

Via le auto dai lungosenna

Parigi. La nona edizione di «Paris plage» si è appena conclusa, ancora una volta con grande successo di pubblico, e le sponde della Senna, che per un mese sono state teatro delle più svariate attività da spiaggia, dal beach volley all'aquagym, ritornano a essere strade ad alto scorrimento, ossia quello che sono sempre state dagli anni settanta fino all'arrivo di Bertrand Delanoë. Fin dal suo insediamento all'Hôtel de Villenel 2001, il sindaco non ha mai nascosto i suoi ambiziosi progetti di trasformazione per le due rive del fiume. Nell'estate 2002 lanciò la prima edizione di «Paris plage», chiudendo al traffico i lungosenna per realizzare una spiaggia con tanto di sabbia, palme e stabilimenti balneari. Il successo fu tale che l'idea è stata esportata un po' ovunque, tanto che oggi le spiagge effimere sorgono ogni estate nelle principali città europee. Dal 2004 si aggiunse l'operazione «Paris respire», consistente nella chiusura al traffico di alcuni quartieri, compresi i lungosenna, la domenica e i giorni festivi. Forte di queste due esperienze, nella campagna elettorale per il secondo mandato, iniziato nel marzo 2008, Delanoë annunciò il progetto di chiudere definitivamente al traffico i due lungosenna rendendoli luogo di *loisir e promenade*.

Una promessa mantenuta nell'aprile scorso, quando ha presentato al consiglio municipale e ai giornalisti il progetto che conta di realizzare prima della fine del suo secondo e ultimo mandato (2015). Si prevede la pedonalizzazione completa del lungofiume della *rive gauche*, nel tratto compreso tra il Museo d'Orsay e il ponte dell'Alma, e la riduzione della circolazione automobilistica sulla sponda opposta. Il tutto corredato dalla realizzazione di strutture che offriranno a cittadini e turisti l'opportunità di appropriarsi di nuovi spazi a contatto con il fiume: caffè-ristoranti sull'acqua, skate-park e campi da beach volley, giardini e giochi bimbi, zone wi-fi. Le proposte più spettacolari riguardano la *rive gauche*: all'altezza di place de la Concorde si vorrebbero realizzare delle isole artificiali, vere e proprie estensioni dello

spazio pubblico sull'acqua, mentre di fronte all'Orsay è prevista una scalinata monumentale che collegherà il museo con il livello della sponda del fiume e potrà trasformarsi in platea in occasione di spettacoli sulla Senna.

Realizzate dall'Atelier parisien d'urbanisme in collaborazione con Jean Christophe Choblet, già scenografo di «Paris plage», tutte le proposte si caratterizzano per la rapidità d'installazione e smontaggio, che farà del lungosenna un luogo di sperimentazione di pratiche urbane reversibili. Un escamotage che consentirà di ridurre i costi (stimati al momento in 40 milioni) e che ha già permesso al sindaco di superare svariati ostacoli, tra cui quello della proprietà delle sponde del fiume, che non appartengono alla municipalità ma al Port autonome de Paris. Se la proposta ha trovato il consenso della maggioranza dei parigini, non sono mancate aspre polemiche nel consiglio municipale, che ha comunque votato il progetto a inizio luglio, e all'esterno. A esprimere riserve sono anche gli architetti dei Monuments historiques, responsabili della conservazione del patrimonio artistico e architettonico, per i rischi di banalizzare un luogo emblematico trasformandolo in una sorta di parco di attrazioni. Le critiche più minacciose sono però quelle della Prefettura, responsabile in materia di sicurezza stradale e circolazione automobilistica, l'unica che potrebbe davvero bloccare tutto. L'impatto del progetto potrebbe infatti rivelarsi importante soprattutto per la *rive droite*, che oggi è una strada ad alto scorrimento che permette di attraversare l'intera città in direzione est-ovest, con circa 40.000 veicoli al giorno e un traffico che nelle ore di punta sfiora i 4.000 veicoli all'ora. Secondo le simulazioni predisposte dalla municipalità, l'introduzione di semafori e la riduzione della dimensione delle corsie, oltre che dei limiti di velocità, allungherà di soli 6 minuti il tempo di percorrenza totale. Ma si temono ingorghi e, soprattutto, una congestione degli assi paralleli alla Senna, primo fra tutti la rue de Rivoli e il boulevard Saint Germain.

Le critiche non sembrano però scalfire l'entusiasmo del sindaco, che da anni porta avanti una politica di riduzione del traffico automobilistico in favore dei trasporti

pubblici e dell'uso della bicicletta, e persiste nell'obiettivo di riavvicinare i parigini a uno dei luoghi più suggestivi della capitale francese, iscritto dal 1994 al patrimonio mondiale dell'Unesco.

About Author



[chiara_molinar](#)

[See author's posts](#)

[!\[\]\(cbe2492b119e39e02a1dab2af4a4b296_img.jpg\) Condividi](#)