

Parigi

Lungosenna e piazze a traffico limitato: la sindaca Hidalgo dà battaglia ad auto (e smog)

a piedi

+DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

PARIGI Fino al 2013 la strada che costeggia la Senna dal Museo d'Orsay al Pont de l'Alma era piena di auto incolonnate su due corsie. Quando il sindaco socialista Bertrand Delanoë, sostenuto dall'allora vice Anne Hidalgo, decise di chiuderla al traffico e di riadattarla per i pedoni, ci furono proteste durissime: come avrebbero fatto i pendolari a tornare in periferia, la sera? E perché punire sempre gli automobilisti? La destra era infocciata per una misura bollata come l'ennesima trovata della *gauche paillettes*, più attenta al jogging dei benestanti del centro e ai monopattini dei loro figli che alla vita reale dei lavoratori.

A poco più di due anni da quelle polemiche i Berges sur Seine, gli argini del fiume sulla Rive Gauche, sono un successo: li hanno usati quattro milioni di persone in due anni per correre, andare in bicicletta, fare un picnic, usare i giochi messi a disposizione dal Comune o bere un bicchiere al Rosa Bonheur sur Seine o al Faust. L'inquinamento è diminuito e sono state smentite le previsioni di ingorghi ingesti-

bili: passati i primi giorni di adattamento, il traffico è tornato normale, un po' perché si è redistribuito e un po' perché qualcuno ha rinunciato all'auto. Quel tratto di Rive Gauche prima immerso nello smog è diventato un nuovo punto di ritrovo per tutti i parigini, senza conseguenze catastrofiche per la banlieue.

Adesso la sindaca Anne Hidalgo vuole ripetere l'esperimento sulla Rive Droite: al rientro dalle vacanze resterà chiuso al traffico il tratto di strada (lungo 3,3 chilometri) che costeggia la Senna dal tunnel delle Tuileries al bacino dell'Arsenale, vicino a piazza della Bastiglia. Anche stavolta gli avversari politici non sono d'accordo, e la commissione pubblica che ha reso l'atteso parere non vincolante ha bocciato il progetto. Torna il dubbio che i residenti del centro avranno probabilmente una migliore qualità della vita, ma a scapito degli altri. La strada permette di attraversare Parigi dall'Ovest all'Est e consente agli abitanti della periferia di arrivare nel cuore della città «ma gli studi preliminari non indicano che fine faranno i circa 43 mila veicoli che ogni

giorno la percorrono», dice la commissione.

La scommessa del Comune è che le auto, più o meno, spariscono. Evento non del tutto irrealistico. La filosofia di fondo — meno auto grazie a meno strade — si fonda sui lavori dell'urbanista Paul Lecroart, secondo il quale la soppressione di una infrastruttura stradale provoca «l'evaporazione» del traffico. Il numero di auto in circolazione diminuisce. Secondo Lecroart ci sono esempi convincenti in tutto il mondo: Portland, che ha riqualificato gli argini del fiume già negli anni Settanta, San Francisco con l'Embarcadero o Seul con la passeggiata Cheonggyecheon.

Per questo Anne Hidalgo ha annunciato che non terrà in conto il parere sfavorevole della commissione e andrà avanti. «Gli argomenti contrari suonano come una negazione completa dell'emergenza climatica — ha detto la sindaca — e non tengono conto dei motivi ambientali, sanitari, urbani e culturali che sono all'origine di questo progetto di pedonalizzazione».

Nel momento in cui Parigi

vive giorni molto afosi, con due picchi dell'ozono in 48 ore, l'entourage di Hidalgo ricorda che l'inquinamento dell'aria è responsabile di 48 mila morti premature ogni anno in Francia, delle quali 2.500 a Parigi e 6.500 nell'area metropolitana (rapporto Santé Publique France).

Parigi continuerà a sottrarre spazio alle auto ripensando completamente la struttura di sette delle sue più grandi piazze, che oggi svolgono la funzione di grandi svincoli. Il modello è piace di la République, che dopo anni di lavori costati 24 milioni ha adesso un notevole spazio riservato ai pedoni.

La superficie dedicata alle auto verrà dimezzata a favore di ciclisti e pedoni a Bastille, Nation, Panthéon, Italie, Madeleine, Gambetta e Fêtes. I lavori cominceranno nel 2017 per concludersi, se tutto va bene, nel 2019. Il budget previsto finora è di 40 milioni, un po' poco per sette piazze visto che 24 ce ne sono voluti per la sola République. Ma il Comune di Parigi è convinto di trovare i soldi, e il sostegno dei cittadini.

