

Il progetto

SE L'ECOLOGIA
TRASFORMA
PARIGI
IN CITTÀ MUSEO

di MASSIMO NAVA

Una metropoli può morire di cemento, essere soffocata dal traffico, perdere importanza economica. Oppure rinascere a nuova vita, sull'onda delle trasformazioni. Nei secoli, Parigi ha vissuto straordinari cambiamenti. Oggi detta legge l'ideologia ecologica.

Che cosa diventerà è difficile saperlo, ma sarà un caso nella storia dell'urbanistica: la polis che rinasce svuotandosi, un parco culturale per pochi abitanti, stranieri e turisti.

I parigini stanno toccando con mano gli effetti indesiderati della guerra alle auto dichiarata dall'amministrazione rosso-verde del sindaco Bertrand Delanoë. Una rivoluzione ecologica tendente a modificare comportamenti degli abitanti e aspetto fisico della metropoli: il centro storico come area di svago e cultura con altissima qualità della vita e riduzione dei ceti popolari, per i quali sarà anche più complicato entrare a Parigi in automobile. È la nascita della città-museo, quinta perfetta per il film di Woody Allen, con i parigini che però diventano comparse. Quindi rivoluzione economica e sociale, che si sta compiendo con parziale consenso dei parigini «intramuros», ma senza che milioni di cittadini della grande Parigi possano dire la loro.

Fra polemiche in vista delle elezioni, petizioni e proteste di diverse categorie, in testa gli automobilisti, le decisioni della giunta Delanoë vanno avanti. Fa discutere soprattutto quella di chiudere una parte dei *quais* sulla riva sinistra della Senna (la via diretta realizzata negli anni Settanta) e riorganizzare con zone verdi e semafori tratti della riva destra per ridurre il passaggio di auto e la velocità di attraversamento della città. Questo, nonostante che i lungosenna siano l'unica alternativa per andare da est a ovest di Parigi, essendo la circolare periferica satura in molte ore della giornata. Davanti ai giardini delle Tuileries, dove esiste già un sottopasso

pedonale, è stato ad esempio installato un semaforo che interrompe il flusso da Place de la Concorde verso la Bastiglia, soltanto per permettere l'attraversamento a piedi.

Dal punto di vista estetico, gli effetti saranno probabilmente piacevoli: basti pensare alla passerella che collegherà il Museo d'Orsay alla riva della Senna o alla possibilità di passeggiare e andare in bicicletta lungo il fiume anche nei giorni feriali e non più solo la domenica. Ma per i milioni che raggiungono Parigi per lavoro e studio, il rigore ecologico rischia di diventare un incubo. I giganteschi ingorghi, anche domenicali, per i lavori in corso lungo la Senna sono già un assaggio dello scenario futuro: *promenades* in bicicletta e pattini a rotelle fra giardini pensili e automobilisti in coda, assieme ai torpedoni dei turisti e agli autobus, nelle corsie sempre più ristrette. Un altro possibile danno collaterale della lotta al traffico è l'effetto città morta nelle ore notturne, quando chiudono negozi e musei.

Roland Castro, prestigioso urbanista francese, autore di uno dei più ambiziosi progetti di ridisegno della grande Parigi, sostiene ad esempio la necessità di ridare attrattività alla periferia trasferendovi istituzioni e centri decisionali. Castro considera catastrofica l'alleanza dei socialisti con i verdi a Parigi, poiché provoca l'esodo dei ceti popolari, il contrario di una politica di sinistra.

Può essere, come sostiene l'amministrazione, che le misure riducano l'inquinamento atmosferico e acustico (essendo prevista anche la riduzione della velocità e il divieto di circolazione per vecchi veicoli), ma è da valutare quello degli ingorghi provocati dal restringimento delle carreggiate. Pur respirando meglio, i parigini passano in media 58 ore dell'anno in coda.

Va ricordato che in due legislature l'amministrazione rosso-verde ha cambiato in meglio il volto di Parigi. Velib, la bicicletta in libertà, ha avuto un successo straordinario e il sistema è stato adottato in molte città europee. Da un anno sta diffondendosi "autolib", la vettura elettrica noleggiabile ad ore. Secondo il sindaco, il traffico è diminuito del 25 per cento in dieci anni. Il trasporto pubblico è stato fortemente potenziato, con corridoi per autobus e nuove linee tramviarie. Alcune aree sono state pedonalizzate e lungo la Senna sono aumentati i tratti di arredo urbano permanente. Ma molti si chiedono se fosse necessario e utile andare co-

si oltre, realizzando passerelle, giardini, ristoranti e isole artificiali sulla Senna, con un investimento dell'ordine di trentacinque milioni di euro, (2,5 solo per il ponticello davanti al Museo d'Orsay), oltre ai cinque annuali per la manutenzione ordinaria, forse meglio spesi in parcheggi o edilizia popolare. O se l'immagine di Parigi, così cara ai turisti, immortalata dal cinema e dalla letteratura, sarà sempre la stessa. Anche la prefettura della capitale, direttamente interessata alle modifiche della circolazione, ha sospeso il giudizio e, come molti parigini, comincia a preoccuparsi che la rivoluzione ecologica possa prevedere anche la restaurazione. Non dell'ancien régime, ma del buon senso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

