

Londra e Parigi la corsa a rifarsi il look

Del Re e Franceschini
 a pagina 12

Metro e ferrovie, le grandi città cominciano a rifarsi il look



IL PROGETTO "GRAND PARIS EXPRESS" PREVEDE SETTE NUOVE LINEE SOTTERRANEE CHE COLLEGERANNO OGNI PUNTO DELLA SCONFINATA PERIFERIA CITTADINA: OLTRE 30 MILIARDI DI INVESTIMENTI IN TEMPO PER LE OLIMPIADI

Pietro Del Re

Parigi

Qualche vecchio edificio è stato già abbattuto e le scavatrici hanno appena cominciato ad affondare le loro pale d'acciaio nel sottosuolo. Fervono i lavori nel cantiere di quella che sarà la nuova stazione a Fort d'Issy-Vanves-Clamart, così come in quelli delle altre 67 della metropolitana del Grand Paris Express: il titanico progetto che entro il 2030 rivoluzionerà la mobilità di Parigi e della sua vasta periferia. Qualche cifra: le oltre 4000 maestranze all'opera raddoppieranno la rete odierna con un'aggiunta di 200 chilometri di binari ai 220 già esistenti, il 90% dei quali sotterranei, scavati a una profondità media di 60 metri.

Lunghi 110 metri e più veloci di quelli attuali, i treni saranno tutti automatizzati e trasporteranno 2 milioni di passeggeri al giorno. Sette nuove linee collegheranno tra di loro le periferie della capitale, con un circuito circolare che abbraccerà l'intera città per renderla finalmente una metropoli, simile a Londra o New York. Per finanziare questo piano gigantesco, l'investimento previsto si aggira tra i 28 e i 35 miliardi di euro. «Stiamo costruendo il domani, ossia il futuro di questa città», dice Cyrille Brichant, ceo di Arcadis France, la grande azienda olandese di progettazione che ha vinto l'appalto per costruire la nuova metropolitana parigina e assicurarne il mantenimento.

Ora, con il Grand Paris Express (che è anche una società con lo stesso nome) è in atto la terza rivoluzione della mobilità cittadina. La prima avvenne nel 1900, con l'inaugurazione del metrò che, in concomitanza con l'Esposizione universale, provocò l'immediata scomparsa dei tanti tramvai che percorrevano la città. La seconda si produsse attorno alla capitale nell'intento di decentralizzarla, e che sconsigliate politiche urbanistiche hanno reso, in molti casi, ghetti per immigranti di prima o seconda generazione. «La costruzione del périphérique (il locale raccordo anulare, ndr) ha tagliato in due questi mondi. Da una parte il centro ricco della Parigi *intra-muros*, quella dei 20 *arrondissements*; dall'altra tutto il resto. Perciò, l'obiettivo del Grand Paris express è anche sociale: offrire a tutti la stessa mobilità, anche alle banlieues più remote e scollegate», dice Stéphane Kirkland, city executive di Arcadis. «Per questo, i sindaci delle periferie degradate sono ben felici del progetto».

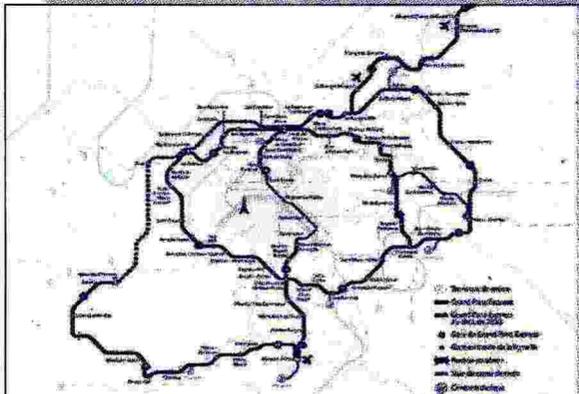
Già, perché la nuova metropolitana servirà anche a rivitalizzare economicamente i quartieri periferici della capitale, anzitutto moltiplicando il prezzo del mattone. Infatti, attorno alle nuove stazioni - comprensive di centri commerciali, ristoranti, uffici e parcheggi - molte agenzie immobiliari sono già entrate in fibrillazione acquistando e vendendo edifici e terreni che fino a pochi mesi fa non valevano granché e il cui valore s'è improvvisamente impennato. Basti dire che, con grande anticipo sulla fine dei lavori, accanto ai cantieri sono già spuntati nuovi hotel e nuovi negozi, anche perché l'indotto della re-urbanizzazione è stimato 50 miliardi di euro.

