

POLITECNICO DI MILANO
Facoltà di Architettura e Società
Corso di Laurea Magistrale in Architecture



Abitare il Boulevard Périphérique,
il quartiere di Issy les Moulineaux

Relatore:
Prof.ssa Maria Cristina Treu

Studente:
Nicoletta Brancaccio
Matr. 750720

INDICE

INDICE DELLE IMMAGINI	3
INDICE DELLE TAVOLE	4
ABSTRACT.....	5
INTRODUZIONE.....	6
CENNI STORICI	8
LE ORIGINI	8
LA CRESCITA MEDIEVALE	10
IL NUOVO SLANCIO EDILIZIO: IL REGNO DI LUIGI XIII	11
LA PARIGI MONUMENTALE	12
DA NAPOLEONE AD HAUSSMANN	13
IL TRIONFO DELLA MODERNITA'	17
LE DUE GUERRE MONDIALI	18
Le risposte legislative.....	19
Le risposte utopiche.....	20
LA GRANDEUR DE LA CAPITALE	21
LA CINTURA VERDE	23
LE GRAND PARIS	23
BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE.....	25
INTRODUZIONE	25
BOULEVARD PHÉRIPHÉRIQUE	26
UN CERCHIO TIPICAMENTE PARIGINO	27
L'INCOSCIENTE DESIDERIO D'UNITÀ	28
LA CELEBRITÀ DEL CENTRO	29
MULTIPOLARITÀ	30
IL PÉRIPHÉRIQUE COME INFRASTRUTTURA	31
PAESAGGIO	31
LA MODERNITÀ DEL LIMITE	32
SUPERARE IL LIMITE: IL FONDAMENTO METROPOLITANO	33
LA CINTURA VERDE COME PAESAGGIO DI LIMITE	34
LA CINTURA VERDE DE L'ILE DE FRANCE.....	36
INTRODUZIONE	36
INQUADRAMENTO TERRITORIALE	39
LA CEINTURE VERTE NELL'EVOLUZIONE DELLA PIANIFICAZIONE DELL'ILE DE FRANCE	41
L'AGENCE DES ESPACES VERTS DELLA REGIONE DELL'ILE-DE-FRANCE	46
LE 'REGOLE DI UTILIZZAZIONE DEL SUOLO' SECONDO LO SDRIF	47
I PARCHI NATURALI REGIONALI	50

LE PLAN VERT RÉGIONAL DE L'ILE DE FRANCE	52
INTEGRAZIONE DELLA MULTIFUNZIONALITÀ DELL'AGRICOLTURA E	55
DELL'INTERESSE DEI PAESAGGI AGRICOLI NEL CONTESTO LEGISLATIVO	55
MAPPE	57
LA CORONA PARIGINA	62
LA NASCITA DELLA PETITE CEINTURE: SITUAZIONE SOCIO POLITICA	62
LA POLITICA URBANA	63
LA FORMA URBANA PROIETTATA: STRUTTURA SPAZIALE DELLA CINTURA	64
IL BOULEVARD PERIPHERIQUE URBANO (BOULEVARD DES MARECHAUX)	65
PROGETTI	66
PORTE DE BAGNOLET	66
DALLA PORTE DE VANVES ALLA PORTE D'ORLEANS	69
LA PORTE DE CHARENTON	72
LA POTERNE DES PEUPLIERS A LA PORTE D'IVRY	74
DE LA PORTE D'ARCUEIL À LA PORTE DE GENTILLY,	76
DE LA PORTE DES POISSONNIERS À LA PORTE DE CLICHY	78
ISSY LES MOULINEAUX	81
BIBLIOGRAFIA.....	88

INDICE DELLE IMMAGINI

DAL LAGO PARIGINO ALL'ATTUALE CONFORMAZIONE	8
DAL TRACCIATO ROMANO ALLE MURA DI TIERS	9
DAL PRIMO IMPERO ALLA BELLE EPOQUE	11
LA PARIGI MONUMENTALE	13
DA NAPOLEONE AD HAUSSMANN	14
INTERVENTI TRA IL PRIMO ED IL SECONDO IMPERO	18
LO SVILUPPO DEMOGRAFICO NEI PRIMI ANNI DEL 900	19
SEZIONE TIPO DELL'ISOLATO H.B.M.	20
L'UTOPIA DI LE CORBUSIER	20
GLI INTERVENTI URBANI NEL PERIODO DELLA "GRANDEUR"	22
DALLA CITTÀ CONCENTRICA A LE GRAND PARIS	24
GLI SPAZI NATURALI DE L'ILE DE FRANCE	44
PLAN VERT REGIONAL	53
LE ZONE NATURALI DI EQUILIBRIO ¹	57
ORGANIZZAZIONE SCHEMATICA DEGLI SPAZI NATURALI ²	57
CARTA DI SINTESI (SSCENR) ³	57
IL PROGETTO DELLA CINTURA VERDE ⁴	58
LA POLITICA DELLA CINTURA VERDE ⁵	58
LO SPAZIO DELLA CINTURA VERDE ⁶	58
I SETTORI DI STUDIO DELLA CINTURA VERDE ⁷	59
GLI SPAZI APERTI DELLA CINTURA VERDE IDENTIFICATI NEL PLAN VERT ⁸	59
LO SCHEMA DEL PLAN VERT REGIONALE ⁹	59
PROTEZIONI REGOLAMENTARI ¹⁰	60
INVENTARIO DEL PATRIMONIO NATURALE ¹¹	60
CONNESSIONI TRA GLI SPAZI APERTI E LA CINTURA VERDE ¹²	61
NUOVO PROGETTO PER LA PORTE DE BAGNOLET ¹³	68
NUOVO PROGETTO PER LA PORTE DE VANVE ET D'ORLEANS ¹⁴	71
NUOVO PROGETTO PER LA POTERNE DES PEUPLIERS ¹⁵	75
NUOVO PROGETTO PER LA PORTE DE CLICHY ¹⁶	79-80
ISSY LES MOULINEAUX, CENTRALITÀ E COMMERCIO	82
ISSY LES MOULINEAUX, MUTAZIONI	83

¹⁻²⁻³ Institut d'Aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France pag. 9

²⁻⁵⁻⁶ Institut d'Aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France pag. 7

⁷⁻⁸⁻⁹ Institut d'Aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France pag. 11

¹⁰⁻¹¹ Institut d'Aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France pag. 15

¹² Institut d'Aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France pag. 17

¹³⁻¹⁴⁻¹⁵⁻¹⁶ *Les projets d'aménagement sur Les portes de Paris*, Atelier Parisien d'Urbanism, Paris (2004).

INDICE DELLE TAVOLE

1. INQUADRAMENTO - Boulevard Périphérique
2. INQUADRAMENTO - Le Quai D'issy Les Moulineaux
3. ANALISI DEL SITO - Centralità E Commercio
4. ANALISI DEL SITO - Potenzialità/Criticità
5. ANALISI DEL SITO - Uso del suolo
6. ANALISI DEL SITO - Analisi del traffico
7. PROGETTO - Programma
8. PROGETTO - Verde e Infrastrutture
9. PROGETTO - Nuove destinazioni d'uso

ABSTRACT

Il progetto indaga la situazione attuale delle aree limitrofe alla circonvallazione esterna Parigina (Boulevard Périphérique) ed in particolare del quartiere di Issy les Moulineaux. Dopo un'attenta analisi di interventi analoghi già realizzati si è tentato di dare una risposta progettuale ai problemi presenti nell'area. In particolare si è cercato di enfatizzare il potenziale naturale e paesaggistico della zona e di sfruttare al massimo le risorse presenti, cercando di non alterare la natura e la morfologia del territorio.

La prima parte della tesi presenta un excursus storico dell'evoluzione della città, al fine di comprenderne meglio lo sviluppo fino all'attuale conformazione. Successivamente è riportata un'analisi del Périphérique che si presenta come una infrastruttura segnata da un dualismo concettuale che lo vede da un lato come un limite invalicabile, dall'altro come una parte integrante della città di Parigi.

Successivamente sono state analizzate le attuali politiche in materia di progettazione degli spazi verdi e/o a destinazione ricreativa, ponendo un accento particolare sulla cintura verde dell'Ile-de-France.

INTRODUZIONE

Nel corso del secolo precedente, il secolo delle grandi trasformazioni, il concetto di città è radicalmente mutato. Si è verificata una vera e propria ridefinizione di esso, persino di quello di metropoli. Nasce la Periferia Globale, la quale annulla completamente la dialettica classica centro/periferia. Il centro storico in molti casi ha perso il suo ruolo di deposito del senso di appartenenza, luogo in cui si ritrovava la caratterizzazione della città, le sue matrici storiche. La definizione di spazi abitabili deriva da procedure di delimitazione, di definizione di ambiti controllabili proprio in quanto delimitati. Da questo punto di vista, delimitare e circoscrivere fisicamente un ambito specifico allo scopo di renderlo abitabile, costituisce un archetipo che sta alla base di qualsiasi processo di trasformazione artificiale dei luoghi. Elementi e configurazioni tipiche delimitanti, organizzate allo scopo di definire spazi abitabili, danno origine ad edifici, a quartieri ed a città. Tensioni rivolte alternativamente al rafforzamento o all'infrazione dei limiti hanno improntato i diversi momenti di evoluzione dell'architettura. Nel caso dell'architettura moderna ad esempio l'ideale di "*Spatial Continuum*", l'interpenetrazione tra ordine interno ed esterno, indica un presupposto fondamentale di ricerca formale, basata sulla liberazione da limiti e barriere.

Il lavoro di tesi ha avuto inizio e si è sviluppato per la prima parte nella città di Parigi, durante il progetto Erasmus a cui ho partecipato lo scorso anno. Il tema proposto all'interno del corso era "Une nouvelle vivibilité pour Boulevard Périphérique". Ogni studente dell'atelier era chiamato a recuperare informazioni e a discuterle con i colleghi in merito alla storia, allo sviluppo ed alla attuale situazione delle aree prossime al Boulevard più famoso della città di Parigi. Il Périph genera sentimenti contrastanti all'interno dell'opinione pubblica, ma anche tra gli urbanisti stessi, da chi lo vede come una barriera a chi lo identifica come l'unico confine possibile e necessario per la città di Parigi. L'unica certezza sta nel fatto che si configura come una grande infrastruttura, che in qualche modo racchiude la città.

Molti progetti sono stati avviati, e alcuni di essi sono già in via di conclusione, per risolvere il problema della "barriera", la maggior parte di questi prevede l'interramento della circonvallazione con successivo reimpiego della superficie guadagnata per la costruzione di giardini.

Al termine delle analisi globali sulla città, ogni studente ha scelto un'area di studio. La mia attenzione è stata attratta dal quartiere di Issy les Moulineaux per due ragioni. La prima è la mancanza di progetti in corso d'opera, il che ha escluso la possibilità di essere influenzata dal lavoro di esperti in materia, evitando un inutile bis, la seconda è la complessità morfologica degli spazi e la presenza di un altissimo potenziale paesaggistico non ancora esplorato.

Il territorio oggetto di studio, Issy les Moulineaux, si trova a sud ovest di Parigi ed è connotata da due aspetti fondamentali: la presenza della Senna e la presenza di un grosso nodo viabilistico. La porzione di *Périph* che attraversa l'area in questione è sopraelevata.

L'area, a prevalenza industriale, presenta grossi problemi legati alla vivibilità e agli attraversamenti. Fuori dalle ore lavorative e nei week end è un territorio deserto, inoltre gran parte delle fabbriche sono ormai dismesse. Collocata a sud del parc André Citroën, a est de l'île de Saint Germain, a nord dell'Heliport de Paris, costituisce il baricentro di un potenziale polmone verde per la città. Esiste la possibilità di riqualificare il lungo Senna, che nella zona in questione, si estende per quasi un kilometro con una larghezza di circa 20 metri.

Il progetto ha come obiettivo la realizzazione di un polo culturale che riutilizzi quanto più possibile gli ex capannoni industriali per costruire degli atelier d'arte e una scuola. È previsto il riuso della parte sottostante il *Périph* al fine di realizzare spazi ludico-ricreativi su modello dell'analogo progetto realizzato ad Amsterdam. Le nuove costruzioni riguardano invece residenze a "costo moderato" e una scuola a vocazione artistica.

Le destinazioni d'uso sopra citate sono risultate essere le più adeguate per non incrementare ulteriormente i problemi di traffico caratterizzanti l'area ed al contempo per creare uno spazio socialmente attivo sia per i pochi residenti del quartiere che per il resto dei parigini o per coloro che abitano le *banlieu* adiacenti.

L'interesse del progetto risiede nell'economicità dell'intervento e per l'attenzione alla vocazione artistica e allo "spirito bohémien" della città di Parigi, clichés non certo privi di fondamenta.

CENNI STORICI

L'area oggetto di studio si colloca in un punto nevralgico della città di Parigi. Segnata dal passaggio di una grande infrastruttura, Boulevard Périphérique, ospita il più grande nodo viabilistico di superficie della città. L'eterogeneità del luogo, la presenza dominante del settore terziario e la totale assenza di costruzioni ad uso residenziale, rendono quest'area un interessante oggetto di ricerca. In primo luogo emerge la necessità di un breve excursus storico che ne spieghi le origini e la formazione, con un particolare accento su due macro interventi urbani, che ne hanno generato l'attuale conformazione: il piano di Haussman e le politiche urbane attuate nel corso delle due guerre mondiali e nella seconda metà del '900.

LE ORIGINI

La città di Parigi è stata abitata in modo continuo, fin dalla preistoria, dal popolo dei Parisi, i quali si stabilirono sull'odierna Ile de la-Cité intorno al III secolo a.C. Dopo la conquista romana intorno all'ille de la Cité sorse una nuova città (Imm. 1), raccolta tutta sulla riva sinistra, lungo le pendici della collina di Sainte Geneviève; l'isola rimase il centro amministrativo e religioso dell'insediamento.

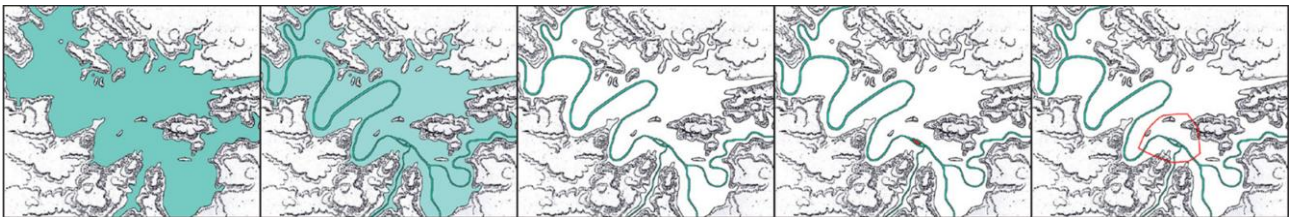


Immagine 1 (dal lago parigino all'attuale conformazione)

Nel IV secolo d.C la città, che prese il nome di Civitas Parisiorum, acquisì una ragguardevole importanza strategica, in quanto servì da retrovia per le truppe che dovevano difendere la frontiera del Reno dalle invasioni dei barbari. Nel 508 il re franco Clodoveo fissò a Parigi la capitale del suo regno e fece innalzare la chiesa dei Ss. Apostoli Pietro e Paolo, sulla sommità dell'attuale collina di Sainte-Geneviève. (Imm. 2)

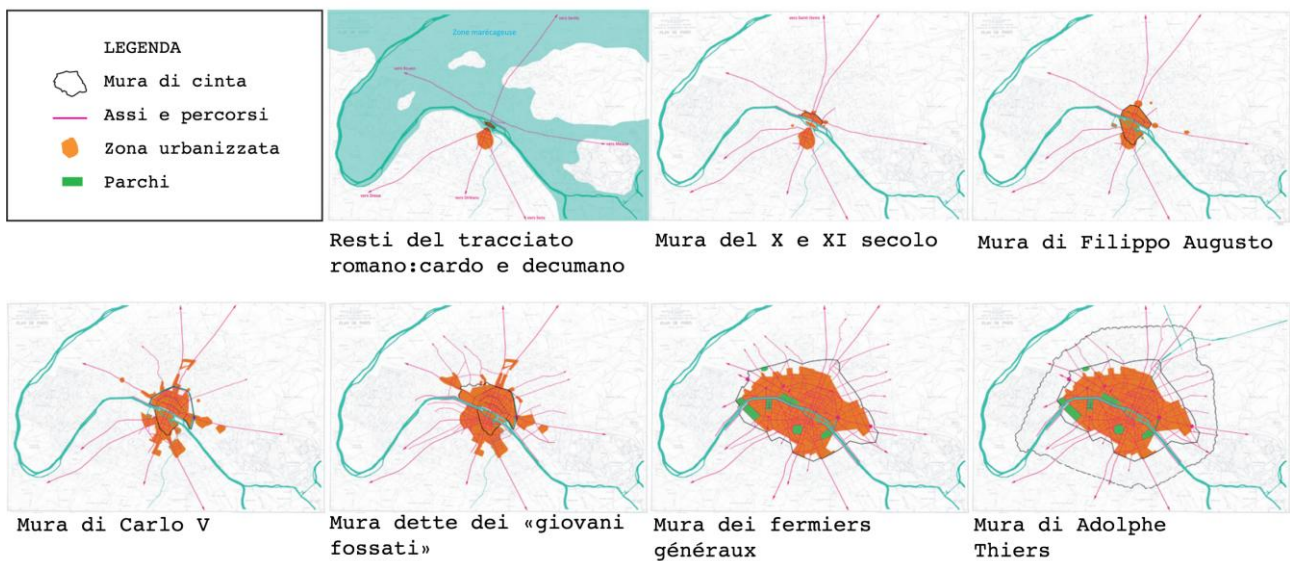


Immagine 2

Durante il regno merovingio la città conobbe un periodo di prestigio politico e prosperità economica, fino a quando le lotte interne non accompagnarono a un periodo travagliato, in cui il potere fu sostanzialmente assunto dai maestri di palazzo, che all'inizio dell'VIII secolo fondarono una nuova dinastia, quella dei Carolingi, sotto i quali Parigi cominciò a perdere velocemente rilevanza dal punto di vista politico ed economico. La realizzazione del Sacro Romano Impero da parte di Carlo Magno implicò la nascita di due nuove capitali politiche, Roma e Aquisgrana, che di fatto tolsero a Parigi quel ruolo centrale che aveva occupato fino ad allora.

All'inizio dell'XI secolo l' ile de la Cité era fittamente costruita tra il palazzo reale a ovest e la cattedrale a est, mentre la città iniziava la propria espansione sulla riva destra, in particolare intorno al port de Grève, sull'ansa del fiume che oggi scorre di fronte all'Hôtel de Ville. Si sviluppò così un quartiere mercantile extra mura molto fiorente, che nel corso del XII secolo iniziò a ingrandirsi verso i terreni coltivati chiamati Champeaux, dove

erano ubicate le Halles; vi nacque così un nuovo quartiere molto attivo dal punto di vista commerciale, di cui l'odierna rue Saint Denis divenne l'asse fondamentale.

LA CRESCITA MEDIEVALE

Durante la seconda metà del XII secolo iniziò l'opera di bonifica e messa a coltivazione della grande zona paludosa che si estendeva a oriente degli Champeaux, quella che appunto oggi viene chiamata le Marais. Negli stessi anni, esattamente nel 1163, il vescovo Maurice de Sully diede il via alla realizzazione di una nuova cattedrale, che in capo a due secoli divenne Notre-Dame. Fu durante il regno di Filippo Augusto (1180- 1223) che la città venne dotata di una cinta di fortificazioni, prima lungo il perimetro delle abitazioni sulla riva destra, allargata poi, all'inizio del XIII secolo, anche alla riva sinistra; lo stesso volle poi dotare la città di una fortezza, il Louvre, per ostacolare il pericolo rappresentato dalla Normandia dei Plantageneti.

Il XIII secolo rappresentò dunque l'apogeo della Parigi medievale, quando la città contava già più di 200 mila abitanti.

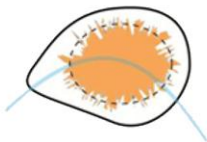
La guerra dei Cent'Anni, che si sovrappose a un lungo periodo di lotte civili, e una disastrosa epidemia di peste nera originarono intorno al 1348 la morte di circa un quarto della popolazione parigina. Il successivo insediamento di Carlo V portò all'abbandono del palazzo reale sull'île de la Cité per il trasferimento all'Hotel des Tournelles, sul luogo dell'odierna place des Vosges. Dal regno di Carlo VI in poi, fino agli inizi del secolo seguente, Parigi perse la caratteristica di residenza reale: i sovrani infatti lasciarono i palazzi cittadini per trasferire la propria corte nei castelli di loro proprietà siti nella valle della Loira. Fu Francesco I nel 1515 a fare ritorno a Parigi, stabilendo la residenza al Louvre.

Sotto il suo regno (1515-47) e quello dei suoi successori Parigi entrò in pieno nel fervore rinascimentale.

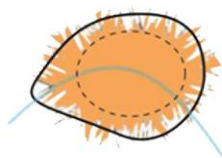
Enrico IV di Navarra, primo re della dinastia dei Borboni, trovò una città in parte distrutta dai lunghi anni di guerra, finiti con l'assedio e i bombardamenti da lui stesso ordinati nel 1590 per ottenere il consenso dei parigini, che non lo riconoscevano come loro re in ragione della sua fede

protestante, si occupò subito di ricostruirla; ripresero così i lavori iniziati dai Valois, ma rimasti non terminati, come la galleria che univa il palazzo delle Tuileries al Louvre e principalmente il Pont-Neuf, una vera novità in campo architettonico perché non aveva abitazioni e botteghe al suo interno. L'altro grande progetto urbanistico di Enrico IV fu la realizzazione di una piazza monumentale chiusa, stupenda, con i suoi nove padiglioni ad arcate su ogni lato: la place Royale, arrivata immutata fino ai nostri giorni e ora chiamata place des Vosges.

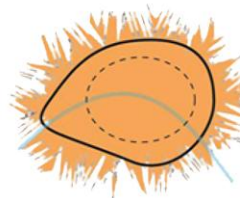
IL NUOVO SLANCIO EDILIZIO: IL REGNO DI LUIGI XIII



I IMPERO



II IMPERO



BELLE EPOQUE

Durante il regno di Luigi XIII (1610-43) spuntarono molteplici nuovi quartieri eleganti, dove nobili, funzionari di corte e grandi banchieri innalzarono le proprie residenze private, a cominciare dal Marais, che si sviluppò intorno alla nuova place Royale; fu poi la volta dell'urbanizzazione dell'île Saint-Louis, dove vennero costruiti diversi palazzi nobiliari, giunti fino a noi nelle forme originali. Sulla riva sinistra cominciò a formarsi un quartiere aristocratico, il faubourg Saint-Germain, che si sviluppò principalmente durante il XVIII secolo, quando una buona parte della nobiltà parigina vi traslocò le sue residenze dal Marais. Infine Luigi XIII e il suo primo ministro, il cardinale Richelieu, allargarono verso ovest la cinta di mura costruita da Carlo V, per contenere tutto il quartiere a sud degli attuali Grands Boulevards fino a place de la Concorde e alle Tuileries.

LA PARIGI MONUMENTALE

Luigi XIV spostò la corte a Versailles e diede un forte impulso alla vita culturale e artistica, che già il cardinale Richelieu aveva iniziato a rivitalizzare con la creazione dell'Académie Française. Sul piano urbanistico, Luigi XIV e il suo nuovo ministro Colbert decisero di fare di Parigi una "città aperta" e monumentale, dando il via all'abbattimento di tutta la cinta muraria che correva dalla Bastiglia a place de la Concorde; contemporaneamente venne realizzata una grande passeggiata alberata larga oltre 30 metri che prese il nome, per la sua imponenza, di Grands Boulevards. Simultaneamente Colbert volle accrescere il nuovo carattere monumentale della città progettando due nuovi ingressi, da sud-est il tour de Vincennes e da nord-ovest gli Champs-Élysées.

Il Settecento, che dal punto di vista sociale e culturale fu contraddistinto da un profondo cambiamento, segnò con gli interventi architettonici e urbanistici, l'intensificarsi dell'attività costruttiva, tanto che, nel 1783, il re dovette diffondere una disposizione che limitasse l'altezza delle case e fissasse una larghezza minima per le strade.

L'11 ottobre 1795, Parigi annesse al suo distretto 12 comuni adiacenti. Solo 4 anni più tardi i medesimi diventarono semplici divisioni amministrative (Imm.4). Con l'annessione dei Comuni "periferici" nel 1859, Parigi si compose, da quel momento in poi, di 20 distretti (arrondissements). Tutte le mura di cinta vennero trasformate in grandi boulevards (Imm.5).

