

Hors les murs

I lavori presentati sono l'esito di numerosi percorsi intrecciati che in questi anni hanno attraversato Parigi. Si tratta di percorsi di ricerca e didattici che hanno coinvolto molte persone: studenti, giovani architetti, colleghi che hanno condiviso il piacere e l'onere di discutere, ascoltare, proporre riflessioni in seminari, lezioni e workshop, svolti avendo Parigi come contesto di studio. I lavori costituiscono il risultato di un seminario triennale di progettazione urbana che si è calato nelle problematiche di una grande metropoli in corso di ripensamento. Il risultato finale è stata la redazione di diverse tesi di laurea che hanno condiviso un percorso comune di lettura della città, d'indagine dei processi trasformativi e di costruzione di un quadro problematico necessario per la successiva elaborazione di strategie progettuali.

Romeo Farinella è architetto urbanista, PhD e professore associato di Progettazione urbanistica presso il Dipartimento di Architettura dell'Università di Ferrara. Direttore del laboratorio di ricerca sul Progetto urbano e territoriale CITERLab, in questi anni ha orientato i suoi temi di ricerca sulle città e i paesaggi d'acqua, il progetto urbano in contesti storici, le problematiche dello spazio pubblico e della "città attiva". La sua attività di ricerca progettuale, oltre all'Italia, ha riguardato la Francia, la Cina, il Centro America, l'Africa sub-sahariana e in particolare il Senegal.

Farinella
Hors les murs



In copertina

I tetti di Parigi verso la Defense fotografati dal Centre Pompidou, Parigi, Francia, 7 agosto 2017. ©MicheleSpatari

xx,00 euro

ISBN 978-88-255-1168-0



9 788825 511680

ARACNE



Romeo Farinella

Hors les murs

Strategie e progetti per la Grand Paris

Prefazione di
Michelangelo Russo

Con il contributo di
François Grether

Framing the urban

International urban design
and planning experiences

Architecture Department, University of Ferrara

Direttore

Romeo Farinella

Università degli Studi di Ferrara, dipartimento di Architettura

Comitato scientifico

Alfredo Alietti

Università degli Studi di Ferrara

Angelo Bertoni

Università Marseille-Aix en Provence

Camillo Boano

Bartlett School, UCL

Ronan Bolanos

Universidad Autonoma de Mexico

Antonio Borgogni

Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale

Mouhamadou M. Diakhate

Université de Saint Louis du Senegal

Joaquin Melgarejo

Universidad de Alicante

Paulo Peixoto

Universitat de Coimbra

Michelangelo Russo

Università degli Studi di Napoli Federico II

Liang Zhang

Università dello Sichuan, Chengdu

Michelangelo Savino

Università degli Studi Padova



Framing the urban

International urban design and planning experiences

Architecture Department, University of Ferrara

La collana, promossa dal laboratorio CITER, presenta esperienze internazionali di progettazione urbana e territoriale, quali workshop internazionali, tesi di laurea, ricerche e progetti di cooperazione. Le pubblicazioni proposte riguardano le pratiche della progettazione urbana con un'attenzione agli aspetti metodologici, alla problematizzazione di questioni inerenti la condizione della città contemporanea, nei suoi multiformi aspetti, le procedure di lettura e interpretazione delle dinamiche urbane, le modalità di rappresentazione delle strategie e dei progetti urbani.

Più in dettaglio le pubblicazioni presentate riguardano: la progettazione degli spazi pubblici; le relazioni tra urbanistica e paesaggio; gli strumenti e i progetti per la riqualificazione urbana; la progettazione urbanistica partecipata; la progettazione del paesaggio ed ambientale; lo studio della città e del territorio.



Vai al contenuto multimediale

Romeo Farinella

Hors les murs

Strategie e progetti per la Grand Paris

Prefazione di
Michelangelo Russo

Con il contributo di
François Grether





Aracne editrice

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXVIII
Gioacchino Onorati editore S.r.l. — unipersonale

www.gioacchinoonoratieditore.it
info@gioacchinoonoratieditore.it

via Vittorio Veneto, 20
00020 Canterano (RM)
(06) 45551463

ISBN 978-88-255-1168-0

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: febbraio 2018

Indice

Nuove parole per raccontare la città, di Michelangelo Russo	9
Introduzione	19
Parte prima	
Parigi. Percorsi nell'urbanistica di una capitale europea	
1. Parigi: città, metropoli, regione	27
2. Dibattiti e progetti per la regione parigina	41
3. La Parigi di Le Corbusier	55
4. Prost e Delouvrier: piani per la regione parigina	67
5. Parigi, città mosaico	77
6. Parigi si rinnova all'interno	83
7. Parigi capitale del XXI secolo	93
Parte seconda	
Un'esperienza didattica di progettazione urbana	
8. Insegnare il progetto urbano	109
9. Il caso di Ivry-sur-Seine	119
10. Un progetto di riuso delle stazioni inattive della metropolitana	129
Parte terza	
Presentazione delle tesi di laurea	
11. Parivry, di Clelia Bartolomei, Martina Grilli, Verdiana Spicciarelli	135
12. Sinap(c)ity, di Gloria Riceputi e Sara Tomassini	169
13. Sub-métroPôles, di Jessica Cangini, Maria Giulia Fermani, Giulia Fogli	199
14. La v(o)ie sous, di Elena Massaccesi e Linda Muccioli	229
Una riflessione di François Grether	
Transformations parisiennes, un point de vue d'urbaniste	253
Bibliografia	263

Prefazione

Nuove parole per raccontare la città

di Michelangelo Russo*

Tre momenti fondamentali per il sapere urbanistico contemporaneo e per la sua formazione, emergono dallo studio accuratissimo e appassionato di Romeo Farinella su Parigi e il suo progetto. Momenti che vanno identificati e sottolineati per dare al volume un senso che possa andare anche oltre la sua propria utilità, dovuta ad una ricostruzione critica, informata, ricca di dati e di illuminanti interpretazioni della storia urbana di Parigi, icona della città e della metropoli d'Europa, della sua storia e del suo futuro.

Il *primo* consiste nel senso attuale del *racconto* della città: una struttura narrativa che ricerca, ricostruisce, delinea ipotesi e congetture per dare alle stratificazioni della città esistente e del paesaggio urbano, un senso che è possibile proiettare – interpretativamente – in un orizzonte di trasformazione e di progetto. Raccontare la città, le sue storie, le sue contraddizioni e i suoi valori, come dimostra Farinella, vuol dire costruire il senso del suo progetto, orientare i mec-

* Professore ordinario di Urbanistica all'Università Federico II di Napoli e Presidente della Società Italiana degli Urbanisti

canismi selettivi che sono indispensabili alla sua trasformazione in una logica di continuità: continuità come *equilibrio* e *memoria*, un concetto guida che non riguarda esclusivamente le tracce materiali della città di pietra ma anche «l'articolazione dei piani di vita dei diversi individui e soggetti sociali ed ogni loro forma espressiva»¹. Un *racconto* che, nel solco di una rilevante tradizione urbanistica degli ultimi decenni², vuole tracciare una traiettoria su cui si possa rinnovare costantemente il patto di cittadinanza che costituisce l'identità degli abitanti, delle comunità.

Raccontare la città non è certo una pratica inedita.

Bernardo Secchi ha utilizzato la metafora del racconto per innovare una visione complessiva dell'urbanistica italiana e del suo modo di interpretarla a partire dai testi, come costruzione di senso piuttosto che come cronologia di cambiamenti «in relazione alla fortuna di qualche legge». Fari- nella, con la ricostruzione della *forma urbis* di Parigi, tende a profilare un racconto urbano come narrazione collettiva con profonde radici in ogni singolo strato del palinsesto della città: come se solo in tale dimensione fosse possibile trovare un senso proprio delle trasformazioni della città, dunque del suo progetto urbanistico. Infatti, nel ricostruire la storia di Parigi, l'Autore esercita con misura e profondo senso critico questa forma discorsiva, mettendo in evidenza come la conoscenza prende forma da una *survey* costruita con sensibilità attraverso lo sguardo interpretativo, incrociando culture, saperi e discipline differenti, dall'architettura, all'arte, alla

¹ B. Secchi, *Il racconto urbanistico*, Einaudi, Torino 1984 (pag. XXVII).

² Una tradizione incardinata sulla densa riflessione che negli ultimi decenni Bernardo Secchi articola intorno al tema del genere narrativo nella riflessione disciplinare, da *Il racconto urbanistico* del 1984 fino a *La città del XX secolo* del 2005.

letteratura: una conoscenza che è materiale ineludibile del progetto, indispensabile alla costruzione di strategie e di visioni capaci di incidere sul sostrato materiale e immateriale della città.

Il secondo punto che emerge nel volume, riguarda la tematizzazione dei luoghi critici e malleabili della città contemporanea. Infatti la storia di Parigi viene ricostruita e rappresentata per strati (la città centrale, la prima corona, la seconda corona, la regione urbana e metropolitana, ecc.): ogni singolo strato è dotato di identità fisica e sociale, e pone in evidenza forme emergenti dell'urbanità contemporanea. L'incrocio di segni, reti, ambienti insediativi non è riferito ad una gerarchia concentrica della città, come mostra la lettura dei territori esterni al perimetro urbano di Parigi (i comuni fuori alle mura di Thiers, che rappresentano un paesaggio rurale mai banale, ricco in termini naturali e culturali, dapprima luoghi del *loisirs* immortalati dai pittori impressionisti, e poi nel tempo trasformati in territori della *banlieue*, specializzati nella produzione o nella residenzialità dei *Grand Ensemble*), ma consente una lettura mai statica del senso dei luoghi e degli spazi. Si tratta di territori che fanno emergere la scala metropolitana come dimensione ineludibile per il trattamento dei temi progettuali della città contemporanea.

Le politiche più recenti e l'uso più innovativo del progetto di territorio, ampiamente esplorati dall'Autore e ben focalizzati in questo libro (prima tra tutte, la politica e i progetti manifesto del *Grand Paris*) dimostrano come la *multiscalarità* sia un approccio rigenerativo della vita urbana, per mettere necessariamente in tensione principi insediativi, forma dello spazio pubblico, fino alla performatività della cellula abitativa. Modulare forme di *governance* che garantiscano un

nuovo metabolismo al territorio urbano, cioè una corretta interazione tra flussi e reti territoriali (ecologia, mobilità, energia/comunicazioni, etc.), non può che lavorare su un'idea *multidimensionale* della città oltre i suoi confini, in un'estensione che riguarda il territorio della metropoli, pur conservando la struttura urbana della città. L'analisi di una città regione deve integrarsi con quelle specificità del territorio che è possibile cogliere con lo sguardo, a scala molto ravvicinata, consentendo di individuare criticità e potenzialità in termini di spazio e di relazioni. Individuare le criticità dovute all'abbandono, con la presenza di *friche urbaine*, di territori abbandonati e di scarto, dunque fortemente malleabili nella loro potenziale trasformazione progettuale, consente di leggere una categoria interpretativa del territorio contemporaneo: quella del *periurbano*. Nel periurbano si giocano i valori del mosaico della città (*Paris Mosaïque*), non solo come spazio composito di territori ibridi e dispersi, ma anche come città caratterizzata dalla diversità culturale, etnica e religiosa, poiché in questi territori si acquiscono quei contrasti dovuti alla compresenza di aree accostate tra loro, nel tempo, senza un progetto *sociale*. Sono gli spazi del progetto contemporaneo, che per incidere sulla realtà deve usare visioni, strategie e interventi puntuali, attraverso il ricorso a forme di *governance* entro cui si possano ridefinire le relazioni sociali, si possa giocare uno spazio di interazione come spazio di condivisione e di democrazia. Dunque sono anche gli spazi dove il progetto prende forma.

Questo tema introduce il terzo punto per cui questo libro è importante, che attiene al significato e al ruolo del progetto urbano nel contemporaneo, non come convenzionale ricorso a un concetto valido per ogni stagione, né per

eludere le ampie e discusse questioni che mettono in tensione gli strumenti di pianificazione urbanistica con le politiche di trasformazione urbana. L'intenzione chiara è quella di ripensare il progetto urbano andando oltre la sua storia e il significato consolidato nella riflessione disciplinare, con la consapevolezza che non sia una *modalità* nè uno strumento specifico, quanto invece un *modus operandi*, una forma di razionalità urbanistica che consente di restituire – oltre ogni processualità – un senso alle pratiche urbane, alla competenza culturale e tecnica dell'urbanista, al suo ruolo civile.

L'attualità del progetto urbano, la sua revisione culturale, non possono che essere collegate alla ricerca disciplinare e alla formazione: dunque non solo come fertile contesto di costruzione di politiche urbane, ma anche come potente mezzo di trasmissione della cultura urbanistica e di formazione universitaria.

Il progetto urbano nell'esperienza progettuale di Farinella, vuole affermare quattro punti centrali: un programma riconducibile ad una strategia urbana, regole della composizione urbana, strategie comunicative, gestione del processo di progettazione e attuazione, intesi come momenti che si articolano su due livelli: processo/*governance* e forma urbana, come luogo di definizione morfologica delle relazioni tra spazio pubblico, infrastrutture, ecologia etc.

Per quanto detto, ritengo che la valutazione di tali concetti, con una sensibilità nuova, consenta di ripensare alcune dimensioni del progetto urbano non più come *strumento* quanto piuttosto come *frame* entro cui innovare principi, visioni, tecniche e materiali del suo raggio d'azione, includendo nozioni che rappresentano questioni emergenti nei territori contemporanei, come *resilienza* e *riciclo*, *crescita*

e *valore*, *scarto* e *paesaggio*. Quei concetti cioè che informano le pratiche più innovative del progetto urbano in Europa, ma che in particolare trovano in Francia terreno fertile, da Nantes a Marsiglia, da Parigi e la sua area metropolitana – con le sperimentazioni dei concetti portanti di *porosità* e di *permeabilità* nell'approccio paradigmatico di Secchi e Viganò per *Grand Paris* – fino ai paesaggi urbani di Desvigne che scandiscono e indirizzano le regole della trasformazione urbana dei nuovi quartieri tra i due fiumi nella *Confluence* di Lyon.

Concetti che mettono in gioco il senso complessivo del *fare città*, ponendo in tensione relazioni problematiche tra reti di valori (ecologici oltre che economici) dell'ambiente urbano; una tensione che reclama una riflessione radicale su metodologie e materiali del progetto urbanistico contemporaneo, sollecitando alcuni temi rilevanti di riflessione e di innovazione.

Temi quali *multiscalarità*³, per distinguere e riconoscere le morfologie del territorio contemporaneo, nelle forme della loro trasformazione adattiva, come carattere distintivo della dimensione ecologica dei fenomeni ambientali, per comprendere e trattare la complessità dei fenomeni urbani e territoriali nel contemporaneo. *Visibilità*, per costruire visioni nella loro ampiezza comunicativa, come dispositivo di conoscenza per il progetto che è sempre una forma di interpretazione. *Partecipazione* e *inclusione* per uno sviluppo che si basa su un'idea di urbanistica *open source*, sulla capacità di interagire con i cittadini, di creare forme di economia alternativa, assegnando valore all'azione locale e

³ M. Russo, *Multiscalarità. Dimensioni e spazi della contemporaneità*, «Archivio di Studi Urbani e Regionali» n. 113, 2015 (pp. 5-22).

all'*empowerment* delle persone. *Tempo*, come dispositivo *utilizzabile* che ha un orizzonte pragmatico legato a ciò che è possibile fare nell'immediato, nel breve periodo, ma anche a ciò che è temporaneo, che si confronta con l'incertezza del futuro e spesso richiede azioni minute, provvisorie, molecolari, agite attraverso una razionalità tattica piuttosto che strategica, variabile nel tempo, capace di indirizzare la natura stessa degli usi, la loro temporalità. Il tempo richiede *visioni* in una sequenza (*timeline*) che dà forma allo spazio. Il tempo è scomponibile in una molteplice *sequenza di cicli di vita*⁴ con cui il progetto deve interagire. Conoscere il territorio vuol dire costruire una topografia di valori sedimentati; ma anche ricostruire una cartografia dei *cicli di vita* della città⁵, capace di individuare parti, soggetti ed oggetti, forme di uso e di vita che definiscono nuove geografie intenzionali della città. Infine *l'ecologia* come materiale di progetto: vulnerabilità, sicurezza, resilienza, eco-innovazione e uso efficiente delle risorse, rigenerazione energetica e riduzione delle emissioni: non sono questioni marginali al progetto del territorio contemporaneo, ma obiettivi essenziali per indirizzare il futuro, nuovi materiali del progetto urbanistico che ne ridefiniscono la forma, le tecniche, il linguaggio.

Romeo Farinella dimostra che lavorare sulla città come un testo da analizzare, scomporre, isolare e ricomporre entro visioni interpretative, è un potente esercizio di conoscenza ma è soprattutto un istruttivo laboratorio di ricerca non solo per

⁴ McDonough W., Braungart M., *Dalla culla alla culla. Come conciliare tutela dell'ambiente, equità sociale e sviluppo*, Torino, Blu Edizioni, 2003; ed. or. Cradle to Cradle: Remaking the Way We Make Things, North Point Press, New York, 2002

⁵ L. Fabian, S. Munarin (a cura di), *Re-Cycle Italy – Atlante*, LetteraVentidue, Siracusa, 2017.

progettare il territorio ma anche per insegnare, formare, trasmettere il sapere disciplinare dell'urbanistica. Pensare e progettare il territorio in termini di abitabilità e di resilienza vuol dire progettare lo spazio collettivo in termini di *welfare*: la riproducibilità delle risorse riguarda innanzitutto la città come valore sostantivo e relazionale, riguarda cioè la sua continuità. La *riproduzione della città* – complessa al differenziarsi delle condizioni, legata alla ricerca di forme insediative sempre meno espansive, dissipative e convenzionali – è da intendersi come progetto collettivo, basato sulla concretezza del valore delle stratificazioni ma anche su forme di condivisione capaci di orientare il disegno dello spazio urbano, con un approccio che appare come un modo non banale né codificato di concepire il progetto urbanistico contemporaneo.



Introduzione

I lavori qui presentati sono l'esito di numerosi percorsi intrecciati che in questi anni hanno attraversato Parigi. Si tratta di percorsi di ricerca e didattici che hanno coinvolto oltre al sottoscritto numerose persone: studenti, giovani architetti, colleghi che hanno condiviso il piacere e l'onere di discutere, ascoltare, proporre riflessioni in seminari, lezioni e workshop che abbiamo svolto avendo Parigi come contesto di studio. Per diversi anni, nell'ambito delle attività del mio corso di Teorie dell'Urbanistica, presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Ferrara, ho dedicato un seminario alle "città-paradigma" dell'urbanistica europea. Attività e riflessioni che mi hanno permesso di approfondire la conoscenza di Londra, Berlino, Vienna, Barcellona ma in particolare di Parigi. L'averci abitato per circa quindici anni, dividendo la mia quotidianità con Ferrara, ha certamente facilitato e rafforzato il mio interesse verso la capitale francese. Quando iniziai ad occuparmi di Parigi non pensavo che questa città mi avrebbe accompagnato per così tanti anni, entrando di fatto a far parte della mia vita. Il viverci per un lungo periodo di tempo mi ha permesso di approfondire la conoscenza della città di pietra, di quella raccontata: sognata e disprezzata e di quella progettata. Oggi la conoscenza della città si è sicuramente ampliata anche se rimangono delle zone d'ombra e dei sentieri intravisti ma non percorsi. Del resto, una città è un corpo vivo in continua trasformazione che spesso ci costringe a rimettere in discussione i nostri punti di

vista e le nostre ipotesi di partenza. E a ben guardarla, come ci ricorda Italo Calvino, Parigi la possiamo assimilare a un'enciclopedia che contiene tante informazioni che raccontano le sue trasformazioni (Calvino, 1996, p.176). Leggere Parigi attraverso la storia, la forma urbana e, non da ultimo, attraverso le tante descrizioni che la letteratura ci ha consegnato costituisce un esercizio fondamentale per comprenderne i caratteri e gli umori. Si tratta sovente di una letteratura che, come sottolinea Giovanni Macchia, ci fa capire come l'inizio della poesia di Parigi si debba a coloro che la città non la amano, anzi che la detestano per ragioni morali, sociali ed estetiche, come nel caso di Jean Jacques Rousseau (Macchia, 1982, p. 341). Il filosofo, nel suo testo *Les Confessions*, descrive una città sporca, maleodorante e piena di mendicanti: tutto il contrario di quanto si aspettava di trovare. La città non ha mai smesso di essere al centro delle attenzioni di filosofi e artisti, di architetti e scrittori, di scienziati e riformatori che ne hanno descritto forme, costumi, mali e disfunzioni proponendo spesso delle soluzioni, anche radicali, per la sua riforma e la sua riorganizzazione. Parigi rappresenta dunque un topos letterario per tutta la letteratura francese dell'Ottocento e del Novecento. Da Honorè de Balzac a Celine, a Patrick Modiano, passando attraverso Eugène Sue, Victor Hugo, Emile Zola, Marcel Proust, la città è stata descritta e analizzata nelle sue trasformazioni e nel suo corpo sociale alimentandone continuamente il mito. A questo lavoro introspettivo dobbiamo aggiungere, nel Novecento, i lavori di numerosi studiosi, tra cui Marcel Poète (1925), Gaston Bardet (1951), Pierre Lavedan (1960, 1975), Louis Chevalier (1959, 1967), che hanno investigato in profondità i diversi aspetti della città ed ancora oggi le loro opere rappresentano dei testi fondamentali per comprenderla. Tale lettura della sua stratigrafia sociale e storica

si arricchisce continuamente di ulteriori contributi, prodotti da vari ricercatori tra cui Michel Pinçon e Monique Pinçon-Charlot (2009) e Maurizio Gribaudi (2014).

L'approdo alla direzione del laboratorio di progettazione urbanistica del V anno, luogo nel quale gli studenti preparano la loro tesi, non poteva non sfociare dunque nella scelta di Parigi come caso urbano per sperimentare intrecci tra la pratica del progetto urbano e lo studio delle dinamiche di una delle più importanti aree metropolitane europee, da qui la scelta di dedicare per tre anni un seminario agli scenari progettuali della "Grande Parigi". L'avvio dell'*Atelier du Grand Paris* (Farinella, 2009, p. 70-93) mi ha certamente facilitato il compito, grazie anche alla disponibilità incontrata presso l'*Atelier* che ha aiutato i nostri studenti in questo affascinante ma impegnativo lavoro, come pure L'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme). Un sentito ringraziamento ad entrambi gli *Atelier*, al Comune di Ivry-sur-Seine, così come alla società del trasporto metropolitano RATP che ha supportato con interesse il lavoro di alcune tesi. I lavori presentati in questo volume raccontano questa esperienza che ha rafforzato in me, architetto-urbanista, il desiderio di sporcarmi le mani con le tante opportunità di intervento e trasformazione che la città ancora oggi presenta. Vorrei infine ringraziare i compagni di viaggio che mi hanno aiutato lungo questo percorso parigino. Innanzitutto mia moglie Paola; se non avesse avuto la felice intuizione di lavorare stabilmente a Parigi per quindici anni questa esperienza probabilmente non avrebbe visto la luce. Un ringraziamento particolare ad Alessandro delli Ponti, che ha permesso l'attivazione dei contatti con le istituzioni citate ed ha svolto un importante ruolo di guida e indirizzo delle tesi che hanno riguardato Ivry-sur-Seine. Un ringraziamento anche ad Alessandro Cambi per aver seguito insieme a me il lavoro sulla

metropolitana parigina e a François Grether che ha alimentato con seminari e attività didattiche, svolte a Parigi e Ferrara, le nostre riflessioni sulla città.

Un ringraziamento a Elena Dorato e Sara Maldina che mi hanno aiutato nella preparazione e gestione del seminario progettuale su Ivry. Sara ha dato anche un contributo essenziale nella preparazione di questo volume. Un ringraziamento infine anche alle nostre ex-studentesse che si sono lanciate con passione in questa avventura.



Parte Prima

**Parigi. Percorsi nell'urbanistica
di una capitale europea**



Parigi: città, metropoli, regione

Non tutti i luoghi che sovente identificano Parigi gli appartengono amministrativamente. La *Défense*, un *Établissement Public d'Aménagement*, voluto nel 1958 dallo Stato e dagli enti territoriali, è sorto nel territorio dei comuni di Courbevoie e di Puteaux; lo *Stade de France* appartiene al comune di Saint Denis mentre i famosi mercati parigini "Les Halles" descritti da Honoré de Balzac e Émile Zola sono da trent'anni decentrati a Rungis. La celebre università "Sorbonne" dal canto suo, nel 1968, ha iniziato a frazionarsi e ricomporsi in numerose università, molte delle quali hanno portato il nome di Parigi nei comuni della banlieue; allo stesso tempo alcune prestigiose *Grandes Écoles* sono partite alla colonizzazione della regione periferica.

Parigi è il centro di una regione, l'Île-de-France, composta da otto dipartimenti e da 1276 comuni. Il 20% del suo territorio coincide con l'agglomerazione parigina che raggruppa il 90% dell'intera popolazione regionale. Secondo i dati dell'Insee (*Institut National de la Statistique et des Études Économiques*) è il motore economico del paese, con il più alto PIB (PIL) prodotto dalle regioni urbane europee (il quinto mondiale dopo le aree metropolitane di Tokyo, New York, Los Angeles, Osaka). È la prima regione industriale di Francia e di Europa ma i suoi settori trainanti sono il terziario, il turismo (nonostante la crisi generata dai recenti attacchi terroristici) e certamente la cultura, con il suo alto numero di università,

musei e luoghi di produzione culturale ed artistica di rilevanza internazionale.

La regione metropolitana è suddivisa in tre ambiti concentrici con al centro il comune di Parigi e i suoi venti *arrondissements*. Attorno al capoluogo troviamo i tre dipartimenti che formano la *petite couronne* mentre l'anello esterno, denominato la *grande couronne*, è composto dai restanti dipartimenti. Tra Parigi e la prima fascia periferica sono localizzati gran parte dei *grands ensembles* mentre nella *grande couronne* troviamo le *villes nouvelles*. La corona di comuni che confina con Parigi, e dalla quale sono divisi dal *Boulevard Périphérique*, in realtà sono territori che furono separati dalla riorganizzazione amministrativa avvenuta a seguito della costruzione delle mura di Thiers (1841-1845), che ampliò il perimetro della città tagliando in due i comuni attraversati dalle nuove fortificazioni. La brutale separazione dei territori dei comuni della prima cintura genererà, nel corso del Novecento, una serie di discussioni aspre sul come ricucirli alla città madre, una volta demolite le mura. In realtà, con l'avvio del Novecento, Parigi inizia a scoprire il problema della sua periferia cresciuta al di fuori dell'ultima cinta muraria. Dopo aver saturato la città *intra-muros* (1.650.000 abitanti nel 1861; 2.710.000 nel 1901), a partire dalla fine della Prima Guerra Mondiale, la *banlieue* diviene la protagonista delle dinamiche urbane, con i suoi impetuosi ritmi di crescita. La prima metà del Novecento sarà attraversata dai dibattiti sull'avvenire della nuova metropoli, incentrati sul come connettere e riorganizzare le relazioni tra il centro e la periferia attraverso la demolizione delle ultime mura cittadine (Cohen, Lortie, 1992; Charvet, 2005). Un ricco e interessante dibattito coinvolgerà tutti i protagonisti

dell' *École Française d'Urbanisme* raggruppati attorno alle figure carismatiche di Marcel Poète, Eugène Hénard e Henri Prost, delle quali daremo conto tra poco. In ogni caso le dinamiche e i processi che realmente determineranno la sorte dei comuni adiacenti alla capitale configureranno uno spazio urbano e territoriale che potremmo definire servente, nel senso che in esso la capitale decentrerà una serie di attività e infrastrutture non più compatibili con l'area centrale metropolitana. Si tratta di infrastrutture stradali e ferroviarie, di attrezzature pubbliche quali ospedali, centrali termiche, macelli, aree portuali, o altro, la cui costruzione genererà la radicale trasformazione di territori da sempre rurali. A tali trasformazioni strutturali, che iniziano dalla fine dell'Ottocento, dobbiamo associare anche la progressiva evoluzione delle politiche abitative che con modalità diverse hanno contribuito, nel corso di tutto il Novecento, alla modificazione dei territori destinati a diventare *banlieues*. In questa campagna, che nel corso dei secoli ha alimentato Parigi, a fianco dei villaggi rurali, iniziano a sorgere i primi quartieri residenziali *pavillonnaires* e le prime città giardino, generate dalle esperienze anglosassoni. In particolare la località di Suresnes e Henri Sellier diventeranno i punti di riferimento di questo dibattito: un territorio "servente" cresciuto attorno ad un villaggio rurale e un politico e filantropo socialista che diventerà, nella Francia della prima metà del Novecento, uno dei principali protagonisti dell'esperienza della "città giardino" proponendo la costruzione di nuovi insediamenti caratterizzati da una forte integrazione tra gli spazi verdi pubblici e privati, gli edifici e le strade, puntando ad una città disponibile per tutti (Sellier, 1998). Negli anni '50 del secolo scorso si avvierà la costruzione della città pubblica che oggi identifichiamo nei *grands ensembles* e nelle *villes nouvelles*. Stiamo

parlando di anni nei quali in Francia, e in tutta Europa, il dibattito sulla ricostruzione ruota attorno al problema dell'abitazione. Le distruzioni della guerra e gli spostamenti di popolazione verso le città pongono il problema della casa al centro dell'azione dei governi del secondo dopoguerra. In Francia tali dinamiche continueranno con i processi di decolonizzazione e in particolare con gli effetti della Guerra di Algeria che produrrà delle forti ondate di immigrazione. Le problematiche dell'alloggio sociale entrano nel dibattito urbanistico fin dalla metà dell'Ottocento e coinvolgono tutto il mondo che iniziava allora ad industrializzarsi. La Francia del nord e Parigi sono al centro di riflessioni e dibattiti sulle miserevoli condizioni della vita urbana. Nel 1865, il notaio socialista Jacques Fabien pubblicherà un romanzo fantastico nel quale prefigura una Parigi ridonata alle classi popolari, grazie ad una intensa attività di costruzione di alloggi sociali (Fabien 2010). Conosciamo il ruolo svolto dagli utopisti e dagli industriali filantropi nella promozione di alloggi e quartieri popolari come le *cités ouvrières*. Non solamente città industriali come Guise, Mulhouse o Noisel saranno interessate da sperimentazioni urbane e sociali di questo tipo; lo sarà pure lo stesso centro di Parigi con la realizzazione di alloggi nei quartieri popolari di Pigalle e Barbès o in Rue Rochechouart dove verrà costruito un complesso edilizio di abitazioni ben areate, commissionato direttamente da un Napoleone ispirato dalle teorie fourieriste. Tutti i territori urbani e rurali dentro e fuori le mura di Thiers saranno oggetto di interventi di tale natura ma il paesaggio rurale che circondava Parigi non è mai stato banale, era (ed in parte lo è ancora oggi) ricco e vario in termini naturali e culturali. Se da un lato l'agricoltura

vi prosperava dall'altro divenne presto luogo di *loisirs*, divenuto celebre attraverso i dipinti di Sisley, Seraut, Lefort e tanti altri pittori impressionisti.

Nel 1897, nella guida sugli *Environs de Paris* di Adolphe Joanne, Ivry, Nanterre, Saint Denis, Pantin e tanti altri borghi venivano descritti come località amene, dove nel fine settimana i parigini (agiati) potevano programmare delle gite fuori porta. Nel volgere di pochi decenni questi territori si trasformeranno nel volto sporco della Parigi industriale e il loro carattere "servente" diventerà prevalente. Si tratta di un carattere che, nella prospettiva della costruzione di una metropoli del XXI secolo, li rende oggi degli ambiti strategici per le politiche di riqualificazione urbana e pertanto li ritroviamo oggi al centro dei dibattiti su *Le Grand Paris*. Tale consapevolezza ha guidato l'elaborazione delle proposte progettuali presentate in questo volume riguardanti in particolare il territorio comunale di Ivry sur Seine.

A Parigi risiedono oggi 2.181.371 abitanti mentre nella *petite couronne* ne risiedono circa 6,4 milioni, il totale della regione nel 2005, sempre secondo l'Insee, è di 11.694.000 abitanti. La densità urbana della capitale è impressionante (20.696 ab/kmq) ed il suo territorio comunale è piccolo (105,40 kmq), confrontato a quello di Londra (1.579 kmq; 4.700 ab/kmq) o di altre metropoli europee. Ma il territorio londinese ricompreso entro un raggio di 30 km corrisponde ad un'unica unità amministrativa, con un sindaco alla testa, a differenza dell'ambito territoriale parigino frazionato in 8 dipartimenti e numerosi comuni.

Vi sono alcune date che rappresentano dei punti di partenza importanti per ricostruire il rapporto tra Parigi capitale e il suo territorio. Tra il 1841 e il 1845 viene costruita l'ultima cinta muraria voluta da Adolphe Thiers. Questa realizzazione

determinerà, come già ricordato, la separazione fisica di tutti i comuni che confinavano con Parigi e l'annessione di una parte di essi alla capitale mentre l'altra parte rimarrà esterna. Tale processo di *découpage* territoriale lo possiamo ancora oggi riscontrare passeggiando nei quartieri più esterni della capitale, nei quali spesso a fianco di quartieri moderni di abitazione sociale ritroviamo frammenti di borghi rurali scampati alle trasformazioni *haussmaniane* e anche posteriori. Dobbiamo però attendere l'avvio del XX secolo per assistere al ricco dibattito sulla costruzione dell'area metropolitana di Parigi. Nei primi decenni del Novecento i dibattiti e gli scenari tracciati per il futuro di Parigi area metropolitana coinvolsero architetti, intellettuali e uomini politici che possiamo identificare nella nascente *École Française d'Urbanisme* e nell'esperienza del *Musée Social* voluto da Marcel Poète.

In questi decenni Parigi inizierà a scoprire il problema della sua periferia cresciuta oltre le mura di Thiers. Dopo il progressivo riempimento della città, agli inizi del Novecento, sarà la *banlieue* la protagonista delle dinamiche urbane, con i suoi tumultuosi ritmi di crescita. Haussmann e Thiers avevano ampliato la città ma tale riorganizzazione aveva riguardato l'ambito chiuso dentro le sue possenti mura. Non stupisce quindi che, a fronte di un processo di progressiva urbanizzazione dei territori posti al di fuori di tale limite, il tema della demolizione delle fortificazioni costituisse il cuore del confronto tra i vari soggetti coinvolti. Nel passaggio tra i due secoli verranno elaborate numerose proposte per l'estensione di Parigi con il concorso di architetti, intellettuali e uomini politici del calibro di E. Hénard, M. Poète, L. Bonnier, L. Jaussely: approfondiremo più avanti alcune di proposte. I problemi da affrontare sono numerosi e riguardano la costruzione di

alloggi a buon mercato, l'adeguamento delle attrezzature pubbliche della capitale, il potenziamento e la razionalizzazione dell'accessibilità centro-periferia, la necessità di conservare il ricco patrimonio forestale della regione. Ma le possibilità di intervento sull'area militare rappresentano anche una ghiotta occasione di speculazione immobiliare. Nel 1932, finalmente lo Stato avvia la pianificazione della regione parigina con uno strumento di pianificazione la cui regia viene affidata a Henri Prost che presenta due anni dopo una proposta di piano. Bisognerà comunque aspettare la seconda metà degli anni Sessanta, per vedere tale piano operativo. I primi decenni del Novecento vedono dunque confrontarsi progetti realisti e visionari, fondati su idee di città tra di loro molto diverse. Eugène Hénard, Auguste Perret, Le Corbusier, oltre ai citati protagonisti dell'urbanistica parigina del Musée Social, sono tutti accomunati dall'ambizione di ridisegnare la nascente regione parigina. Stiamo parlando di uno dei periodi meno conosciuti dell'urbanistica parigina. Tuttavia, la recente storiografia urbana francese ci ha consentito di riflettere su questo periodo fertile di idee e sul ruolo assunto da personaggi, certamente non conosciuti come Hénard, Perret e Le Corbusier, ma in ogni caso decisivi per le riflessioni sul futuro di Parigi (Berdoulay, Claval 2001): si tratta di Alfred Agache, Tony Garnier, Léon Jaussely, Henry Prost, Jean-Claude Nicolas Forestier. Si è accennato al ruolo del Musée Social e della sua *Section d'Hygiène Urbaine et Rurale* che sotto l'egida di Pöete e Hénard diventerà una fucina di idee riformatrici e si aprirà al confronto con i protagonisti della nascente urbanistica europea.

Nel 1919 con la promulgazione della Legge Cornudet anche in Francia prenderà avvio una politica generale ine-

rente la pianificazione urbana. Tre anni dopo al *Salon d'Automne*, Le Corbusier presenterà il suo progetto per la città da tre milioni di abitanti; si tratta di un immenso catalogo di tipologie architettoniche e forme urbane innovative che l'architetto svizzero cercherà di adattare alle città per le quali proporrà dei progetti urbani, e tra queste Parigi costituirà uno dei suoi campi privilegiati di investigazione. Se il piano per la città da tre milioni di abitanti era una proposizione teorica si rendeva necessario trovare un caso studio e Parigi era pronta al ruolo, parleremo successivamente delle proposte di Le Corbusier per la riorganizzazione della città. Il suo ruolo stimolerà in seno al Movimento Moderno altre esperienze progettuali che riguarderanno Parigi e la sua periferia. Tra queste possiamo certamente citare le proposte di André Lurçat, particolarmente attivo nella banlieue con progetti per località quali Villejuif, Saint-Denis e Ivry-sur Seine. Anche Parigi sarà interessata da sue proposte visionarie per la sua riorganizzazione della metropoli. Tra queste possiamo annoverare il *Projet d'aérodrome*: un'isola artificiale posizionata sulla Senna, all'altezza del XV Arrondissement che secondo Lurçat doveva fungere da aeroporto urbano. Se la tradizione riconducibile all'École Française d'Urbanisme mutuava i suoi fondamenti dalla tradizione dell'*embellissement* e dell'*art urbain*, quella riconducibile a Le Corbusier cerca di sperimentare nuovi modelli architettonici ed urbani riconducibili alle esperienze novecentesche del Razionalismo. Ritorniamo alle relazioni tra la capitale e la sua banlieue.

Abbiamo visto come i problemi inizino a manifestarsi a partire dalla costruzione delle mura di Thiers e, se alle soglie del XX secolo prende vigore il dibattito sulla nuova dimensione metropolitana, dobbiamo attendere il periodo com-

preso tra le due guerre mondiali, per riscontrare un'intensificazione del dibattito sulla pianificazione della regione parigina, arricchito da una serie di atti parlamentari che descrivono crudamente le condizioni urbane e sociali della sua periferia. In tali rapporti si evidenzia come insostenibile il fatto che una delle città più visitate dai turisti e viaggiatori di tutto il mondo presenti nei suoi dintorni un paesaggio urbano così malsano e laido (Danièle Voldman 2000).

L'interesse per il piano di riorganizzazione dell'area metropolitana, di cui verrà incaricato Henri Prost, risiede innanzitutto nell'essere il primo sguardo generale e sintetico sulle problematiche della regione urbana con un carattere anche operativo e legislativo incentrato su alcuni aspetti ritenuti strutturali per l'organizzazione di tutto il sistema. Emergono in particolare due aspetti. Il primo riguarda la salvaguardia del patrimonio forestale e naturale della regione urbana. Grazie al riconoscimento del rilevante interesse naturale di numerose aree non costruite, presenti nei dintorni e all'interno delle maglie urbane metropolitane, vengono protetti circa 75.000 ettari di boschi e di aree rurali di pregio attorno a Parigi: una superficie circa 8 volte più grande di quella della città compatta. Il secondo aspetto affronta il problema della circolazione metropolitana; in particolare si propone la costruzione di un sistema di autostrade convergenti a raggiera su Parigi e sull'anello circolare autostradale esterno. Un terzo aspetto, che assumerà un carattere rilevante nel piano Prost, riguarda il tentativo di contrastare la tendenza all'allargamento dell'urbanizzazione metropolitana tenendo l'accrescimento edilizio all'interno della regione urbana e della città. Tale piano incontrerà numerosi ostacoli e difficoltà, in particolare nei rapporti con i comuni della *banlieue*, che ne ritarderanno l'attuazione. Si tratta di

ostacoli legati a diverse interpretazioni e volontà per le scelte relative alla salvaguardia dei siti monumentali e dei terreni da preservare dalle lottizzazioni. Bisognerà dunque aspettare il 1965, quando verrà pubblicato lo SDAU (*Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris*), per assistere all'avvio di un intenso processo di riorganizzazione metropolitana. Lo SDAU è il piano voluto da Paul Delouvrier: uno degli ultimi appartenenti alla casta dei grandi funzionari dello stato francese che hanno gestito la pianificazione territoriale e urbana nel secondo dopoguerra e di cui parleremo tra breve.

Dalla metà dell'Ottocento, grazie a Haussmann, i problemi della crescita iniziano ad essere risolti attraverso l'adeguamento dello spazio urbano con l'apertura di larghe strade, la realizzazione di nuove attrezzature per il commercio, la cultura e l'amministrazione della città e con la costruzione di parchi e giardini. Alle soglie del Novecento si tratta di fare i conti con la progressiva industrializzazione della regione parigina che richiede un adeguamento infrastrutturale e viario più ampio, il problema della casa diviene sempre più impellente, occorre fornire di abitazioni decorose la massa dei nuovi inurbati, eliminando le promiscuità sociali, prevedendo nuove aree verdi e nuove attrezzature sociali e sanitarie, non da ultima vi è la necessità di pensare a nuove forme di trasporto pubblico per favorire gli spostamenti quotidiani di questa massa crescente di popolazione. Diviene necessario ripensare l'intera armatura infrastrutturale costruendo ferrovie, strade e autostrade urbane necessarie per fluidificare gli spostamenti in un territorio nel quale inizia a configurarsi una nuova regione metropolitana, utilizzando al meglio le potenzialità che possono venire dal riuso delle

aree militari delle fortificazioni. Il potenziamento delle infrastrutture riguarda anche il sottosuolo, dove si tratta di far convivere reti metropolitane, fognature, elettrificazione, telefono e condutture per l'acqua potabile.

Appare in tutta evidenza che il problema della costruzione della città non è più relegabile solamente al campo dell'estetica urbana, ma diventa sempre più tecnico e richiede una pluralità di competenze, saperi e strutture in grado di gestire processi e progetti complessi. L'urbanistica si consolida quindi come disciplina che fonde le esigenze estetiche con quelle tecniche e sociali, come del resto appariva già evidente nella riforma dei meccanismi e delle strutture preposte alla gestione urbanistica messe in campo dal Prefetto Haussmann.

Nella tradizione Settecentesca, nei piani di *Embellissement* rintracciamo i prodromi di una pratica disciplinare in via di formazione che affonda le sue radici nelle esperienze maturate durante l'*Ancien Régime*, e che genererà la moderna cultura dell'urbanistica (Harouel 2000; Charre 1983). Dobbiamo comunque aspettare gli inizi del Novecento per vedere sancito il ricorso al piano come strumento istituzionale della pianificazione urbana. Nel 1919, come già ricordato, viene promulgata la Legge Cornudet che istituisce i piani *d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension*, e li rende obbligatori per tutti i comuni al di sopra dei 10.000 abitanti così come per quelli dell'agglomerazione parigina, racchiusi nel *Département de la Seine*, e infine per le stazioni balneari e le città d'arte. Tale legge amplia e sintetizza alcune disposizioni in materia di pianificazione urbana introdotte in Francia fin dal 1884. Si tratta del disegno delle strade e della regolamentazione delle altezze e delle sagome degli edifici: temi importanti ma ormai superati, se ricondotti alle

esigenze della città novecentesca. La nuova legge urbanistica, rinforzata nel 1924 con altri provvedimenti legislativi, è ispirata direttamente dal dibattito alimentato in seno alla citata *Section d'Hygiène Urbaine et Rurale* del *Musée Social*. Gli anni tra il 1924 e 1928 sono caratterizzati da un intenso dibattito sulla pianificazione della regione parigina e più in generale sul risanamento dei quartieri e delle abitazioni malsane (*lotissements défectueux*) che sfocia nella promulgazione, avvenuta nel 1928, della Legge Sarraut e nella costituzione, il 24 marzo del medesimo anno, del *Comité Supérieur d'Aménagement et d'Organisation Générale de la Région Parisienne* (CSAORP).

Gli anni tra le due guerre sono dunque fecondi perché vengono messi a punto degli strumenti legislativi che consentono di focalizzare i problemi posti dall'agglomerazione parigina, ma sono anche anni nei quali il *savoir-faire* degli urbanisti non è del tutto consolidato e soprattutto diffuso. La professione inizia a organizzarsi attorno ad associazioni rappresentative come la *Société Française des Urbanistes* (SFU) e le procedure di elaborazione degli strumenti introdotti dalla Legge Cornudet (analisi, inchieste pubbliche, procedure di approvazione) subiscono degli irrigidimenti che ritardano l'applicazione della legge. I primi piani approvati vedranno la luce solamente nel 1943 (300 piani su 2000 comuni interessati), ma ormai si prospetta l'inizio della Seconda Guerra Mondiale.

Il *Projet d'Aménagement de la Région Parisienne* elaborato sotto la direzione di Prost è il documento che maggiormente caratterizza questa stagione dell'urbanistica francese e parigina. Introdotto legislativamente il 14 maggio del 1932 viene approvato nel 1939 e confermato nel 1941. Si tratta di un documento che, come già ribadito, sintetizza le

riflessioni e le proposte che erano maturate nel corso dei primi tre decenni del Novecento in seno all' *École Française d'Urbanisme* ma che scatenerà reazioni diverse in una parte della cultura architettonica e artistica francese che condurranno alla elaborazione di proposte visionarie sulla riorganizzazione di Parigi.



