

POLITECNICO DI MILANO

ARCHITETTURA E SOCIETÀ

PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA

**DEMOLIZIONE VS
RIGENERAZIONE URBANA**

Operation Masséna-Bruneseau

Relatore: Ezio Arlati

Laureanda: Gabriella Mariani 781605

A.A. 2014-2015

Tanti auguri Mamma

Indice

PREFAZIONE.....	7
INTRODUZIONE.....	9
PARTE 1 LA CITTA' FUORI DALLA CITTA'.....	15
LO SPAZIO URBANO.....	18
Il progetto urbano in francia.....	21
Nuove forme urbane.....	27
Il senso della periferia.....	29
Ritorno alla città compatta.....	33
L'ISOLATO COME CELLULA COSTITUTIVA DELLA CITTÀ MODERNA.....	35
L'eccesso del vivere collettivo: grands ensembles.....	37
Tra spazio pubblico e privato: la piéce urbaine di henri ciriani.....	41
L'isolato moderno: le cité di michel kagan.....	45
PARTE 2 LA NUOVA FORMA DELLA PERIFERIA PARIGINA.....	51
IL PASSATO.....	55
Sulle antiche tracce.....	57
Interventi che hanno lasciato il segno a sud-est	
IL FUTURO IN PROGETTO.....	73
Le trasformazioni de “le grand paris”.....	73
Le grand paris: i 10 progetti che cambieranno parigi....	78
Cosa sta succedendo nella periferia sud-est di parigi. .	81
Il settore bruneseau – il progetto di yves lion.....	89
Bercy-charanton.....	101
PARTE 3 IL PROGETTO: Operation Masséna- Bruneseau.....	103
LE PRESCRIZIONI ARCHITETTONICHE	105
LE INTENZIONI PROGETTUALI.....	109
IL PROGETTO	111
Fase1: il progetto a scala urbana.....	111
Fase 2: inserimento della cité technique del sistema universitario val de seine.....	117
Fase 3: progetto di riqualificazione energetica della cité technique.....	140
BIBLIOGRAFIA.....	178

Abstract

La tesi tratta il progetto di rigenerazione urbana dell'area periferica Massena Bruneseau, area attualmente interessata da un progetto di riurbanizzazione redatto dall'architetto Y.Lion. Il progetto di Lion prevede la demolizione di una parte di Cité Technique (edificio progettato da Michel Kagan) per collocarci una torre alta 180metri.

La prima parte della tesi studia le cause della sua emarginazione dallo sviluppo urbano, la sseconda parte affronta la situazione di fatto in previsione del futuro progetto del Le Grand Paris, la terza parte e conclusiva è il progetto di rigenerazione urbana che tratta la scala urbana dell'area Masséna Bruneseau, poi la conversione funzionale degli edifici della Cité Technique ora in disuso e il progetto di riqualificazione energetica.

Abstract

The thesis is the project of urban regeneration of the peripheral Massena Bruneseau, area currently undergoing a redevelopment project drawn up by architect Y.Lion. The Lion project involves the demolition of part of Cité Technique (building designed by Michel Kagan) to situate a high tower 180metri.

The first part of the thesis studies the causes of its marginalization by urban development, the sseconda part deals with the actual situation in anticipation of the future design of the Le Grand Paris, the third and final part is the urban regeneration project which deals with the urban scale of 'Bruneseau Massena area, then the functional conversion of the buildings of the Cité Technique now disused and the redevelopment energy.

PREFAZIONE

La nostra società sta vivendo la fase di più rapida urbanizzazione della storia. Temi cruciali si impongono alla nostra attenzione: dalla necessità di ridurre l'impatto della città sul territorio all'urgenza di definire nuove modalità di urbanizzazione e di relazione tra fattori sociali ed economici. Nell'epoca della globalizzazione, i nuovi insediamenti non rispondono solo all'aumento della popolazione e alla necessità di concentrare le risorse, ma traducono anche l'ambizione delle autorità cittadine di far parte della rete globale cosiddetta worldcities. In quest'ottica, i fattori determinanti sono gli stessi che guidano i processi di globalizzazione economica, i flussi internazionali di capitali e la nuova divisione internazionale del lavoro. Alla ricerca di una posizione preminente nella competizione globale, le worldcities contemporanee enfatizzano la loro vocazione alla "sostenibilità" secondo un modello che vuole rappresentare un'alternativa alla città esistente da cui, pure, dipende.¹ L'immagine di Parigi resterà sempre "la città nello specchio", come la descriveva Walter Benjamin alla fine degli anni 20, anche se oggi i suoi nuovi edifici non hanno più bisogno del fiume per apparire in mille pezzi. Per rendersene conto, basta girare per la città e guardare le numerose architetture, il loro insieme appare più come un caleidoscopio di forme e di materiali. La città, è per suo carattere, un organismo che cambia, che si adatta ai tempi e al susseguirsi dei diversi modi di vita, restando tuttavia sempre se stessa, a seconda della forza della sua identità storica e dei suoi caratteri fisici. Parigi resta sempre Parigi, tuttavia, ha continuato a vivere di cambiamenti e trasformazioni.

