

PROGETTO DI QUALITÀ URBANA E DI COMUNICAZIONE

LIONE

Lione rappresenta uno degli esempi più significativi di parcheggi sotterranei realizzati in un centro storico di particolare rilievo, dichiarato patrimonio dell'umanità dall'Unesco, distinguendosi non solo per il numero di interventi ma anche per l'attenzione alla qualità urbana e al coinvolgimento degli abitanti



Vista di alcuni degli
elementi di arredo
urbano progettati da
Jourda et Perraudin
per le stazioni della
linea D della
metropolitana di
Lione.



Particolare del
parcheeggio Hotel de
Ville, accanto
all'Opera (215 posti
auto).

Piani di qualità urbana

La realizzazione di un numero elevato di parcheggi sotterranei nel centro storico di Lione si inserisce in un più ampio quadro di recupero urbano e rilancio della città, che ha portato in dieci anni a ridisegnare circa 200 spazi urbani, senza distinzione fra centro e periferia

Il successo della politica di riqualificazione urbana avviata a Lione a partire dal 1989 risulta evidente se si considera che in poco tempo ha fatto rivivere aree in stato di abbandono e/o degrado, ed è dovuto anche alla capacità di progettisti e amministratori di creare spazi e strutture vivibili e attraenti, senza particolari gesti spettacolari, d'autore, calibrando qualità delle finiture, idee scenografiche che coinvolgono gli abitanti e i frequentatori dei quartieri, razionalità e semplicità delle soluzioni.

Un esempio è il progetto per la risistemazione di rue de la République: un precedente gruppo municipale aveva sviluppato un progetto che prefigurava una parodia dei viali haussmanniani; uno studio sociologico successivo ha dimostrato il ruolo di socializzazione giocato dalla gioventù di periferia in questo luogo, e su tale base è stato affidato a Alain Sarfati l'incarico di elaborare un nuovo progetto. Il risultato, sul fronte del trattamento dei suoli o della gamma formale e dei materiali impiegati, è stato ben più sobrio del trattamento realizzato dallo stesso architetto lungo il corso Manin-Jaurès a Parigi: una sobrietà che si spiega con il rifiuto dell'agglomerazione lionese di subire una politica di autore, in cui la firma d'artista prevale su tutto il resto e soprattutto su una ricerca di coerenza con il luogo e l'intera città.

PIANI D'INTERVENTO COORDINATI

Nel complesso, la nuova politica degli spazi urbani, avviata a partire dal 1989, si concretizza in una serie di iniziative coordinate in sei piani:

■ **Plan Presqu'île, che mira alla preservazione del centro storico e alla sua rivitalizzazione soprattutto a livello commerciale, e comprende la realizzazione di una serie di strutture per la sosta, per liberare l'Isola dalle auto;**

■ **Plan Lumière, destinato a creare di notte una sorta di paesaggio teatrale e a identificare determinati luoghi, soprattutto del centro;**

■ **Plan Bleu, che stabilisce un programma di sistemazione degli argini del Rodano e della Saône, raddoppiato da un lavoro sull'insieme del bacino idrologico lionese;**

■ **Plan Vert, centrato sulla protezione degli spazi naturali e agricoli così come sulla valorizzazione di certi siti sino ad allora inutilizzati;**

■ **Plan Couleurs, che definisce una tavolozza di colori in vista di valorizzare differenti settori della città mal sfruttati;**

■ **Lo Schéma d'aménagement des espaces publics che mira a rendere le qualità "estetiche e d'uso" di tali luoghi.**