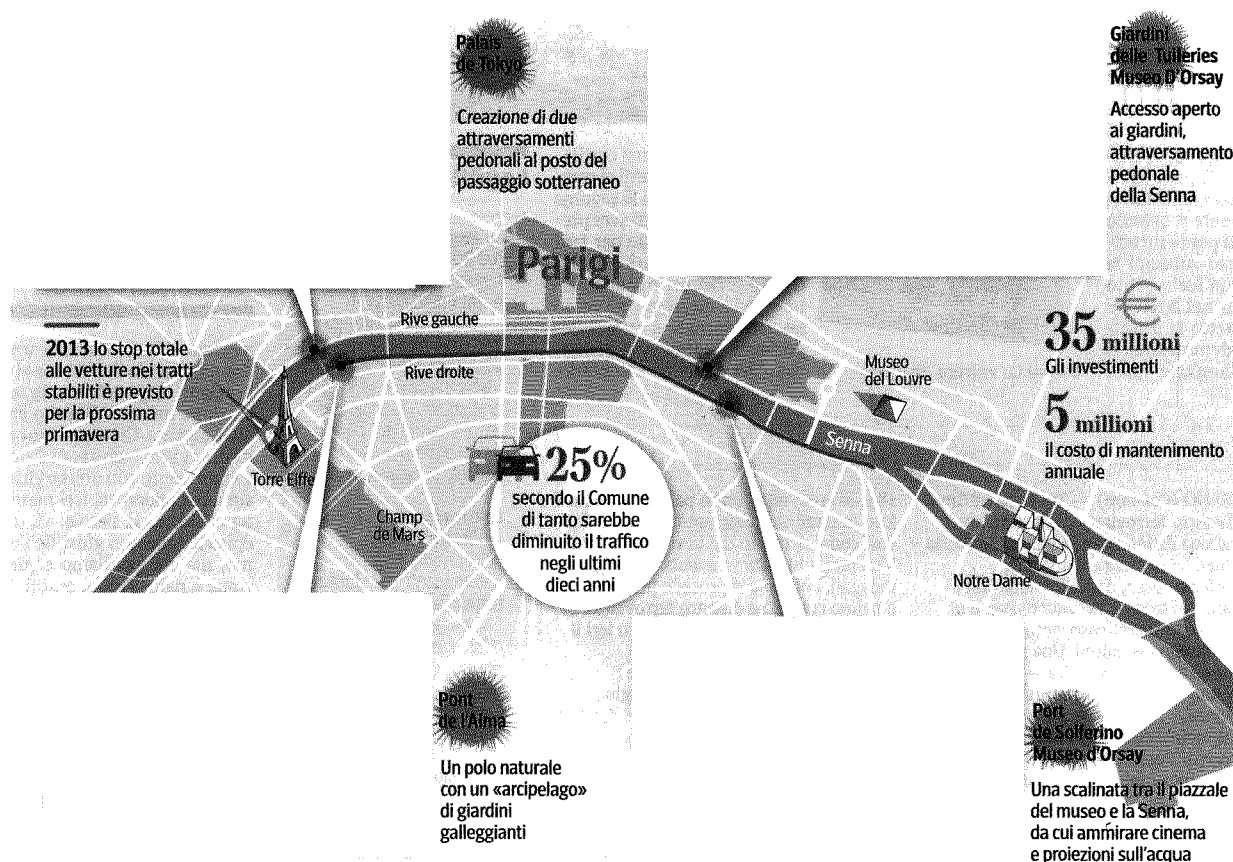
Guerra alle auto

Il sindaco va avanti con la sua guerra alle auto. Alcune aree sono state pedonalizzate e lungo la Senna sono aumentati i tratti di arredo urbano

La storia | La giunta rosso-verde di Delanoè prosegue la sua rivoluzione per modificare l'aspetto della metropoli e i comportamenti dei cittadini

Ecologica, verde e silenziosa Così Parigi si rifà l'immagine

Ma diventerà un parco culturale per pochi abitanti e turisti



FONTE: JC Choblet

I precedenti

South Bank a Londra

La vecchia centrale elettrica trasformata in un grande museo di arte moderna (la Tate Modern), il Globe Theatre di Shakespeare restaurato, il Millennium Bridge che la collega alla cattedrale di St Paul: la riva sud del Tamigi è diventata il simbolo della nuova Londra

Gorkij Park a Mosca

Attrazioni sovietiche datate e diventate ormai rifugio di marinai ubriaconi hanno lasciato spazio a ristoranti, spazi per yoga all'aperto e wi-fi libero quando il Gorkij Park, inaugurato per la prima volta a Mosca nel 1928, ha riaperto nella primavera del 2011

I Murazzi a Torino

Costruiti nel 1873 e utilizzati fino agli anni 50 per il rimessaggio delle barche, i murazzi lungo il Po, dopo un lungo degrado, sono diventati uno dei centri della vita sociale e giovanile cittadina grazie a un piano di rilancio dell'area avviato negli anni 80