METROPOLITAIN

Gare Nord

NORD

Dibattiti e progetti per la regione parigina

L'Ottocento è il secolo che più di ogni altro ha alimentato e veicolato l'immagine di Parigi come capitale mondiale del lusso, della cultura, dell'arte e della trasgressione, ma agli inizi del Novecento la città deve iniziare a confrontarsi con le responsabilità che gli derivano dall'essere la capitale di un paese attraversato da importanti trasformazioni strutturali. Il suo ruolo, all'interno delle dinamiche di una regione che si urbanizza a livelli accelerati, appare evidente nelle pressioni dall'esterno della periferia (insediamenti che crescono, flussi di traffico che si intensificano, carenza di servizi urbani, ecc.) mentre il processo di saturazione all'interno delle mura urbane continua, con la congestione e la promiscuità sociale tipica dei secoli precedenti. La demolizione delle mura ottocentesche diviene, pertanto, uno dei temi caldi all'alba del nuovo secolo. I militari, gelosi del loro demanio, sono coinvolti in prima linea al pari degli speculatori immobiliari e degli impresari edili (tali figure spesso coincidono) che fiutano l'occasione per mettere mano a un rilevantissimo patrimonio di nuove aree edificabili; e attivi sono pure i riformatori del *Musée Social*. Questi ultimi vedono nella demolizione delle ormai inutili mura l'opportunità per riorganizzare l'intero sistema di relazioni metropolitane, legando in tale modo Parigi alla sua *banlieue* attraverso interventi in

grado di affrontare gli spinosi problemi sopra descritti. Approfondiamo dunque le proposte legate alla demolizione delle fortificazioni.

Il problema della delimitazione della metropoli appare subito necessaria agli occhi di chi inizia a porsi il problema della "*plus grand Paris*". Agli inizi del Novecento, la città *intra-muros* è strangolata dal dispositivo difensivo voluto dal governo Thiers nel 1836 e terminato nel 1845. Questa cinta fortificata, in seguito denominata "*Les fortifs*", era lunga 34 chilometri e larga 128 metri, con 94 bastioni che presto verranno accerchiati dalla periferia. Internamente alla città, le sue scarpate erbose erano diventate un luogo di *promenade* mentre la zona militare inedificabile esterna, la *zone*, profonda 250 metri, era occupata da capanne, orti ed insediamenti abusivi abitati da povera gente, denominata *zornard*, che abitavano in baracche di legno su ruote, trainate da cavalli.

I dati demografici del primo decennio del Novecento, presentati in precedenza, vedono per la *banlieue* un incremento di popolazione superiore alle 900.000 unità (da 257.000 a 1,2 milioni di residenti). Questi spostamenti di popolazione, generati anche da un intenso esodo rurale, se da un lato continuano a interessare la città centrale dall'altro fanno esplodere la sua ormai limitata capacità di "accogliamento" di nuova popolazione. L'eccessivo sovraffollamento a cui si assiste va associato alle condizioni di insalubrità di molti quartieri popolari parigini. Il territorio oltre le mura con la sua rete di villaggi diviene pertanto il naturale sfogo di questo processo di inurbamento. Allo stesso tempo, tra i ceti meno abbienti che ambiscono a un riscatto sociale, prevale sempre più la necessità di risiedere nelle località della corona parigina, a causa del lievitare dei prezzi immobiliari e

degli affitti dentro Parigi che rendono difficoltoso tale riscatto e l'accesso a una nuova e più confortevole abitazione. Questa tendenza la riscontriamo anche tra le nuove imprese e le attività commerciali, che puntano ad installarsi nella periferia mentre quelle localizzate dentro Parigi iniziano a spostarsi al di fuori delle mura, sia per sottrarsi alla crescente tassazione della capitale, sia per sfruttare il plusvalore delle loro proprietà urbane. I dintorni della capitale iniziano quindi ad essere serviti da ferrovie, tramway e omnibus che intercettano un flusso crescente di persone che vengono dai comuni periferici e beneficiano dei servizi della città.

Tali dinamiche sono chiaramente descritte agli inizi del Novecento da Louis Bonnier e Marcel Pöete in un rapporto per la commissione incaricata dal Prefetto della Senna Marcel Delanney di studiare l'estensione di Parigi, di cui parleremo tra poco. A fronte di tali considerazioni, i problemi posti dalle mura di Thiers e dalla riorganizzazione della relativa zona franca e le conseguenti potenzialità di razionalizzazione dell'area metropolitana appaiono in tutta evidenza agli amministratori, tecnici e riformatori mentre agli occhi degli speculatori immobiliari appaiono chiare le enormi potenzialità in termini di rendita urbana che una corona di tale tipo presenta. Chi sono dunque gli attori principali di questo dibattito? Innanzitutto i militari che non vogliono cedere tale presidio senza un'adeguata contropartita in termini di sicurezza per la città. Per quanto riguarda il citato fronte della rendita urbana, gli imprenditori edili e gli speculatori immobiliari intravedono in quest'area una possibile e cospicua fonte di denaro alla luce della sua posizione centrale, posta tra città e *banlieue*, e in quanto fascia di attestazione delle linee della metropolitana. I politici e gli amministratori, dal

canto loro, devono governare tale processo di accrescimento e devono razionalizzare una nascente metropoli che richiede sempre nuove aree per la sua crescita e per la sua riorganizzazione funzionale e infrastrutturale. Risale al 1870-71 la prima mozione parlamentare avente per oggetto la demolizione delle mura che inizia nel 1919 e termina nel 1929. Del resto tutte le più importanti città europee, sul modello di Vienna, avevano ormai demolito le mura usando quegli spazi per riconfigurare e ridefinire ampie porzioni di città. Appare pertanto a molti incomprensibile e anacronistico, l'irrigidimento dei militari nella difesa di un dispositivo difensivo ormai sempre più pressato non da eserciti nemici, ma dalla popolazione crescente della regione parigina.

I problemi posti dalla demolizione sono molteplici ma l'esigenza di riarticolare le relazioni tra la città e la sua periferia è primaria e non può prescindere dall'utilizzo di questo anello. Come può avvenire, allora, questa ricongiunzione? Costruendo abitazioni di cui c'è grande bisogno, privilegiando la cintura verde, o trovando un equilibrio tra queste due esigenze? E in che forme garantire e rafforzare le relazioni tra la città consolidata, all'interno, e quella in via di formazione, all'esterno? Le risposte a tali interrogativi le troviamo nelle differenti proposte che saranno formulate nel passaggio tra i due secoli. Se la città e lo Stato rappresentano gli attori istituzionali attorno a cui ruotano le problematiche legate al declassamento e alla demolizione delle mura non va sottovalutato, come abbiamo visto, il ruolo della cosiddetta società civile. Associazioni culturali e professionali, leghe sindacali, società d'imprenditori, tecnici, tutti si faranno portavoce di proposte alimentate da finalità e ambizioni diverse, vuoi politiche, finanziarie o ancora igieniche e

culturali. Entriamo nel merito di queste proposte. Eugène Hénard nel 1903 nel suo secondo studio dedicato alle trasformazioni di Parigi affronterà il problema delle fortificazioni associandolo a quelli dei *boulevards a redans*¹ concepiti per contrastare la monotonia degli allineamenti dei nuovi *boulevard*. Hénard propone di sostituirli alle mura intercalando lungo tutto il perimetro dodici nuovi parchi urbani (Calabi, Folin 1982). Nel 1910, l'architetto ritornerà sulla questione delle fortificazioni in un suo articolo apparso nella rivista tedesca «Der Städtebau» dedicato al problema dei sobborghi parigini e della nuova cintura verde, per commentare le due proposte allora al centro dell'attenzione. Si tratta del progetto presentato, nel 1908, dal consigliere municipale Louis Dausset che propone la costruzione di una doppia fascia parallela. Per la prima, coincidente con le mura, si prevede l'acquisto del terreno da parte dello Stato e, una volta demolite le mura, la sua completa lottizzazione. La seconda coincide con la fascia di rispetto militare che viene trasformata in un anello verde arricchito di alberi, lungo l'intero perimetro della città. A tale riguardo Hénard non nasconde le sue perplessità. Innanzitutto egli rileva la limitata profondità di tale fascia: solamente 200 metri dei 250 della fascia demaniale, in quanto 25 metri si rendono necessari per la costruzione della circonvallazione, una fascia tagliata in diversi punti dal passaggio delle ferrovie, oltre che dalla Senna e dal canale di Saint Denis. Un altro aspetto critico riguarda la difficoltà del controllo pubblico di un tale sistema, naturale rifugio notturno di sbandati e delinquenti. La continuità della cintura verde renderebbe più difficoltosa l'accessibilità tra la città e i sobborghi.

¹ Si tratta di edifici costruiti seguendo un allineamento irregolare, con sbalzi e rientranze ortogonali, posti dentro una maglia urbana.

L'altra proposta analizzata è presentata dal deputato Jules Siegfried con il supporto della *Section d'Hygiène Urbaine et Rurale* del *Musée Social*. In questo caso si prevede la creazione nella zona delle fortificazioni e in parte di quella militare di nove parchi con una dimensione oscillante tra 10 e 20 ettari oltre a 13 campi sportivi. L'insieme di questi interventi copre circa un quarto della superficie asservita a uso militare, per un totale di 168 ettari. Questo intervento consentirebbe un aumento del 60% della superficie verde della città. Tutti i progetti pongono grande attenzione agli aspetti attuativi e finanziari dell'operazione, condizione fondamentale per la sua riuscita. In questa proposta il meccanismo di acquisizione delle aree prevede l'assunzione, da parte della città, delle spese derivanti: dalla demolizione delle fortificazioni, dall'acquisto dell'area del demanio militare, dalla costruzione delle nuove strade, così come delle spese necessarie per impiantare i parchi e costruire le aree sportive, con un guadagno netto stimato di poco più di settantamila franchi. Hénard non nasconde la sua preferenza per questa proposta perché in sintonia con quanto da lui sostenuto in precedenza. Nella proposta del *Musée* questi parchi si configurano come porzioni di suolo ben circoscritte, con vasti prati erbosi e facilmente delimitabili. Non sono attraversabili da mezzi meccanici quantunque siano ben collegati con il resto della città grazie alle nuove strade. La distanza media tra un parco e l'altro è di due chilometri, in modo da consentire al cittadino-fruitori, come sostiene Hénard nelle sue riflessioni preliminari, di compiere al massimo un chilometro a piedi per raggiungere il parco. La costruzione di nuove strade consentirebbe anche di attivare tutte quelle regole (altezze, allineamenti, servizi igienici, ecc.) necessari per la costruzione d'isolati in armonia con le esigenze formali e

igieniche allora emergenti. Il piano del *Musée Social* gli appare dunque migliore e più realistico e pur garantendo una estensione pari al 60% delle aree verdi parigine, si regge infine su di un calcolo finanziario che non prevede un aggravio economico per la città ed i suoi abitanti.

La presentazione di tali idee determina immediatamente un vasto dibattito, alimentato anche da quanto stava capitando in altre città europee, con accese discussioni tra i fautori delle diverse proposte. In quegli anni la costruzione del *Ring* di Vienna aveva rappresentato un modello d'intervento per numerose città in Europa che, alla fine dell'Ottocento, "modernizzeranno" la propria struttura urbana demolendo innanzitutto le mura difensive. Diventerà un modello anche per le capitali del "nuovo mondo" come ad esempio L'Avana che costruisce un *ring*, in luogo delle antiche mura spagnole, che nulla ha da invidiare a quello della capitale austriaca. L'anello viennese rappresenta uno degli spazi monumentali della città, luogo di *promenade* anche in considerazione della sua limitata estensione e della sua tangenza con i quartieri più antichi della città. Tale soluzione non era facilmente praticabile a Parigi (anche se preconizzata da qualcuno) visto che il perimetro murario era di circa trenta chilometri (a Vienna era di cinque chilometri), inoltre la vasta estensione della Parigi *intra-muros* conferiva a questa barriera un carattere fortemente periferico. La vicenda del *Ring* viennese ha rappresentato un modello di efficiente gestione di un patrimonio pubblico, composto di aree trasformate per rispondere alle esigenze di adeguamento della città, arricchendone allo stesso tempo il patrimonio monumentale. In questo modo, l'antico nucleo medioevale è stato messo in connessione con i sobborghi prima esterni alle mura, attraverso una trama di percorsi e un tessuto

d'isolati residenziali di alta qualità. Tali operazioni immobiliari hanno consentito di introiettare i denari necessari per il rafforzamento infrastrutturale e funzionale dell'intera area urbana contribuendo all'abbellimento della città. Ovviamente le ragioni alla base di tale progetto sono molteplici e non si possono sottacere sia gli interessi speculativi legati alla trasformazione di aree centralissime che le esigenze di difesa o di controllo politico e militare della città. Tali argomenti fomentano numerosi dibattiti e prese di posizione inerenti sia il controllo e la qualità della forma urbana sia la gestione e il controllo (sociale e militare) dello spazio cittadino. Le personalità coinvolte saranno numerose; ritroviamo Gottfried Semper, Camillo Sitte e Otto Wagner e altri che, seppure da posizioni diverse, si interrogheranno sulla qualità di questa operazione e sul come attorno al Ring pensare ad un progetto di scala metropolitana per Vienna.

L'emblematicità dell'esperienza viennese la possiamo ravvisare dunque nella sua capacità di fondare una strategia di trasformazione della città sull'importanza dello spazio pubblico e il valore di questa esperienza è di tale portata che non stupisce che essa divenga immediatamente termine di paragone con quanto si auspicava per Parigi, pur permanendo la sostanziale differenza sopra citata, riguardante l'estensione del tracciato. Le analogie con il caso viennese sono quindi alquanto ristrette, essendo le dimensioni e soprattutto la scala delle relazioni urbane messe in campo dalla trasformazione, fortemente diverse.

Tra le varie prese di posizione e proposte che riscaldano il dibattito parigino sulla riorganizzazione delle relazioni tra il centro cittadino e la periferia, emerge la soluzione proposta dall'allora Conservatore alle passeggiate di Parigi, Jean

Claude Nicolas Forestier. La sua personalità e le competenze maturate (di formazione è ingegnere forestale) ne fanno uno dei protagonisti della nascente urbanistica francese (Leclerc 1989, 2000; Le Dantec 2002; Forestier 1908). Forestier propone di unificare gli aspetti più interessanti delle due proposte di cui abbiamo parlato. Il suo piano, presentato sulla rivista «L'Art public» (1909), propone sostanzialmente di acquistare dallo Stato, come nel caso di Dausset, i territori delle fortificazioni. L'organizzazione dell'area è invece ripresa dal piano del *Musée Social*. I nove grandi parchi vengono riproposti mentre le zone intercluse vengono edificate attraverso la costruzione di isolati aperti con giardini interni legati tra di loro da una zona di passeggiata che, lungo tutto il perimetro, collega i vari parchi. Agli occhi di Hénard tale proposta appare molto interessante ma insufficiente. I rilievi mossi partono da una valutazione della geografia sociale della città associata al tipo di edificazione proposta. Se il principio insediativo indicato da Forestier appare interessante nei quartieri borghesi occidentali o in altri punti dove esso si legherebbe con piccoli quartieri borghesi esistenti di case individuali, garantendo la continuità e coesione sociale, che succederebbe, al contrario, a nord, verso il porto e il bacino de La Villette, con i suoi macelli, o accanto ai quartieri poveri? Che tipo di relazioni fisiche e sociali si verrebbero a stabilire? Hénard pone una questione non marginale legata al tipo di contesto fisico e sociale che viene a contatto con la nuova corona, affermando che l'organizzazione delle superfici dovrebbe tener conto del carattere della parte di città con la quale saranno in contatto.

Come abbiamo visto, Hénard svolge un ruolo di primo piano nel dibattito che lega la trasformazione della corona

delle mura di Thiers alle problematiche dell'estensione di Parigi. Fin dai primi anni del Novecento l'architetto parigino, attraverso i suoi *Études*, tratterà alcune idee riguardanti l'irraggiamento della città nel territorio e dedicherà l'intero secondo fascicolo, pubblicato nel 1903, al problema degli *alignements brisés* ed alla questione delle fortificazioni e del *boulevard de grande ceinture*. Forte del prestigio derivatogli da questi studi su Parigi, anche in sede internazionale, egli diviene un interlocutore privilegiato sia per politici e amministratori che per quelle forze riformiste che da tempo dibattono sulle sorti della Parigi metropolitana. Il *Musée Social* rappresenterà l'istituzione che lo vedrà più coinvolto in questo ruolo di animatore e propositore di soluzioni per modernizzare la metropoli parigina come nel caso del sistema di parchi urbani e periurbani proposto con l'intenzione di collegare Parigi e la sua banlieue (Hénard 2010).

Il 1911 è l'anno in cui si pone chiaramente il problema dell'estensione della città, grazie al lavoro della *Commission d'Extension* costituita dal prefetto Marcel Delanney. Il lavoro di tale commissione rappresenta un momento importante per gli studi sulla trasformazione di Parigi, anche perché servirà per impostare il concorso del 1919 vinto da Léon Jaussely. In realtà, questa commissione si riunirà solamente una volta e nel 1913 pubblicherà un rapporto anonimo, dietro al quale si cela il lavoro di Bonnier e Poëte. Tale rapporto è presentato in due volumi: "Aperçu historique" (Bonnier, Poëte, 1913) e "Conditions techniques préliminaires" (Bonnier, Poëte, 1913). Nel primo volume vengono riletti i momenti salienti dell'espansione di Parigi, dalle origini fino al Secondo Impero, mentre nel secondo vengono affrontati i problemi derivanti dall'estensione di Parigi nella seconda metà del XIX secolo, in relazione alla crescita della *banlieue*. Secondo

l'intenzione degli autori, tale relazione non intende essere una semplice documentazione storica sulla città ma vuole offrirsi come strumento operativo per l'inquadramento dei problemi futuri e delle soluzioni attivabili per la pianificazione della città. Questa operatività la possiamo infatti riscontrare nel secondo volume nel quale viene messa in evidenza l'importanza, da un lato, della circolazione, dall'altro, degli spazi verdi. Il problema della circolazione, lo abbiamo già visto, una volta eliminata la barriera militare si risolve con una maggiore fluidificazione del traffico tra centro e banlieue ottenuta con l'allargamento delle grandi strade nazionali in entrata a Parigi e dei numerosi assi urbani storici. Per quanto riguarda il verde urbano, Parigi negli studi comparativi con le altre metropoli europee e con Londra in particolare, appare meno dotata ma lo studio sottolinea che il verde distribuito in città sotto varie forme e tipologie (viali alberati, piazze e *squares* verdi, ecc.) supera gli ottocento ettari, una quantità dunque significativa. L'incremento ulteriore della dotazione verde può essere perseguito riutilizzando le numerose aree dismesse (fabbriche, mercati, aree per depositi, macelli e altre attrezzature urbane) che si ritrovano negli *arrondissements* della città. In particolare, la creazione di nuovi giardini viene proposta per i quartieri dichiarati insalubri mentre, attraverso la trasformazione della cintura delle fortificazioni, gli autori del rapporto intravedono la possibilità di costruire dei nuovi ambiti di connessione tra la città e la sua periferia, corrispondenti a circa 600 ettari di nuovi spazi pubblici utilizzando per l'appunto il verde urbano.

Anche se in maniera settoriale e non coordinata alcuni problemi, già posti precedentemente, contribuiscono alla costituzione di questa commissione. Forestier, come abbiamo visto, forte del ruolo di conservatore alle *promenades*

di Parigi aveva posto un problema di riorganizzazione del verde e degli spazi liberi con una sensibilità ed un taglio fortemente urbanistico. Sempre nel 1911, Hénard con Prost e Agache, elabora un piano per Parigi che si pone il problema delle relazioni della città con la banlieue più vicina intervenendo sulle strade e gli spazi verdi. Il lavoro della *Commission d'Extension* rappresenta quindi un momento importante negli studi sulla trasformazione di Parigi, anche perché esso servirà per impostare il concorso del 1919 vinto da Jaussely; ma lo è certamente perché sintetizza il dibattito che porterà ai primi atti formali di riconoscimento della mutata dimensione di Parigi. Nell'ambito del *Musée Social* e della SFU le proposte messe sul tavolo per la riforma urbanistica di Parigi e della sua regione saranno, come abbiamo visto, molteplici.

Hénard, Bonnet, Poëte, Forestier, Jaussely, Perret, Prost, Le Corbusier: i primi decenni del Novecento sono tutto un fiorire di proposte, di piani generali e parziali, di progetti realisti o visionari, ma tutti con l'ambizione di collocare Parigi al centro di un nuovo sistema di relazioni metropolitane, rafforzandone il ruolo internazionale di città-faro. All'alba del Ventesimo secolo, al pari di altre importanti città europee, essa diviene dunque un vero e proprio laboratorio di urbanistica. Vengono proposti piani e progetti generati da concorsi e dall'azione intraprendete ed illuminata di amministratori o professionisti che spesso svolgono un ruolo diretto nella gestione dell'amministrazione pubblica. Diversi architetti si cimentano con proposte di riforma urbana che sono al contempo sperimentazioni progettuali, tipologiche e gestionali. Abbiamo parlato di Hénard e parleremo di Le Corbusier ma anche altre figure emblematiche, come Auguste Perret, elaboreranno proposte singolari. Quest'ultimo nel 1905 annuncia alla stampa la sua intenzione di proporre un progetto per

l'edificazione attorno a Parigi. Il suo progetto, denominato "Villes-Tours", viene elaborato nel 1922 e prevede una cintura di palazzi di 20 piani, collocati nell'area militare delle mura e organizzati su strade sopraelevate di una ventina di metri sopra il livello del suolo. Nel sottosuolo sono collocate le infrastrutture a rete, le canalizzazioni e la costruzione di una metropolitana ultrarapida pensata per collegare il centro di Parigi alla banlieue fino a 100 chilometri di distanza. Con tale proposta, che ispirerà le future visioni lecorbuse-riane, Perret propugna un'urbanistica dei grandi tracciati, in continuità con la tradizione francese, fatta di prospettive e *avenues* che ritorna anche nel progetto per il concorso Rosenthal (Abram, Cohen, Lambert, 2002) per la riorganizzazione dell'area di Porte Maillot del 1930 al quale, oltre a Perret, parteciperanno Le Corbusier, Robert Mallet-Stevens, Henri Sauvage.



La Parigi di Le Corbusier

La relazione che si stabilirà tra Parigi e Le Corbusier rappresenta un capitolo di grande interesse per comprendere alcuni sviluppi che l'urbanistica seguirà nel corso del Novecento. La capitale francese assume agli occhi dell'architetto svizzero un indubbio carattere paradigmatico e diviene un grande laboratorio di sperimentazione di soluzioni per i problemi che affliggono la città contemporanea (eccessiva densità, insalubrità, congestione, abitazioni à *bon marché*, ecc). L'attenzione di Le Corbusier si concentrerà su alcune idee generali di pianificazione (Plan Voisin, Plan Vincennes, Plan Paris 37) ed interesserà anche delle soluzioni urbane e architettoniche per aree particolari (l'*ilot insalubre* n.6, il bastione Kellermann, le proposte per Porte Maillot). L'urbanistica di Le Corbusier è postulata in forma di "manifesto", dunque declaratoria e assertiva. Secondo la sua lettura, i processi di crescita delle città hanno consolidato una struttura urbana caotica, incarnata nella città storica ottonecentesca, non rispondente alle esigenze dell'"uomo nuovo". Ad essa, egli oppone, con atteggiamento taumaturgico, una nuova struttura composta di assi urbani perpendicolari a grande scorrimento, grattacieli cartesiani, separazione dei flussi di traffico, architetture-oggetto calati nella natura. Le Corbusier propone una grammatica compositiva

dello spazio urbano in grado di affrontare le due grandi questioni che si riaffacciano alla fine della Seconda Guerra Mondiale per il futuro della capitale francese: la riorganizzazione della città consolidata e la costruzione della regione metropolitana. Stiamo parlando di un architetto fortemente mediatico. Le sue idee sono sostenute da un apparato di libri, conferenze, articoli che rafforzano l'atteggiamento, profetico e teatrale, di un intellettuale investito della missione di tracciare la strada per la risoluzione dei problemi della città contemporanea congestionata. Questa sua straordinaria capacità di elaborare proposte e piani per città grandi e complesse, dopo un breve sorvolo aereo, rivela una grande capacità intuitiva nel cogliere e rappresentare, attraverso i suoi formidabili schizzi, i fenomeni urbani, lanciando messaggi chiari e assiomatici e scatenando dibattiti accesi. Come sostiene J.L. Cohen, il suo atteggiamento s'inquadra in una sua *stratégie de captation de la commande*¹ finalizzata all'intercettazione del consenso politico dello Stato e delle amministrazioni locali, ma con scarsi risultati, come egli commenterà ironicamente e amaramente, verso la fine della sua vita:

J'avais soixante ans lorsque me fut passée ma première et seule commande d'Etat, et ceci, sans dout, pour rire un peu!²

La teorizzazione urbanistica di Le Corbusier prende l'avvio un decennio prima, grazie a due proposte che rappresentano il fondamento della sua riflessione sulla trasformazione

¹ Vedere articoli di G. Allix apparsi Le Monde il 28.08.2005 contenenti alcune interviste a J.L. Cohen

² «Avevo sessanta anni quando mi fu commissionato il mio primo e unico incarico di Stato e questo, senza dubbio, per ridere un pò!» (traduzione dell'autore). Frase citata da J.L. Avril 1978, p.113.

della città contemporanea. Nel 1922, egli presenta al Salon d'Automne di Parigi un progetto per la *Ville contemporaine de trois millions d'habitants*, mentre tre anni dopo rideclina in parte questa sua proposizione teorica su Parigi, attraverso il *Plan Voisin*. Inizia in questo modo il suo rapporto con la città nella quale vivrà e opererà tutta la vita. Attraverso il ricorso ad annotazioni, testi, schizzi e progetti, egli propone un adeguamento radicale della capitale francese, paradossalmente proposto in nome di una tradizione della città, che viene confermata, in alcune parti, e cancellata in altre. Possiamo ritrovare nel suo atteggiamento un certo spirito *haussmaniano*, del resto egli non nasconde l'ammirazione per il lavoro del Prefetto della Senna come traspare dalla lettura suo testo *Urbanistica* (Le Corbusier, 2011), ma di straordinario interesse appaiono le letture della città, che egli sintetizza nei suoi schizzi, mettendo in luce i caratteri da lui ritenuti peculiari e connotanti dello spazio urbano. In questo modo seleziona e pone in evidenza quelle situazioni critiche da affrontare con proposte di trasformazione urbana ed edilizia estremamente radicali. Il *Plan Voisin* dicevamo; viene presentato nel 1925, l'anno prima viene pubblicato il testo *Urbanisme*. Oltre ad Haussmann, la sua urbanistica composta di grandi assi e basata su di una geometria elementare e rettilinea, la possiamo certamente ricondurre anche alla tradizione del disegno urbano che si sviluppa a partire da Luigi XIV e che, come sostiene Ignasi De Solà-Morales, Le Corbusier rielabora in un pensiero più complesso cambiando completamente le relazioni tra gli edifici, gli spazi circostanti e le strade (De Solà-Morales 1987, pp. 136-137). Gli assunti basilari di tale piano sono: il decongestionamento del centro cittadino; la fluidificazione e la diversificazione della circolazione (con arterie di 50, 80 e 120 metri che si incrociano ogni

350 o 400 metri); l'aumento della densità urbana attraverso la liberazione di suolo (da 800 a 3500 abitanti per ettaro) ricorrendo a nuovi tipi e principi insediativi (es. gli *immeubles à redans* e i grattacieli cruciformi); l'aumento delle dotazioni di verde urbano; un nuovo tessuto connettivo urbano nel quale disporre sapientemente gli edifici; un centro-città (la *cit  des affaires* costituita dai grattacieli cruciformi) che, come si legge nei suoi testi, rappresenta il cuore ed il cervello di una citt  che funziona come un sistema nervoso. Non approfondiamo ulteriormente questi aspetti; sono stati oggetto di numerose letture critiche e di ricostruzioni storiche, alle quali rimandiamo (Cohen, 2015, Tentori, 1983, Gerosa 1978).

La presentazione di piani per Parigi continuer  negli anni successivi mentre, come sottolineato in precedenza, la sua attivit  editoriale amplificher  notevolmente le sue proposte. Tra il suo primo articolo sull'urbanistica, apparso nella rivista «L'Esprit Nouveau» nel 1922 e il suo piano d'insieme per Parigi del 1945, Le Corbusier pubblica diciannove opere tra cui il gi  citato *Urbanisme, La Ville radieuse* (1935), *Destin de Paris* (1946). Questo volume propone una nuova ipotesi di organizzazione metropolitana rielaborata sui principi e le esperienze messe in campo per Parigi a partire 1922. Le Corbusier propone in questo caso una sorta di zoning per la citt , prevedendo delle zone artigianali poste al bordo delle cinque autostrade urbane previste dal *Plan de Paris 37* e una zona industriale collocata in periferia. Siamo nel 1942 e Le Corbusier cerca di aprirsi un credito verso il Governo di Vichy, mentre nel 1946 nel suo libro *Propos d'urbanisme* offrir  una nuova ulteriore suggestione su Parigi alle autorit  della Liberazione. Non c'  alcun dubbio, Le Corbusier ha un rapporto spregiudicato con i poteri forti, individuati come

moderni principi di cui non interessa la connotazione politica. Questi *Propos* rappresentano nella sostanza una versione aggiornata e ridotta del *Plan de Paris 1937*, e successivamente non proporrà più piani per Parigi ma negli anni Cinquanta darà alle stampe *Le Plans de Paris*: una pubblicazione che ripercorrerà le tappe di questo percorso quasi trentennale (1956).

Non si può concludere questa riflessione sull'urbanistica parigina di Le Corbusier senza citare alcuni progetti che egli proporrà come soluzione per specifici problemi o per aree circoscritte della città. Si tratta di proposte che cercano di innestare nel corpo della città elementi e strutture studiati nei piani teorici di cui abbiamo parlato e rappresentano un campionario di soluzioni ai problemi inerenti il malfunzionamento della città contemporanea (alloggio, circolazione, densità, natura). Stiamo parlando del progetto di concorso per Porte Maillot del 1929, del progetto per il bastione Kellermann del 1934, e della proposta per l'*ilot insalubre* n.6 del 1937. Le problematiche e le scale di intervento affrontate sono diverse, ma consentono a Le Corbusier di studiare nel dettaglio delle soluzioni in grado di ridefinire il bordo della città nel suo rapporto con la periferia, o di sperimentare nuovi tipi edilizi, proponendo una alternativa alla congestione, all'insalubrità e al degrado che a quel tempo si poteva ancora riscontrare in parecchi *arrondissements* parigini.

La sistemazione dell'area di Porte Maillot costituisce l'oggetto di un concorso lanciato dal promotore immobiliare Léonard Rosenthal, che chiederà a dieci progettisti di definire il bordo ovest di Parigi, al margine del Bois de Boulogne. La sistemazione di tale area consentirebbe, oltre alla sistemazione di uno dei quei nodi urbani divenuti importanti

dopo la demolizione delle mura ottocentesche, anche di dare continuità all'Avenue de la Grande Armée contribuendo così al compimento del disegno, perseguito fin dal tardo Seicento, di "conquista" dell'ovest parigino, attraverso il grande rettilineo che inizia nel cuore del complesso urbano-monumentale del Louvre.

Le Corbusier nella sua proposta darà grande enfasi al vuoto della circolazione automobilistica ed alla continuazione dell'asse urbano e monumentale degli Champs Élysées. Tale vuoto viene delimitato da due "grattacieli degli affari" organizzati a partire dalle loro particolari esigenze di organizzazione dell'accessibilità (parcheggi e flussi separati per auto e pedoni). Infine, un ulteriore punto programmatico del progetto riguarda la previsione di edifici abitativi, intesi come pezzo di una "Ville-Verte". A ben vedere, anche in un progetto urbano dalle dimensioni circoscritte, Le Corbusier ripropone tutti gli ingredienti della sua teoria urbanistica, dando vita a quel "gioco sapiente" che vede, al centro, la città degli affari e la grande piazza-nodo infrastrutturale, circondate dai quartieri abitativi immersi nel verde e nella luce.

Lo stesso Le Corbusier inventore di tipi edilizi lo ritroviamo anche nel progetto per il bastione Kellermann. Siamo ancora lungo il perimetro sud delle mura parigine, in corrispondenza di uno dei pochi bastioni rimasti in piedi dopo le demolizioni. Ci troviamo in presenza di una preesistenza con la quale il progetto intende dialogare, ma che pone il problema del rapporto tra progetto e "tradizione" della città. Tale tema viene affrontato nelle sue riflessioni testuali e progettuali, con quel carico di spregiudicatezza che connota il suo pensiero. Per lui tradizione significa leggere un testo (la città) ricco di pagine ma non terminato, contribuendo alla

sua scrittura e riscrittura. Parigi è “*la siège des traditions*”, e la tradizione è l’addizione incessante di nuove proposizioni; è il succedersi di pagine successive. In questo modo Le Corbusier propone uno stravolgimento radicale di Parigi ponendosi come difensore delle tradizioni. Non vi è dubbio che la tradizione, così come l’identità non sono (o non dovrebbero essere) concetti bloccati, ma al contrario sono espressioni vive che si alimentano del continuo divenire culturale e storico delle città e delle comunità che le vivono. Da questo punto di vista Le Corbusier esprime un concetto di rilevante modernità, così come quando coglie nella stratificazione un carattere peculiare della città, costruita nel corso del tempo attraverso *remplacements*. Le diverse stratificazioni della città, da quella gallo-romanica a quella napoleonica o Haussmanniana si sovrappongono trasformando la struttura precedente ma confermano l’incrocio delle strade cardinali aventi il centro nell’Ile de la Cité. Le tradizioni sono un legame con il tempo, ma rappresentano sempre un passo in avanti mai un ritorno indietro o un’immobilizzazione dello status quo. Le Corbusier esprime dunque una fideistica fiducia nell’avvenire, che affonda le sue radici nella ricchezza della storia ma senza che questa rappresenti una sorta di immobilizzazione o rinuncia, alle trasformazioni necessarie per adeguare l’ambiente di vita alla nuova condizione posta dalla *nouvelle société machiniste*.

Nei confronti dei contesti storici, Le Corbusier applica il principio della selezione critica, della valutazione di quegli elementi che contraddistinguono il percorso e scandiscono le tappe della stratificazione storica della città. Tali elementi possono essere parti di città (la Kasba di Algeri o l’Ile de la Cité parigina) o strutture più circoscritte (il bastione) ma in

entrambi i casi essi passano attraverso un processo di selezione critica, diventando degli strumenti (*outils*) di un progetto di città futura che rappresenta la scrittura di una pagina nuova di quel grande testo che è la città, come l'architetto ci rammenta nel suo fondamentale testo *Urbanisme*.

Chiudiamo questa riflessione con il progetto dell'*ilot insalubre n.6*. Di cosa si tratta? Il dibattito sull'insalubrità a Parigi data fin dalla metà dell'Ottocento, allorquando vengono affinati degli strumenti di indagine e rilevazione dell'insalubrità, fondati sull'analisi della composizione sociale della città, attraverso l'uso di strumenti in grado di quantificare il fenomeno (Fijalkow, 1998). Nel 1850 viene promulgata in piena Seconda Repubblica la prima legge di lotta all'*habitat insalubre*, avviando un dibattito ancora oggi presente e che manifesta diverse sfaccettature, come ci ricordano i numerosi incendi che in questi anni recenti, a Parigi, hanno devastato in pieno centro edifici abitati da famiglie di immigrati. Negli anni delle proposte di Le Corbusier, gli *ilots insalubres* erano porzioni di territorio urbano, composte di abitazioni vetuste di dimensione variabile caratterizzate da affollamento abitativo e da condizioni igieniche estremamente problematiche, che la Prefettura aveva individuato, perimetrato e classificato. La loro collocazione ricade prevalentemente nell'est parigino, ma anche quartieri più centrali come il Marais; nel *Plan d'Urbanisme* di Parigi, del 1959, ne vengono individuati diciassette. Nell'Ottocento inizia dunque il processo di riconoscimento e di analisi dell'insalubrità, ma dobbiamo aspettare il secolo successivo per la messa a punto di soluzioni urbanistiche, rese possibili dall'affinamento degli strumenti d'indagine statistica, di rilievo e rappresenta-

zione cartografica, di azione burocratica finalizzata all'intervento. Questo affinamento delle procedure tecnico-analitiche rende il tema del risanamento dell'insalubrit  un oggetto di studio e d'intervento della nascente urbanistica, evidenziando approcci e soluzioni che testimoniano del dibattito culturale, allora in corso, relativamente alle problematiche urbane emergenti e ai temi dell'igiene urbana.

Il progetto di Le Corbusier per l'*ilot insalubre n.6*   del 1937 e si caratterizza per una sostituzione radicale del tessuto preesistente, ma negli anni Quaranta Robert Auzelle, uno dei protagonisti dell'urbanistica francese dei *trentes glorieuses*³, proporr  di sostituire il concetto di *habitat défectueux*, a quello di *logement insalubre*. La questione posta da Auzelle   sostanziale e sta nella differenza di significato tra il concetto di *logement* (alloggio) e quello di *habitat*. Porre il problema dell'abitazione solamente in termini di alloggio significa ridurre una realt  culturale, sociale, antropologica, molto pi  complessa, all'interno di un approccio strettamente igienista.

I progetti per il Marais di Auzelle si inseriscono in un dibattito pi  generale, riferito al rinnovo dei centri antichi ed alle problematiche connesse e riguardanti il rapporto tra modernizzazione e conservazione degli edifici e dei siti (Auzelle, 1943). Auzelle amplia i termini della questione: dalla protezione dell'edificio all'insieme urbano, composto da pi  edifici e dai relativi spazi di relazione. Alla base della sua proposta troviamo in fondo quella idea di "diradamento", introdotta nel 1931 da Giovanni Giovannoni (1995) anche se allora non era conosciuto come oggi. Il risanamento diviene

³ Con questa espressione si intendono i decenni di crescita industriale e sviluppo economico conseguenti alla fine della Seconda guerra mondiale e corrisponde, grosso modo, alla stagione italiana del "boom economico".

dunque eliminazione, all'interno degli isolati, di quegli edifici che non consentono il miglioramento igienico e all'aria di circolare e questa sarà la strada perseguita nel quartiere parigino di St. Paul, all'interno dell'ilot insalubre n.16 (Auzelle, 1943, pp. 109-121). La demolizione sarà scongiurata ma le alterazioni morfologiche saranno comunque profonde. L'atteggiamento di Le Corbusier è radicalmente diverso. Il risanamento rappresenta per lui un'occasione per ribadire i principi posti alla base della sua teoria urbana, così nel settore est della città, tra l'XI e il XII arrondissement, viene proposto un quartiere della *Ville Radieuse* in sostituzione di tuguri e abitazioni decrepite nelle quali vivevano 22.000 persone, riportando anche la natura dentro il perimetro delle antiche mura.



Prost e Delouvrier: piani per la regione parigina

Il problema della *banlieue* comincia a manifestarsi a partire dal 1859, con l'annessione alla capitale dei territori dei comuni confinanti con Parigi, a seguito della costruzione delle mura di Thiers. Come abbiamo visto le problematiche poste dalla distruzione dell'ultima cinta muraria, per quanto riguarda la riorganizzazione dell'area metropolitana parigina generano delle proposte come quelle avanzate dalla commissione per l'estensione di Parigi nel 1913 o come quelle contenute nel piano per l'estensione di Parigi di Jaussely, vincitore del concorso internazionale del 1919. Ma le vicende belliche e la successiva e sfavorevole congiuntura economica allungano anche i tempi per l'intervento nelle città. Occorre aspettare il 1932 perché una legge dello stato sancisca la preparazione di un piano urbanistico per la regione parigina: un territorio di circa 3800 chilometri quadrati e articolato in 675 comuni. Lo stato si prende carico delle problematiche della regione: dalla sua individuazione geografica, alle dinamiche socio-economiche, che in essa si stanno sviluppando, per giungere alla definizione di un sistema di pianificazione fondato sul rapporto tra i piani comunali e un piano regionale al quale è anche demandato un compito di coordinamento. Nel 1934, Henri Prost presenta il primo piano di *aménagement de la région parisienne* ma

bisognerà aspettare la seconda metà degli anni Sessanta, per vedere operativo lo *Schéma directeur d'aménagement et urbanisme* (SDAU) della regione parigina. Nel frattempo, in particolare negli anni Cinquanta, la città continua a stimolare riflessioni, idee e proposte sovente provocatorie come la *Paris organique* di Bernad Lafay, del 1954 (Pinon, 1999, pp. 270-273) o la Parigi situazionista della *Guide psychogéographique* promossa da Guy Deborde fondata sulla teoria della deriva psicogeografica, o ancora la *Paris Parallèle* lanciata all'inizio degli anni Sessanta dalle pagine della rivista «L'Architecture d'Aujourd'hui», da un gruppo di architetti tra cui troviamo Claude Parent (1962). Tale proposta prefigura una nuova Parigi costruita ad una cinquantina di chilometri a est della capitale; nel mentre la regione urbana si appresta a raggiungere una dimensione di circa 12.000 kmq (Marchand, 1993; Bourillon, Fourcaut, 2012).

Ritorniamo agli anni compresi tra le due guerre mondiali. Il dibattito sulla pianificazione delle città francesi si fa dunque piuttosto intenso ed a tenere banco sono le problematiche legate alla regione parigina. Questa entità, geografica e urbana allo stesso tempo, appare ormai bene evidente nella sua conformazione anche se, come sottolinea Danièle Voldman (Voldman, 1989, pp. 128-138), si evince una certa confusione negli appellativi introdotti per definirla: a volte si parla di Parigi e della sua *banlieue* mentre in altre circostanze il riferimento è alla *Grand Paris*; in seguito si introdurrà il concetto di *agglomération* ma ad esso subentrerà quello di "regione" con il progetto coordinato da Prost che, negli anni Sessanta, condurrà alla redazione dello SDAU. Una "confusione" che riscontriamo ancora oggi nel dibattito sul futuro della regione metropolitana. Il tema che emerge in quegli anni interessa sia gli urbanisti che il potere pubblico

e riguarda la necessità, economica e politica, di controllare gli sviluppi urbani della regione parigina. Questa consapevolezza porta alla creazione di specifiche istituzioni e di provvedimenti legislativi: in particolare, il già citato CSAORP – *Comité Supérieur d'Aménagement et d'Extension de la Région Parisienne* - istituito in seno al Ministero degli Interni con lo scopo di sovrintendere all'applicazione, nella regione parigina, di quanto stabilito dalle leggi del 1919 e del 1924. Il suo ruolo appare più politico che non economico o sociale e più attento al controllo dei processi di espansione demografica della regione metropolitana, che non alla definizione di procedure per la sua pianificazione. Il tema del risanamento abitativo e della costruzione di nuovi alloggi caratterizza gli anni a cavallo tra la fine degli anni Venti e l'inizio del decennio successivo. Nel 1928 viene approvata la legge Loucheur per la costruzione di alloggi HBM (*habitation à bon marché*) e ad affitto moderato, ma le previsioni si riveleranno fin da subito inadeguate alle necessità che, nella sola regione parigina, ammontavano allora a circa 200.000 alloggi HBM. Grazie al ricorso al credito immobiliare, stimolato dalla legge, in quegli anni si assiste ad una impennata degli indici di costruzione in tutta la regione che, da un lato, porta alla diffusione del modello *pavillonnaire*, con la costruzione di abitazioni sovente di mediocre qualità e una conseguente espansione a macchia d'olio della *banlieue*. Il legislatore Loucher, al contrario, era un fautore delle città-giardino e l'Office d'HBM, sotto la direzione di un socialista come Henri Sellier, come già accennato, ne costruirà parecchie nella regione parigina, mentre sul bordo della città, lungo i *boulevards des maréchaux*, verranno edificate delle interessanti lottizzazioni di edifici di residenza popolare. Alla fine degli

anni Trenta, tuttavia, questo non impedirà al territorio urbano di apparire come un campo caratterizzato da forti contraddizioni ed eterogeneità sociali e geografiche. In una serie di dibattiti ed atti parlamentari, compariranno delle descrizioni crude della *banlieue* presentata, ad esempio, come una brutta macchia sul bel viso della Francia. Viene messo in evidenza il carattere malsano e deplorabile della periferia parigina che sfigurano una delle città più visitate dai viaggiatori e turisti di tutto il mondo.

Ma ritorniamo al piano di Prost, il suo interesse risiede nel fatto che per la prima volta, le varie problematiche poste dalla riorganizzazione metropolitana di Parigi vengono sintetizzate in documento certamente propositivo, ma anche operativo e legislativo.

Emergono in particolare due aspetti. Il primo riguarda la salvaguardia del patrimonio forestale e naturale della regione urbana. Grazie al riconoscimento del rilevante interesse naturale di numerose aree non costruite presenti nei dintorni e all'interno delle maglie urbane metropolitane vengono protetti circa 75.000 ettari di boschi e di aree rurali di pregio attorno a Parigi: una superficie circa 8 volte più grande di quella della città compatta. Il secondo aspetto affronta il problema della circolazione metropolitana; in particolare si propone la costruzione di un sistema di autostrade convergenti a raggiera su Parigi e sull'anello circolare autostradale esterno. Un terzo aspetto che assumerà un carattere rilevante nel piano Prost riguarda il tentativo di contrastare la tendenza all'allargamento dell'urbanizzazione metropolitana contenendo l'accrescimento edilizio all'interno della regione urbana e della città. Le difficoltà che tale piano incontrerà, in particolare nei rapporti con i comuni

della *banlieue*, ne ritarderanno l'attuazione; si tratta di ostacoli legati a diverse interpretazioni e volontà riguardanti le scelte relative alla salvaguardia dei siti monumentali e dei terreni da preservare dalle lottizzazioni. Si tratta certamente del primo tentativo, amministrativamente concreto, di pianificare razionalmente la principale regione metropolitana francese, con tutte le esitazioni ed i limiti dettati dalla particolare situazione politica di quegli anni. Il piano verrà infatti approvato cinque anni dopo la sua redazione e confermato con una legge promulgata il 24 agosto del 1941. Dobbiamo attendere il 1965 per vedere pubblicato lo strumento che conferirà alla regione parigina la struttura che ancora oggi riscontriamo: si tratta dello *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris* – SDAU – anche noto come il *Plan Delouvrier*. Paul Delouvrier è stato per la regione metropolitana quello che Haussmann è stato per Parigi ed è ritenuto il padre delle *villes nouvelles*. Alto funzionario dello stato fu chiamato da Charles de Gaulle per mettere ordine in un territorio che il presidente riteneva caotico, a lui si deve anche la concezione dell'operazione che porterà alla costruzione della RER: la metropolitana regionale che, con le sue cinque linee, ha agganciato la capitale alla sua regione urbana, rafforzandone la centralità. Delouvrier prefigura un futuro per la regione metropolitana fino alle soglie del 2000, immaginando un territorio in crescita di popolazione, organizzata attorno Parigi che viene confermato come centro politico, culturale e degli affari. La sua volontà dichiarata riguarda comunque la trasformazione della *banlieue* in città, agendo sulla diffusione e qualità dei servizi perché, come il prefetto dichiarerà a più riprese sulla stampa, il *banlieusard* non può essere un cittadino mutilato rispetto a

quello che abita il centro della metropoli (Giacone 2004, 2010).