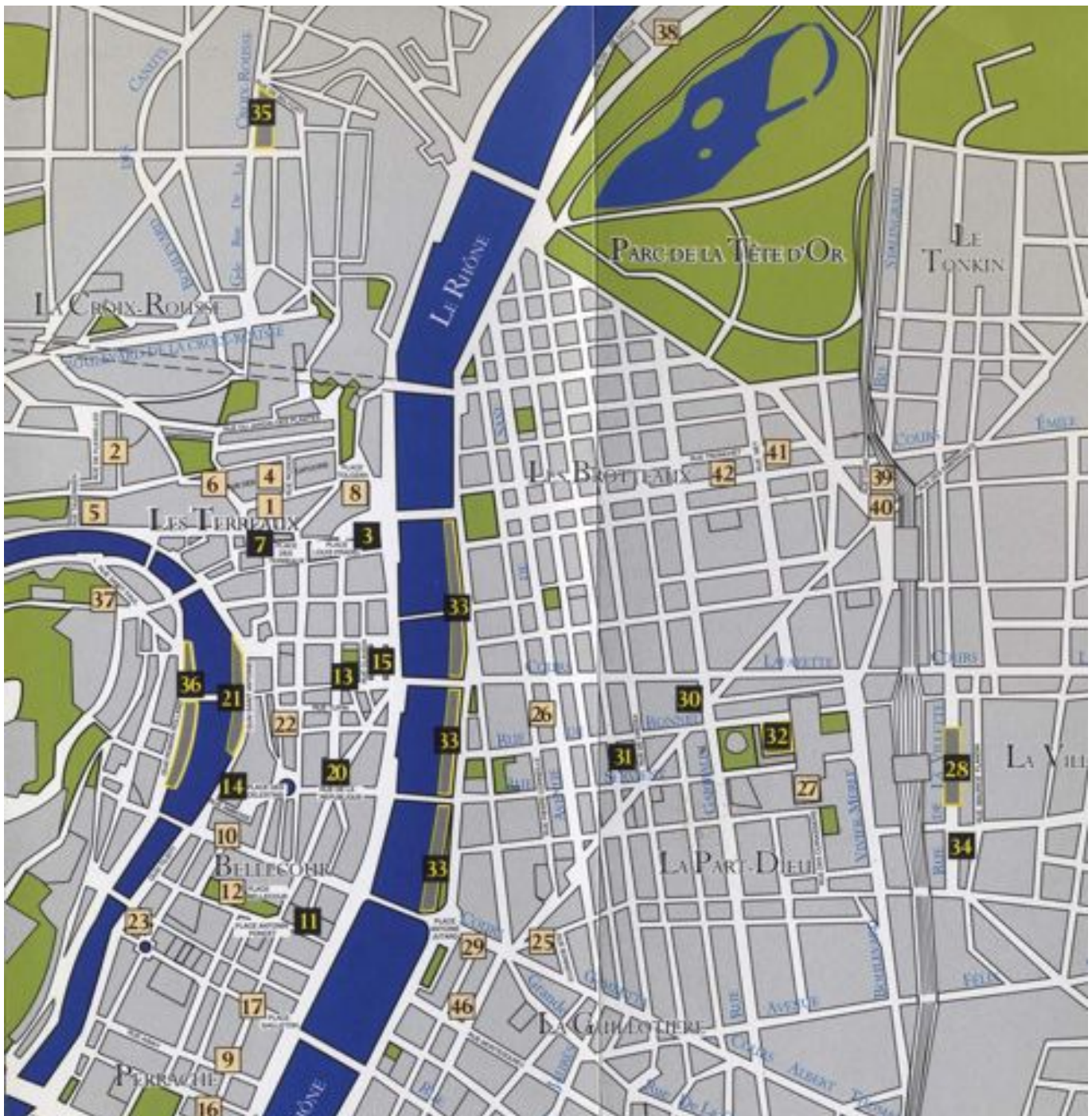
La politica per gli spazi urbani mirava a trovare una sorta di scrittura lionese, specifica e non importata. Di fatto, oggi si può dire che Lione ha trovato il giusto tono, dove lo spazio pubblico ha una neutralità benevola, e nell'intervenire si pone la questione del luogo prima di quella del progetto e della sua scrittura, senza per questo non coinvolgere progettisti esterni e di alto valore.

Solo una forte tenacia politica ha comunque permesso di arrivare al grado di coerenza attuale che autorizza ogni partecipante ai pool di progettazione a comprendere gli obiettivi comuni a tutti e favorisce la costituzione di una cultura urbana comune, arricchita da riflessioni complementari su specifici aspetti.

Ad esempio, sin dall'inizio la questione dell'arredo urbano è apparsa essenziale per l'affermazione di una identità dell'intera comunità e per la leggibilità d'attenzione; per questo è stato organizzato un concorso, nel 1990, vinto da Jean-Michel Wilmotte e da Jourda e Perraudin (con soluzioni particolarmente originali). Al lavoro sull'arredo urbano si aggiunge la messa a punto di un "vocabolario degli spazi pubblici" che precisa la gamma dei materiali e degli elementi di modanatura che i differenti progettisti possono impiegare nel trattamento dei suoli e dei cordoli di marciapiede, nell'impiego dei vegetali e dei filari di alberi ecc.