Durante i regni di Luigi XV e Luigi XVI fu principalmente la rive gauche a conoscere un grande sviluppo abitativo con la realizzazione, specie nel faubourg Saint Germain, di una serie di residenze aristocratiche secondo il nuovo stile neoclassico, di cui basta ricordare il palais Bourbon, oggi sede della Camera dei Deputati.

Dopo il periodo rivoluzionario e quello napoleonico, ricordato sotto il profilo monumentale per la realizzazione di una grande architettura pubblica di ispirazione antica, riconoscibile principalmente nell'Arco di Trionfo del Carrousel e nella colonna Vendôme al centro dell'omonima piazza, fu con Napoleone III che Parigi conobbe la sua più importante metamorfosi dai tempi delle origini e acquistò l'aspetto odierno, a scapito dell'"anima" medievale che si era conservata fino ad allora. Fu una radicale opera di trasformazione

del tessuto urbano, che partì dal restauro di tutti gli insediamenti dell' Ile-de-la-Cité. I quartieri centrali furono demoliti e sugli spazi liberati vennero realizzati grandi boulevard alberati convergenti a raggiera su piane "a stella": le principali furono la place du Trocadéro, diventata poi solamente l'Etoile e, prima di diventare place Charles de Gaulle, la place de la Nation.



Immagine 4

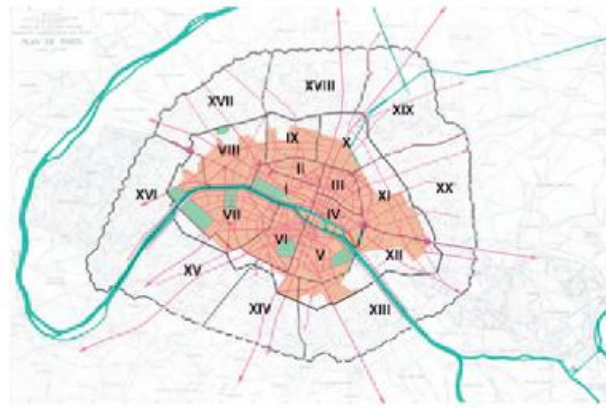


Immagine 5

DA NAPOLEONE AD HAUSSMANN

Le rivoluzioni industriali del XIX secolo attirarono in città una massa di immigranti, provenienti dalle campagne parigine e dall'estero, alla ricerca di un impiego; questo movimento migratorio, di una portata tuttora sconosciuta, provocò un impoverimento di intere zone all'interno della città e della sua periferia. Una delle conseguenze più disastrose fu formare la città considerandola nel suo nuovo assetto globale.

Nel 1853 Napoleone, influenzato dal suo soggiorno a Londra, desiderò cambiare Parigi; nominò così il Barone Georges-Eugène Haussmann Prefetto della Senna, nel quadro di una ristrutturazione dell'amministrazione prefettizia, e di una concentrazione dei pieni poteri in materia urbanistica nelle mani dell'imperatore.

A partire dal 1841 ebbero inizio i lavori finalizzati alla creazione di nuove mura di cinta militari. Parigi raggiunse un nuovo assetto urbano: raddoppiò la sua superficie e guadagnò 400.000 abitanti. I lavori di ammodernamento e allargamento dei confini crearono i presupposti per i futuri interventi di Haussmann. I punti principali del piano, che prevedeva una radicale mutazione, riguardavano principalmente l'igiene e la circolazione; l'aspetto maggiormente

criticato del piano, invece, riguardava l'eccessiva attenzione alle zone ricche della città, a discapito di quelle popolari.

Per quanto l'azione haussmanniana si ponesse in continuità con una serie di trasformazioni già in atto, la portata innovativa del programma di interventi presentato nel 1853, e realizzato nei 15 anni seguenti, risiedette principalmente in un salto di scala di carattere concettuale: la città venne pensata non più per singole parcelle, nella sua globalità, gli interventi previsti non ebbero soltanto l'intento di risolvere problemi contingenti, ma si collocarono all'interno di un progetto di più ampio respiro, a carattere urbano.

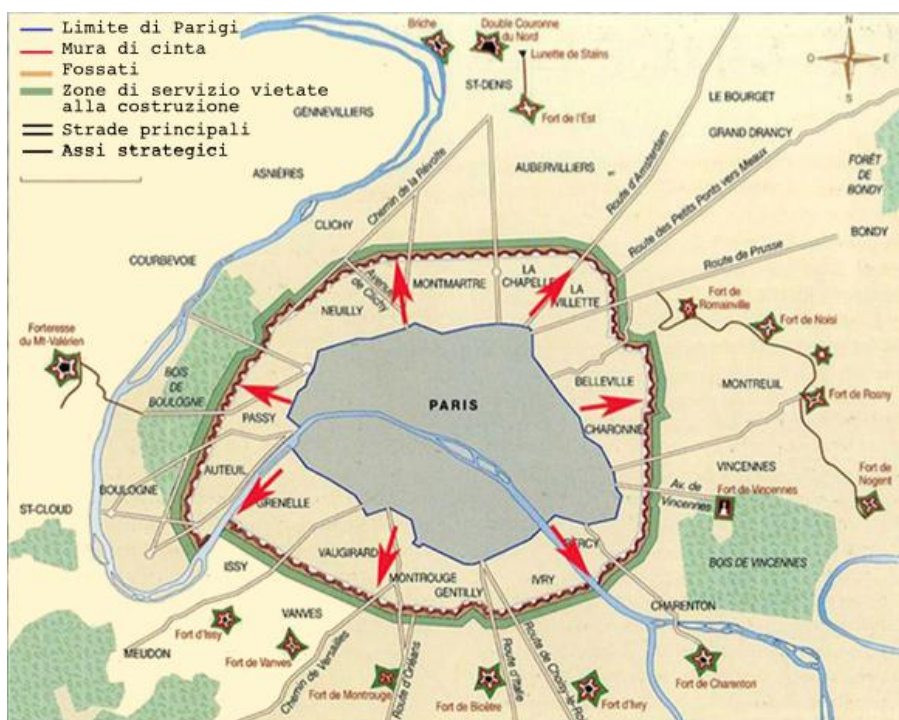


Immagine 6

L'operazione di Haussmann ebbe la pretesa di trattare la città come se questa avesse la plasticità e i limiti di resistenza di un singolo edificio, facendovi convergere verticalmente un enorme potenziale tecnico-operativo, guidato dall'autorità pubblica. La gabbia del sistema viario fu la struttura portante di questa operazione. La funzione primaria fu soprattutto quella di definire e servire le parti dell'articolazione direzionale metropolitana (e nazionale), la funzione aggiunta fu quella di una rivalorizzazione qualitativa dell'intervento privato attraverso la ricomposizione del tessuto e, quindi, con un'offerta

residenziale, rivolta alla classe borghese nella nuova Parigi.

Questo fu reso possibile grazie al verificarsi simultaneo di una serie positiva di condizioni al contorno: la presenza di un potere forte, attento, e capace di comprendere ed apprezzare l'importanza della realizzazione di tali opere; la crescita del mercato finanziario e del potere delle banche; la precarietà delle condizioni igieniche e la pericolosità sociale di alcune zone della città.

Strumento trainante dell'espansione urbana divenne l'aumento della rendita fondiaria che l'elaborazione del piano dei "Grands Travaux" per Parigi conferì non solo alle aree centrali, ma anche a quelle destinate a nuova edificazione.

Il primo passo, necessario all'avvio del processo di trasformazione, fu la realizzazione di un rilievo puntuale di tutta la città, inizialmente all'interno della cinta daziaria, in un secondo tempo esteso alla zona suburbana, fino alle fortificazioni.

I cardini del programma globale a lungo termine comprendevano:

La realizzazione della "Grand Croisée" cioè dei due assi nord-sud est-ovest, in parte già esistenti o previsti, che si incontravano alla Place du Chatelet, il sistema dei boulevards, il riassetto dei grandi carrefours urbani (Etoile, Alma, Opera, Trocadero), lo sventramento dell'Ile de la Cité, la risistemazione o realizzazione dei grandi parchi urbani, la ristrutturazione amministrativa, comprendente l'annessione dei comuni esterni, la fornitura di alcuni servizi urbani.

Una robusta trama viaria venne imposta sulla struttura esistente, tramite lo sventramento di antichi quartieri. Uno degli obiettivi fu quello di isolare i monumenti maggiori, creando una "connessione per diradamenti" di alcune strutture focali. I boulevards costituirono un anello di scorrimento tangenziale, mentre la croisée individuò il principale sistema di penetrazione nel centro-città accompagnato da una serie di assi radiali; il tutto fu completato da interventi programmati su aree strategiche.

A metà dell'Ottocento i limiti della capitale non coincisero più con la linea delle fortificazioni, ma con la cinta daziaria dei fermiers généraux, eretta fra il 1785 e il 1790, al suo interno il territorio era suddiviso in 12 arrondissements. La popolazione crebbe da 557.000 abitanti nel 1801 a 1.000.000 nel 1846, portando la densità territoriale da 159 ab/ha a 306 ab/ha; nel 1856 la popolazione raggiunse 1.174.000 persone, con una densità di 342 ab/ha.

Le opere di viabilità vennero divise in tre reseaux, secondo una strategia individuata essenzialmente in base alle priorità degli investimenti, legata

direttamente alla ripartizione degli oneri tra Stato e Ville de Paris.

Gli interventi più organici ed incisivi nelle aree centrali (finanziati in parti uguali dalle due amministrazioni), le azioni meno legate ad obiettive necessità funzionali (finanziate per il 25% dallo Stato), le sistemazioni marginali (a totale carico del comune).

Il piano della viabilità ebbe il duplice scopo di risolvere i problemi di traffico e di conferire alla capitale un aspetto grandioso.

MORFOLOGIE: il volto della città si rinnovò con la costruzione di un gran numero di edifici pubblici e privati. Nel tessuto delle rues e dei corridors l'edilizia borghese raggiunse un alto grado di uniformità tipologica e formale, attraverso i vincoli di un regolamento edilizio molto rigido. Il piano terra dell'edificato era previsto ad uso commerciale, vennero definiti dal regolamento il numero di piani, l'altezza massima, il trattamento superficiale. Notevoli gli interventi riguardanti lo spazio pubblico, ed i parchi in particolar modo. Il Bois de Boulogne venne sistemato all'inglese, sul modello dell' Hyde Park, dall' ingegner Alphand, dall'architetto Davioud, e dall'orticoltore Barillet-Deshamps. La metà meridionale del parco venne destinata ad ippodromo, la rete dei viali venne totalmente rifatta, vennero realizzate colline e piantate molte nuove essenze. L'acqua venne prelevata direttamente dalla Senna mediante un sistema di macchine idrauliche, e distribuita tramite ruscelli e cascate, recinzioni in ghisa sostituirono quelle in legno esistenti. Venne poi realizzato un parco simmetrico, tanto dal punto di vista fisico che sociale, nel Bois de Vincennes; il Parc Monceau a nord ovest, e di Buttes-Chaumont a nord est. Il sistema gerarchico degli spazi verdi perseguito da Hausmann, dal settore urbano al quartiere, continuò con la dotazione, alla scala del vicinato, di numerose piazze, vagamente simili a quelle inglesi.

IL TRIONFO DELLA MODERNITA'

Caduto il Secondo Impero dopo il fallimento della guerra franco-prussiana (1870) e spento nel sangue il tentativo rivoluzionario della Comune, Parigi assistette all'avvento della Terza Repubblica, destinata a durare fino allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale. La città conobbe da allora un periodo di relativa floridezza e di grande fervore in campo culturale e artistico.

Le esposizioni universali di fine secolo parteciparono non poco all'avvento di un nuovo stile architettonico, chiamato appunto Art Nouveau o Liberty. L'esposizione del 1889 viene ricordata principalmente per la realizzazione del monumento destinato a diventare il simbolo stesso di Parigi, la Tour Eiffel, che doveva commemorare in modo imponente, il primo centenario della Rivoluzione.

Fu l'Esposizione universale del 1900 a segnare il trionfo definitivo dell'Art Nouveau, che ci ha lasciato il Grand e il Petit Palais, il pont Alexandre III e gli ingressi delle prime stazioni del nuovo metro parigino.

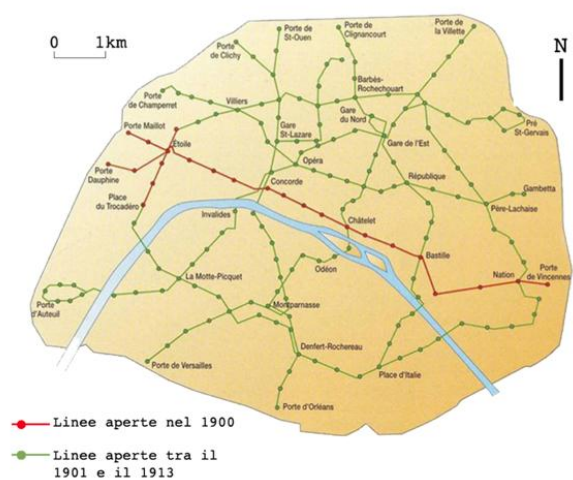
Alla metà del Novecento, culmine del processo industriale prima della terziarizzazione, gli abitanti della Grande Parigi erano oltre 8 milioni e mezzo mentre oggi si superano copiosamente i 9;corrispondendo quasi con la regione amministrativa di cui è capoluogo, l'Ile de France, che sfiora gli 11. Un francese su cinque vive dunque qui, su meno del 2% del territorio nazionale. La crescita della città - che ha visto nel corso del '900 saldarsi ai 20 arrondissements della città di Parigi numerosi sobborghi, fino a modellare un organismo metropolitano di forma quasi circolare con un diametro di un centinaio di chilometri - ha "riempito" una ragguardevole parte degli spazi rurali, creando problemi ambientali e di congestione.

La densità della popolazione, che già nell'Ile de France oltrepassa i 900 ab./km², nella Grande Parigi arriva ad uno dei livelli più alti d'Europa. L'espansione urbana avvenuta fra '800 e '900 ha quasi annullato la cintura verde che si allungava per circa 120 000 ettari tra i 10 e 130 km dai quartieri centrali di Parigi, sostituendovi insediamenti e infrastrutture. Nell'ultimo ventennio sono però state fatte alcune leggi in materia ambientale che aspirano al recupero e alla valorizzazione degli spazi che hanno mantenuto un'immagine di ruralità e alla riqualificazione del verde urbano, grazie anche all'opportunità offerta dalle aree dismesse dall'industria.



INTERVENTI TRA IL PRIMO ED IL SECONDO IMPERO

Immagine 8



LINEE DELLA METROPOLITANA

Immagine 9

LE DUE GUERRE MONDIALI

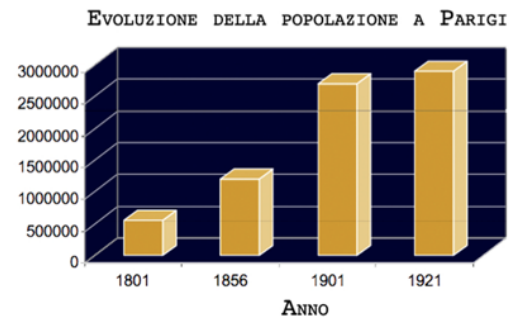
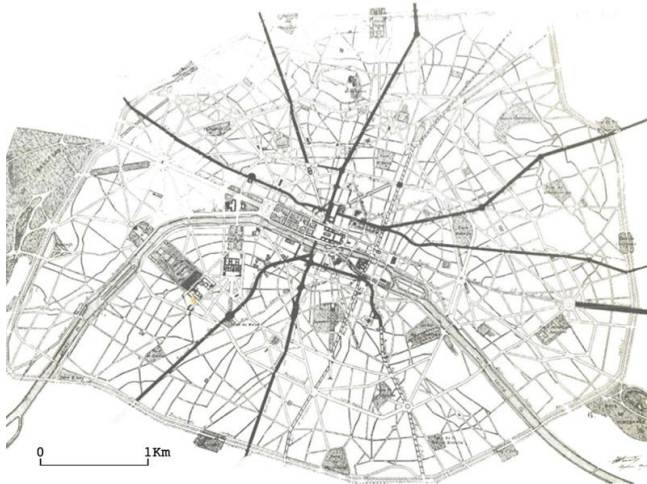
Nel 1832 un' epidemia di colera causò quasi 20.000 vittime, evidenziando il ruolo disastroso degli alloggi insalubri; l'evento spinse al riconoscimento della legittimità di una "azione pubblica" per promuovere l'edilizia sociale. Dopo la prima guerra mondiale il ritardo nella costruzione, la distruzione e l'afflusso di provinciali e stranieri resero la città inadeguata e malsana. L'iniziativa pubblica si concluse con le città giardino e nella costruzione delle H.B.M.; all'interno di questo programma, saranno il rispetto delle raccomandazioni igieniste e i nuovi modelli di cortile a dare un forte contributo nella definizione della silhouette del nuovo isolato H.B.M..

Nel periodo storico in cui ebbero luogo le due guerre mondiali, si registrò una crescita demografica esponenziale, accompagnata dalla crisi degli alloggi causata a sua volta dall'impiantazione selvaggia nella città (rivoluzione industriale). Si assistette alla messa in discussione dello sviluppo urbano post-haussmaniano che generò la nascita di nuove correnti «igieniste e razionaliste»; tutto ciò portò all'intensificazione della vita politica e associativa francese; in questo contesto socio politico si collocò la nascita de: la franco-massoneria, la lega dei diritti dell'uomo, la federazione dei giovani e le università popolari. Si svilupparono i sindacati di massa, fu promulgata la legge per la regolamentazione delle associazioni (1901) e si assistette alla separazione della Stato dalla Chiesa (1905).

Le risposte ad una situazione sociale e politica così complessa furono

fondamentalmente di due tipi: utopica e legislativa, entrambe basate su quattro principi di base:

Decongestionare il centro città, aumentare la densità, aumentare i mezzi di trasporto, realizzare nuovi parchi e spazi aperti.

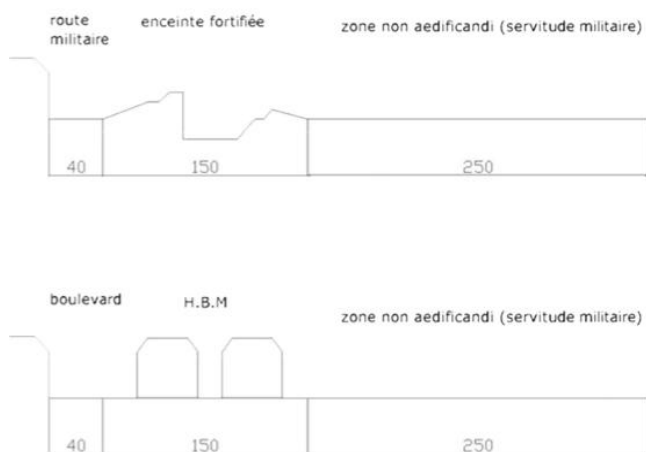


Le risposte legislative

La prima legge finalizzata a risanare i problemi riscontrati nella capitale, fu la legge Cornudet (1919): piano di estensione e di gestione delle città con più di 10.000 abitanti; seguirono la legge del 19 aprile 1919: programma per la riconversione delle mura di Thiers e la legge del 1922: costruzione di alloggi sociali da parte dei comuni.

Negli anni immediatamente precedenti alla legge del 1919 si era assistito all'istituzionalizzazione delle società HBM (abitazioni a buon mercato), enti di verifica dei criteri di sicurezza per i progetti di nuova costruzione, la nascita del museo sociale, che portò allo sviluppo dell'idea degli alloggi collettivi come risposta al problema delle residenze popolari, e della lega degli spazi liberi, che promosse la trasformazione di tutti gli spazi di risulta in parchi urbani ed infine lo sviluppo del movimento municipale che mirava a controllare il processo di urbanizzazione mediante i trasporti pubblici, i servizi e gli spazi verdi.

La legge del 19 aprile 1919 prevedeva invece: la cessione alla città di tutte le fortificazioni, la demolizione e il livellamento delle fortificazioni della città, una nuova gestione delle fortificazioni: 25% HBM, 75% abitazioni private, l'annessione della zona "non-aedificandi"



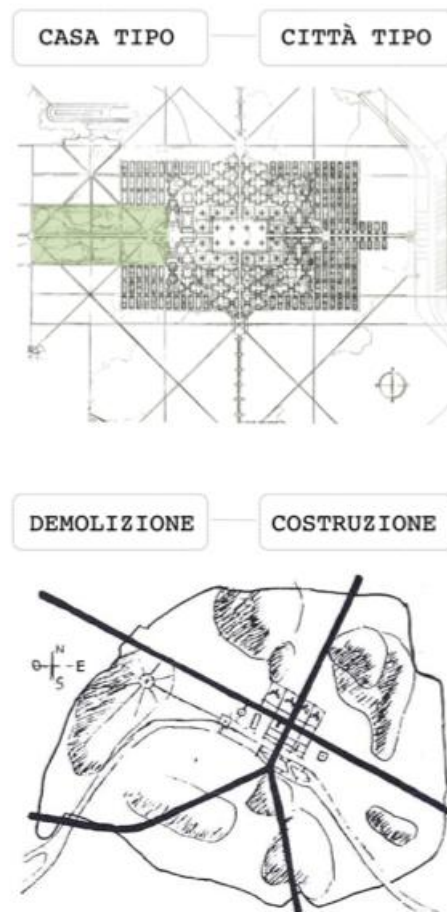
alla città e la gestione della cintura verde: 75% \, 25% strade.

Segue il Plan Prost, il primo vero piano di organizzazione e pianificazione della regione di Parigi, redatto tra il 1932 e il 1934. Il piano fu reso cogente dalla legge del 14 maggio 1932 e si rifece al piano per la regione parigina redatto nel 1959. Gli obiettivi prevedevano l'apertura della capitale verso la periferia considerandola come una porta verso la città e la limitazione dello sviluppo incontrollato delle abitazioni Individuali.

Le risposte utopiche

Tra le risposte utopiche si colloca la Città contemporanea per 3 MILioni di abitanti di Le Corbusier: un rettangolo contenente due assi principali perpendicolari tra loro, che si riuniscono nel centro, quest'ultimo è dotato di un quartiere commerciale, 6 blocchi a forma di croce che contengono le attività commerciali e amministrative, 12 immobili ad uso residenziale destinati agli impiegati che circondano il centro.

Il piano prevede: la demolizione e la ricostruzione di alcune zone della città al fine di creare un nuovo centro commerciale e un nuovo quartiere residenziale, la riconversione in centro commerciale di una

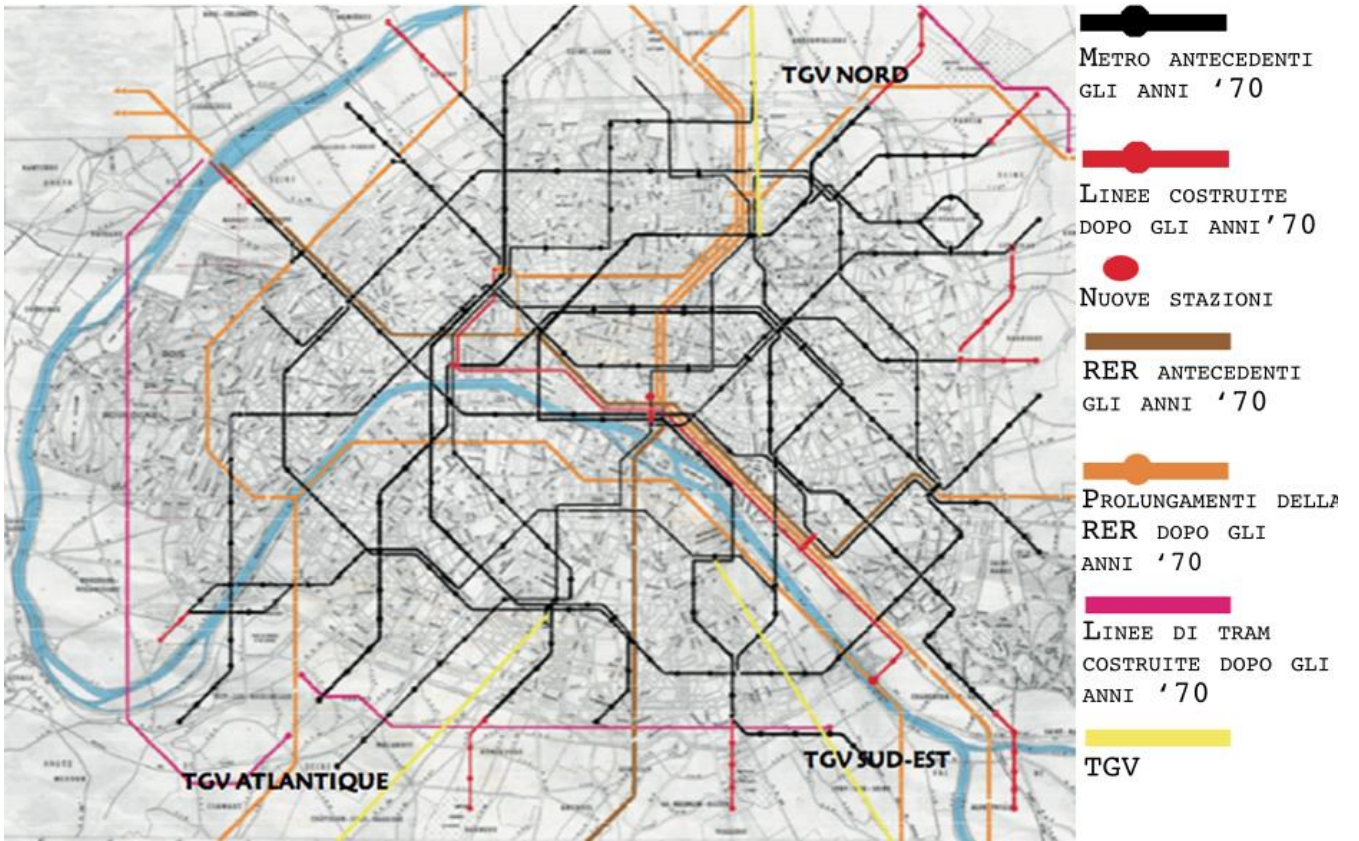


zona abbandonata e insalubre di Parigi, che si estende per 600 acri e la creazione di un'autostrada sull'asse est-ovest, contrasto eccessivo tra il tessuto esistente e i nuovi progetti (grattacieli troppo alti rispetto al tessuto parigino).

