e crescere, almeno nel medio termine, l'intera operazione potrebbe essere a rischio.

La nuova via Slovenska si presenta fluida, elegante e mondana attraverso una sequenza di edifici a diverse scale, da rurale a metropolitana. Contrasti di stili e materiali architettonici, dal barocco al post-moderno, la pietra scolpita e le facciate in alluminio o gli involucri continui in vetro. Il colore, la dimensione, lo stile, la massa, lo spazio, la luce, l'ombra, i pieni e i vuoti, l'alto e il basso - tutti questi elementi saranno rimessi in ordine con la nuova pavimentazione, assumeranno una nuova configurazione.

Ogni strada, ogni città ha il suo ordine di spazio e la combinazione di edifici e di architetture è quella che crea la città. Ciò che crea una città di successo è la diversità: diversità di utilizzo, diversità di utenza, diversità di spazi. La diversità crea movimento; l'architettura è un semplice quadro di riferimento per l'attività umana, sia commercialmente che socialmente.







