

CANTIERE FRANCA

di Antonio Cederna

Dai musei di Parigi alle aree metropolitane: lo Stato francese è diventato il più efficiente imprenditore edilizio d'Europa. Tra i suoi gioielli, otto nuove città

Sui "grandi lavori" realizzati o in corso a Parigi un animatissimo dibattito impegna da anni politici e uomini di cultura. Il maggiore oggetto dei contrasti tra destra e sinistra, modernisti e conservatori esasperati, è naturalmente l'ormai famosa Piramide di vetro, acciaio e alluminio eretta al centro della Cour Napoleon del Louvre, opera dell'architetto di origine cinese Ioh Ming Pei: che i detrattori hanno qualificato di "bêtise pyramidale".

In realtà, la piramide funzionerà semplicemente da lucernario per i grandi ambienti che (dopo un'accuratissima esplorazione archeologica) si stanno realizzando nel sottosuolo della Corte: dove sarà sistemato l'accesso dei visitatori, con parcheggi per i pullman, locali per esposizioni temporanee, biblioteca, ristorante, sale di riunione e di riposo, banchi di vendita e negozi. Il tutto in vista della futura riorganizzazione del museo e delle sue collezioni, per dotarlo di quegli spazi espositivi, laboratori di restauro eccetera che oggi mancano. Non solo: tutto l'intorno del Louvre viene rinnovato, tra l'altro con l'eliminazione di alcune strade di traffico in modo da creare una continuità pedonale tra Louvre e Tuileries. Il Louvre diventerà il museo meglio organizzato del mondo, l'equivalente del costo, da noi, di meno di 50 chilometri di autostrada.

Ma il Grande Louvre non è che una delle opere attuate o in corso a Parigi per iniziativa degli ultimi quattro presidenti della Repubblica: dal Beaubourg alla Città delle scienze nel gran parco della Villette, dal nuovo Teatro dell'Opera al nuovo palazzo in cui trasferire il ministero delle Finanze che occupa ancora un'ala del Louvre, dal Museo d'Orsay al Museo Picasso eccetera. Il costo complessivo è previsto in circa 3.500 miliardi di lire, l'equivalente del costo di 150-200 chilometri di autostrada: per fare di Parigi il centro europeo del turismo

culturale. Gli errori commessi (dalla distruzione delle Halles ai grattacieli del Lungosenna) vengono dunque riaspirati da opere egregie: alle quali va aggiunta, per non dir altro, quella mirabile infrastruttura che è la metropolitana regionale.

Ma c'è un'altra lezione che la Francia ci impartisce e che stranamente ha finora assai poco interessato la nostra stampa, i nostri amministratori, i nostri architetti e urbanisti. E'



una lezione di pianificazione territoriale, ovvero la costruzione di otto "villes nouvelles", per riequilibrare e decongestionare le aree metropolitane di Marsiglia, Lione e Parigi.

La via lo dette De Gaulle nel '64, in base a un piano urbanistico che da anni veniva predisposto e precisato. Furono subito create due agenzie, una per approfondire i criteri della pianificazione, l'altra per avviare una consistente politica fondiaria. Poche cifre bastano a illustrarne l'entità. Dapprima 54 mila ettari vennero sottoposti a "urbanizzazione differita", assicurando allo Stato la possibilità di esercitare il diritto di prelazione su

ogni eventuale contratto tra privati: quindi, mano a mano, 29 mila ettari sono stati acquisiti, formando un ingente demanio pubblico, al ritmo di 1.500-2.000 ettari l'anno.

La cosa sorprendente è che quei 29 mila ettari (20 mila nella regione parigina), acquistati per l'80 per cento a trattativa bonaria, sono costati circa un miliardo e 600 mila franchi, pari a circa 340 miliardi di lire: dunque a un costo medio di cinque franchi al metro quadrato, poco più di mille lire (una decina di franchi nella regione parigina). A Roma i terreni dello Sdo (Sistema direzionale orientale), grazie ai passaggi di mano tra imprenditori-speculatori, sono ar-

rivati a costare 100 mila lire il metro quadrato: e questo dice tutto sulla nostra arretratezza.