LA GRANDEUR DE LA CAPITALE

Nella seconda metà del secolo, ebbero inizio i Grands Travaux, (grandi lavori), le nuove realizzazioni in campo culturale, commerciale, finanziario e dei trasporti, compiute nell'ultimo trentennio. Grandi interventi che hanno aggiornato profondamente il settore dei servizi, oltre ad aver conferito alla città un profilo dinamico, lontano dall'immagine della città-museo.

A metà degli anni '60 Parigi ha deciso di crearsi la sua city e ha ideato il quartiere della Défense. Il centro d'affari sorto a nord-ovest della città è ancora in via di allargamento, al di là della Grande Arche, che i parigini considerano un po' il simbolo della Parigi del terzo millennio. Il terziario della Défense dà lavoro a circa 120 000 persone, costituendo una fonte di occupazione molto importante. La cultura è il settore che ha impegnato i maggiori investimenti relativi ai grandi progetti, rilanciando il ruolo di Parigi come capitale culturale d'Europa. Al di là delle 13 università o dei vecchi gioielli come il Louvre, l'amministrazione parigina ha puntato su una serie di grandi realizzazioni che vanno dai nuovi musei ai centri multiculturali, dalle città della scienza alla musica, per finire con le biblioteche.



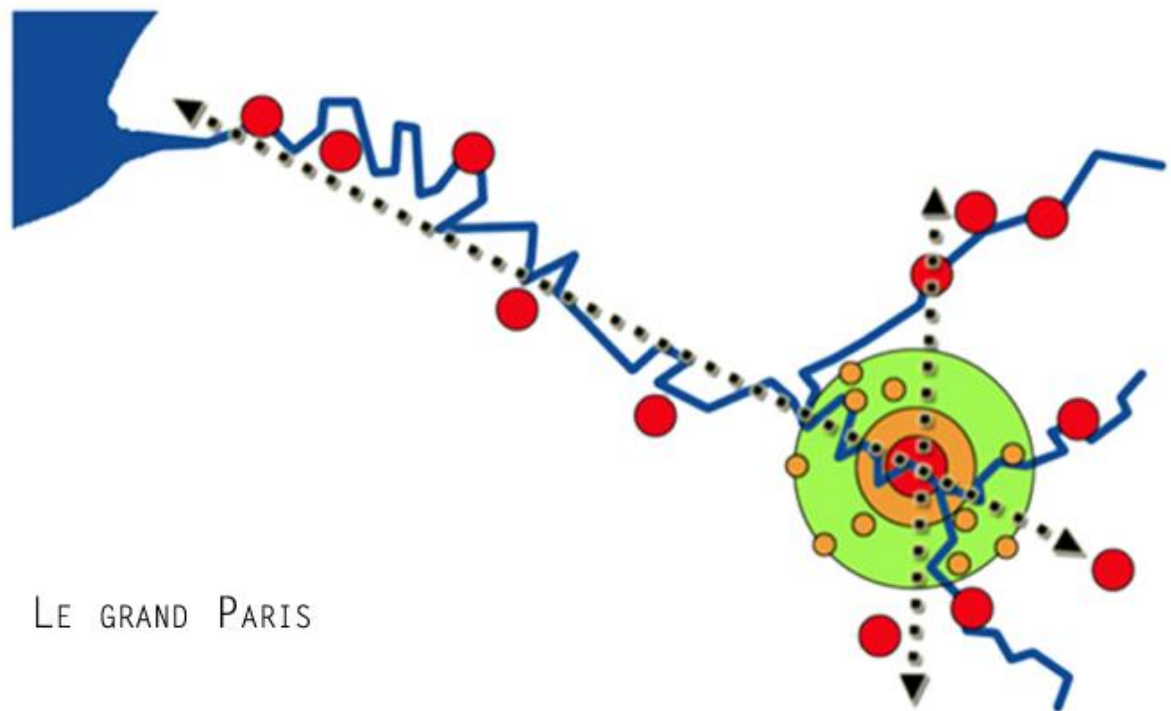
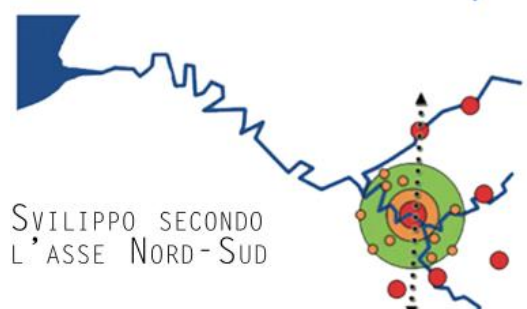
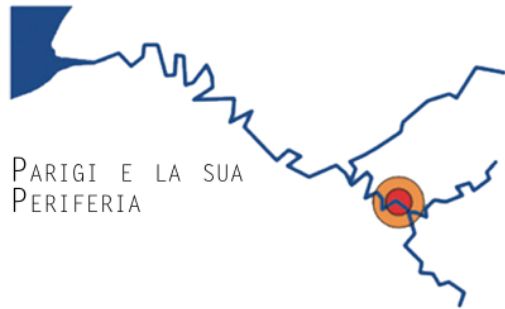
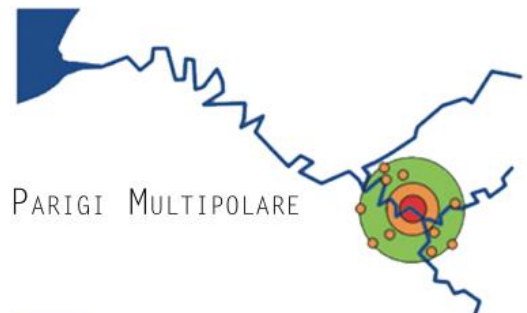
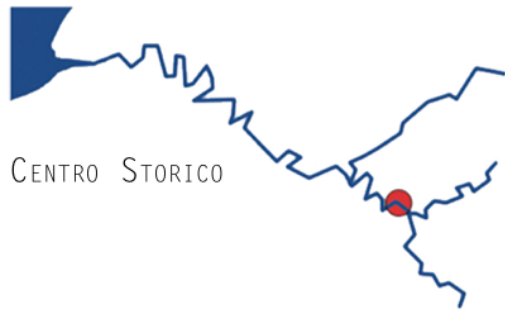
LA CINTURA VERDE

All'inizio del Novecento Parigi affrontò, insieme ad altre metropoli europee, il tema della crescita urbana attraverso la pianificazione e progettazione di cinture verdi. La ceinture verte Parisienne, contenuta nel Plan Vert del 1994, aveva la funzione di mediare il passaggio tra l'ambiente urbano e quello rurale¹⁷. Ad essa erano associate altre tre politiche riguardanti gli spazi verdi tra cui les vallées et les coulées vertes, corridoi lineari di collegamento del nucleo urbano con le aree agricole e forestali più esterne. Nella seconda metà del secolo il modello della cintura verde assunse una maggiore ricchezza spaziale adattando il disegno circolare di cintura urbana alla specificità paesistica locale e integrandolo ad altre categorie progettuali. Nel panorama europeo Parigi rappresenta una realtà significativa per la politica intrapresa da alcune città di associare a un disegno di cintura verde comunale, un sistema di corridoi verdi a scala regionale.

LE GRAND PARIS

L'espansione futura della capitale francese, si rifà in toto alla logica post-Kyoto. All'interno di questa si evidenziano alcuni concetti chiave che costituiranno la guida dello sviluppo futuro. Mobilità: libertà, da cui emerge l'assoluta volontà di rendere la città dinamica, accogliente, abitabile e sostenibile; centralità «multipla»: città policentrica; prossimità: ricerca della massima efficacia in merito all'accessibilità, diffusione urbana: riconoscimento dei limiti urbani come flussi, e abolizione della discontinuità spaziale, interruttori urbani = l'interruttore è il «fautore» della co-spazialità; auto-organizzazione urbana: il sistema urbano è autogestito e non controllato, è necessario creare un piano di gestione di questo insieme urbano complesso; logistica: la geo-logistica conduce al movimento, all'accesso libero ai luoghi, ai prodotti ed ai servizi, diviene il fondamento dell'analisi urbana, dell'architettura e dell'urbanistica, non-edificio (margini, vuoti, campagne...): i vuoti sono più vasti dei pieni. uno dei primi interventi previsti riguarda l'integrazione tra le città, le campagne, le nature e le agricolture diverse; Separazione: Il nuovo modello di società mira ad eliminare le separazioni funzionali e le segregazioni sociali.

¹⁷ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, *Projet de Ceinture Verte de Paris et sa Banlieue*, pag.2



BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

INTRODUZIONE

La metropoli del XXI secolo di cui si parla poggia su un territorio intriso di storia la cui continuità geografica con le città contigue richiede il superamento dei confini amministrativi ereditati dalla storia.

La corona parigina é il “centro” della metamorfosi a cui si aspira; considerata fino a pochi decenni fa il confine tra Parigi e i comuni adiacenti, è stata negli ultimi anni declassata allo status di territorio servitore, settore trascurato della città, una sorta di terra di nessuno, scostante, paesaggio difficile, caos urbano. In seguito ai nuovi programmi urbani diventerà il cuore dell'espansione metropolitana, frutto di una stretta cooperazione tra Parigi e la sua periferia. La riconversione di questo anello, simbolo del traffico incessante, punta ad una riconquista paziente della continuità urbana.

Il Boulevard è stato completato nel 1973. Sviluppatosi sul territorio di un'ex fortificazione militare demolita nel 1919 dopo la prima guerra Mondiale, quando gli strateghi si resero conto dell'ormai inutile utilizzo del recinto difensivo. Nel 1930 furono costruite lungo questo “cerchio” case popolari, chiamate abitazioni a basso costo, “HBM” (Habitation à Bon Marché) di notevole interesse architettonico e urbano e che costituiscono parte integrante del patrimonio parigino.

Il “Périphérique” ha rappresentato per lungo tempo un margine della città di Parigi: confine più fisico che amministrativo, il grande viale circolare, si trova infatti interamente all'interno del Comune di Parigi, ma viene sistematicamente confuso con il confine comunale. Come ogni frontiera, Boulevard Périphérique ricade in questo paradosso. Si materializzata tuttora, nella mente di molti, come “la Parigi prossima alla periferia”, o anche “Parigi versus Periferia”. Queste due realtà urbane, ricoprono in tale visione, due ruoli, sociali ed amministrativi, in forte antitesi e non disposti alla collaborazione.

Percepita come una barriera difficile da attraversare, questa infrastruttura pesante, ingombrante, rompe il flusso della vita urbana, nonostante per milioni di visitatori, questo anello di 35,5 chilometri di asfalto situato nel cuore della metropoli, costituisce l'accesso alla città, un luogo di scambio tra la

capitale e il resto della regione parigina.

BOULEVARD PHÉRIPHÉRIQUE

“Gli elementi singolari sono gli elementi che possono accelerare il processo di urbanizzazione della città e su scala più ampia, sono infatti gli elementi che caratterizzano il processo di trasformazione dell'economia del territorio, spesso agiscono anche come catalizzatori. Inizialmente, la loro presenza può essere motivata da una singola funzione [...], ma acquistano rapidamente un valore significativo”.

(Aldo Rossi)

“L'autostrada è paradossale. Nel momento stesso in cui si dispiega e irriga il mondo, lo divide e lo inquina.”

Agli albori del XX secolo, la strada e le auto erano venerate, erano portatrici di avventura, libertà, sviluppo. Ora sono odiate: hanno inquinato, diviso e allontanato dal vicinato.

Ma il “grande viale” è lì, anche se ancora giovane e forte. Serve la città e la taglia; ci si chiede così se questo paradosso non sia in grado di generare nuova ricchezza e complessità urbana; domanda certamente legittima, considerando l'attuale interesse nel voler superare i vecchi miti ormai poco attuali, creando quei luoghi della modernità a cui è stata dedicata tanta ricerca e sui quali sarebbe importante continuare a lavorare.

Autostrada più trafficata del mondo o d'Europa a detta degli ultimi studi, infra-struttura situata nel cuore della densità urbana; radicata in seno ad una storia molto francese, generatore di un "in" e un "out" nella città più visitata al mondo, la circonvallazione di Parigi è un evento urbano unico. La storia del Périphérique narra la nascita e lo sviluppo di un limite. Un limite successivamente convertito in territorio ospite di unità mono funzionali: le fortificazioni, la cintura verde, “la zone”.

Un limite che dal 1860 segna il confine amministrativo tra la capitale francese e il resto del mondo, e simboleggia una posizione di dominio e di esclusione esercitata da Parigi nei confronti della restante parte della “Région Parisienne”¹⁸.

Attualmente Parigi rappresenta il 4% della superficie urbanizzata di questa

¹⁸ *No Limit, étude prospective de L'insertion urbaine du Périphérique de Paris, pag. 37.*

agglomerazione e il 22% dei suoi abitanti, ma la questione del limite è cambiata ormai da molto tempo. Il Perif e il suo territorio costituiscono un limite reale e simbolico, ma la nostra volontà non è di negare questa realtà, piuttosto reinventarla e guardarla sotto un'altra luce, seguendo l'idea secondo la quale le situazioni di limite non sono necessariamente limitative. Il limite può costituire un luogo di possibilità, uno spazio di reinvenzione di cui ogni città ha bisogno, il limite può quindi arricchire e oltrepassare le sue stesse dimensioni. Non bisogna giudicare e puntare al cambiamento, ma semplicemente cominciare ad osservare. Questo territorio ha senza dubbio sofferto la sua condizione reale e la mancanza di attenzione maggiormente dopo la costruzione del Perif, nel periodo tra il 1958 e il 1973. Per prendere coscienza delle difficoltà di questo territorio e valorizzarne il potenziale è fondamentale focalizzare l'attenzione su un soggetto finora ignorato. La copertura del Perif rappresenta l'essenza di un pensiero che ragiona soprattutto in termini di cancellazione della limitazione. E' necessario quindi uno sguardo più contemporaneo e scevro di pregiudizi.

UN CERCHIO TIPICAMENTE PARIGINO

Gli ultimi interventi che hanno strutturato la città di Parigi risalgono al periodo in cui ebbe luogo l' "aménagement" della cintura parigina. In mezzo secolo, dal 1919 al 1973, si passò dalla distruzione dell'ultima cintura di Parigi al completamento del Boulevard Périphérique. Da quel momento in poi gli interventi più importanti non furono più rivolti alla capitale, quanto ai territori facenti parte dell'agglomerazione parigina. Il boulevard Périphérique rappresenta infatti lo scioglimento di questa "storia parigina". E' una storia radio-centrica in linea con un pensiero che giudicava importante solo la crescita della capitale.

La continuità storica fa del Périphérique il più parigino degli oggetti, capace di materializzare l'inconscio *parigino*.

Il Périphérique incarna oggi il sogno cartesiano e unificatore della struttura della capitale francese, in un'epoca in cui le mura militari sono divenute inutili, rappresenta, nel paese più unico del mondo, l'ultimo gesto delimitatore di uno spazio a parte. Il Perif è diventato un simbolo.

L'INCOSCIENTE DESIDERIO D'UNITÀ

Anche se la Francia e Parigi hanno solitamente generato dei sistemi unificatori, questi ultimi sono stati spesso oggetto di discussione per via della pretesa di ridurre le limitazioni tramite le unificazioni. Per adempiere alla sua missione simbolica e olistica, il Perif si mostra in tutto il suo radicalismo e pronto ad incarnare questo ruolo, irrevocabile, orgoglioso ed eterno. A ragione viene quindi odiato, in quanto strumentalizza un sogno collettivo e se ne fa rappresentante, esprimendo troppo crudamente il desiderio di unità e di coerenza, sintomatica di una mentalità parigina figlia degli interventi di Luigi XIV, Napoleone III e Haussmann.

Il Périphérique offre una visione definitiva e grave: oltre a limitare lo spazio sembra limitare il tempo; è la più grande rotatoria d'Europa e la concretizzazione ultima della struttura essenziale di Parigi. Non si tratta più di un'oggetto, ma di un territorio, una distesa, parte di una totalità urbana di cui fanno parte altri elementi come la cintura verde, la cintura degli alloggi HBM e il Boulevard des Marechaux.

In tutta la sua storia, e maggiormente dalla nascita della Parigi moderna con la creazione di un'efficace rete metropolitana nel XIX secolo e poi attraverso i lavori infrastrutturali del XX, Parigi viene identificata dalle sue linee. Dalla Senna ai grandi assi di composizione, passando attraverso i Boulevard, i canali, le reti ferroviarie, le autostrade, la struttura di questa città è retta da una tela di potenti linee; il Périphérique è un elemento essenziale di questa rete, ed è dotato di una grande forza strutturante per il territorio.

Le linee infrastrutturali possono divenire i grandi spazi pubblici del domani; elementi ancora giovani, fondamentali per la città, la cui mutazione intrinseca è inevitabile. In quest'ottica è necessario un cambiamento di sguardo su queste infrastrutture; gli usi attuali conferiscono loro un valore fondamentale: sono delle vallate di flussi che accumulano nel tempo tracce umane e memorie collettive; attrezzature della città, hanno rappresentato degli investimenti colossali che necessitano di essere integrati in una nuova concezione urbana, piuttosto che giudicati inadeguati alla città. Le autostrade urbane riuniscono in sé sia il massimo del potenziale, deserto,

visibilità, paesaggio, natura, presenza metropolitana, sia il massimo del non-funzionamento, rottura, fastidio, abbandono; e' dunque in questi luoghi che la leva della trasformazione è più importante: le situazioni che creano più disagio alla città sono le stesse che possono migliorarla.

Questi assi sono luoghi carichi di un'urbanità molto particolare, generalmente posizionati in zone molto periferiche. In origine la periferia definiva il punto di contatto tra la città e la natura: un solco, una parte di territorio dove il paesaggio si trasformava per passare dallo "stato urbano" allo "stato naturale". Era una relazione, un passaggio.

La natura prende la forma di un grande vuoto anulare e la città del Perif è un grande paesaggio aperto e contemporaneo, iscritto nel denso cuore della città.

Il Périphérique è un territorio primario scandalosamente abbandonato nel corso del XX secolo, dove ancora oggi dominano le nozioni di incompletezza e di efficacia; fonte di grandi conflitti urbani, è proprio la riunione di queste due nozioni che conferisce al Perif la sua forza: capacità di evoluzione che ne fa un territorio in divenire.

LA CELEBRITÀ DEL CENTRO

Dove è situato realmente il Perif nella metropoli parigina? Certamente non nella sua periferia.

La parte centrale dell'agglomerazione, che riunisce 5/6 milioni di abitanti, occupa un territorio che si estende all'incirca fino all'autostrada A86 e si configura al centro di questo vasto territorio equidistante dalle HALLES e dall'A86 stessa. Un milione e trecentomila persone lo attraversano ogni giorno, svariati fenomeni metropolitani spiegano questo intenso utilizzo: il ruolo di raccordo, la vicinanza degli aeroporti, l'incrocio con i grandi assi costituenti la maglia parigina, la centralità precedentemente evidenziata.

La città del Périphérique conosce una mobilità specifica, essendo il luogo della metropoli dove si congiungono il meglio della mobilità privata e del trasporto pubblico. All'esterno di esso la situazione dei trasporti pubblici cambia, fino a perdere di efficacia.

Lontano dalla classica concezione che lo identifica con una zona di rottura, la circonvallazione parigina è un luogo di passaggio, di scambio.

MULTIPOLARITÀ

Grazie alla sua posizione geografica, alla sua notorietà e al suo sistema di mobilità, al Perif è stata riconosciuta la condizione di centralità, laddove intendiamo la condizione urbana grazie alla quale Parigi si è sviluppata, incarnando la tematica Parigina per eccellenza. Trattandosi della condizione necessaria a garantire attrattiva a un luogo, essa non è espressione di una forma urbana predeterminata.

Riconoscere la centralità del Périphérique significa ammetterne la continuità con la città, continuità non formale, ma tematica: non si tratta di riscrivere la storia parigina o di riproporre sistemi conosciuti, per lo più inadatti o poco funzionali, parlare di centralità significa inventare forme moderne che esprimano la diversità e il potenziale delle identità in questione.

Il Perif è uno degli spazi in cui “le Grand Paris” può reinventarsi in una dimensione metropolitana, è necessario un salto a questa scala all’interno della quale la centralità possa ritrovare il suo ruolo fondamentale, diffondersi, moltiplicarsi. La condizione di centralità è legata innanzitutto all’identità dei luoghi, al carattere degli spazi e dei paesaggi urbani; se i territori del Périphérique possiedono oggi delle qualità reali, essi sono anche portatori di pesanti handicap, la vita in questi territori è fragile, ma la ricchezza degli usi è notevole.

La metamorfosi del Périphérique permetterà a questi luoghi di passaggio di diventare allo stesso modo luoghi di destinazione.

In qualità di territorio, il Perif forma una città paradossale, una città dove sono simultaneamente presenti caratteristiche contraddittorie, è quindi un territorio, sia centrale che periferico, complesso e allo stesso tempo troppo semplice, ricco e misero, abbandonato da tempo dal governo e investito dal potere privato, anti-urbano e urbanizzante; assolutamente necessario e totalmente denigrato, efficace e costante, paesaggistico e trascurato, vuoto e pieno, attraversato e abitato, ultimo muro di cinta e primo anello urbano, moderno e obsoleto, metropolitano e locale¹⁹.

¹⁹ *No Limit, étude prospective de l’insertion urbaine du Périphérique de Paris, pag. 47.*

IL PÉRIPHÉRIQUE COME INFRASTRUTTURA

Esteso su una superficie lunga 35,04 chilometri di lunghezza e diviso in 100 ettari di vie principali e più di 38 ettari di bretelle, il Périphérique attraversa due volte la Senna, due canali, nove reti ferroviarie, diciassette linee di metropolitana, sessantasei strade urbane, quattro passerelle e tre passerelle interrate.

Il "boulevard" si è nel suo insieme ben integrato nel paesaggio parigino, non si iscrive in un registro di perfezione ma si possono certamente constatare la riuscita e l'efficacia degli interventi più recenti.

Le due grandi sequenze di costruzioni del Périphérique testimoniano due concezioni tecniche leggermente differenti. Sulla parte sud, costruita tra il 1956 e il 1964, i muri di contenimento sono sostenuti da strutture in acciaio.

Le costruzioni in cemento armato sono dotate di parapetti e balaustre, ciò conferisce a questa sezione un carattere fortemente urbano, assai differente dalle percezioni di un'autostrada classica.

A partire dal 1966 si è optato invece per delle strutture miste. In un caso come nell'altro si trattava di soluzioni innovative per l'epoca.²⁰

PAESAGGIO

Simbolo di limite, il Périphérique è percepito come un'iniziatore della frattura urbana. Per ridefinire questa frontiera e restituirgli il suo ruolo fondamentale, il concetto di limite deve essere ripensato alla scala metropolitana.

L'effetto iniziale del limite si manifesta con la percezione della separazione dal vicinato, un'interruzione all'interno della continuità urbana. La frontiera materializzatasi con la costruzione del Boulevard necessita una rivisitazione in termini di permeabilità ed elasticità.

