il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Ritratti di città. Ginevra punta su ferrovia ed espansione transfrontaliera

L'espansione della capitale cosmopolita è bidirezionale: il rafforzamento delle infrastrutture (con i due progetti Leman 2030 e CEVA) si unisce ad una serie di concorsi per la realizzazione di nuove residenze

GINEVRA. Seconda per numero di abitanti e seconda piazza finanziaria della Svizzera, la città conta appena **200.000 abitanti** ed è capitale dell'omonimo cantone, tra i più piccoli del paese che, però, gioca un ruolo di fondamentale importanza nell'economia svizzera e negli equilibri politici e finanziari internazionali. **Capitale della diplomazia**, **sede della croce rossa**, **dell'ONU**, **dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC) e della sanità (OMS)**, nonché **sede del CERN**, Ginevra è la città che accoglie il maggior numero di organizzazioni internazionali e ONG al mondo. Ma al di là dei cliché (pur veri) che la vogliono città di banche e industrie orologiere, di organizzazioni governative e non, Ginevra è una **città in movimento**, interessata da un **forte cambiamento architettonico ed urbanistico**. Inoltre, gode di una **posizione strategica transfrontaliera** ed è senza dubbio tra le più cosmopolite d'Europa, come forse solo Londra e Bruxelles. Quotidianamente vi si recano migliaia di frontalieri d'oltralpe ma anche diplomatici e uomini d'affari provenienti da tutto il mondo; non è infatti infrequente ritrovarsi a parlare inglese piuttosto che francese. Situata sulle sponde del lago Lemano e sviluppatasi sulle due rive del Rodano e dell'Arve, la

città si è molto estesa rispetto ai nuclei originari dell'Île e Saint-Gervais, assumendo una forma metropolitana peculiare proprio per la sua caratteristica transfrontaliera che supera abbondantemente il milione di abitanti. La **"Grand-Genève"** conta infatti i comuni di **Annemasse e Ferney-Voltaire in Francia** e di **Nyon in Svizzera**. Una tipicità che si ritrova in poche altre realtà europee quali Basilea, Gorizia, Lille e Strasburgo. Una realtà presa ormai in conto dai **nuovi piani di espansione urbanistica** che, grazie al piano regolatore cantonale e ai patti bilaterali permette di lavorare attorno al **Progetto d'agglomerazione Franco-Vado-Ginevrino**. Il progetto mette a sistema un territorio esteso rafforzandone a livello sociale e politico i punti di forza e la competitività, dai trasporti ai servizi, in un quadro di medio-lunga durata.

Ma non solo, le sinergie infatti si concentrano in territorio elvetico. L'arco lemanico è interessato da un'importante crescita dei traffici e quindi da una sempre crescente domanda di trasporto pubblico sull'**asse Ginevra-Losanna**. Nell'arco di un decennio infatti, si prevede il **raddoppio dei 50.000 passeggeri** quotidiani che percorrono la tratta. Il progetto **"Léman 2030"**, infatti, è un **accordo tra i Cantoni di Vaud, Ginevra e la società di trasporto ferroviario CFF** per la **costruzione del quarto binario e il raddoppio dei posti a sedere**, anche attraverso l'introduzione di convogli a doppia altezza, peraltro già iniziata. In questo quadro rientra il recente **rifacimento della stazione Cornavin** che subirà nei prossimi anni un'altra importante estensione con l'**aggiunta di un livello sotterraneo**, il che implicherà la **distruzione di una parte del quartiere "sous-gare"**. Stessa situazione si presenterà infatti a Losanna, dove la stazione ha raggiunto il suo limite massimo di passeggeri.

La prima fase del progetto "Léman 2030" prevede contemporaneamente al **rafforzamento del trasporto ferroviario**, la **costruzione della terza corsia dell'autostrada A1**, che ha oggi raggiunto la sua capacità massima. Ma non solo: si torna infatti a parlare, quasi ciclicamente, del **tunnel sotto la rada** e della sua alternativa, il **ponte sul lago**, opere dal budget previsto non inferiore ai **4 miliardi di franchi**. Tuttavia, si tratta di progetti molto dibattuti che penano ad essere approvati. Come noto, infatti, la democrazia diretta in svizzera gioca un ruolo determinante nelle scelte politiche ed urbanistiche.

Un altro interessante progetto che s'inscrive in seno alle strategie della mobilità ginevrina è quello del **CEVA**. Si tratta del **progetto di RER** (treno regionale) della cintura urbana che **dovrebbe connettere la stazione di Cornavin**, **il quartiere di Eaux-Vives**, **la nuova stazione di La Praille** e **il comune francese di Annemasse**, la cui messa in funzione è

prevista **per il 2019**. Ed è proprio intorno alla costruzione della nuova stazione di La Praille che s'incentra il dibattito: una parte importante della politica e dell'associazionismo vorrebbe, infatti, decentrare su questa nuova infrastruttura il traffico ferroviario elevandola al rango di stazione principale. Ciò permetterebbe di ridurre la portata delle trasformazioni sulla stazione Cornavin e di scongiurare l'abbattimento parziale del quartiere di Les Grottes. Il problema della capacità della stazione Cornavin sarebbe infatti solo rimandato, data la sua posizione centrale e la densità urbana che la circonda.