Last but not least, il Grand Paris decongestionerà il traffico nel centro della capitale. Dice ancora Kirkland: «Oggi, se da Versailles devo recarmi all'aeroporto di Orly, entrambi a sud della città, sono comunque costretto ad arrivare fino in centro per poi riuscire, impiegando un'ora e mezzo. Dal 2030, per compiere lo stesso tragitto ci vorrà, un quarto d'ora, ossia 8 stazioni di metro».

Negli uffici che sovrastano il cantiere della stazione di Ardoines incontriamo gli ingegneri che controllano i lavori, tutti di Arcadis, e tutti fieri di lavorare per quest'impresa che sovrintende 30 mila progetti nel pianeta, dal metrò di Melbourne al nuovo ponte sul Reno, dall'impianto di desalinizzazione di San Diego al mega centro commerciale di Pompei. La capo progetto, Zineb Debbagh Nour, racconta che a forza di estrarre pietre dalle periferie per edificare, negli ultimi secoli, i palazzi la capitale, il sottosuolo di molte regioni dell'Ile-de-France è simile al groviera. «Ovviamente, scavare là sotto può provocare il crollo o l'affossamento degli edifici che sono stati costruiti sopra le vecchie cave.

Perciò, siamo costretti a riempire i buchi col cemento. Abbiamo già periziato un migliaio di edifici sotto i quali verrà passerà il tunnel. Alcuni saranno rinforzati, altri, i più fragili, acquistati e abbattuti». Per armonizzare questa rinascita dei quartieri, sono giunti a Parigi architetti da tutto il mondo: sul progetto ne lavorano 37, ai quali si aggiungeranno quelli per i Giochi Olimpici che la città ospiterà nel 2024. Da decenni Parigi non era animata da una tale effervescenza urbanistica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL RADDOPPIO DEI CHILOMETRI

Il progetto Grand Paris Express punta al sostanziale raddoppio della rete della metropolitana parigina: 200 chilometri si aggiungeranno ai 220 già esistenti. Particolare attenzione è dedicata ai collegamenti con le "banlieu"

	CHILOMETRAGGIO TOTALE	200 km
	TIPO DI LAVORI	7 nuove linee
	COSTO DELL'OPERA	28-35 miliardi di euro
	CONSEGNA FINALE DEGLI ULTIMI LAVORI	2030
	NUOVE STAZIONI COSTRUITE	67
	LUNGHEZZA TRENI	150 metri

villaggio globale

100 MILIARDI

Equivalente in dollari del fondo per gli investimenti di Softbank Masayoshi Son, presidente dell'Istituto di Tokyo, non vuole investirli solo in hi-tech

LE METROPOLITANE NEL MONDO

Aggiornate al giugno 2017

	N. linee	N. stazioni	Km complessivi
LONDRA	13	382	460
SHANGHAI	12	287	459
PECHINO	17	227	456
NEW YORK	25	472	380
TOKYO	13	274	293
PARIGI	16	302	220
CHICAGO	8	151	173
BERLINO	10	173	146
MILANO	4	113	101
ROMA	3	74	60

ITALIA IN CODA

Nella tabella qui a fianco, la situazione attuale delle metropolitane in alcune delle principali città del mondo. Balza all'occhio il ritardo dell'Italia, in particolare di Roma. A Milano peraltro sono in corso i lavori di ampliamento della rete