Delouvrier viene nominato nel 1961 *délégué général* del distretto della regione di Parigi ed è considerato il padre delle *villes nouvelles*. Il suo compito è pianificare i tre dipartimenti dell'agglomerazione parigina (Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne) e provvedere all'attuazione del PADOG (*Plan d'aménagement et d'organisation générale*) prescritto per decreto nel 1958 e adottato nel 1960. Attraverso tale strumento vengono fissate le zone interessate dall'estensione della capitale e in particolare quelle sulle quali costruire i nuovi poli urbani. Per la sua redazione viene istituito un organismo: lo IAURP (*Institut d'Amenagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne*) con il cui apporto Delouvrier avvierà la redazione dello SDAU. La previsione elaborata in questo schema inquadra il futuro della regione parigina in un arco temporale ventennale, con stime di accrescimento relativamente a parametri quali: il potere d'acquisto; il numero di addetti nei servizi, nel terziario e nelle attività direzionale (valutati in considerevole aumento, in rapporto agli addetti dell'industria); la domanda di tempo libero e spazi ad esso dedicati; viene infine stimato l'aumento della domanda di trasporto urbano. Le previsioni di quegli anni, elaborate dall'INSEE ipotizzano una Francia attestata, verso la fine del Novecento, sui 70 milioni di abitanti, con una popolazione urbana che nell'arco di vent'anni raddoppia, passando da 30 a 60 milioni di abitanti, mentre per la regione parigina la stima ipotizzata è ottimisticamente di 14 milioni di abitanti; in realtà i dati del censimento del 1999 attestano tale popolazione sugli 11 milioni di abitanti, con una

sostanziale stabilizzazione della variazione di popolazione tra il 1990 e il 1999¹.

Ritorniamo alle problematiche sul tavolo nel 1965. I problemi che la regione parigina si trova ad affrontare sono numerosi e nascono attorno ad alcune domande che attendono da tempo risposta, in particolare due: come diffondere l'effetto-città, riscontrabile nella Parigi intra-muros, alla regione urbana e come evitare la costruzione di quartieri dormitorio riequilibrando i pesi insediativi e distribuendo razionalmente le attrezzature urbane nella regione metropolitana. Partiamo da quest'ultima questione; con la fine della Seconda Guerra Mondiale l'impellente problema della costruzione di abitazioni era stato affrontato con la costruzione dei *grandes ensembles*. Queste macrostrutture vengono affiancate alle urbanizzazioni dei *lotissements pavillonnaire* stimolate, a partire dal 1928, dalla già citata legge Loucheur; in entrambi i casi, come rileva Pierre Merlin (1999), si tratta di lottizzazioni impiantate in aree del tutto sprovviste di attrezzature. Siamo di fronte ad una pura occupazione di suolo edificabile la cui casualità inizia a porre con forza, alle autorità e ai pianificatori, da un lato il problema del controllo delle espansioni, dall'altro il tema di come contrastare le distorsioni del monocentrismo parigino. Occorre prevedere delle polarità urbane integrate ma alternative alla capitale, cercando di incanalare lo sviluppo della regione parigina lungo delle direttrici che consentano la riorganizzazione funzionale di un'agglomerazione che si appresta a diventare una regione urbana. Tra gli obiettivi primari dello SDAU

¹ Informazioni dettagliate sulla demografia, anche in serie storica, sono contenute nel sito INSEE: www.insee.fr

vanno sottolineate alcune scelte che ritroviamo ancora oggi nella configurazione della regione. Si tratta innanzitutto della protezione del patrimonio forestale attorno a Parigi, aspetto già messo in evidenza nel piano Prost. Il patrimonio forestale attorno alla capitale è ricco e vario; spiccano per consistenza le foreste di Saint-Germain en Laye, a ovest, di Montmorency, a nord, mentre nella fascia sud le più rilevanti, per dimensione, appaiono quelle di Rambouillet, Senart e Fontainebleau. Una serie di altre aree boscate di dimensioni più contenute si trovano nella fascia dei comuni prossimi alla capitale. Seppure di dimensioni minori, si tratta dei grandi parchi storici di Versailles, Sceaux o Chantilly che costituiscono delle pause di verde nelle maglie dense dell'agglomerazione metropolitana.

Per quanto riguarda l'organizzazione territoriale della regione, un secondo obiettivo strutturale lo ritroviamo nella volontà di rafforzare l'asse Parigi-Rouen-Le Havre attraverso una sorta di corridoio, scandito da autostrade urbane e linee ferroviarie. Tale rete infrastrutturale, posta sui due bordi del bacino della Senna, è pensata per una zona à *prépondérance urbaine*, in grado di contenere all'interno le previsioni per eventuali nuove urbanizzazioni. Infine il terzo obiettivo rilevante dello schema riguarda *l'urbanisation nouvelle*, ovvero i siti dove far sorgere le *villes nouvelles*. Le localizzazioni proposte si basano su valutazioni legate alla infrastrutturazione già presente e alla esigenza di operare, attraverso questi interventi, una sorta di riqualificazione dei caratteri urbani e delle dotazioni funzionali nella banlieue. Parallelamente al corso della Senna, lo SDAU individua due assi lungo i quali vengono previste le nuove città. Le località scelte sono sette. A nord di Parigi abbiamo: Noisy-le-Grand/Brie-sur-Marne, Beauchamp, Cergy mentre lungo

l'asse inferiore ritroviamo: Mantes, Trappes, Evry, Tigery-Lieusant. L'obiettivo è ambizioso; si prevede l'insediamento di circa 3 milioni di abitanti con una concentrazione dell'urbanizzazione attorno ai nuovi poli previsti. Tale sforzo "fondativo" è certamente legato alla necessità di riequilibrare il carico insediativo delle grandi agglomerazioni del paese, ed in particolare dell'Ile-de-France, ma nasce anche da una riflessione critica dell'esperienza dei *grands ensembles* che per il loro basso profilo urbano ben presto divengono sinonimo di segregazione e conflittualità. Come recuperare dunque una complessità urbana, in un territorio così vasto, cercando di controllare la dilatazione della città, e promuovendo una redistribuzione di tutte quelle attività che possono rendere "città" un'area urbanizzata anche di scala metropolitana? Tale interrogativo sarà alla base dell'esperienza delle *villes nouvelles*, per la cui costruzione si renderà necessario e prioritario il rafforzamento della rete infrastrutturale (Murand, Fourquet 2004). Le nuove aree urbane vengono inserite in un reticolo di autostrade urbane di circa 1600 km, ma è altrettanto fondamentale che esse siano raggiungibili da una ferrovia metropolitana rapida e collegata con il centro dell'agglomerazione e con i principali aeroporti. Si pongono così le basi per la costruzione del citato *réseau express régional*, oggi universalmente noto con l'acronimo RER, che avverrà nel 1977 con l'inaugurazione della prima linea (*Espaces et sociétés*, 2004).



VERNAISON

99 rue des Rosiers - St-Ouen 99

Marché ouvert les Samedi - Dimanche - Lundi



Parigi città moisaico

La Parigi storica coincide con l'area racchiusa dal *Boulevard Périphérique*; dentro questo perimetro vivono i parigini. Ma come non considerare tali quelle migliaia di cittadini delle banlieue che trascorrono gran parte del loro tempo dentro la città per lavoro o per mille altre ragioni? E come non considerare *banlieusards* quelle altrettante migliaia di parigini che ogni mattina escono dalla città per recarsi al lavoro? Città-centro, *banlieue*, regione metropolitana rappresentano i termini del dibattito odierno sul futuro della agglomerazione parigina ma ne indicano allo stesso tempo le sue innumerevoli identità. Nonostante la barriera del *périphérique*, la tradizionale linea di divisione tra la città e il suo territorio circostante si è affievolita. I dati statistici, parlano di flussi tra il dentro e il fuori Parigi sempre più intensi e la struttura stessa del trasporto pubblico metropolitano ci rivela questa forte dipendenza della regione dalla sua città centrale. Tutte le linee metropolitane, della RER e dei treni regionali convergono nel centro di Parigi e si è determinato il paradosso che, per effettuare uno spostamento tra *banlieue* e *banlieue*, è necessario attraversare il centro di Parigi. Il dinamismo, per non dire la confusione, che regna per gran parte della giornata in alcuni luoghi d'interscambio della rete metropolitana parigina come le stazioni di Saint Lazaire o Gare du Nord, o quella di Chatelet-Les Halles, rendono evidente

tale dipendenza. Allo stesso tempo la gran parte dei comuni della *banlieue*, certamente quelli confinanti con la capitale, svolgono, come già sottolineato, un ruolo di territori serventi della capitale e, nel corso dei decenni, hanno accolto numerose attività e infrastrutture (industrie, impianti tecnologici, università, ecc.) un tempo ospitate all'interno dell'ultima cerchia muraria.

Com'è dunque cambiata la capitale francese? La città sembra essere diventata oggi una sorta di grande mosaico di culture e di diversità che non sempre si mescolano (Pinçon-Charlot, 2001). Spesso i gruppi sociali o etnici, definiscono delle proprie regole specifiche di comportamento e vita quotidiana che evidenziano una sorprendente diversità, in contrasto con la forte identità architettonica che la città ha saputo imprimersi con le trasformazioni ottocentesche. Questa diversità la possiamo verificare aggirandoci nei quartieri a forte connotazione etnica, osservando le modalità di uso degli spazi pubblici; la varietà del commercio di prossimità, con gli orari degli esercizi commerciali spesso legati alle differenti tradizioni religiose o culturali o ancora il rapporto con la strada, come luogo di coesione e di interscambio commerciale e culturale. La geografia etnica della città appare evidente nella dislocazione delle varie comunità dentro la città: i cinesi di Belleville e di Choisy, nel XIII° arrondissement; gli africani tra il X° e il XVIII°; i turchi e i kurdi del faubourg Saint Denis; gli indiani e pachistani del quartiere de la Chapelle; gli ebrei del Marais o di Sentier. Se altre capitali europee sono note per il radicamento in esse di particolari comunità nazionali o etniche come i Turchi di Kreuzberg a Berlino, o la Banglatown di Brick Lane a Londra o ancora le varie Chinatown in giro per il mondo, Parigi è certa-

mente la città più africana al di fuori dell'Africa: basta muoversi nel quartiere di Barbes o tra la Gare du Nord e il Boulevard de Strasbourg per rendersene conto.

La rappresentazione sociale della città nell'Ottocento e nei primi metà del Novecento ruota attorno alla dicotomia tra l'ouest, ricco, agiato e borghese e l'est operaio e popolare mentre la zona intermedia (il centro di Parigi) è caratterizzata da fenomeni contraddittori quali la perdita progressiva di popolazione ma il mantenimento delle attività commerciali dovuto anche alla presenza nel cuore della città dei mercati generali. La Parigi monarchica e aristocratica era incentrata sull'asse Bastille-Marais-Louvre. Il Marais, con Place des Vosges al centro, era un quartiere ricco di *hôtels particuliers* aristocratici, ma la pressione della popolazione povera e la conseguente intensa densificazione urbana lungo questo asse spinse molti aristocratici a spostarsi al di là della Senna nella più tranquilla Rive Gauche.

L'odierna geografia sociale e culturale parigina risente ancora di quella suddivisione ereditata dall'Ottocento e dai secoli precedenti. Osservando la città dalle rive della Senna, la Parigi commerciale, con tutti i suoi simboli e luoghi letterari, dimora sulla riva destra, mentre sulla sinistra, dal XIII secolo, la città si identifica con la sua storica università, oggi sempre meno radicata negli *arrondissements* dell'oltre Senna a causa degli effetti del decentramento universitario nella *banlieue*, iniziato alla fine degli anni Sessanta del Novecento. Questa parte della città sembra ormai chiaramente indirizzata verso il lusso come possiamo cogliere passeggiando tra la parte centrale del Boulevard Saint Germaine e le strade che conducono verso il grande magazzino del Bon Marchè o il Parc de Luxembourg. Le famose librerie e le sedi di editori che fecero di questa parte di città

uno dei luoghi più rilevanti della geografia intellettuale occidentale del Novecento un po' alla volta lasciano il posto a boutiques caratterizzate dai marchi dell'alta moda ormai divenuti i nuovi luoghi-feticcio della Rive Gauche.

Parigi, nonostante la presenza al suo interno di nicchie etniche e popolari, è una città che in questi decenni ha espulso gran parte della popolazione a più basso reddito al di fuori del Boulevard Périphérique. I processi di gentrificazione sono ormai riscontrabili in numerosi quartieri della città. Oltre alla citata Rive Gauche, possiamo citare il Bercy Village con i suoi antichi magazzini del vino oggi trasformati in eleganti bistrò o ancora la storica Rue de Rosiers, una delle strade commerciali del quartiere ebraico del Marais, dove si assiste alla sostituzione, tutt'ora in corso, delle varie attività commerciali legate alla comunità israelitica con boutique e creativi atelier di moda. Le dinamiche sono evidenti: quando alcuni marchi iniziano a comparire lungo certe strade significa che il processo di riqualificazione e valorizzazione immobiliare è in corso e che probabilmente altri cittadini a basso e medio reddito prenderanno la strada della *banlieue* per trovare condizioni economiche accettabili. Il fenomeno è generale e riguarda tutte le grandi metropoli attrattive del mondo. Sharon Zukin partendo dalla sua esperienza newyorkese ci ricorda come anche a Londra e Parigi quando artisti e "gentrificatori" si insediano in quartieri un tempo luoghi di immigrazione lo fanno spesso decantando i caffè popolari o i locali dove si preparano cibi etnici salvo poi, una volta insediata la comunità di *bobos* (*bohème-bourgeois*), essere sostituiti da nuovi caffè, boutique e negozi di marca (Zukin, 2013). Il problema della mixité sociale appare come una delle questioni principali sul tappeto di quanti si occupano del destino di Parigi e della sua regione

urbana perché oltre a porre in maniera evidente il problema della riqualificazione urbana e sociale delle cinture parigine, pone anche quello di che sarà o dovrà essere Parigi nel futuro: una città direzionale? Una città turistica? Una città museo? Una città per una popolazione agiata? Una città il cui patrimonio immobiliare (e conseguentemente le dinamiche abitative) sarà governato dai fondi pensionistici internazionali? Queste domande sono oggi al centro della revisione degli strumenti di pianificazione della città e della regione metropolitana ed animano quotidianamente dibattiti specialistici e giornalistici.



Parigi si rinnova all'interno

In Europa negli ultimi decenni del Novecento sono emerse con forza alcune problematiche che ancora oggi segnano gran parte delle nostre riflessioni sulla città. Si tratta: della necessità di contrastare i processi di diffusione urbana e il conseguente, incessante, consumo di suolo extraurbano; dei problemi posti dalle dismissioni e dalla delocalizzazione delle attività industriali; della necessità per molte città di reinventarsi un ruolo dopo le trasformazioni strutturali e congiunturali che le hanno interessate; dell'introduzione delle problematiche della sostenibilità dello sviluppo nei processi di trasformazione del territorio.

A partire dagli ultimi vent'anni del Novecento, numerose città europee hanno avviato dei progetti urbani di valenza strategica che hanno riguardato le grandi aree industriali abbandonate (Parigi, Milano, Torino, Birmingham); i bacini d'acqua liberati in seguito allo spostamento delle attività portuali (Londra, Rotterdam, Nantes, Genova, Barcellona); le aree ferroviarie ridimensionate dalla razionalizzazione del trasporto su rotaia (Parigi, Milano, Berlino); infine i grandi quartieri abitativi popolari, costruiti dopo la seconda guerra mondiale per dare un alloggio alle nuove masse inurbate. In alcuni casi, interi territori, un tempo industriali e minerari, sono stati reinventati, come nella Ruhr in Germania. Tale riflessione per la cultura urbanistica ha significato orientare lo

sguardo oltre che sulle idee e sui modelli d'intervento anche sulla messa a punto di strumenti in grado di operare localmente rispondendo però a delle più generali strategie urbane e a politiche di piano, in grado di conciliare esigenze ed interessi differenziati quali sono quelli espressi dalle pubbliche amministrazioni, dai grandi enti pubblici erogatori di servizi ed infine da operatori privati interessati ad operazioni immobiliari, cercando di cogliere le opportunità finanziarie derivanti dai programmi di investimento nella riqualificazione urbana, promossi dagli stati e dall'Unione Europea.

Gestire complessi progetti urbani, come quelli avviati da città come Parigi, Lione, Amburgo o Barcellona, solo per citarne alcune, richiede un intreccio virtuoso tra la capacità di definire programmi, in grado di interpretare le volontà politico-finanziarie dei vari soggetti pubblici e privati interessati alle operazioni di trasformazione, e la capacità di gestire tutte le implicazioni tecniche, politiche, sociali derivanti. Sul fronte della qualità morfologica significa definire delle regole chiare relative all'arte di progettare lo spazio fisico della città intrecciando gli aspetti riguardanti la memoria e il patrimonio con la contemporaneità, dando risposte complesse ai temi dello spazio pubblico, della resilienza, del potenziamento di forme di mobilità dolce, di rafforzamento della *mixité* sociale e culturale riguardante le politiche dell'abitare. Significa infine affinare procedure comunicative e processi partecipativi che consentano di agire su due fronti: quello interno, tracciando gli scenari futuri che tali progetti urbani prefigurano, e successivamente fornendo informazioni aggiornate sulle loro varie fasi di realizzazione per consentire alle comunità di verificare l'avanzamento dei lavori. Vale la pena di ricordare che stiamo parlando di esperienze di progettazione urbana che in realtà si configurano

come processi di trasformazione aventi un carattere strutturale e che temporalmente si compiono nel medio e lungo periodo. In ogni caso, l'affinamento delle strategie comunicative alla base di questi progetti è reso necessario anche dal moltiplicarsi dei tavoli internazionali di confronto ormai sempre più frequenti e miranti alla condivisione di una cultura europea dei processi di rigenerazione. Le città e le reti di città, i gruppi d'interesse e le associazioni culturali e professionali, le università, le istituzioni europee ed internazionali, gli stati e le istituzioni regionali attraverso i propri organismi rappresentano i promotori di questo intenso dibattito sempre più frequente nelle città del nostro continente.

Gli anni 1980 hanno rappresentato per Parigi un banco di prova significativo. La posta in gioco era costituita dalla necessità di riorganizzarsi agendo al proprio interno e intervenendo sulle numerose aree degradate o abbandonate. In quegli anni i processi di riorganizzazione e riassetto di importanti aziende pubbliche, come le ferrovie nazionali, proprietarie di grandi superfici interne all'area metropolitana, o di grandi imprese industriali come la Renault o la Citroën o lo spostamento in periferia di importanti attrezzature pubbliche, come i mercati generali di Les Halles, hanno consentito l'avvio di imponenti operazioni di riqualificazione urbana, ricorrendo allo strumento della ZAC (*Zones d'Aménagement Concerté*). Se da un lato, in quegli anni, la città rafforza la sua dotazione di "simboli", (la Grand Arche, la Biblioteca Nazionale Mitterand, il centro commerciale e infrastrutturale di Les Halles, la Pyramide du Louvre, ecc.) dall'altro inizia ad essere cosciente di essere al centro di un'agglomerazione metropolitana per il controllo della quale si era redatto quello SDAU, di cui abbiamo parlato in precedenza. Sul

fronte della modernizzazione della città si rafforza la convinzione che i percorsi seguiti durante i *Trentes glorieuses* e che avevano interessato in particolare la fascia tra l'antico limite delle fortificazioni dei *Fermiers-Généraux* e il limite del Boulevard Périphérique, non possono più essere seguiti pena la cancellazione dell'anima della città. Nei decenni del secondo dopoguerra numerosi settori della città vengono trasformati con interventi riconducibili alla pratica del *urbanisme sur dalle*, ovvero la costruzione di grandi piastre di parcheggi e aree commerciali e per uffici da cui svettano le torri. Con l'istituzione dell'APUR (Agence Parisienne d'Urbanisme), a partire dagli anni Settanta prende avvio una stagione di studio della città incentrato sulle trame e regole proprie dell'*Hausmanizzazione* e sulla riattualizzazione dell'isolato come modalità di intervento. Dal punto di vista del rapporto con i tessuti urbani storici e le preesistenze, la *rénovation urbaine* praticata negli Settanta avrà effetti perversi sulla struttura della città, come hanno dimostrato le vicende legate alla distruzione dei grandi mercati nel cuore della vecchia Parigi.

Nel 1969, in un editoriale comparso sul quotidiano "Le Monde", lo storico André Chastel (2012) stigmatizzava la scelta, in seguito attuata, di distruggere l'antico sito delle Halles costruite da Baltard e descritte da Émile Zola in "Ventre di Parigi". Una *enveloppe fascinante*, come la definisce lo storico dell'arte, da cui emanava un'atmosfera satura di storia e cultura, legata alle strade e alla vita che quotidianamente si svolgeva dentro e intorno ad essa. Chastel nel suo articolo confronta questo pezzo di storia urbana all'aspetto pulito e un po' infantile delle moderne riqualificazioni che sembrano dei prodotti di laboratorio sovrapposti alle stratificazioni incrostate dalle polveri della storia della

città. La storia, continua Chastel, costituisce un aspetto del problema à *maitriser* che ci obbliga a un po' di complessità (Chastel 2012).

La necessità di cambiare registro nei processi di trasformazione urbana della capitale, sul fronte dell'adeguamento degli apparati tecnici, coincide con la costituzione dell'APUR. L'Atelier Parisien d'Urbanisme è un'agenzia pubblica costituita nel 1967 con l'obiettivo di dare forma allo SDAU e al POS (Plan d'Occupation des Sols) ma diviene, fin dalla sua costituzione, un luogo di studio, osservazione della città orientato alla definizione di strategie e progetti per il futuro della capitale. I suoi interlocutori sono la Ville de Paris, lo Stato, la regione Ile-de-France così come tutti i grandi attori pubblici e privati interessati ai processi di trasformazione e modernizzazione della città. Se da un lato vi è l'esigenza di fornire delle visioni globali, necessarie per inquadrare le operazioni di riqualificazione, dall'altro si tratta di gestire i complessi meccanismi tecnici, giuridici e finanziari che si celano dietro i progetti urbani delle ZAC. Non va sottaciuto il ruolo culturale che l'APUR svolgerà in questi decenni, sul fronte degli strumenti necessari per intervenire relativamente ai fondamenti teorici alla base della *rénovation urbaine*, ed infine su quello della storia della città. A questo riguardo un ruolo importante lo svolgerà la rivista «Paris-Projet», ancora oggi pubblicata a cura dell'APUR. Negli anni Settanta, si avvia in Francia un'articolata riflessione sul ruolo del progetto urbano come strumento per la concezione dei nuovi spazi urbani. Sulla scia degli studi di morfologia urbana avviati in Italia da Saverio Muratori, Carlo Aymonino e Aldo Rossi, la scala del quartiere inizia a divenire oggetto di studi approfonditi. L'isolato, la strada, l'allineamento e il *parcellaire* rappresentano la grammatica basilare in grado di leggere le

specificità morfologiche dalla città. André Chastel guiderà un'équipe del CNRS che produrrà uno studio approfondito sul quartiere delle Halles (Boudon, Chastel, Couzy, Hamon 1977) e numerose altre ricerche studieranno la morfologia urbana parigina (Panerai, Castex, Depaule 1981; Panerai, Demorgon 1999; Mangin, Panerai 1999).

La città storica con la sua varietà e le sue diversità diviene un termine di paragone. Il problema non è tanto di conservare il vetusto patrimonio abitativo, ma trovare delle regole attraverso lo studio delle trame urbane parigine, che permettano una coerente evoluzione del suo paesaggio urbano. La varietà di forme urbane storiche che si celano dentro l'organizzazione urbana haussmaniana è rilevante, nonostante la costruzione di torri e *barres* negli anni del secondo dopoguerra. Oltre ai tessuti densi haussmaniani e post-haussmaniani, troviamo le lottizzazioni definite *Cités* (ad esempio, la *Cité des fleurs*, costruita nel quartiere des Epinettes nel XVII° arrondissement, non lontano dall'ex villaggio rurale di Batignolles) o *Villas* (come la Villa Seraut, lottizzazione per artisti costruita nel XIV° arrondissement con otto edifici progettati da André Lurçat), troviamo dei quartieri che presentano o ripropongono dei tessuti rurali (gli *hameaux*). Questa riscoperta di un'urbanistica legata alla preservazione delle trame e degli isolati ha permesso di conservare numerosi quartieri storici della città, come documentato nelle ricerche sulle trasformazioni urbane parigine degli ultimi vent'anni (S. Texier 2005; P. Pinon 1999; F. Loyer 1987).

Gli interventi che hanno trasformato Parigi verso la fine del Novecento se da un lato hanno lavorato sulle trame (esemplare è il progetto realizzato per il Parco di Bercy, guidato Bernard Huet), proponendo nuove configurazioni desunte dalle letture del tessuto della città, dall'altro hanno proposto

gesti esemplari per contenitori pubblici evocatori del prestigio dello Stato o della città. Lo spazio pubblico diviene un tema conduttore di tutte le operazioni di riqualificazione: dal ridisegno delle strade alla costruzione di nuovi parchi urbani (APUR «Paris-Projet»1993).

A ben guardare, la capitale per riqualificarsi non dispone di altre alternative, che non siano quelle di rimettere in gioco aree già urbanizzate e infrastrutturate essendo, fin dalla seconda metà dell'Ottocento, un territorio urbano estremamente saturo all'interno del limite comunale del Boulevard Périphérique. L'ammodernamento della città, necessario per rispondere alle esigenze di una città che aspira a diventare città-mondiale, deve dunque misurarsi con la capacità di reinventare i propri luoghi e deve aggiornare i propri simboli intervenendo su quelli esistenti e creandone di nuovi. Su Parigi come concentrato di simboli sono state scritte pagine interessanti (Berman 1985; Harvey 2006). Le grandi operazioni degli anni 1980, che hanno visto sovente antagonisti il presidente socialista François Mitterand ed il sindaco gollista Jacques Chirac, hanno contribuito a questo arricchimento semantico ed architettonico della città (Chaslin 1985). Si tratta di progetti non sempre riusciti, certamente molto discussi, che oggi a distanza di una trentina d'anni spesso presentano un'usura preoccupante, ma che sono entrati prepotentemente nella topografia fisica e culturale della città. Alcuni di questi, come le Halles, sono in corso di rigenerazione, dopo una competizione interessante e articolata ma che ha prodotto un progetto, in corso di costruzione, certamente discutibile. La nuova grande biblioteca, intitolata allo statista socialista scomparso, il nuovo teatro dell'opera alla Bastiglia, il parco urbano del "XX°secolo" alla Villette, ma so-

prattutto la piramide del Louvre sono diventati oggi dei luoghi che indentificano la nuova Parigi, accostati a quelli che ne avevano sancito il ruolo di capitale culturale dell'Ottocento. Completano il quadro dei nuovi simboli metropolitani, la costruzione del Centre Pompidou, inaugurato nel 1977, tre anni dopo la morte del presidente che l'aveva voluto, la costruzione della Grande Arche alla Défense, che, ricordiamolo, è un *central business district* voluto dallo Stato francese negli anni '50 del secolo scorso, al di fuori del territorio comunale parigino per riequilibrare funzionalmente la regione metropolitana, riprendendo così il culto del grande asse di crescita della città verso ovest. Le vicende del Louvre sintetizzano efficacemente questa volontà di rendere manifesto il ruolo culturale di Parigi e delle Francia. Lo evidenziano le forme architettoniche scelte per il suo rinnovamento, così simili ai centri commerciali di lusso che ritroviamo in molte città americane e orientali, ma ancora di più il valore simbolico e merceologico assunto dal *label* Louvre, come evidenziano le recenti vicende della costruzione del Louvre di Abu Dhabi, della "sede distaccata" di Lens e delle numerose mostre che si tengono in giro per il mondo esponendo opere di proprietà del Louvre. L'ammodernamento del Louvre fu uno dei grandi progetti della presidenza di Mitterand. Gli spazi che oggi percorriamo, al di sotto della piramide pensata dall'architetto sino-americano Ieoh Ming Pei, configurano una città ipogea ben più vasta degli storici sotterranei del Louvre. Oggi percorriamo uno spazio che dal nucleo storico del Louvre, coincidente con la *court carrée*, arriva fino all'area dei giardini. Un centro commerciale dell'arte nel quale sono organizzati tutti i servizi necessari per

il funzionamento del museo, una galleria commerciale dedicata all'arte, spazi e luoghi per la cultura quali anfiteatri, uffici e parcheggi.

Oggi Parigi punta diritto verso la riscoperta della sua dimensione metropolitana, le operazioni di riqualificazione in corso e previste, dalla capitale e dai comuni dell'agglomerazione, sono oggi ricollocate all'interno delle prospettive strategiche delineate dal processo avviato nel 2008 e denominato *Le Grand Paris*.



VIA CITE

LE DOME

WATERBURY

Parigi capitale del XXI secolo

Quando nel 2009 l'allora presidente della Repubblica francese Nicolas Sarkozy lanciò la competizione internazionale denominata *Le Grand Paris* l'intera agglomerazione parigina venne messa sotto osservazione e una decina di équipes interdisciplinari guidate da architetti-urbanisti iniziarono a proporre degli scenari progettuali. L'obiettivo era ambizioso in quanto ai gruppi scelti venne chiesto di lavorare seguendo due suggestioni: fornire una "diagnosi di prospettiva sull'agglomerazione parigina" e costruire la "metropoli del XXI secolo del dopo Kyoto".

Le proposte elaborate dai dieci gruppi furono presentate pubblicamente nel 2009 mentre nel 2011 un secondo appello venne lanciato per rinforzare le équipes interdisciplinari che diventeranno quindici. Si tratta di proposte ampiamente e dettagliatamente presentate in testi (Panerai, 2008; AMC, 2009; Farinella, 2009) e siti web¹ ai quali rimandiamo per il loro approfondimento e sulle quali ritorneremo più avanti. Tale processo prese avvio con la supervisione di un comitato di coordinamento composto dallo Stato, dalla città di Parigi, dalla Regione, e dalla associazione dei co-

¹ www.ateliergrandparis.fr

muni dell'Île-de-France e da un comitato scientifico composto da 23 personalità scientifiche e professionali che selezionarono le dieci équipes iniziali.

Le iniziative messe in campo dal capo dello stato furono molteplici e alimentarono inizialmente confusione tra i diversi livelli di governo. Venne nominato un Segretario di Stato per le Grand Paris (Christian Blanc), si conferì a un ex primo ministro (Édouard Balladur) la direzione di una commissione per la riorganizzazione degli enti locali, che propose di estendere il limite amministrativo di Parigi fino a comprendere i dipartimenti della *petite couronne*². Sarkozy pose il tema della dimensione di Parigi tra gli obiettivi strategici del suo mandato elettorale, con l'evidente scopo di rafforzare il ruolo della capitale come città-mondiale. Ma i comuni (e la regione Île-de-France) da tempo si interrogavano su come rilanciare e migliorare il proprio territorio sfruttando anche i nuovi dispositivi legislativi introdotti per rilanciare l'intercomunalità. Numerosi progetti urbani di valenza strategica nel frattempo avevano riguardato sia la città centrale che diversi comuni della *banlieue* tra cui la Plaine Saint-Denis, la Val de Bièvre, il comune di Nanterre o il sito di Ivry Confluence.

La geografia urbana della *Grand Paris* emersa nei dibattiti scaturiti da questa effervescenza di proposte e iniziative è articolata attorno a polarità che hanno e avranno un ruolo rilevante nel rilancio del territorio metropolitano. Stiamo parlando dei poli aeroportuali di Roissy e Orly, con i loro "parchi di attività", delle *villes nouvelles* di Marne-la-Vallée, Melun et

² I dipartimenti sono Hauts de-Seine, Seine Saint-Denis, Val de Marne, Parigi e la popolazione della capitale da poco più di 2 milioni passerebbe a 6,4 milioni di abitanti.

Senart, Evry, Cergy-Pontoise, con le loro attività e poli universitari, dei grandi progetti nazionali per il rilancio del polo universitario del Plateau de Saclay, nel territorio sud della *grande couronne*; e ancora, delle aree intermedie della banlieue parigina con i grandi progetti di rilancio sopracitati, a nord-est, della Plaine Saint Denis o, a ovest, di Nanterre Seine-Arche, agganciata al quartiere centrale degli affari della Defense, o per la riqualificazione della Comunità d'agglomération de la Vallée de la Bièvre, a sud di Parigi. E non da ultima c'è Parigi. Quale sarà il suo ruolo in questa nuova geografia metropolitana? La capitale è impegnata da tempo in questo grande sforzo di rinnovamento urbano in particolare delle aree poste sul bordo del *Périphérique*. Nonostante le dense nubi stagnanti della crisi economica che accompagna la fine del primo decennio del 2000, la città, sul fronte della trasformazione urbana, appare in fermento. Il grande progetto urbano *Seine Rive-Gauche* si sta completando e il quartiere ha assunto ormai un carattere urbano contraddistinto dalla *mixité* funzionale e sociale. Altri siti sono in corso di trasformazione, come a Batignolles (Cambi, 2015) dove i lavori, nonostante la sconfitta parigina nell'attribuzione delle Olimpiadi del 2012, sono partiti e rispetto al quale leggeremo più avanti alcune riflessioni di François Grether. Parigi sta rinnovando anche alcuni suoi luoghi centrali attraverso operazioni progettuali fortemente mediatizzate e discusse nelle varie istanze cittadine. È il caso del già citato *Forum des Halles* nel quale verrà rinnovato il parco con un progetto di David Mangin mentre il centro commerciale è stato ricostruito con un progetto di Patrick Berger e Jacques Anziutti (la Canopée). Mangin è il vincitore nel 2004 del concorso per il *Master plan* dell'intera area degli ex mercati ca-

ratterizzato da una forte azione partecipativa e che ha coinvolto quattro équipes di progettazione (MVRDV, J. Nouvel, R. Koolhaas, D. Mangin). In numerosi *arrondissements* sono in corso inoltre dei progetti di rivitalizzazione urbana che integrano la predisposizione di nuovi *squares* urbani alla costruzione di alloggi sociali ed alla riqualificazione dello spazio pubblico più minuto, come i marciapiedi e le piste ciclabili rilanciate, quest'ultime, dall'avvio del progetto "Velib". Ma la domanda sul futuro ruolo di Parigi, all'interno della regione metropolitana, è aperta. Il suo destino sarà quello di divenire una città museo e turistica, delegando molte delle funzioni più dinamiche alla regione metropolitana o, al contrario, si troverà un equilibrio tra esigenze di decentralizzazione e volontà di centralizzazione? E come cambierà la geografia sociale e culturale di questa città? Parigi, lo abbiamo detto, è una città dalle molteplici facce: quella monumentale dei *boulevards* haussmanniani, e quella dei villaggi bohémien (Montmartre, Batignolles, Belleville, Passy, ecc.) con le loro strade sedi di piccoli mercati rionali (Rue Mouffetard, Rue Montorgeuil, Rue de Levis, Rue Belleville, ecc.) ma è anche la città più africana d'Europa (Barbes, la Goutte d'Or e la zona attorno alla Gare du Nord) ed è un concentrato straordinario di contenitori culturali e artistici. Rusciranno tutti questi caratteri dell'identità parigina a sopravvivere all'aumento costante dei prezzi immobiliari e dei canoni di locazione che stanno sempre più selezionando la popolazione che può risiedere in città, incentivando anche la fuoriuscita di attività economiche vitali per un centro cittadino?

La risposta va probabilmente ricercata nella condivisione di scelte strategiche solidali tra la capitale e la sua regione. Da circa vent'anni, il dibattito sulla riorganizzazione di Parigi e dell'area metropolitana verte su alcuni temi di fondo che

vedono numerosi comuni coinvolti in un processo di collaborazione e di competizione allo stesso tempo. Dopo la stagione delle ZAC di cui abbiamo parlato e che ha riguardato aree oggi note della geografia parigina (Bercy, Citroën, Villette, Rive-Gauche) l'azione si è spostata nella *petite couronne*, grazie all'attivismo di numerose amministrazioni locali. Le iniziative precedentemente citate e che riguardano comuni quali Montreuil, Ivry, i comuni della Plaine Saint Denis o Nanterre stanno attirando attività direzionali, terziarie e grandi attrezzature urbane (es. l'università), un tempo nel centro di Parigi. Il tema della residenza rappresenta l'altra grande questione che attraversa il territorio metropolitano. In numerosi *arrondissements* si sta cercando di mantenere un articolato mix sociale attraverso la costruzione di alloggi sociali. Ma per molti dei loro abitanti lo spostamento in *banlieue* sta divenendo una scelta obbligata. Qui il tema dell'abitazione è vario e composito come lo è il contesto urbano e territoriale. Da un lato vi è la spinta alla costruzione di quartieri *pavillonnaire*, composti da piccole case unifamiliari che generano un grande consumo di suolo, dall'altro vi è la necessità di riqualificare i grandi quartieri pubblici di abitazione, per contrastare il disagio sociale sfociato nelle numerose rivolte giovanili di questi ultimi anni. Il terzo grande tema al centro del dibattito sulla *Grand Paris* riguarda l'accessibilità e non poteva essere diversamente visto la complessità di una regione urbana che supera i 10 milioni di abitanti con una capitale nel cui centro converge tutto il sistema ferroviario metropolitano, autostradale e aeroportuale. Oggi, a fronte di una redistribuzione delle centralità urbane nell'intera regione metropolitana, gli spostamenti *banlieue-banlieue* sono sempre più frequenti e riguardano il 70% di quelli effettuati dagli abitanti della regione parigina,

pari a 24,3 milioni di spostamenti per giorno lavorativo (6,6 milioni quelli effettuati dentro Parigi e 3,9 quelli tra Parigi e la banlieue). Secondo Philippe Panerai esistono a Parigi due *metropolitane*: quella dei parigini il cui diagramma astratto ci riporta comunque al piano della città: ai suoi *boulevards* e alle sue centralità consolidate dalla haussmanizzazione. L'altra linea è quella dei *Parisiens de banlieue* (la RER) che si spinge fino alle *villes nouvelles* (Panerai, 2008). Questo sistema complesso si interseca nella parte più centrale di Parigi ed in particolare nel centro "medioevale" di Chatelet-Halles: punto di incrocio di quella grande *croisée* perseguita da Napoleone, Haussmann, Hénard e Le Corbusier ma mai del tutto completata. Il sistema oggi è in grande affanno, alcune linee come la 13, la 4 o la 1 sono sovraccariche per ragioni differenti. Le inchieste giornalistiche ci raccontano del degrado, della pericolosità e dei ritardi di numerosi tratti della RER. Le proposte di adeguamento della rete in discussione riguardano il potenziamento delle linee esistenti, in particolare quelle più congestionate ma soprattutto la riorganizzazione dei collegamenti *banlieue-banlieue* attraverso l'intermodalità con nuove linee di tram e la realizzazione di una linea metropolitana circolare all'interno della *banlieue*. Il dibattito è aperto e sul tavolo troviamo proposte simili ma diverse, presentate da enti differenti. *Arc-Express* o *Métrophérique*? Se il primo era previsto nel nuovo schema regionale, il secondo invece lo si ritrova in una proposta della società che gestisce i trasporti metropolitani (la RATP). Blanc, primo sottosegretario alla *Grand Paris* fu a sua volta fautore di una terza proposta che prevedeva un metrò anulare di circa 140 km per mettere in relazione diretta tutti i principali poli della regione metropolitana, tra di loro e con gli aeroporti di Rosny e Orly. Bisognerà attendere il 2013 per assistere

alla presentazione del progetto di potenziamento della rete metropolitana che sostituirà le proposte precedenti. Si tratta del *Grand Paris Express* il cui schema definitivo prevede una rete metropolitana di 205 chilometri con 72 nuove stazioni che potenziano il sistema già esistente. I lavori iniziati nel 2015 dovranno concludersi entro il 2030 e prevedranno anche il potenziamento e la modernizzazione delle linee già esistenti.

Come già menzionato, gli anni Ottanta sono stati gli anni che hanno visto l'avvio delle grandi operazioni di riqualificazione urbana dentro Parigi mentre l'operazione *Banlieues 89*, condotta dall'architetto Roland Castro tra il 1983 e il 1991, ha riportato al centro dell'attenzione il dibattito sulle sorti dell'area metropolitana. Grazie all'azione combinata di strutture pubbliche come l'APUR e dello IUARIF (oggi IAU – *Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Île-de-France*) negli anni Novanta sono state approfondite le tematiche d'agglomerazione così come le possibili azioni sinergiche tra Parigi e comuni confinanti. Si sono avviati progetti per alcune aree circostanti il boulevard peripherique e per la sua copertura in alcuni tratti, come nei settori delle Porte des Lilas, e Vanves. L'attenzione per la riconfigurazione morfologica, sociale e architettonica dei bordi parigini, a contatto con il *Périphérique*, fu al centro del dibattito lanciato dal sindaco Bernard Delanoë fautore della costruzione di grattacieli di circa 200 metri (la Tour Montparnasse è 210 metri). L'operazione riguardava sei territori di frontiera: la Porte de Versailles (XVème *arrondissement*), il quartiere Masséna-Bruneseau (XIIIème *arrondissement*), il settore Clichy-Batignolles (XVIIème *arrondissement*), la Porte de la Chapelle (XVIIIème *arrondissement*), la Porte de Montreuil (Xxème *arrondissement*), il settore Bercy-Charenton-Quai d'Ivry. Le ragioni che spingevano in queste direzioni erano

determinate da diverse esigenze. Certamente la necessità di modernizzare la città intervenendo in un tessuto straordinariamente denso e con una scarsa disponibilità di suolo edificabile. La costruzione in altezza sembrava essere il solo mezzo per accogliere la progressione di residenti che, tra il 2001 e il 2006, fu dell'1,4%, pari circa a 30.000 nuovi abitanti (secondo i dati dell'INSEE). Le torri allora proposte erano concepite all'interno di uno spazio vegetale il cui compito era anche di ampliare il verde urbano lungo il *Périphérique*. Ma non vanno sottovalutate le ragioni mediatiche, legate al ruolo di Parigi come *global city* e le dinamiche legate alla competizione con le altre grandi metropoli mondiali: Londra (con la quale compete per il primato europeo), New York, Tokyo e quelle emergenti nell'estremo Oriente o in Brasile. Le grandi città del mondo competono da tempo a suon di grattacieli e l'ambizione di Parigi era di entrare nel gioco, suscitando dibattiti e polemiche. Le ragioni contrarie a questo investimento "mediatico" furono ben argomentate in un testo di Thierry Paquot (Paquot, 2008) nel quale viene sottolineata la preponderanza, tra i propugnatori di tale modello di intervento, di un vago sentimento che associa l'immagine di una città moderna alla presenza di torri. Difficile non essere d'accordo con Paquot guardando l'immagine delle torri allo studio allora e oggi in numerosi atelier di architettura. Prevalde quell'immagine di omogeneità e banalità architettonica, che ormai contraddistingue lo skyline delle città nel mondo: da Dubai a Shanghai, da Parigi a Londra, a Milano. Tutto il repertorio formale del nuovo *international style* è presente: dal verde pensile, ai prospetti tremolanti, al solido geometrico dilatato a dismisura, ma tutto al di fuori di una vera riflessione sull'urbanistica delle torri, sui suoi reali costi economici ed ecologici, sull'impatto psico-sociologico,

sulla forma di una città che non può ridursi alla costruzione di oggetti.

Gli anni che hanno visto il lancio dell'operazione *Le Grand Paris* (2008-2010) costituiscono dunque un momento di intenso dibattito sul futuro della principale metropoli francese, con azioni che hanno cercato di dar corpo a politiche strutturali riguardanti il paese e la sua più importante area urbana. Si tratta di interventi dei settori strategici per il paese che abbiamo già delineato: la ricerca e la conoscenza (Delli Ponti, 2011); l'adeguamento infrastrutturale a partire dal sistema aeroportuale parigino (Delli Ponti, 2011); i luoghi simbolo della città ma vitali per il suo funzionamento come il Boulevard Périphérique, l'area della Défense (Delli Ponti 2012); il rafforzamento di progetti urbani strategici per settori della *banlieue*.

Se nel 2008 prende avvio la prima edizione degli *Atelier du Grand Paris* ora si avvia un secondo workshop con taglio probabilmente più operativo e con il coinvolgimento di nuovi protagonisti. Le proposte elaborate dalle équipes invitate nel 2008 a fornire suggestioni per il futuro della regione metropolitana ad un primo sguardo non presentano tutte lo stesso spessore problematico e concettuale. Se alcune appaiono estremamente semplicistiche altre mettono in luce dei percorsi di una rilevante complessità. In termini del tutto generale le problematiche principali sulle quali i diversi progetti si sono interrogati hanno riguardato le problematiche della densità e delle politiche dell'abitazione; l'importanza delle acque e del reticolo idrografico che connota la regione parigina con le sue forti implicazioni con i processi di rigenerazione urbana e paesaggistica; l'importanza strutturale degli spazi verdi alla scala metropolitana e infine il tema dei trasporti e della mobilità metropolitana. I temi di lavoro

emersi sono dunque molteplici e molti ancora oggi estremamente attuali. Probabilmente l'aspetto rimasto in ombra nella prima edizione dell'*Atelier* riguarda le forme della governance della regione parigina e dei progetti per la sua riorganizzazione. Non vanno sottaciute le tensioni che sono emerse al livello del governo della regione Ile-de-France, responsabile dello schema direttore regionale (SDRIF), così come quelle riguardanti il rapporto tra lo Stato promotore dell'operazione *Grand Paris* e il sindacato misto *Paris Métropole*, voluto dai comuni del territorio. Come possiamo collocare dunque questa operazione dentro i processi di governance che caratterizzano la regione metropolitana? Innanzitutto, possiamo sottolineare il fatto che si è trattato di un'operazione alquanto singolare nelle sue procedure. Non stiamo parlando di un concorso di architettura ma di una consultazione internazionale per definire le strategie progettuali di una metropoli. Si tratta (il processo è ancora in corso) di un confronto tecnico-scientifico e politico-culturale che nelle intenzioni dello stato dovrebbe fondarsi su di un processo di condivisione con le comunità locali. In questi ultimi anni il tema della governance è entrato pesantemente nel dibattito in seno all'*Atelier* con tutte le sue implicazioni in termini di strumenti, di pedagogia partecipativa e di scale territoriali, con l'obiettivo dichiarato di superare le gabbie delle ripartizioni amministrative per proiettare le politiche metropolitane ad una scala sia locale che globale. Formalmente il 1 gennaio 2016 la *Métropole du Grand Paris* è stata ufficialmente creata raggruppando 12 territori, 150 comuni e 7 milioni di abitanti con l'istallazione del consiglio metropolitano e del presidente della metropoli.