Questa tesi è il frutto di un lavoro di ricerca su aspetti urbanistico-architettonici della periferia moderna, cominciato durante il mio tirocinio all'Agence Kagan a Parigi, nel corso della prima parte del tirocinio ho archiviato i disegni originali di Michel Kagan, questo lavoro mi ha permesso di comprendere a fondo le sue architetture. L'idea di base della tesi xxxx nasce da uno spunto concreto, il nuovo piano di urbanizzazione Paris Rive Gauche di Yves Lion prevede la demolizione di una parte della Cité Technique di Michel Kagan per far spazio a una torre. Paradossalmente proprio questo atto finale, che definitivo ancora non è, mi ha fatto assumere l'isolato come tema centrale della mia riflessione sulla direzione verso la quale stanno andando le città europee e nella fattispecie Parigi. L'isolato, infatti, è il dispositivo architettonico che metaforicamente sintetizza il carattere della città intera, nella sua distinzione tra interno ed esterno, nella

gerarchia si spazia che offre giunge quasi a identificarsi con essa. L'isolato accompagna ed esprime in termini fisici e spaziali la lenta evoluzione storica da forme di organizzazioni sociali autoritarie fino a quelle più solidali per andare in crisi in tempi recenti, sotto la spinta di forze diverse ma convergenti verso un unico esito, una derivata dalle ideologie del moderno che voleva contrapporsi alla città tradizionale e l'altra di derivazione economica legata alle logiche di produzione edilizia. Dopo gli anni '30, queste logiche hanno provocato il disinteresse nei confronti del disegno urbano e della qualità del rapporto tra edilizia e spazio urbano. Riportare l'attenzione sull'isolato vale, quindi, come riaffermare l'interesse su un eventuale continuità tra città e, il suo componente principale, l'isolato. Considerando le numerose forme che ammette l'isolato come costituente urbano, esso non determina in modo univoco la qualità urbana. Questa forma urbana va compresa nella sua accezione di elemento organizzatore suscettibile a interpretazioni anche molto diverse, per questo motivo in queste tesi ho approfondito tre modi di costituire un isolato moderno. Tra innumerevoli esempi che avrei potuto scegliere, ho deciso di approfondire il modello dei Grands Ensembles, comprendendone le ragioni del loro concepimento nella Carta di Atene, passando per alcune realizzazioni e il loro declino; la Piécé Urbaine di Henri Ciriani, come modello del rapporto tra spazio pubblico e spazio privato, della dimensione urbana e della concezione di isolato come pezzo riconoscibile di un sistema esterno ma che di cui fa parte; infine l'isolato moderno di Michel Kagan come raffinato ragionamento dell'oggetto architettonico a ogni scala del progetto e di un lavoro di inserimento in un contesto, urbano e sociale, particolare. Indipendentemente dal successo o insuccesso hanno, con i loro punti di forza (e in contrasto i punti deboli), segnato la storia dell'architettura moderna. In questa tesi ho affrontato un percorso di comprensione del processo di trasformazione che sta per investire l'intera città, è l'indagine di una parte di periferia gravemente malata letta in un quadro più ampio, quello delle trasformazioni passate e future per capire le ragioni del suo stato di fatto, capire come le trasformazioni future incideranno sulla città esistente e quali conseguenze comporteranno per la Cité Technique.

Una volta preso coscienza delle cause e degli effetti che ruotano attorno all'isolamento dell'area Massena-Brunessau, si definisce un piano d'azione alternativo al piano di Yves Lion che concerne la redistribuzione dei volumi lavorando alla scala microurbana sensibile alla sostenibilità in termini ambientali energetici e sociali. Questo tipo di approccio permette di fare considerazioni sul rifunzionalismo dell'area inserendola in un quadro più ampio che è quello della città. Valutare le necessità funzionali dell'area microurbana significa considerare l'intero fabbisogno di Parigi, lavorando sul ruolo che ha questo quartiere all'interno del sistema città e sul suo genius loci riconnettendolo così al tessuto urbano di pertinenza.