PARCHEGGI REALIZZATI DA LPA

03	Parc Hôtel de Ville	215 posti	15	Parc des Cordeliers	917 posti	32	Parc Part-Dieu C. com.	3.193 posti
08	Parc Opéra	308 posti	18	Parc Perrache	902 posti	34	Parc Villette	730 posti
07	Parc Terreaux	654 posti	20	Parc République	861 posti	33	Parcs Quais du Rhône	1.380 posti
11	Parc Antonin Poncet	706 posti	21	Parc Saint Antoine	815 posti	35	Parc Croix-Rousse	337 posti
12	Parc Bellecour	515 posti	31	Parc Palais de Justice	773 posti	36	Parc Saint-Jean	
13	Parc Bourse	570 posti	30	Parc de la Halle	482 posti	43	Parc Berthelot	351 posti
14	Parc des Célestins	413 posti	28	Parc Gare Part-Dieu	1.100 posti			



La Lyon parc auto

La società pubblica che dagli anni novanta si occupa del progetto, costruzione e gestione delle strutture per la sosta ha al suo attivo risultati brillanti, che mettono in luce la validità di un approccio multidisciplinare al progetto e di una strategia di comunicazione a tutto campo, mirata in particolare ai residenti delle aree in cui opera

UNA REALTÀ DI PRIMO PIANO

La Lyon parc auto (Lpa) è una società mista, di proprietà prevalente della città di Lione (62 per cento), con la partecipazione della Cassa depositi e prestiti (21 per cento) e di altre banche (17 per cento). Dal 1985 a oggi i clienti sono passati da 5 milioni a più di 10 milioni l'anno, e oggi gestisce 16 mila posti auto su strada, con 750 parcometri; 16 mila posti auto in 20 parcheggi in struttura; effettua consulenze in tutta la Francia; ha 150 dipendenti; 30 milioni di euro di reddito nel 2000 e un utile di 2,2 milioni di euro, ed è una delle aziende leader in Francia nella costruzione e gestione di strutture per la sosta.



APPROCCIO ALLA REALIZZAZIONE

L'approccio al progetto dei parcheggi avviene attraverso gruppi multidisciplinari, come tradizione da tempo in Francia: un architetto diverso per ciascun parcheggio; lo scenografo; il grafico; l'artista; lo specialista in acustica; l'architetto specializzato per l'accessibilità dei disabili; l'ingegnere tradizionale; i rappresentanti della Lyon parc auto.

La Lpa ha lavorato con importanti artisti francesi e stranieri, come Daniel Buren nel parcheggio Célestins, François Morellet nel parcheggio République, o come un altro artista francese, Michel Verjux, nel parcheggio Croix Rousse. Parallelamente, in una logica di comunicazione globale, Lpa spazia dalla definizione di una propria segnaletica speciale all'interno dei parcheggi, progettata da un grafico, alla creazione di tessere di pedaggio concepite come quadri (da Gérard Collin-Thiébaud), fino al mantenimento di buone relazioni con gli abitanti del quartiere.

Quest'ultimo aspetto è curato prima e durante i lavori – considerando che costruire un parcheggio può impegnare la zona per due, tre, anche quattro anni ed è quindi un disturbo prolungato – ma anche dopo, con fornitura di servizi specifici e non solo posti auto: basse tariffe per i residenti; parcheggio per biciclette e motorini; toilette pubbliche; auto elettriche; speciali strutture per persone disabili.

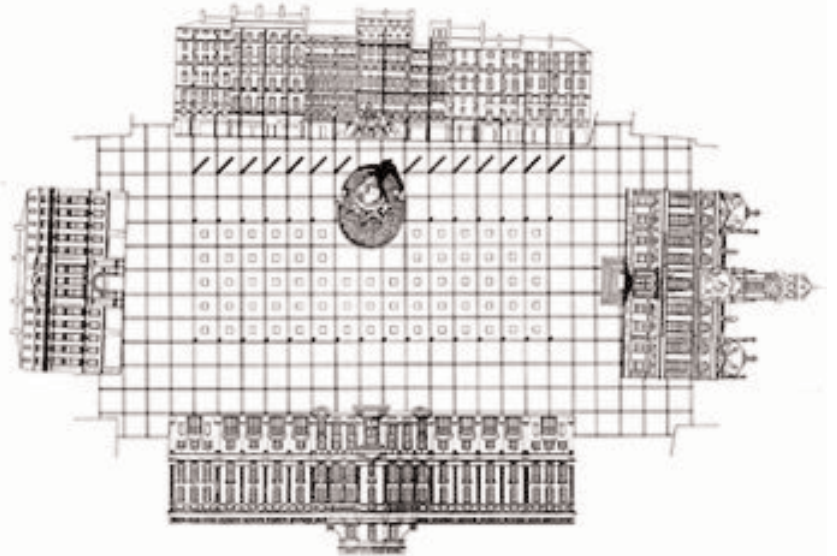
RISULTATI

Nel 1990 il cuore del centro storico di Lione vedeva il progredire del degrado, chiusura di esercizi commerciali e abbandono, insieme a molti problemi dovuti all'eccesso di traffico.