Il processo avviato con la costituzione dell'*Atelier* è continuato e oggi rappresenta un luogo di elaborazione di idee

per il territorio francese che presenta il più grande potenziale di sviluppo economico e tecnico, sociale e culturale ma che si caratterizza anche per la complessità dei suoi problemi ambientali, per le diseguaglianze che si riscontrano al suo interno, per il disequilibrio che possiamo riscontrare tra il centro e le periferie. Si tratta di andare oltre gli slogan, le immagini accattivanti degli architetti, le difficoltà nel definire la nuova organizzazione amministrativa, definendo ruoli chiari per i vari soggetti pubblici. Non vi è dubbio che la complessità amministrativa ha costituito un freno alla attuazione degli scenari tracciati nei dibattiti, nei workshop, nelle proposte di questi ultimi anni. L' *Atelier*, l'abbiamo già sottolineato, è una istituzione insolita per le procedure di lavoro scelte e per le modalità di rapporto con le istituzioni pubbliche ed il suo compito è d'inventare il futuro metropolitano del *Grand Paris* concepito come un percorso a tappe di un *projet permanent* che costituisce la prima chiave di questo processo. A questa seguono una serie di strategie orientate verso scenari di cambiamento in grado di consolidare una metropoli di rango internazionale ma fortemente europea orientata verso l'ecologia (l'Écométropole) e allo stesso tempo attenta alle esigenze e alle culture espresse dai suoi abitanti. Si tratta probabilmente di far agire congiuntamente i punti chiave di questa strategia per rendere solidali le politiche di settore orientate all'abitare, al rafforzamento delle attività metropolitane, alla facilitazione degli spostamenti tra le varie parti della regione e al rafforzamento dell'identità culturale della metropoli. Si tratterà di gestire collettivamente i mutamenti della metropoli lavorando sulla leva fondiaria e sulla qualità e diffusione dello spazio pubblico. Una metropoli deve saper combinare le sue diverse scale: dal quartiere alle grandi polarità, e dunque l'invenzione di nuove

centralità costituisce un obiettivo strategico per una ridistribuzione dell'effetto città a tutta l'agglomerazione. Si tratta di un obiettivo difficilmente perseguibile se non si riorganizza la rete della mobilità per garantire l'accessibilità a tutti. Questi obiettivi chiave trovano ovviamente una loro sintesi in un'idea di metropoli intesa come sistema aperto e complementare. È a partire da questo quadro che si sono definite le esperienze di progettazione presentate nella seconda parte di questo testo.



Parte seconda

Un'esperienza didattica di progettazione urbana



Insegnare il progetto urbano

I lavori presentati in questo quaderno costituiscono il risultato di un seminario triennale di progettazione urbana che si è calato nelle problematiche di una grande metropoli in corso di ripensamento. Parigi, lo abbiamo detto, costituisce per l'urbanistica una sorta di caso paradigmatico che negli ultimi due secoli ha sperimentato ed esportato riflessioni, modelli ed esperienze di pianificazione. Il risultato di questo seminario è stata la redazione di diverse tesi di laurea che hanno condiviso un percorso comune di lettura della città, d'indagine dei processi trasformativi e di costruzione di un quadro problematico necessario per la successiva elaborazione di strategie progettuali. Riteniamo che non possa esservi piena capacità "tecnica" nella definizione di strategie di riqualificazione e nella messa a punto di progetti urbani per specifiche aree senza la consapevolezza delle dinamiche che hanno portato alla costruzione materiale della città, della sua storia, e senza la conoscenza delle regole morfologiche che ne hanno determinato la sua strutturazione. Si tratta di punti di partenza imprescindibili per ogni processo e progetto di trasformazione urbana.

La città è un fenomeno dai confini incerti e dilati che va probabilmente rideclinata al plurale: metropoli, città diffuse e campagne urbanizzate, città compatte, città e paesaggi urbani storici, città grandi e città piccole, città generiche e

città specializzate e così via. Qualunque sia il suo carattere e consistenza la possiamo comunque pensare come un sistema insediativo fondato sulla differenza tra le sue parti siano esse storiche, periferiche, periurbane o ancora dei vuoti (naturali, infrastrutturali, rurali, ecc.). La comprensione della città e delle sue dinamiche si pone nell'intersezione di tre racconti, sostiene Bernardo Secchi (2005). Se il primo riguarda le fenomenologie urbane e il come la città si è trasformata, il secondo si confronta con il progetto urbanistico e architettonico e con le pratiche reali e immaginarie che hanno accompagnato il mutamento della città. Infine, il terzo racconto si confronta con le dimensioni quotidiane e corporali della città intesa come fenomeno culturale e sociale. Questa consapevolezza ha guidato la redazione, durante il seminario, dei racconti della città che hanno permesso di comprendere ed elaborare delle strategie trasformative.

Partendo da questo quadro problematico il lavoro svolto ha posto al centro della sua riflessione il tema del progetto urbano come "progetto di relazioni" ragionando sia sull'intero insieme urbano o metropolitano che su settori e ambiti più specifici di progetto. Le situazioni incontrate sono quelle ricorrenti di gran parte delle città europee; in alcuni casi si è lavorato sul ripensamento degli spazi pubblici tradizionali, con un'attenzione forte alla riqualificazione delle periferie ottocentesche e del primo Novecento. Si tratta di settori ricchi di aree dismesse (fabbriche, caserme, attrezzature pubbliche, ecc.), di norma inglobate nei tessuti residenziali costruiti nella prima metà del Novecento e negli ultimi decenni del secolo precedente. Al loro fianco troviamo le torri e gli edifici in linea costruiti negli anni dei *trentes glorieuses* che

coesistono con quartieri a bassa densità, composti di abitazioni individuali degli inizi del Novecento; infine abbiamo, gli spazi infrastrutturali, le aree portuali ed in particolare le barriere ferroviarie che hanno separato le aree urbane ed oggi appaiono sovradimensionate rispetto alle esigenze del traffico ferroviario.

Il percorso progettuale si è basato oltre che sulla ricca e complessa storia urbanistica dell'area metropolitana anche su strategie, previsioni e progetti urbani che alimentano oggi il dibattito sul futuro della grande Parigi. Il concetto di "Progetto urbano" è stato assunto come categoria di lettura e di proposta progettuale a partire dall'approfondimento sia del variegato quadro di esperienze europee sia dalla specificità del dibattito francese attorno a questo tema. A partire dagli anni Ottanta, il ripensamento dell'urbanistica come "progetto urbano" ha generato una riflessione sulle nuove forme e procedure della pianificazione, sul rapporto tra piano e progetto e sull'avvio di programmi complessi legati al tema della riqualificazione e della sostenibilità urbana, oggi riattualizzato con le problematiche della resilienza urbana (Portas 1998; Mangin, Panerai 1999; Ingallina 2012; Malsbounji 2012).

Nelle esperienze più avanzate di progettazione urbana, concepite nella prospettiva della rigenerazione delle città e delle aree metropolitane, possiamo individuare quattro livelli operativi. Innanzitutto, la definizione di un programma riconducibile a una strategia urbana e a un quadro pianificatorio attraverso il quale si interpreta la volontà politica, finanziaria ed attuativa dei vari soggetti pubblici e privati e si avviano le azioni legate alla costruzione del consenso. Il secondo livello riguarda le regole della composizione urbana, se vo-

gliamo, più aulicamente, l'arte di costruire la città, riguardante la progettazione di strutture insediative complesse lavorando sulle relazioni e sui vari *materiali* urbani. Il terzo aspetto riguarda le strategie comunicative riguardanti la comunicazione degli obiettivi del progetto, l'attivazione di pratiche partecipative ed il monitoraggio delle fasi di costruzione, specie quando si tratta di operazioni che interessano vaste comunità e soggetti dagli interessi plurali. Infine, ma non da ultimo, dobbiamo segnalare la gestione del processo di progettazione e attuazione, con tutte le problematiche inerenti la realizzazione di interventi differiti nel tempo e con un quadro di attori coinvolti diversificati.

Il "progetto urbano" così inteso ha senso e legittimazione se collocato all'interno di una strategia urbana in grado di prefigurare e orientare il futuro di una città. In estrema sintesi potremmo dire che il "progetto urbano" si articola attorno a due livelli: il primo relativo al "processo", con tutte le sue implicazioni socio-economiche, culturali e di governance e l'altro relativo alla forma della città e quindi al controllo progettuale dello spazio fisico con tutte le implicazioni legate ai temi dello spazio pubblico, del progettare la città in contesti urbani storici e consolidati, degli spazi infrastrutturali, della presenza in città della natura e degli elementi legati alla geomorfologia dei siti urbani.

Il "progetto urbano" non lo possiamo, dunque, considerare come uno strumento urbanistico nel senso classico del termine, ma probabilmente come uno strumento operativo di azione/gestione di un disegno strategico di trasformazione che, per la sua attuazione, richiederà certamente anche una interazione con le diverse categorie di strumenti di pianificazione. Se da un lato il "progetto urbano" può avere

dimensioni urbane e territoriali differenti, visti i temi che affronta non può che essere complesso e multisettoriale per la varietà di relazioni e soluzioni che può attivare. In questo senso esso coinvolge direttamente e indirettamente differenti attori, sia pubblici che privati, così come specifici *stakeholder*, espressione della società civile. Nelle esperienze più complesse viene normalmente implementato attraverso una varietà di interventi che si sviluppano in tempi e fasi differenti condizionate dagli attori coinvolti, dai processi comunicativi e partecipativi attivati e dalle risorse economiche disponibili, all'interno di un quadro di coerenza dato dalla strategia che lo legittima. In definitiva l'esperienza del "Progetto urbano" inteso come sintesi di strategia, programma, progetto dello spazio fisico e comunicazione/disseminazione costituisce allo stesso tempo un concetto interdisciplinare e un processo di *governance* che prima di essere un progetto tecnico è un programma politico. Questo concetto sintetizza dunque una complessità che se da un lato riguarda la capacità di portare a termine operazioni di trasformazione urbana, che si configurano per la loro articolazione economica e per i meccanismi finanziari conseguenti, dall'altro costituisce una importante riflessione sulle pratiche che riguardano la pianificazione urbanistica, la rigenerazione urbana, l'architettura, l'ingegneria infrastrutturale, il progetto di paesaggio, auspicabilmente tutti convergenti verso obiettivi di qualità urbana ed in una prospettiva di integrazione delle singole *technicalities* all'interno di una prospettiva di complessità e sostenibilità urbana e socio-economica.

In Europa e certamente in Francia, questa revisione critica dei modelli di intervento urbani nasce come superamento delle pratiche di pianificazione e progettazione centraliz-

zata e tecnocratica degli anni Settanta e Ottanta del secolo scorso. La consapevolezza della città come fenomeno fisico e morfologico guida questo dibattito, stimolato dalle ricerche e dalle riflessioni italiane sui temi della morfologia urbana che hanno contribuito, in Francia e in altri paesi europei, allo sviluppo del percorso verso il "progetto urbano" come modello di intervento nella città, nella prospettiva della sua rigenerazione. I processi di dismissione industriale e infrastrutturale dei decenni che hanno seguito la fine del boom economico europeo hanno portato numerose città a rivedere piani e strategie dando vita ad una ricca stagione di riflessioni e esperienze concrete di rigenerazione urbana. Limitandoci alla Francia, non possiamo non citare città come Lione, Bordeaux (Farinella 2003), Aix en Provence, Marsiglia, Lille, Nantes (Farinella 2004) che insieme a Parigi ed altre città minori hanno contrassegnato questa stagione di progettazione urbana, nella quale le riflessioni sulla forma della città si sono intrecciate con la messa a punto di meccanismi di gestione politica, amministrativa e tecnica dei processi attivati. La ricchezza di progettazioni e di riflessioni teoriche proposte da architetti e urbanisti in questi decenni, in Francia, ha certamente consolidato un *savoir faire*, allo stesso tempo professionale e culturale, che ha posto il tema dell'urbanistica al centro di numerose ricerche universitarie e istituzionali e di reportage giornalistici (Devillers, Riboulet 1996; Grether 2013)

Oggi i temi principali dell'urbanistica contemporanea, riguardano lo sviluppo sostenibile e la riqualificazione e rigenerazione, arricchita in questi ultimi anni dei temi della resilienza urbana e paesaggistica. Si tratta di un approccio orientato da un lato al contrasto dei fenomeni associati allo

sprawl e all'incessante consumo di suolo agricolo per l'urbanizzazione, dall'altro alla necessità di dare risposte progettuali e di assetto urbano ai fenomeni conseguenti alle mutazioni climatiche in corso. Operativamente un approccio di questo tipo orientato verso un'idea di progetto intesa come intreccio di strategia, progetto e processo non può non fondarsi su aspetti quali:

- a) l'elaborazione dei punti di riferimento necessari per definire una visione strategica e i relativi obiettivi da perseguire, a loro volta articolati in una lista di azioni progettuali da realizzarsi nel corso del tempo;
- b) l'individuazione degli elementi e fattori emergenti del contesto urbano;
- c) conseguentemente l'identificazione e classificazione degli elementi e strutture di interesse patrimoniale da proteggere;
- d) l'individuazione dei punti di debolezza e le minacce, così come i punti di forza e le opportunità alle quali il progetto dovrà dare risposte;
- e) la valutazione dei possibili impatti economici, così come delle difficoltà e restrizioni istituzionali e legali;
- f) la valutazione dei costi di ogni azione progettuale, l'identificazione degli attori coinvolgibili e l'implementazione di metodologie di intervento necessarie per valutare le condizioni di fattibilità degli interventi;
- g) la revisione e l'aggiornamento degli strumenti di pianificazione attraverso cui fornire un quadro legale agli interventi che si intendono realizzare;
- h) infine, la creazione di strutture di gestione e monitoraggio del processo e degli interventi.

Consapevoli della complessità problematica, procedurale e operativa che si cela dietro l'espressione "progetto urbano", durante lo sviluppo e la redazione dei progetti elaborati nel seminario dedicato a Ivry-sur-Seine si è lavorato anche sulle procedure di "composizione urbana" e ci si è interrogati sui seguenti aspetti:

- a) leggere e interpretare il contesto locale e metropolitano;
- b) progettare la struttura urbana;
- c) progettare le connessioni e l'accessibilità;
- d) specificare i *materiali urbani* e le loro caratteristiche.

Nel primo caso si è lavorato sulla conoscenza della forma urbana e sulla precisazione delle fasi di costruzione della città. Attraverso letture storiche, morfologiche e percettive ci si è interrogati sul rapporto tra spazio pubblico e forme urbane, in una prospettiva che vede il processo progettuale come una opportunità per la conoscenza circostanziata della città. Il progetto della struttura si è fondato innanzitutto su di una riflessione sulla composizione urbana come costruzione di forme spaziali (divisione e addizione, moltiplicazione e sottrazione, serialità e unicità). Si sono ricercate e messe in evidenza tracce, tracciati e sedimenti; si sono studiati i bordi e i limiti tra l'urbano e l'extra urbano, tra i vuoti e i pieni e tra le differenti parti morfologicamente coerenti. Importante è stata anche la conoscenza del livello di compattezza e frammentazione della forma urbana, così come della densità e della diffusione, nel tessuto urbano, delle attività commerciali e terziarie minute, prestando attenzione a particolari processi di specializzazione o di *mixité* funzionale consolidati, in corso o in via di sparizione. Per quanto riguarda il

rapporto tra l'edificato e il paesaggio urbano l'attenzione è stata posta agli andamenti orografici, alle linee di frizione tra le diverse parti urbane, ai fondali e alle visuali mentre lo studio della varietà e della diffusione di spazi pubblici e vuoti ha chiuso l'indagine sulla struttura urbana. Un aspetto di particolare rilevanza e studio, ai fini della elaborazione della strategia progettuale e delle soluzioni puntuali, è stato quello degli spazi infrastrutturali in particolare per quanto riguarda la presenza del Boulevard Périphérique e della ferrovia che separa la città dalla Senna.

L'analisi puntuale di queste infrastrutture urbane ha guidato la definizione di proposte progettuali orientate al superamento della frammentazione urbana da esse generata. Lo studio della ramificazione della rete stradale ha consentito infine di riflettere sulla riappropriazione delle strade e dei suoi marciapiedi, in quanto spazi pubblici in grado di favorire la connessione tra le varie parti dell'area urbana, cercando di concepire lo spazio della strada come ambito privilegiato per la diffusione di pratiche attive di mobilità ciclo-pedonale (Borgogni, Farinella 2017). Questo aspetti hanno costituito il punto di partenza per la definizione dei master plan e per la redazione dei progetti di seguito presentati.



Il caso di Ivry-sur-Seine

Gli ambiti di progetto dei lavori presentati in questa seconda parte sono due. Il primo è esterno al limite comunale parigino ma adiacente a esso. Si tratta del comune di Ivry sur Seine, un territorio oggi pressoché interamente urbanizzato. L'altro ambito è interno alla città e riguarda gli spazi del sistema infrastrutturale ramificato della metropolitana. Il *métro* parigino è una vera e propria città nel sottosuolo e una delle problematiche più interessanti, al centro dell'attenzione anche della società che gestisce la metropolitana, la RATP, e riguarda il come usare le numerose stazioni esistenti ma non utilizzate. In una città *gourmande* di spazi collettivi come Parigi, questi spazi costituiscono una risorsa dalle innumerevoli opportunità, come vedremo tra breve. Procediamo con ordine e concentriamoci sul comune confinante con la capitale.

Ivry-sur-Seine è un piccolo comunque che dal Settecento svolge il ruolo di territorio servente di Parigi, in che modo? Innanzitutto cedendogli territorio, a seguito delle trasformazioni generate dalla costruzione dell'ultima cinta muraria, e successivamente iniziando ad ospitare alcune delle attrezzature metropolitane a servizio della capitale (università, cimiteri, inceneritori, attrezzature portuali, depuratori delle acque, ecc.). Situato alle porte di Parigi e lungo la confluenza tra i fiumi Senna e Marne, Ivry vanta un'ottima posizione per

quanto riguarda l'accessibilità. L'aeroporto di Orly si trova a soli quindici minuti mentre numerose autostrade (A4, A6, A86 oltre al *Périphérique*) sono a ridosso del territorio comunale, attraversato anche dal fascio di binari che conducono alla Gare di Austerlitz. Un tempo territorio industriale e operaio oggi è interessato da progetti di sviluppo che intrecciano economia, ricerca scientifica e riqualificazione urbana attraverso l'istituzione di associazioni come *Campus urbain d'Ivry*, il cui compito è quello di favorire azioni e processi di sviluppo coerenti con le strategie dell'economia della conoscenza.

I territori attorno a Parigi si sono storicamente contraddistinti per il loro carattere servente. Prima della rivoluzione industriale si trattava prevalentemente di fornire materie prime alimentari agli abitanti delle città, in particolare prodotti agricoli, orticoli, riserve di legno per l'edilizia e il riscaldamento, ecc. I villaggi rurali fuori delle fortificazioni daziarie settecentesche dei *Fermiers généraux* fornivano svariate tonnellate di prodotti alimentari alla capitale. Émile Zola inizia il suo racconto del *Ventre di Parigi* (les Halles) descrivendo il birocciaio di Nanterre che all'alba, si dirige con il carro carico di prodotti della terra verso i grandi mercati del centro di Parigi e carica Florent, il protagonista ritornato in città dopo l'evasione dalla Caienna. Oggi Nanterre serve la capitale ospitando una delle più importanti sedi universitarie uscite dalla città ma che conserva il nome di Parigi (Paris-Nanterre) mentre il suo territorio è attraversato da autostrade e linee di metropolitana e ferroviarie che convergono nel centro della capitale. L'urbanizzazione dei territori attorno alla capitale ha ovviamente rafforzato il carattere di questi come luoghi "al servizio", generando anche dei processi identitari che oggi connotano, anche socialmente, le

diverse parti della *banlieue*. Così fin dall'inizio dell'Ottocento, industrie e manifatture, attrezzature ingombranti, quartieri residenziali operai, costruiti nel secolo precedente, nelle fasce perimetrali vuote, interne alle mura, iniziano ad essere decentralizzate al di fuori delle mura, per evitare alla città l'esposizione ai fumi, ai cattivi odori, ai rumori. Si avvia in questo modo un processo che non è ancora terminato seppure sono cambiate le modalità di governo dei processi di trasformazione dell'area metropolitana.

Gli abitanti del territorio di Ivry-sur-Seine in due secoli sono passati da poco più di mille abitanti ai circa sessantamila attuali. Tale processo ha determinato una compressione e un consumo di suolo che di fatto ha creato una struttura urbana composta di frammenti di tessuti e isole di attività affiancate, non dialoganti e sovente difficilmente accessibili. Ma Ivry partecipa a pieno titolo al processo di metropolizzazione della capitale, oltre ad ospitare importanti attrezzature è contigua ad una delle più grandi operazioni di riqualificazione urbana della città: Paris Rive Gauche, dalla quale è separata solamente dal Boulevard Périphérique. L'altra grande struttura di riferimento del territorio è la Senna nella quale confluisce la Marne. La confluenza tra i due corsi d'acqua costituisce uno dei punti rilevanti della geografia del territorio che ha contribuito al rafforzamento delle attività portuali di Ivry. La conformazione pre-industriale del territorio vedeva la presenza di due terrazze: una bassa con prati e coltivazioni di legumi e una medio-alta coltivata prevalentemente a cereali. I pendii posti tra le due terrazze erano coperti di vigneti. Questa conformazione verrà definitivamente modificata con l'insediamento delle attività indu-

striali. Il processo d'industrializzazione inizierà nei primi decenni dell'Ottocento e, verso la fine del secolo, interesserà anche i terreni lungo la Senna.

Fin dal XVII secolo, il territorio di Ivry era anche un luogo di villeggiatura, prima per l'aristocrazia parigina e in seguito per la borghesia emergente. Del resto la sua posizione era favorevole. Posto alle porte della città, presentava un paesaggio agrario lievemente collinare ed era attraversato dal fiume, era infine ben accessibile, come si può constatare dalla Carta di Cassini del 1750. Amministrativamente oggi appartiene al dipartimento della Val-de-Marne ed è integrato nella corona di comuni esterni confinanti con Parigi. Uno degli aspetti più critici dell'attuale assetto urbano è ravvisabile nella cesura generata dalla presenza dell'ampio sedime ferroviario citato, generato dalla vicina stazione parigina di Austerlitz, che separa il comune in due parti. Si tratta di un territorio comunale pressoché interamente urbanizzato dove gli unici "vuoti" li ritroviamo nell'area del forte militare, sopravvissuto all'abbattimento delle mura di Thiers e ancora di proprietà militare, e nel grande cimitero urbano mentre una serie di altri piccoli giardini sono dislocati in differenti settori della città. Il comune non possiede un vero e proprio centro e il suo assetto urbano è caratterizzato da tre fasce parallele al fiume con le attività industriali e portuali collocate nella fascia più vicina ad esso. Attorno all'area ferroviaria sono localizzate le principali attrezzature e un tessuto abitativo misto mentre più in alto, tra la *Porte de Choisy* e il forte rimasto, troviamo una prevalenza di tessuti residenziali costruiti anche nella parte alta, collinare, del territorio comunale. Ritorando ai due grandi vuoti indicati precedentemente, il grande cimitero si caratterizza oltre che per la sua specifica funzione, anche per la rilevantisima presenza di alberi che

lo rendono di fatto una sorta di parco. Si tratta di una superficie di circa 30 ettari, posta in un ambito densamente edificato. Più a sud troviamo il forte sopravvissuto alla demolizione delle mura di Thiers che con altri quindici fortificazioni simili presidiava esternamente la cinta fortificata. Oggi esso ospita un centro di documentazione e comunicazione del Ministero della Difesa mentre l'antico fossato esterno è stato occupato da orti sociali, non aperti al pubblico. Possiamo infine segnalare tra il potenziale patrimonio di spazi pubblici del comune anche le corti e i giardini dell'Ospedale Charles-Foix. Questi luoghi singolari costituiscono delle aree importanti dentro il fitto tessuto urbano di Ivry che, nonostante la loro specifica funzione, potrebbero divenire le polarità di una rete di spazi aperti in grado di connettere anche i numerosi piccoli giardini e gli spazi aperti residuali presenti. Il paesaggio urbano di Ivry, come del resto quello di gran parte della *banlieue*, si presenta come una sequenza di tessuti interrotti e di spazi frammentati. Vi si trovano tracce dei primi quartieri *pavillonnaires* tipici dell'inizio del Novecento, a fianco nel secondo dopoguerra sono cresciute le torri e le *barres* tipiche dei *grandes ensembles*, mentre in alcuni incroci o *rond-point* si ritrovano ancora edifici dalla foggia haussmanniana. Numerose porzioni del tessuto urbano sono state modificate nel corso del secolo scorso dall'installazione apparentemente casuale di attività produttive e terziarie. Questa eterogeneità ha rappresentato un contesto interessante per la definizione delle strategie progettuali presentate in questa parte del libro e orientate alla ricucitura e alla rigenerazione dell'intero contesto urbano e paesaggistico comunale. Il comune di Ivry-sur-Seine è oggi coinvolto in numerose operazioni urbanistiche che riguardano certamente alcune parti nodali del suo territorio, come nel caso

dell'operazione *Ivry Confluence*, ma che investono anche riflessioni e scelte sul ruolo di Ivry dentro grandi progetti di territorio quali sono le operazioni *Seine-Amont* e *Orly-Rungis*. *Ivry Confluence* è un'operazione che ripropone le modalità tipiche dell'urbanistica per progetti urbani che da decenni caratterizzano la Francia. L'operazione è concepita e gestita da SADEV 94, una società di economia mista la cui missione è di dare concretezza ai progetti di interesse generale che le amministrazioni locali intendono perseguire. La società è particolarmente attiva nella Val-de-Marne. In questo caso, SADEV 94 è stata scelta dal Comune di Ivry-sur-Seine con lo scopo di riorganizzare i 145 ettari di territorio comunali posti al bordo della Senna. Si tratta di circa 1/5 del territorio comunale per il quale cinque gruppi di progettazione, coordinati dall'architetto-urbanista Bruno Fortier, hanno elaborato tra il 2009 e il 2010 uno *schema d'aménagement*.

L'operazione *Ivry Confluence* presenta le caratteristiche ricorrenti delle grandi operazioni di riqualificazione avviate nella regione parigina. Si tratta di riscattare un territorio urbano con evidenti processi di degrado e di dismissione ma che per la sua collocazione può svolgere, se riqualificato, un ruolo importante nella riorganizzazione dell'area metropolitana, rafforzando il ruolo del comune nel quale essa è collocata. Anche la ricetta funzionale è in sintonia con i dibattiti che hanno animato in questi ultimi decenni il dibattito urbanistico francese; l'obiettivo è di riqualificare l'area attraverso la ricerca di quella *mixité* tra attività residenziali, terziarie-direzionali e produttive ricercata in tutte le operazioni di questo tipo. Nel caso di questo progetto urbano nuove attrezzature pubbliche, e in particolare universitarie, dovranno, insieme ai servizi locali, al potenziamento del commercio di prossimità, alla previsione di nuovi giardini e spazi pubblici,

costruire quel contesto di complessità e varietà urbana nel quale prevedere la costruzione di un nuovo tessuto residenziale che coprirà circa il 40% della superficie dell'area di intervento. Il *Master plan* elaborato con il coordinamento di Fortier, oltre a rafforzare e migliorare le condizioni di accessibilità sia privata che pubblica, individua come fattori strutturanti la nuova morfologia del quartiere la creazione di un grande parco e di una *promenade* sul bordo della Senna. Il punto di partenza dell'operazione affonda le sue radici nel forte processo di deindustrializzazione che, a partire dagli Settanta del secolo scorso, ha accumulato tutti i comuni della *Vallée de la Seine*. Tali dinamiche hanno generato la formazione di aree dismesse, importanti per dimensione e localizzazione, che insieme ai tessuti urbani tradizionali e alle numerose vestigia del passato industriale hanno costituito la base per l'avvio di questo importante progetto urbano.

Il primo gennaio 2016 è stata istituita una nuova entità territoriale che racchiude l'intera agglomerazione parigina, composta di 131 comuni. Stiamo parlando della metropoli del *Grand Paris (MGP)*. Tale territorio è stato articolato amministrativamente in 12 nuovi raggruppamenti intercomunali denominati *Établissement Public Territorial (EPT)* tra cui annoveriamo anche l'EPT-T12 denominato *Grand-Orly-Seine Bièvre* al quale appartiene anche il nostro comune. In questo territorio risiedono 670.000 abitanti distribuiti in 24 comuni; si estende da Ivry-sur-Seine fino al comune di Viry-Chatillon e, dopo Parigi, è il più popolato dell'area metropolitana. I principi che hanno guidato questo ridisegno territoriale e amministrativo allo stesso tempo hanno riguardato innanzitutto la volontà di contrastare le differenze e le ineguaglianze nella distribuzione degli abitanti, delle risorse e delle opportunità attraverso politiche di cooperazione incentrate

su progetti di sviluppo equilibrato dell'agglomerazione metropolitana. L'EPT-T12 rimpiazza la precedente *Communauté d'agglomération* denominata *Seine-Amont*, mentre i documenti politici e i dibattiti istituzionali recenti hanno rimarcato con forza la tradizione cooperativa, solidale e progressista di questo territorio incentrato sull'idea di *coopératives de villes*.

Per quanto riguarda la gestione delle politiche urbane il rapporto tra la MGP e l'EPT è regolato da una suddivisione delle competenze. Quelle obbligatorie per la MGP riguardano le politiche dell'abitazione; la protezione e valorizzazione dell'ambiente; la pianificazione dello spazio metropolitano e lo sviluppo e la pianificazione economica, sociale e culturale. Dal canto loro le EPT intervengono su un vasto campo di pianificazione operativa che riguarda la rigenerazione urbana e la costituzione delle riserve fondiarie; un altro aspetto importante riguarda le zone di attività per lo sviluppo economico e il miglioramento del parco immobiliare esistente e dell'insalubrità urbana e residenziale. Sul fronte dell'azione urbanistica le EPT dovranno gestire i piani urbanistici e le politiche urbane locali mentre ampie appaiono le competenze in materia ambientale per quanto riguarda la gestione idrica, il problema dei rifiuti, l'energia e il *Plan-Climat* e infine la progettazione e gestione delle attrezzature urbane culturali e sportive di scala territoriale. L'EPT-T12 rappresenta il primo bacino di impiego della metropoli, sempre dopo Parigi. Al suo interno troviamo alcune delle più importanti polarità metropolitane, tra cui i mercati generali di Rungis con la vicina *Cité de la gastronomie*, e l'aeroporto di Orly, oltre a questo ritroviamo anche il polo scientifico della Bièvre, e numerosi poli logistici e produttivi. Una rilevanza

particolare stanno assumendo anche i progetti infrastrutturali riguardanti il prolungamento della linea 10 della metropolitana esistente e in particolare la previsione di sei stazioni del nuovo *Grand Paris Express*. Questa sintetica descrizione dell'EPT-T12 evidenzia il carattere policentrico e produttivo del suo territorio al cui interno il comune di Ivry-sur-Seine gioca un ruolo importante in quanto soglia in grado di mettere fisicamente in relazione Parigi e il territorio Grand-Orly-Seine Bièvre.



Un progetto di riuso delle stazioni inattive della metropolitana

Chiudiamo questa premessa all'allegato progettuale di questa pubblicazione presentando il secondo caso studiato e approfondito in una proposta di "progetto urbano" che ha interessato diverse parti dell'area centrale parigina ed in particolare del suo sottosuolo.

Questo costituisce una sorta di città sotterranea che fin dai tempi di Haussmann e poi con la costruzione della metropolitana, ha iniziato a svolgere il proprio ruolo di fattore propulsore della vita quotidiana che si svolge al disopra (Barles, Jardel 2005; Blain, Castex, Lefebvre 2005).

Parigi è una delle città occidentali più dense e possiede uno dei sottosuoli più frequentati. Si tratta di luoghi e spazi multifunzionali che compongono la rete di una delle metropolitane più estese al mondo. Ovviamente nel sottosuolo troviamo le reti dei servizi tecnologici oltre a cave, catacombe, vecchi rifugi per contrabbandieri e partigiani, cripte medioevali e altri luoghi che ci raccontano la storia culturale e minerale della città.

La fenomenologia sociale della metropolitana parigina ha sollecitato racconti, descrizioni, letture antropologiche (Lamming 2011; Lautié 1991). Marc Augé, in un suo interessante testo, ne parla in termini di memoria, solitudine e cor-

rispondenze, associando lettura e cartografia della mobilità e appartenenze culturali che si intrecciano nel métro della metropoli francese (Augé 2017).

Noi, percorrendo la città nel sottosuolo, ci rendiamo conto da un lato della vasta ramificazione delle sue linee e dall'altro dell'uso quotidiano che di essa viene fatto dai suoi cittadini; molte stazioni non sono solamente dei punti nei quali si accede al treno ma spesso costituiscono dei luoghi urbani dove si bivacca, ci si incontra, si pratica il commercio, si ascolta musica e si balla come, ad esempio, i ballerini di tango che spesso si danno appuntamento negli spazi meno frequentati della metropolitana.

Percorrendo questi luoghi non si ha la percezione che esiste un patrimonio di luoghi inattivi che costituisce una potenziale risorsa di spazi utilizzabili in una città per molti mesi fredda e umida. Si tratta di stazioni costruite ma mai utilizzate o dismesse, spesso localizzate in zone importanti della città che possono essere utilmente trasformate in luoghi per attività culturali, lavoro creativo, tempo libero, operando in questo modo una ricucitura tra i due livelli del suolo e del sottosuolo. In realtà queste stazioni inattive sono attivissime perché in alcune vi passa il treno, anche se non si ferma, altre ospitano i sottoservizi tecnici o svolgono funzioni di deposito e dunque qualunque ipotesi di riuso di questi spazi deve prendere atto di questa realtà. Le stazioni inattive sono 16 e sono diventate tali in un arco temporale che va dal 1931 al 1991.

La tesi ha approfondito tre siti particolarmente importanti per caratteristiche e localizzazione, come vedremo nell'allegato progettuale, con l'obiettivo di restituire alla città un patrimonio che le appartiene.

L'obiettivo principale come vedremo è stato quello di consolidare una rete di spazi che dal sottosuolo si diramano tra i boulevards cittadini, offrendo alla città una serie di attività complementari al già ricco sistema degli spazi pubblici.



Parte terza

Presentazione delle tesi di laurea

Parivry

Di Clelia Bartolomei*, Martina Grilli†, Verdiana Spicciarelli‡

Lo studio del comune di Ivry-sur-Seine si inserisce nella complessità fisica del mosaico urbano, costituito da numerosi comuni attorno a Parigi. Ivry fa parte di questo tessuto, si trova in prossimità del confine comunale parigino, precisamente con il XIII arrondissement e ne costituisce la prima corona insieme ad altre "piccole città". La continuità del tessuto urbano tra *intramuros* ed *extramuros* si imbatte con la frammentazione amministrativa, ponendo alcuni limiti alla realizzazione di una Parigi metropolitana. Ivry allo stesso modo si presenta come una potenziale cerniera, data la vicinanza con la capitale, su questo territorio comunale si ritrovano gli elementi, principi-guida nello svolgimento della tesi: *Boulevard Périphérique* taglia trasversalmente sul confine il XIII arrondissement e Ivry, creando una importante cesura; da quel tracciato rientrando di pochi metri all'interno di Parigi vi si ritrova la *Petite Ceinture*, che parzialmente sopperisce

* Tesi completa e tavole ad alta definizione consultabili alla pagina: <https://issuu.com/cleliabartolomei/docs/prova>

† Tesi completa e tavole ad alta definizione consultabili alla pagina: https://issuu.com/martinagrilli/docs/parivry._proposte_per_la_riqualific

‡ Tesi completa e tavole ad alta definizione consultabili alla pagina: <https://issuu.com/verdianaspicc/docs/bookweb>

alla connessione trasversale; i *fasci ferroviari* entrano all'interno del territorio comunale, creando un ampio asse e uno spazio vuoto inaccessibile, che taglia longitudinalmente il tessuto nell'interezza di Ivry e infine si ritrova l'elemento della *Senna* che percorre Ivry nella parte orientale del comune. Lo stato di fatto di questo comune porta infatti a studiare e a rigenerare il tessuto, seguendo tre tematiche che sono state ritenute fondamentali nella realizzazione e nel raggiungimento di lettura di Ivry in chiave metropolitana. L'attenzione si pone dunque su *Trama Verde*, *Nuovo Sistema di Trasporto* e *Polarità*. All'interno di questi tre principi si sviluppano strategie e azioni/proposte, che rimangono prettamente strategiche, considerando l'attenzione dello studio sull'intero territorio comunale.

11.1 Il tessuto “connettivo” a Ivry sur Seine

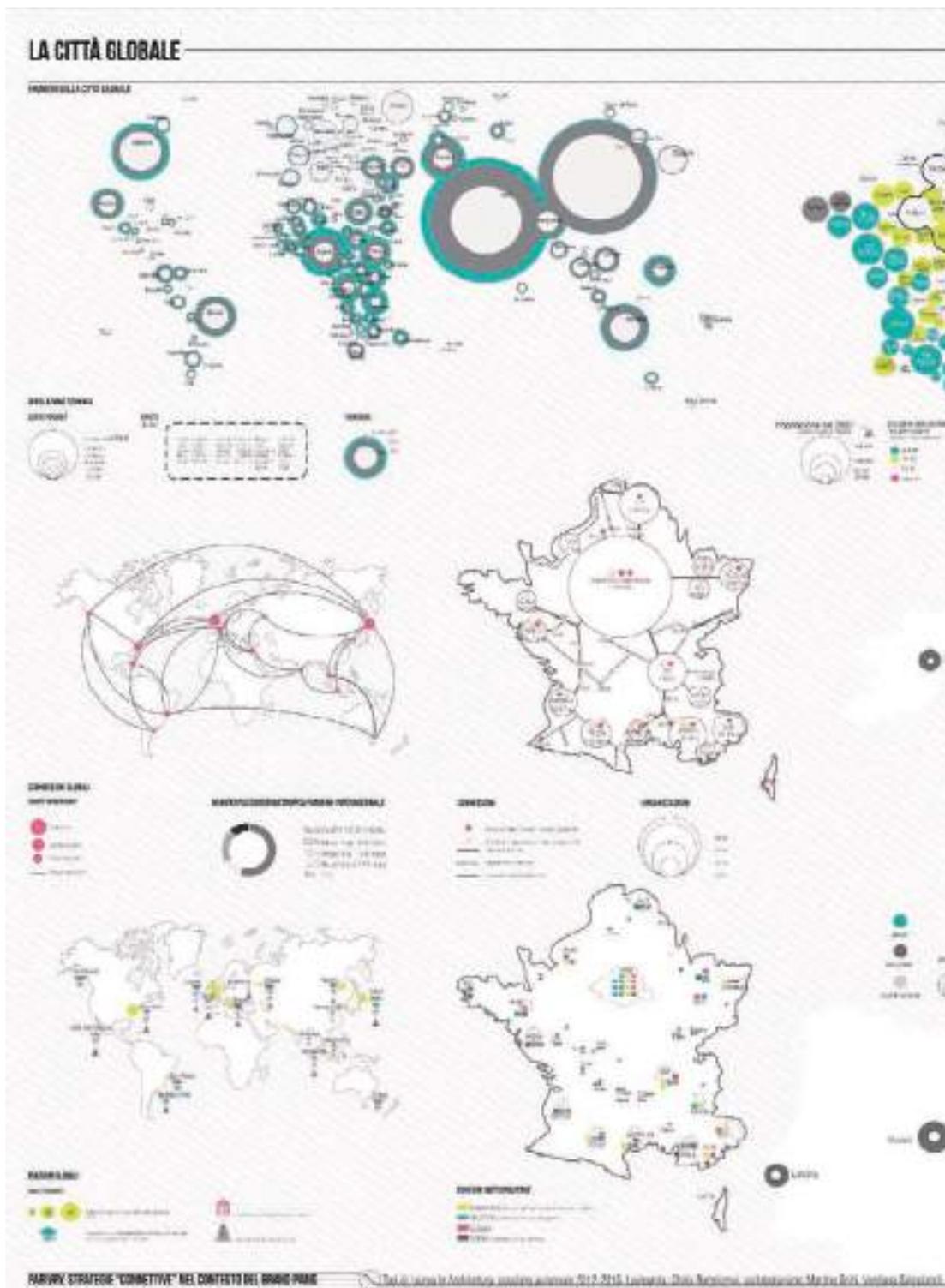
Di Clelia Bartolomei

L'analisi e la riflessione sulle problematiche portano ad individuare sul tessuto oggetto di studio, delle fasce, o meglio *lembi strategici* che si formano a supporto teorico in una prima fase progettuale. All'interno delle fasce contrassegnate si cerca di risolvere le criticità individuate, proponendo di sviluppare scenari possibili di progetto. La lettura longitudinale (nord-sud) e l'individuazione teorica dei “lembi” cercano di raccogliere all'interno di ogni ambito differenti destinazioni d'uso, spazi verdi e connessioni che vanno poi a essere potenziate e/o inserite.

L'idea di progetto si concentra sulla volontà di realizzare a livello strategico minimi interventi, volti a “risanare” puntualmente precisi nodi. Lo svolgimento delle azioni porta a definire una serie di risoluzioni progettuali che vanno a

creare un abaco di proposte, che può essere considerato l'incipit di un ragionamento futuro. I nodi, oggetto di studio, sono stati scelti poiché rappresentano attualmente i quattro passaggi principali per Ivry-sur-Seine da Parigi e viceversa, potendo così riflettere sulle modalità di attraversamento del Boulevard Périphérique.

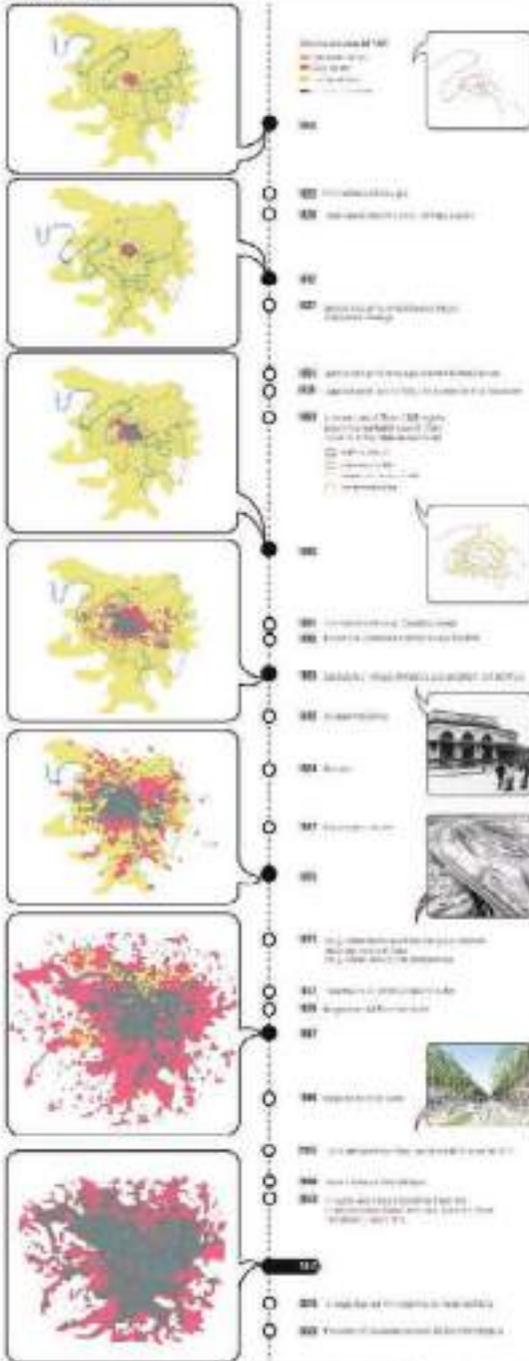
L'attenzione sulla riflessione progettuale si concentra sul "nodo 02". L'intervento progettuale si concentra nella riorganizzazione del tessuto e nell'inserimento di nuove funzioni: vengono infatti previsti nuove postazioni VELIB, la creazione di spazi dedicati al verde pubblico, cittadino, residenze temporanee per sportivi e universitari con spazi polivalenti, il tracciato ciclabile, l'inserimento consistente di alberature.