1 Luca Molinari, Urban Ecologies 3 New towns in Asia

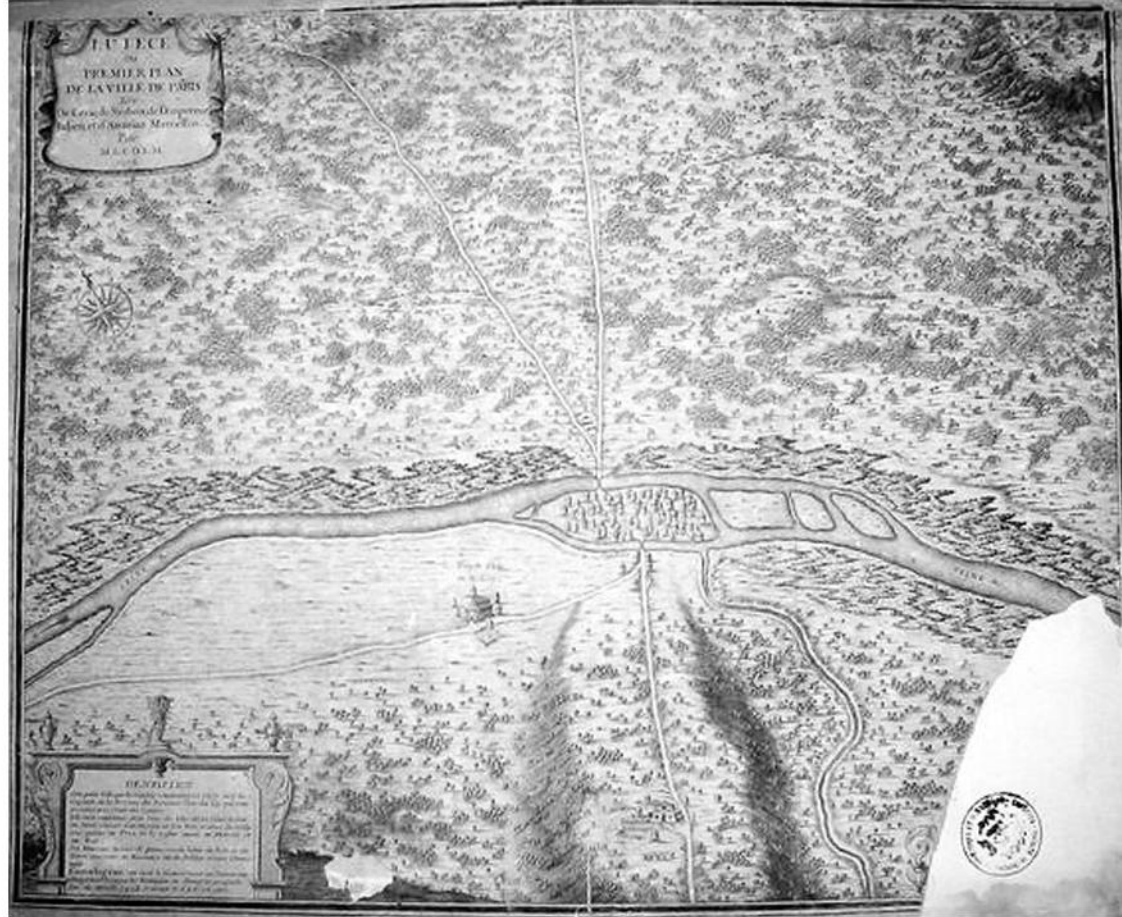


Fig. 1- Carta storica

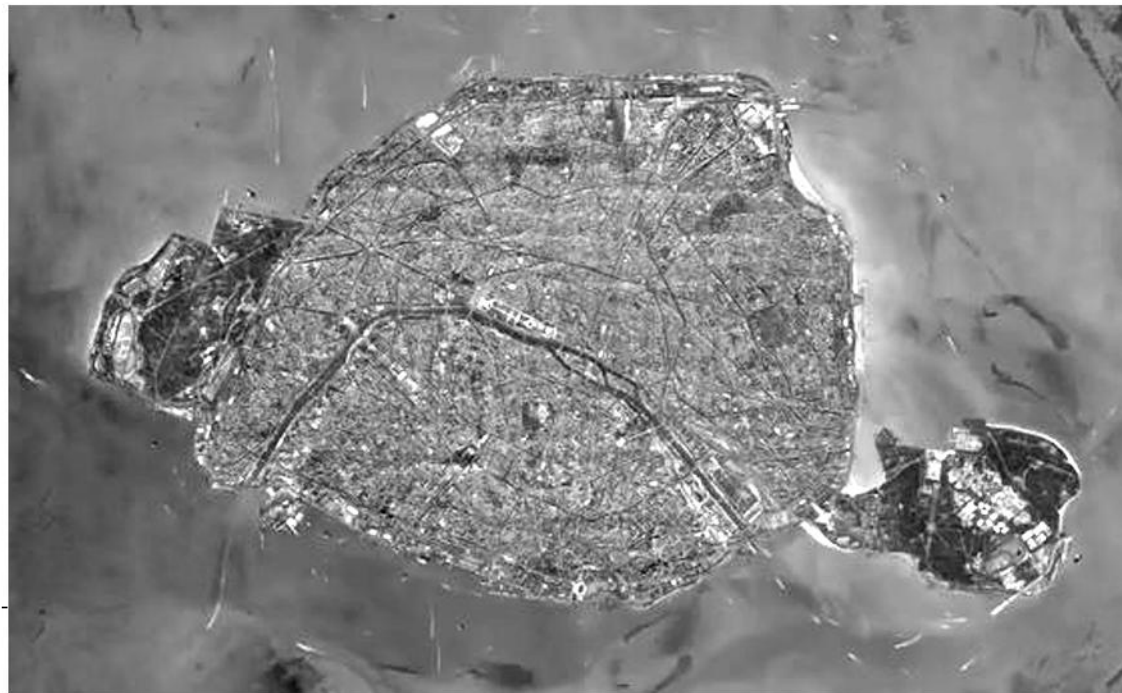


Fig. 2- Ricostruzione immaginaria dell'isola di Paris

INTRODUZIONE

LA LEGGENDA DEL GRAND PARIS, O COME PARIGI DIVENTÒ GRANDE²

Il mito di Paris

Subito prima della nascita di Paris sua madre fece un sogno premonitore: il figlio che stava per dare alla luce era una torcia infuocata. Questo sogno fu interpretato come un presagio della distruzione di Troia, così il figlio sarebbe diventato la rovina della sua patria e perciò doveva essere ucciso per salvare il regno. Il padre di Paris, incapace di uccidere il figlio, affidò la missione a un pastore che, invece, abbandonò Paris sul monte Ida sperando che sarebbe morto lì, ma Paris non morì.

La storia dell'isola

Parigi fu fondata su un'isola del fiume Senna: Ile de la Cité. Il fiume offriva protezione contro le invasioni e le occupazioni. Parigi scelse di essere un'isola e più di 2000 anni dopo la sua fondazione Parigi era ancora un'isola. Circondata da acqua immaginaria (immaginaria per noi lettori ma molto reale per i 2,2 milioni di isolani), i parigini impararono a scuola che, in passato, gli isolani avevano creato un sofisticato meccanismo di difesa per preservare l'isola al sicuro, la Périphérique (un doppio anello lungo 35km e largo 370m). Ogni giorno la sicurezza della città era garantita da 1 milione di "guardiani" pensati per essere l'esercito parigino a difesa degli attacchi esterni. Questi servizi avevano un prezzo eccessivo ma agli isolani non interessava pagare perché si sentivano al sicuro e fortunati di vivere a Parigi. Il paradosso era che loro non sapevano che la maggior parte delle guardie veniva dall'esterno, stranieri che entravano ogni giorno a lavorare ogni mattina. Questo era il più sofisticato aspetto della Périphérique e anche il più grande segreto, infatti questi stranieri dovevano firmare un accordo strettamente confidenziale per poter entrare nell'isola, e questo accordo durò per molti anni. Parigi era un'isola in ogni direzione e non poteva estendersi né in larghezza né in lunghezza.

Parigi non è una città ma un universo

"Parigi non è una città ma un universo" così affermava Carlo V. Agli abitanti dell'isola non mancava nulla nonostante, certe leggende raccontassero di un posto fantastico al di fuori dell'isola. Una di queste leggende era basata sull'impossibilità di trovare le tracce del castello di Versailles sull'isola e che sarebbe dovuto esistere solo nella mitologia. Certi abitanti affermavano che il castello esisteva ma che il re l'aveva costruito in persona all'esterno dell'isola. Un'altra leggenda girava tra i bambini: si raccontava di parchi fantastici, in un posto da sogno, un vero paradiso per bambini. Ancora, nell'8° quartiere si affermava di avere visto una forma indefinita che assomigliava a una forma extraterrestre dell'arco di trionfo e nel suo perfetto allineamento. Certi hanno perfino avuto il coraggio di affermare che non erano sull'isola ma che venivano da un luogo chiamato "Bonlieue" (periferia).