Il Périphérique è un'allegoria della città, si impone sul paesaggio che attraversa e narra la sua complessità intrinseca; il limite della città non si materializza più in questa linea creata dal Boulevard, ma in un insieme di linee incrociate dipendenti e solidali; arrivando da lontano, dal margine o dal centro, queste linee definiscono la loro origine e la loro destinazione. Il

²⁰ *No Limit, étude prospective de l'insertion urbaine du Périphérique de Paris, pag. 50*

limite è ugualmente percepito e vissuto come la risultante di una risposta all'evoluzione della capitale. In un territorio estremamente denso, l'attuazione dei programmi urbani diventa difficilmente compatibile con i bisogni e le necessità degli abitanti e delle politiche territoriali. Se si vuole superare questa visione riduttiva che concepisce Parigi come un "conglomerato di villaggi" giustapposti, è necessario considerare la scala metropolitana come l'unica possibilità di generare una proiezione urbana comune²¹.

LA MODERNITÀ DEL LIMITE

In realtà, agire contro la struttura profonda di questo territorio non avrebbe senso e senza dubbio non guiderebbe verso il futuro urbano a cui la metropoli parigina dovrebbe aspirare. La città del *périphérique* è duplice e paradossale. Una visione prospettica dovrebbe usare questa ambivalenza e sfruttarne la potenza. Il *Perif* non sarà mai un viale urbano classico, anche quando la sua mobilità ed i suoi usi saranno cambiati, perché il suo spazio e la sua configurazione fisica differiscono profondamente dal canonico *Boulevard* urbano. La questione fondamentale sollevata dalla ricerca che punta all'integrazione urbana della suddetta circonvallazione non è riducibile al concetto di integrazione di una infrastruttura esogena al suo ambiente. La questione è più ampia, si tratta della ridefinizione di un limite. Questo territorio è un luogo di apertura, un forum. L'integrazione si verificherà quando il limite cesserà di essere un vuoto per essere un luogo pieno della città: la grande area metropolitana moderna.

Il *Périphérique* è a tutti gli effetti un'infrastruttura che comporta a sua volta la presenza di ulteriori infrastrutture: ponti, tunnel, attraversamenti, un insieme di dispositivi tecnici. Lungo il *Périphérique* la densità degli attraversamenti è assai importante, in particolare sulla Senna negli *arrondissement* periferici, ciò ha favorito la nascita di diversi tipi di ponti: metallici, in cemento e in legno precompresso. Si parla quindi di un'infrastruttura che ha coinvolto la maggior parte delle imprese di costruzione francesi e che, all'epoca della sua costruzione, è stata un notevole generatore di posti di lavoro.

²¹ No Limit, étude prospective de l'insertion urbaine du *Périphérique* de Paris, pag. 55

SUPERARE IL LIMITE: IL FONDAMENTO METROPOLITANO

La nuova scala caratterizzata dalla variabilità del suo contorno geografico, è definita da sei fattori: la densità, i trasporti, le funzioni metropolitane principali, i servizi, le identità metropolitane ed il governo del territorio. La concezione del *Périphérique* non più come un margine ma come un centro, è rinvigorita dalla densità degli abitanti e dei lavoratori, raggruppati per la maggior parte all'interno nel cuore dell'agglomerazione.

Il "fondamento metropolitano" costituisce la base di una nuova modernità. Come nelle grandi città europee precorritrici di un dinamismo ritrovato, questo concetto sviluppa un "progetto politico" basato su una politica del progetto. Una tale visione attiva, mutazionista e volontaria induce alla trasformazione della città attraverso la creazione di spazi di qualità architettonica e paesaggistica. Per porre fine alla crisi d'identità che attraversa la capitale è necessario re-interrogarsi sulle condizioni naturali, funzionali, o strutturali che hanno contribuito a formare la città nel corso dei secoli. Tre elementi del paesaggio definiscono i campi di manovra o i terreni di sperimentazione capaci di guidare lo sviluppo in questa direzione: la Senna e i suoi canali, le reti ferroviarie e il *Boulevard Périphérique*. La loro origine geografica o infrastrutturale, la loro capacità trasversale che si traduce in un'attitudine a generare un sistema relazionale con la scala territoriale, ne fanno gli attori possibili di un pensiero globale che cancella progressivamente il limite. Se le grandi tracce storiche e il piano Haussmanniano generano il dinamismo della città concentrica, esse sono anche considerate progetti superati. La loro "archiviazione" implica la ridefinizione della città-metropoli mediante nuovi campi di manovra. La capacità di questi ultimi consiste nel superare un gran numero di limiti amministrativi e politici creando nuovi catalizzatori di una politica urbana identitaria e condivisa.

Il paesaggio di limite è la categoria progettuale proposta per individuare elementi e criteri di intervento nei territori di margine urbano. Non si tratta di ricostruire il limite della città, ma prendendo atto di come generalmente la pianificazione e la progettazione procedano per frammenti, si sperimenta un approccio integrato che mette a sistema i tre modelli: la cintura verde, i cunei verdi e le *green way*. Alla cintura verde si riconosce sostanzialmente la capacità di coinvolgere in una visione unitaria e diffusa paesaggi urbani e rurali in condizioni di interfaccia, garantendo forme di ri-generazione del

paesaggio; al sistema dei cunei verdi si affidano le istanze di riequilibrio ambientale e alla rete di *greenways* quelle di valorizzazione delle risorse paesistiche esistenti.

L'obiettivo è quindi la creazione di un paesaggio di limite predisposto in funzione di obiettivi di qualità paesistica quali protezione, separazione/unione, connotazione, inserimento e valorizzazione, a ciascuno dei quali corrispondono determinate azioni progettuali.

LA CINTURA VERDE COME PAESAGGIO DI LIMITE

Si osservano i molteplici aspetti dei paesaggi periurbani e il mutamento del concetto di limite indotto dal modificarsi dei modelli insediativi che hanno portato alla negazione della tradizionale contrapposizione città-campagna, non solamente per la crescente urbanizzazione e una nuova organizzazione territoriale reticolare, ma anche per una contrazione del rapporto spazio-tempo e la conseguente diffusione della cultura urbana. L'esplosione insediativa e le altre dinamiche che hanno investito tali paesaggi hanno generato uno *status quo* al quale si è tentato di opporsi con il progetto architettonico di costruzione dei margini urbani e dunque con la definizione di nuovi limiti; questa situazione però, pur nella criticità, contiene alcune potenzialità. Se il rischio principale è rappresentato dalla possibile densificazione della città diffusa, in molte realtà periurbane, la presenza di *enclaves* di aree libere determinate dalla sfrangiatura del confine tra costruito e spazio aperto riserva una via d'uscita e propone una sfida: il progetto dei paesaggi di limite dove il limite della città diventa non elemento di de-limitazione dello spazio, ma generatore di relazioni e di opportunità. L'esistenza di un confine rispondente a una geometria complessa può rendere il limite della città non più una barriera impenetrabile ma un elemento di sutura che, mettendo in contatto due zone diverse, le separa, o separandole stabilisce relazioni. Condizione indispensabile per il progetto è distinguere le diversità strutturali dei paesaggi periurbani. La lettura strutturale trova un riferimento importante nel riconoscimento della differenza tra paesaggi di "limite conservato" e di "limite perduto", dove la configurazione orografica è il primo indicatore che rivela una differente caratterizzazione del paesaggio che circonda la città, in cui si evidenziano gradi più o meno accentuati di indeterminatezza nella distinzione dei caratteri peculiari del paesaggio urbano e del paesaggio

rurale-naturale. Il progetto dei paesaggi di limite dovrebbe mirare al riequilibrio e alla rigenerazione dei luoghi di margine urbano²².

Alla luce delle trasformazioni in atto e dei recenti sviluppi del dibattito disciplinare che hanno portato, soprattutto a partire dalla *Convenzione Europea*, a rivolgere l'attenzione ai paesaggi di ordinaria qualità come quelli di margine urbano, diventa prioritario elaborare progetti che sperimentano nuove modalità di tutela e di gestione. Il progetto dei paesaggi di limite deve affrontare alcune problematiche discusse in termini di realizzazione, protezione, gestione, garanzia dell'equilibrio e valorizzazione. Questi interrogativi ruotano attorno a tematiche varie ma cruciali per la definizione progettuale, quali la proprietà delle aree, l'equilibrio tra i diversi usi del suolo, il mantenimento dell'agricoltura periurbana come presidio paesistico e l'incentivazione delle attività turistiche e ricreative, la forma giuridica di protezione e le modalità di gestione.

La definizione del limite è un concetto presente nell'idea stessa di città fin dall'antichità, risponde non solo a necessità di difesa, ma anche a esigenze di riconoscibilità e appartenenza a una comunità; individuare un limite significa segnalare l'esistenza di una discontinuità e sottolineare un'identità. Nella storia delle grandi città, non sempre e non solo il limite della città è stato segnato da mura. Ciò introduce alla storia della cintura verde parigina, esperienza diversa, ma legata al desiderio di limitare la crescita e definire la forma urbana. Questa volontà si manifesta dai primi esempi di cinture agricole intorno al pomario romano, alla fascia agricola di città utopiche come Amauroto descritta da Tommaso Moro, fino ai primi interventi sei/settecenteschi di contenimento dell'urbanizzazione e all'opera in Inghilterra di Owen, Morris e Ruskin in cui si rintraccia l'origine delle *green belt* inglesi²³.

²² Autori vari, *La ville du Phériphérique*

²³ Antonella Valentini, *Progettare Paesaggi di Limite*, pag. 5

LA CINTURA VERDE DE L'ILE DE FRANCE

INTRODUZIONE

L'idea di cintura verde ha da sempre affascinato gli urbanisti, soprattutto dai primi decenni del XX secolo, quando iniziano a manifestarsi con maggior evidenza i primi conflitti tra la città e il territorio che la accoglie. Spesso considerato semplicemente come un naturale recettore dell'espansione urbana, la cintura verde diventa uno strumento attraverso il quale si cerca di controllare la dimensione e la forma della città. Questo carattere contraddistingue tutte le esperienze novecentesche di cinture verdi, anche quelle più recenti e connotate da spiccati elementi innovativi. Questi ultimi sono principalmente fondati su una particolare attenzione verso finalità ecologiche e ricreative che il progetto di una cintura di spazi non edificati attorno agli insediamenti può assumere. Il limite di concepire la cintura verde in tal modo è evidente nella vicenda delle *green belt* inglesi, che al di là del fascino che hanno evocato, possono risultare in alcuni casi semplicemente delle politiche di contenimento dell'espansione insediativa dove non esiste un'attenta progettualità dei territori di margine urbano. L'esperienza Parigina può essere considerata efficace, come anche quelle condotte in Germania.²⁴

Affrontare oggi il tema della progettazione degli spazi aperti urbani ed extraurbani in un'ottica sistemica è oramai atteggiamento diffuso e condiviso: le aree verdi non vengono più intese come episodi, ma come elementi che compongono un sistema. Questa importante conquista concettuale può essere fatta risalire alla metà del XIX secolo, alle politiche europee di realizzazione del verde pubblico, prima fra tutte l'opera di Haussmann a Parigi. Tra Ottocento e Novecento il ruolo svolto dagli spazi verdi subisce un mutamento: da una funzione puramente estetica, di decoro, si passa a quella di compensazione delle aree edificate, legata al manifestarsi dei fenomeni di industrializzazione e urbanizzazione che, con l'incrementarsi dell'urgenza di mitigare il crescente inquinamento e mantenere gli equilibri ecosistemici, diventa funzione ecologica e, con il manifestarsi in maniera sempre più evidente delle esigenze ricreative della popolazione, rafforza la propria

²⁴ Giulio G. Rizzo, Premessa in *Progettare paesaggi di Limite*, Tesi di dottorato.

funzione sociale.²⁵

Questa evoluzione è chiaramente leggibile anche nel tema delle cinture verdi. Dagli “anelli verdi” costituiti da giardini paesaggistici legati alle demolizioni delle fortificazioni di molte città europee ottocentesche, tra cui Parigi, si passa, nel Novecento, alle cinture verdi pianificate con obiettivi di controllo della crescita urbana, pur nelle diversità delle varie esperienze che vedono impegnate in particolar modo città tedesche e inglesi. Dalla metà del XX secolo il progetto di cinture verdi si fa complesso e articolato, caricandosi di molteplici significati, finalizzato a funzioni non solo di contenimento della crescita, ma anche ecologiche e ricreative. Quest’ultimo carattere ha comportato una modifica sostanziale nell’approccio progettuale che vede gli spazi periurbani non edificati come luoghi potenziali per lo sviluppo di attività turistiche, ludiche e ricreative, pianificando razionalmente le altre attività connesse, soppesandone i giusti equilibri e salvaguardando agricoltura e selvicoltura. Come scrive Mario Di Fidio, infatti, “...nelle cinture verdi c’è un minimo di difesa dell’ambiente naturale, trattandosi di paesaggi rurali, e un massimo di utilizzazione ricreativa (...)le cinture verdi sono parchi esterni, suburbani, collocati come schermo protettivo tra la città e il paesaggio rurale circostante, per impedirne l’urbanizzazione incontrollata e nello stesso tempo per offrire ai cittadini importanti spazi ricreativi, che integrano il verde urbano in senso stretto”.²⁶

Dalle esperienze contemporanee si fa sempre più evidente l’esigenza di mettere in atto politiche che considerino le cinture verdi non nei termini dell’uniformità geometrica prescrittiva, bensì secondo la conoscenza delle differenze paesistiche strutturali e dei relativi potenziali e limiti di sviluppo quali paesaggi per la compensazione e salvaguardia ambientale, oltre che per le opportunità ricreative che possono offrire.

Ciò che si sta affermando nelle elaborazioni teoriche e nella pratica progettuale è la consapevolezza che la cintura verde non debba più essere concepita come un disegno “di forma” di spazi a corona dell’espansione urbana, ma come un principio di intervento. Questa intuizione è ben chiara a McHarg già alla fine degli anni Sessanta quando, nel suo *Design with nature*, rileva l’importanza di fasce verdi attorno alle città al fine di preservare e incentivare le attività agricole e ricreative, ma anche i limiti insiti nel

²⁵ Valentina Lucini, *Progettare Paesaggi di Limite*.

²⁶ Mario Di Fidio, *Architettura del paesaggio*, Pirola, Milano 1990, pag. 419.

disegno di un “pianificatore amante della geometria” e l’ambiguità di fondo del concetto stesso di cintura in quanto “.....sembra che la natura all’esterno della cintura non sia diversa da quella al suo interno, che la cintura verde non sia necessariamente la migliore ubicazione per le attività agricole e ricreative. Il metodo ecologico suggerirebbe che i terreni riservati a spazio aperto nella regione metropolitana siano ricavati da terreni intrinsecamente adatti ad attività verdi”²⁷.

Al fine di individuare criteri ed elementi per una definizione metodologica in merito al progetto dei paesaggi periurbani può essere interessante esplorare accanto alle cinture verdi, strumenti progettuali diversi, come cunei verdi e *greenway*, che sono approcci complementari e alternativi allo stesso tempo, per evidenziare proprio le peculiarità dei vari modelli nella loro evidente diversità. E’ noto che i principi che hanno portato all’affermarsi delle *green belt*, in particolare in Gran Bretagna, sono completamente diversi da quelli che hanno condotto negli Stati Uniti all’elaborazione delle *greenway*, non solo per il motivo di essere formalizzate in contesti culturali differenti; addirittura questi due modelli possono apparire in contrapposizione: se le *green belt* sono nate come elementi di separazione, per contenere la crescita delle grandi conurbazioni e dividere la città dalla campagna, le *greenway* invece come strutture di connessione, per mettere in relazione varie parti del territorio. Trattare questi due argomenti in parallelo è però funzionale a osservare quale apporto ciascun modello può fornire in una visione “integrata” finalizzata al progetto dei paesaggi periurbani.

Capire, anche solo a livello sommario il senso originario di queste esperienze può contribuire a mettere ordine sull’argomento e fare chiarezza anche su alcune ambiguità; tra queste, quella che ancora persiste, nonostante gli studi e le pubblicazioni, sulle reti ecologiche, argomento che interseca il tema delle *greenway* delle quali si sottolinea la sostanziale diversità.

Tra le ambiguità, vi è anche il significato di “limite” che generalmente è usato per richiamare immagini di negazione, detrazione, contenimento; la cintura verde è storicamente nata come strumento di *limitazione* della dimensione e della forma della città. Nella realtà contemporanea si registrano però profondi mutamenti del concetto di limite urbano determinati dal modificarsi delle modalità insediative che hanno portato alla perdita della centralità urbana e alla formazione di una struttura reticolare. Tali

²⁷ Ian L. McHarg, *Progettare con La natura*, (1969), Franco Muzzio & C., Padova 1989

trasformazioni hanno generato una situazione per cui i paesaggi periurbani, i cui margini edificati sono riconosciuti sempre più “frattali”, sono percepiti come privi di una efficace connotazione dei caratteri distintivi a cui corrisponde una elevata instabilità tipologica; qui, la presenza di un limite sfrangiato dalla diffusione urbana, pur nella criticità della situazione, può rappresentare una occasione per impostare il progetto su nuovi rapporti: il limite della città non è più elemento di *delimitazione* dello spazio ma come un elemento che separa mettendo in contatto, che diventa fattore di relazione.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il territorio dell’Ile de France nasce dalla sovrapposizione e dall’intersezione di quattro piattaforme geologiche che hanno dato origine agli elementi che oggi ne caratterizzano la geomorfologia: plateau agricoli, colline alberate e vallate che, di profondità variabile, racchiudono i numerosi corsi d’acqua, espressioni di un sistema idrografico ricco e complesso.

Anche se l’immagine dell’Ile de France si riduce molto spesso a quella della metropoli parigina, gran parte del territorio (l’80%) non è occupato dall’urbanizzazione ma è per lo più agricolo (53%), forestale o naturale. L’agricoltura della regione è ancora oggi una delle più produttive della nazione. Le foreste, meta frequente di molti *Franciliens*, esprimono una grande ricchezza ecologica e costituiscono un patrimonio da tutelare. La struttura morfologica del territorio risulta da una composizione di elementi circolari, le “corone”, definite dalle grandi macchie boschive, e di elementi radiali, determinati dalle valli e dalla rete idrografica e lungo i quali si sono sviluppati i principali assi di comunicazione e di crescita urbana. Entrambi questi fattori ne definiscono il paesaggio e influenzano la pianificazione.

Parigi, grazie alla presenza dei due boschi di Boulogne e di Vincennes, presenta una maggiore proporzione di spazi urbani non costruiti rispetto alla prima corona. La struttura fisica dell’Ile de France è quindi assimilabile ad un sistema radiocentrico: tutte le valli convergono verso il suo centro, dove è situata la metropoli Parigina, che si è sviluppata “à tache d’huile” in parte lungo le stesse valli, in parte verso la periferia (urbanizzazione a “macchia

d'olio")²⁸. La complessità fisica e il peso di questa struttura rendono difficile la tutela e la salvaguardia degli spazi naturali, rurali e delle continuità ecologiche. Nel caso parigino il fenomeno dell'espansione urbana a macchia d'olio, tipico di tutte le grandi agglomerazioni urbane, è stato in qualche modo gestito attraverso la creazione delle *villes nouvelles* e tramite una politica, in frangia d'agglomerazione, che istituisce e si occupa della gestione di una *Ceinture Verte*, corredandola con interventi di protezione, di gestione e di sviluppo endogeno. Spesso le diverse destinazioni d'uso del suolo fanno emergere conflitti tra comunità locali, residenti e attori economici. Da un lato, infatti, le frange periurbane devono accogliere nuovi abitanti, d'altro lato, i tentativi di riportare lo sviluppo economico verso i centri urbani continuano a fallire a causa di un regime fiscale più favorevole e di costi di insediamento minori negli spazi periferici delle frange. Il tutto reso possibile dalla facilità e dalla velocità degli spostamenti.

L'espansione urbana, quindi, continua, anche da parte delle *villes nouvelles* che, se si sono dimostrate effettivamente in grado di polarizzare l'occupazione, sono però diventate il punto di partenza di un'evasione residenziale verso altri bacini abitativi che interessa in primo luogo gli spazi periurbani. Questi territori rientrano tra quelli che l'IAURIF ha definito come "situazioni critiche" e che comprendono: frange, fronti e limiti tra l'urbano e il non urbano, zone di transizione. Si tratta di luoghi particolarmente instabili, in perenne trasformazione a causa dell'avanzamento del fronte urbano, dell'arretramento dell'agricoltura e dei cambiamenti nelle destinazioni d'uso del territorio.

Emerge qui la debolezza degli strumenti urbanistici finora elaborati. La pressione dei processi di urbanizzazione si fa sentire su tutta la regione e determina un impatto sugli spazi naturali e agricoli. Fondamentale diventa allora cogliere l'importanza di una corretta gestione degli spazi aperti ancora presenti e tuttora minacciati, il loro valore straordinario di spazi di respiro in contrasto alla densità dell'agglomerazione. Per sopravvivere, questi territori devono mantenere la loro destinazione attuale, agricola o naturale, e valorizzarla.

²⁸ Institut d'Amenagement et d'Urbanisme, *Projet de Ceinture Verte de Paris et sa Banlieue*, pag 2.

LA CEINTURE VERTE NELL'EVOLUZIONE DELLA PIANIFICAZIONE DELL'ILE DE FRANCE

A partire dal 1928 l'obiettivo della pianificazione territoriale dell'Ile de France è stato quello di frenare l'espansione continua dell'agglomerazione parigina. La progressione della 'macchia d'olio urbana', analizzata periodicamente dal "Plan Prost", dal P.A.D.O.G. e dal "Plan Delouvrier", viene infine canalizzata attraverso la creazione delle *villes nouvelles*.

Lo *Schéma Directeur* del 1976 rappresenta una rottura rispetto a questa impostazione, poiché sostituisce alla mentalità prescrittiva dei piani precedenti una visione di tipo volontarista in tema di tutela degli spazi naturali, introducendo il principio delle "Zone Naturali di Equilibrio", cioè settori agricoli di una certa importanza minacciati dall'espandersi dell'agglomerazione urbana. Sono i primi settori della nozione di Cintura Verde. L'opposizione all'espansione urbana, in base all'ultimo piano, doveva avvenire attraverso:

- la costruzione di *villes nouvelles*, come catalizzatori dello sviluppo urbano;
- la tutela delle entità più notevoli dal punto di vista paesaggistico e naturalistico.

Situata ad una distanza compresa tra 10 e 30 km dalla capitale, la Cintura Verde modifica la politica dello *Schéma Directeur* del 1976, volta al contenimento dell'insediamento urbano attraverso la concentrazione dell'urbanizzazione nelle *villes nouvelles*. Nel progetto originario, del 1982, la Cintura Verde comprende un territorio di 142.000 ettari, che racchiude tutti gli spazi definiti non urbanizzabili dai documenti urbanistici dell'epoca e che comprende:

- 32.000 ha di spazi verdi pubblici esistenti (boschi, spazi naturali o spazi verdi urbani);
- 22.000 ha di spazi verdi pubblici in progetto o di nuova proposta;
- 68.000 ha di spazi agricoli;
- 22.000 ha di altri spazi (grandi i insiemi sportivi, golf, ecc.).²⁹

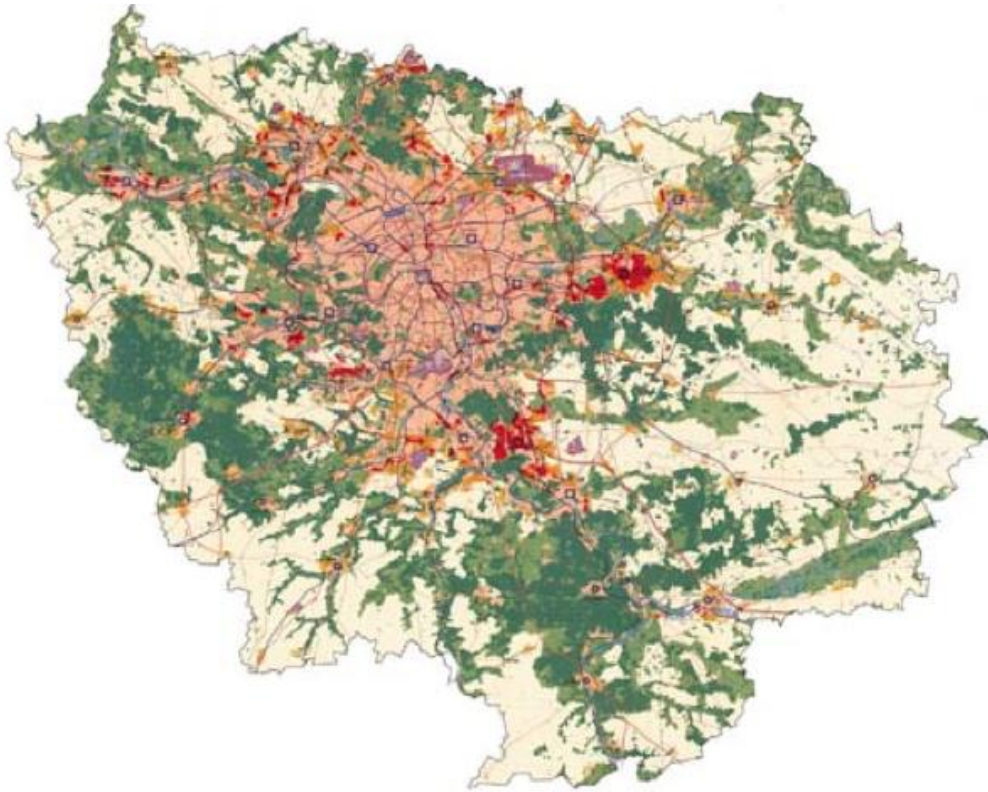
Al momento dell'elaborazione dell'ultimo *Schéma Directeur* (SDRIF 1994) la Cintura Verde comprende un territorio di 264.700 ha, circa un quarto della regione. In essa si localizzano 359 comuni suddivisi su sei dipartimenti, per una popolazione di 3.718.309 abitanti (al 1999) cioè un terzo della popolazione

²⁹ Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris del 1965.

regionale. La parte rurale e boschiva del territorio ammonta al 60,3% del totale; la parte occupata dalle *villes nouvelles* è di 6.500 ha (35% del totale). Ad una prima valutazione, l'impatto dell'espansione urbana sul territorio della Cintura Verde è stato moderato. Ciò nonostante il 20% dell'espansione (cioè 3.400 ha) è avvenuta proprio a discapito della Cintura Verde. Lo SDRIF sottolinea l'importanza degli spazi naturali, ma non traduce in modo efficace queste volontà a livello regolamentare. In base alle disposizioni date dal documento, infatti, circa 15.000 ettari di terreno urbanizzabile e 17.000 ettari di terreno parzialmente urbanizzabile si situano nel perimetro della Ceinture Verte, per un totale di 32.000 ettari. Se queste previsioni si realizzano, una parte consistente dei 70.000 ha di terreni agricoli della Cintura Verde scompariranno di qui al 2015 (termine temporale di riferimento per il documento).