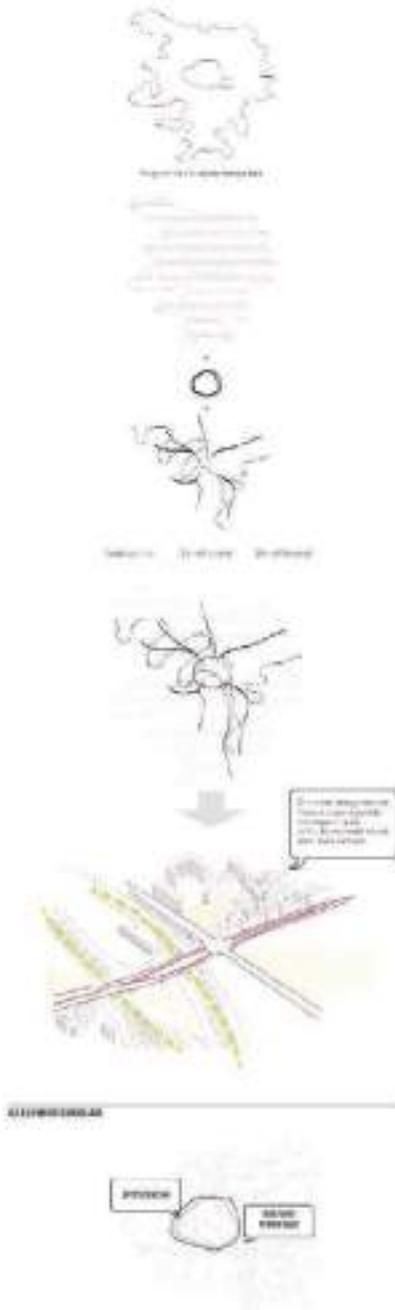
LO SVILUPPO DI UNA PARIGI METROPOLITANA

GEOPOLITICAZIONE



IL TERRITORIO, I SUOI ELEMENTI: CIRCOLARI

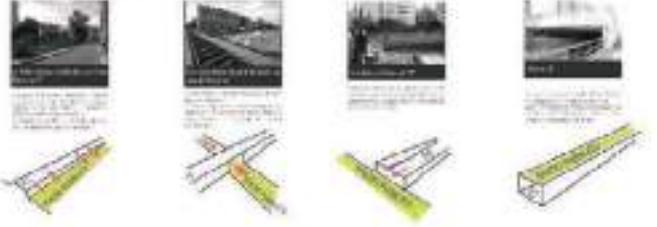
GLI ELEMENTI DEL TERRITORIO IN UN'IDEAZIONE



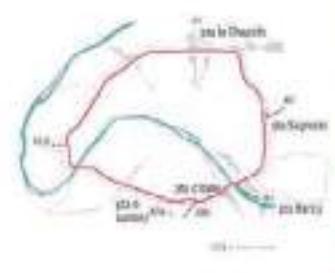
INTELLIGENZA



PROGETTO DI UN'ARTEZIA



ESCLUSIVO MONOCENTRO



INTELLIGENZA

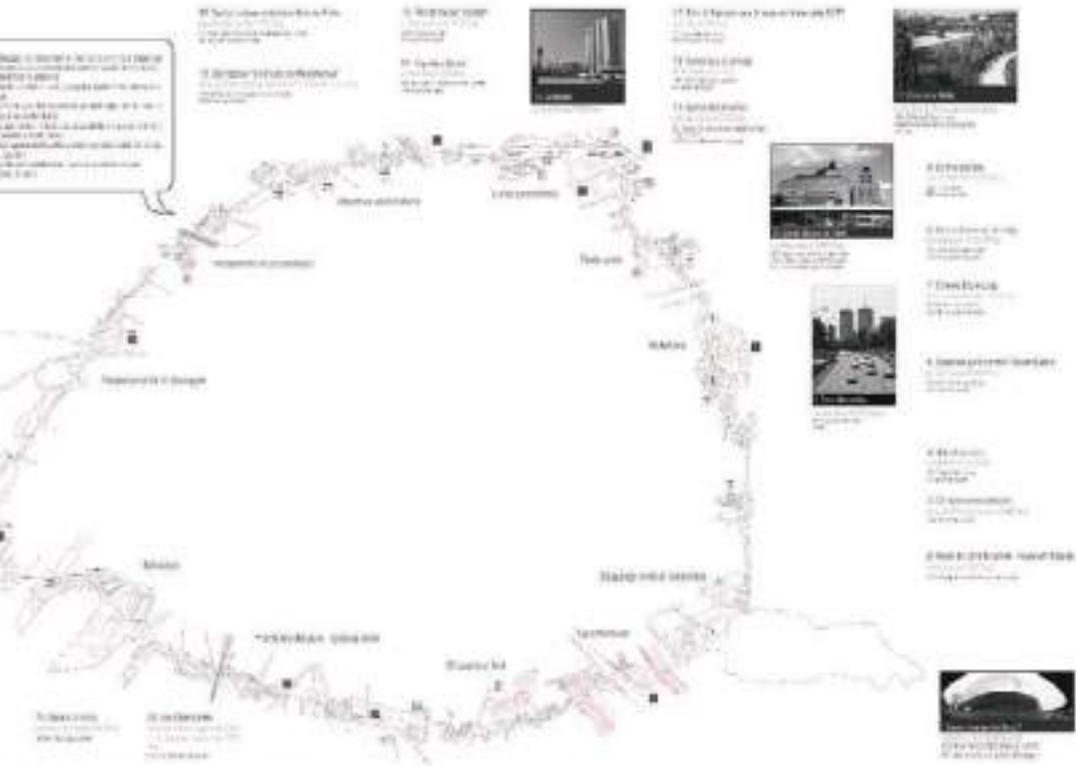
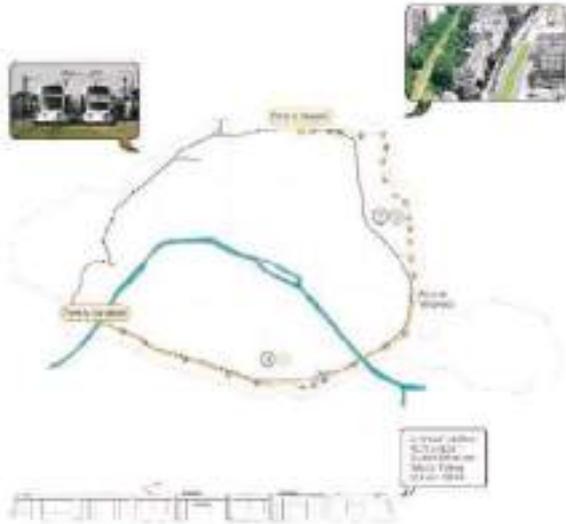
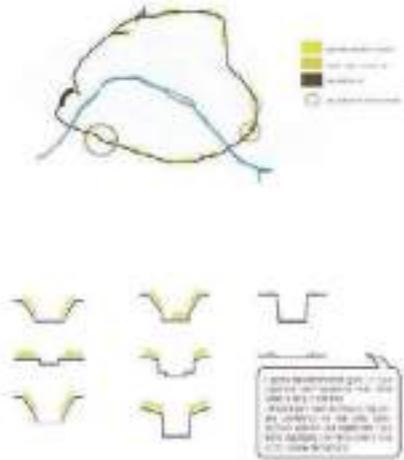


INTELLIGENZA



LIVABILITY

PERFORMANCE SUMMARY



IL TERRITORIO, I SUOI ELEMENTI: TRASVERSALI

GLI ELEMENTI DEL TERRITORIO PAIS.

MOVIMENTO E LINEE DI MOVIMENTO TERRITORIO



STRUTTURE FUNZIONALI E LORO CONNESSIONE



LUOGHI DI MOVIMENTO E INCONTRO



NATURA E QUALITÀ AMBIENTALE



INCONTRO

È un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.



INCONTRO

È un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.



INCONTRO

È un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.



INCONTRO

È un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.



INCONTRO

È un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.



INCONTRO

È un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

GLI ELEMENTI ORGANICI DEL TERRITORIO



IL PAIS

MOVIMENTO E LINEE DI MOVIMENTO

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

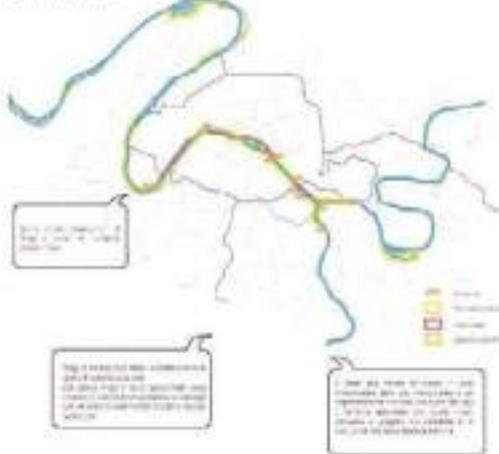
Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

Il movimento è un elemento che si trova in un luogo dove si incontrano persone e attività.

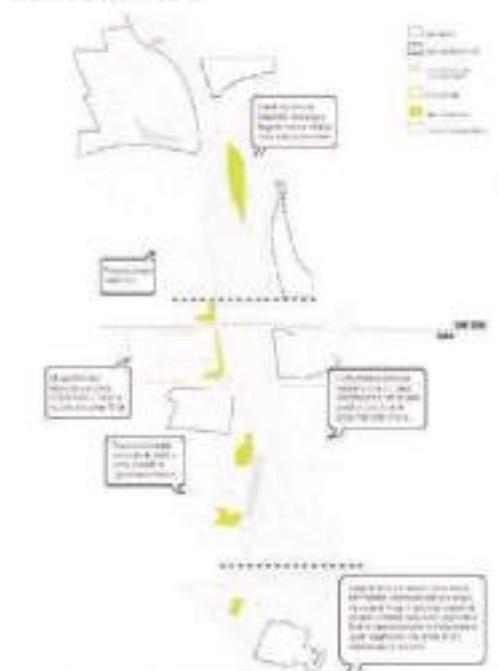
IL TERRITORIO PAIS

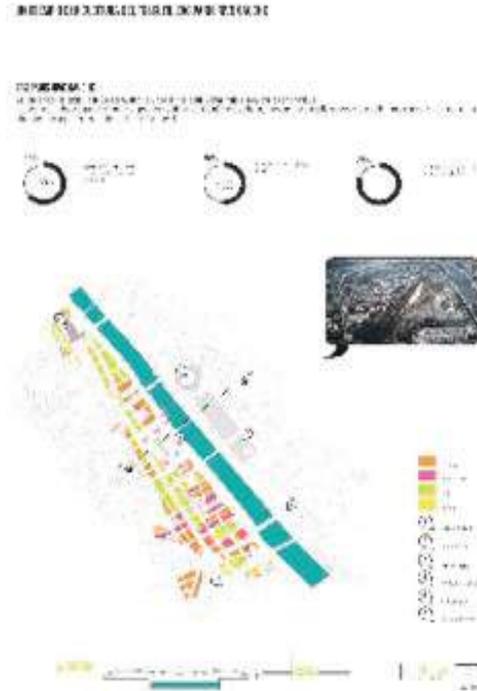
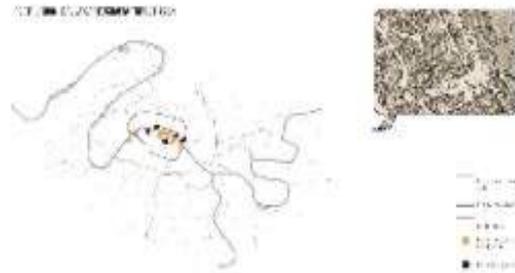
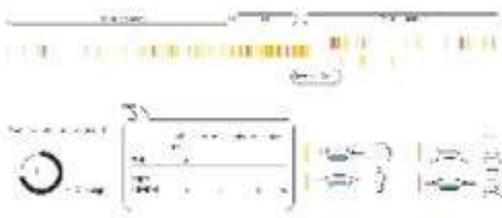
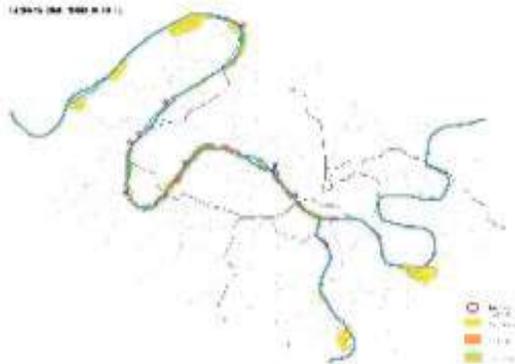
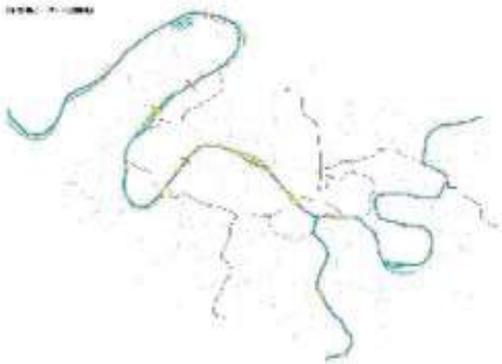


IL TERRITORIO PAIS



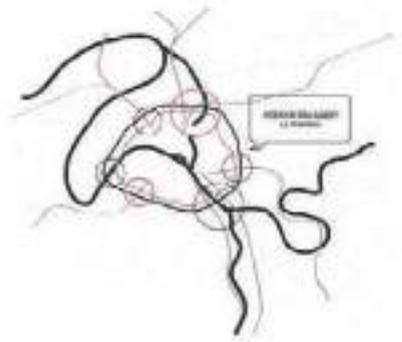
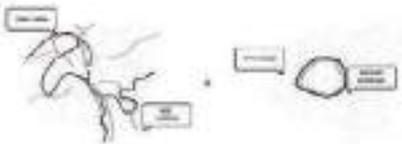
IL TERRITORIO PAIS



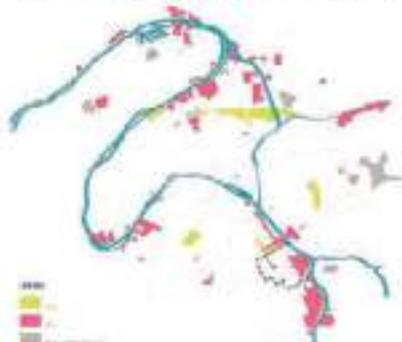


"CAROTAGGI" NEL TESSUTO PARIGINO: INTERAZIONE TRA GLI ELEMENTI

ESISTENZA DEL TESSUTO IN TENDENZA



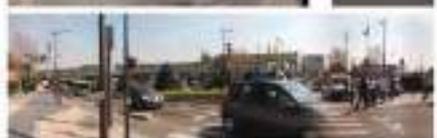
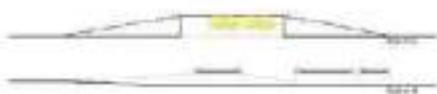
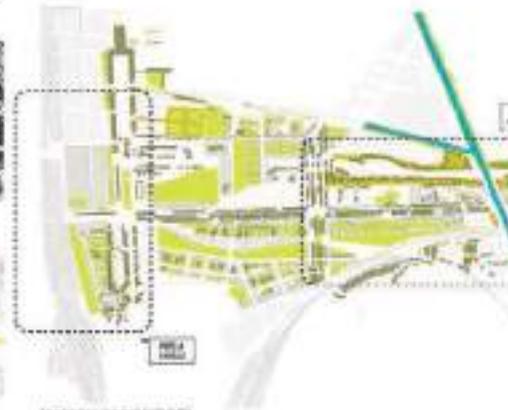
ESISTENZA DEL TESSUTO IN TENDENZA

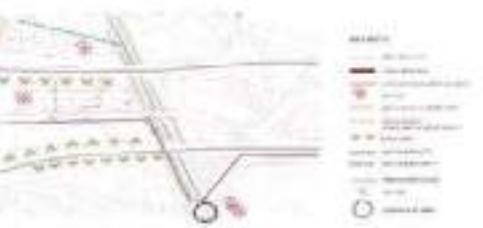


ESISTENZA DEL TESSUTO IN TENDENZA



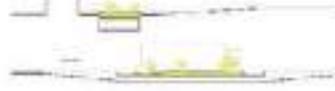
Il tessuto urbano esistente è caratterizzato da una struttura irregolare e frammentata, con un alto grado di permeabilità e una forte interazione tra gli elementi. L'obiettivo è di analizzare e comprendere questa struttura per poterla integrare e migliorare.





PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UN QUARTIER D'HABITAT COLLECTIF

Le projet d'aménagement de ce quartier d'habitat collectif est le résultat d'un processus de concertation avec les habitants du quartier. Ce processus a permis de définir les besoins et les attentes des habitants et de les intégrer dans le projet d'aménagement. Le projet est basé sur les principes de mixité sociale, de mixité de fonctions et de mixité de typologies d'habitat.

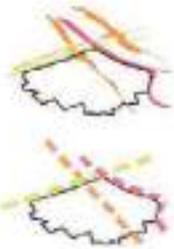


IVRY-SUR-SEINE: ANALISI DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO

PRINCIPI DI UNA STRATEGIA

AREE DI INTERESSE

Identificare i punti di forza del territorio e le opportunità di sviluppo. Individuare le aree di interesse e le zone di sviluppo.



PRINCIPI DI UNA STRATEGIA

Identificare i punti di forza del territorio e le opportunità di sviluppo. Individuare le aree di interesse e le zone di sviluppo.

AREE DI INTERESSE

Identificare i punti di forza del territorio e le opportunità di sviluppo. Individuare le aree di interesse e le zone di sviluppo.

INTEGRAZIONE DEL TERRITORIO

Integrare il territorio nel contesto urbano e regionale. Individuare le aree di interesse e le zone di sviluppo.

INTEGRAZIONE DEL TERRITORIO

Integrare il territorio nel contesto urbano e regionale. Individuare le aree di interesse e le zone di sviluppo.

ANALISI DEL CONTESTO



IMPATTO URBANO



EVOLUZIONE DEL TERRITORIO: LA TRASFORMAZIONE DEL PAESAGGIO



IVRY STRATEGIA "CONNETTIVA" NEL CONTESTO DEL BRNO PIANO

Fonte: Università di Architettura, novembre 2012-2013. Immagini: Google Earth, Google Maps, Google Street View, Google Earth Pro, Google Earth Pro, Google Earth Pro.



PROFESSIONALISM

PROFESSIONALISM
 PROFESSIONALISM

PROFESSIONALISM
 PROFESSIONALISM



SOCIAL

SOCIAL
 SOCIAL

SOCIAL
 SOCIAL



RESIDENTIAL

RESIDENTIAL
 RESIDENTIAL

RESIDENTIAL
 RESIDENTIAL



TECHNICAL

TECHNICAL
 TECHNICAL

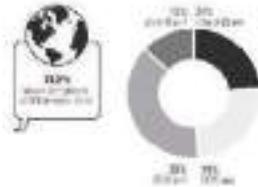
TECHNICAL
 TECHNICAL



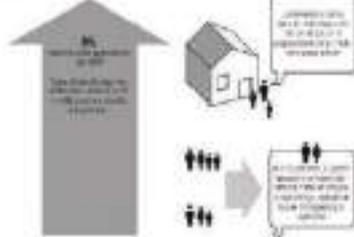
IVRY-SUR-SEINE: QUADRO CONOSCITIVO, SCENARI FUTURI

LA SITUAZIONE ATTUALE (2011)

EVOLUZIONE DEL RENDIMENTO ENERGETICO



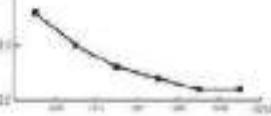
INTELLIGENZA



INDICE DI CARBONIO DEL 2011

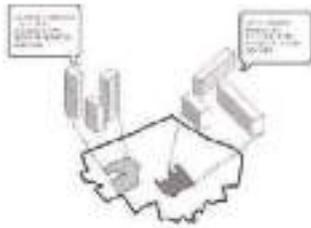


NUMERO DI ABBONAMENTI AL 2011



PROFILAZIONE LE ZONE URBANE ESISTENTI

IL TERRITORIO ESISTENTE

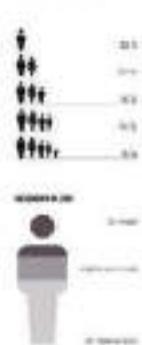


Il territorio esistente è caratterizzato da una forte eterogeneità e da una grande varietà di usi e di volumi. Le zone sono distribuite in modo disomogeneo sul territorio, con una forte concentrazione nelle zone centrali e periferiche. Le zone sono caratterizzate da una grande varietà di volumi e di usi, con una forte eterogeneità e da una grande varietà di usi e di volumi.

ACQUEDOTTI



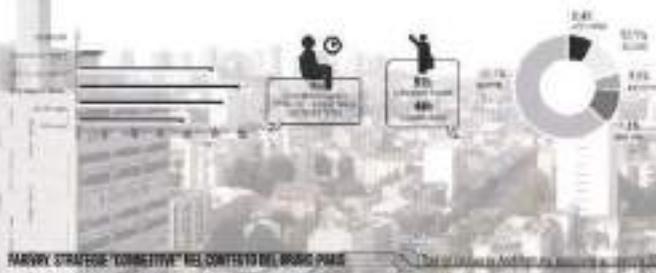
NUCLEI URBANI



PROFILAZIONE LE ZONE URBANE ESISTENTI

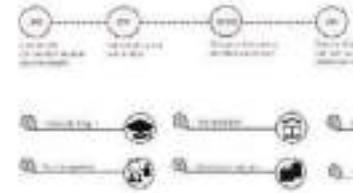


SARACINESCO



IVRY: STRATEGIE "CONNECTIVE" RELAZIONATE NEL BRANCO PMS

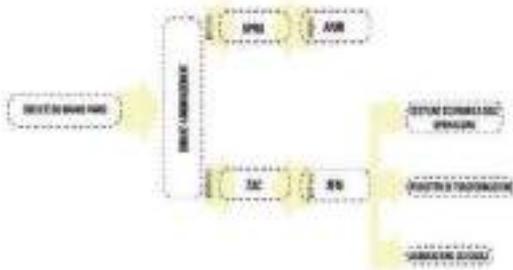
LA TRASFORMAZIONE DEL PAESAGGIO



Il territorio esistente è caratterizzato da una forte eterogeneità e da una grande varietà di usi e di volumi. Le zone sono distribuite in modo disomogeneo sul territorio, con una forte concentrazione nelle zone centrali e periferiche. Le zone sono caratterizzate da una grande varietà di volumi e di usi, con una forte eterogeneità e da una grande varietà di usi e di volumi.

SUMMARY PLAN

PLAN OF THE AREA



01
 The new development is located in the heart of the city, in a strategic position, close to the main roads and the railway station. It is a key area for the city's future growth and development.

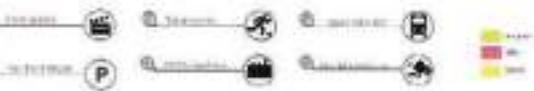
02
 The new development is a key area for the city's future growth and development. It is a key area for the city's future growth and development.

NEW DEVELOPMENT

NEW COMMERCIAL ZONE

NEW RESIDENTIAL ZONE

NEW RESIDENTIAL ZONE



NEW DEVELOPMENT

NEW COMMERCIAL ZONE

NEW RESIDENTIAL ZONE

NEW RESIDENTIAL ZONE



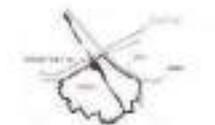
MASTERPLAN GENERALE

INTELLI / INIZIATIVE / INNOVATIVE ZONE



INTELLI

Le aree intelligenti sono quelle che, grazie alla loro posizione strategica e alla presenza di infrastrutture e servizi, sono in grado di attrarre investimenti e favorire lo sviluppo economico e sociale del territorio.



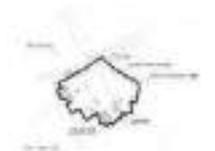
INNOVATIVE ZONE

Le aree innovative sono quelle che, grazie alla loro posizione strategica e alla presenza di infrastrutture e servizi, sono in grado di attrarre investimenti e favorire lo sviluppo economico e sociale del territorio.



INNOVATIVE ZONE

Le aree innovative sono quelle che, grazie alla loro posizione strategica e alla presenza di infrastrutture e servizi, sono in grado di attrarre investimenti e favorire lo sviluppo economico e sociale del territorio.



INNOVATIVE ZONE

Le aree innovative sono quelle che, grazie alla loro posizione strategica e alla presenza di infrastrutture e servizi, sono in grado di attrarre investimenti e favorire lo sviluppo economico e sociale del territorio.





FRANCA LEONE	INTENDE	ESSE
	Area verde pubblica	1. Area verde pubblica 2. Area verde pubblica 3. Area verde pubblica
	Area verde pubblica (verde)	1. Area verde pubblica (verde) 2. Area verde pubblica (verde) 3. Area verde pubblica (verde)
	Area verde pubblica (verde)	1. Area verde pubblica (verde) 2. Area verde pubblica (verde) 3. Area verde pubblica (verde)

ALTRA SOSTA DI TRASPORTO	INTENDE	ESSE
	Area verde pubblica (verde)	1. Area verde pubblica (verde) 2. Area verde pubblica (verde) 3. Area verde pubblica (verde)
	Area verde pubblica (verde)	1. Area verde pubblica (verde) 2. Area verde pubblica (verde) 3. Area verde pubblica (verde)
	Area verde pubblica (verde)	1. Area verde pubblica (verde) 2. Area verde pubblica (verde) 3. Area verde pubblica (verde)

ALTRA	INTENDE	ESSE
	Area verde pubblica (verde)	1. Area verde pubblica (verde) 2. Area verde pubblica (verde) 3. Area verde pubblica (verde)
	Area verde pubblica (verde)	1. Area verde pubblica (verde) 2. Area verde pubblica (verde) 3. Area verde pubblica (verde)

- Area verde pubblica
- Area verde pubblica (verde)



IL BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE E IVRY SUR SEINE

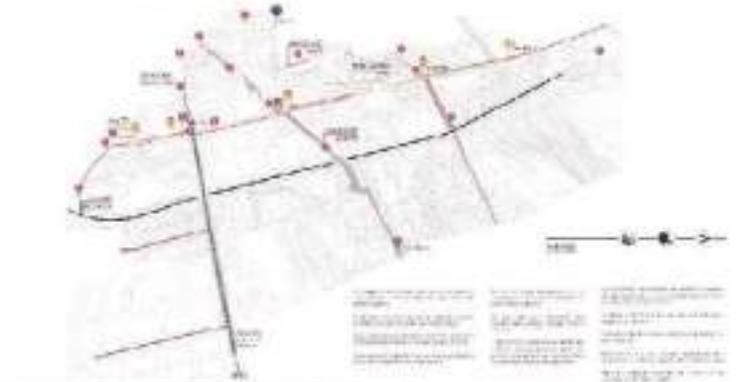
ANALISI DEL TERRITORIO



DELIMITAZIONE DELL'AREA DI STUDIO



ANALISI SPAZIALE



ANALYSIS OF THE SITE / 11.1

Site location map showing the project area within the city of Parivry. The map highlights the project boundary in red and shows its proximity to major roads and the city center.



11.2

11.2.1

11.2.2

11.2.3

11.2.4

11.2.5

11.2.6

11.2.7

11.2.8

11.2.9

11.2.10

11.2.11

11.2.12

11.2.13

11.2.14

11.2.15

11.2.16

11.2.17

11.2.18

11.2.19

11.2.20

11.2.21

11.2.22

11.2.23

11.2.24

11.2.25

11.2.26

11.2.27

11.2.28

11.2.29

11.2.30

11.2.31

11.2.32

11.2.33

11.2.34

11.2.35

11.2.36

11.2.37

11.2.38

11.2.39

11.2.40

11.2.41

11.2.42

11.2.43

11.2.44

11.2.45

11.2.46

11.2.47

11.2.48

11.2.49

11.2.50

11.2.51

11.2.52

11.2.53

11.2.54

11.2.55

11.2.56

11.2.57

11.2.58

11.2.59

11.2.60

11.2.61

11.2.62

11.2.63

11.2.64

11.2.65

11.2.66

11.2.67

11.2.68

11.2.69

11.2.70

11.2.71

11.2.72

11.2.73

11.2.74

11.2.75

11.2.76

11.2.77

11.2.78

11.2.79

11.2.80

11.2.81

11.2.82

11.2.83

11.2.84

11.2.85

11.2.86

11.2.87

11.2.88

11.2.89

11.2.90

11.2.91

11.2.92

11.2.93

11.2.94

11.2.95

11.2.96

11.2.97

11.2.98

11.2.99

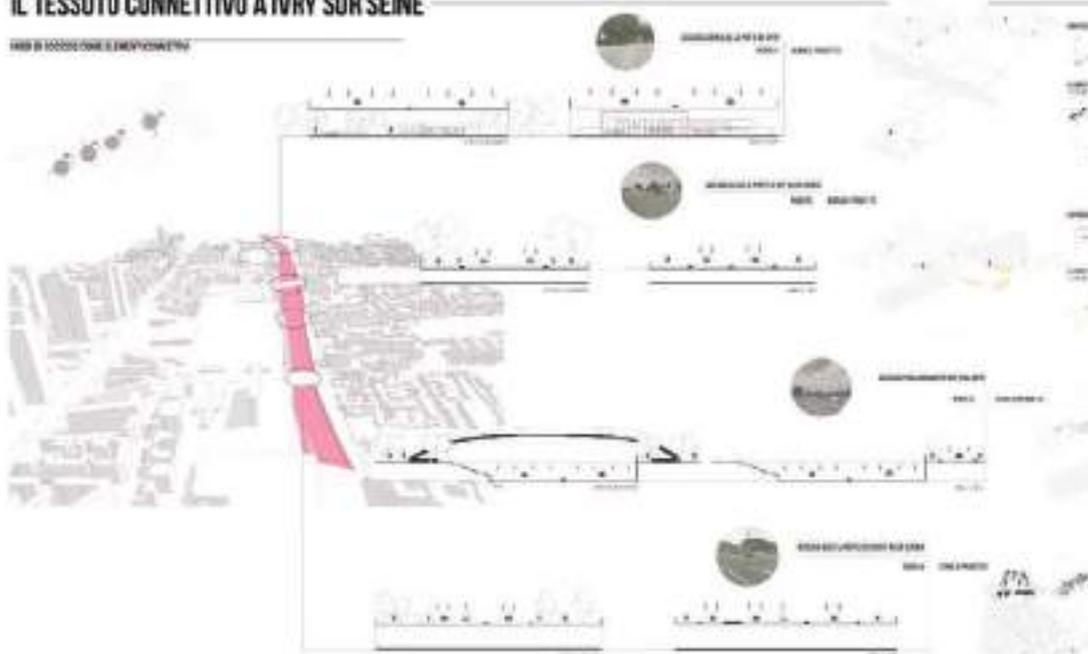
11.2.100

11.3

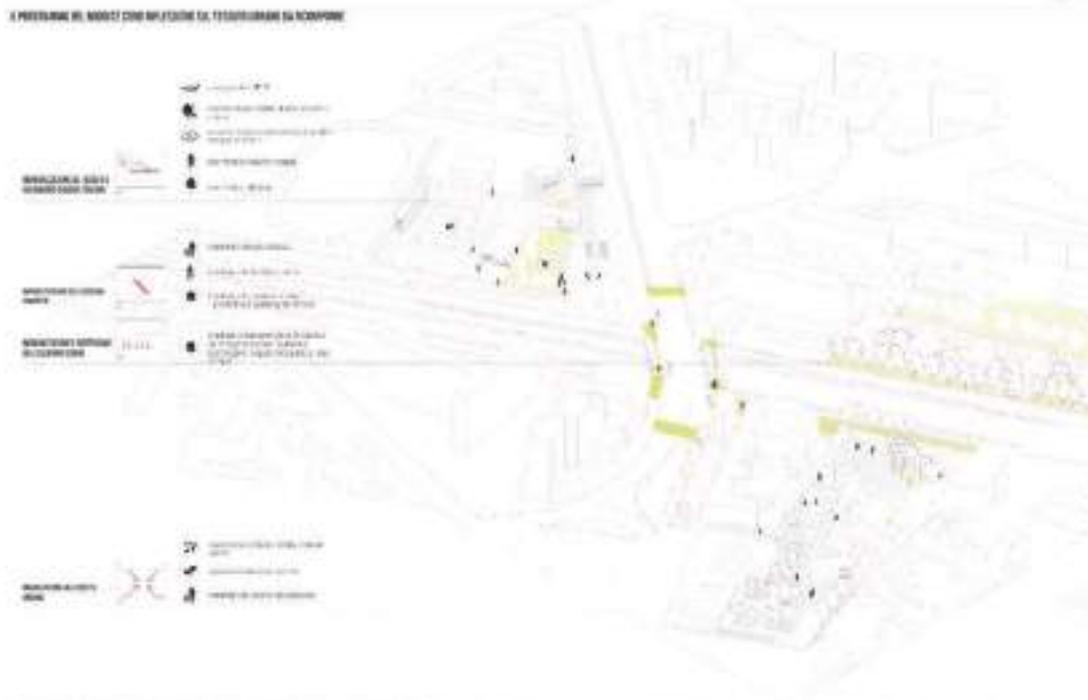


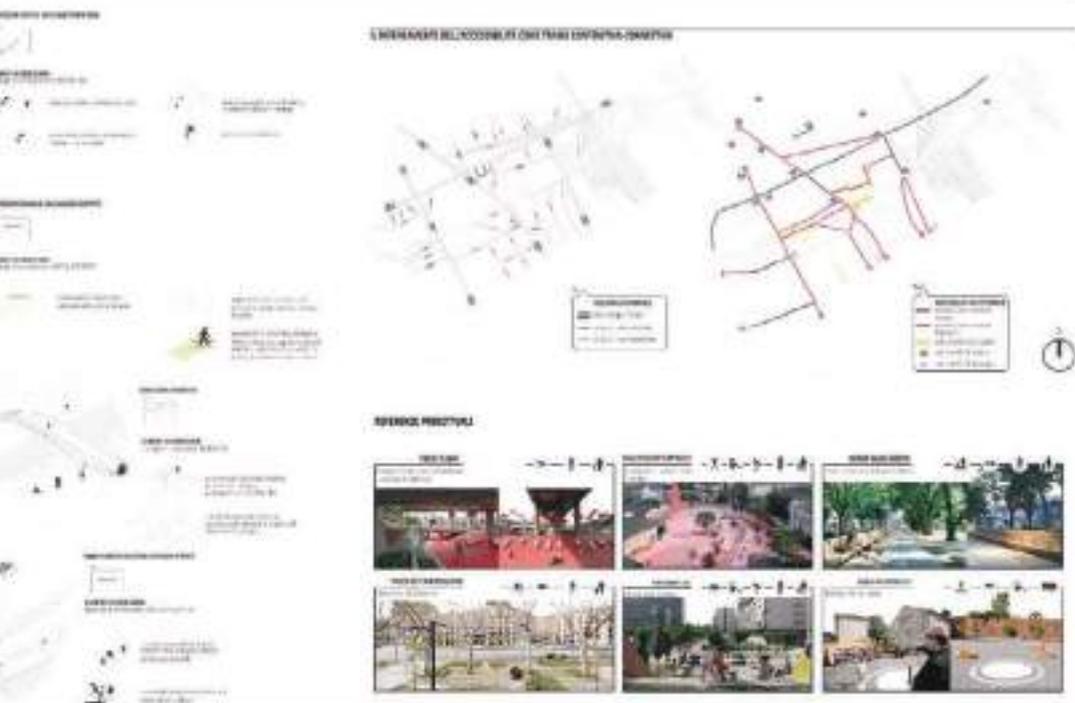
IL TESSUTO CONNETTIVO A IVRY SUR SEINE

AREA DI SOCCORSO CON LE INFRASTRUTTURE



LA PRESSIONE DEI MERCATI CHE IMPULSIONE LA TRASFORMAZIONE SU RICONFERMA





11.2 Il progetto degli spazi interstiziali

Di Verdiana Spicciarelli

La presente tesi di laurea individua come campo di indagine proprio la soglia urbana tra Parigi ed Ivry, approfondendo il ruolo potenziale degli spazi di risulta dell'infrastruttura ferroviaria.

Le ferrovie sono, in ogni realtà urbana, caratterizzate dal duplice aspetto di cesura e collegamento. Proprio per la loro doppia natura sono teatro di sequenze di paesaggio variegate, che si sono adattate al fascio ferroviario per interesse (nel caso di stabilimenti industriali) o per forza di cose (edificato edilizio preesistente, grandi complessi di edilizia a basso costo). Il concetto però di barriera che la ferrovia porta con sé non è stato ancora superato: ne sono testimoni i grandi vuoti urbani che accompagnano lo svolgimento del tracciato, residui interstiziali della dismissione industriale degli anni Ottanta e, in alcuni casi, mai più recuperati.

Nel tentativo di riconnettere e mitigare la separazione tra le due città, il progetto si struttura lungo il sedime dei binari ferroviari dismessi, senza soluzione di continuità da Ivry-sur-Seine a Parigi, definendo a partire da questi la nuova maglia urbana, lasciando allo spazio la memoria dell'infrastruttura. Questo consente di creare uno spazio di frontiera che non appartenga né a Parigi né a Ivry, bensì al sistema metropolitano parigino, dandogli forza.

La texture che si sovrappone a quella dei binari è la nuova viabilità trasversale, che entra nel lotto per connettere la Ivry esistente con il nuovo intervento, in un legame indissolubile: la viabilità (principalmente ciclopedonale) così delineata,

infatti, consente la definizione degli isolati e un collegamento forte con l'esistente. I punti di intersezione generano una nuova rete di spazi pubblici che diventano nevralgici per lo sviluppo della vita del quartiere.

La trama connettiva di questo sistema si sostanzia nell'armatura verde del progetto e nella rete di connessioni spaziali, dove il vuoto diventa elemento generatore del pieno. Questo sistema di "vuoti connettivi" permette un rapporto inedito con la realtà infrastrutturale e la integra nel panorama comune dei luoghi pubblici, facendo della soglia tra Parigi ed Ivry il protagonista discreto di una metropoli nascente.

INFORMAZIONE

DESCRIZIONE DEL PERIMETRO DEFINITO

OGGETTO

Una porzione di città
 in grado di integrare la struttura urbana esistente fornendo
 alloggi di qualità e di vario tipo.
 Fornire un'alternativa a quelle soluzioni abitative
 convenzionali, a partire da modelli di riferimento.

SCOPO

Creare un'alternativa di qualità
 di tipo residenziale, con spazi e servizi di quartiere
 non solo come un valore
 aggiunto ma come un valore di riferimento.

CONTESTO

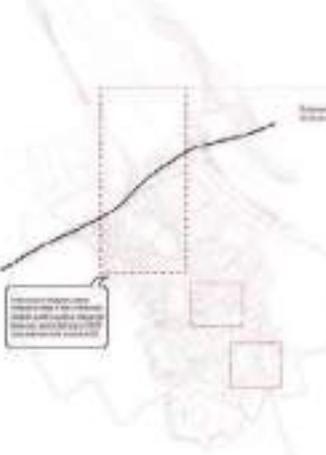
Intervento urbano in un'area esistente, con un'area di
 riferimento storico e urbano, e un'area di riferimento
 urbanistico e paesaggistico. L'area di riferimento
 urbanistico è un'area di riferimento storico e urbano.
 L'area di riferimento paesaggistico è un'area di riferimento
 storico e urbano.

REQUISITI

Una serie di requisiti di riferimento storico e urbano
 e di riferimento paesaggistico. L'area di riferimento
 storico e urbano è un'area di riferimento storico e urbano.
 L'area di riferimento paesaggistico è un'area di riferimento
 storico e urbano.

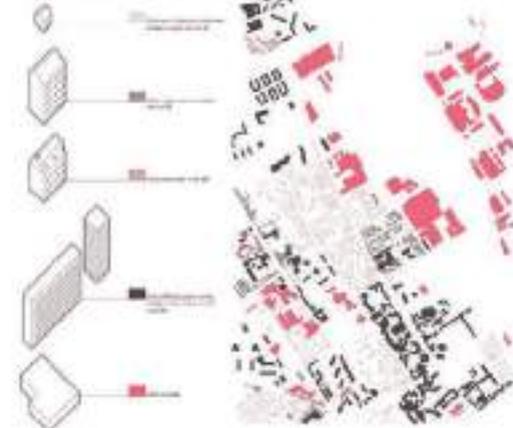
DETA

Una serie di requisiti di riferimento storico e urbano
 e di riferimento paesaggistico. L'area di riferimento
 storico e urbano è un'area di riferimento storico e urbano.
 L'area di riferimento paesaggistico è un'area di riferimento
 storico e urbano.

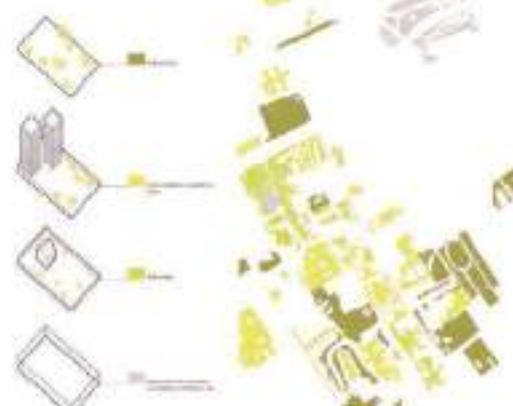


LETTURA SPAZIALE DEL PERIMETRO DEFINITO

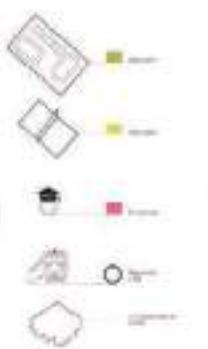
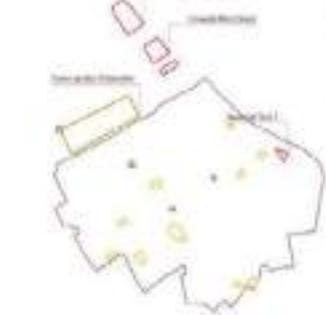
IMPIANTO DEL TERRITORIO



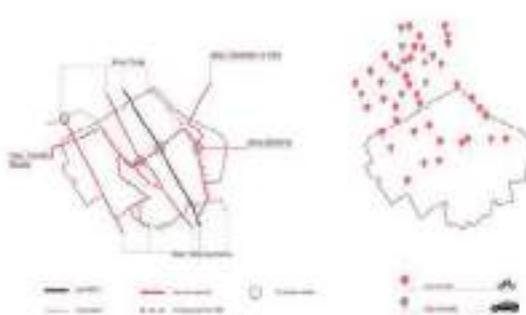
IMPIANTO URBANO



ORGANIZZAZIONE



LETTURA SPAZIALE URBANA



NOTIZIARIO

INIZIO DEL TEMPO

Diagram illustrating the initial stages of a building's development, showing various components and their relationships. The components are labeled as follows:

- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.

IL SUO TEMPO IN TUTTI I TEMPI

Diagram illustrating the building's structure and its components, showing a plan view and a vertical section. The plan view includes a legend for different building types:

- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.

LA STRADA E LE SUE STRUTTURE

Diagram illustrating the building's structure and its components, showing a plan view and a vertical section. The plan view includes a legend for different building types:

- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.
- INIZIO**: Diagram showing the initial structure and its components.



RICONNESSIONE, IM-TRONCO PALLA DI FERRO

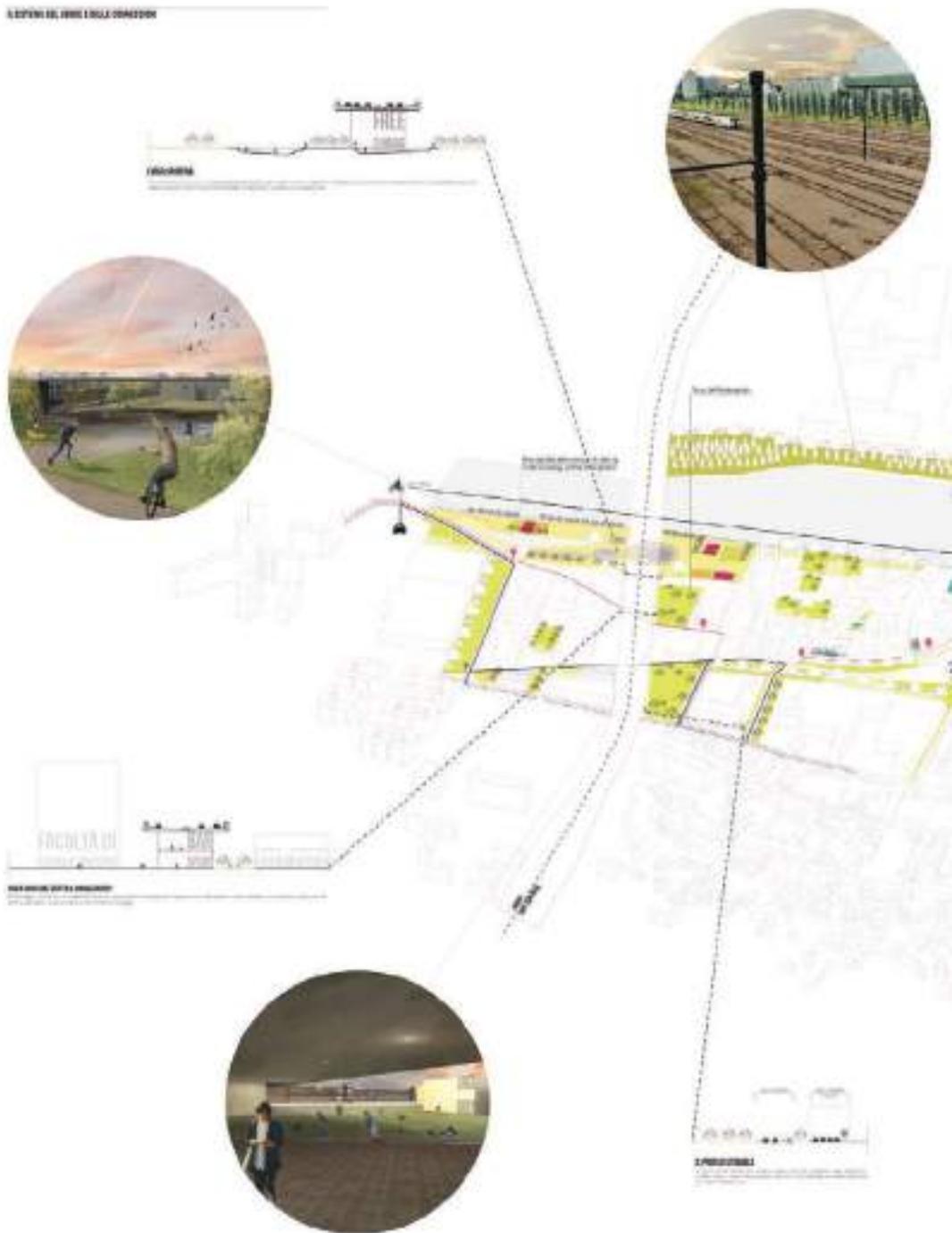
FORE DI UNO SPAZIO PUBBLICO PER IL FORTINO DI NAPOLI

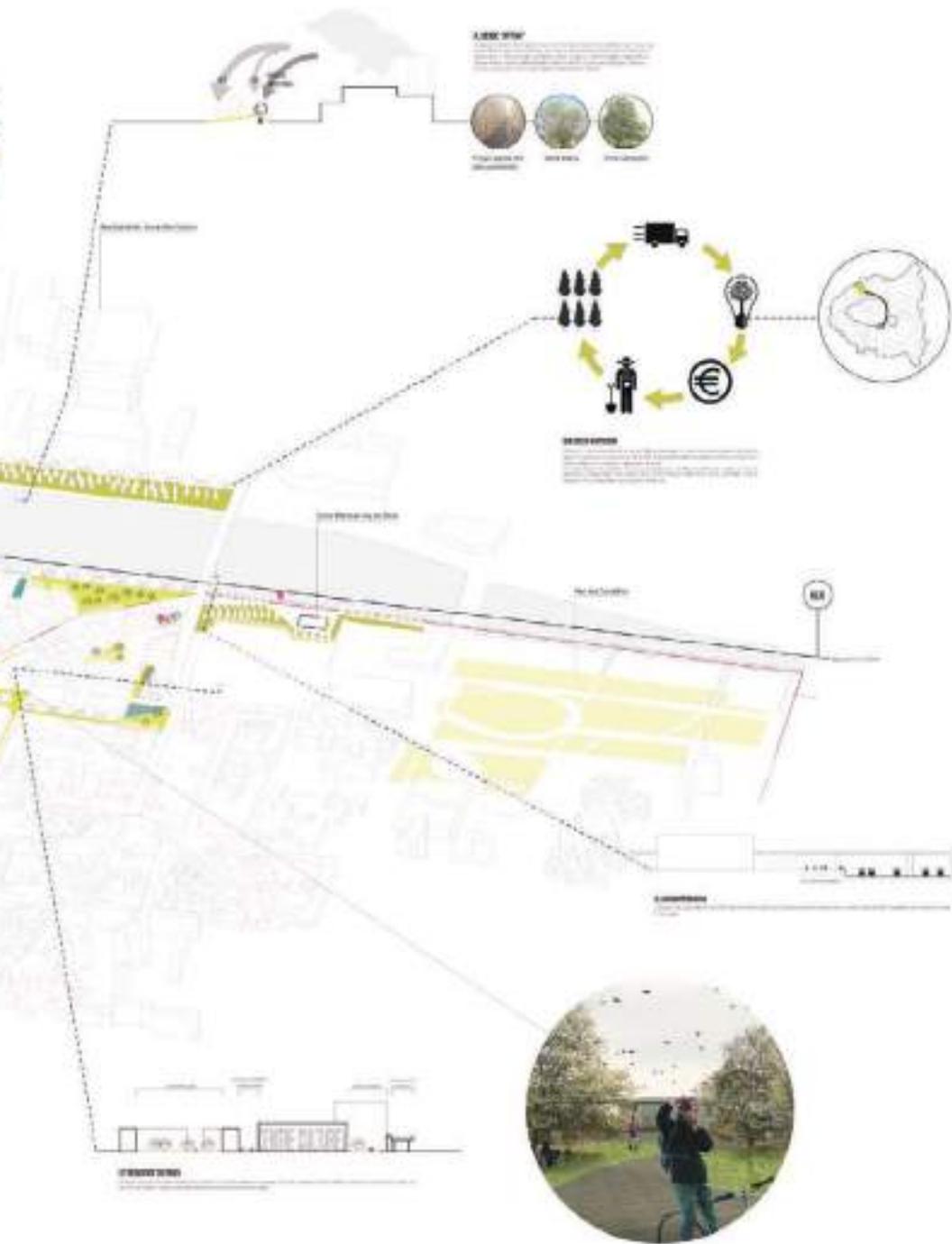




RICONNESSIONE: UNA NUOVA PERLA DI FERRARA

LE SPERANZE, LE VISIONI E GLI STRUMENTI





Sinap(c)ity

Nuove continuità nell'arcipelago metropolitano parigino. Il caso di Ivry sur Seine

Di Gloria Riceputi e Sara Tomassini

L'intento della tesi, qui presentata è quello di mostrare come sta cambiando e può ancora cambiare l'identità di quei territori della metropoli (parigina e non solo) che si configuravano come *soglie urbane*, usualmente collocati a ridosso del Boulevard Périphérique (o di una grande arteria), privi di una identità forte e adibiti a meri corridoi di passaggio per il raggiungimento della vera città.