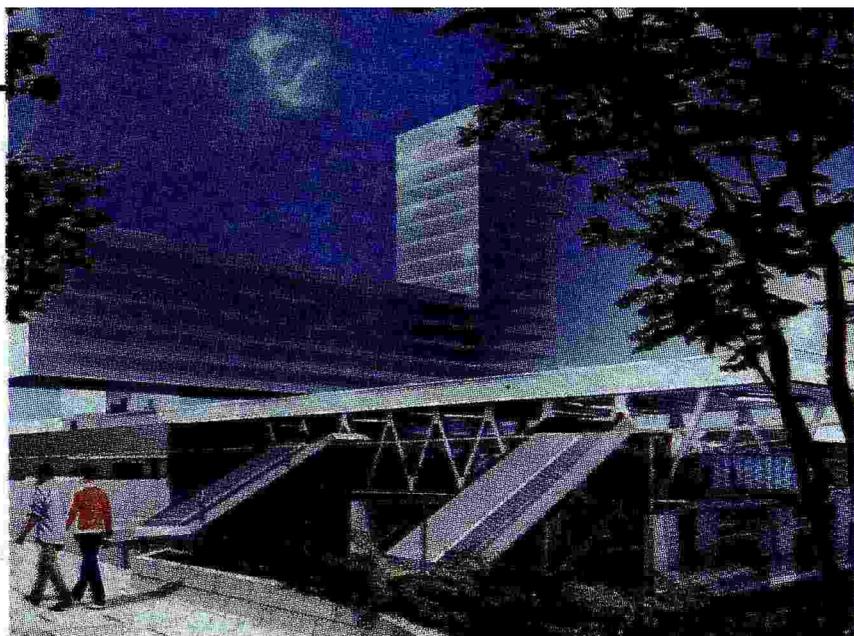
IL CASO I

La scelta di Berlino, aumentare le corse

La metro di Berlino già fa invidia a molte capitali europee. Ora ha scelto, anziché costruire nuove linee (di progetti ce ne sono comunque diversi) di incrementare quelle esistenti: da poco è entrato in vigore il nuovo piano orario della BVG, la società che gestisce i trasporti pubblici cittadini (U-Bahn, bus e tram, mentre le S-Bahn - le metro di superficie - fanno capo alla Deutsche Bahn): i passeggeri fra le 5 e le 7 del mattino potranno usufruire di corse più frequenti, una ogni 10 minuti anziché 20. Identico aumento delle corse a tar-

da sera, una ogni 10 anziché 15 minuti. soprattutto di mattina presto e di sera. Jens Wieseke, portavoce della Igeb, la società che tutela i clienti dei mezzi pubblici a Berlino, ha commentato: «Oggi i lavoratori devono essere sempre più flessibili e spesso escono di casa anche molto presto, così come i viaggiatori. In quegli orari è davvero raro vedere un treno vuoto». L'incremento serale delle corse favorirà invece molto tutti i turisti e i nottambuli che vogliono godersi la nightlife di Berlino.

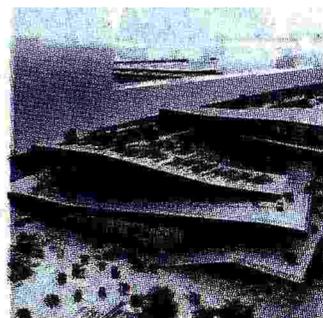
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un rendering della nuova stazione di Les Ardouines-Vitry sur Seine; a destra in alto come sarà la stazione inserita nel complesso di uffici, Stade de France; in basso Fort d'Issy-Vanves Clan



Cyrille Brichant, ceo della Grand Paris Express (1); **Frederic Brodilott**, del board della stessa società (2)



Londra

IN CODICE È "CROSSRAIL" MA QUANDO SARÀ FINITA SARÀ LA ELIZABETH LINE: DA EST A OVEST ATTRAVERSERÀ IN TEMPI RECORD LA CAPITALE: 20 MILIARDI DI STERLINE LA SPESA. MA ORA C'È L'INATTESA INCOGNITA DELLA BREXIT

Enrico Franceschini

Londra

Non meno dei rossi bus a due piani, i lavori in corso sono diventati una caratteristica dell'odierna capitale britannica: dovunque uno vada, si vedono gru, martelli pneumatici, operai, sbarramenti. Perfino il Big Ben, in questi giorni, è avvolto dalle impalcature per un restauro. È l'attestato di una metropoli un tempo immobile come le sue orgogliose tradizioni, ma

negli ultimi due decenni cambiata al punto da sembrare iriconoscibile, tanto che lo skyline, da certe prospettive, si può confondere con quello di New York. Basti dire che attualmente sono in costruzione più di 400 nuovi grattacieli, in aggiunta alla foresta di torri di cristallo già esistente, dominata dallo Shard disegnato da Renzo Piano, il più alto d'Europa.