Di conseguenza, quest'ipotesi di sviluppo dell'urbanizzazione, appare incoerente con i propositi di tutela degli spazi naturali e di contenimento dell'espansione urbana a macchia d'olio.

A ciò va aggiunto che, oggi, la situazione si è evoluta, e all'obiettivo di tutela degli spazi naturali va affiancata la volontà di valorizzare il ruolo economico ed ecologico di questi spazi nell'ottica di uno sviluppo sostenibile.

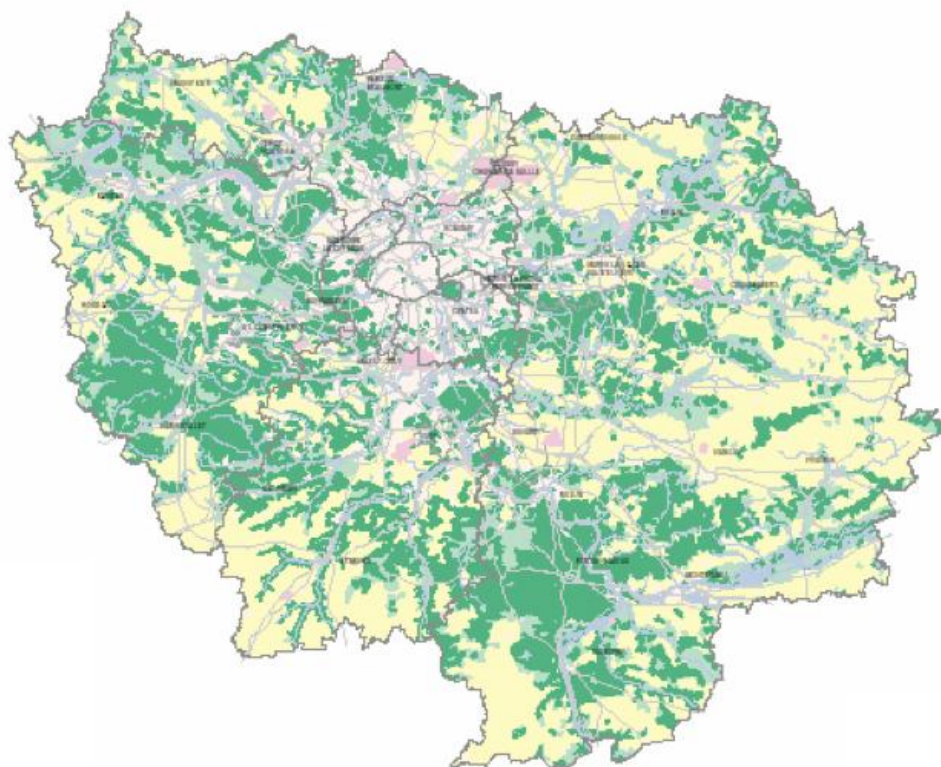


L'ambiente³⁰ rappresenta uno dei tre temi oggetto dello *Schéma Directeur de La Région Ile de France* (SDRIF) del 1994, insieme all'urbanizzazione e ai trasporti. La volontà di definire linee d'orientamento, volte alla tutela e alla valorizzazione dell'ambiente naturale, si manifesta fin dalle prime righe del testo: *“La qualité de la vie et l'attractivité de la région passent par la valorisation de son patrimoine naturel et la réduction des nuisances”*. La tutela dell'ambiente naturale e la sua valorizzazione sono affrontate nel documento, a partire da una distinzione degli spazi naturali in:

- spazi boschivi (verde scuro);
- spazi paesaggistici (verde chiaro);
- spazi agricoli (giallo).

³⁰ Secondo anche quanto espresso dal Code de l'Urbanisme: «Le schéma directeur a valeur de loi d'aménagement et d'urbanisme. Il fixe pour les vingt-cinq prochaines années, les grandes orientations d'aménagement: aménager le cadre de vie, assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, gérer le sol de façon économe, assurer la protection des milieux naturels et des paysages».

LES ESPACES NATURELS D'ILE-DE-FRANCE



A questa distinzione si sovrappone e interseca una partizione di tipo territoriale che, prendendo Parigi come punto di riferimento, definisce:

- la Corona Gialla e Verde, che comprende il territorio che si estende al di là di un raggio di 30 km intorno a Parigi e che occupa circa tre quarti del territorio della regione. La sua vocazione è prevalentemente agricola e forestale.
- la Cintura Verde, che comprende il territorio che si trova in un raggio tra 10 e 30 km dal centro di Parigi;
- la Trama Verde, che si tesse in un raggio di 10 km intorno alla capitale.

A ciascuna di queste realtà lo SDRIF fa corrispondere un obiettivo specifico. In particolare, rispetto alla Corona Gialla e Verde, considerato che è su questo fronte che l'espansione urbana si fa più minacciosa, l'obiettivo è quello di frenare il consumo di suolo, sia preservando i boschi e le foreste, sia valorizzando l'aspetto rurale di questo territorio, il che significa perseguire la permanenza dell'attività agricola e controllare l'espansione di borghi e villaggi. Rispetto alla Cintura Verde, l'obiettivo è triplice:

- frenare lo sviluppo a macchia d'olio dell'agglomerazione;
 - offrire ai suoi abitanti un luogo di svago, quale base per il tempo libero e le attività all'aria aperta;
 - mantenere un'agricoltura di prossimità e sviluppare dei giardini familiari.
- Infine, per quanto riguarda la zona urbanizzata più densa, l'obiettivo è quello di favorire l'emergere di una Trama Verde, cercando di permeare la città con la natura. Questo può avvenire se si attua una politica che si proponga di riconquistare gli spazi liberi dall'urbanizzazione per destinarli a verde, di realizzare un collegamento reciproco tra questi spazi e di rendere gli spazi verdi privati accessibili al pubblico. Una reale maglia verde può concretizzarsi attraverso:
- delle 'città giardino' e delle "lottizzazioni haussmaniane";
 - delle *coulées vertes*;
 - dei giardini pubblici;
 - dei viali urbani alberati o lungo gli argini di fiumi e canali;
 - dei percorsi pedonali.

Questa rete deve poi congiungersi alla Cintura Verde e possibilmente continuare anche sul territorio della Corona Gialla e Verde, attraverso dei *Chemins de Randonnée Pédestre*.

L'AGENCE DES ESPACES VERTS DELLA REGIONE DELL'ILE-DE-FRANCE

L'Agence des Espaces Verts della regione dell'Ile de France è stata istituita nel 1976 con l'obiettivo di attuare la politica regionale in materia di tutela, di valorizzazione o di recupero dell'ambiente naturale, delle foreste, degli spazi agricoli periurbani, ecc. Il suo compito è, quindi, quello di proteggere e acquisire dei grandi spazi naturali che la Regione intende salvaguardare dall'urbanizzazione. A questo titolo, l'Agence può agire per via informale, per dichiarazione di pubblica utilità o, più frequentemente, per diritto di prelazione, che può essere messo in pratica nel quadro degli *Espaces Naturels Sensibles*.

L'AEV ha inoltre stipulato una convenzione con la *Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural d'Ile de France* (SAFER), che le permette di esercitare la protezione e la conservazione degli spazi agricoli periurbani, in particolare di quelli che si trovano nel perimetro della Cintura Verde. Ed è in questo contesto che l'AEV ha potuto acquisire 1.120 ha di terreni agricoli.

In conformità con il secondo obiettivo perseguito per la Cintura Verde ('offrire nuovi spazi per il tempo libero') tra il 1982 e il 1999 l'Agence des Espaces Verts ha permesso, tramite acquisizione diretta o per sovvenzione alle comunità locali, di aprire al pubblico più di 1.000 ha di spazi verdi e boschivi (per la maggior parte di proprietà privata) presenti su questo territorio.

Più recentemente sono state realizzate acquisizioni di spazi naturali al fine di conservarne la qualità e la ricchezza ambientale, sia da parte dei dipartimenti, che da parte della stessa agenzia, nel quadro della politica degli Spazi Naturali Sensibili.

Il concetto di *Espaces Naturels Sensibles* si inserisce nel quadro della politica di protezione, gestione e apertura al pubblico degli spazi naturali, avviata nel 1965 e concretizzatasi successivamente nella *Loi relative au renforcement de La protection de L'environnement* del 2 febbraio 1995 (che modifica la precedente legge in materia del 18 luglio 1985).

Si tratta di porzioni di territorio che presentano un certo valore, dato dalla presenza di interessanti biotopi o di particolari caratteristiche paesaggistiche e che si trovano in una condizione di pressione dovuta a fattori esterni quali l'urbanizzazione o un turismo intensivo.

I dipartimenti godono nei confronti di queste aree, di un diritto di

prelazione, che, in alcuni casi, può anche essere delegato ad altri enti (comuni o organi pubblici intercomunali) o all'*Agence des Espaces Verts*. La prelazione di un terreno o di una sua porzione è in ogni caso possibile solo se la sua dimensione è tale da giustificare la sua apertura al pubblico. Nel caso in cui l'apertura stessa determini la necessità di realizzare sul terreno alcuni interventi di risistemazione, questi non possono in ogni caso essere in contraddizione con l'obiettivo di tutela.³¹

LE 'REGOLE DI UTILIZZAZIONE DEL SUOLO' SECONDO LO SDRIF

Agli indirizzi generali per la gestione e il potenziamento del verde sul territorio dell'Ile de France, lo SDRIF affianca delle disposizioni specifiche che l'IAURIF definisce "regole di utilizzazione del suolo" e che pongono delle misure più concrete, fermo restando l'obiettivo generale di tutelare e valorizzare gli spazi boschivi, quelli paesaggistici e quelli agricoli. In particolare, lo SDRIF impone che i tracciati delle grandi infrastrutture debbano, per quanto possibile, evitare i terreni su cui insistono boschi o foreste. In caso contrario, è necessario attuare misure di compensazione, che dovranno essere in termini di superficie almeno uguali alla parte di terreno consumata e ad essa contigua.

La novità introdotta dal documento risiede però nelle disposizioni volte alla protezione dei limiti di questi terreni, che impongono una distanza minima per i nuovi interventi di urbanizzazione, che deve essere di 50 m. in tutti i casi in cui l'estensione della superficie boschiva sia di 100 ha o maggiore (IAURIF n. 343, 2003), e stabilendo che ogni porzione di superficie forestale la cui destinazione d'uso viene modificata deve essere compensata dalla creazione di nuovi boschi.

La frequentazione di queste aree da parte del pubblico, se disciplinata e controllata, ne favorisce la tutela e la valorizzazione. Pertanto, lo SDRIF incoraggia la stesura di convenzioni tra le comunità locali e i proprietari di terreni a bosco o a foresta per determinare una apertura al pubblico di questi ultimi. A questa politica si affiancano interventi più diretti volti alla

³¹ Art. 39. - I. - Le premier alinéa de l'article L. 142-1 du code de l'urbanisme est ainsi rédigé: «Afin de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels selon les principes posés à l'article L. 110, le département est compétent pour élaborer et mettre en oeuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels sensibles, boisés ou non.»

creazione di impianti sportivi e per il tempo libero, che sono consentiti a condizione che non entrino in contraddizione con strumenti più generali di tutela ecologica o paesaggistica.

Gli spazi paesaggistici, intermedi tra quelli forestali e quelli agricoli, arricchiscono il territorio nelle sue diverse parti: ricoprono valli, colline, le frange forestali, gli spazi agricoli di continuità, le zone umide, gli spazi verdi urbani. Permeano il territorio nelle sue diverse parti: in Corona Gialla e Verde, nella Cintura Verde e nel reticolo della Trama Verde.

Per questo tipo di spazi si tratta di evitare qualsiasi tipo di diffusione urbana. Pertanto, l'estensione delle parti già urbanizzate (borghi, villaggi e frazioni) è disciplinata da specifiche disposizioni in materia: "I borghi rurali e i villaggi dovranno essere tutelati, sia nella loro forma e identità che nei servizi che forniscono alla popolazione residente. Il loro sviluppo sarà realizzato tramite l'impiego degli spazi già urbanizzati e il cambiamento dell'edificato esistente e tramite uno sviluppo moderato"³².

Anche lo sviluppo di aree a nuova urbanizzazione è disciplinato nel documento per rispondere a cinque obiettivi:

1. accogliere localmente lo sviluppo dei comuni coinvolti e globalmente una parte della popolazione e di nuovi posti di lavoro della regione;
2. limitare il consumo di spazi naturali;
3. congiungersi "armoniosamente" al tessuto urbano esistente;
4. equilibrare residenza e posti di lavoro;
5. garantire una buona qualità della vita attraverso la diversificazione degli alloggi, delle attività commerciali e dei servizi nei nuovi quartieri residenziali.

Sebbene infatti la crescita urbana non possa essere evitata, se si vuole rispondere alle esigenze abitative e lavorative della popolazione, il nuovo tessuto urbano deve comunque essere sviluppato limitando il consumo di spazi naturali. Quindi, preferibilmente, in continuità con il tessuto urbano esistente.

Gli spazi da destinare a nuova urbanizzazione sono suddivisi in tre tipi. Il primo riguarda gli spazi non ancora urbanizzati la cui destinazione urbana era stata già stabilita dal precedente Schéma Directeur del 1976. Il documento impone che gli schémas directeurs locali mantengano, nella definizione della destinazione d'uso attuale, cioè non edificata, almeno il 50% di tali spazi e

³² SDRIF pag. 153.

che la restante parte sia resa disponibile, entro il 2003, all'urbanizzazione. Entro il 2015 è la totalità di questi spazi che dovrà essere resa urbanizzabile. Il secondo tipo comprende gli spazi destinati ad accogliere una nuova urbanizzazione all'interno delle aree definite dallo SDRIF come parzialmente urbanizzabili (colore 'rosa tratteggiato' in figura 14). In aggiunta ai 18.500 ha, definiti urbanizzabili dallo Schéma del 1976, e dei 4.600 ha previsti per rispondere ai bisogni di sviluppo dei borghi e dei villaggi, la necessità complessiva di nuovi spazi urbanizzati della regione arriva a 20.350 ha. Per evitare di dare disposizioni troppo rigide, è lasciata alle comunità locali la facoltà di definire sul proprio territorio quali aree destinare all'urbanizzazione e quali mantenere nella loro vocazione attuale (naturale o trasporti), tenendo comunque in conto che la localizzazione di tali aree deve essere motivata da:

- una distribuzione adeguata;
- una continuità con l'edificato esistente;
- un valore agricolo o paesaggistico insufficiente a giustificarne la tutela.

In ogni caso, la delimitazione degli spazi destinati a mantenere la loro destinazione naturale deve tenere conto dell'obiettivo di tutelare le parti agricole più vitali e di rinforzarne la continuità, così come per gli spazi a valenza paesaggistica. Le comunità locali devono attuare una programmazione degli interventi in modo che gli spazi naturali, per cui non è previsto un cambiamento nella destinazione, vengano individuati al più presto, per poter dare stabilità alle coltivazioni agricole. Più specificatamente, lo SDRIF prevede che gli *schémas directeurs* locali, dal 2003, si concentrino sulla localizzazione di:

1. aree che si prevede manterranno la loro attuale destinazione naturale o agricola di qui al 2015 e che devono essere dell'ordine del 40% rispetto ai territori urbanizzabili nella grande corona e del 20% nella metropoli parigina e nei dipartimenti della prima corona;
2. aree che in un primo momento mantengono intatta la loro destinazione (naturale o agricola) ma che si prevede saranno disponibili, sempre entro il 2015, per l'urbanizzazione, e che devono essere dell'ordine del 30% in grande corona e del 40% in Parigi e nella prima corona;
3. altre aree, che non hanno particolare vocazione agricola né naturale, per cui valgono le disposizioni di cui al punto precedente.

Entro il 2015, i piani di livello locale dovranno rendere tutti i territori di

cui ai punti 2 e 3 disponibili per l'urbanizzazione. Il terzo e ultimo tipo riguarda i borghi, i villaggi e le frazioni, per i quali è ammesso uno sviluppo "moderato, rispettoso dell'ambiente e realizzato in continuità con l'edificato esistente", tenendo sempre presente il mantenimento dell'economia e delle caratteristiche ambientali tipiche dei territori rurali.

A queste disposizioni specifiche si aggiunge l'obiettivo generale di limitare il consumo complessivo di suolo nella regione a 1.750 ha all'anno (escluso il terreno per le infrastrutture), per avere un risparmio del 30% rispetto al periodo precedente (che è stato nell'ordine di 2.500 ettari all'anno).

I PARCHI NATURALI REGIONALI

I Parchi Naturali Regionali (PNR) sono spazi naturali protetti la cui tutela/gestione è oggetto di un accordo tra le collettività locali, che permette di conciliare sviluppo economico e tutela del patrimonio naturale. Può essere classificato "Parco naturale regionale" un territorio a prevalenza rurale dove il paesaggio, l'ambiente naturale e il patrimonio culturale sono di grande qualità, ma il cui equilibrio è fragile. I Parchi naturali regionali sono stati istituiti da un decreto nel 1967; la loro consacrazione legislativa avviene però solo con le leggi del 7 gennaio e del 22 luglio 1983. L'obiettivo di protezione del patrimonio naturale e culturale sarà loro assegnato per la prima volta da un decreto del 25 aprile 1988³³.

Un Parco naturale regionale non ha potere regolamentare specifico. Nasce nel momento dell'approvazione della *Charte du parc*, con la quale le collettività si impegnano a realizzare le disposizioni specifiche che vi figurano (in materia, ad esempio, di costruzione, di gestione dell'acqua e dei rifiuti, di circolazione motorizzata, ecc.). Inoltre gli *Schémas Directeurs*, i POS (*Plan d'Occupation des Sols*) e tutti i documenti urbanistici relativi ad un territorio PNR devono essere compatibili con gli orientamenti e le misure della Carta, che fissa gli obiettivi, gli orientamenti di tutela, di valorizzazione e di sviluppo del Parco, come anche le misure che permettono di realizzarli; assicura la coerenza e la coordinazione delle azioni condotte sul territorio del Parco da parte delle diverse collettività pubbliche. Ha validità decennale e può essere rivista per ridefinire nuovi progetti. Con la legge 163 dicembre

³³ Art. L 333-1 et suivants du code de l'environnement: «Description: Un parc naturel régional s'applique à tout territoire à l'équilibre fragile et au patrimoine naturel et culturel riche et menacé faisant l'objet

2000 sulla *solidarité et renouvellement urbains*, è sottoposta a consultazione pubblica.

A partire dalla diagnosi del territorio del Parco, la Carta stabilisce:

- il progetto di tutela e di sviluppo del territorio per i dieci anni a venire e le regole del gioco che i partner si danno per la sua realizzazione;
- il piano del Parco che declina gli interventi previsti in funzione delle particolarità del territorio;
- lo statuto dell'organo di gestione del parco;
- le istanze di consultazione dell'organismo di gestione;
- un programma di azione preventivo di tre anni;
- il progetto di convenzione di applicazione della Carta da parte dello Stato, convenzione firmata dal Prefetto della Regione coinvolta, a partire dalla data di creazione del Parco.

L'impiego di questo strumento di tutela nelle zone periurbane appare tuttavia complesso, poiché per sua stessa natura il PNR si riferisce alle aree rurali e non specificatamente a quelle periurbane. In zona periurbana, infatti, le ricchezze naturali sono meno elevate rispetto alla media dei parchi esistenti: le aree naturali sono rare e a volte includono aree artificiali (vecchie cave, bacini artificiali), il che non corrisponde ai requisiti di base dei parchi naturali. A ciò si aggiunge il confronto delle densità medie, che per i parchi naturali è nell'ordine di 49,98 ab/kmq, mentre per le zone a parco dei territori periurbani è compresa tra 133,92 ab/kmq e 266,66 ab/kmq. In questo secondo caso, il territorio risulta altamente urbanizzato. A fronte di questa disparità, è chiaro che la scelta dello strumento del PNR in zone periurbane determina una separazione troppo netta tra spazi naturali e zone urbanizzate, che non permette di tenere conto della globalità del fenomeno periurbano. Inoltre, il PNR non dispone dei mezzi legislativi adeguati a controllare il fenomeno dell'espansione dell'urbanizzazione, poiché i Parchi non dispongono di un'autorità politica tale da imporre uno schema di sviluppo coerente su un tipo di territorio che comprende in ugual misura spazi urbanizzati e spazi naturali.

LE PLAN VERT RÉGIONAL DE L'ILE DE FRANCE

Il *Plan Vert Régional de l'Ile de France* è stato elaborato come contributo regionale allo SDRIF e si pone come suo complemento (e integrazione) per quanto riguarda la gestione degli spazi naturali di cui fornisce un'analisi e un quadro generale. È la prima volta che gli spazi naturali sono trattati non secondo una politica settoriale complementare a quella che regola gli spazi urbanizzati, ma come facenti parte, con questi ultimi, di un *unicum* territoriale. Sulla base di questo tipo di approccio, il *Plan Vert* prende in considerazione gli "espaces ouvertes" della regione e ne dà una lettura in base alla loro localizzazione, alla loro specifica natura, ai rapporti che li legano allo spazio urbanizzato, al loro ruolo ecologico e paesaggistico, identificandone punti di debolezza, potenziali minacce, eventuali punti di rottura e carenze in termini di attrezzature per il tempo libero³⁴.

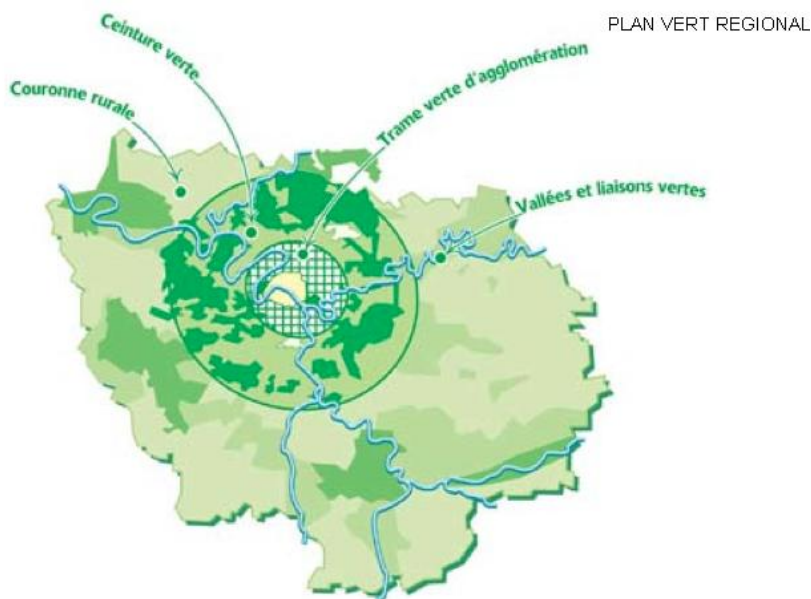
Lo SDRIF, come già specificato, si occupa del territorio in termini spaziali e quantitativi, definendone le regole di utilizzazione; il *Plan Vert* vi aggiunge gli aspetti qualitativi, chiarendo le specificità degli spazi 'verdi e gialli' e definendo gli orientamenti per la gestione di quelli che lo SDRIF definisce spazi urbanizzabili o parzialmente urbanizzabili. Spetta poi alle collettività locali, nel quadro dell'elaborazione degli *Schémas directeurs Locaux*, la delimitazione dei perimetri dei terreni da urbanizzare e di quelli che invece devono mantenere la loro vocazione naturale.