 @Stef_Montefiori
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il caso

di Stefano Montefiori

Il piano

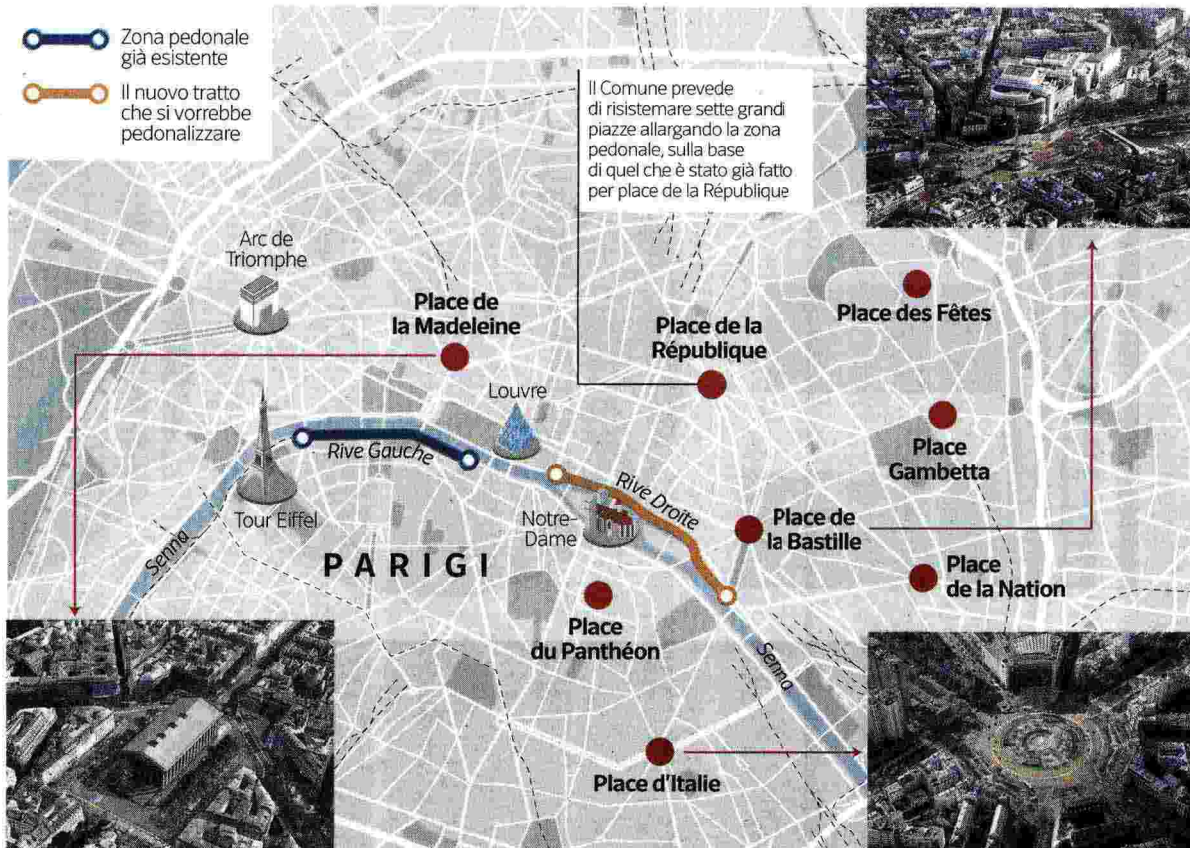
● La sindaca di Parigi Anne Hidalgo continua la sua politica di sottrazione di spazio pubblico alle auto in favore della pedonalizzazione di alcune zone della città

● Nonostante il parere (non vincolante) di una commissione pubblica che ha bocciato il progetto, la prima cittadina della capitale francese dopo la scelta di pedonalizzare un tratto della Rive Gauche (fatta ai tempi del sindaco socialista Bertrand Delanoë) ora procede con una parte della Rive Droite

● Il Comune ha in progetto anche di ridisegnare sette grandi piazze per fare in modo che pedoni e biciclette abbiano almeno il 50% dello spazio, eliminando di fatto le strade. L'esperimento è iniziato da place de la République e verrà esteso progressivamente ad altre sette piazze come place d'Italie o place de la Bastille

Il progetto

-  Zona pedonale già esistente
-  Il nuovo tratto che si vorrebbe pedonalizzare



Fonte: Municipio di Parigi

d'Arco

Socialista

La sindaca di Parigi, Anne Hidalgo, 58 anni, è in carica dal 5 aprile 2014. La politica di riduzione del traffico, limitando le strade accessibili alle auto, l'ha avviata il suo predecessore, Bertrand Delanoë, del quale è stata vice per due mandati. Nel complesso Hidalgo è all'Hôtel de Ville da 15 anni



3,3

chilometri il tratto di Rive Droite che i parigini troveranno chiuso al traffico al rientro dalle vacanze: dal tunnel delle Tuileries all'Arsenale, vicino alla Bastiglia