Ma ora Londra è anche un gigantesco cantiere sotterraneo. Immense perforatrici scavano voragini nelle viscere della città. File di camion portano via tonnellate di detriti. E una futuristica urbe capovolta, per così dire a testa in giù, sta sorgendo sotto quella che sorge in superficie.

Per adesso si chiama Crossrail: quando sarà completata la ribatteranno Elizabeth Line, la linea di Elisabetta, in onore della regina. Come suggerisce il nome di lavorazione, è una ferrovia super veloce che attraversa l'immenso spazio urbano della più grande città europea: già, perché Londra, nonostan-

te la Brexit, fa geograficamente parte dell'Europa e del resto uscirà formalmente dalla Ue soltanto fra un anno e mezzo. Più o meno nella stessa data, intorno al marzo 2019, sarà completata la nuova linea ferroviaria, che tuttavia inizierà a funzionare, limitatamente, già il prossimo anno. Le autorità britanniche la presentano come il più grande progetto di infrastrutture del continente. Le cifre ne danno un'idea. È costata (dall'inizio dei lavori nel 2009) 20 miliardi di sterline, circa 22 miliardi di euro. È lunga oltre 100 chilometri. Ogni treno, lungo come due campi da calcio, avrà 1500 passeggeri. E correrà a 150 chilometri orari, dimezzando i tempi del percorso dall'estremo est all'estremo ovest dell'area metropolitana: dall'Essex al Berkshire.

Si prevedono 200 milioni di passeggeri all'anno. Attorno alle sue 40 stazioni, molte delle quali collegate alle stazioni dell'Underground, la metropolitana cittadina, nasceranno nuovi hub urbani con

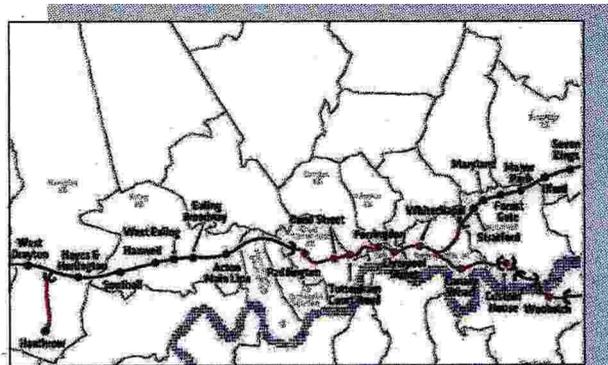
negozi, caffè, ristoranti, uffici. I quartieri dell'est, storicamente la parte più povera di Londra, saranno rivitalizzati. Ma anche a ovest cittadine attualmente isolate diventeranno altrettante fermate della Crossrail e attireranno investimenti, vedranno volare il prezzo del mattone, cambieranno identità.

Insomma, una rivoluzione nei trasporti e non solo. «La futura prosperità di Londra dipende da Crossrail», dice George Iacobescu, presidente di Canary Wharf, consorzio di un altro quartiere cresciuto dal nulla, la nuova City in riva al Tamigi. Come la City ha raddoppiato con Canary Wharf, Crossrail promette l'avvento di una Londra 2, o forse Londra 2.0. E prometteva addirittura di triplicare, perché dietro l'angolo c'è il Crossrail 2, per costruire un'analogia linea di treni superveloci, stavolta da nord a sud, con una spesa due volte maggiore, 40 miliardi di sterline.