Dal 1990 al 1995 abbiamo Lpa ha costruito 3 mila posti auto interrati mentre in superficie sono stati eliminati mille posti auto su strada e ridotto drasticamente il traffico di transito, trasformando il centro storico un un polo di attrazione vivo e vitale per la città.



Particolare della segnaletica adottata nei parcheggi di Lpa e alcune delle tessere d'ingresso disegnate da Gérard Collin-Thiébaud per la Lyon parc auto.



Place des Terreaux



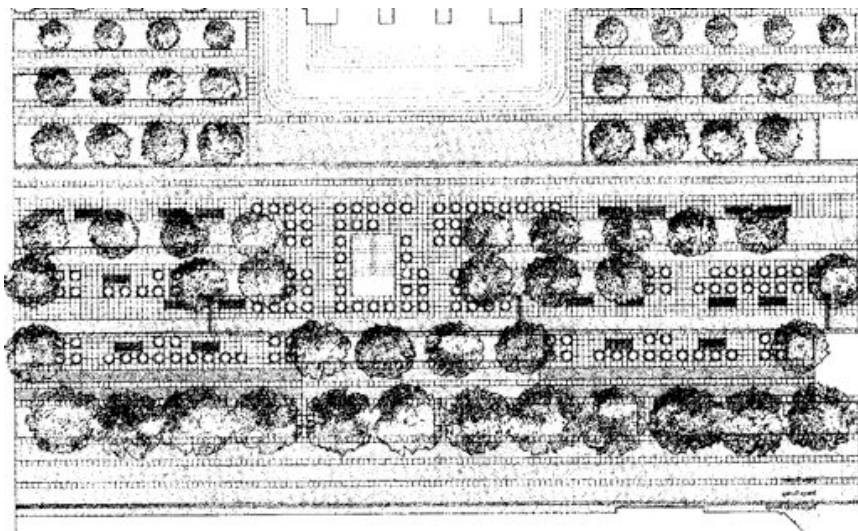
La risistemazione di place des Terreaux si distingue per l'importanza del luogo – si trova tra il municipio e il Museo di Belle Arti – e vede disposte, a livello del suolo, 69 fontane dagli spruzzi variabili, che conferiscono alla maglia disegnata da

Daniel Buren e Christian Drevet un aspetto aleatorio che rinforza, di notte, un gioco di scintille luminose. Al di sotto si trova un parcheggio misto per quasi 700 posti auto, arricchito da decorazioni e opere d'arte di Matt Mullican.