La prima spedizione segreta "Bon Lieu I"

Con le nuove tecnologia i pettegolezzi si propagavano rapidamente, un numero sempre crescente di abitanti cominciava a farsi domande su questo luogo chiamato "banlieue". Con l'effetto passaparola la banlieue si è trasformata in "bonn lieu" poi "bonlieu" per poi diventare alla fine "bon lieu" (letteralmente "buon posto"). Queste connotazioni positive hanno generato nei più curiosi il desiderio di verificare la sua esistenza, organizzarono così la prima spedizione segreta. Il bon lieu I era composta da membri di differenti regni. Questa spedizione non doveva essere semplice, che direzione prendere? Come attraversare la frontiera altamente protetta? E quando? Gli esploratori decisero di uscire attraverso lo stadio Paul Fabez vicino a Port Maillot e la spedizione cominciò la sua epopea. Alle due del mattino dall'incrocio di Rue Guersant con Boulevard Marechaux dopo due ore di marcia nell'oscurità raggiunsero la loro destinazione lasciandosi l'acqua alle spalle. Avrebbero dovuto trovarsi di fronte al mare. invece un boulevard haussmaniano apparve al suo posto, furono paralizzati. Erano tornati sull'isola? Avevano camminato per due ore in direzione opposta? Totalmente frustrati fecero marcia indietro sperando di andare nella direzione giusta, ma si ritrovarono di nuovo in un boulevard haussmaniano. Come avevano potuto tornare indietro nello stesso posto? Erano perplessi.

La seconda spedizione segreta "Bon lieu II"

Questa volta si tentò di raggiungere la fine dell'acqua e con un battello di attraversare il fiume e il canale. Gli esploratori partirono dal bacino de La Villette, attraversarono il parco e videro la périphérique davanti a loro. Riuscirono a sfuggire alle guardie e si rialzarono poco dopo per ritrovare l'acqua, ma sorprendentemente scoprirono che non c'era l'acqua ma un vasto territorio urbanizzato.

² Testo tratto dal video: « La Légende du Grand Paris, ou Comment Paris est devenu Grand - Construisons le Grand Paris Ensemble ». Progetto realizzato da STAR in collaborazione con BOARD et MONU Magazine. Settembre 2013. Ringrazio di cuore per la collaborazione, Nadia Faivret Longoni per la traduzione e Igor Comunale per la revisione.

La scoperta del nuovo mondo

Non potevano credere ai loro occhi, l'isola non era un'isola e avevano scoperto un nuovo mondo. Tutti sorpresi continuarono la loro navigazione, documentarono tutto quello che videro, versioni industriali della périphérique e accolsero dei frammenti di materiale e di specie trovate. Si domandarono se questo territorio fosse abitato. Arrivarono a un certo punto a un quartiere di una grande comunità composto da grandi blocchi regolari, fini e lunghi, tutti concepiti nella stessa armonia e erano tutti perfettamente distribuiti in una composizione ortogonale e circondati da generosi spazi esterni. Rimasero stupefatti, il progetto sembrava aver anticipato nella sua concezione una futura densificazione, come se potesse risolvere il deficit di spazi aperti a Parigi. Trovavano questo modo di organizzare lo spazio prodigioso e capirono perché questo luogo era chiamato bon lieu. All'improvviso quattro giovani uomini si avvicinarono e gli chiesero una sigaretta. Gli esploratori capirono perfettamente che parlavano una lingua simile al francese e chiesero loro il nome di quel quartiere, gli indigeni risposero sorpresi: "la Tec" (nello slang dei quartieri popolari parigini i giovani tagliano le parole a metà e ne invertono le parti), ma dato che gli esploratori sembravano non capire rettificarono dicendo: "grand ensemble". Gli abitanti dell'isola erano affascinati da questo nome, era poetico: grand rappresentava la magnificenza del concetto e ensemble il desiderio di convivialità. La notte arrivò e non potevano più aspettare per rivelare la loro incredibile scoperta. Il governo avrebbe potuto impiantare una nuova politica per gli alloggi, aumentare la rete di trasporti e creare così un futuro regionale per Parigi. Più ci pensavano più realizzavano che le autorità già conoscevano l'esistenza del nuovo mondo ma che l'avevano tenuta segreta. Perché hanno privato Parigi del "bon lieu"? La périphérique non era dunque un sistema di difesa ma era la sua prigione.

Gli scambi segreti

Di ritorno sull'isola, la spedizione preservò il segreto delle scoperte. Assunsero circa 300 esploratori che traslocarono clandestinamente nel bon lieu, stufi del loro piccolo appartamento parigino e dai prezzi eccessivi. Tutti volevano vivere in un grand ensemble. Durante il mese successivo organizzarono una spedizione che consacrarono alla ricerca dei grands ensembles. Per aiutare i nuovi membri a identificare un grand ensemble avevano definito cinque caratteristiche di base: accoglieva una grande comunità, era composto da lunghi blocchi che dividevano un linguaggio architettonico simile, seguivano generalmente una composizione ortogonale e si caratterizzavano da una certa ripetizione dell'ordine nelle facciate e, infine, erano circondati da un grande numero di spazi aperti. È seguendo queste indicazioni che una spedizione fece una scoperta incredibile:

aveva trovato il leggendario grand ensemble dove il re viveva secoli prima, il famoso castello di Versailles. La leggenda era vera, il castello era una versione anticipata dei grands ensembles, poteva accogliere una grande comunità, era lungo e seguiva una composizione regolare, aveva ripetizioni nelle facciate ed era circondata da una grande quantità di spazio libero che, in questo caso, era ben decorato. Gli esploratori trovarono i giardini magnifici

Così li impiantarono negli altri grands ensembles. Gli artisti si vollero trasferire sempre di più in questi bon lieu. Un giorno un artista che qualche anno prima aveva avvolto il Pont Neuf nella carta propose di fare la stessa cosa su un grand ensemble: il risultato fu spettacolare. Tutti l'ammirarono, ma questa popolarità causò un momento cruciale per la storia di Parigi. Delle immagini si infiltrarono accidentalmente sull'isola e l'esistenza del bon lieu era diventata innegabile.

