

PROGETTO

TransMilenio. Trasporto Collettivo e Trasformazione Urbana a Bogotá D.C.

INVESTIGATORI

Simone Grobberio, Guido Robazza
Istituto Universitario di Architettura di Venezia
Tesi di Laurea a.a. 2003-2004
Relatore: Marcello Balbo. Correlatore: Ricardo Montezuma

OBIETTIVO

Realizzare una valutazione empirica mirata a individuare gli impatti economici, sociali, ambientali e fisico-spaziali del Sistema Integrato di Trasporto di Massa TransMilenio nella sua prima fase di realizzazione. Monitorare le dinamiche di trasformazione lungo le arterie del progetto TransMilenio.

METODOLOGIA

Un approccio globale alla tematica della mobilità nei processi di urbanizzazione richiede una visione trasversale della città (socioeconomica, spaziale, politica). Il processo iniziò con la formulazione di ipotesi relazionate con i problemi di Bogotá; l'ipotesi di partenza si basò nella teoria che un progetto di mobilità della dimensione di TransMilenio avrebbe prodotto trasformazioni rilevanti negli equilibri della struttura socioeconomica e spaziale della città.

I dati necessari alla valutazione ebbero origine in due fonti principali: un'indagine di campo e la ricerca di informazioni presso le entità competenti.

L'indagine di campo si basò nella comparazione di un censimento realizzato nell'anno 2000 dalla società TransMilenio S.A. con il medesimo censimento realizzato da noi stessi nell'anno 2003. Questo censimento consistette nel registrare le caratteristiche fisiche e l'uso del suolo di tutti i lotti con accesso diretto alle arterie di percorrenza del sistema lungo la prima fase; inoltre prevedeva una sezione dedicata alle percezioni sull'impatto del Sistema di residenti e commercianti delle zone studiate.

La ricerca di informazioni si realizzò negli uffici pubblici e privati che si occupano delle problematiche relazionate al Sistema TransMilenio e alla trasformazione urbana (DANE, DAPD, STT, IDU, DIJIN, IGAC, CCB, Curadurias Urbanas, Lonja de Propiedad Raiz de Bogotá, TransMilenio).

I dati furono associati ad unità geografiche di analisi; ciò permise di metter a fuoco aree di differente scala, dalla città intera ad aree specifiche della dimensione di una quadra. Questa operazione fu possibile grazie al supporto di strumenti informatici capaci di procesare basi di dati e di georeferenziare le informazioni.

Una volta processati i dati si procedette alla fase di verifica delle ipotesi. Questo procedimento generò nuovi interrogativi e nuove ipotesi che a loro volta furono verificate. L'interpretazione dei dati permise di formulare teorie sulla dinamiche di sviluppo urbano nelle aree oggetto di studio.

RISULTATI

Il Sistema TransMilenio genera impatti diretti in accessibilità, sicurezza, inquinamento e spazio pubblico; il miglioramento di questi fattori porta ad una migliore qualità della vita nelle aree di influenza. Questi cambi generano a loro volta impatti indiretti a medio e lungo termine, come la valorizzazione dei terreni; spingono processi di densificazione degli usi -specialmente commerciali- nelle aree interessate e causano trasformazioni nella geografia delle attività urbane.

CONCLUSIONI

Impatti diretti.

Il Sistema contribuisce a instaurare nuovi equilibri tra lo spazio e le risorse necessarie a percorrerlo (tempo e denaro). Questo miglioramento produce forti ripercussioni a livello urbano e nell'ambito produttivo e sociale.

É decisivo il contributo di TransMilenio al miglioramento della sicurezza, gli indici di incidenti di transito e delitti diminuiscono significativamente lungo le arterie rispetto al resto della città.

Nonostante le caratteristiche del Sistema implicino effetti positivi sull'ambiente, solamente a lungo termine si potrà misurare la diminuzione dell'inquinamento, una volta che l'intero progetto sia in funzionamento.

Le opere di spazio pubblico complementari a TransMilenio contribuiscono ai forti cambi nella cultura urbana e nell'integrazione sociale dei cittadini, processi promossi dall'amministrazione.

Impatti indiretti.

TransMilenio, grazie alle esternalità che produce, influisce sul valore delle rendite immobiliari e il valore dei suoli delle aree di prossimità, fenomeno relazionato alla distanza dalle stazioni e dagli assi arteriali.

Il Sistema facilita la compattazione del centro cittadino e il consolidamento dei confini della periferia urbana, ponendo un freno all'espansione diffusa nel territorio circostante. Gli spazi che vengono rioccupati, l'aumento degli investimenti immobiliari e le opere di riqualificazione del patrimonio architettonico esistente, sono fenomeni che confermano la dinamica di densificazione della città.

Lungo le arterie si può registrare un aumento dell'uso commerciale rispetto a quello residenziale; quest'ultimo probabilmente trasla nelle immediate vicinanze.

L'asse arteriale del Sistema si converte in un polo attrattore per gli investimenti di carattere commerciale. Gli attori del cambio sono impresari che fanno grandi investimenti o residenti dello stesso luogo (generalmente di strato medio) che, attirati dalla possibilità di guadagno, convertono parte della propria residenza in una piccola attività commerciale. Le tendenze generali evidenziano un aumento delle attività ad alto rendimento, dirette ad un pubblico ampio; mentre diminuiscono le attività poco competitive o quelle che offrono prodotti specializzati. L'aumento dei servizi di primaria importanza contribuisce alla decentralizzazione e al decongestionamento del centro tradizionale, avvicinando i servizi basici alla popolazione periferica.

É necessario un intervento amministrativo specifico per le aree di influenza del Sistema, poiché può giocare un ruolo fondamentale nella gestione e determinazione dei processi di mercato generati dalla realizzazione e dal funzionamento di TransMilenio.