Il *Plan Vert* non è un documento né direttore né normativo, ma di informazione; ciononostante è stata una iniziativa di successo, avendo tutti gli *Schémas directeurs* locali accolto di elementi di valorizzazione e tutela degli spazi naturali da esso indicati.

Gli orientamenti espressi nel documento sono organizzati in quattro moduli corrispondenti ai diversi contesti territoriali della regione:

- la trama verde d'agglomerazione (*Trame Verte*);
- la cintura verde (*Ceinture Verte*);
- la corona rurale (*Couronne rurale*);
- le valli e i collegamenti verdi (*Liaisons vertes*).

³⁴ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, *Projet de Ceinture Verte de Paris et sa Banlieue*.



Il territorio della Cintura Verde (in particolare le zone naturali, i boschi e le aree agricole, che occupano ancora i 2/3 della superficie), se soggetto ad una politica adeguata, presenta un valore strategico nel soddisfare i bisogni della popolazione di luoghi di svago e di attrezzature per il tempo libero, nel controllare l'espansione urbana a macchia d'olio, nel mantenere l'equilibrio dell'ecosistema urbano necessario alla conservazione dei grandi spazi naturali che si trovano nelle vicinanze dell'agglomerazione e nell'aumentare la leggibilità del paesaggio anche rimediando ai tagli provocati dalle infrastrutture.

Gli interventi individuati, mirati alla soddisfazione di questi bisogni, riguardano:

- la gestione fondiaria dei terreni e l'apertura al pubblico dei grandi spazi boschivi e dei luoghi privati notevoli (attraverso contratti da stipulare con le comunità locali);
- la risistemazione delle cave abbandonate e la stipula di servitù convenzionali di non costruibilità per i luoghi a grande valore paesaggistico senza un uso specifico;
- la sorveglianza fondiaria nelle zone agricole e la creazione di "zone di attività agricola";
- la "resa verde" delle infrastrutture, in particolare quelle in progetto.

Nel territorio, a carattere prevalentemente agricolo, della Corona Rurale, si

tratta di tutelare le condizioni di vita degli abitanti attraverso la conservazione dell'attività agricola e forestale, con particolare attenzione per i sistemi naturali più fragili, sfruttando maggiormente le potenzialità presenti, cioè una grande ricchezza dal punto di vista della biodiversità e una buona dotazione di attrezzature pubbliche per lo svago e il tempo libero. Questo può avvenire anche a mezzo di acquisizioni fondiarie al fine di migliorare e potenziare l'armatura verde del territorio, oltre che tramite interventi di risistemazione, quali piantumazione di alberi e miglioramento dei percorsi pedonali e ciclabili. Si tratta, quindi, di:

- valorizzare l'ambiente naturale attraverso strumenti quali l'istituzione di parchi naturali regionali, il sostegno a progetti di ricezione turistica e il perseguimento delle politiche settoriali del Consiglio regionale;
- possibilità di ricorrere a strumenti di regolamentazione per la protezione dello spazio naturale;
- ridurre le frammentazioni prodotte dalle infrastrutture.

Le valli e i collegamenti verdi, che potenzialmente svolgono un ruolo fondamentale quali assi di collegamento tra i tre sistemi agro-naturali sopra descritti, sono tuttavia limitati in questo dalla presenza delle infrastrutture, che determinano importanti elementi di discontinuità. È necessario, pertanto, intervenire in modo da creare una rete di collegamenti verdi, i cui utenti privilegiati siano pedoni e ciclisti, che congiunga la trama verde d'agglomerazione ai grandi boschi della periferia della regione. Si tratta, nello specifico, di:

- valorizzare le valli attraverso: la tutela del patrimonio naturale delle zone umide, la diversificazione della produzione agricola e delle attività legate al turismo;
- definire un piano d'insieme dei collegamenti verdi che comprenda anche le sistemazioni a verde volte alla tutela e alla riabilitazione del paesaggio;
- superamento a livello locale delle barriere infrastrutturali per garantire l'accessibilità ai grandi parchi e alle attrezzature per il tempo libero all'aria aperta.

Posti questi obiettivi, la riflessione, condotta a livello del *Plan Vert*, ha riguardato gli strumenti più efficaci per il loro perseguimento; si sono così affrontati quesiti quali: è necessario prevedere interventi fondiari e con quali strumenti? Come rispondere ai bisogni della popolazione di spazi di ricreazione? Ecc.

La conclusione è stata che lo *Schéma Directeur* locale è indubbiamente l'ambito di intervento privilegiato per trattare tali questioni e per definire le azioni da sviluppare per l'attuazione degli obiettivi del *Plan Vert*, il quale, in definitiva, è ed è destinato a rimanere uno strumento di governance volto a comporre e confrontare i bisogni locali e gli obiettivi regionali.

INTEGRAZIONE DELLA MULTIFUNZIONALITÀ DELL'AGRICOLTURA E DELL'INTERESSE DEI PAESAGGI AGRICOLI NEL CONTESTO LEGISLATIVO

La *Loi d'orientation agricole* (LOA) del 9 luglio 1999 mira a ri-orientare e adattare l'agricoltura alle aspettative della società e all'evoluzione dei mercati. Riconosce le funzioni economiche, ambientali e sociali dell'agricoltura. Due punti riguardano più specificamente i territori e i paesaggi agricoli:

- i *Contrats Territoriaux d'exploitation* (CTE), in termini di multifunzionalità dello spazio;
- le *Zones agricoles protégées* (ZAP), in termini di protezione degli spazi agricoli.

Il CTE è un contratto tra un agricoltore e lo Stato. È uno strumento volontario, che viene proposto a tutti gli agricoltori. La coerenza dei progetti individuali è garantita dal loro inserimento in un progetto collettivo di territorio, realizzato da un soggetto portatore del progetto (gruppo di agricoltori, collettività, PNR, cooperative, ecc...). Il CTE permette di sostenere finanziariamente un progetto economico che tiene conto dell'ambiente, della gestione del territorio e dei paesaggi.

Può costituire l'opportunità di concretizzare un partenariato tra gli agricoltori, la collettività e gli altri attori del territorio coinvolti.

La ZAP è una classificazione dei territori agricoli da preservare per la qualità della loro produzione o della loro localizzazione geografica.

Le ZAP devono essere accompagnate da altre misure, che favoriscano la mobilità delle coltivazioni, come programmi di sviluppo dell'agricoltura periurbana o di trasmissione-ripresa delle coltivazioni, di solito coltivazioni specializzate.

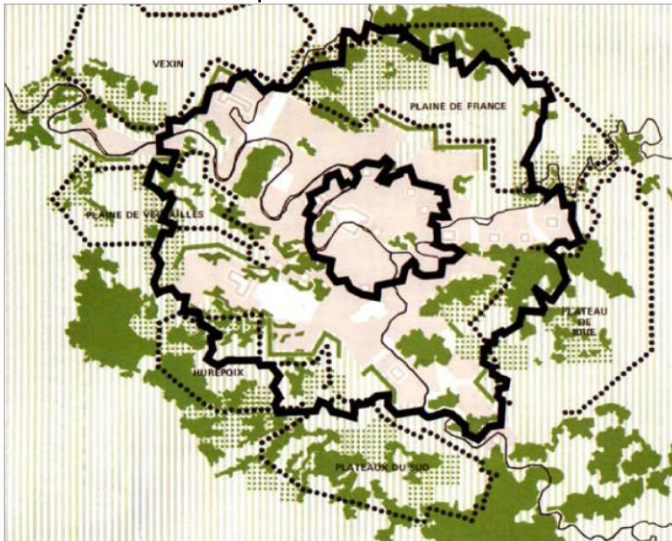
La *Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire* (LOADDT) introduce due strumenti di gestione del territorio, i

contratti di paese (*contrats de pays*) e i contratti d'agglomerazione (*contrats d'agglomerations*). Inoltre, la legge prevede la creazione di nuovi schemi di servizi collettivi che inquadrano per 20 anni lo sviluppo del territorio in diversi ambiti³⁵.

³⁵ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de l'Ile-de-France, *Projet de Ceinture Verte de Paris et sa Banlieue*.

MAPPE

Le SDAURIF (1976)
Les zones naturelles d'équilibre



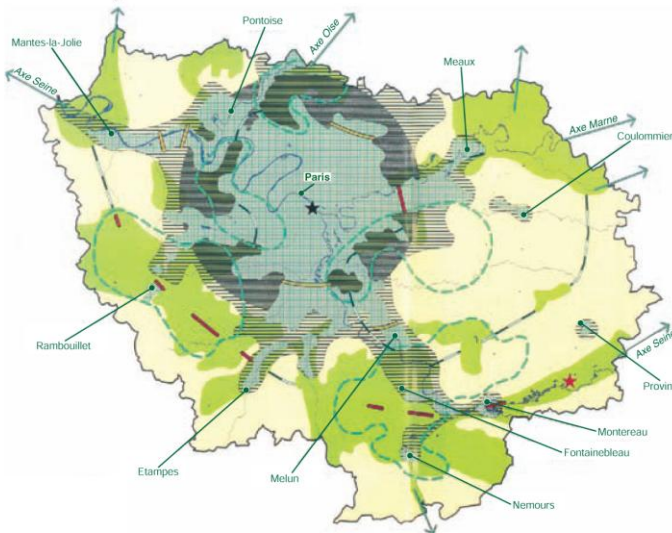
- Zone naturelle d'équilibre
- ▨ Espace rural
- Bois et forêt
- ▤ Zone d'intérêt récréatif et/ou paysager et/ou écologique
- Front rural
- Urbanisation agglomérée
- Limite de la ceinture verte

Le SDRIF (1994)
Organisation schématique des espaces naturels



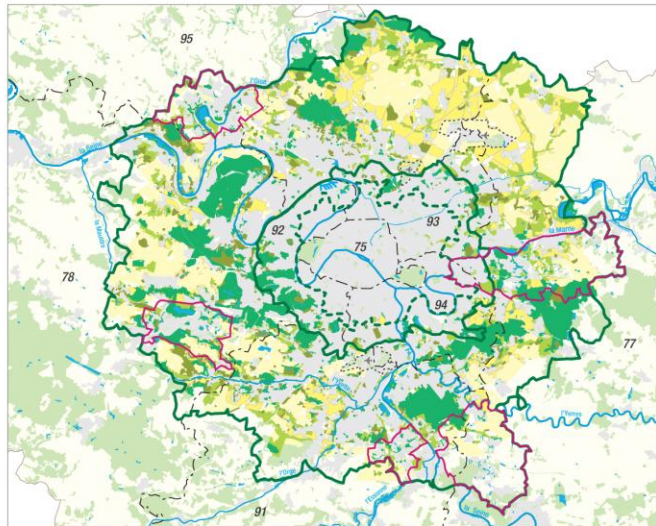
- Trame verte
- ▤ Ceinture verte
- ▤ Couronne verte et jaune

La contribution régionale au SSCENR (1999)
Carte de synthèse



- ▨ Espace urbain ou sous très forte influence urbaine et Trame Verte d'agglomération
- ▨ Espace agricole et forestier périurbain au contact du front urbain
- ▨ Espace agricole et forestier périurbain en voie de fragilisation
- ▨ Espace naturel et rural ordinaire
- ▨ Espace naturel et rural remarquable
- ▨ Territoire à dominante forestière (zones de calme à reconquérir)
- ↗ Liaison écologique interrégionale
- ↗ Grande liaison verte à conforter ou à créer
- ↗ Continuité à rétablir au travers d'une infrastructure linéaire
- ↗ Continuité aquatique à conforter ou à rétablir
- ↗ Coupure d'urbanisation à conforter ou à rétablir
- ★ Principale zone d'expansion des crues
- ★ Crue de type 1910 : 50 à 100 milliards de F de dommages matériels

Le projet de Ceinture verte



Projet Ceinture verte

- Espace ouvert public existant
- Espace ouvert public en projet ou proposé
- Espace agricole nécessitant une protection foncière particulière
- Autre espace agricole
- Autre espace ouvert

Occupation du sol

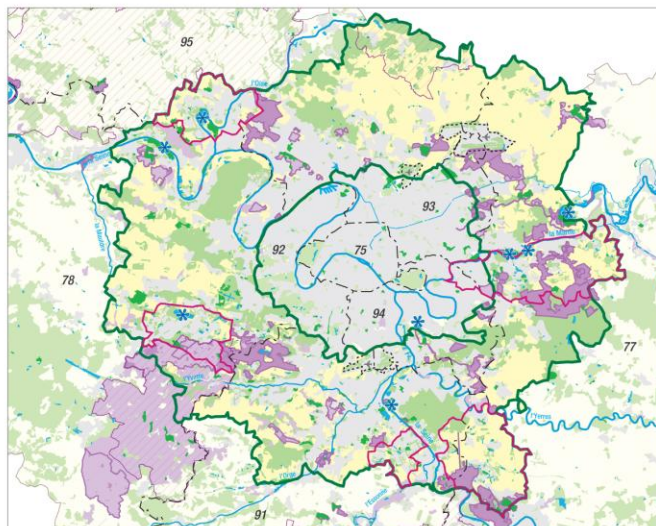
- Espace boisé, jardiné et naturel
- Cultures
- Espace urbain
- Plan d'eau

Limites

- Région
- Département
- Ville nouvelle
- Limite interne de la Ceinture verte dans le Plan vert
- Périmètre d'étude de la Ceinture verte

0 10 km
 © IAURIF / DEUR - 2005
 Source : IAURIF

La politique de Ceinture verte



Éléments participant à la politique Ceinture verte

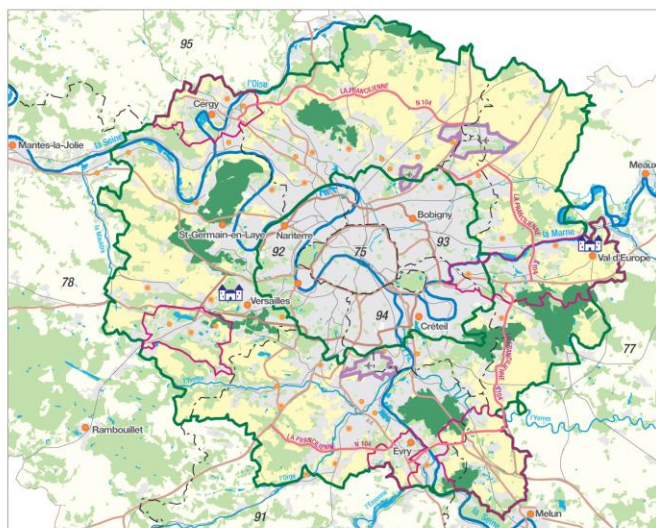
- Périmètre régional d'intervention foncière
- Périmètre de préemption des Espaces Naturels Sensibles
- Parc naturel régional
- ✳ Base régionale de plein air et de loisir
- Espace vert ouvert au public entre 1982 et 1999

Limites

- Région
- Département
- Ville nouvelle
- Périmètre d'étude de la Ceinture verte

0 10 km
 © IAURIF / DEUR - 2005
 Source : AEV 2004 - CG 2001 - IAURIF

L'espace Ceinture verte



Structuration urbaine

- Ville nouvelle
- Grand aéroport
- Grand massif forestier (+ de 750 ha)
- ✳ Grand pôle touristique
- Pôle urbain principal
- Pôle urbain secondaire
- Autre centre urbain

Axes de communication

- La Franciscan
- Autoroute et voie rapide
- Voie ferrée

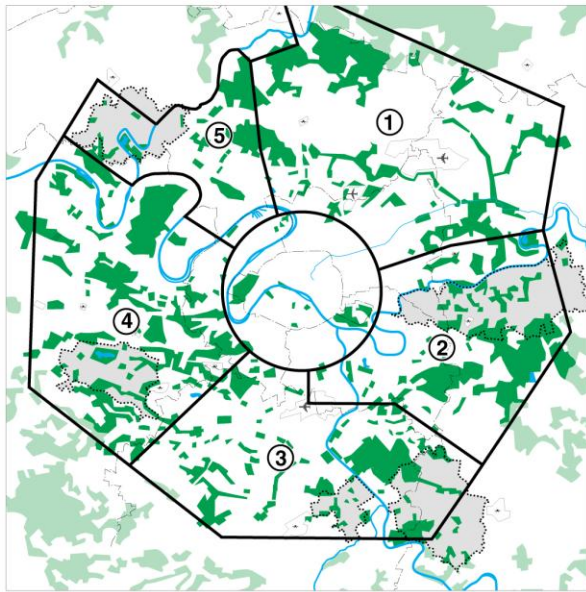
Hydrographie

- ~ Grande vallée (Seine, Marne, Oise)
- ~ Autre cours d'eau

Limites

- Région
- Département
- Périmètre d'étude de la Ceinture verte

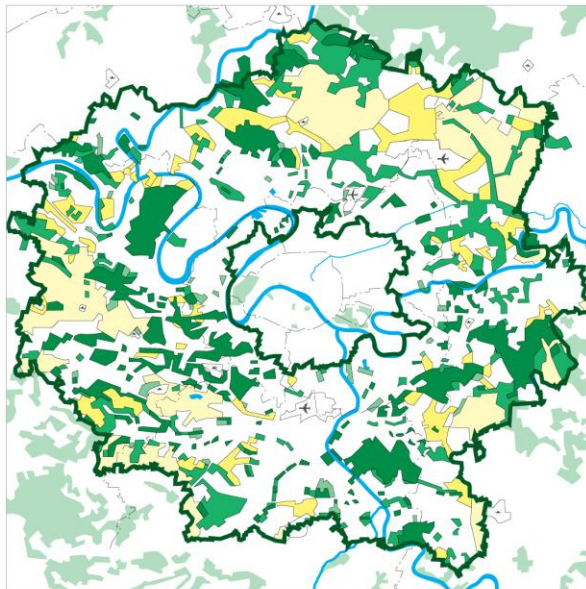
0 10 km
 © IAURIF / DEUR - 2005
 Source : IAURIF



Les secteurs d'étude de la Ceinture verte

- Secteur d'aménagement
- ⋯ Ville Nouvelle
- Espace boisé
- Espace boisé hors Ceinture verte

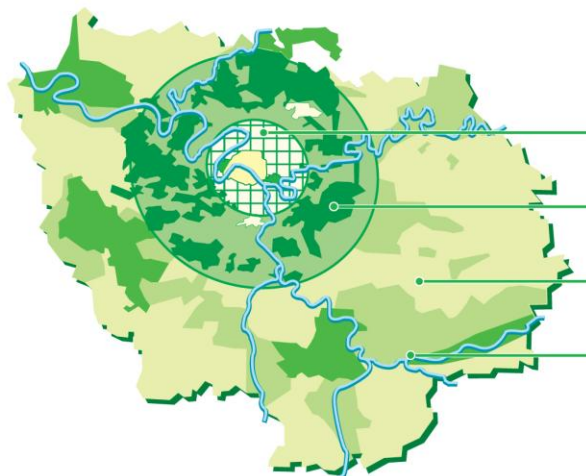
0 10 km
 © IAURIF DNTC-DEUR - 1994
 Source : Plan vert régional, 1995



Les espaces ouverts de la Ceinture verte identifiés dans le Plan vert

- Espace boisé et parc existant
- Espace boisé et parc en projet ou proposé
- Grand parc de sports
- Espace agricole nécessitant une protection foncière particulière
- Autre espace agricole
- Espace boisé hors Ceinture verte

0 10 km
 © IAURIF DNTC-DEUR - 1994
 Source : Plan vert régional, 1995

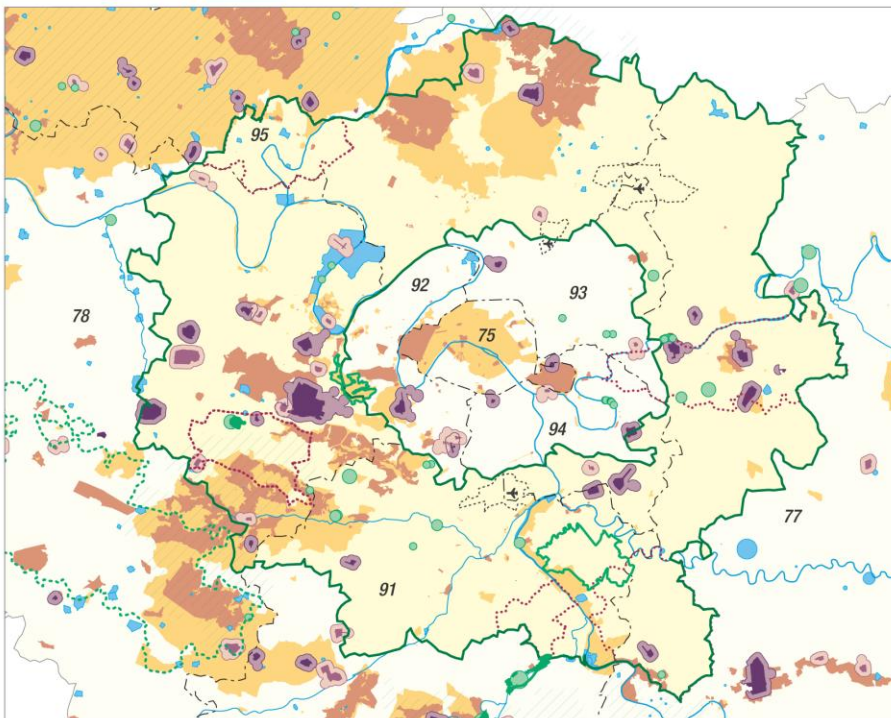


Le schéma du Plan vert régional

- Trame verte d'agglomération
- Ceinture verte
- Couronne rurale
- Vallées et liaisons vertes

Source : Plan vert régional, 1995

Protections réglementaires



Protection du patrimoine naturel

- Zone de protection spéciale
- Limite de forêt de protection
- Limite du projet de forêt de protection
- Parc Naturel Régional

Zones naturelles protégées

- moins de 20 ha
- de 20 à 50 ha
- de 50 à 150 ha
- de 150 à 300 ha
- plus de 300 ha

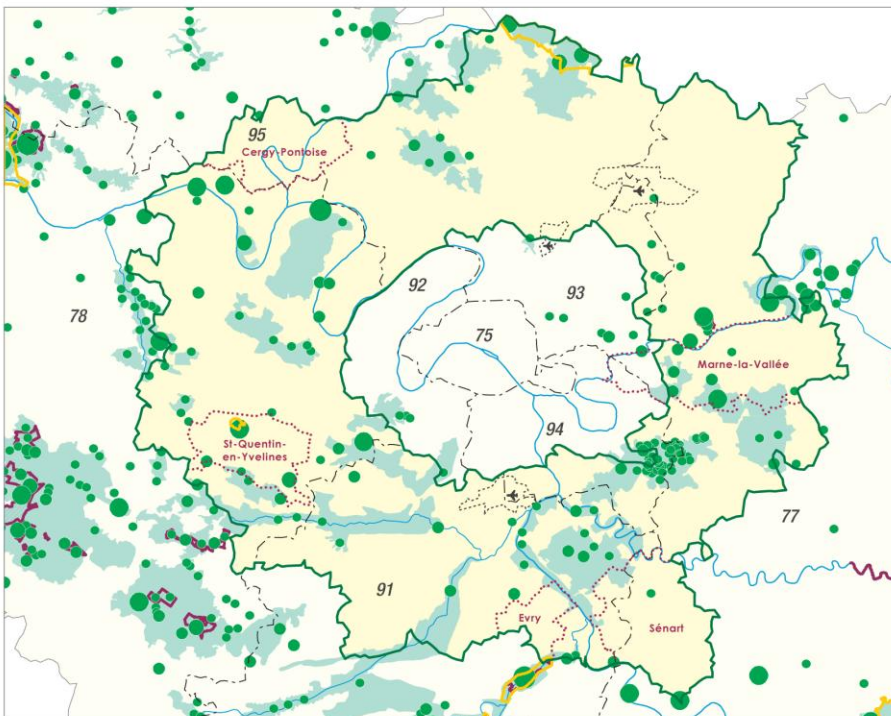
Protection du patrimoine historique ou architectural

