

Nella capitale francese, dove si vota per le municipali, la prima cittadina uscente punta sulla sostenibilità: ha realizzato mille chilometri di ciclabili, vuole sopprimere i parcheggi e piantare alberi. E nei sondaggi vola

# La rivoluzione della sindaca di Parigi? Tutti in bici

di **Stefano Montefiori**

«D

evo fare un'ammissione pubblica, io adoro questa donna», dice Giuseppe Sala nel salone del municipio di Parigi dove la sindaca Anne Hidalgo accoglie i colleghi di Milano, Oslo, Liegi, Losanna, Valladolid, Varsavia. «Siamo una comunità di sindaci progressisti, come una famiglia», risponde Hidalgo. Non è solo uno scambio di convenevoli: da presidente della rete C40, Hidalgo ha cercato di sorpassare le difficoltà della diplomazia tradizionale, quella degli Stati nazionali, e di stringere legami con altre città di tutto il mondo per fare una politica attenta all'ambiente.

Se il presidente Trump esce dagli accordi di Parigi sul riscaldamento climatico e delude Emmanuel Macron, Hidalgo prova a scavalcare il problema rilanciando la collaborazione con gli USA a livello delle città, per esempio con la New York di Michael Bloomberg prima e Bill de Blasio adesso. Il 15 marzo si tengono le elezioni municipali in tutta la Francia e Hidalgo a Parigi è la favorita: nella capitale che aveva votato Macron al 90% nel 2017, è in testa

ai sondaggi – lo era anche prima del ritiro del candidato macronista Benjamin Griveaux – ed è davanti agli altri, come quello "dissidente" di En Marche, Cédric Villani. Hidalgo raccoglie consensi perché ha scelto come tema decisivo della sua politica lo sviluppo sostenibile, la lotta alla crisi climatica, la visione di una città del futuro meno inquinata e a misura d'uomo. In tempi di Greta e manifestazioni contro l'inazione dei politici sull'ambiente, questi argomenti sono diventati decisivi nella campagna elettorale e tutti i candidati ci si sono buttati sopra. Lei ha una punta di credibilità in più, perché sono i suoi temi da anni.

## Uno spazio irriconoscibile

Odiata dagli automobilisti, amata dai parigini che le riconoscono il coraggio di avere preso misure impopolari e controverse. «Una mattina ti svegli, e scopri che sotto casa ora c'è una pista ciclabile!», si lamenta la rivale Rachida Dati, candidata della destra dei Républicains. I mille chilometri di piste ciclabili già operativi si sono dimostrati decisivi nelle lunghe settimane degli scioperi dei trasporti, quando è raddoppiato il numero dei cittadini pronti a spostarsi a città con biciclette e monopattini elettrici. Anni di cantieri – oltre seimila in tutta la città – hanno provocato ingorghi colossali e fortissime proteste, perché la

città è sembrata a un certo punto irriconoscibile: le piazze principali ristrutturata e ripensata per dare più spazio a pedoni e ciclisti e sempre meno alle auto, le strade lungo la Senna chiuse al traffico, tra la rabbia dei pendolari che non sempre possono affidarsi ai mezzi pubblici per raggiungere il posto di lavoro nel centro della capitale.

Lo sviluppo sostenibile, la lotta all'inquinamento e all'invasione delle auto sono lussi da parigini benestanti che vivono nel Marais o negli altri quartieri chic e possono fare a meno dell'auto. Questa è la critica fondamentale alla sindaca di sinistra, che però non si lascia scoraggiare: «Dobbiamo uscire da questa Traffico e alloggi

Nonostante le proteste e le accuse, la Parigi del futuro va nella stessa direzione. La sindaca ha presentato una serie di misure molto – forse troppo? – ambiziose. «Di fronte a una ritmo di vita che accelera di continuo, davanti alla dittatura del "sempre di più", molti parigini hanno voglia di prendere tempo, di rifiutare, di godersi il quartiere, pensando a lungo termine, a una città che sopravviva alle sfide ambientali. L'ecologia è la base del progetto». Quindi, se riletta, la sindaca promette di chiudere al traffico le strade vicino alle scuole, sopprimere 60mila parcheggi di superficie – la

metà degli attuali – e piantare al loro posto 170mila alberi nell'arco di sei anni. Le piste ciclabili che tanto hanno fatto arrabbiare i suoi avversari verranno sviluppate ancora di più perché l'obiettivo è fare di Parigi una città «al 100 per cento bici», in cui cioè sarà possibile spostarsi ovunque all'interno di piste protette dal traffico delle auto, come e più dei modelli scandinavi e in particolare di Copenaghen.

Al primo posto l'ecologia, che però deve essere accompagnata da misure sociali se non la si vuole fare diventare un ennesimo fattore di disuguaglianza e di discriminazione tra cittadini più o meno fortunati. In particolare c'è il problema degli alloggi: abitare a Parigi sta diventando quasi impossibile per una comune famiglia della classe media, perché il prezzo medio di un metro quadra-

to ha superato i 10mila euro e chi vorrebbe invece prendere una casa in affitto è costretto a offrire garanzie che pochi possono permettersi. Parigi città verde e città dei ricchi: per evitare questo marchio Hidalgo promette la messa in vendita di seimila appartamenti a metà prezzo, aumentare al 25% (oggi è il 22%) la percentuale degli alloggi sociali del municipio di Parigi, regolamentare Airbnb in modo che migliaia di appartamenti oggi affidati ai redditizi affitti a breve termine vengano messi sul mercato.

L'attenzione all'ecologia e la nuova visione della vita urbana viene riassunta nella formula «La città del quarto d'ora»: «Significa che si trova tutto quello di cui si ha bisogno a meno di un quarto d'ora da casa», dice la sindaca. «Negozzi, uffici, asili, scuole, centri sportivi, sportelli per

la burocrazia. E la condizione per la trasformazione ecologica della città, migliorando la vita quotidiana dei parigini».

Un quarto d'ora di cammino da percorrere a piedi o in bicicletta, naturalmente. L'idea della «città del quarto d'ora» è dell'urbanista Carlos Moreno: «Viviamo in città frammentate, dove si lavora spesso lontano da casa, non si conoscono i vicini, dove si è soli. Negli anni 90 si pensava che la soluzione fosse accorciare le distanze con maggiore velocità, con metropolitane sempre più rapide. Oggi la soluzione ecologicamente sostenibile è spostarsi meno». La visione di Hidalgo può sembrare poco realistica. Ma quel che è stato fatto finora, a prezzo di molte critiche, lascia pensare che il suo progetto per una nuova Parigi sostenibile poggi su basi serie.