Una delle ragioni che ci ha spinto a lavorare sul territorio di Ivry è proprio questa: oggi Ivry sur Seine è considerata solo come una zona di transizione che ci porta all'interno della vera città, una soglia urbana che si attraversa ogni giorno senza prestare ad essa la ben che minima attenzione. Vorremmo invece che questo territorio così ricco di opportunità di sviluppo diventi un nodo strategico appartenente ad una rete di sistemi identificativi della metropoli parigina in continuità e coerenza con i sistemi già esistenti e caratterizzanti. È difficile circoscrivere un ambito cittadino, che spesso non ha confini formali riconosciuti in modo univoco, fatta eccezione per i confini amministrativi che spesso non rispondono

al vissuto quotidiano degli abitanti, poiché trae la sua esistenza dalla percezione individuale di gruppi in relazione fra loro e con diversi criteri di organizzazione spaziale.

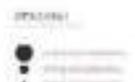
Partendo da questo complesso sistema di elementi connessi tra loro e ponendo particolare attenzione alle pratiche quotidiane di fruizione dei quartieri da parte dei diversi gruppi sociali, si è cercato di identificare le diverse identità presenti sul territorio (sui territori) e le relazioni ed influenze esistenti nelle porzioni di spazio analizzate.

Ancor più nello specifico, studiando quali siano i prodotti fisici e percettivi che i diversi gruppi lasciano sul territorio e di come questi possano venire utilizzati per far in modo che i luoghi provvisori dell'oggi divengano i nuovi poli magnetici di scambio e relazione di domani. Marco Torres conia un nuovo termine per indicare i nodi descrivendoli come "luoghi magnetici", ovvero luoghi funzionali attrattivi che rendano possibile il relazionarsi tra individui attraverso la creazione di ricchezza sociale, economica e culturale. Assume un ruolo fondamentale in questo ambito la localizzazione: esistono nodi importanti come nel nostro caso Ivry e altri che vengono supportati da infrastrutture e assumono le caratteristiche di recinti funzionali.

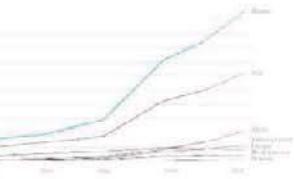


06 WORLD FOOD RESOURCES

2000-2050



Region	Population (2000)	Population (2050)	Food Resources (2000)	Food Resources (2050)
North America	300M	350M	High	High
Europe	700M	750M	High	High
Asia	3000M	4500M	Medium	Low
South America	350M	450M	Medium	Medium
Africa	800M	1500M	Low	Very Low
Oceania	350M	400M	High	High

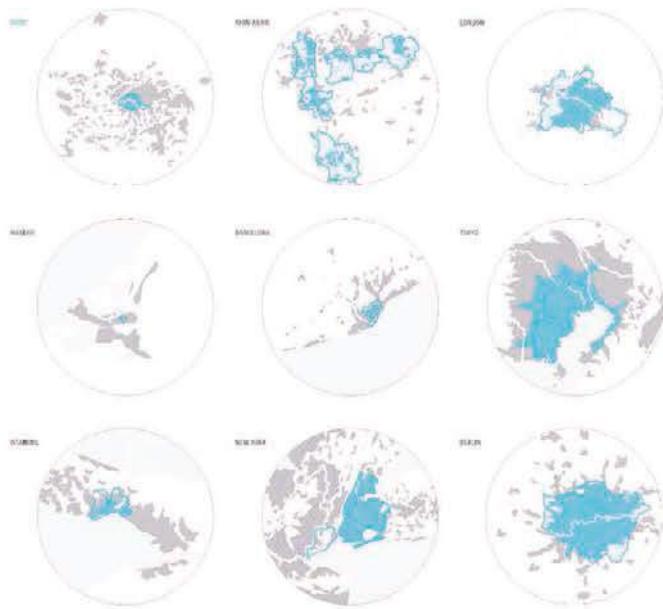


Region	1960 (milioni)	1970 (milioni)	1980 (milioni)	1990 (milioni)	2000 (milioni)	2010 (milioni)
Region 1	1.2	1.5	1.8	2.1	2.4	2.7
Region 2	0.8	0.9	1.0	1.1	1.2	1.3
Region 3	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	1.0
Region 4	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8

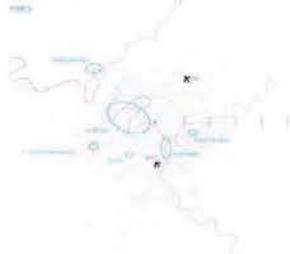
Tabella con dati demografici e urbanistici per diverse città, con colonne per popolazione, densità, e altri indicatori.

Tabella con dati demografici e urbanistici per diverse città, con colonne per popolazione, densità, e altri indicatori.

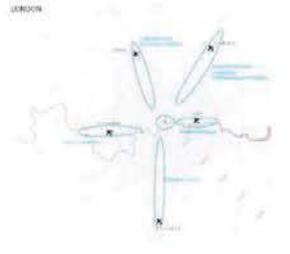
INDIAGRAMMA STRUTTURALE DEI LIMITI PERCETTIBILI



ZONE ECONOMICHE



CLUSTER ECONOMICI



MONOCENTRICITÀ



POLICENTRICITÀ



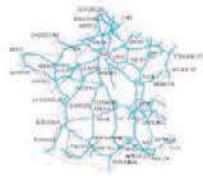
SINAP(C)ITY, NUOVE CONTINUITÀ NELL'ARCIPELAGO METROPOLITANO PARIGINO: IL CASO DI IVRY-SUR-SEINE



PARIS DANS LE BASSIN DES ÎLES
 INNOVATION, CULTURE ET TOURISME SUR LA RIVE DROITE EN 1996 (OFFICINE DE RECHERCHE PARISIENNES)



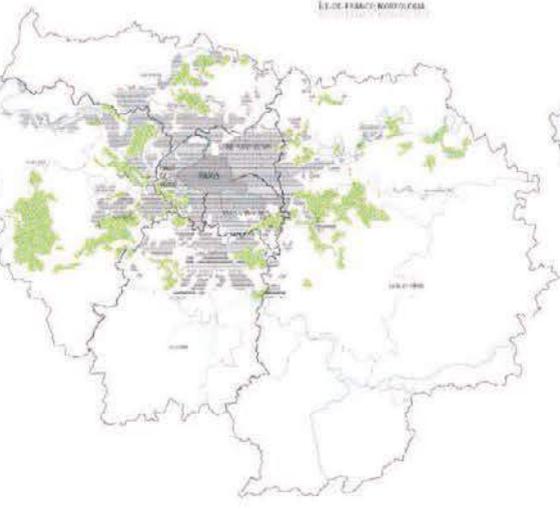
PARIS DANS LE BASSIN DES ÎLES
 DU FONCTIONNEMENT DES PARQUES AU LES PARCS DES CHAMPS-ÉLYSÉES (PARIS, STYRON 1981)



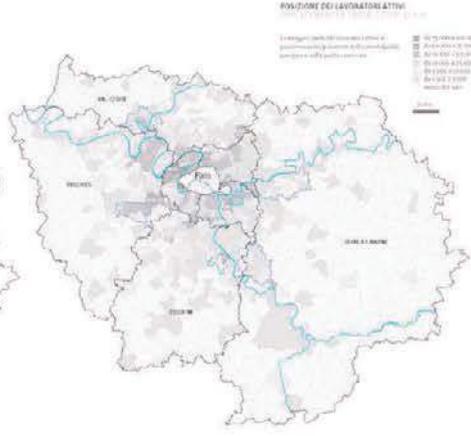
PARIS DANS LE BASSIN DES ÎLES
 L'INTEGRAZIONE DEI QUARTIERI, IL QUADRO CONTORNO E IL PARCO DELLA FACOLTA' DI ARCHITETTURA



LES SPÉCIALISÉS DE LA GRANDE LOGISTIQUE
 PARIS, LA CITE PARISIENNE ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA GRANDE RIVE, VUE SUR LA LOGISTIQUE DE DÉPÔT ET DE LIVRAISON, VUE LE GRAND CANTON ANCIEN DES ÎLES



LE DE FAMILIA-BORISPOISSA



POSIZIONE DEI LABORATORI ATTIVI

DATI
 1990-2010
 1,7M abitanti
 1,7M abitanti
 1,7M abitanti
 1,7M abitanti
 1,7M abitanti
 1,7M abitanti

SISTEMA PRODUTTIVO
 Apprendimento (Alta Scuola, Servizi)
 2,5% 3,2% 3,7% 31,7%



QUALITÀ DELLA VITA
 Rapporto di ricchezza
 Rapporto di disoccupazione
 Rapporto di immigrazione
 Rapporto di servizi
 Rapporto di servizi
 Rapporto di servizi



TOU DI INNOVAZIONE TECNOLOGICA-SOLIDITÀ



SINAP CITY

03 PARIS

NUOVI QUARTI URBANI



COMPRENSIVO DI LETTA

BERLINO
 densità di popolazione: 3.500 abitanti/km²
 densità di edifici: 1.500 edifici/km²
 densità di verde: 15%
 densità di servizi: 1.000 servizi/km²
 densità di trasporti: 1.000 trasporti/km²
 densità di verde pubblico: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde privato: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde totale: 2.000 metri quadrati/km²

BERLINO
 densità di popolazione: 3.500 abitanti/km²
 densità di edifici: 1.500 edifici/km²
 densità di verde: 15%
 densità di servizi: 1.000 servizi/km²
 densità di trasporti: 1.000 trasporti/km²
 densità di verde pubblico: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde privato: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde totale: 2.000 metri quadrati/km²

BARCELONA
 densità di popolazione: 15.000 abitanti/km²
 densità di edifici: 5.000 edifici/km²
 densità di verde: 10%
 densità di servizi: 2.000 servizi/km²
 densità di trasporti: 2.000 trasporti/km²
 densità di verde pubblico: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde privato: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde totale: 2.000 metri quadrati/km²

ZURIGO
 densità di popolazione: 10.000 abitanti/km²
 densità di edifici: 3.000 edifici/km²
 densità di verde: 20%
 densità di servizi: 1.500 servizi/km²
 densità di trasporti: 1.500 trasporti/km²
 densità di verde pubblico: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde privato: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde totale: 2.000 metri quadrati/km²

ROMA
 densità di popolazione: 2.000 abitanti/km²
 densità di edifici: 1.000 edifici/km²
 densità di verde: 25%
 densità di servizi: 1.000 servizi/km²
 densità di trasporti: 1.000 trasporti/km²
 densità di verde pubblico: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde privato: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde totale: 2.000 metri quadrati/km²

ATENE
 densità di popolazione: 1.500 abitanti/km²
 densità di edifici: 1.000 edifici/km²
 densità di verde: 30%
 densità di servizi: 1.000 servizi/km²
 densità di trasporti: 1.000 trasporti/km²
 densità di verde pubblico: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde privato: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde totale: 2.000 metri quadrati/km²

RIYUN RIVER
 densità di popolazione: 1.000 abitanti/km²
 densità di edifici: 1.000 edifici/km²
 densità di verde: 40%
 densità di servizi: 1.000 servizi/km²
 densità di trasporti: 1.000 trasporti/km²
 densità di verde pubblico: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde privato: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde totale: 2.000 metri quadrati/km²

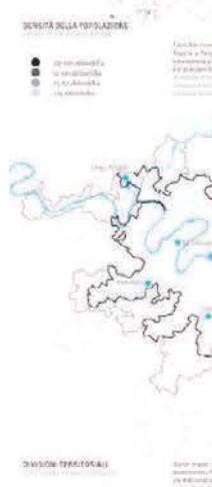
OSAKA
 densità di popolazione: 15.000 abitanti/km²
 densità di edifici: 5.000 edifici/km²
 densità di verde: 10%
 densità di servizi: 2.000 servizi/km²
 densità di trasporti: 2.000 trasporti/km²
 densità di verde pubblico: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde privato: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde totale: 2.000 metri quadrati/km²

SEOUL
 densità di popolazione: 15.000 abitanti/km²
 densità di edifici: 5.000 edifici/km²
 densità di verde: 10%
 densità di servizi: 2.000 servizi/km²
 densità di trasporti: 2.000 trasporti/km²
 densità di verde pubblico: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde privato: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde totale: 2.000 metri quadrati/km²

TOKYO
 densità di popolazione: 15.000 abitanti/km²
 densità di edifici: 5.000 edifici/km²
 densità di verde: 10%
 densità di servizi: 2.000 servizi/km²
 densità di trasporti: 2.000 trasporti/km²
 densità di verde pubblico: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde privato: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde totale: 2.000 metri quadrati/km²

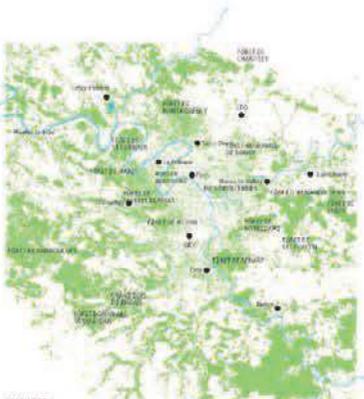
HONG KONG
 densità di popolazione: 15.000 abitanti/km²
 densità di edifici: 5.000 edifici/km²
 densità di verde: 10%
 densità di servizi: 2.000 servizi/km²
 densità di trasporti: 2.000 trasporti/km²
 densità di verde pubblico: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde privato: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde totale: 2.000 metri quadrati/km²

AMSTERDAM
 densità di popolazione: 15.000 abitanti/km²
 densità di edifici: 5.000 edifici/km²
 densità di verde: 10%
 densità di servizi: 2.000 servizi/km²
 densità di trasporti: 2.000 trasporti/km²
 densità di verde pubblico: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde privato: 1.000 metri quadrati/km²
 densità di verde totale: 2.000 metri quadrati/km²

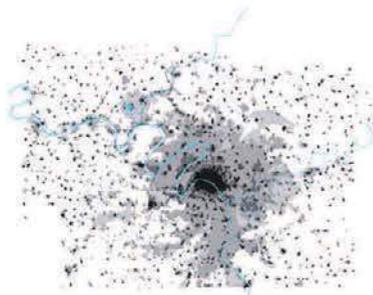


	popolazione	edifici	verde	servizi	trasporti	verde pubblico	verde privato
PARIGI	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
LONDRA	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
BERLINO	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
BARCELONA	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
ZURIGO	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
ROMA	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
ATENE	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
RIYUN RIVER	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
OSAKA	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
SEOUL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TOKYO	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
HONG KONG	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
AMSTERDAM	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%





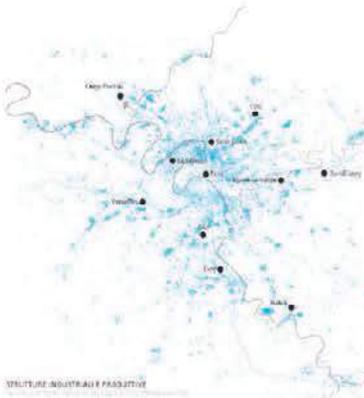
SPAZI VERDI



EVOLUZIONE MORFOLOGICA

- 1960-1970
- 1970-1980
- 1980-1990
- 1990-2000

Il colore indica le diverse fasi di sviluppo morfologico della città, con un'evoluzione che si manifesta in un'espansione e in una densificazione progressiva. La forma della città si evolve nel tempo, ma la sua struttura di base rimane invariata.



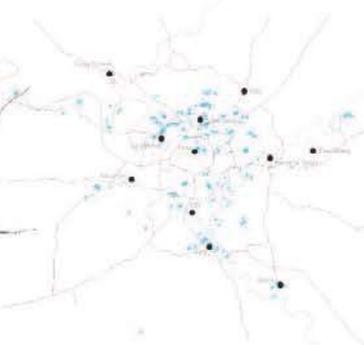
STRUTTURE INDUSTRIALI E PRODUTTIVE

Le strutture industriali e produttive sono distribuite in modo disomogeneo sul territorio, con una concentrazione maggiore nelle zone periferiche della città. La loro presenza è legata alla storia industriale della regione e alle attività produttive che si svolgono in questi spazi.



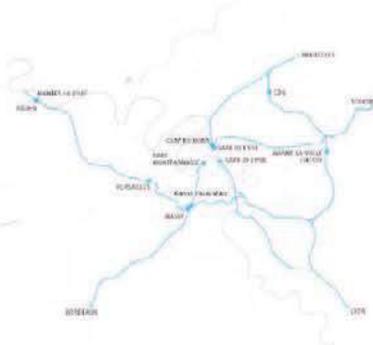
OPERAZIONI DI GIUSTIZIA NAZIONALE

Le operazioni di giustizia nazionale sono distribuite in modo disomogeneo sul territorio, con una concentrazione maggiore nelle zone periferiche della città. La loro presenza è legata alla storia industriale della regione e alle attività produttive che si svolgono in questi spazi.



AREE URBANE SENSIBILI ZONE FRANGINE

Le aree urbane sensibili alle zone frangine sono distribuite in modo disomogeneo sul territorio, con una concentrazione maggiore nelle zone periferiche della città. La loro presenza è legata alla storia industriale della regione e alle attività produttive che si svolgono in questi spazi.



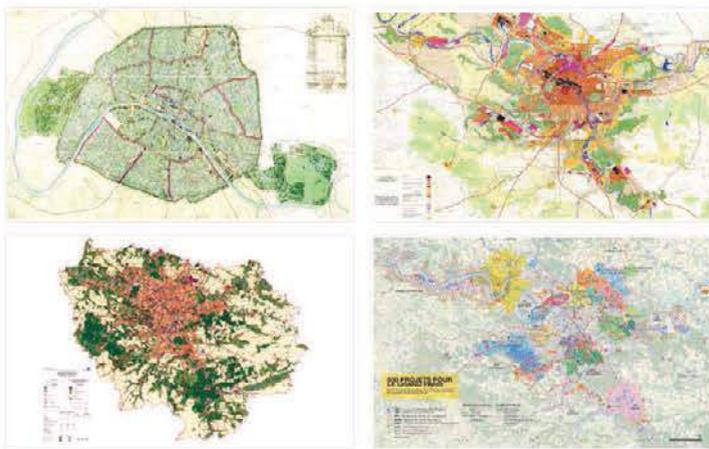
LINEE AD ALTA VELOCITÀ

Le linee ad alta velocità sono distribuite in modo disomogeneo sul territorio, con una concentrazione maggiore nelle zone periferiche della città. La loro presenza è legata alla storia industriale della regione e alle attività produttive che si svolgono in questi spazi.

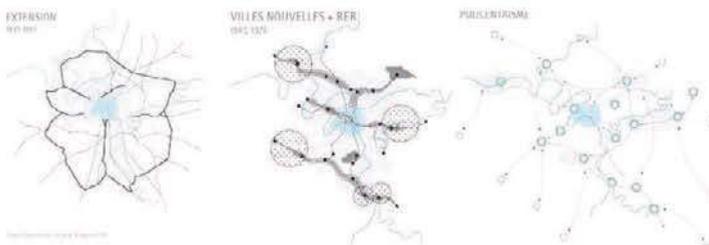
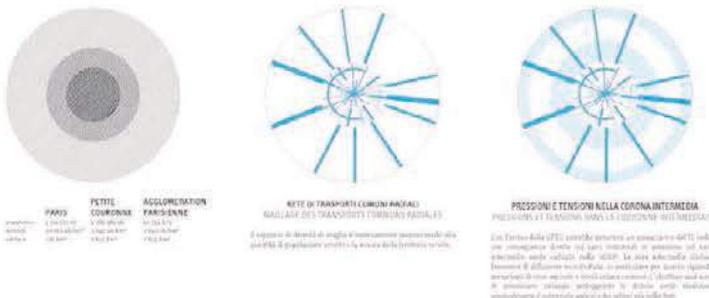
04 ARCIPELAGO DI SGUARDI. AIGP
ARCIPÈLES DES REGARDS. AIGP

CO SVILUPPO DELLA METROPOLI

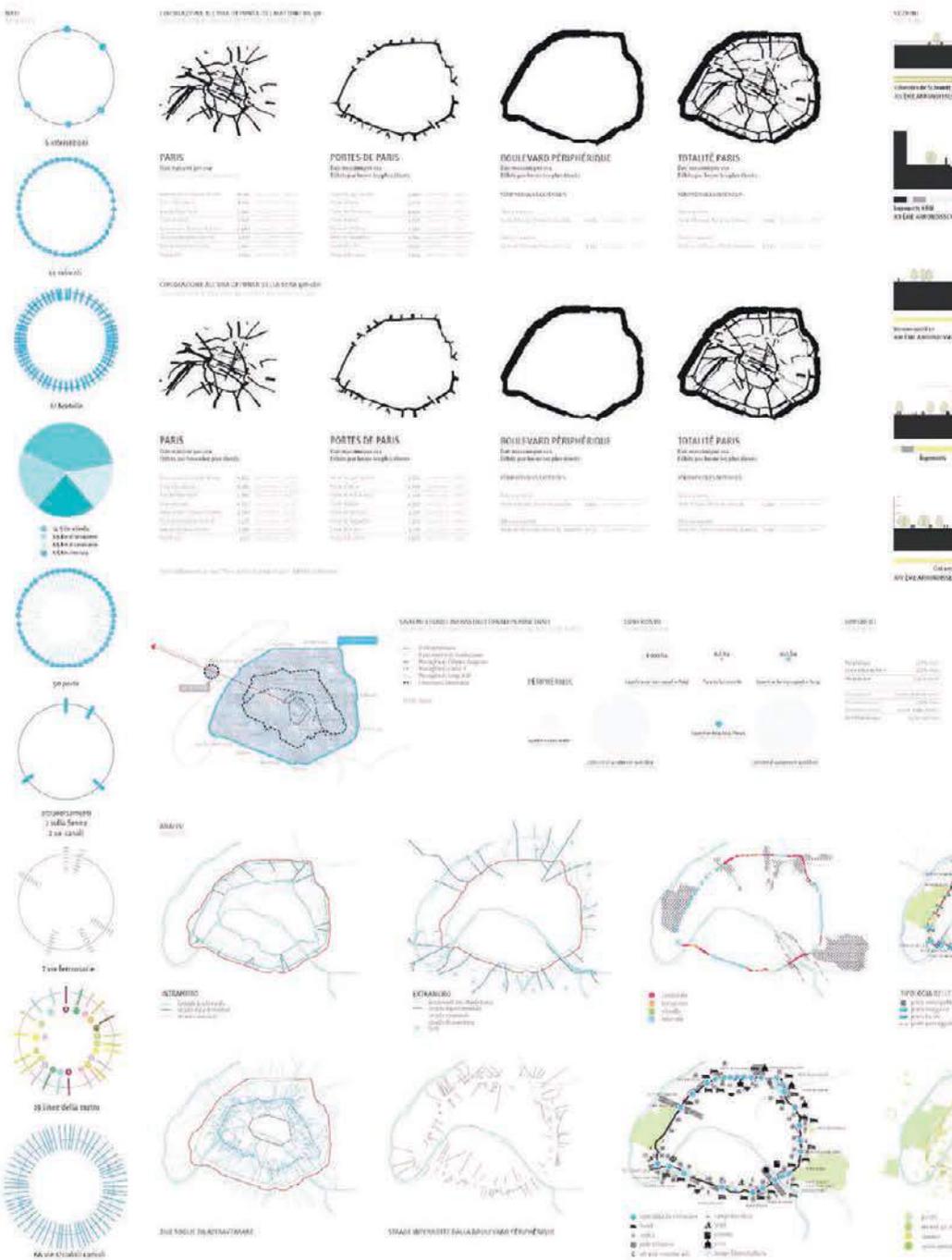
ANNO	MUNICIPII PROPRIETARI	MUNICIPII COMUNALI	MUNICIPII COMUNALI E COMUNI	MUNICIPII COMUNALI E COMUNI	MUNICIPII COMUNALI E COMUNI	ESTENSIONE DEL SOGGETTO PIANIFICATO
1951	10	10	10	10	10	10
1957	10	10	10	10	10	10
1963	10	10	10	10	10	10
1969	10	10	10	10	10	10
1975	10	10	10	10	10	10
1981	10	10	10	10	10	10
1987	10	10	10	10	10	10
1993	10	10	10	10	10	10
1999	10	10	10	10	10	10
2005	10	10	10	10	10	10
2011	10	10	10	10	10	10
2017	10	10	10	10	10	10

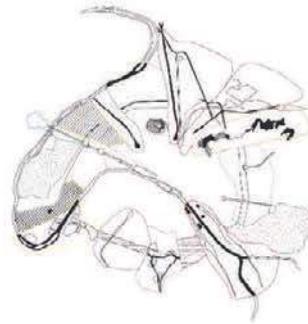
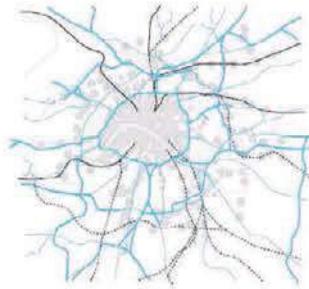
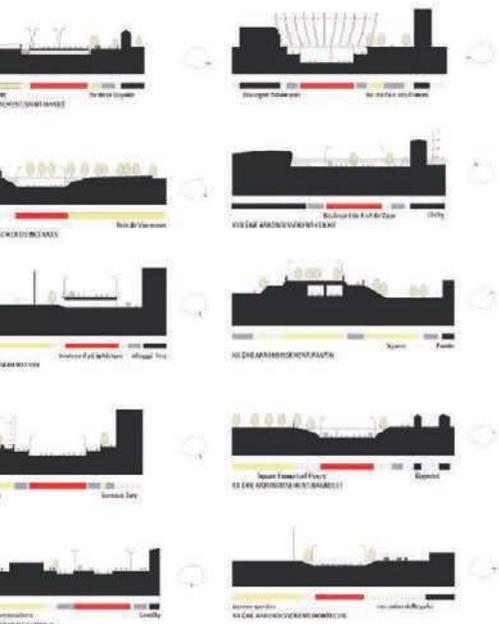


- 1932-1962: Piano d'urbanisme de la Région parisienne. L'urbanisme de l'aire d'habitat conurbée.
- 1960: L'urbanisme de la Région parisienne. L'urbanisme de l'aire d'habitat conurbée.
- 1965-1976: L'urbanisme de la Région parisienne. L'urbanisme de l'aire d'habitat conurbée.
- 1994: L'urbanisme de la Région parisienne. L'urbanisme de l'aire d'habitat conurbée.
- 2001: L'urbanisme de la Région parisienne. L'urbanisme de l'aire d'habitat conurbée.
- 2011: L'urbanisme de la Région parisienne. L'urbanisme de l'aire d'habitat conurbée.
- 2030: L'urbanisme de la Région parisienne. L'urbanisme de l'aire d'habitat conurbée.



05 BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE





RETE DI SERVIZI COMUNITARI E LOCALI

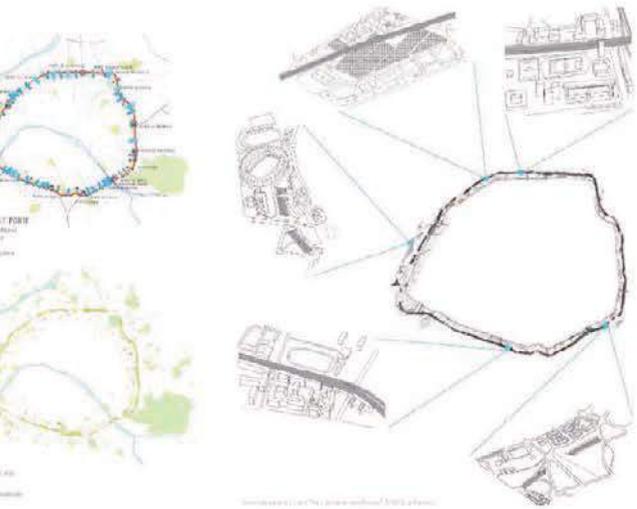
- Servizi Comunitari
- Servizi Locali
- Servizi Regionali
- Servizi Nazionali
- Servizi Internazionali

ALTERNATIVE

- Alternative 1
- Alternative 2
- Alternative 3
- Alternative 4
- Alternative 5
- Alternative 6
- Alternative 7
- Alternative 8
- Alternative 9
- Alternative 10

LA NUOVA SPAZIALE FACCI DI TEMPO

Il tempo è un bene prezioso che deve essere gestito con cura.

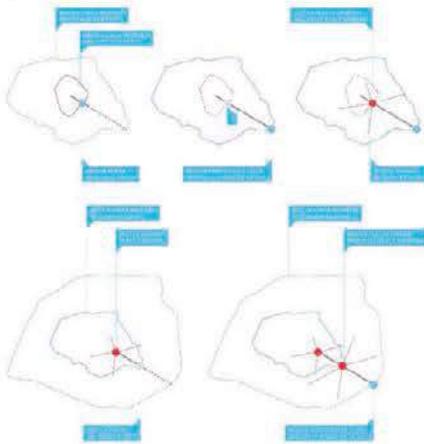


SINAPICITY, NUOVE CONTINUITÀ NELL'ARCIPELAGO METROPOLITANO PARIGINO; IL CASO DI IVRY-SUR SEINE

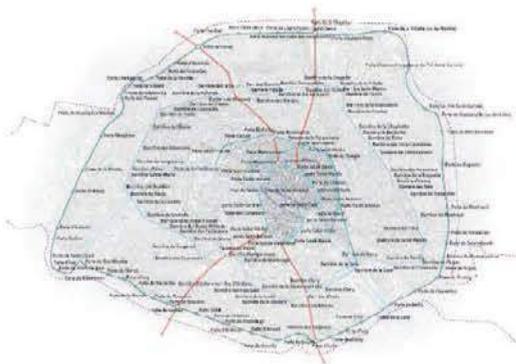
06 PORTE IERU POLIFESHER

Il progetto di riqualificazione urbana del quartiere di Porta Ierusalem, a Ferrara, è stato sviluppato in collaborazione con il Comune e si è articolato in diverse fasi. L'obiettivo principale è stato quello di recuperare lo spazio pubblico e migliorare la qualità della vita dei residenti. Il progetto si è basato su una serie di interventi strutturali e operativi, che hanno coinvolto la riorganizzazione del tessuto urbano, la creazione di nuovi spazi pubblici e la promozione di attività sociali e culturali. Il risultato è stato un quartiere più vivibile e inclusivo, con un maggiore senso di comunità e un migliore rapporto con il territorio circostante.

MAKUPPO GENIO E SPAZIO



PIRELLA G. (1910-1930)



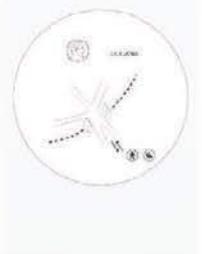
PORTE D'AVANTI



1800
La città di Ferrara nel 1800 era una città di tipo feudale, con un centro urbano molto compatto e una struttura urbana molto regolare. La città era divisa in quartieri e la sua struttura urbana era molto regolare.



1900-1950
In questo periodo la città di Ferrara ha vissuto una fase di forte crescita urbana, con l'espansione del centro urbano e la creazione di nuovi quartieri. La città ha visto un aumento della popolazione e un aumento della domanda di servizi e infrastrutture.



1950-1980
In questo periodo la città di Ferrara ha vissuto una fase di forte crescita urbana, con l'espansione del centro urbano e la creazione di nuovi quartieri. La città ha visto un aumento della popolazione e un aumento della domanda di servizi e infrastrutture.



2000
In questo periodo la città di Ferrara ha vissuto una fase di forte crescita urbana, con l'espansione del centro urbano e la creazione di nuovi quartieri. La città ha visto un aumento della popolazione e un aumento della domanda di servizi e infrastrutture.



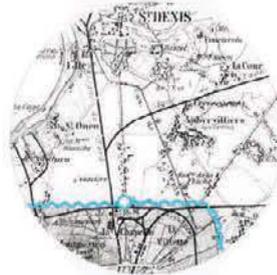
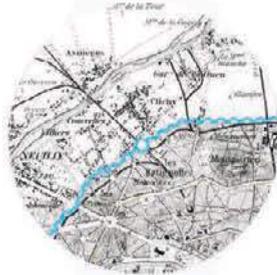
PORTE DE VANDRES



PORTE DE CUREY

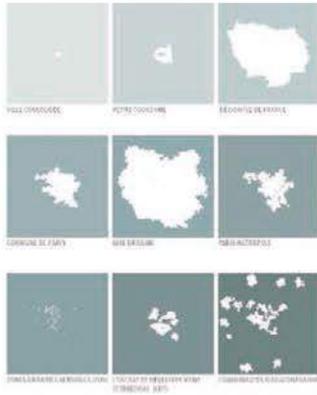


PORTE DE LA CHAPELLE

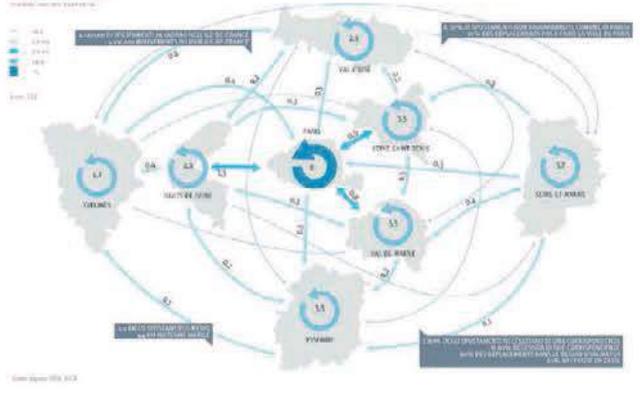


07 PORTE OGGI / PORTES AUJOURD'HUI

GLI SPAZI PIANI UN NOME A QUESTI QUADRATI



GLI SPAZI PIANI UN NOME A QUESTI QUADRATI

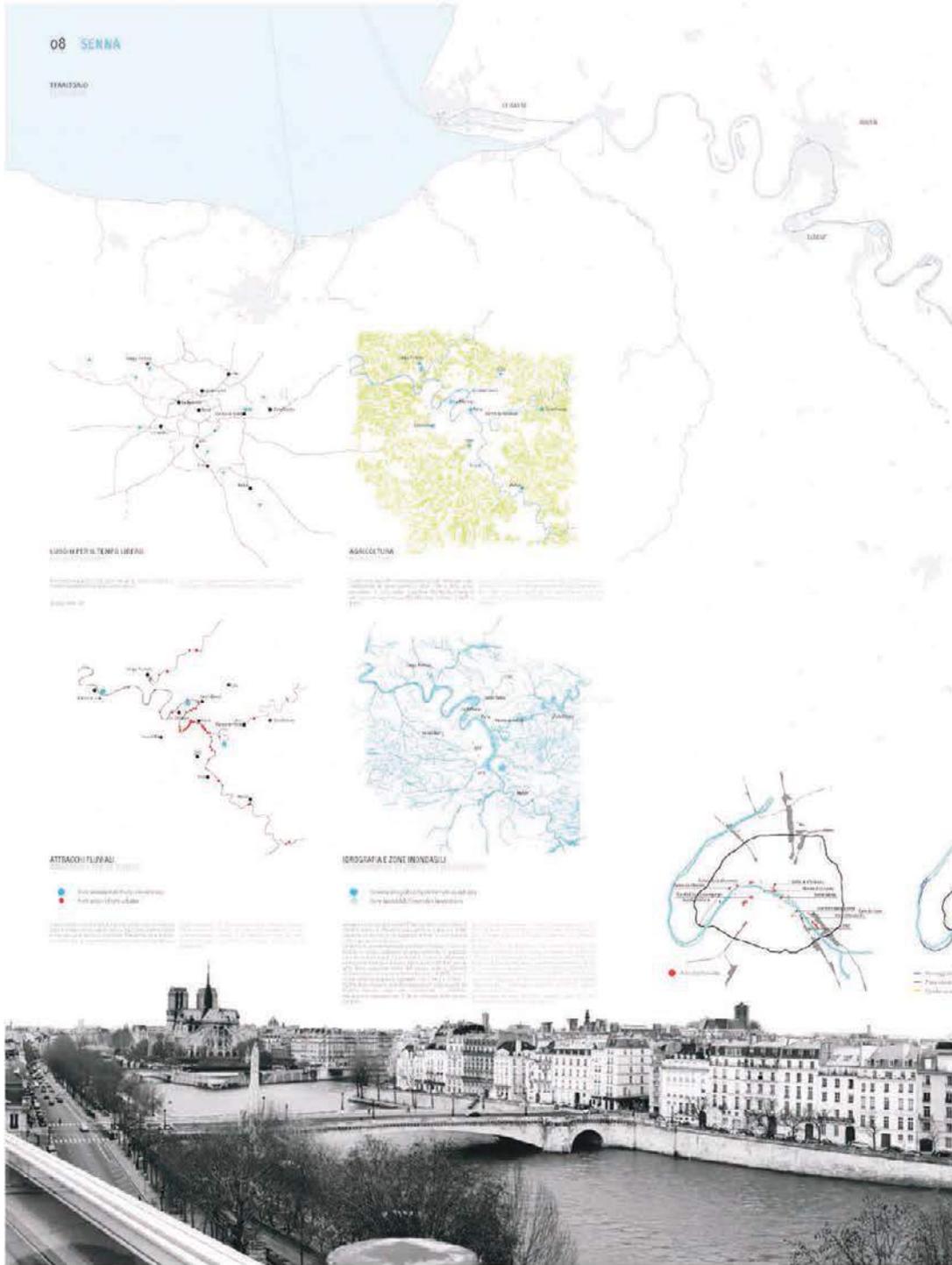


Zoom 1: PORTE DE LA CHARPENTE



Zoom 1: PORTE VARVES

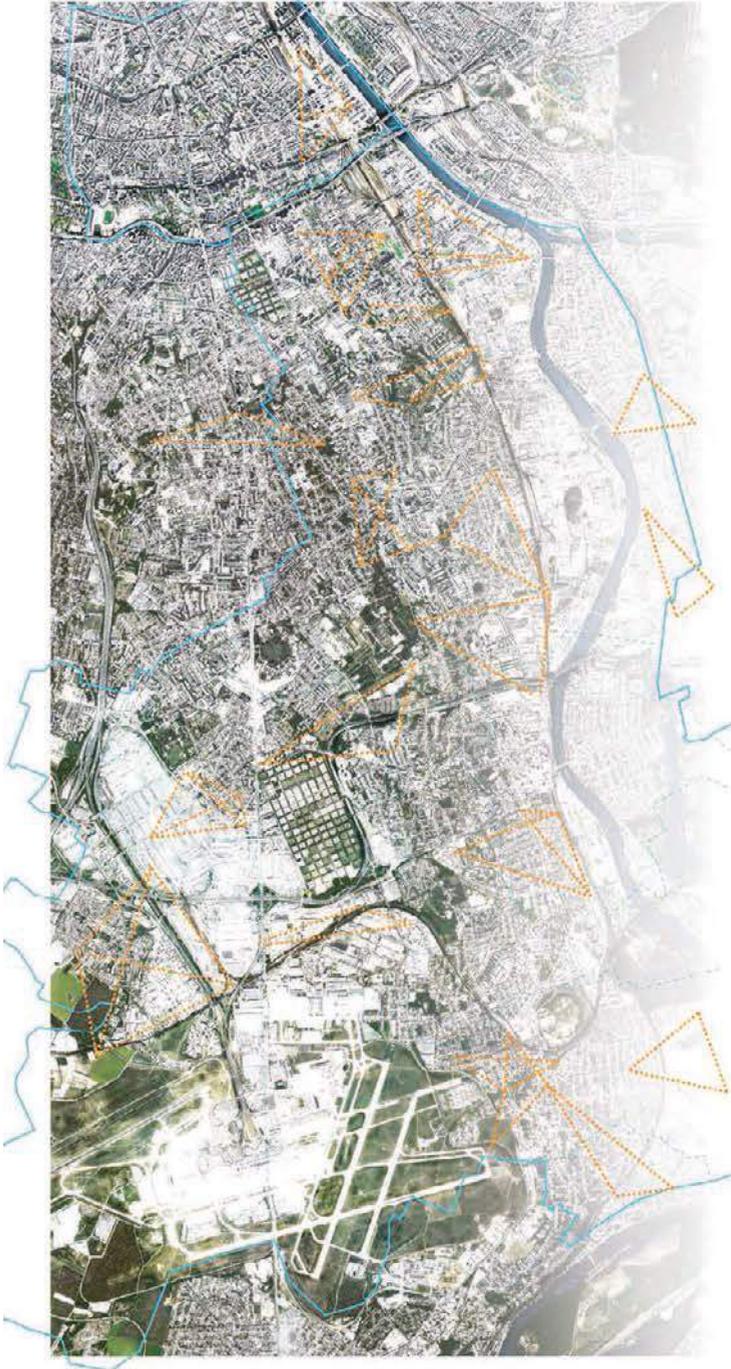






SINAP(C)ITY, NUOVE CONTINUITÀ NELL'ARCIPELAGO METROPOLITANO PARIGINO: IL CASO DI IVRY-SUR-SEINE

10 EPA QRSA



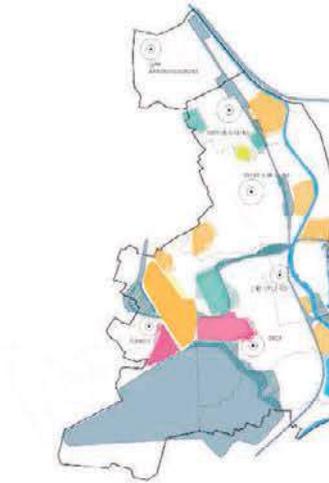
TRAIUTURO URBANO, ELEMENTI MORFOLOGICI

- ZONE URBANE
- LINEE URBANE
- CANALI
- RIVERA
- URBANITÀ
- URBANITÀ
- URBANITÀ



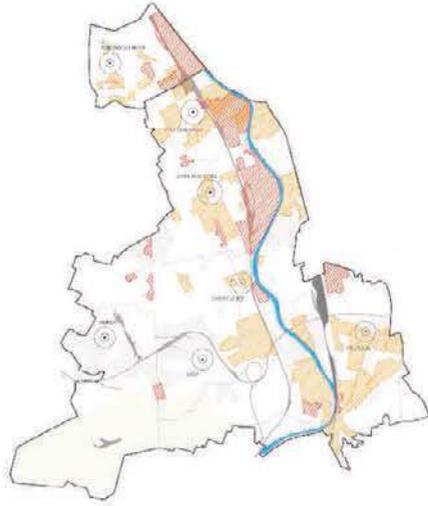
ATTIVITÀ E SPAZI PUNTI DI COORDINATO

- ATTIVITÀ
- ATTIVITÀ
- ATTIVITÀ
- ATTIVITÀ
- ATTIVITÀ
- ATTIVITÀ



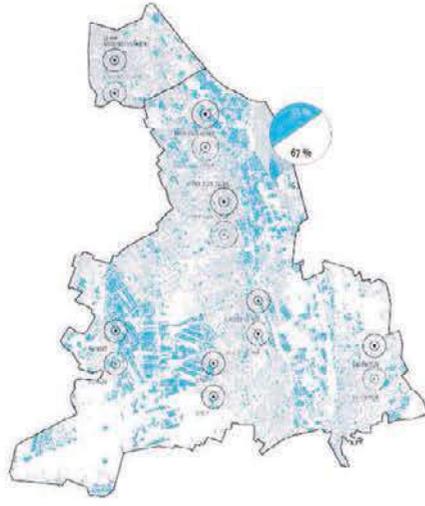
ZUCCHERO

- ZUCCHERO (Cassa di Risparmio)



ESPOSIZIONE INDUSTRIALE

- ESPOSIZIONE INDUSTRIALE
- ESPOSIZIONE INDUSTRIALE
- ESPOSIZIONE INDUSTRIALE



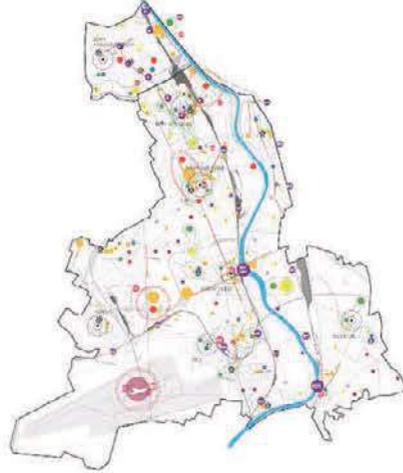
ELEMENTI INFRASTRUTTURALI

- Linea ferroviaria



NUOVE PEROSE PER FERRUCIANI

- Nuova Perosa



11 IVRY SUR SEINE



DATI STATISTICI (COMMUNES STATISTIQUES)

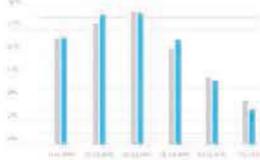
POPOLAZIONE

POPOLAZIONE	1968	1975	1982	1990	1998	2005
POPOLAZIONE TOTALE	10.000	10.500	11.000	11.500	12.000	12.500

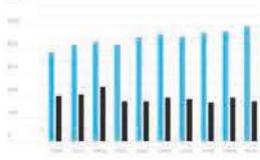
POPOLAZIONE PER SESSO

POPOLAZIONE PER SESSO	1968	1975	1982	1990	1998	2005
Uomini	5.000	5.100	5.200	5.300	5.400	5.500
Donne	5.000	5.400	5.800	6.200	6.600	7.000

POPOLAZIONE PER ETÀ



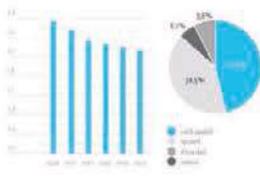
NATALITÀ



POPOLAZIONE (+) ANNI CATEGORIE SOCO-PROFESSIONALI

POPOLAZIONE (+) ANNI CATEGORIE SOCO-PROFESSIONALI	1968	1975	1982	1990	1998	2005
Professione libera	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500
Professione intermedia	2.000	2.100	2.200	2.300	2.400	2.500
Professione manuale	3.000	3.100	3.200	3.300	3.400	3.500

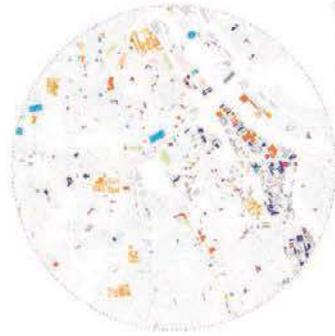
OCCORRENTI PER RESIDENZA PRINCIPALE



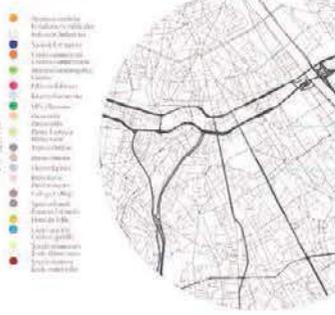
ANALISI



USI (USI ALTISSIMO EDUCATO)



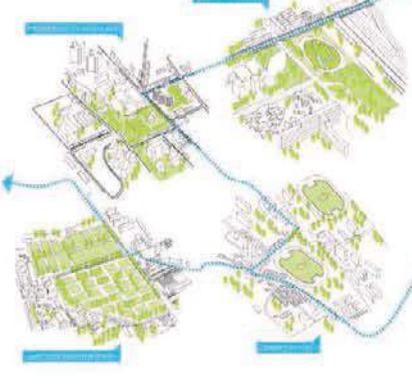
USI (USI FUNZIONI)



PASSEGGIATA A IVRY



CRITICITÀ



PARC DE CORAILLES
PROMENADE DE PETITS BOIS
CEMETIERE PARISIEN D'IVRY
CAMPS DE FOOT
FORT D'IVRY

12 MASTERPLAN MASTERPLANI

ZAC IN CORSO DI REALIZZAZIONE
ZAC IN CORSO DI REALIZZAZIONE



ZAC PABLOTTI

Area di 100.000 mq, destinata a 1.500 abitanti. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq.

