

Lavori in corso
Da ieri 2,5 km di lungosenna sono stati chiusi al traffico per l'inizio dei lavori. Il progetto era rimasto bloccato per un anno, ora è ripartito ma le polemiche sono violente



«Un esempio buono anche per l'Italia»

4 domande a
Federico Oliva urbanista

DAVIDE JACCOLO

Federico Oliva, architetto, è presidente dell'Istituto nazionale di urbanistica.

La pedonalizzazione del lungosenna è un caso unico?

«È una tendenza europea: è successo a Londra, 15 anni fa, con la risistemazione del tratto che va dal London Bridge al Tower Bridge, o a Madrid, dove il fiume era oppresso dal traffico veicolare. Il corso d'acqua è una risorsa ambientale capace di dare alla città uno spazio sociale, un luogo pubblico generalmente molto centrale e male utilizzato».

Ein Italia?

«All'inizio degli anni Duemila è stato presentato un bel progetto per il Tevere, a Roma, che però è rimasto sulla carta: in questi casi, purtroppo, si pensa solo alle abitazioni e si rinuncia alla creazione di spazi pubblici adeguati. Ci sono esperienze molto soft, come quella torinese dei Murazzi, o come il tentativo di recupero che ha come oggetto i Navigli milanesi: non un vero fiume, ma uno spazio d'acqua cui viene attribuito un valore nuovo».

Da dove nasce il problema?

«Nell'Ottocento sono state costruite grandi opere di contenimento per arginare le piene, il che ha separato il corso d'acqua dal resto della città. Il fiume è stato contraddetto, escluso. Non sempre: a Firenze, per esempio, il fiume è molto legato alla parte di centro storico che attraversa e il Parco delle Cascine ha risanato un'area periurbana che è diventata parte della città. Ma anche in questo caso non si tratta di un progetto, ma della somma di azioni stratificate nei secoli. Altro esempio è Pavia, che ha un bel rapporto con il Ticino: una relazione antica ed equilibrata, anche se il fiume non scorre nel centro».

Quando si elimina un'arteria di traffico importante, quali sono le conseguenze?

«L'ottica dev'essere radicale: ridurre l'uso dell'automobile in città. È più facile a Parigi, dove le linee di metropolitana sono 16, che a Roma, dove sono due. In Italia le auto erano tre milioni nel 1951: oggi sono 40 milioni, ma le città non sono cambiate molto».

A piedi lungo la Senna il parco giochi di Parigi

Partiti i lavori di trasformazione del "quai" della Rive Gauche

Il caso
ALBERTO MATTIOLI
CORRISPONDENTE DA PARIGI

Dopo la riva destra, sei mesi fa, adesso tocca alla sinistra. Quanto a pedonalizzazioni, il sindaco socialista di Parigi, Bertrand Delanoë, è perfettamente bipartisan. E così da ieri Parigi non è più la stessa: due chilometri e 400 metri di lungosenna della «rive gauche», dalla Gare d'Orsay al Pont de l'Alma, sono stati chiusi al traffico. Per riaprirli ai pedoni bisognerà aspettare la primavera, quando, con una spesa di 35 milioni di euro, saranno stati trasformati in una zona pedonale di 4 ettari e mezzo: come metà di Place de la Concorde.

Cli obiettivi del Comune sono due. Il primo, ovviamente, è ridurre il traffico. I quai «bassi» trasformati in una specie di autostrada urbana sono un retaggio degli Anni Sessanta, quando la Francia di Pompidou scopriva la macchina per tutti. Da lì passano, anzi passavano, 30 mila veicoli al giorno, duemila all'ora nei momenti di punta.

Ma l'idea di Delanoë è che le automobili devono restare fuori dal centro. In effetti, dal 2001 il numero di vetture in circolazione nella Parigi «intra muros» è calato del 25% e gli amministratori vogliono ridurlo di un altro 10 nel prossimo lustro.

Secondo obiettivo, riconquistare il fiume. La Senna, d'accordo, a Parigi c'è sempre stata. Ma la città se l'è un po' dimenticata, finendo per considerare il suo fiume più un ostacolo che un'opportunità. Adesso basta. Il lungosenna sarà il parco giochi dei parigini. Il modello inconfessato (e anche un po' inconfessabile, perché non è proprio il massimo dello chic) è quello di «Paris plages», gli argini che d'estate, per un mese, si trasformano nella spiaggia di chi resta in città, con la sabbia, le sdraio, gli ombrelloni e le

Il percorso



palme. Però l'estate scorsa è piovuto quasi sempre, e così, più che a Saint-Trop con vista su Notre-Dame, sembrava di stare a Brighton.

Insomma, la «rive gauche» de-motorizzata diventerà una grande passeggiata attrezzata. Davanti al Museo d'Orsay, uno scalone monumentale (ma smontabile in 24 ore) permetterà di scendere direttamente al fiume. Lungo i quai, saranno ormeggiati un giardino galleggiante di 1.800 metri quadrati (su

cinque chiatte in costruzione a Le Havre), un battello-ristorante all'ombra del Pont Alexandre III e una chiatte «sportiva» provvista di palestra. Ci saranno spazi espositivi e una «Scène culturelle flottante».

Naturalmente le polemiche sono violentissime. Il primo ministro di Sarkozy, François Fillon, era riuscito a bloccare il progetto per un anno. Poi Hollande ha vinto le elezioni e il premier suo, Jean-Marc Ayrault, ha dato il via libera. La destra, però, strepita. L'associazione «40 millions d'automobilistes», potente lobby di chi non vuole rinunciare alle quattro ruote, moltiplica le manifestazioni contro il progetto e annuncia catastrofi per il traffico parigino. Protestano anche i sindaci della banlieue, che accusano i parigini «del centro» di volerli murare dentro. L'accusa non è così assurda: per il vero parigino, la civiltà - e il mondo - finiscono alla périphérique e di tutto quel che c'è al di là non può importargli di meno.

Però ieri, primo giorno di chiusura, i temutissimi «bou-

35 milioni di euro
La spesa per risistemare i 4 ettari e mezzo da pedonalizzare: un'area in cui passavano 30 mila veicoli al giorno

chon», gli ingorghi, non si sono visti, benché gli specialisti del traffico calcolino che la chiusura dei quai «bassi» farà aumentare di mille macchine all'ora il traffico su quelli «alti» e di 300 quello sulla rue de Rivoli. I «bobos», i bourgeois-bohème e occupatissimi, che sono i pretoriani di Delanoë, sono in estasi. È certo che nemmeno il peso di una storia millenaria riesce a bloccare Parigi. Questa benedetta città è una metamorfosi continua. E forse per questo è così affascinante.

Come sarà



Il polo verde

IL PORTO DI GROS CAILLOU, VICINO AL PONT DE L'ALMA, ACCOGLIERÀ UN POLO VERDE CHE DIALOGA CON IL GIARDINO DEL MUSEO DEL QUAI BRANLY



La scala monumentale

PORTO DI SOLFERINO, DAVANTI AL MUSEO D'ORSAY UNO SCALONE MONUMENTALE (MA SMONTABILE IN 24 ORE) PERMETTERÀ DI SCENDERE DIRETTAMENTE AL FIUME



Lo spazio galleggiante

LUNGO LA RIVA SARANNO ORMEGGIATI UN GIARDINO GALLEGGIANTE DI 1.800 METRI QUADRATI (SU CINQUE CHIATTE), UN BATTELLO-RISTORANTE E UNA PALESTRA