La fine dell'isola

Nonostante gli sforzi delle autorità per censurare tutte le informazioni sul nuovo mondo, le voci si rinforzarono. Specialmente quelle sulle società segrete con spazi generosi e alloggi accessibili. Dall'infiltrazione dell'immagine dell'installazione artistica la situazione diventò critica. L'esistenza del nuovo mondo giusto al di là di Parigi era evidente. Le autorità rimasero in silenzio e il mese successivo la confusione e il disorientamento regnarono sui parigini. Avevano bisogno disperatamente di sapere ciò che succedeva al di là della périphérique. Si immaginavano ogni tipo di artefatto per attraversarlo, domandarono spiegazioni alle autorità e così le obbligarono a confessare che Parigi non era un'isola ma rifiutarono di aprire la périphérique che assicurava la protezione dall'esterno perché Parigi non era sola sul territorio. Gli abitanti di Parigi non accettarono più di vivere imprigionati: invasero le strade per difendere la loro libertà e reclamare il loro diritto al bon lieu. I parigini cercarono di attraversare in massa la périphérique, causando un centinaio di incidenti fatali, così nove cimiteri ne sono risultati intorno alla cintura della périphérique. Parigi fu sul limite di crollare e le autorità presero provvedimenti, un giorno di Novembre la stampa annunciò la distruzione della périphérique, due giorni dopo era distrutta. Gli storici raccontano che gli spazi liberati dalla périphérique si erano urbanizzati a una velocità mai vista, i parigini dovevano eliminare ogni traccia di questa vergognosa separazione.

L'euforia

Gli anni che seguirono la distruzione della périphérique erano considerati come un periodo palpitante di cambiamento. I Parigini non potevano più aspettare per scoprire il Nuovo Mondo, il famoso Bon Lieu. Si consigliava di farlo con dei Tour Operator certificati. I circuiti integravano i luoghi leggendari,

ma i Grands Ensembles, erano diventati senza dubbio la destinazione privilegiata. I Parigini erano colpiti dai grandi spazi, dalla quantità di luce naturale, dalla vista, dalle forme, e così pian piano certi gruppi cominciarono a vendere i loro appartamenti parigini e a traslocare nel nuovo mondo. Questa tendenza aumentava sempre di più. Anche delle personalità importanti cominciarono a mostrare un interesse immediato per il nuovo territorio.

Un nuovo contorno di Parigi

Dopo la distruzione della Periferica, delle forti sinergie si sono create tra i territori, da una parte e dall'altra. Il 18° ha trovato con Saint Denis e Aubervilliers dei partners perfetti, e fu il primo a abbandonare il limite di Parigi. Il 16° ha molte similitudini con il suo vicino Neuilly sur Seine e furono i seguenti ad allearsi, portando con loro il Bois de Boulogne. Il Bois de Vincennes era rivendicato dai comuni adiacenti alla Val de Marne, e alla fine il 20° scoprì che aveva la stessa formazione geografica di Lilas, Bagnolet e Montreuil. Parigi aveva una nuova forma.

L'insegnamento della periferia

L'interesse in diminuzione per Parigi provocò una riduzione dei prezzi che divennero accessibili agli abitanti del nuovo mondo, che divennero i Bon Lieusard. Apprezzavano la vita delle strade parigine, i suoi bar e i negozi, la sua attività al piano terra. Certi bon lieusards cominciarono a installarsi a Parigi. Dato che erano abituati a vivere in appartamenti nuovi, fecero qualche modifica, ma nessuno sembra l'abbia veramente notato. Le strade conservavano la loro animazione e il loro dinamismo. Per ridurre l'esodo dei parigini verso i grands ensembles, certi promotori parigini chiesero il permesso di installarli dentro Parigi. Le autorità diedero il permesso a condizione di fare un'integrazione rispettosa nella struttura della città. Pian piano, la morfologia di Parigi, che non era cambiata da anni, cominciò a trasformarsi leggermente.

I bon lieusards che si trasferirono a Parigi volevano mettere a profitto il loro savoir faire (le loro conoscenze) per contribuire a rendere la città un luogo più piacevole. Sapevano che nel nuovo mondo i lunghi edifici erano considerati come poco piacevoli. Quando gli indigeni scoprirono che anche Parigi aveva questo problema, cominciarono un progetto test con il più lungo edificio mai visto. Una costruzione molto grande parallela al fiume e con un perimetro continuo di 1600 metri. Proposero di ritaglierlo armoniosamente in 8 parti per permettere una migliore accessibilità.

L'insegnamento di Parigi

Dal nuovo mondo i nuovi abitanti, abituati alla logica parigina,

cominciarono un piano per creare dei poli di attrazione del territorio. Il parco di Sarcielles di dimensioni 150x300metri diventò un nuovo Champ de Mars ideale per accogliere una nuova tour Eiffel. Numerosi archi di trionfo sono stati eretti nei grands ensembles come a Epinay, seguendo una composizione perfetta ed equilibrata con gli edifici esistenti. Oppure a Sarcelles, dove per una coincidenza straordinaria, le dimensioni della torre avevano le stesse dell'arco, l'elegante monumentalità dell'esplanade di cemento ospitò un simbolo come l'obelisco di Luxor, che fu trasportato da Parigi come lo era stato prima dall'Egitto.