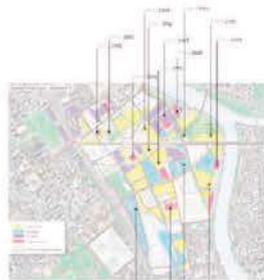
ZAC PABLOTTI

Area di 100.000 mq, destinata a 1.500 abitanti. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq.



ZAC PABLOTTI

Area di 100.000 mq, destinata a 1.500 abitanti. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq.



ZAC PABLOTTI

Area di 100.000 mq, destinata a 1.500 abitanti. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq.

ZAC PABLOTTI

Area di 100.000 mq, destinata a 1.500 abitanti. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq. L'area è divisa in 10 lotti, con un totale di 100.000 mq.





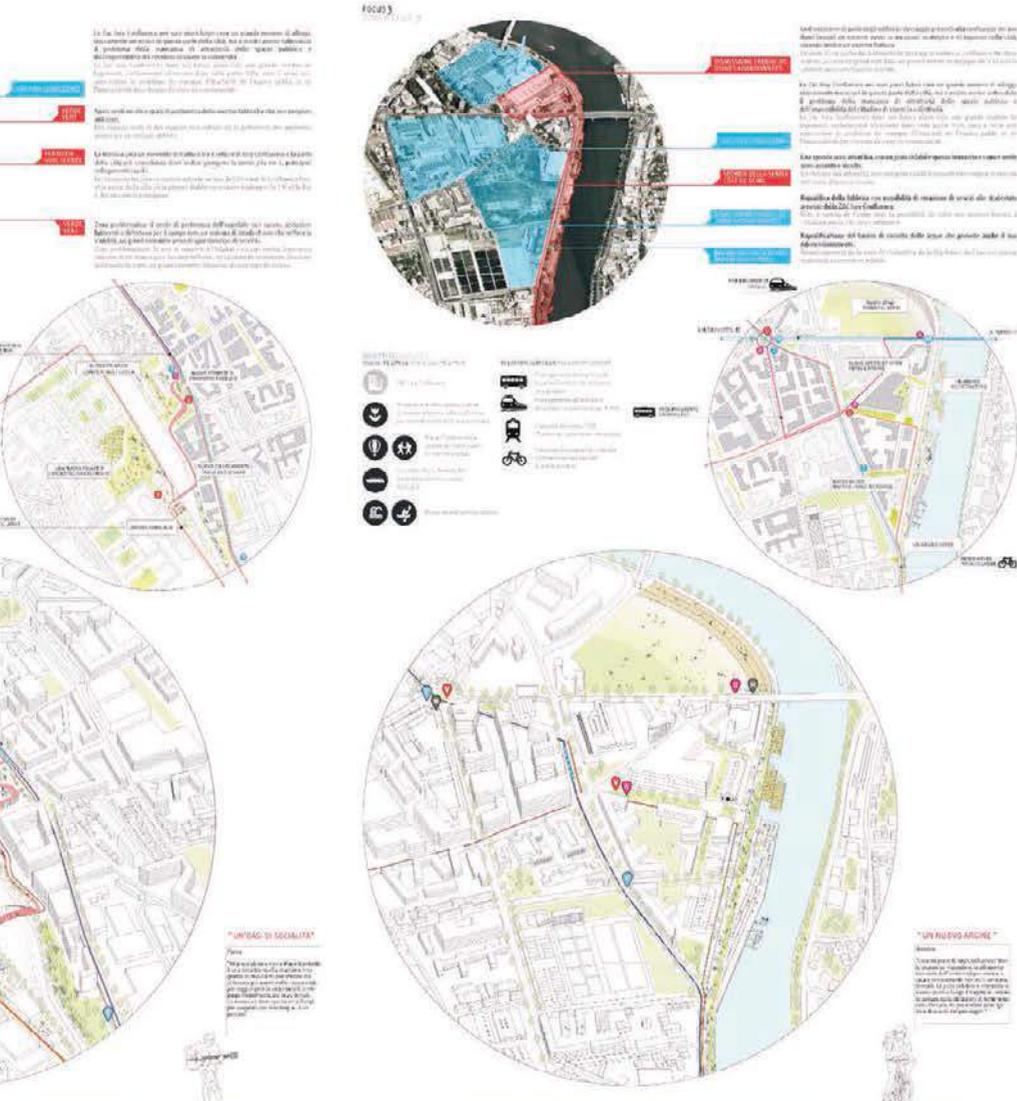
INFRASTRUTTURA VERDE
 Infrastruttura verde (SINAPCITY)
 - Verde pubblico (Percorsi verdi)
 - Verde pubblico (Percorsi verdi)

INFRASTRUTTURA MOBILITÀ
 Infrastruttura mobilità (SINAPCITY)
 - Percorsi verdi (Percorsi verdi)
 - Percorsi verdi (Percorsi verdi)

PERCORSI
 Percorsi (SINAPCITY)
 - Percorsi (SINAPCITY)
 - Percorsi (SINAPCITY)
 - Percorsi (SINAPCITY)
 - Percorsi (SINAPCITY)

INFRASTRUTTURA DELLA VITA
 Infrastruttura della vita (SINAPCITY)
 - Infrastruttura della vita (SINAPCITY)

SINAPCITY, NUOVE CONTINUITÀ NELL'ARCIPELAGO METROPOLITANO PARIGINO: IL CASO DI IVRY-SUR-SEINE



SINAP(C)ITY, NUOVE CONTINUITÀ NELL'ARCIPELAGO METROPOLITANO PARIGINO: IL CASO DI IVRY-SUR-SEINE

Sub-métroPôles

Strategie per riscattare un territorio servente

*Di Jessica Cangini, Maria Giulia Fermani, Giulia Fogli**

Il tessuto della città di Parigi, storicamente cresciuto in maniera centrifuga, negli ultimi decenni è andato ben oltre i limiti amministrativi comunali, creando realtà locali disconnesse che si comportano come individualità: le banlieues. Parigi-banlieue: un rapporto storico nel quale la periferia è sempre presentata come un "allegato", mai concepita come parte integrante e di ugual valore al centro città. Questa dicotomia ha portato alla definizione del carattere di servenza, ovvero dipendenza e assoggettamento, delle periferie verso la Parigi egemonica.

Sub-métroPôles nasce dall'osservazione di un piccolo contesto alle porte di Parigi, Ivry-sur-Seine, e delle principali criticità che ne caratterizzano il territorio: le grandi attrezzature intercomunali (polarità serventi) che occupano gran parte del suo suolo, iconiche per la loro estrema riconoscibilità a livello funzionale e fisico ma non altrettanto riconoscibili come identitarie a livello locale; e

* Tesi completa e tavole ad alta definizione consultabili alla pagina: https://is-suu.com/marymuu89/docs/_book_isuu_250

le grandi infrastrutture taglianti ad esse adiacenti, lasciate dall'espansione metropolitana, che escono radialmente da Parigi frammentando come cicatrici i territori limitrofi.

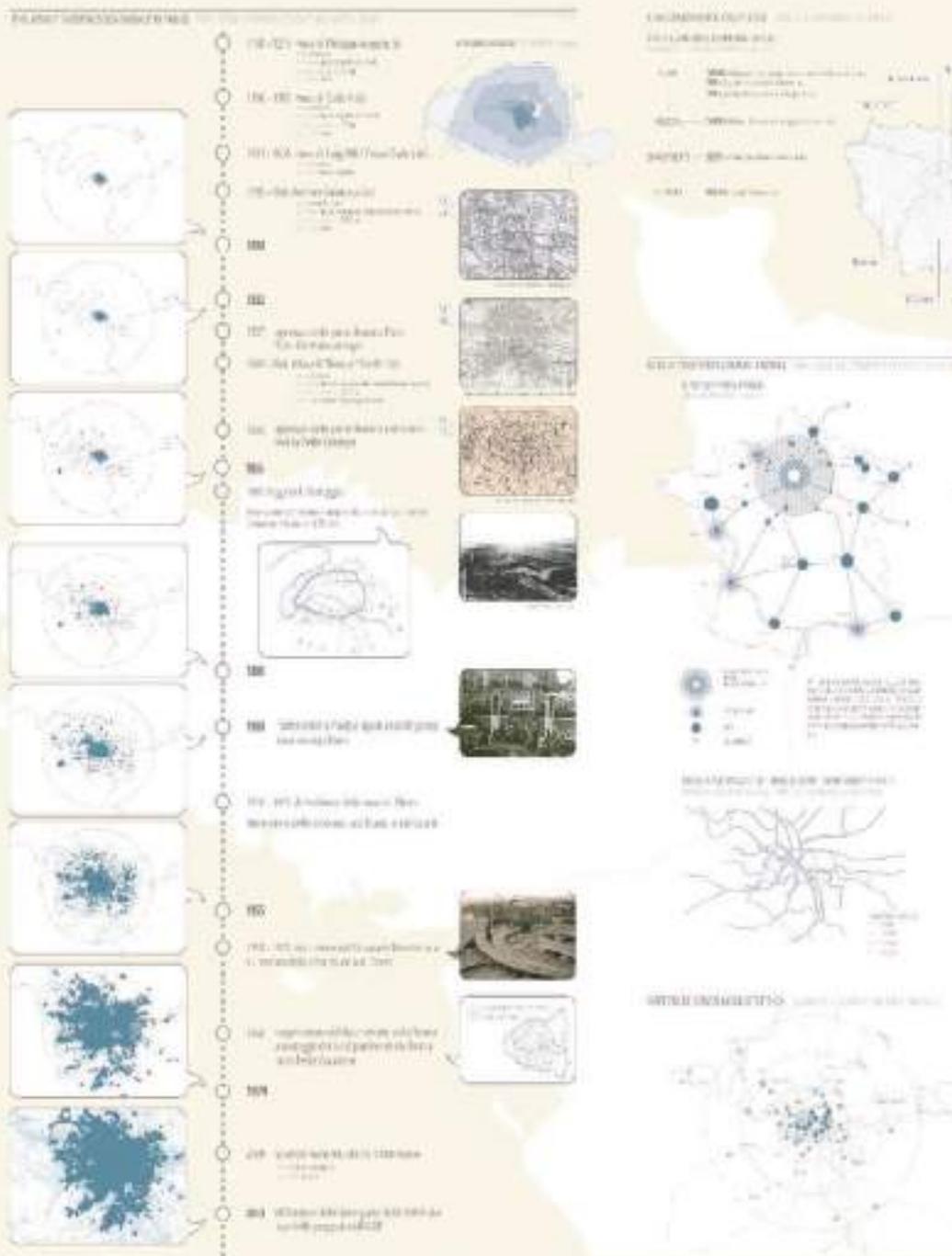
Il caso di Ivry, ascrivibile per analogia di problematiche all'intero quadro metropolitano, permette di definire la visione strategica: riconoscere queste polarità emblematiche come opportunità per riscattare la natura di servitù dei territori satellite dal sistema ipercentrico, riattivandole nel rispetto della loro funzione per renderle nuovi poli riconosciuti di intensità urbana. Attraverso la definizione di lembi strategici l'obiettivo progettuale diventa quello di ricostruire l'interfaccia polo-infrastruttura, per riattivare puntualmente l'attrezzatura e risolvere le sconessioni provocate dalle cesure.

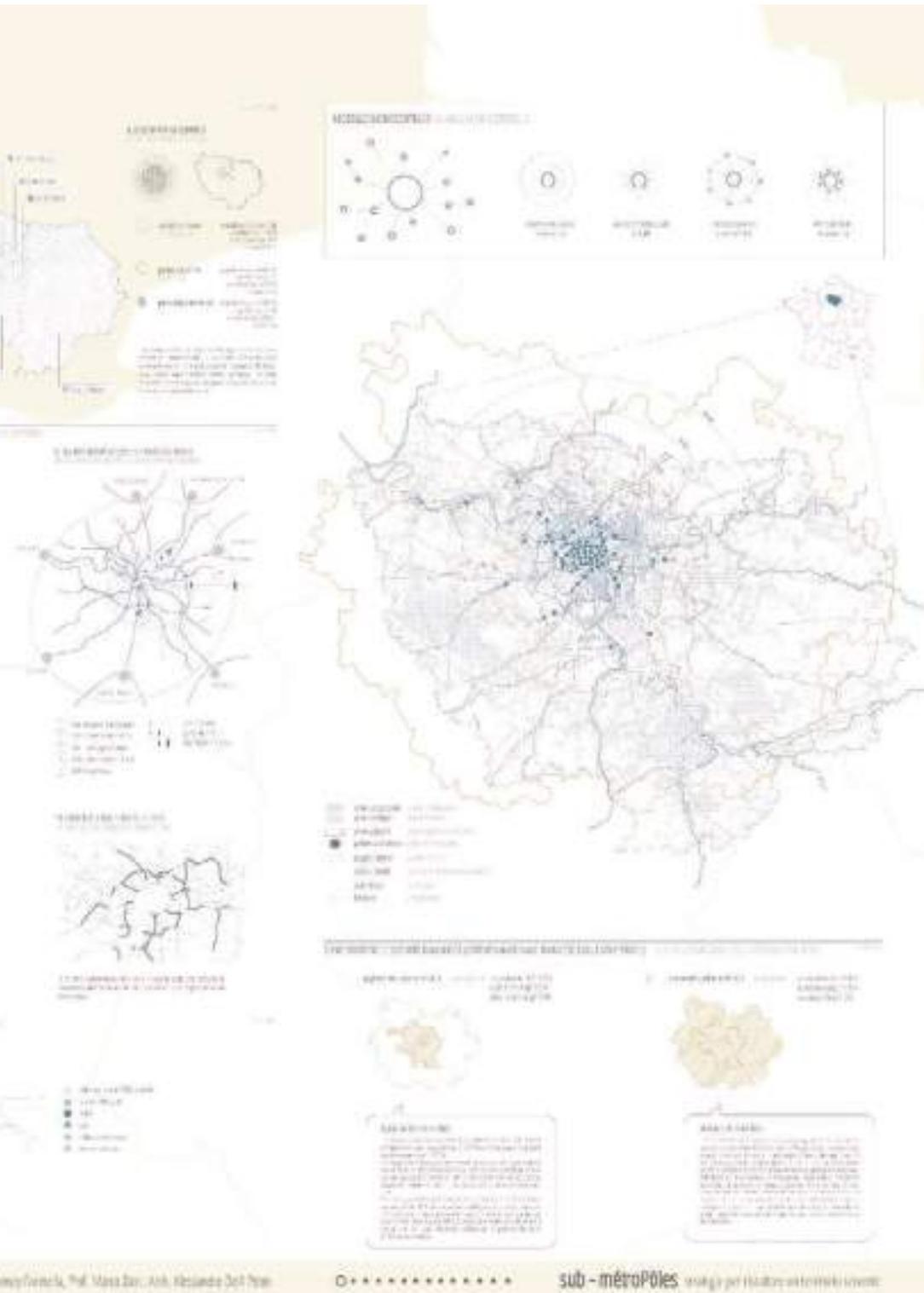
Il lembo strategico di Ivry interessa l'area trasversale che insiste tra il cimitero parigino e l'inceneritore della Sycotm, adiacenti rispettivamente all'Avenue de Verdun e al grande fascio ferroviario. L'intervento nel complesso si configura come una nuova piattaforma connettiva, la Promenade d'Ivryens, potenzialmente esistente nel tessuto e realizzata per minimi interventi volti a ricomporre il mosaico dei differenti contesti locali. Nello specifico al cimitero viene riconosciuta la potenzialità di grande area verde, quindi lo scenario progettuale di riferimento è il Cimitero-Parco, che rimescoli luogo dei morti e luogo di vita in un unico spazio a carattere paesaggistico. Per quanto riguarda l'inceneritore si prevede di mitigarne la percezione verso uno scenario di industria urbana e interattiva, restituendolo alla città da un punto di vista sia fisico che culturale. Le cesure infrastrutturali vengono "suture" con nuovi attraversamenti in grado di promuovere una

trama permeabile di mobilità leggera che metta a sistema tutti gli spazi interstiziali latenti nel tessuto urbano locale attraverso una micro-ricucitura connettiva.

Sub-métroPôles, sottomissione (sub) e centralità (Pôles): creare per le polarità serventi un'ambivalenza di attrezzature alla scala metropolitana e di microcentralità alla scala locale.

01 IL SISTEMA PARIGI-CENTRICO LE SYSTEME PARIS-CENTRIQUE





02 LA GRANDE SFIDA: LE GRAND PARIS

1871-1914: LA GRANDE SFIDA: LE GRAND PARIS

1871-1875: LA GRANDE SFIDA: LE GRAND PARIS



1871
1875

La Grande Paris è un progetto di espansione urbana che mira a unificare le diverse città e comuni che circondano Parigi, creando una grande area metropolitana.



1880
1885

La Grande Paris è un progetto di espansione urbana che mira a unificare le diverse città e comuni che circondano Parigi, creando una grande area metropolitana.

1885-1890: LA GRANDE SFIDA: LE GRAND PARIS



1885
1890

La Grande Paris è un progetto di espansione urbana che mira a unificare le diverse città e comuni che circondano Parigi, creando una grande area metropolitana.



1890
1895

La Grande Paris è un progetto di espansione urbana che mira a unificare le diverse città e comuni che circondano Parigi, creando una grande area metropolitana.

1895-1900: LA GRANDE SFIDA: LE GRAND PARIS



1895
1900

La Grande Paris è un progetto di espansione urbana che mira a unificare le diverse città e comuni che circondano Parigi, creando una grande area metropolitana.



1900
1905

La Grande Paris è un progetto di espansione urbana che mira a unificare le diverse città e comuni che circondano Parigi, creando una grande area metropolitana.



1905
1910

La Grande Paris è un progetto di espansione urbana che mira a unificare le diverse città e comuni che circondano Parigi, creando una grande area metropolitana.

1914-1918: LA GRANDE SFIDA: LE GRAND PARIS

1914-1918: LA GRANDE SFIDA: LE GRAND PARIS

1914
1918

1914
1918

1914
1918

1914
1918

1918-1920: LA GRANDE SFIDA: LE GRAND PARIS

1918
1920

1918
1920

1918
1920

05 IVRY SUR SEINE IVRY SUR SEINE

RELAZIONE

100 Il progetto si inserisce in un edificio storico in grado di ospitare 1000 persone.

101 Questo edificio, originariamente concepito come un teatro, è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

102 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.



PROGETTO

103 Il progetto si inserisce in un edificio storico in grado di ospitare 1000 persone.

104 Questo edificio, originariamente concepito come un teatro, è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

105 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

106 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.



RELAZIONE

107 Il progetto si inserisce in un edificio storico in grado di ospitare 1000 persone.

108 Questo edificio, originariamente concepito come un teatro, è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

109 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

110 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.



PROGETTO

111 Il progetto si inserisce in un edificio storico in grado di ospitare 1000 persone.

112 Questo edificio, originariamente concepito come un teatro, è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

113 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

114 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

115 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

116 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

117 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

118 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.



RELAZIONE

119 Il progetto si inserisce in un edificio storico in grado di ospitare 1000 persone.

120 Questo edificio, originariamente concepito come un teatro, è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

121 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

122 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

PROGETTO

123 Il progetto si inserisce in un edificio storico in grado di ospitare 1000 persone.

124 Questo edificio, originariamente concepito come un teatro, è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

125 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

126 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

127 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

128 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

129 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

130 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

RELAZIONE

131 Il progetto si inserisce in un edificio storico in grado di ospitare 1000 persone.

132 Questo edificio, originariamente concepito come un teatro, è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

133 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

134 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

PROGETTO

135 Il progetto si inserisce in un edificio storico in grado di ospitare 1000 persone.

136 Questo edificio, originariamente concepito come un teatro, è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

137 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

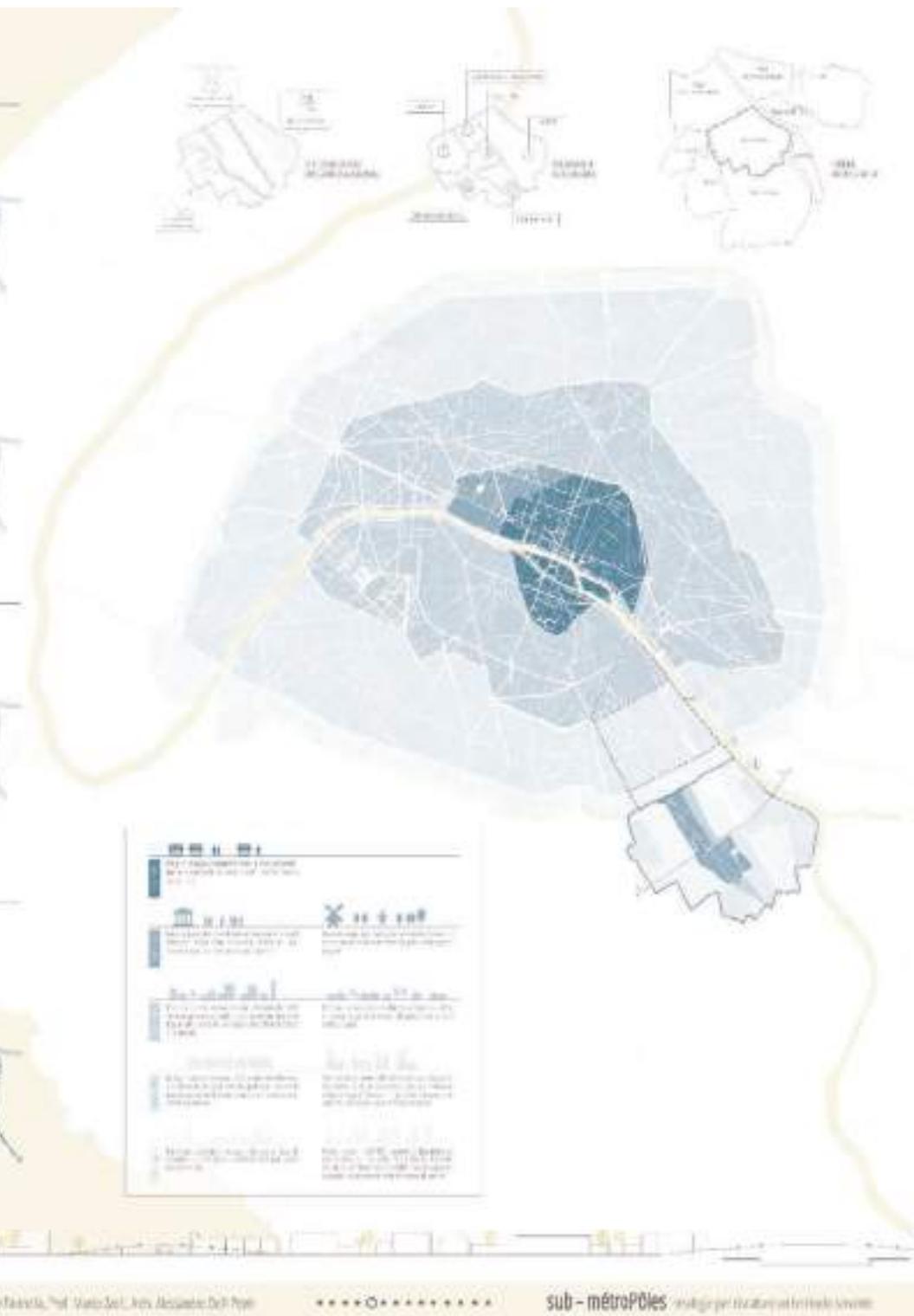
138 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

139 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.

140 L'edificio è stato trasformato in un centro culturale e di incontro per la comunità.



Università degli Studi di Trieste • Dipartimento di Architettura • Tesi di laurea, semestre invernale 2014-2015 • Laureando: Giulia Gargioli, Maria Giulia Fontana, Giulia Togli • Tutor: Prof. Tullio



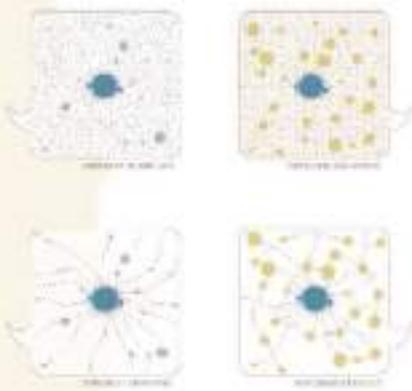
07 ARCIPELAGO DI SUB-MÉTROPOLES ARCIPEL DES SUB-MÉTROPOLES



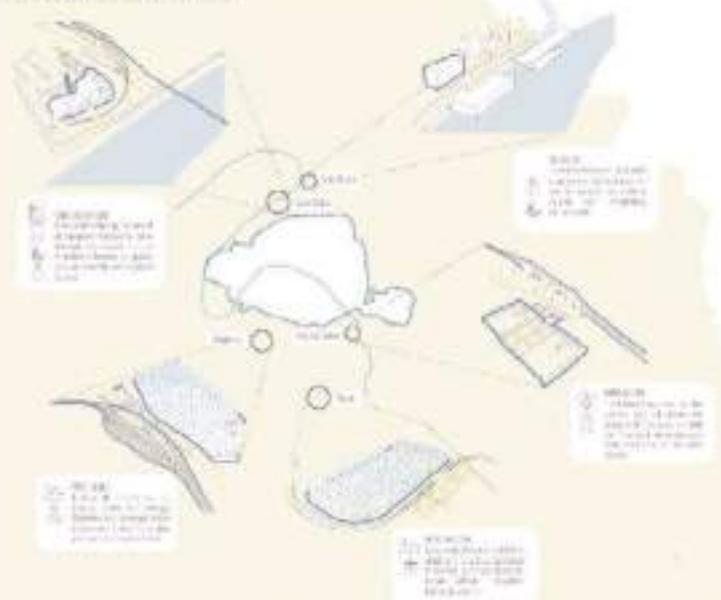
LETTORI DI VITA (LIFE READERS)

PROFUMI	PROFUMI
1. URBANO	1. URBANO
2. URBANO	2. URBANO
3. URBANO	3. URBANO
4. URBANO	4. URBANO

PROFUMI	PROFUMI
5. URBANO	5. URBANO
6. URBANO	6. URBANO
7. URBANO	7. URBANO



PROFUMI DI VITA (LIFE READERS)









SCHEMA D'USAGES



- BÂTIMENTS
- ESPACES VERTS
- ESPACES PUBLICS
- ESPACES PRIVÉS

SCHEMA D'USAGES



- BÂTIMENTS
- ESPACES VERTS
- ESPACES PUBLICS
- ESPACES PRIVÉS

SCHEMA D'USAGES



- BÂTIMENTS
- ESPACES VERTS
- ESPACES PUBLICS
- ESPACES PRIVÉS

SCHEMA D'USAGES



- BÂTIMENTS
- ESPACES VERTS
- ESPACES PUBLICS
- ESPACES PRIVÉS

L'habitat individuel

Le logement individuel est le type de logement le plus répandu dans les zones périurbaines. Il est caractérisé par une grande diversité de formes et de styles, allant de la maison individuelle à la villa, en passant par le pavillonnaire et le semi-detaché.

L'habitat collectif

Le logement collectif est le type de logement le plus répandu dans les zones urbaines. Il est caractérisé par une grande diversité de formes et de styles, allant de l'appartement à la résidence, en passant par le logement social et le logement privé.

L'habitat individuel

Le logement individuel est le type de logement le plus répandu dans les zones périurbaines. Il est caractérisé par une grande diversité de formes et de styles, allant de la maison individuelle à la villa, en passant par le pavillonnaire et le semi-detaché.

1. L'habitat individuel

Le logement individuel est le type de logement le plus répandu dans les zones périurbaines. Il est caractérisé par une grande diversité de formes et de styles, allant de la maison individuelle à la villa, en passant par le pavillonnaire et le semi-detaché.

2. L'habitat collectif

Le logement collectif est le type de logement le plus répandu dans les zones urbaines. Il est caractérisé par une grande diversité de formes et de styles, allant de l'appartement à la résidence, en passant par le logement social et le logement privé.

3. L'habitat individuel

Le logement individuel est le type de logement le plus répandu dans les zones périurbaines. Il est caractérisé par une grande diversité de formes et de styles, allant de la maison individuelle à la villa, en passant par le pavillonnaire et le semi-detaché.

4. L'habitat collectif

Le logement collectif est le type de logement le plus répandu dans les zones urbaines. Il est caractérisé par une grande diversité de formes et de styles, allant de l'appartement à la résidence, en passant par le logement social et le logement privé.

5. L'habitat individuel

Le logement individuel est le type de logement le plus répandu dans les zones périurbaines. Il est caractérisé par une grande diversité de formes et de styles, allant de la maison individuelle à la villa, en passant par le pavillonnaire et le semi-detaché.

sub-métropôles stratégie pour l'habitat et les services

11 IL CIMITERO PARCO LE CIMITERE A DIMENSION PAYSAGER

CONCETTUALIZZAZIONE

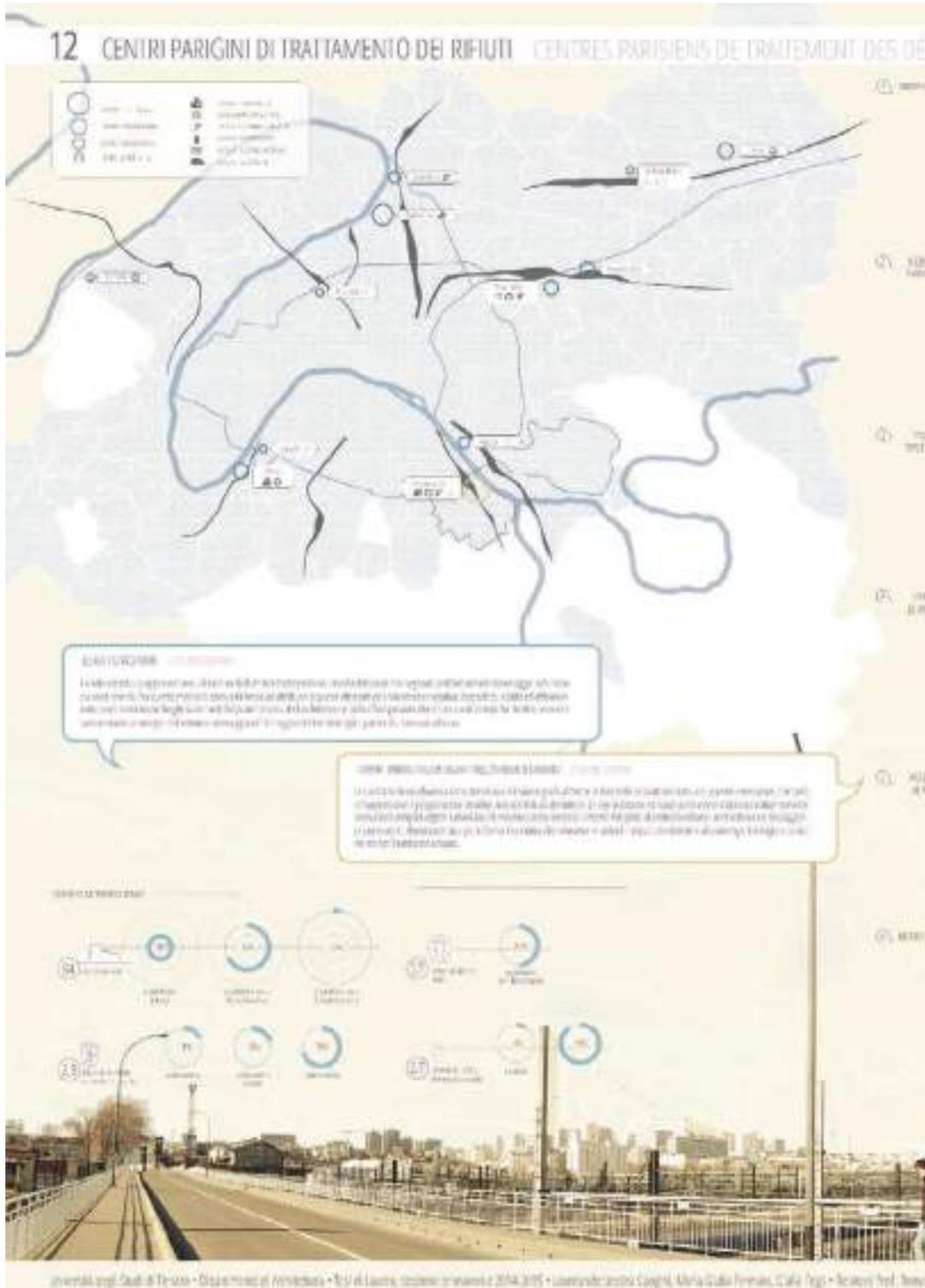


L'obiettivo è quello di creare un luogo di memoria e di incontro, un luogo dove la vita si incontra con la morte, un luogo dove la vita si rinnova.

LEMBI E FRANGI







SECRETES

PROJET DE

PROJET DE

PROJET DE



PROJET DE

PROJET DE



PROJET DE

PROJET DE

PROJET DE



PROJET DE

PROJET DE



PROJET DE

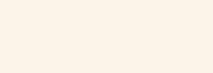
PROJET DE

PROJET DE



PROJET DE

PROJET DE



PROJET DE

PROJET DE

PROJET DE



PROJET DE

PROJET DE



PROJET DE

PROJET DE

PROJET DE



PROJET DE

PROJET DE



PROJET DE

PROJET DE

PROJET DE



PROJET DE

PROJET DE







La v(o)ie sous

Progetto di riuso delle stazioni inattive della metropolitana di Parigi

*Di Elena Massaccesi e Linda Muccioli**

Scegliere Parigi significa dialogare con una tra le metropoli con tessuto superficiale più denso a livello mondiale e che, al tempo stesso, possiede uno dei mondi sotterranei più complessi e celebri. Negli ultimi decenni, l'utilizzo dei livelli ipogei si è intensificato e diversificato nei centri urbani, offrendo alle città sature di flussi, servizi, attività e abitanti, uno strumento capace di contribuire ad un miglior utilizzo dello spazio urbano: il sottosuolo.

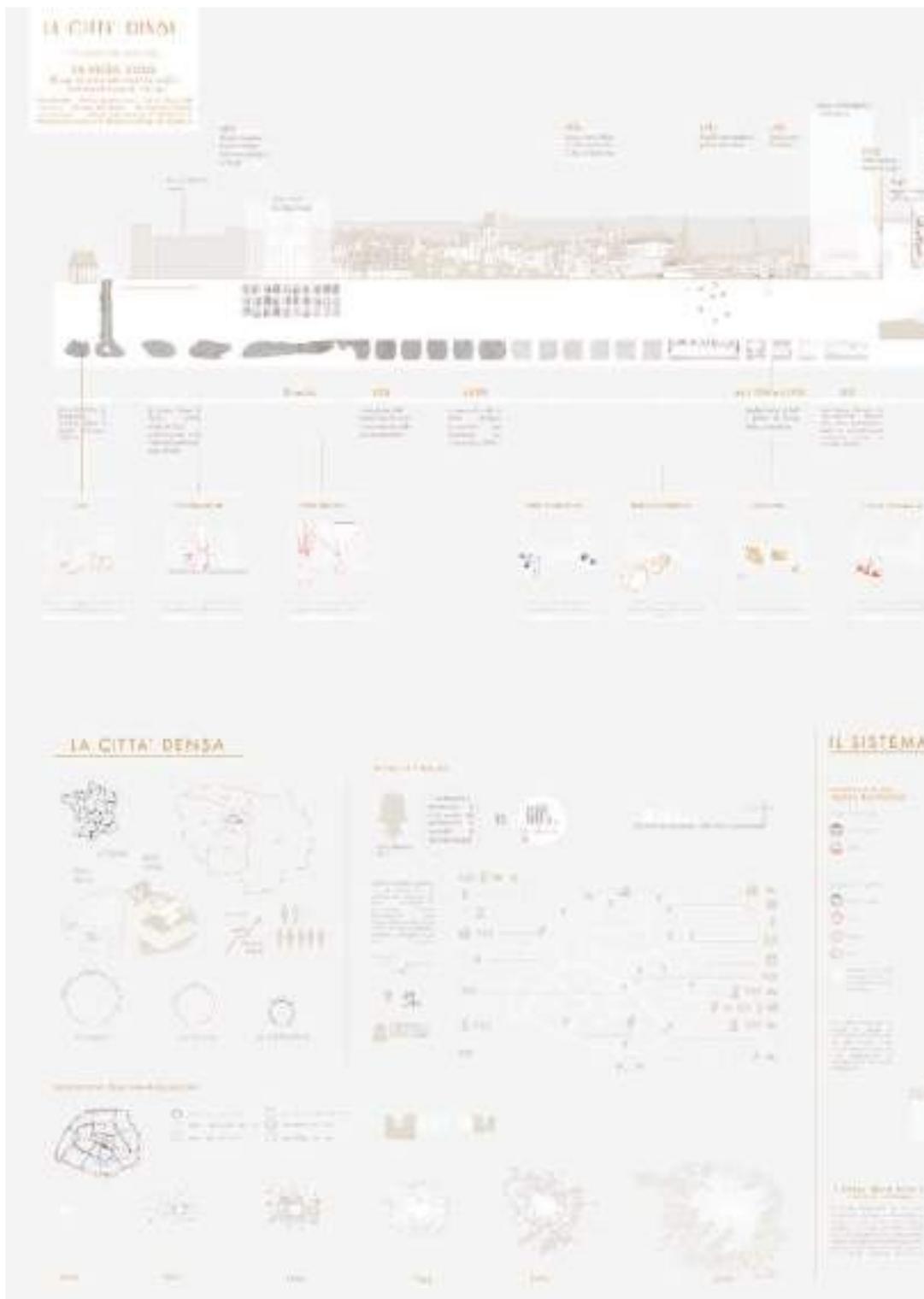
Parigi è sempre stata una città a doppio livello: quanto più cresceva in superficie, tanto più se ne scopriva e sfruttava il mondo sotterraneo. La metropolitana d'inizio Novecento è la prima grande opera del sottosuolo per gli ingenti lavori nella realizzazione di tunnel e stazioni. Il fenomeno delle stazioni inattive nella rete parigina conta sedici siti che insieme creano un "sotto-tessuto" di elementi più o meno conservati che per loro natura offrono condizioni ideali per

* *Tesi completa e tavole ad alta definizione consultabili alla pagina: https://is-suu.com/lindamuccioli/docs/la_v_o_ie_sous*

promuovere il riuso. Tali condizioni riguardano caratteri di finezza, centralità, tipicità, familiarità e un controllo dell'isolamento termico e acustico. Questi siti per natura tipologica e localizzazione, possono essere classificati in cinque gruppi in relazione alla più affine destinazione d'uso proposta per la riprogettazione. Ad ogni gruppo corrisponde una fase di attivazione che prevede lo stesso iter di riprogettazione: messa in sicurezza, restauro, insediamento dell'attività e riprogettazione degli interni secondo principi di modularità e versatilità. L'attività prescelta prenderà avvio, producendo così un ricavato utile per passare alla fase successiva, secondo uno schema progressivo che dipende dalla facilità di attivazione data dalle caratteristiche dei singoli siti. Tali attività devono essere temporanee in tutte le stazioni, salvo la prima fase della stazione di Gare du Nord per meglio adattarsi alle mutevoli esigenze cittadine. Il progetto pilota della stazione-museo di Gare du Nord, il solo sito immutabile del sistema, celebra tutto il misterioso mondo della metropolitana e soddisfa le richieste dell'RATP, il cui appoggio e contributo ha reso possibile la redazione di questo lavoro di tesi. Infine, benché tutti i siti saranno riprogettati in maniera specifica, avranno un comun denominatore affidato alla narrazione storica in continuità con il progetto pilota. La creazione di un codice riconoscibile è uno dei primi presupposti progettuali, data la volontà di agire a livello zero con interventi limitati e poco invasivi. Concretamente gli elementi del codice sono elementi storici iconici, come le balaustre in ghisa di Guimard o il *carrelage* bianco degli interni. Attraverso la valorizzazione del patrimonio delle stazioni, questo sistema offre una densità alternativa di qualità, creando un sistema di luoghi complementari e promuovendo

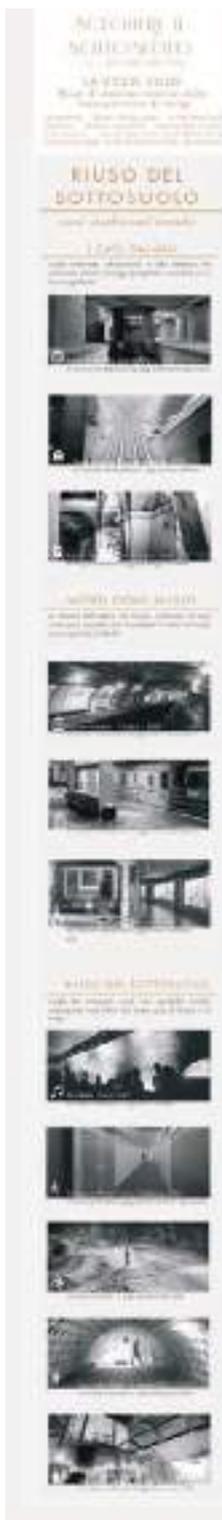
un complesso di interazioni a doppio livello. Solo nel momento dell'attivazione completa si potrà riflettere in scala più ampia e dalle ricuciture verticali suolo-sottosuolo potranno crearsi quelle sottosuolo-sottosuolo, dando vita finalmente ad una vera e propria città sotterranea.