Amirevole è il meccanismo messo in atto per la costruzione delle nuove città. Protagonisti sono gli "Etablissements publics d'aménagement" (Epa), organismi dotati di personalità morale e autonomia finanziaria, composti pariteticamente da rappresentanti locali e dello Stato: provvedono all'acquisto dei terreni e all'urbanizzazione (rete idrica e fognaria, trasporti, scuole, impianti sportivi, verde, centri sociali, sanitari eccetera), mentre lo Stato provvede alla viabilità primaria e alle altre grandi infrastrutture. L'Epa ha otto anni

per rendere allo Stato i crediti avuti: e lo fa con i proventi della vendita dei terreni urbanizzati agli operatori (i Comuni percepiscono le tasse da industrie, imprese, commercio).

I terreni urbanizzati vengono rivenduti a prezzi differenziati, a seconda delle destinazioni previste dai piani: a circa mille franchi per i centri commerciali, 500 per l'edilizia di lusso, 400 per le zone industriali, 250 per l'edilizia sociale; i terreni per le attrezzature pubbliche sono ceduti gratuitamente ai Comuni. Così alla fine, come per le "new towns" inglesi, il bilancio delle nuove città francesi raggiunge il pareggio.

Un'intensa, capillare attività di informazione illustra alla gente lo stato dei lavori, le condizioni di vita, l'ampio ventaglio di occasioni offerto dal trasferimento nelle nuove città: facilitazioni vengono concesse a industrie e imprese. Oggi nelle otto città sono costruiti e abitati circa 200 mila alloggi (altri 70 mila sono da costruire), realizzati 1.800 ettari di terreni industriali, oltre due milioni di metri quadrati per uffici: più di 10 mila imprese vi si sono trasferite, per un totale di 165 mila nuovi posti di lavoro. E si sono costruite oltre quattromila aule per asili e scuole elementari, 25 licei, una ventina di piscine, otto centri culturali. Nelle cinque città della regione parigina (Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Saint-Quentin-en-Yvelines, Melun-Sénart, Evry) si è avuto un aumento del 25 per cento dell'oc-

cupazione, che invece nell'insieme della regione è calato del due per cento. Queste cinque città sono formate da nuclei spaziali attorno a un centro polifunzionale, superdotate di servizi e attrezzature pubbliche (che qui vengono fatte insieme alle case e non dopo, come succede nei nostri quartieri di edilizia popolare), sapientemente inserite nel paesaggio: città residenziali, terziarie, industriali, commerciali.

Vedere per credere Cergy-Pontoise a 30 chilometri da Parigi, collegata con la metropolitana regionale: disposta a ferro di cavallo attorno ai meandri dell'Oise, conta già 130 mila abitanti e 36 mila posti di lavoro (dei 72 mila previsti), vi si sono installate già 800 imprese francesi e straniere (meccanica di precisione, chimica, elettromeccanica, elettronica, eccetera).

Il nucleo centrale è compatto (e naturalmente pedonale), strade e piazze alberate invitano al passeggio in un ambiente urbano finalmente a misura d'uomo: centro culturale con palestra e sale di riunione, biblioteca-discoteca, scuola di musica con auditorium, teatro-cinema, piazza a gradoni per spettacoli audiovisivi, grande piscina coperta e pattinatoio. I vari nuclei sono distribuiti attorno a un imponente centro ricreativo, 200 ettari di terra e acque (erano cave e scarico di rifiuti), frequentato da un milione di persone l'anno.

Tutto perfetto dunque? Chiederà qualcuno a questo punto: domanda sciocca, dati gli enormi problemi posti da un così vasto impegno di pianificazione. Il fatto importante è che qui si pratica la pianificazione, l'urbanistica, il riequilibrio territoriale, che da noi sono soltanto vuote parole e più desideri; e gli errori che possono essere commessi sono dovuti alla complessità dell'impresa, non sono imposti dal mercato delle aree e dalla speculazione privata. Ogni "ville nouvelle" si può visitare con una piccola guida blu di Hachette.

Nella foto grande: "Transatlantique", uno degli edifici più originali di Melun-Sénart. Qui sopra: edifici residenziali a Créteil. Nella pagina accanto, a sinistra: uno scorcio di Saint-Quentin en Yvelines; a destra: le Arcate del lago progettate da Ricardo Bofill.