La riduzione di Parigi: la Périphérique de "Fermiers généraux"

Se la maggior parte dei parigini era contenta della scoperta del nuovo mondo, un altro gruppo osservava con sospetto tutto quel che veniva dal bon lieu e si preoccupava dell'assenza di limiti. Questo creò una società divisa. Il gruppo conservatore propose in un'assemblea la ricostruzione della périphérique per ridurre l'ordine scomparso. Dopo lunghe discussioni un comitato approvò segretamente l'idea. Alla ricerca dei piani originali della périphérique uno di loro trovò una carta di una Parigi molto più piccola circondata da un altro tipo di périphérique chiamata " Fermiers généraux", avevano scoperto l'antico limite di Parigi. Questo piano rivelava anche che certi quartieri non avevano sempre fatto parte di Parigi: Montmartre, la Chapelle, Bercy, la Villette erano degli impostori. L'assemblea obbligò questi territori pseudo-parigini a confessare e la necessità di fissare un nuovo limite era diventata imperativa e un annuncio ufficiale fu pubblicato svelando le tracce de "Fermiers généraux". Questo annuncio prese di sorpresa una società appena rimessa dalle ferite della precedente périphérique, milioni di abitanti invasero le strade e violente rivolte durarono per settimane. Altri persero tutto l'ottimismo e traslocarono verso il bon lieu, generando un secondo esodo di parigini verso il nuovo mondo. La nuova tecnologia di prefabbricazione rese la périphérique dei Fermiers généraux una realtà immediata così Parigi ridusse le proprie dimensioni, non avendo coscienza che questa logica l'avrebbe attirata verso una morte certa.

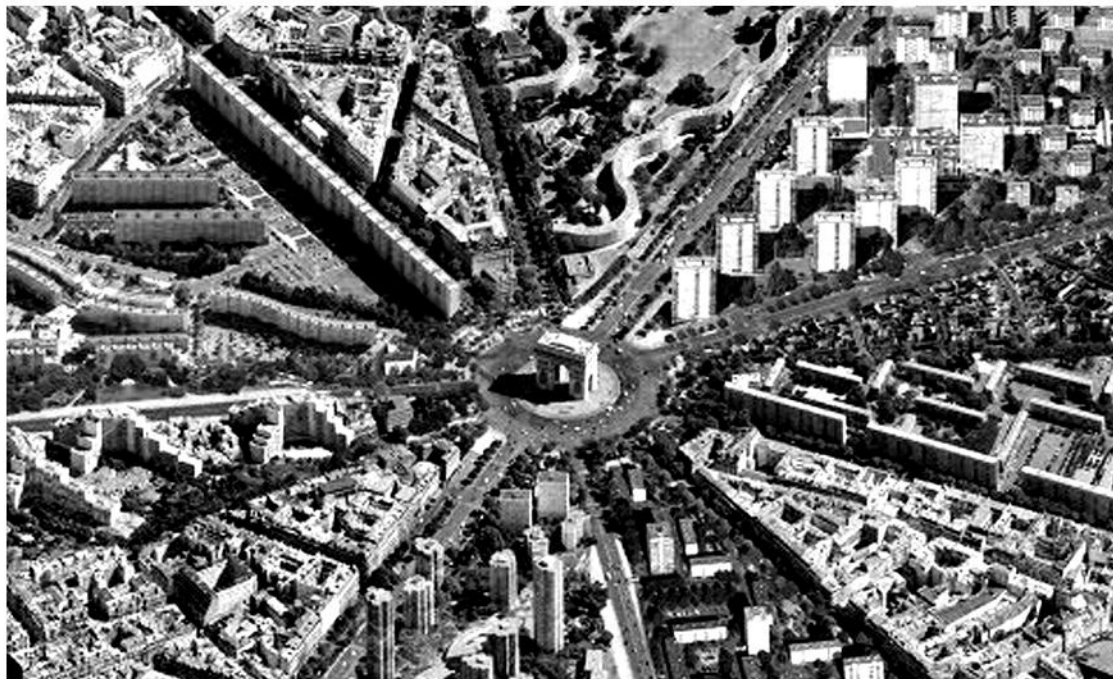


Fig. 3- Ricostruzione immaginaria di Paris con degli edifici Grand Ensembles nel tessuto consolidato del centro storico



Fig. 4- Ricostruzione immaginaria di Paris con la periferia completamente urbanizzata degli edifici Grand Ensembles.



Fig. 5- Ricostruzione immaginaria di Paris con l'accostamento ai monumenti di edifici Grand Ensembles

Dov'è la fine?

Mentre i limiti di Parigi diventavano sempre più definiti, gli abitanti del nuovo mondo cominciarono a interrogarsi sul nuovo confine. Uno dei nuovi arrivati, uno studente di architettura, decise di investigare sulla questione. Prese il suo velib³ e partì alla ricerca del limite. Si fermava a interrogare gli indigeni per sapere se fosse ancora nel bon lieu ma tutti risposero in modo differente. Lo studente continuò a pedalare e a pedalare, dopo diversi mesi il suo velib fu ritrovato a Banako nell'Africa del nord. La confusione fu più grande quando gli indigeni furono interrogati sul nome reale di quello che si chiamava il "nuovo mondo". Le risposte furono diverse come "agglomération parisienne", "metropole Ile de France", "department de la Seine", "Paris", "metropole parisienne". Ma un giorno la risposta fu "grand Paris". Sentì che Grand Paris era il nome, rappresentava veramente ciò che era il territorio: un grande Parigi, non grande perché era un'estensione della piccola Parigi centrale, ma grande perché ne era una versione sublime. Grand Paris ecco quale sarebbe stato il nome del nuovo mondo.