In conclusione, le connessioni complesse tra tutti i livelli cittadini disegneranno una città dalla doppia verticalità, sotterranea ma che respira grazie ai luoghi del livello zero, superficiale ma con forte legame con il sottosuolo.











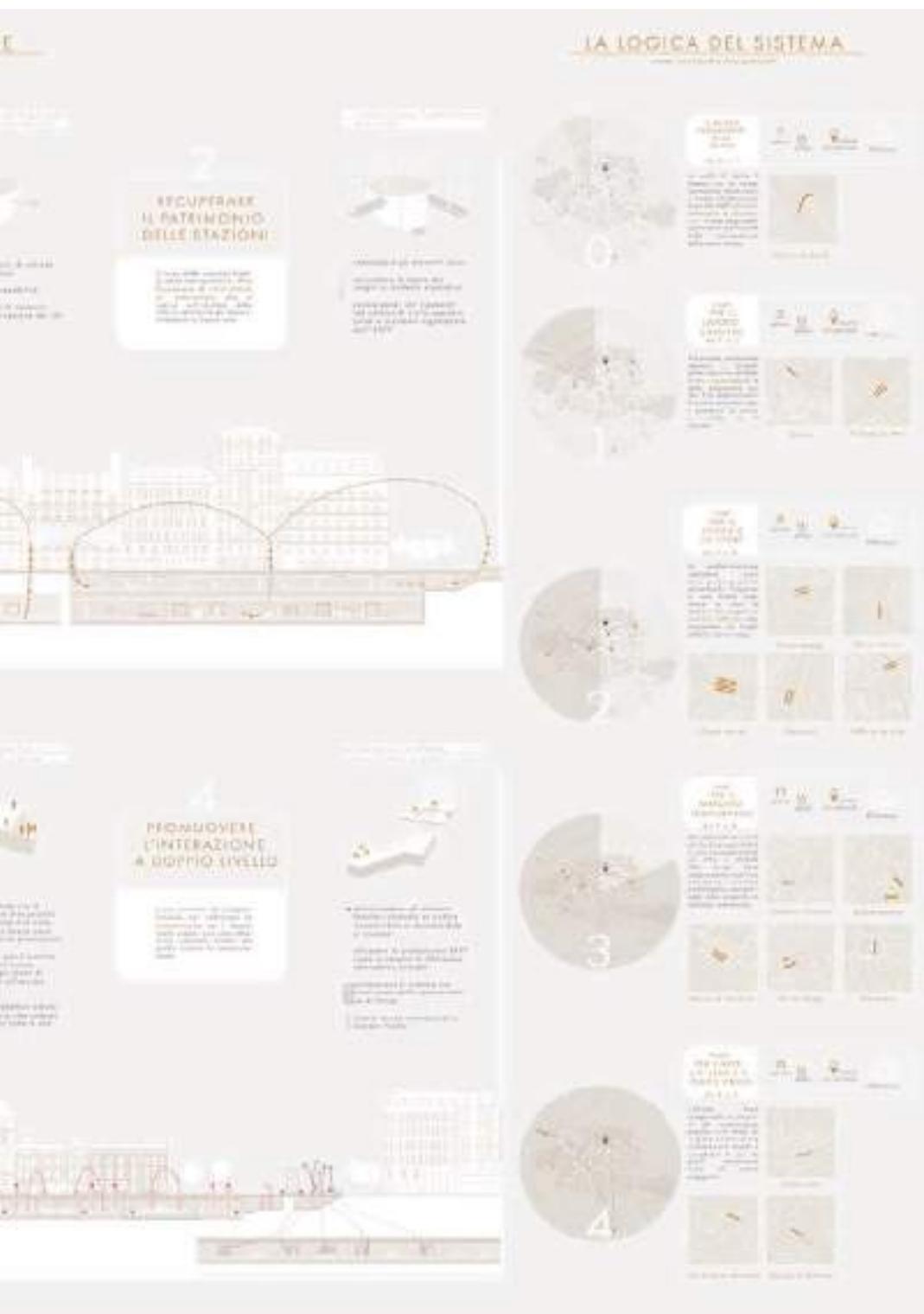
AMBIÈRE DE RIJSEL
 L'AMBIÈRE DE RIJSEL











ABACI DEGLI ELEMENTI REINTERPRETATI

ABACI

COLLEGAMENTO



Il collegamento è un elemento che unisce due o più elementi, consentendo loro di muoversi in modo indipendente.



Il cono è un elemento che unisce due o più elementi, consentendo loro di muoversi in modo indipendente.



PANNELLO



Il pannello è un elemento che unisce due o più elementi, consentendo loro di muoversi in modo indipendente.



Il pannello è un elemento che unisce due o più elementi, consentendo loro di muoversi in modo indipendente.



ELIMINAZIONE



Il cilindro è un elemento che unisce due o più elementi, consentendo loro di muoversi in modo indipendente.



Il cilindro è un elemento che unisce due o più elementi, consentendo loro di muoversi in modo indipendente.



SANCIPIA



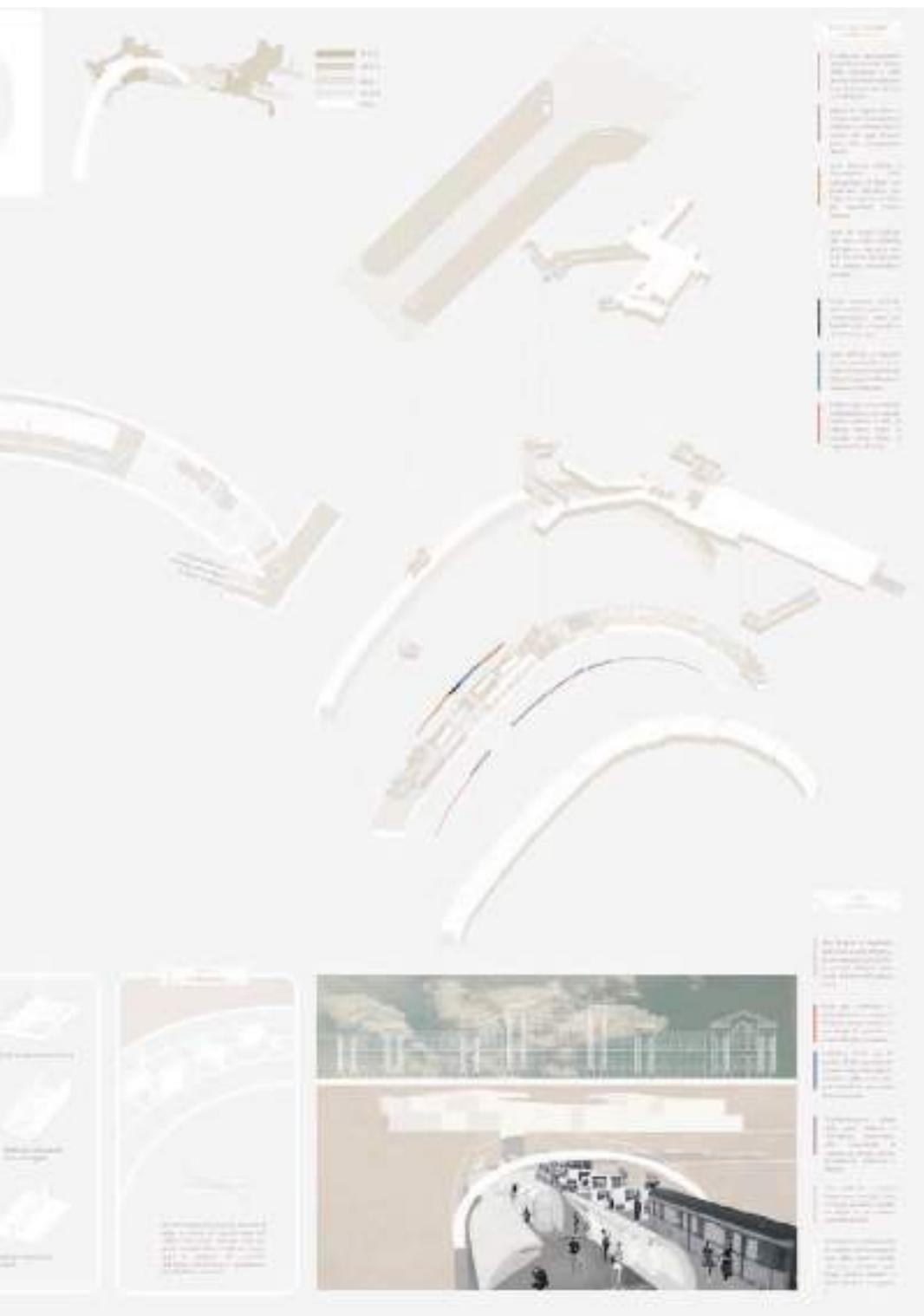
Il sanciopia è un elemento che unisce due o più elementi, consentendo loro di muoversi in modo indipendente.

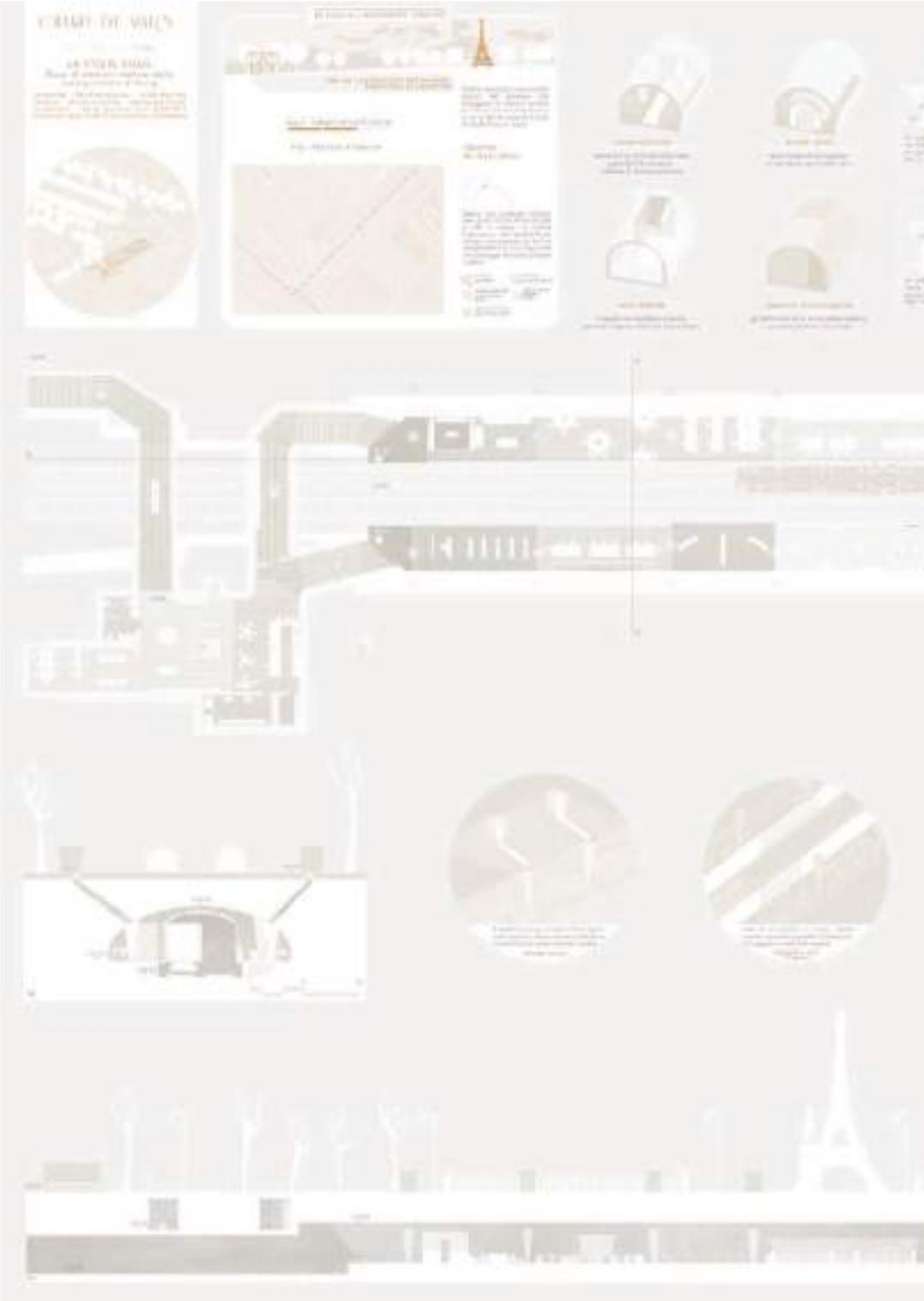


Il sanciopia è un elemento che unisce due o più elementi, consentendo loro di muoversi in modo indipendente.

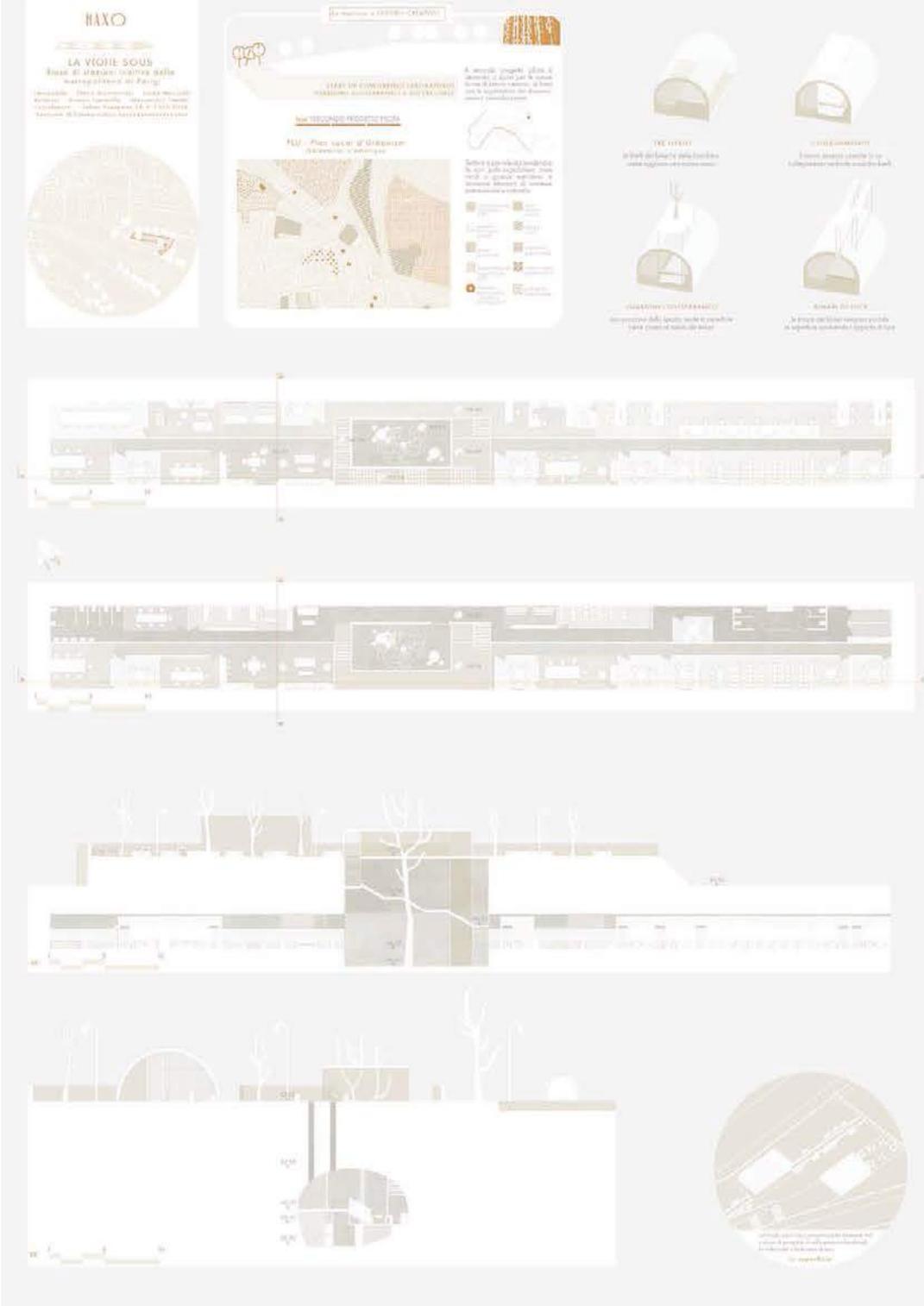


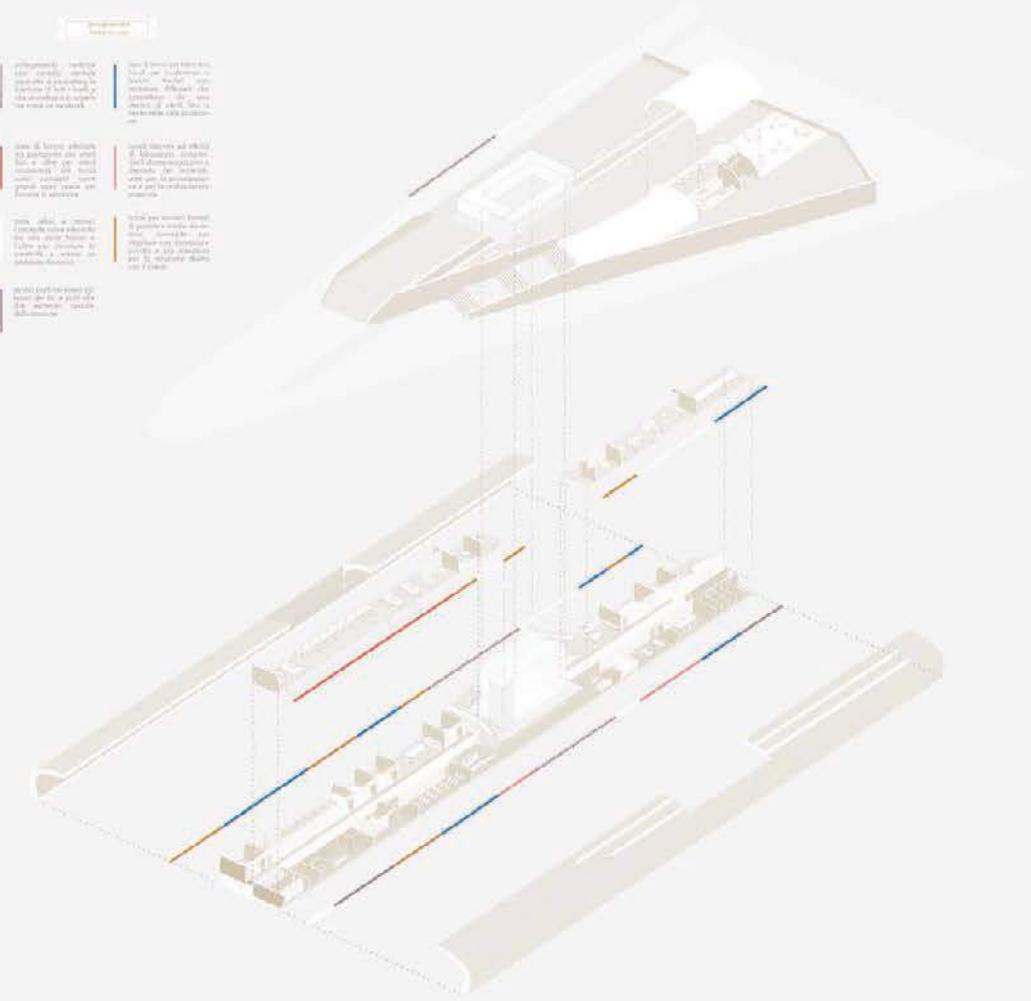












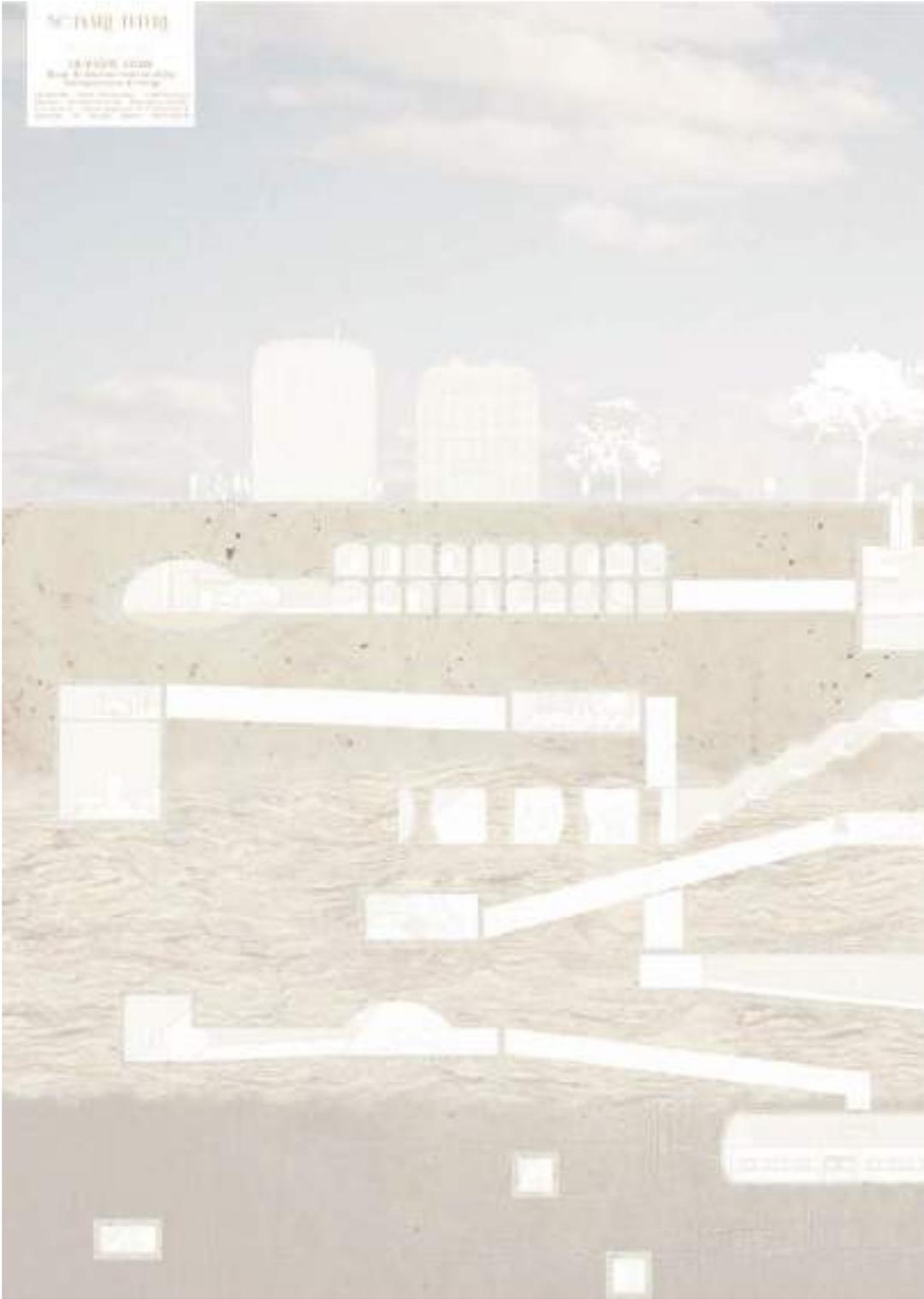
Integrazione
 L'edificio è stato progettato in modo da integrarsi con l'ambiente circostante, sia in termini di materiali che di forme. L'obiettivo era quello di creare un ambiente urbano che fosse sia funzionale che piacevole.

Struttura
 La struttura è stata progettata in modo da essere sia resistente che flessibile. L'obiettivo era quello di creare un ambiente urbano che fosse sia funzionale che piacevole.

Spazio
 Lo spazio è stato progettato in modo da essere sia aperto che privato. L'obiettivo era quello di creare un ambiente urbano che fosse sia funzionale che piacevole.

Materiali
 I materiali sono stati scelti in modo da essere sia durevoli che ecologici. L'obiettivo era quello di creare un ambiente urbano che fosse sia funzionale che piacevole.







LA CITTA' A LIVELLI

Il piano di progetto della città è un sistema di livelli che si sviluppa su una struttura di base, con una serie di livelli che si sovrappongono e si intersecano, creando una serie di spazi e volumi che si susseguono nel tempo e nello spazio.

1972
Regione Marche - Ancona



In occasione dell'edizione del 2000, tutti i diritti di riproduzione, con o senza scopo di lucro, sono riservati. È vietata espressamente la ristampa o l'uso non autorizzato del testo o delle immagini senza permesso scritto dalla casa editrice.



**Una riflessione
di François Grether**

Architetto, urbanista, Grand Prix de l'urbanisme 2012



Transformations parisiennes, un point de vue d'urbaniste

Le Grand Paris, l'essentiel et l'imbroglie

Depuis les anciennes tentatives de Léon Jaussely et Henri Prost au début du XX^{ème} siècle, la nécessité d'un grand projet sur l'extension de Paris a été trop longtemps oubliée. Relancé en 2008 par le Président de la République, une nouvelle démarche a été engagée selon deux orientations, celle des transports de manière technocratique et celle des transformations urbaines en termes de communication. Les divisions institutionnelles étaient alors contournées.

Puis, la méthode a évolué avec la création de « Paris Métropole » associant les collectivités publiques. Il en est résulté une série d'organismes publics entremêlés et diverses vues d'avenir intégrant l'ensemble de l'agglomération et la ville-centre, la capitale, à travers un slogan ou label, le « Grand Paris ».

« Conférence métropolitaine » en 2006, devenue « Forum métropolitain », « Paris Métropole » en 2009, « Société du Grand Paris » en 2010, « Atelier International du Grand Paris » en 2010, « Métropole du Grand Paris » en 2016. La complexité de l'organisation institutionnelle débouche sur une forme de dispersion des intentions. Les propositions envisagées sont multiples et généralement trop globales ou fragmentaires.

En fait, la démarche se concrétise prioritairement à travers la mise œuvre par l'Etat de nouvelles lignes de transports, avec leurs gares et leurs abords. Ce thème et sa concrétisation sont incontestables ; mais suffisent-ils à définir un projet urbain à la mesure des multiples enjeux des différentes banlieues ?

De très nombreux sites sont l'objet d'opérations d'aménagement. Certains d'entre eux sont supportés par l'Etat, sous la forme d'Opérations d'Intérêt National. Mais, toutes ces interventions sont circonscrites dans des périmètres étroits, qui souvent délimitent non seulement les moyens d'action, mais aussi les esprits et le champ des réflexions.

Toutefois, il reste que, dans l'immense espace urbanisé, ne sont pas distingués et désignés les vastes secteurs, où devraient se concentrer transformations urbaines prioritaires. Les zones habitées par les populations les plus pauvres coïncident avec la présence des grandes infrastructures et des emprises, qui comportent les plus importantes capacités de développement urbain. Il s'agit du secteur Nord jusqu'à l'aéroport de Roissy et du secteur Sud-Est, autour de la Seine.

Aujourd'hui, il s'agit encore d'imaginer un avenir pour la ville au-delà de ses limites et pour ses habitants les plus exclus, en engageant les principales transformations capables de former un très grand Projet, lisible, consensuel, durable.

Paris Rive Gauche et Ivry

A l'Atelier Parisien d'Urbanisme, il m'a été demandé, en 1987, d'élaborer un projet pour le secteur de Tolbiac (15

hectares). Devant la Seine, il m'a paru nécessaire d'envisager une nouvelle méthode, procédant par consultations sur esquisses et débats successifs. Les étendues du fleuve et du faisceau ferroviaire ont conduit à élargir la réflexion à l'ensemble du site parisien, de la gare d'Austerlitz à la limite d'Ivry (130 hectares). Puis, j'ai proposé d'installer une avenue au-dessus de l'axe du chemin de fer, à la manière de Park avenue en 1915, pour permettre, tout à fois, de desservir la longueur du site et de franchir les voies ferrées.

A l'époque, l'enjeu principal consistait à équilibrer les emplois vers l'Est par rapport à La Défense en développant un important quartier d'affaires. L'implantation du siège d'une grande banque a été préparée. Comme son programme avait été limité à 150 000 m², la société a dû rechercher un complément de 50 000 m², que la mairie d'Ivry a refusé après avoir consulté la direction du parti communiste. L'hypothèse d'étendre le développement urbain au-delà de Paris n'a été qu'entrevue à ce moment.

Puis, a été lancé le grand projet de la Bibliothèque Nationale de France suivi par une polémique publique, qui a fait évoluer le programme du projet urbain vers plus de mixité, avec en particulier l'installation d'établissements universitaires. L'approfondissement du projet urbain et la coordination opérationnelle des architectures ont été répartie en plusieurs secteurs. En cours de route, la double mise en valeur de la halle de la gare d'Austerlitz, ouverte face à la nouvelle avenue de France et ouverte vers le centre ancien, a été perdue.

Il aura fallu environ 20 années pour que soit véritablement traitée la question de l'extension du développement parisien dans les Communes voisines d'Ivry et Vitry et que soient

entrepris les projets urbains de « Ivry Confluence, » « Seine Gare Vitry » et « Gare des Ardoines ».

Clichy-Batignolles, Paris 17^o et le Nord-Ouest de l'agglomération

Dès le début des études en 2002, les Communes voisines de l'ancien site ferroviaire des Batignolles sont prises en considération, en particulier Clichy la Garenne. Cependant notre réflexion initiale, avec Jacqueline Osty paysagiste, a porté sur un très large environnement, à la dimension du vaste secteur Nord-Ouest de l'agglomération. Autour du faisceau ferré de la gare Saint Lazare, ce trouve sans doute ici la partie la plus minérale, la plus dense de toute la ville. Les tissus urbains des XIX^{ème} et XX^{ème} siècles, relativement riches, sont majoritairement voués à l'habitat et aux activités tertiaires; mais ils ne comprennent ni monument, ni espace public majeur, ni pôle de déplacement, capables de jouer un rôle représentatif et fédérateur à la mesure de cet ensemble.

C'est ainsi que le projet du parc Martin Luther King, le plus grand possible à l'origine, a été imaginé comme un lieu de convergence et de rencontre entre les différents quartiers environnants et dans la continuité de tous les parcours des rues. Le programme du village olympique pour la candidature 2012 a réduit sa superficie à 10 hectares. Au centre, une diagonale s'est imposée pour relier en droite ligne l'ancien

square haussmannien d'Alphand, au Sud, et la rue principale de Clichy au Nord, le boulevard Jean Jaurès, au-delà du boulevard périphérique.

Ce parc répond à trois objectifs contemporains ; - l'exercice physique pour toutes les générations conduit à une série d'équipements appropriés ; - le cycle de l'eau est mis en valeur à partir du recueil des pluies, avec des canaux et des bassins de lagunage et de stockage, jusqu'au réemploi pour l'arrosage ; - l'expression du temps, des saisons et des variations météorologiques s'exprime dans la diversité des fragments de paysage et par la grande diversité de la végétation.

Par ailleurs, dans le but de ne pas reporter en banlieue les fonctions techniques subalternes, comme auparavant, le projet comprend un centre de tri des ordures, une centrale à béton, un parking d'autocars et une halle de fret ferroviaire, activités groupées à l'écart, entre voies ferrées et boulevard périphérique.

Au cours de la réalisation du projet urbain, en 2009, sont arrivés le nouveau Palais de Justice de Paris et la Direction de la police judiciaire. Ces Institutions symboliques, avec une fréquentation attendue de 8000 personnes par jour ouvrable, ont apporté une réalisation monumentale, haute de 160 mètres. L'édifice de Renzo Piano renforce la polarité recherchée. Il a eu l'intelligence de composer avec le parc, en soulignant sa ligne de traversée en diagonale.

Alors, il a été décidé de compléter la desserte par les transports en commun, avec les prolongements des lignes 14 du métro et du tramway T3, qui ajoutés à la ligne 13 du métro et au RER C, complètent cet effet de polarité à la dimension de la métropole parisienne.

Enfin, les anciens bâtiments de Charles Garnier, qui abritaient la fabrication des décors de l'Opéra, vont être reconvertis pour accueillir la « Cité du théâtre », comprenant les secondes salles de l'Odéon et de la Comédie Française autour du Conservatoire national d'art dramatique.

C'est ainsi, que diverses circonstances ont permis, de manière progressive, un déploiement du rayonnement du projet urbain dans la métropole. Celui-ci compte finalement la construction de 600 000 m² de programmes très diversifiés, malgré l'étroitesse de son périmètre (50 hectares). Aujourd'hui, les chantiers sont avancés, mais les travaux ne seront achevés qu'en 2020. Pourtant, une dynamique de développement urbain se manifeste dans un large rayon, notamment dans les Communes voisines, agrandissant Paris au-delà de ses limites.

Les limites communales marquent l'horizon du pouvoir de chaque collectivité locale. Les périmètres des zones d'aménagement contiennent juridiquement et financièrement les moyens d'action. Ces formes d'organisation territoriales sont bien établies et justifiées. En revanche, ces frontières institutionnelles ont trop souvent encloué les perspectives d'avenir, les réflexions et les études urbaines, alors qu'elles ne comptent pas dans la continuité de la ville et dans la vie quotidienne des habitants.



Bibliografia

- AA.Vv., *Banlieues 89, 116 réalisations : Manière de dire, manières de faire*, Mission Banlieues 89, Paris 1989.
- AA.Vv., *Dossier Les Villes nouvelles, 30 ans après*, in «Espaces et sociétés», n° 119, Editions érès, Toulouse 2004.
- ABRAM J., COHEN J-L., LAMBERT G., *Encyclopédie Perret*, Paris: Éditions du Patrimoine/Institut français d'architecture, Paris 2002.
- ALLEN BROOKS H., (a cura di), *Le Corbusier. 1887-1965*, Electa, Milano 2001.
- AMC, *Le Grand Pari(s). Consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne*, Le Moniteur Architecture, Paris 2009.
- APUR, *Espaces publics*, in «Paris-Project» n.30-31, Paris 1993.
- AUGÉ M., *Un etnologo nel metrò*, Elèuthera, Milano 2017.
- AUZELLE R., *La Rénovation des quartiers insalubre*, in Aa. Vv., *Destinée de Paris*, Editions du Chêne, Paris 1943.
- , *Recherche d'une méthode d'enquête sur l'habitat défectueux*, Centre d'études du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, Paris 1949.
- AVRIL J.L., *La ville comme création plastique*, in Joly P., *Le Corbusier a Paris*, Delegation à l'action artistique de la Ville de Paris, Paris 1987.
- BARDET G., *Paris, naissance et méconnaissance de l'urbanisme*, SABRI, Paris 1951.
- BERDOULAY V., CLAVAL P., *Aux débuts de l'urbanisme français*, L'Harmattan, Paris 2001.
- BERMANN M., *L'esperienza della modernità*, il Mulino, Bologna 1985.

- BONNIER L., POËTE M., *Commission d'extension de Paris: aperçu Historique*, Impr. Chaix., Paris 1913.
- , *Considérations techniques préliminaires*, Impr. Chaix., Paris, 1913.
- BORGOGNI A., FARINELLA R., *La città attiva. Percorsi pubblici nel corpo urbano*. F. Angeli, Milano 2017.
- BOUDON F., CHASTEL A., COUZY H., HAMON F., *Système de l'architecture urbaine. Le quartier des Halles à Paris*, CNRS, Paris 1977.
- BOURILLON F., FOURCAUT A. (a cura di), *Agrandir Paris (1860-1970)*, Publications de la Sorbonne, Paris 2012.
- CALABI D., FOLIN M. (a cura di), *Hénard H. Alle origini dell'urbanistica: la costruzione della metropoli*, Marsilio, Padova 1972.
- CAMBI A., *Paris terrain vague*, in «Paesaggio urbano» n.2, Maggioli Editore, Rimini 2015.
- CHARRE A., *Art et urbanisme*, Que sais-je? PUF, Paris 1983.
- CHARVET M., *Les Fortification de Paris. De l'hygiénisme à l'urbanisme, 1880-1919*, Presses universitaires de Rennes, Rennes 2005.
- CHASLIN F., *Les Paris de François Mitterand*, Gallimard, Paris 1985.
- CHASTEL A., *Architecture et patrimoine. Choix de croniques parues dans Le Monde*, Editions du Patrimoine, Paris 2012.
- CHEVALIER L., *La Formation de la population parisienne*, INED coll. « Travaux et documents », n°10, PUF, Paris 1959.
- CHEVALIER L., *Le Parisiens*, Hachette, Paris 1967.
- COHEN J-L., LORTIE A., *Des fortifs au périf*, Picard Éditeur, Paris 1992.
- , *Le Corbusier: la planète comme chantier*, Les Editions Textuel, Paris 2015.
- DEBORD G., *Théorie de la dérive*, in «Les Lèvres nues», n. 9, Alia, Anvers 1956.

- , *Potlatch (1954-1957)*, Gallimard, Paris 1996.
- DELLI PONTI A., *Dossier speciale Grand Paris I. Un Plan Campus per Parigi. Il ruolo delle università nella strutturazione di una Global city*, in «Paesaggio urbano» n. 2, Maggioli Editore, Rimini 2011.
- , *Dossier speciale Grand Paris II. Il paesaggio aeroportuale di una Global city europea*, in «Paesaggio urbano» n. 2, Maggioli Editore, Rimini 2011.
- , *Dossier speciale Grand Paris III. Il riduzionismo infrastrutturale alla prova dei fatti. I casi di La Défense e del Périphérique*, in «Paesaggio urbano» n. 2, Maggioli Editore, Rimini 2011.
- DE SOLÀ-MORALES I., *Nouveaux espaces dans la ville moderne*, in Lucan J., (a cura di), *Le Corbusier: une encyclopédie*, Editions du Centre Pompidou, Paris 1987.
- DEVILLERS C., RIBOULET P., *Le projet urbain; La ville comme oeuvre*, Pavillon de l' Arsenal, Paris, 1996.
- FABIEN J., *Paris en songe*, Burozoïque, Montrouge 2010.
- FARINELLA R., *Progetto urbano e città fluviali in Francia: i casi di Lione e Bordeaux*, in «Paesaggio urbano» n. 2, Maggioli Editore, Rimini 2003.
- , *Riqualficare la città, ritrovare il fiume. Nantes, la Loire, l'île de Nantes*, in «Paesaggio urbano» n. 6, Maggioli Editore, Rimini 2004.
- , *Progetti di banlieue. Seine-Arche Nanterre*, in «Paesaggio urbano» n. 4, Maggioli Editore, Rimini 2007.
- , *Le Grand Paris. Invenzione di una metropoli in cerca di governo*, in «Paesaggio urbano» n. 4, Maggioli Editore, Rimini 2009.
- FIJALKOW Y., *La construction des ilots insalubres. Paris 1850 – 1945*, L'Harmattan, Paris 1998.
- FORESTIER J.C.N., *Grand villes et systèmes de parc*, Hachette, Paris 1908. (riedizione presentata da B. Leclerc e S. Tarragò Cid, IFA-Norma Editions, Paris 2001).

- , *Les Transformations des fortifications de Paris*, in «L'Art public», mai-juin 1909, Bruxelles 1909.
- GEROSA P.G., *Le Corbusier: urbanisme et mobilité*, Birkhäuser, Basel 1978.
- GIACONE A., *Paul Delouvrier : un demi-siècle au service de la France et de l'Europe*, Descartes & Cie, Paris 2004.
- , *Les Grands Paris de Paul Delouvrier*, Paris, Descartes & Cie, Paris 2010.
- GIOVANNONI G., *Vecchie città ed edilizia nuova*, Città Studi Edizioni, Milano 1995.
- GRIBAUDI M., *Paris, ville ouvrière. Une histoire occultée (1789-1848)*, La Découverte, Paris 2014.
- HAROUEL J.L., *L'embellissement des villes. L'urbanisme français au XVIIIe siècle*, Editions A&J Picard, Paris 2000.
- HARVEY D., *Paris. Capital of modernity*, Routledge, New York 2006.
- HENARD. E., *Etudes Sur Les Transformations de Paris (1904)*, Kes-singer Pub Co, Whitefish 2010.
- INGALLINA P., *Il progetto urbano. Dall'esperienza francese alla realtà italiana*, F. Angeli, Milano 2012.
- LAMMING C., *Métro insolite, promenades curieuses, lignes oubliées, stations fantômes, métros imaginaires, rames en tous genres*, Parigramme, Paris 2011.
- LAUTIÉ V., *Metro mémoire, textes littéraires sur le métro de Paris*, Crdp de Créteil, Paris 1991.
- LAVEDAN P., *Histoire de Paris*, PUF, Paris 1960.
- , *Nouvelles histoires de Paris. Histoire de l'urbanisme a Paris*, Hachette, Paris 1975.
- LECLERC B. (a cura di), *Jean Claude Nicolas Forestier, 1961-1930. Du jardin au paysage urbain*, Ed. Picard, Paris 1994.
- LE CORBUSIER, *Urbanisme*, éditions Crès et Cle, Paris 1924. (trad. It. *Urbanistica*, Saggiatore 2011).

- , *La ville radieuse. Elements d'une doctrine d'urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste*, Éditions de l'Architecture d'aujourd'hui, Boulogne 1935.
- , *Destin de Paris*, Fernand Sorlot, Paris 1946.
- , *Le plans de Paris : 1956-1922*, Editions de Minuit, Paris 1956.
- LE DANTEC J-P., *Le Sauvage et le régulier. Art des jardins et paysagisme en France au XXIème siècle*, Ed. du Moniteur, Paris 2002.
- LOYER F., *Paris XIXe siècle : l'immeuble et la rue*, Hazan, Paris 1987.
- LUCAN J. (a cura di), *Le Corbusier: une encyclopédie*, Editions du Centre Pompidou, Paris 1987.
- MACCHIA G., *Il mito di Parigi*, Einaudi, Torino 1995.
- MANGIN D., PANERAI P., *Project urbain*, Parenthèses, Marseille 1999.
- MARCHAND B., *Paris, histoire d'un ville. XIX-XX siècle*, Seuil, Paris 1993.
- MASBOUNGI A., *Projets urbains durables: stratégies*, *Le Moniteurs*, Paris 2012.
- MERLIN P., *Les banlieues*, PUF – Que sais-je?, Paris 1999.
- MURARD L. ET FOURQUET F., *La naissance des villes nouvelles : Anatomie d'une décision (1961-1969)*, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, Marne-la-Vallée 2004.
- PANERAI P., CASTEX J., DEPAULE J., *Isolato urbano e città contemporanea*, Clup, Milano 1981.
- PANERAI P., DEPAULE J-C., DEMORGON M., *Analyse urbaine*, Parenthèses, Marseille 1999.
- PANERAI P., *Paris métropole. Formes et échelles du Grand-Paris*, Éditions de la Villette, Paris 2008.
- PAQUOT T., *La folie des hauteurs. Pourquoi s'obstiner à construire des tours ?*, Bourin éditeur, Paris 2008.

- PARENT C. (ET. AL.), *Paris Parallèle. Propositions pour un urbanisme nouveau*, in «L'Architecture d'aujourd'hui» n. 101, Archipress & Associés, Angoulême 1962.
- PINÇON M., PINÇON-CHARLOT M., *Paris Mosaïque*, Calmann-Lévy, Paris 2001.
- , *Paris : quinze promenades sociologiques*, Payot, Paris 2009.
- PINON P., *Paris, biographie d'une capitale*, Hazan, Paris 1999.
- POETE M. *Un vie de cité: Paris, de sa naissance à nos jours*, August Picard, Paris 1931.
- PORTAS N., *L'emergenza del progetto urbano*, in «Urbanistica» n.110, 1998.
- SECCHI B., *La città del ventesimo secolo*, Laterza, Roma-Bari 2005.
- SELLIER H., *Une cité pour tous*, Éditions du Linteau, Saint-André de Roquerpertuis 1998.
- TENTORI F., *Vita e opere di Le Corbusier*, Laterza, Roma-Bari 1983.
- TEXIER S., *Paris contemporain. De haussmann à nos jours, une capitale à l'ère des métropoles*, Parigramme Paris 2005.
- VOLDMAN D., *Région parisienne, approches d'une notion 1860 - 1980*, in «Cahiers de l'Institut d'Histoire du temps présent» n. 12., Institut d'histoire du temps, Paris 1989.
- , *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954 : histoire d'une politique*, L'Harmattan, Paris 2000.
- ZUKIN S., *L'altra New York. Alla ricerca della metropoli perduta*, il Mulino, Bologna 2013.

Per le fotografie si ringrazia: Michele Spatari (in copertina e pp. 18, 24, 66 e 76), Maelenn Laloux (p. 26), Linda Muccioli (pp. 40, 82, 92, 128), Eleanor Green (p. 54); Giulia Fogli (pp. 106, 108, 118, 132, 171).

Framing the urban
collana diretta da Romeo Farinella

1. Romeo Farinella, *Hors les murs*

AREE SCIENTIFICO–DISCIPLINARI

AREA 01 — Scienze matematiche e informatiche

AREA 02 — Scienze fisiche

AREA 03 — Scienze chimiche

AREA 04 — Scienze della terra

AREA 05 — Scienze biologiche

AREA 06 — Scienze mediche

AREA 07 — Scienze agrarie e veterinarie

AREA 08 — Ingegneria civile e architettura

AREA 09 — Ingegneria industriale e dell'informazione

AREA 10 — Scienze dell'antichità, filologico–letterarie e storico–artistiche

AREA 11 — Scienze storiche, filosofiche, pedagogiche e psicologiche

AREA 12 — Scienze giuridiche

AREA 13 — Scienze economiche e statistiche

AREA 14 — Scienze politiche e sociali

AREA 15 — Scienze teologico–religiose

Il catalogo delle pubblicazioni di Aracne editrice è su

www.aracneeditrice.it

Finito di stampare nel mese di febbraio del 2018
dalla tipografia «System Graphic S.r.l.»
00134 Roma — via di Torre Sant'Anastasia, 61
per conto della «Giacchino Onorati editore S.r.l. — unipersonale» di Canterano (RM)