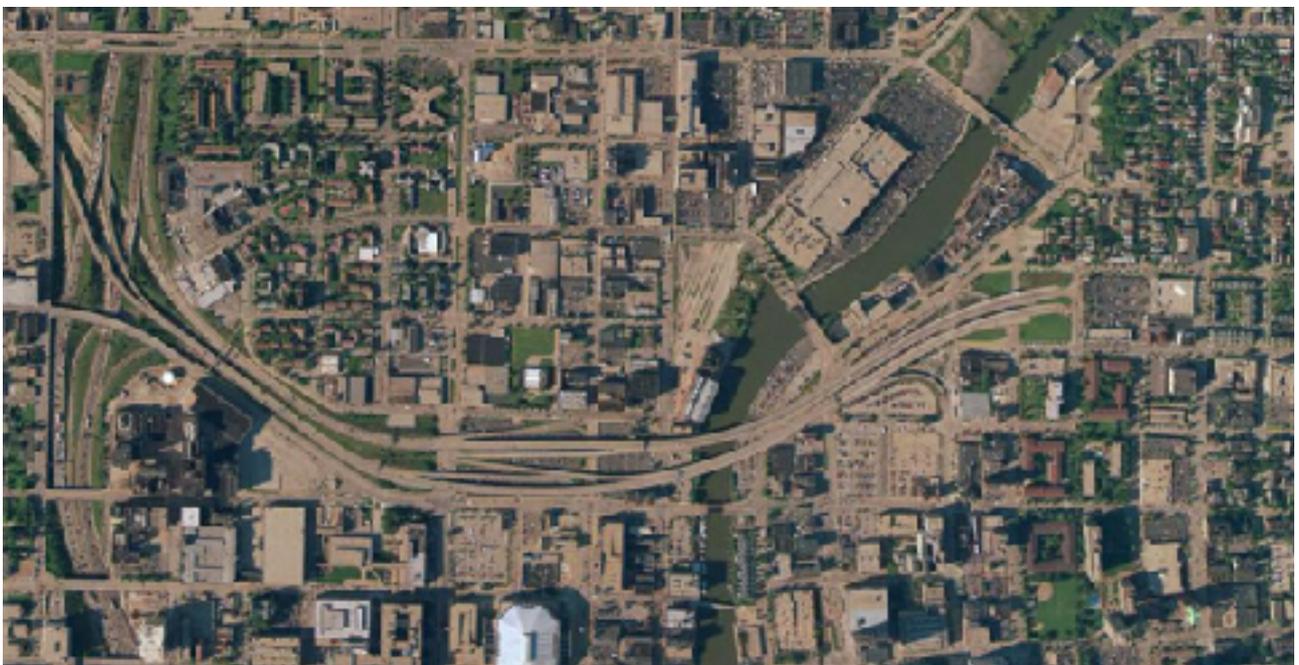


Il destino delle sopraelevate delle grandi città: diventano parchi urbani

Chiara Nicora



In copertina: il Park East Corridor a Milwaukee in Wisconsin (USA)

Tra gli anni '50 e '60 del secolo scorso si è deciso di costruire **ampie vie di scorrimento sopraelevate nelle grandi città**: delle superstrade urbane per agevolare l'utilizzo delle auto che proprio in quegli anni diventano un mezzo di trasporto accessibile a tutti. Oggi questi cavalcavia, in parte ancora utilizzati, sono delle **enormi cicatrici in cemento e asfalto** che in alcuni casi, come a Genova per esempio, oscurano una vista panoramica. Diverse città nel mondo hanno deciso di cambiare rotta e per disincentivare l'utilizzo del mezzo privato oppure per ridare dignità a quartieri degradati hanno deciso di **trasformare le strade sopraelevate in parchi urbani**.

Abbiamo raccolto alcuni esempi di città che hanno deciso di mutare il destino dei grigi cavalcavie trasformandoli in parchi urbani.

Portland (Oregon, USA)

Uno dei primissimi esempi di **conversione in parco di una strada urbana** è stato messo in atto nel **1974** a Portland in Oregon. La Oregon's Harbour Drive era una grossa arteria autostradale che attraversava la città e costeggiava il fiume Willamette. Per salvaguardare la riva del fiume e riavvicinare i cittadini al corso d'acqua è stato creato il Tom McCall Waterfront Park sul tracciato della vecchia strada e le rampe di accesso sono diventate una **pista ciclabile**.



Seoul (Corea del Sud)

A Seul, in Corea del Sud, **il canale Cheonggyecheon era stato coperto** e al suo posto era nata una strada sopraelevata che convogliava ogni giorno 160 mila veicoli che creavano gravi problemi di inquinamento atmosferico e acustico. Il progetto di rifunzionalizzazione ha definito la totale demolizione dell'infrastruttura e la creazione di un **parco fluviale**.



San Francisco (California, USA)

Negli anni '80 a San Francisco si inizia a parlare della **demolizione della California State Route 480**: una autostrada realizzata in alcuni punti a doppio elevato. Dopo varie discussioni e a seguito del terremoto del 1989 si decide per la totale cancellazione del tracciato e la realizzazione di **un parco diffuso** con sentieri e **piste ciclabili**.



Madrid (Spagna)

Il progetto di **interramento di un tratto della strada M-30** ha permesso la riqualificazione del fronte fiume Manzanares e la riabilitazione di alcuni edifici storici della città isolati dopo la costruzione della sopraelevata ad alto scorrimento. Il parco, che si snoda lungo il fiume, comprende diverse realtà collegate tra loro e alterna spazi verdi a spazi costruiti. Questo intervento ha permesso il ricongiungimento di due parti di città e il riposizionamento nella sua originaria sede di Puerta del Rey, un edificio costruito tra la fine del 1700 e l'inizio del 1800 spostato durante i lavori di costruzione dell'autostrada.



Milwaukee (Wisconsin, USA)

Il Park East Corridor occupa quello che un tempo era il tracciato di **un'autostrada sopraelevata** che abbracciava il quartiere degli affari della città di Milwaukee in Wisconsin. Il parco si sviluppa per circa 60 ettari e permette l'accesso pedonale alla città, mentre altre porzioni di terreno liberate sono state dedicate alla costruzione di edilizia residenziale.

Seattle (Washington, USA)

Dopo il danneggiamento a causa di un terremoto dell'autostrada Alaska Way a Seattle è stato deciso di **interrare l'arteria stradale** a quattro corsie che costeggiava la baia. In superficie è stato creato **un parco** che unisce direttamente Elliot Bay alla città.