Ma Ginevra non punta solo allo sviluppo infrastrutturale. L'enorme **carenza di alloggi**, comune a tutte le città elvetiche, si traduce in una **serie di concorsi** che prevedono ad esempio **nel quartiere di Eaux-Vives la costruzione di circa 350 appartamenti per un totale di oltre 27.000 mq**. Il concorso per **i lotti B, C ed F** prevedono infatti circa 250 residenze e oltre 50.000 mq di superfici dedicate ad attività pubbliche, sportive e commerciali. Ci saranno inoltre una stazione ciclabile e parcheggi per 500 posti. Il concorso è stato **vinto dallo studio di Losanna, B+W Architecture con lo studio Tekhne.** Il concorso organizzato dalla società ferroviaria CFF, comprendente **i lotti D ed E**, prevede **2 edifici di circa 100 appartamenti** con un piano terra commerciale e spazi amministrativi ed è stato v**into dallo studio ginevrino Aeby & Pernegger Architectes**. Allo studio locale **MSV Architectes** spetterà la realizzazione della **piazza antistante la stazione**.

Il Comune ha inoltre indetto un **concorso per la realizzazione di un teatro**, **la Nouvelle Comédie**, **vinto dallo studio parigino FRES Architectes**. Il teatro troverà spazio su una vasta superficie nei pressi della stazione di Eaux-Vives. L'edificio avrà un rapporto di apertura con la stazione e si distinguerà per la totale trasparenza delle sue facciate principali e il suo caratteristico skyline. Accoglierà **due sale per spettacoli da 500 e 200 posti a sedere**, laboratori teatrali e di creazione di costumi e scenografie, spazi amministrativi e di ristoro.

Ma nel corso dell'ultimo quinquennio molti altri progetti sono stati lanciati. In tal modo la città, grazie allo strumento del concorso, sta mettendo in atto una vera e propria **trasformazione che interessa tutti i suoi quartieri**, soprattutto quelli segnati dal passaggio del CEVA.

Tra i quartieri di **Lancy** e **Carouge** sono infatti previsti oltre **2.000 nuovi alloggi**, tra l'**Hôpital** e **Champel** i progetti si concentrano sull'**organizzazione verde dello spazio pubblico**. Ci sono poi gli oltre **10.000 mq di attività** nei quartieri **Chêne** e **Bourg**, o ancora il **polo intermodale** di **Annemasse**. Infine, il r**ecupero degli spazi industriali** a **Jonction** e la realizzazione di un **eco-quartiere di 2 ettari** che accoglierà circa **300 abitazioni** costruite

secondo elevati standard energetici, **5.000 mq di attività commerciali e artigianali**, oltre a **un deposito sotterraneo** per le collezioni dei musei cittadini. E ancora il quartiere di **Eidguenots** o il nuovo quartiere di **Allières** che, a seguito di concorsi organizzati dalla Città e dal Cantone, vedranno realizzarsi su ciascun lotto circa **300 abitazioni**.
Un'attività, quindi, che privilegia il ricorso a strumenti di amministrazione del territorio partecipata e trasparente. Con una visione interna che si sposa ad una prospettiva ampia ed internazionale, e che fa il paio con i piani infrastrutturali.

Prossimi approfondimenti:

Il caso-studio delle sopraelevazioni
I progetti in corso:
- CERN, place des particules
- Les Jardins des Nations
- Les vergers
- La Chappelle-Sciers

I progetti futuri:
- I quartieri industriali di Meyrin, Satigny e Vernier
- Grand-Sacconex
- La Praille, Acacias e Vernets



il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Autore

Davide Fragasso

Nasce a Pescara nel 1982 dove, senza troppa fretta, nel 2012 si laurea in architettura con una tesi sulla rigenerazione urbana dei quartieri fascisti. Interessato dalle mutazioni urbane e dalla conservazione e trasformazione del patrimonio architettonico è co-fondatore, insieme a colleghi e amici di battaglie intellettuali, del Comitato Abruzzese del paesaggio, impegnato in prima linea nella sensibilizzazione sui temi del paesaggio e dell'architettura. Nel 2009 organizza il workshop internazionale "Metro-Borghi" a cui partecipano le Università di Lubiana, Pescara e della Florida. Dal 2013 è dottorando in architettura con una ricerca sul ruolo del metodo nella pratica professionale e nell'insegnamento dell'architettura. Nel 2014 la sua ricerca è selezionata per il convegno "La ricerca che cambia" – convegno nazionale dei dottorati italiani dell'architettura, organizzata dallo IUAV. Vive e lavora come architetto in Svizzera dove, parallelamente alla professione, coltiva con ottimistica pazienza la propria personale ricerca partecipando a concorsi e convegni senza dimenticare nei ritagli di tempo la passione per la musica, la fotografia e la bicicletta.