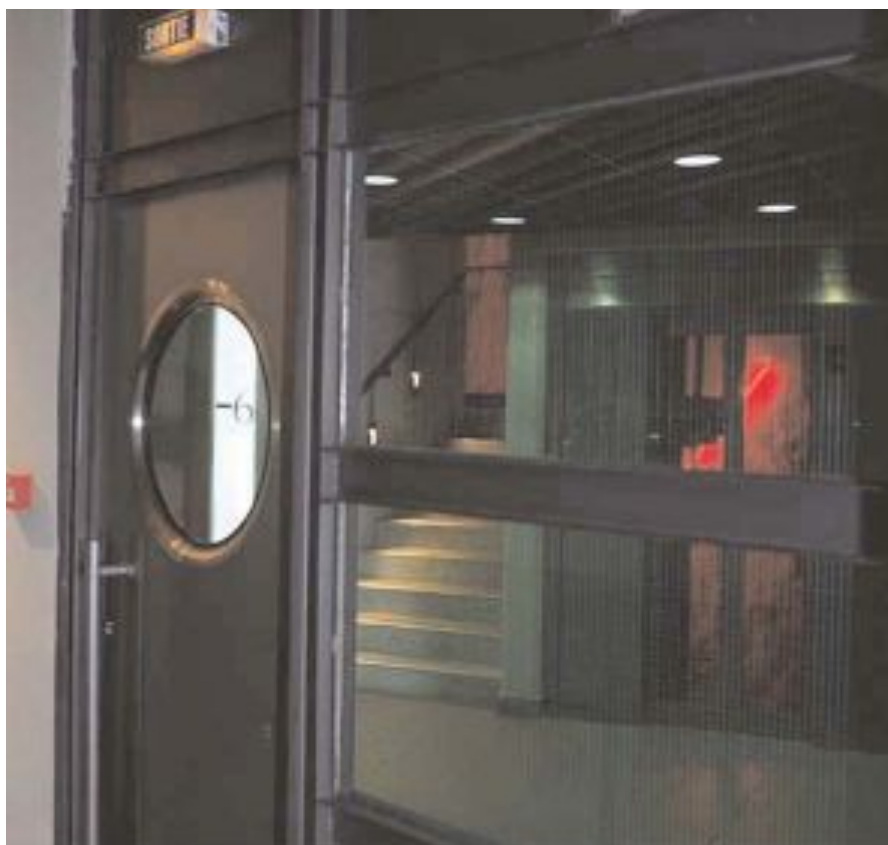


Place de la Bourse

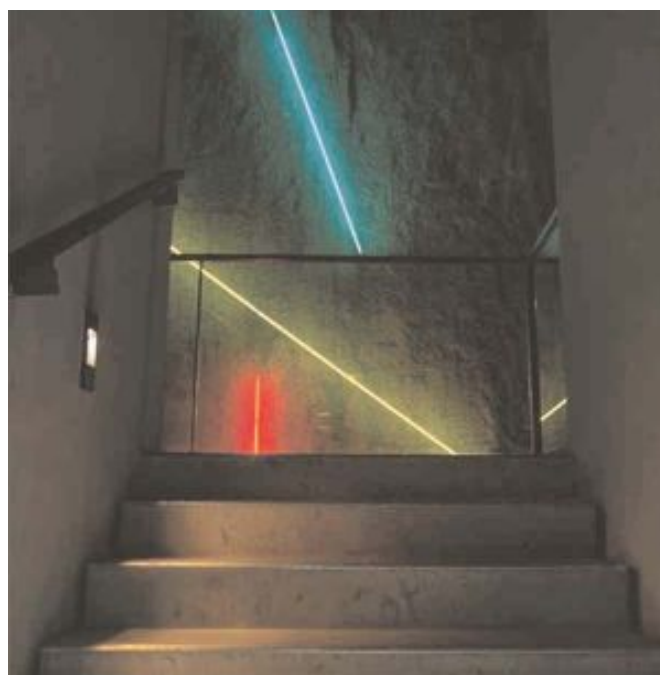
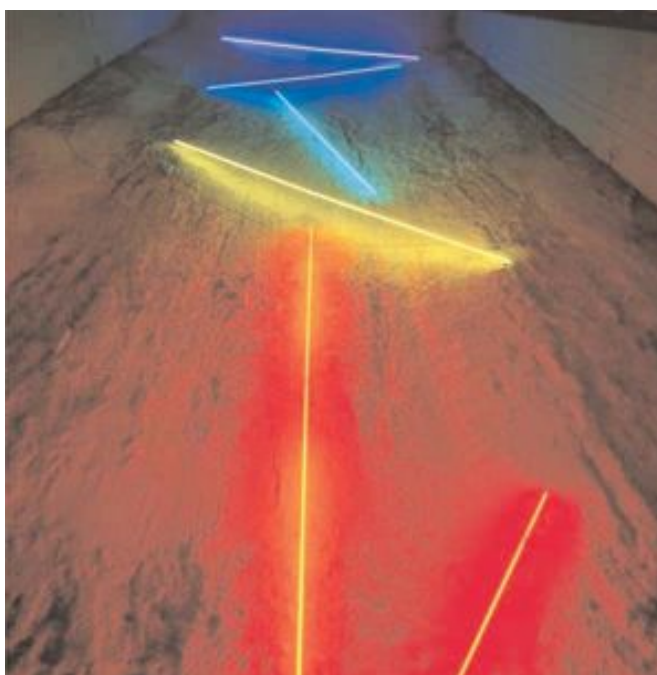


In place de la Bourse, Alexandre Chemetoff è stato incaricato di immaginare una piccola stanza urbana che unisse passaggio e riposo, unità e diversità, in una sorta di ibrido tra giardino e piazza. Considerando che il luogo era destinato ad essere alberato, la committenza pensò di far costruire un parcheggio a piani sfalsati – per un totale di 570 posti auto – in modo da disporre, in certi punti, di uno

spessore di terra sufficiente. Acquisiti questi dati, il paesaggista ha concepito sette linee di piantate successive che segnano delle passeggiate e instaurano una gradazione "dall'ombra alla luce, dall'umido al secco, dall'acido al calcare, dalla terra di brughiera alla terra vegetale, dalla specie d'acero più piccola a quella più grande". Una gradazione da nord a sud che accompagna allineamenti di bossi in vaso.



Place de la République



Vedute dell'esterno e particolari dello spazio sotterraneo del parcheggio di Place de la République,

caratterizzato in superficie da grandi giochi d'acqua, che dispone di poche griglie di aerazione poste negli angoli.