- Site classé
- Site inscrit
- Ensemble monumental inscrit et son périmètre de protection
- Ensemble monumental classé et son périmètre de protection

Autre protection

- Périmètre rapproché de captage d'eau potable

Inventaires du patrimoine naturel



- Natura 2000

- Zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO)

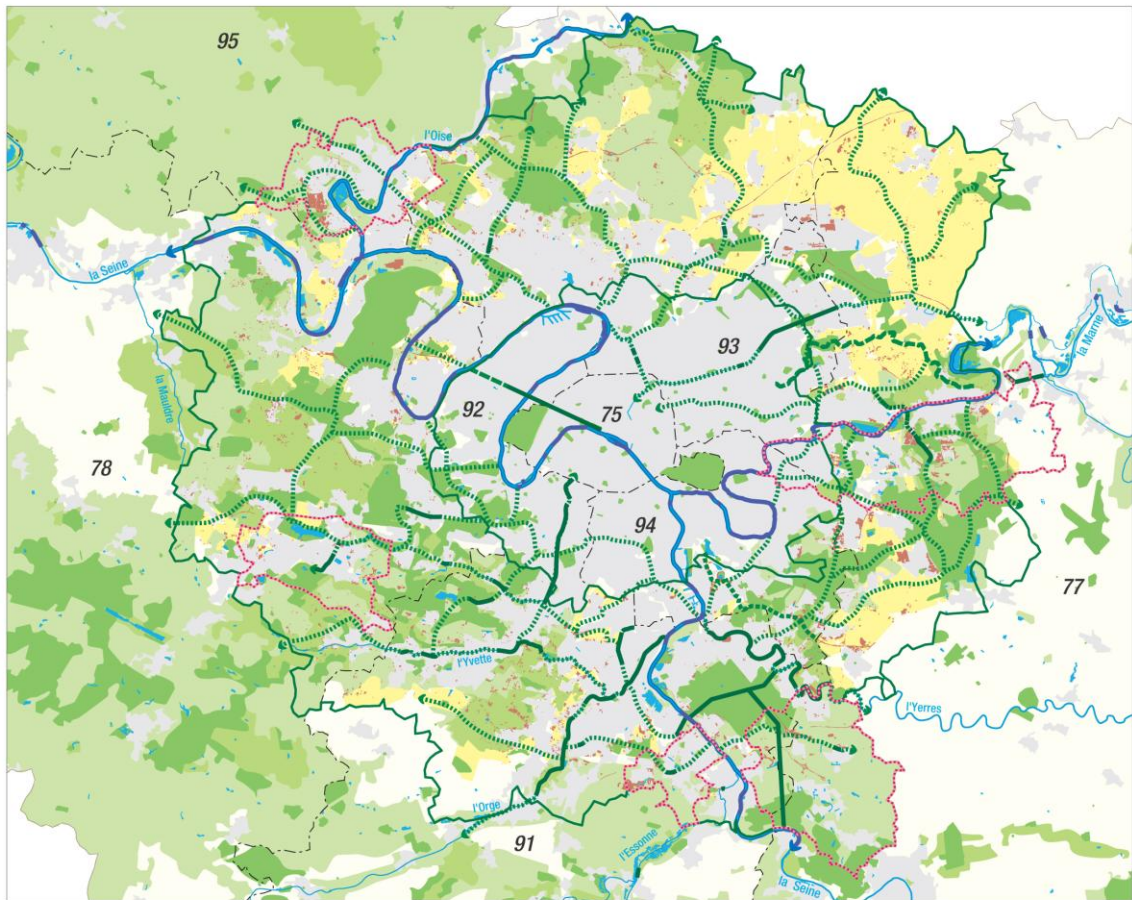
- Zone naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de type 2

- Zone naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de type 1

- moins de 50 ha
- de 50 à 125 ha
- de 125 ha à 230 ha
- de 230 ha à 420 ha
- plus de 420 ha

0 10 km
© IAURIF / DEUR - 2005

Reconnaissance des espaces ouverts et des liaisons de la Ceinture Verte



Reconnaissance des espaces ouverts

- valorisé
- conforté
- reconnu
- identifié dans les études Ceinture verte
- non identifié dans les études Ceinture verte

Reconnaissance des linéaires

- en grande vallée
- valorisé
 - identifié dans le Plan vert
- de liaison verte
- valorisé
 - conforté
 - identifié dans le Plan vert

Espaces urbanisés

- Espace identifié dans les études Ceinture verte urbanisé ou imperméabilisé entre 1982 et 1999
- Autres espaces urbain bâti

	Reconnu	Conforté	Valorisé
Espaces boisés	PRIF sans acquisition, Périmètre ENS	Charte forestière (Arc boisé du Val-de-Marne)	Forêt publique, Espaces verts publics, Forêt de protection (Sénart)
Espaces agricoles et ruraux	Projets agri-urbains (Saclay)	Site inscrit, PRIF veille agricole (Pierrelaye) Projets agri-urbains engagés	Site classé, PRIF associé à un projet fort (Vernouillet)
Espaces naturels	Natura 2000, ZICO, ZNIEFF, Périmètre ENS	Zone de Protection Spéciale	Réserve naturelle, ENS acquise, Bases de loisirs, PRIF (Marais de Stors)

Limites

- Région
- Département
- Ville nouvelle
- Périmètre d'étude de la Ceinture verte

Hydrographie

- Cours d'eau et plan d'eau
- Canal ou aqueduc



17

*Le mappe sono state prese dallo studio intitolato "Projet de Ceinture Verte de Paris et sa Banlieue", svolto dall' Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de l'Ile-de-France

LA CORONA PARIGINA

LA NASCITA DELLA PETITE CEINTURE: SITUAZIONE SOCIO POLITICA

Nel 1919, lo smantellamento delle mura militari di Thiers e il successivo abbattimento delle fortificazioni, libera su tutta la corona parigina un territorio di quattrocento metri di larghezza e trentacinque chilometri di lunghezza.

La liberazione dei terreni militari, sotto la pressione municipale, coincide con un rinforzo delle azioni finalizzate alla costruzione di nuovi alloggi sociali, all'interno di Parigi e a una rivalutazione della produzione urbana post-houssmanniana, seguendo la logica delle nuove correnti igieniste e razionaliste.

L'operazione urbana sulla cintura di Parigi, consiste in un primo tempo nella demolizione delle mura di cinta che separavano Parigi dalla Banlieue; si pone nei confronti della città un problema di contenuto, della sua identità nella nuova agglomerazione.

Il caso della cintura di Parigi è eccezionale da molteplici punti di vista. Si cerca, evitando il discorso architettonico sui limiti della città, luogo identificabile, differente da Parigi intra-muros o dall'agglomerazione della Banlieue, di mettere in risalto l'originalità degli elementi facenti parte di questa nuova produzione morfologica:

1. La specificità dell'operazione urbana proiettata nel processo di sviluppo e nell'estensione di Parigi.

Il problema dell'operazione sulla cintura cristallizza il dibattito urbano in merito alla sua pianificazione, diventando il luogo privilegiato delle strategie differenti d'intervento nello spazio pubblico e affrontando le diverse tendenze urbanistiche di inizio secolo rifacendosi al supporto teorico basato sulle utopie e sulle proposte di forme urbane "realistiche".

2. Il potenziale del nuovo tipo H.B.M. spinge la creazione di un nuovo spazio urbano che si auto-caratterizza, mediante la trasformazione che fa subire all'isolato XIX.

La fine del XIX secolo, marca i limiti dell'impianto popolare selvaggio verificatosi a Parigi nelle vecchie strutture urbane; la pressione sociale s'intensifica ed impone una risposta reale ed effettiva alla classe dirigente.

La cintura di Parigi è il luogo di queste risposte, il luogo d'impianto massivo di un nuovo tipo di alloggi sociali urbani collettivi, il tipo H.B.M. che diventerà elemento strutturante della nuova morfologia.

L'unità della produzione degli alloggi sociali sulla cintura, mostra la continuità del controllo e quella della concezione e della realizzazione effettuata dall'agenzia de "L'office public" della città di Parigi.

LA POLITICA URBANA

L'inizio del secolo, con l'arrivo al potere del "blocco di sinistra", fu caratterizzato dal rinforzo dell'intensità della vita politica francese. Il caso Dreyfus delineò l'impossibilità del raggiungimento del consenso nazionale. Le posizioni si radicalizzavano ed i cittadini si raggruppavano in associazioni o in leghe. Sono gli anni in cui si forma la franco-massoneria, la lega dei diritti dell'uomo, la lega del pensiero libero e di tutte le associazioni anti-militari. I partiti politici repubblicani si rinnovano e sviluppano, i sindacati, fino a quel momento minoritari si trasformano in sindacati di massa. L'emanazione della legge del 1919 sul riutilizzo delle fortificazioni si sviluppò in questo contesto. Grazie all'azione ed alle proposte delle nuove leghe e/o associazioni, la pianificazione della cintura si trovò presto correlata al problema degli alloggi sociali.

La cintura delle fortificazioni è stata costruita tra il 1841 ed il 1845 inglobando Parigi più un territorio di 5100 ettari. L'annessione alla città di questa avviene nel 1859³⁶.

Si rischiava che le popolazioni appartenenti a quest'annessione si opponessero a causa dell'aumento del costo della vita. Il problema fu risolto da Haussmann, ai 3400 ettari di Parigi si aggiunsero i 5100 del territorio annesso, otto comuni furono interamente soppressi ed altri tredici persero una parte del loro territorio.

La cintura delle fortificazioni comprende:

³⁶ André Picard, *Des Fortifs au Phériph.*

- Lato Parigi, una strada militare di dieci metri di larghezza che al momento dell'annessione fu trasformata in un boulevard di quaranta metri di larghezza (Boulevard des Marechaux).
- Il muro di cinta propriamente detto di centocinquanta metri di larghezza che si estende su trentanove chilometri composto da novantaquattro bastioni e cinquantadue porte. La strada ed il muro appartengono allo Stato, unico proprietario di essi, ma fanno parte del comune di Parigi. (La differente appartenenza di questi ultimi, genera problemi e discussioni tra i due enti al momento dell'abbattimento).
- Lato Banlieue, la zona di servizio militare, zona non edificandi, duecentocinquanta metri di larghezza, s'installa su l'insieme dei comuni periferici e appartiene a dei proprietari privati. Al momento dello smantellamento nel 1919 si contavano cinquemila proprietari.

LA FORMA URBANA PROIETTATA: STRUTTURA SPAZIALE DELLA CINTURA

Si sviluppa intorno a Parigi un intervento morfologico autonomo, che tende a chiudere la città provocando un taglio spaziale determinante tra il vecchio tessuto di Parigi "intra-muros" ed i nuovi confini della Banlieue; l'operazione è praticamente omogenea, poco relazionata con Parigi e ancora meno con la Banlieue. Il nuovo progetto permise di rinforzare le relazioni tra queste due parti, ma i principali punti di comunicazione con la Banlieue, le porte, restano i passaggi delle cinta di Thiers. Le nuove porte giocano un ruolo minore, di comunicazione parziale in rapporto ai grandi assi dello sviluppo parigino.

In questo periodo in Francia, nelle città di provincia, il fenomeno della sostituzione delle fortificazioni, si fa portatore di sviluppo. Parallelamente nelle altre capitali europee, la crescita urbana racchiude altre forme. Ad esempio il ring di Vienna è di un'altra natura e di un'altra scala, operazione prestigiosa che ostentava i fasti dell'impero.

La sostituzione delle fortificazioni ha permesso l'impiantazione di grandi spazi ed istituzioni pubbliche, parchi, teatri, piazze, che articolano la vecchia città ed il suo nuovo sviluppo e strutturano i nuovi quartieri.

Al contrario, per Parigi, l'abbattimento delle mura di cinta e la nuova proposta morfologica, rinforzano la chiusura del centro e accentuano il taglio

centro - Banlieue escludendo totalmente la periferia dalla nuova pianificazione. Questa volontà di porre fine alla città, di girarle intorno si è materializzata con la ridondanza di tre elementi indipendenti, concentrici e giustapposti: il Boulevard, l'habitat e la zona verde.

IL BOULEVARD PERIPHERIQUE URBANO (Boulevard des Marechaux)

Il boulevard detto della piccola cintura o dei Marechaux è il nuovo limite spaziale urbano della città; l'immagine di questo limite si materializza attraverso la circolazione periferica che permette di osservare la totalità dello spazio e si sostituisce all'immagine "difensiva" del muro.

Questa grande circonvallazione, che rievoca il boulevard Haussmanniano, è dotato di un controviale pedonale. Si tratta innanzi tutto di una via periferica concentrica, una sorta di segregazione dell'attività urbana, è possibile sottolineare l'analogia con i primi modelli razionalisti e funzionalisti di Henard sulla circolazione, questi modelli elaboravano un sistema viario che necessita il suo stesso raddoppiamento. La rete ferroviaria della piccola cintura, il cui tracciato taglia il tessuto nel baricentro dell'isolato non è stato riprogettato costituendo una frattura e non un servizio. La preesistenza di questa rete isolata ha ostacolato la realizzazione di un progetto che prevedeva di installare sulla cintura un complesso di grandi reti pubbliche di comunicazione che circondassero Parigi; le porte divennero i punti di giunzione tra le reti Parigine e quelle della Banlieue.

Contrariamente al boulevard Haussmanniano, il boulevard dei Marechaux non sostiene una rete di istituzioni o di monumenti messi in relazione tra loro tramite dei sistemi prospettici; non è un elemento strutturante di un quartiere, è un boulevard asimmetrico, non modifica la parcellizzazione lato Parigi e la sua asimmetria è l'immagine dell'intervento della cintura su Parigi, intervento limitato ai terreni smantellabili, contributo all'edificazione della città³⁷.

³⁷ André Picard, *Des Fortifs au Phérip.*

PROGETTI

PORTE DE BAGNOLET

Dal micro al macro

L'area si estende su un perimetro di 90 ettari, che si sviluppa su una lunghezza di 1,6 km su entrambi i lati della Porte de Bagnolet, la zona di progetto presenta un duplice problema, rappresentato dalla coesistenza di una doppia scala: locale, ossia l'urgenza della situazione degli alloggi e delle strutture scolastiche posizionate di fronte al Périphérique, e metropolitana, ossia le prospettive di trasformazione della centralità del cluster costituita dal polo di Gallieni.

Un polo centrale e attraente

Incentrata sull'interscambio, genera un vero e proprio "buco nero" nel paesaggio. Il settore della Porte de Bagnolet è caratterizzata da rotture molto forti. Con il suo inserimento nel paesaggio, la Porta gioca un ruolo fondamentale nella ricerca di un legame nord-sud, sia mediante la Cintura Verde, che tramite le strutture di collegamento est-ovest, grazie alla posizione strategica tra il cimitero Père Lachaise e il parco regionale Jean Mills. La Porte de Bagnolet è un ingresso importante, collegato con l'arrivo della A3: la presenza dei servizi ne crea un vettore di centralità, ma la questione della centralità è legata alla trasformazione degli assi di scambio. L'obiettivo è di mettere in relazione la centralità della Porte de Bagnolet a Parigi con il polo Gallieni e rendere gli scambi possibili da tutti i poli.

Infrastrutture fagocitate sotto controllo

Il progetto per la trasformazione degli interscambi, luogo di una nuova centralità, è stato sviluppato sulla base di una figura chiara e emblematica, a supporto di dinamiche influenzate da una piattaforma caratterizzata da un paesaggio particolare. La strategia si basa su degli obiettivi urbani mutevoli: trovare connessioni confortevoli tra i quartieri e chiarire il dominio dell'autostrada e del territorio urbano. Questo viene fatto attraverso la

semplificazione delle bretelle d'accesso.

Oggi e domani

Sono considerate due scale temporali: a breve termine, lavorare sui bordi e, in particolare, su entrambi i lati della tangenziale, intraprendere un lavoro sul terrapieno che permetta di favorire l'installazione di alloggi e servizi mediante un sistema a ''pendenza inversa'' restituendo così alla città i suoi spazi. A lungo termine, implementare le modifiche più onerose e impegnative.



DALLA PORTE DE VANVES ALLA PORTE D'ORLEANS

Questa terra raggruppa i distretti il XIV Arrondissement e i comuni di Malakoff e Montrouge. L'area di studio è di circa 100 ettari ed si estende su 2 km dalla Porte de Vanves alla Porte d'Orleans, su uno spessore di circa 550 metri a partire dal viale des Marechaux. Oggi si constata una frammentazione del verde, contrariamente alle origini dell'area facente parte della Cintura Verde parigina.

La messa in rete delle centralità

La strategia messa in atto mira a riunire i frammenti in un sistema coeso. La cintura verde diventa uno spazio condiviso da tutto il settore sud dell'agglomerazione.

L'intervento, passando anche attraverso la creazione di centralità, insieme ai programmi e alle situazioni urbane catalizzatrici già presenti nel territorio, punta alla rinascita dello stesso: l'arrivo del tram, la copertura della tangenziale di Porte de Vanves, il parco delle esposizioni sulla Porte de Versailles, la stazione ferroviaria di Montparnasse, la Casa del Judo , il centro commerciale di Porte de Chatillon, l'Avenue du General Leclerc con la piazza di Denfert Rochereau e la Porte d'Orléans, l'Avenue Aristide Briand (RN 20) a Montrouge, o il centro commerciale della mucca nera a Arcueil. Il progetto mira a sviluppare queste centralità del sistema, compresa la reinvenzione del contro viale del Périphérique che, come il Marechaux recentemente rinnovato, diventa il supporto per altre centralità.

Un parco attrezzato e condiviso

La 'linea' che ospita oggi il Périphérique diventa così uno spazio verde condiviso, un vero parco lineare dotato di programmi e fornito di servizi sportivi. La ristrutturazione di alcune industrie, su entrambi i lati della tangenziale, può aiutare a espandere le aree di progetto. Circolazioni dolci sono progettate in modo da migliorare l'accesso alla piattaforma verde.

Le centralità esistenti sono rinforzate: il mercatino delle pulci a Vanves, reale potenzialità di quest'area, è riconfigurato per essere più accogliente e visibile, le porte di Châtillon Montrouge sono ripianificate per diventare vere centralità, la porta d'Orleans, di scala metropolitana, ospita anch'essa un

importante programma. La configurazione in trincea della tangenziale permette una buona permeabilità visiva del territorio circostante, ma crea un taglio fisico significativo. La realizzazione di una copertura, almeno parziale, è fondamentale per reinventare questa parte della cintura.



LA PORTE DE CHARENTON

L'area occupa 96 ettari su uno spessore di circa 800 metri attorno alla Porte de Charenton, l'area di progetto racchiude il XII Arrondissement e la città di Charenton-le-Pont. Questo progetto è indipendente e complementare a quello sviluppato dall'APUR a Bercy Poniatowski.

Comfort e legami

La questione che si pone in questo caso è di rendere confortevoli le condizioni delle abitazioni che si affacciano sulla tangenziale e i percorsi dei fruitori del bosco di Vincennes. A questa semplice richiesta si associa il tentativo di un progetto più vasto che metta in relazione l'infrastruttura e il suo territorio; A tal proposito sono previsti due tipi di collegamento: l'asse est-ovest che congiunga il bosco al Boulevard des Mareschaux e la Promenade già esistente e l'asse nord-sud che congiunga la Porte de Reuilly a Charenton.

Promenade, passerelle, coperture

Il progetto è una "struttura-evento" concreto e unitario, in contrasto con gli oggetti monofunzionali associati alle infrastrutture, questo progetto richiede sia un attento disegno urbano che un'attenta progettazione tecnica contro il rumore. Questo oggetto unitario si sviluppa mediante differenti tipologie d'intervento: la copertura morbida, la passerella, lo strato anti-rumore, di cui le qualità paesaggistiche, estetiche e tecniche sono fortemente legate al profilo del Périphérique con l'obiettivo di determinare la migliore geometria possibile e di rispondere mediante un solo intervento ai diversi obiettivi di progetto.



142



243



LA POTERNE DES PEUPLIERS A LA PORTE D'IVRY

Quand le Périphérique se fait le médium de la reconversion de grandes emprises foncières.

Installée sur un plateau, le paysage de la place d'Italie s'ouvre sur la vallée de la Bièvre à l'Ouest tandis qu'à l'Est, depuis la porte d'Italie jusqu'à la porte d'Ivry, la grande tranchée du boulevard périphérique a produit un paysage contenu et bordé.

CONTINUITÉS

La stratégie proposée vise à rétablir la continuité paysagère et végétale entre le parc Kellermann et le stade Georges Carpentier côté ceinture verte mais aussi une continuité entre les futurs aménagements de couverture de l'A6B et la porte d'Ivry en frange du périphérique.

Le projet cherche donc à renforcer les continuités entre Paris et les communes limitrophes par le ménagement d'emprises foncières dédiées à des programmes attractifs (tertiaire, commercial...) ayant la capacité de générer une centralité tant locale que métropolitaine. Ce travail de couture repose sur une intervention urbaine mettant au coeur des préoccupations l'infrastructure et notamment le traitement du périphérique. Il faut voir dans ce projet une opportunité inédite de transformation des franges proches du boulevard périphérique côté Kremlin-Bicêtre, Ivry et Paris au droit d'une porte majeure de l'agglomération parisienne.

UN REDÉCOUPAGE URBAIN PLUS À L'ÉCHELLE

Plus précisément, la porte d'Italie doit sa configuration actuelle d'une part à l'arrivée de l'A6B côté périphérique extérieur (Ouest), d'autre part aux ateliers de la RATP côté BP intérieur (Est). Compte tenu de la prégnance de ces deux facteurs, le projet s'attache d'une part à recomposer les espaces interstitiels entre A6B et le boulevard périphérique, d'autre part, à reconsidérer l'occupation monofonctionnelle de l'îlot RATP. La reconfiguration des maréchaux avec l'arrivée du tramway constitue l'un des éléments moteur de la revalorisation du secteur.

Au centre, la porte peut ainsi être repensée comme un nouvel espace public de

qualité d'échelle métropolitaine. La couverture partielle proposée (au niveau de la porte elle-même mais aussi au-delà le long du stade Georges Carpentier), devient ainsi support de nouvelles centralités. Elle permet de revaloriser non seulement les franges du périphérique mais aussi d'engager de nouvelles relations entre Paris et les communes limitrophes.



DE LA PORTE D'ARCUEIL À LA PORTE DE GENTILLY, ou la séquence architecturale du périphérique

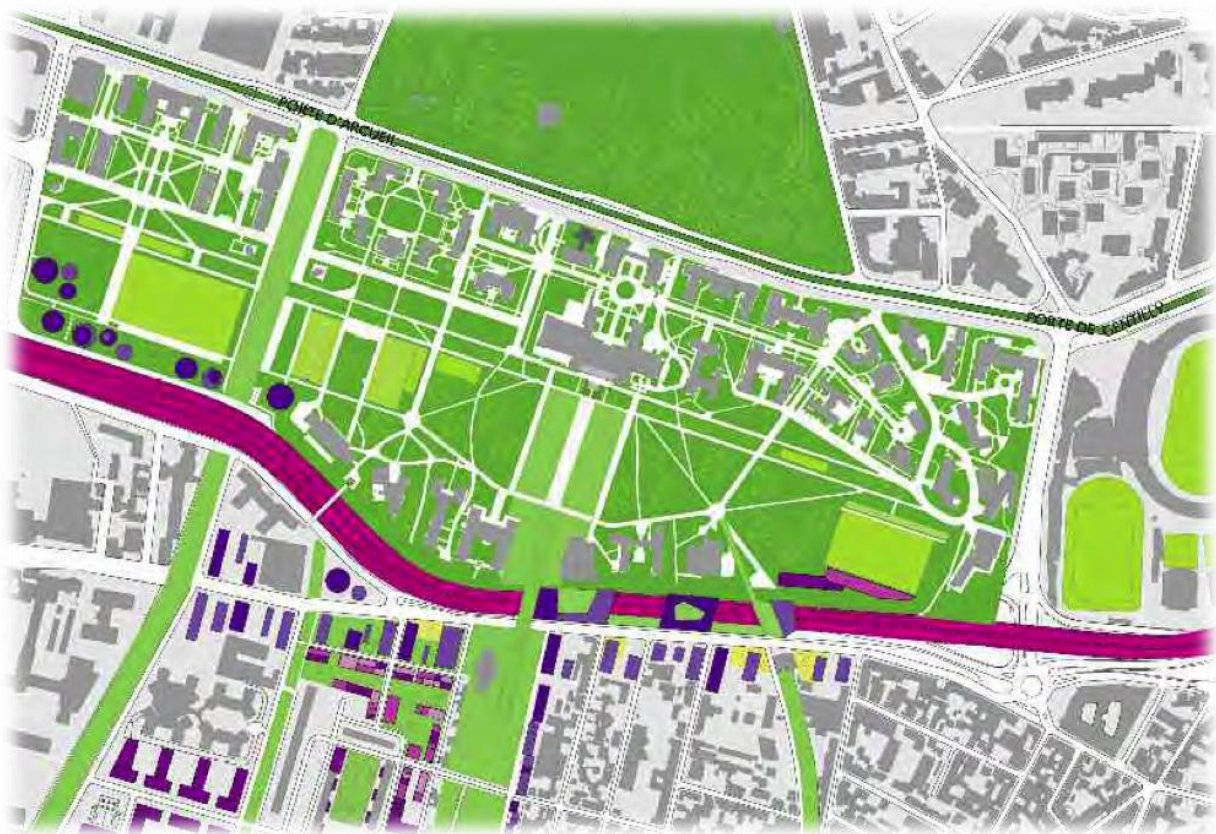
La zone d'étude mesure environs 35 hectares et s'étend sur le XIVE et XIIIe arrondissements et la commune de Gentilly. Ce site est marqué par trois éléments principaux: la topographie particulière de la vallée de la Bièvre, un système d'espaces verts de grande dimension et les infrastructures que sont le boulevard périphérique, l'aqueduc de la Vanne, l'autoroute A6A et le RER B. Une dynamique transversale au périphérique existe dans le paysage au travers de la géographie et des grands espaces verts. Les abords du périphérique, notamment l'avenue Paul Vaillant Couturier, ont vocation à devenir une centralité linéaire mettant en réseau la porte d'Orléans et la RN20 avec la porte de Gentilly.

