EL PAÍS

Un gigantesco proyecto para el París del futuro

200 kilómetros de nuevas vías de metro conectarán a ocho millones de personas



Imagen virtual de la futura estación parisina de Noisy-Champs

GABRIELA CAÑAS – 21/11/2014

París se dispone a crecer sin perder su alma. El nuevo dinamismo económico que persigue puede convertirse en un bálsamo para la maltrecha economía francesa. El proyecto del Gran París, acariciado durante años y aprobado por los partidos políticos y todas las instituciones afectadas (desde el Estado hasta los ayuntamientos de los barrios periféricos de la capital), sigue su curso con algún escollo, pero con nuevos bríos. El París del futuro apuesta por la vía francesa: poca austeridad y mucha inversión pública para dinamizar la economía. **La base del plan, ya en marcha, es una imponente red de transporte público con 200 nuevos kilómetros de vías y 69 estaciones de tren de nuevo cuño**. En torno a esa red, miles de nuevas oficinas, viviendas y centros de negocio y de investigación capaces de atraer más inversión. Las instituciones públicas esperan recuperar con creces lo invertido gracias al mayor crecimiento económico. Solo durante las obras, hasta 2030, habrá 800.000 nuevos empleos.



Si a París le va bien, a Francia también. La región Île de France, en la que se asienta la capital y sus alrededores (las *banlieues*), concentra el 33% del PIB nacional. Con una riqueza de 612.000 millones de euros, solo las regiones de Tokio y Nueva York la superan. 32 millones de turistas la visitan cada año, posee la mayor concentración universitaria de Europa y es el primer centro europeo de investigación. Una pléyade de políticos, arquitectos, ingenieros y urbanistas llevan años, sin embargo, trabajando en el proyecto que multiplicará su potencial. Quieren que sea una de las urbes más dinámicas del mundo con vocación de superar a la *city* londinense. "Será más atractiva que Londres", asegura a El PAÍS Jean-Louis Missika, adjunto a la alcaldía de París y responsable de urbanismo y desarrollo económico. "París no debe ser una ciudad museo", repite estos días la alcaldesa, Anne Hidalgo, ante el lanzamiento de nuevas fases del magno proyecto.

La transformación que se persigue no apuesta por autopistas de circunvalación o túneles que faciliten el tráfico rodado. La vía francesa pasa por el transporte colectivo y el desarrollo sostenible. El centro histórico, que ocupa el interior de la vieja circunvalación (el periférico), el más visitado del mundo, seguirá manteniendo su aspecto actual. **El proyecto estrella, ya iniciado, es extender el denso suburbano y la red ferroviaria interior (RER) con el Gran París Express.** Los trenes interconectarán centro y periferia y núcleos periféricos entre sí. También, los aeropuertos. La línea 14 que unirá Orly con el centro de negocios de Saint-Denis (al norte) atravesando toda la ciudad desde el sur ya está en construcción. Los convoyes nuevos serán rápidos y automáticos (sin conductor). Estarán dotados de fibra óptica y, por tanto, de wifi y señal telefónica. Grandes estudios de arquitectos ya han diseñado algunas de las 69 nuevas estaciones. En total, supondrá una inversión de 35.000 millones de euros entre público y privado.

El Gran París Express será la argamasa esencial para que la capital (2,3 millones de habitantes) se convierta en una metrópoli bien interconectada de ocho millones de habitantes. "Los inversores y empresarios necesitan de una metrópoli abundancia de talento, gente bien formada (algo que París ofrece con creces), buen transporte, colectivo si es posible, y servicios públicos de calidad. Todo eso lo va a ofrecer el Gran París", explica Missika. En efecto, el proyecto prevé nuevos centros de negocios, como el de Gonesse, cerca de Roissy, y polos de competitividad que promuevan la innovación, entre los que destaca el Campus París-Saclay.

Para instalarse en París, las empresas también necesitan oficinas a precios no prohibitivos, lo que no es fácil en esta ciudad. Para ello, tanto el ayuntamiento parisino como los que le rodean se disponen a liberar suelo y aumentar la oferta. El desarrollo urbano periférico se ha planificado ya en cinco grandes núcleos situados en torno a las nuevas estaciones. **El centro de la capital quedará siempre a un máximo de 45 minutos de camino**. Los expertos esperan que la mayor oferta reduzca los precios.

La mala experiencia de la fea torre de Montparnasse, erigida en 1972, vacunó a la ciudad contra experimentos similares. Esta semana, el pleno municipal ha tumbado uno de los proyectos más emblemáticos, la torre Triangle, en el sur de la ciudad y aún dentro del periférico. Una torre de 180 metros de altura, de perfiles transparentes, que ofrecería 85.000 metros cuadrados de oficinas. El Ayuntamiento aún cree que saldrá adelante. "Esa torre no tiene sentido", dice la concejal Marielle de Sarnez, del centrista UDI-Modem. "En París hay un millón de metros cuadrados de oficina vacíos". "Ese es un argumento absurdo", replica Missika. "Son ofertas distintas. Muchas empresas necesitan grandes superficies con equipamientos modernos".

Las constructoras e inmobiliarias tienen en París, y durante los próximos quince años, una gran oportunidad. Vinci, Eiffage y Bouygues ya están en ello. La construcción de nuevos barrios e infraestructuras, gracias a las recalificaciones y las ayudas municipales, es otra gran palanca del proyecto. El objetivo es construir 70.000 nuevas viviendas al año, casi el doble del ritmo actual en un sector, el inmobiliario, que languidece. Gran parte de esas nuevas casas serán de protección oficial.

En la Sociedad Gran París, empresa pública enclavada en Saint-Denis, el segundo centro de negocios de la ciudad tras La Défense, gestionan la nueva red de transporte. "El coste se estima en 22.600 millones de dinero público", explica a El PAÍS su director de comunicación, Thomas Hantz. "La riqueza que generará reportará unos ingresos públicos de 60.000 millones". ¿Es el cuento de la lechera? "No", responde. "Llevamos años trabajando en esto. Son cifras analizadas a fondo".