Parigi è diventata la propria banlieue

Il declino della nuova popolazione toccava molto Parigi. I turisti visitavano il Grand Paris senza neanche passare per Parigi. Si precipitavano per visitare i nuovi simboli, i grands ensembles e furono prodotti nuovi souvenir del Grand Paris. La maggior parte dei negozi, bar e ristoranti dovette chiudere per riaprire nel nuovo mondo. Fu provato che queste società visionarie aspettavano pazientemente di essere riempite da future attività. Mentre il nuovo mondo si riempiva, le strade di Parigi si svuotavano. Gli assi più prestigiosi furono i primi a soffrire della decadenza per diventare l'immagine che vediamo oggi. Edifici interi furono abbandonati, non avevano più affittuari né investitori. Parigi diventò un luogo pericoloso. È evidente che Parigi non sarà più la città che fu, in ogni caso fu un'illusione, un sogno impossibile per molti anni che Parigi fosse un centro senza periferia. Così Parigi divenne la propria periferia.

Riscrivere la storia

I nuovi abitanti del Grand Paris hanno avuto un interesse che divenne sempre più grande per il nuovo territorio e volevano farne parte integrante, volevano trovare un denominatore comune, capirne la logica e i linguaggi. Il grand paris doveva essere integrato nella loro storia. Hanno riscritto libri ed editato i dipinti per costruire un passato comune che non hanno avuto il diritto di possedere. Nel nuovo mondo gli indigeni e gli ex abitanti dell'isola condividevano la stessa ideologia: costruire insieme il Grand Paris. D'altra parte il

destino di Parigi proseguiva come annunciato, fu trovata una carta ancora più antica che mostrava il perimetro originale e una nuova périphérique apparve di conseguenza e poi ne apparvero altre quattro: la périphérique di Luigi XIII, la périphérique di Carlo V, la périphérique di Filippo Augusto, ognuna più piccola dell'altra, per finire con la périphérique dei galli. La situazione era strana, la configurazione originale di Parigi era davvero un'isola, l'isola della cité. Inconsciamente Parigi sparì e questo consentì la consacrazione del Grand Paris. La storia di Parigi è così incredibilmente assurda che diventò una leggenda. La leggenda del "Le Grand Paris".

Epilogo: l'evoluzione del mito di Paris

Millenni dopo la profezia, il mito di Paris si è evoluto verso una nuova fine: Paris morì e salvò la sua terra natale.

3 Bicicletta di bikesharing del comune di Parigi



Fig. 6- Fotografia di Giovanni Hänninen

PARTE 1

LA CITTA' FUORI DALLA CITTA'

LO SPAZIO URBANO

Il progetto urbano in Francia

Nuove forme urbane

La città fuori dalla città

Il senso della periferia

Ritorno alla città compatta

L'ISOLATO COME CELLULA COSTITUTIVA DELLA CITTÀ MODERNA

L'eccesso del vivere collettivo: Grands Ensembles

Tra spazio pubblico e privato: le Piécé Urbaine di Enrico Ciriani

L'isolato moderno: le Cité di Michel Kagan



Fig. 7- Quartiere dormitorio - Le vele - Napoli



Fig. 8 - Quartiere terziario - Vienna



Fig. 9- Parigi, Place des Vosgres

LA CITTA' FUORI DALLA CITTA'

“*Faire la ville sur la ville*” è atto di volontà, di professionalità e di coraggio politico. Il progetto urbano attualmente sembra assumere una connotazione più sistematizzata di un quadro di riflessione che copre dei territori ampi. È un quadro di pensiero per la città, da progetti urbani che sono operazione che fanno parte, come in un puzzle, di un progetto urbano più ampio. Esso combina scale differenti di territorio e di tempo. Si tratta allora di gestire l'immediato e il lungo termine, l'istantaneo e la strategia per il futuro. L'espressione progetto urbano definisce anche delle ricomposizioni di spazi a grande scala il nuovo progetto urbano dei quartieri Paris Rive-Gauche. Questo progetto afferma una politica forte per lottare contro l'abbandono a favore di una città rinnovata e con un effetto di leva con ricadute economiche e sociali; la saldatura tra differenti componenti della città, la lotta contro le cesure urbane fisiche e funzionali; la ritessitura dei legami urbani e sociali; in un lavoro sulla forma urbana e sullo spazio pubblico come ossatura della città. Se le attuali tendenze del fenomeno urbano sono in genere percepite come una perdita di identità, è anche perché la nostra concezione di città è rimasta allo stadio preindustriale. La città dell'*ancien régime* si distingueva dalla campagna sia fisicamente, per le mura, che giuridicamente. A cancellare tale opposizione hanno contribuito, uno dopo l'altro, i progressi dell'artiglieria, l'esplosione demografica e la rivoluzione dei trasporti. Nel 1915 Geddas battezza gli insiemi di città limitrofe che costituiscono un sistema come *conurbazioni* e nel 1960 Gottmann lancia il termine *megalopoli*. Queste definizioni mostrano che la mutazione urbana è stata accompagnata da una riflessione specie in campo sociale. La città come ambiente edificato caratterizzato da un profilo unitario rappresenta il cinque o il dieci per cento delle superfici abitate, si può obiettare dicendo che sono proprio i centri a determinare la nozione di città, ma è anche vero che la città, quella vera, è la *suburb*. Le città non si sono accontentate di espandersi attorno al loro nucleo, sono andate a occupare luoghi una volta considerati inabitabili. Questa opera ha luogo grazie e tramite la popolazione urbana e allo sviluppo delle reti di trasporto necessarie a questa migrazione e lungo le quali si installano a loro volta servizi, unità produttive e i nuovi “centri”. È paradossale ma ciò che è definito “luogo centrale” non è più un luogo e non si trova più al centro. Se la città, in una visione anacronistica, è un artefatto collettivo che si contrappone alla campagna, questo artefatto è dotato di forte coesione architettonica e la città esercita le funzioni di centro politico e culturale. La periferia è senza logica e disordinata. In questo ordine il compito dell'architetto è quello di creare il principio ordinatore fondato sulla valorizzazione dell'esistente e sulla continuità urbana. Continuità non significa omogeneità, sarebbe folle voler considerare una periferia come omogenea. La periferia è un quadro composto da tanti brani con caratteri diversi ma assemblati in un'unica strategia.⁴