CONNEXION DES OBJETS ARCHITECTURAUX

Insérer le périphérique dans une séquence architecturale intercommunale et inventer un nouveau rapport au périphérique qui engendre une continuité nord-sud en même temps qu'une centralité est-ouest sont les enjeux majeurs. D'importants projets sont déjà prévus ou imaginés des deux côtés du boulevard périphérique. La Cité Universitaire étudie son évolution, notamment pour le secteur longeant le périphérique, avec le projet de construire de nouvelles résidences pour étudiants. Côté Gentilly, une mutation est déjà réfléchie dans le cadre du projet du quartier Chaperon Vert. Des deux côtés l'architecture occupe une place importante, et l'insertion du périphérique peut s'imaginer par l'identification d'une séquence architecturale, une sorte d'absorption architecturale, à l'image du campus. L'inventivité typologique et architecturale et la densité doivent être utilisées pour réinventer ce morceau de ville. Ce processus de transformation a déjà commencé, notamment à la porte de Gentilly, avec la réalisation de l'immeuble IPSOS et le réaménagement des espaces publics.

CONNEXION DES ESPACES VERTS

Le potentiel des espaces verts est déjà là dans ce territoire. Il s'agit de créer des liens et de mettre en réseau les différents événements: parc Montsouris, Cité Universitaire, Acqueduc de la Vanne, jardin linéaire du quartier du Chaperon vert et talus de l'autoroute. Un système de passerelles et de franchissements du périphérique permet de mettre en relation ces espaces et de créer une vraie dynamique intercommunale. Le déclassement et la réutilisation de la bretelle de l'A6a débouchant sur le boulevard périphérique extérieur, bretelle à la fois inutilisée et dangereuse, sont un fort atout dans l'optique d'une transformation ambitieuse.



DE LA PORTE DES POISSONNIERS À LA PORTE DE CLICHY

Ce territoire réunit le 17^e et 18^e arrondissements et les communes de Clichy et de Saint-Ouen et s'étend sur 3,4 kilomètres de la porte de Clichy à la porte des Poissonniers. Le périphérique, en aérien dans cette portion, est donc un ouvrage hors sol. La cohérence territoriale de cette séquence du Périphérique doit être tout autant longitudinale (rôle de lien de l'objet Périphérique entre les différents projets engagés sur ses abords) que transversale (projets et logiques de restructuration cohérents entre Paris, Clichy et Saint-Ouen). Le projet repose sur une idée essentielle : il n'est pas possible de réussir une transformation totale des territoires si on n'a pas transformé en même temps la présence physique du périphérique.

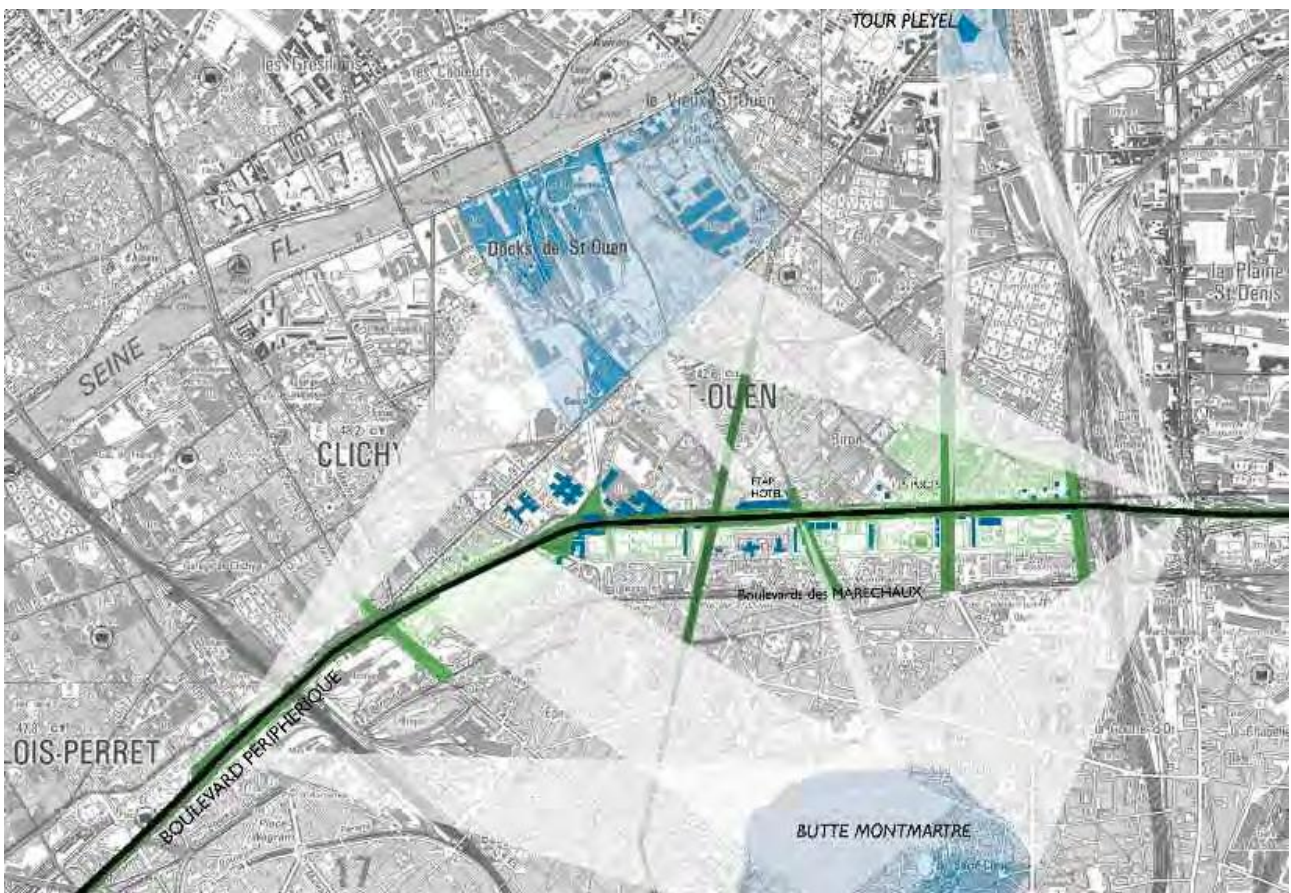
La ville regarde le périphérique: si le viaduc du métro a depuis longtemps pris place dans le paysage de la ville, le boulevard périphérique reste perçu comme un corps étranger. Une image globale cohérente et un rapport au sol qualifié de l'ouvrage du métro aérien sont les qualités essentielles de l'insertion. Cette portion du boulevard périphérique, totalement surélevée, permet d'imaginer que l'on déploie une stratégie analogue.

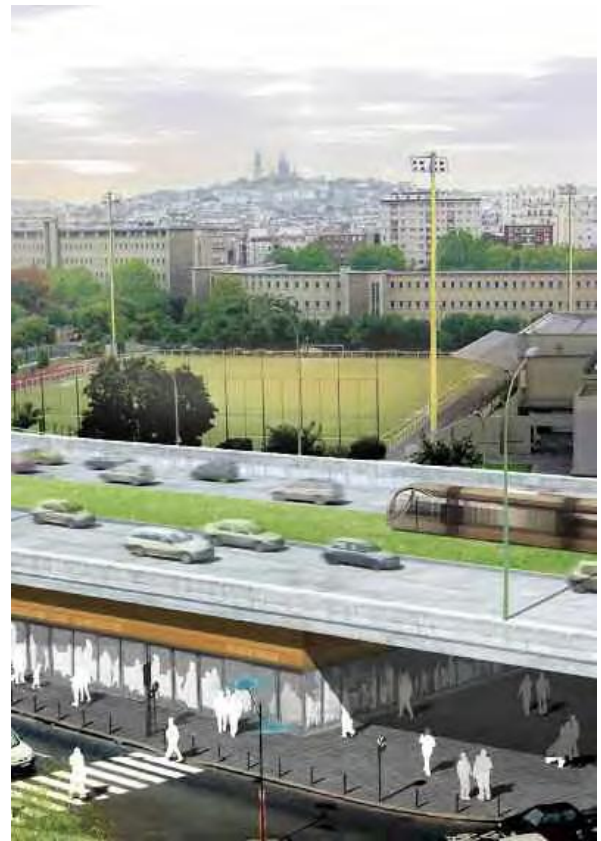
Des projets "sols" sont imaginés, s'attachant à la ville en contrebas de l'infrastructure et concernant l'échelle des quartiers (qualité de l'espace urbain, traitement des limites). Nous proposons ainsi de mettre en évidence "l'objet Périphérique", entité linéaire à qualifier de manière cohérente de la porte de Clichy à la porte de la Chapelle. Le boulevard périphérique ne doit pas faire l'objet de transformations ponctuelles liées aux projets en cours sans une approche globale. L'objet périphérique est ainsi unifié par sa peau.

Le périphérique regarde la ville. La perception depuis le périphérique est structurée par un premier plan, celui de l'ouvrage et ses abords, et un second plan, celui de la ville dans le ciel. Deux projets complémentaires en découlent: Un projet "ciel" qui s'intéresse à la partie en plein ciel, au panorama et s'inscrit dans une dimension métropolitaine (densité des signes, affichage publicitaire, éclairage) et Ce projet ciel-sol est important parce que la mobilité changera un jour. Pour l'instant réservé aux automobilistes, le périphérique sera sans doute plus tard le lieu d'une mobilité partagée: il ne concernera alors plus exclusivement les automobilistes mais aussi les usagers des transports en commun et pourquoi pas les piétons et les cyclistes.

Verticales des murs anti-bruit, sous faces horizontales des parties sur

pilotis, le boulevard Périphérique peut trouver une expression unitaire: l'objet devient unique, appréhendable et appréciable. Son pouvoir évocateur est démultiplié. Grâce à un travail de textures, de motifs et de lumière, il devient possible d'en changer l'image et de changer de regard. Ce processus de revalorisation globale pourrait laisser la place à une intervention artistique ambitieuse. Pourquoi ne pas imaginer que les termes de présence, esthétique, puissance, fluidité, beauté définissent la nouvelle terminologie du boulevard Périphérique.





ISSY LES MOULINEAUX³⁸

Il territorio oggetto di studio si estende sull'area comprendente la porta di Versailles, la porta d'Issy, la Porta de Sevres e le quai (il molo) d'Issy; caratterizzato da un nodo stradale complesso che attraversa la valle della Senna, si estende dalla strada carrabile dei Cigni (15 ° Arrondissement) fino alla zona di Seguin (Boulogne-Billancourt).

La coesione territoriale dell'area é guidata dalla geografia, in questo caso, la Senna, e le colline.

DISFUNZIONI

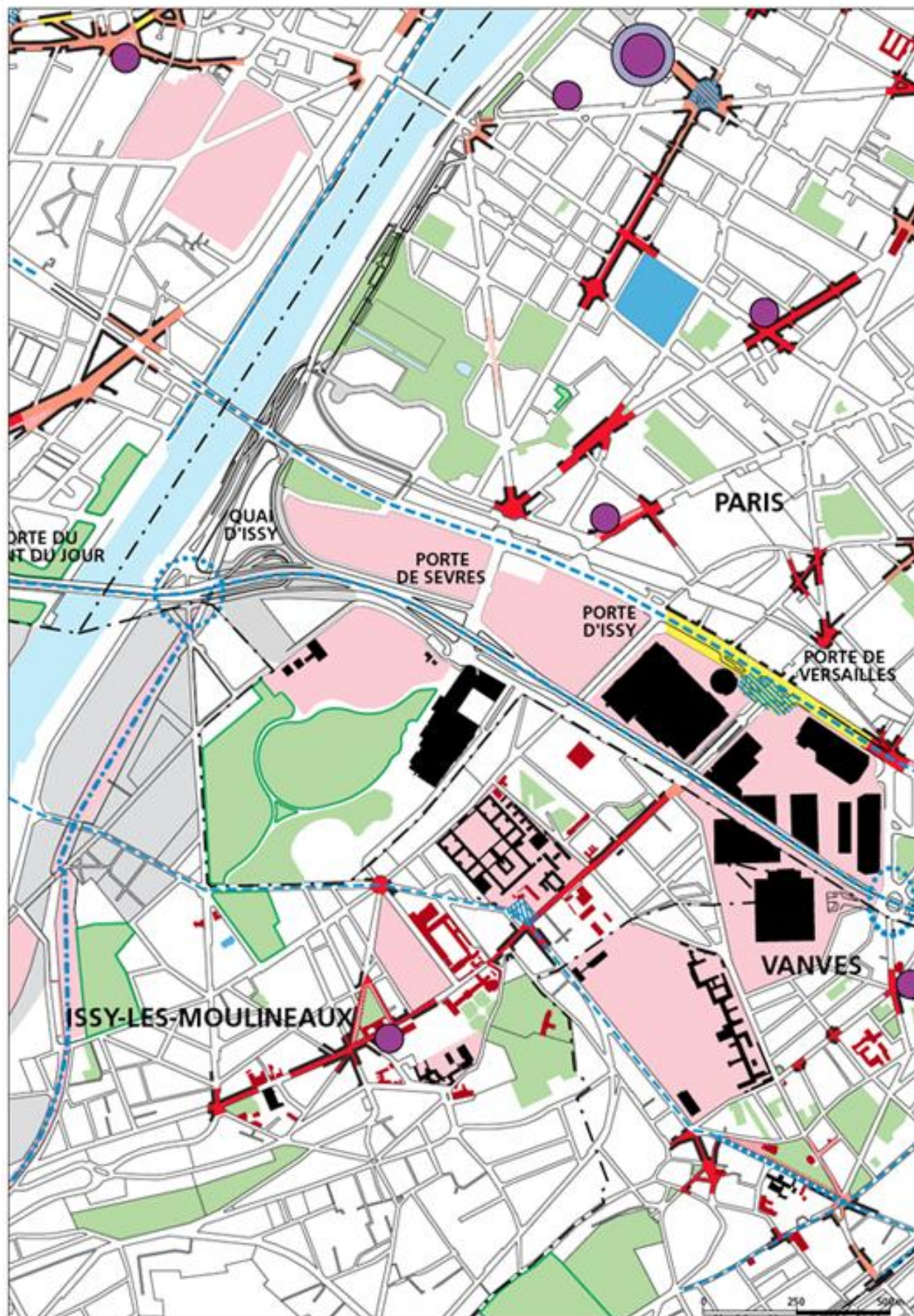
Ai margini della tangenziale sulla riva sinistra, non vi é la presenza di habitat direttamente connessi al Périphérique o comunque è rara, ci sono infatti evidenti difficoltà di attraversamento per pedoni e ciclisti, in particolare presso “le Quai d' “Issy-les-Moulineaux”, la strada Louis Armand e quella di Oradour sur Glane, dov'è largamente sottovalutato il potenziale degli spazi pubblici. Sulla riva destra sono presenti disfunzioni relative al passaggio del Périphérique, ma la qualità degli spazi pubblici nel quartiere di Point du Jour (Boulogne) è notevole.

POTENZIALE

Questa zona ha un altissimo potenziale metropolitano, rappresentato dalla valle della Senna in quanto luogo di scambio "natura-cultura ". Gode inoltre della vicinanza a centri economici importanti situati a ovest di Parigi (La Défense) e di un servizio di trasporto pubblico soddisfacente. Le principali attività industriali restanti sono un serbatoio di possibili mutazioni. L'urbanizzazione dell'ex area Renault a Boulogne-Billancourt, o i cambiamenti avviati a Issy-les-Moulineaux mostrano il grado di recuperabilità di tale territorio.

³⁸ Atelier Parisien d'Urbanism, *Contribution à L'élaboration d'une guide méthodologique pour Les projets d'aménagement sur Les portes de Paris.*

CENTRALITÀ E COMMERCIO



CENTRALITÀ

- Locale
- Mista
- Globale

ATTREZZATURE

- Locale
- Globale

IPERMERCATI E GRANDI MAGAZZINI

- + di 5000 m²
- da 2500 a 5000 m²
- da 1000 a 2500 m²

COMMERCIO

- Su Strada

GALLERIE COMMERCIALI O CENTRI COMMERCIALI

- + di 35000 m²
- da 15000 a 35000 m²
- da 5000 a 15000 m²

LUOGHI CHIUSI

- Grandi parcelle
- Commercio
- Enclaves Industriali
- Settori a vocazione particolare

DIFFICOLTÀ DI ATTRAVERSAMENTO

- Di Strade
- Di piazze
- Limiti insuperabili
- Assi Rumorosi e/o Inquinati
- Spazi pubblici degradati

MUTAZIONI

PIANIFICAZIONE

- Settore di studio o di riflessione
- Settore mutabile a breve

OPERAZIONI DI PIANIFICAZIONE

- In corso
- Effettuati da meno di 10 anni
- Zona oggetto di pianificazione

- Zona di densificazione privilegiata

RINNOVAMENTO/RIQUALIFICAZIONE

- Lavori in corso/previsti
- Riqualificazione di quartiere
- GPV, ORU; GPRU (a Parigi)
- Riqualificazione di alloggi sociali
- Operazioni di demolizione-ricostruzione di alloggi sociali

SPAZI VERDI

- Copertura d'infrastruttura
- Riqualificazione programmata
- Riqualificazione oggetto di studio
- Creazione di spazi verdi (progetto)
- Rinnovento di spazi verdi (progetto)

TRASPORTI PUBBLICI

- Copertura d'infrastruttura
- Riqualificazione programmata
- Riqualificazione oggetto di studio
- Creazione di spazi verdi (progetto)





PORTA DI VERSAILLE

Contesto urbano

Nell'area suddetta il Perif è in viadotto. La porta, che ospita il parco delle esposizioni, è caratterizzata da un ambiente misto sia dal punto di vista sociale che da quello funzionale. La popolazione è abbastanza densa (da 500 a 750 abitanti per ettaro), la funzione dominante è quella industriale, la percentuale d'occupazione è molto bassa a differenza di quella di disoccupazione il cui tasso si aggira tra il 15 e il 20%. Sul Boulevard dei Marechaux e sulla piazza della medesima porta è notevole la presenza di edifici ad uso commerciale.

La porta non è collegata direttamente dai mezzi di superficie, ma sono presenti due stazioni, una di autobus e l'altra di tram, sul Boulevard dei Marechaux a poche centinaia di metri di distanza.

Sul marciapiede dell'Avenue Ernest, Renan in ambo i lati è presente una pista ciclabile unidirezionale che permette di raggiungere Issy dai Marechaux, al momento, però, si interrompe sul limite comunale di Parigi.

I marciapiedi di Avenue E. Renan godono di un'ampia sezione, sono alberati e ben tenuti. La sezione si restringe man mano che ci si avvicina al confine della città, la porta presenta a sua volta, notevoli difficoltà di attraversamento.

Il Traffico medio è poco intenso, ma durante i giorni di esposizione raggiunge facilmente il congestionamento.

Interventi previsti

E' prevista la costruzione di una stazione su una nuova piazza centrale, all'incrocio tra Boulevard des Marechaux e rue de Vaugurard che consentirà l'interconnessione con la linee di autobus già presenti, il prolungamento della linea del tram e la metro linea 12. Con l'arrivo del nuovo tram, la piazza della porta di Versailles sarà nuovamente pianificata.

PORTA D'ISSY

Contesto urbano

Nell'area suddetta il Perif è in viadotto e non presenta alcuna bretella

d'accesso. La porta ospita la scuola nazionale superiore delle tecniche applicate e il parco delle esposizioni. La densità di popolazione è pari a zero ma la presenza della zona militare genera una notevole densità d'impiego. Sono presenti sporadici edifici ad uso commerciale sul Boulevard dei Marechaux. La porta non è direttamente servita dagli autobus, che invece attraversano a breve distanza da essa, il Boulevard dei Marechaux. È presente una pista ciclabile che collega quest'ultimo alla porta d'Issy, proveniente da rue Ferman e passante anche da rue Armand. Il traffico medio è decisamente elevato, a discapito di quello pedonale pressoché assente.

Interventi previsti.

É prevista la costruzione di una stazione autobus che consentirà la connessione con l'autobus 39. Il parco auto presente nella rue d'Issy permetterà la sosta dei camion in attesa di entrare nel parco delle esposizioni. Grazie ai nuovi collegamenti autobus è prevista la diminuzione del traffico auto, nonostante l'aumento dei visitatori.

PORTA DE SEVRES

Contesto urbano

Nell'area suddetta il Perif é in viadotto e presenta alcune bretelle d'accesso. La porta ospita numerosi servizi: L'eliporto di Parigi, il parco dello sport Suzanne Lenglen, l'Aquaboulevard e un Multiplexe. Come nel caso della porta d'Issy, la densità di popolazione è pari a zero ma presenza della zona militare genera una notevole densità d'impiego. La zona è abbastanza servita dai mezzi pubblici di superficie ed è inoltre presente la stazione metropolitana Balard, capolinea della linea 12 della metropolitana. É presente inoltre una pista ciclabile che consente il collegamento tra la porta, il parco e l'eliporto, è inoltre previsto un prolungamento della stessa.

Il flusso di pedoni è notevole, a causa della caserma militare e dei numerosi servizi presenti. L'avenue della porta de Sevres é contornato da marciapiedi con un'ampia sezione, alberati e ben tenuti. Anche il traffico veicolare é molto intenso per le medesime ragioni.

Interventi previsti

É prevista la costruzione di una nuova stazione autobus in corrispondenza del nodo viabilistico che permetterà la connessione dell'area alle due linee presenti e alla linea 8 della metropolitana. Sarà costruito anche un atelier per artisti ed un centro di recupero in corrispondenza della porta di Sevres, lato ovest. Sono inoltre in corso degli studi del luogo che hanno l'obiettivo di migliorare la situazione del traffico ciclo-pedonale mediante la costruzione di nuove piste ciclabili ed il restringimento delle sezioni stradali attuali.

BIBLIOGRAFIA

No Limit, étude prospective de l'insertion urbaine du Périphérique de Paris, Pierre Alain Trévelo, Antoine Viger-Kohler ; Editions du Pavillon de l'Arsenal, Paris (2008);

La ville du Périphérique, Collectif, Le Moniteur Editions, Paris (2003);

Projet de Ceinture Verte de Paris et sa Banlieue, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de l'Ile-de-France.

Situation et perspectives de La place de La nature à Paris, La Ceinture verte et Le Boulevard Périphérique, Atelier Parisien d'Urbanism, Paris (mai 2011);

Le cinture verdi, una rassegna di casi, Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di Torino, Torino (2007);

Le Boulevard périphérique de Paris, André Herzog, imprimerie municipale, Paris 1973;

Des fortifs au périef, Paris, les seuils de la ville, Cohen Jean-Louis, Lortie, André Picard, Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1991.

Autoroutes et paysages, Lassus Bernard, Leyrit Christian, Éditions du Demi-Cercle, Paris, 1994.

Progettare paesaggi di limite, Antonella Valentini, Tesi di dottorato, Università degli Studi di Firenze, Firenze University Press (2005).

Contribution à l'élaboration d'une guide méthodologique pour Les projets d'aménagement sur Les portes de Paris, Atelier Parisien d'Urbanism, Paris (2004).