Senonché proprio Crossrail 2 fa squillare un campanello d'allarme:

il ministero dei Trasporti ha approvato il piano, a condizione che l'amministrazione cittadina paghi anticipatamente metà dei costi. E il programma elettorale del partito conservatore, per il voto dello scorso giugno, ha omesso ogni riferimento a come finanziare la Crossrail bis. Il motivo non è misterioso. La nube che improvvisamente minaccia il futuro della Elizabeth Line numero uno e numero due, si chiama Brexit. Il risultato del referendum del giugno 2016 ha preso in contropiede i fautori della faraonica iniziativa. La nuova ferrovia sotterranea immaginava una Londra sempre più grande, sempre più popolosa, sempre più ricca e sempre più "capitale morale" d'Europa. Quindici mesi dopo il referendum, non è più chiaro se sarà questa l'immagine della Londra di domani.

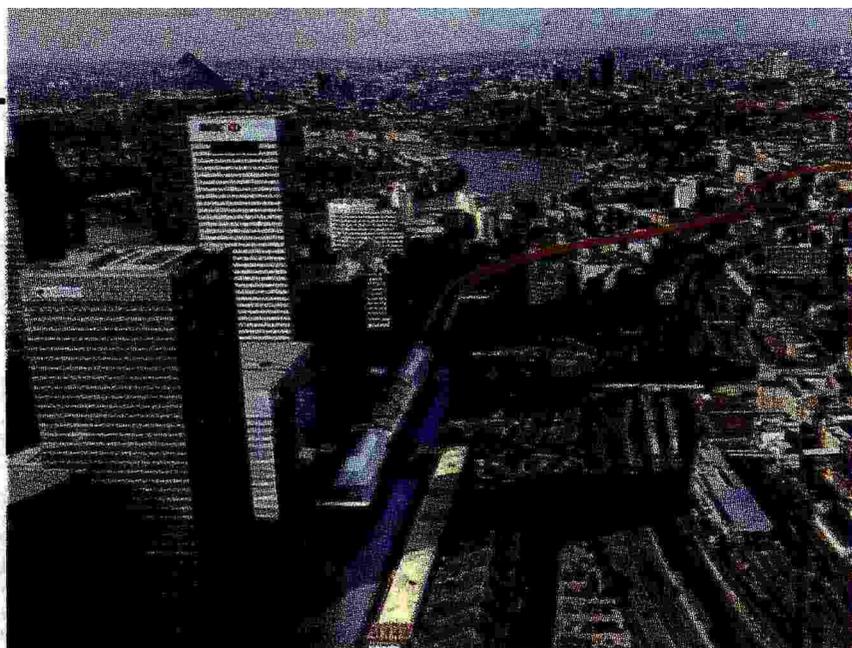
L'economia britannica ha rallentato: era la più forte del G7 prima del referendum, è la più debole ora, più debole di quella tedesca e francese, "perfino più debole", si sorprende un titolo di prima pagina sull'Evening Standard, "di quella dell'Italia". C'è il timore che il Pil rallenterà ulteriormente, quando nel 2019 la Brexit diventerà effettiva, o due anni più tardi se vi sarà un accordo con Bruxelles per mantenere di fatto la Gran Bretagna nel mercato comune per un periodo di transizione. Ma transizione verso che cosa, nessuno lo sa: né a Londra, né a Bruxelles. E così una linea pensata per una metropoli in continuo boom rischia di correre dentro una metropoli che si sgonfia.



IN ONORE DELLA REGINA

La nuova "Elizabeth Line" inizierà a funzionare nella prima metà del 2019, paradossalmente proprio in coincidenza con la Brexit: e ora si teme che sia sovradimensionata per una città che potrebbe perdere migliaia di posti di lavoro

	CHILOMETRAGGIO TOTALE	110 km
	TIPO DI LAVORI	1 linea superveloce da estremo est a estremo ovest della città
	COSTO DELL'OPERA	20 miliardi di sterline
	CONSEGNA FINALE DEGLI ULTIMI LAVORI	2019
	NUOVE STAZIONI COSTRUITE	40
	LUNGHEZZA TRENI	200 metri



Qui sopra, la stazione di Canary Wharf con l'indicazione della nuova linea; a destra altre due stazioni oggetto di "upgrading" con Crossrail: sopra Farringdon West, sotto Abbey Wood



Il sindaco di Londra **Sadiq Khan** (1) **George Iacobescu**, presidente del consorzio Canary Wharf (2)