4 A cura di P. Viganò, Ordine Sparso saggi sull'arte, il metodo, la città e i

LO SPAZIO URBANO

Il territorio è il luogo in cui si confrontano i grandi problemi nazionali, negli ultimi trent'anni è nato il bisogno diffuso di comprendere come si sia formata e in cosa consista questa entità fisica e mentale che è il territorio. Si sono date tante definizioni del territorio quante sono le discipline a esso collegate. Superata oramai la dicotomia rurale-urbano, non tanto perché la campagna si è spenta e la città ha prevalso ma perché lo spazio urbano non è più quello in cui le costruzioni si succedono in ordine serrato ma in quanto il luogo i cui abitanti hanno acquisito una mentalità cittadina. Questa è l'identificazione del territorio con la città. Il territorio è oggetto di costruzione, è una sorta di artefatto, allora il territorio è anche un prodotto. Di conseguenza il territorio è un "progetto" e perciò ha una forma. Rappresentare il territorio è già impadronirsene e se questa rappresentazione non è un calco allora è una interpretazione. Si fa una mappa per conoscere per poi agire. Si chiarisce il complesso rapporto tra il territorio, il suo uso e le reti viarie e le leggi della loro trasformazione, così ne risulta una lettura orientata verso il progetto cercando di identificare le tracce ancora presenti di processi territoriali scomparsi, come la trasformazione dei suoli, naturale e artificiale e la loro stratificazione. Un'attenta considerazione delle tracce e delle mutazioni serve per utilizzare tali elementi come punti d'appoggio, accenti e stimoli progettuali. Comprendere significa darsi l'opportunità di un intervento più controllato. Il territorio, sovraccarico com'è di tracce e di letture passate, assomiglia più a un palinsesto. Ma il territorio non è un contenitore a perdere o un prodotto di consumo che si possa sostituire, ciascun territorio è unico, per cui è necessario "riciclare".⁵

Il progetto urbano

Numerose questioni concettuali, che attraversano il mondo dell'urbanistica di questo inizio di secolo, portano ad opporre l'eredità e il futuro, il patrimonio e la modernità. Di fronte alle forze che agiscono su di un territorio sempre più ampiamente interessato da fenomeni di urbanizzazione sparsa o concentrata in poli monofunzionali, o dall'affermazione di una modalità dell'abitare il territorio senza alcun riferimento alla città costruita, la "città diffusa", pone l'interrogatorio sulla maniera di agire della città contemporanea, al di fuori della riproduzione di modelli oggi obsoleti. Le città si sono sempre modificate, ma ora le trasformazioni sono meno lente del

territorio, André Corboz, Franco Angeli, Milano, 1998

5 A cura di P. Viganò, Ordine Sparso saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio, André Corboz, Franco Angeli, Milano, 1998

passato. La città è oggi sottomessa al ritmo dell'istantaneo, anche se è fatta di permanenze che resistono fortemente a questa pressione. Essa resta divisa tra permanenza e sostituzioni. La città europea ha saputo abbellirsi, ricomporsi appoggiandosi al patrimonio nel senso più ampio del termine. Barcellona ha mostrato la strada maestra tanto per la debolezza dei mezzi di partenza, che per la convinzione concettuale sulla ricomposizione dello spazio pubblico come luogo di identità, di vita e di riferimento. Ha creato così un modello ancora seguito in Europa. Numerose città europee, tra qui, in Francia, Parigi, Lione, Nimes hanno saputo giocare su questo registro. Trasformare la città appoggiandosi sulle sue tracce, ricomporre gli interstizi urbani, per seguire la sostituzione architettonica a vantaggio di una migliore risposta alle attese sociali, introdurre nuove dinamiche spaziali nella città esistente. È la città fuori dalla città, quella città sottomessa alle logiche settoriali che pone interrogativi sulla possibilità di darle forma urbana, sui metodi d'azione e i modelli concettuali.

L'uomo e la città

In una visione della città che comprende ogni punto di vista, dalla sua storia, dalle sue contraddizioni contemporanee e il suo sviluppo, alla stratificazioni urbane e ai problemi sociali, ma senza formulare graduatorie, la sua lettura deve avvenire a varie scale. Bernard Huet insegna che un progetto di riqualificazione urbana deve in primo luogo definire tutto ciò che dipende da una gestione ordinaria e contestuale della città, delimitarne l'insieme del tessuto urbano, delle vie e dei quartieri con elementi d'arredo perenni, semplici, intramontabili ai fini di proseguire una tradizione e di crearne una del nuovo iscritta della continuità territoriale. È palese l'idea che dietro l'immagine della città si nasconde la diversità reale dei luoghi che la costituiscono, che attraverso la continuità della città bisogna saper leggere e prendere in considerazione la discontinuità delle stratificazioni che ne compongono i tessuti urbani, la loro eterogeneità relativa come testimonianza della sua storia. Un progetto urbano è essenzialmente destinato a costruire un corpus di materiali e di regole applicabili all'insieme degli spazi pubblici ordinari nei quali si inserisce e, per estensione, al resto della città. Il confronto con lo spazio urbano, si pratica quindi per ricomposizione d'insieme degli spazi per rafforzarne l'immagine e l'identità utilizzando mezzi semplici volti a una perennità conforme al tempo della città. La ricerca della perennità si intende secondo due modi. Il primo è di ordine materiale: i materiali che costituiscono l'architettura devono essere resistenti e solidi per poter durare; il secondo è di ordine temporale ovvero un buon progetto deve apparire quasi "senza età" fin dalla fase del suo concepimento per poter sfidare il tempo senza passare di moda. Lo studio dell'architettura deve avere una forte eco sociale, il progetto di

un'abitazione condiziona la vita di almeno una famiglia, questa abitazione è un edificio che a sua volta avrà spazi collettivi, spazi esterni, sarà inserito in una via, ecc. ecc.. Progettando per l'uomo (non per l'architetto) è necessario rendersene responsabili e impegnare tutte le conoscenze e la sensibilità per comprendere i limiti da raggiungere.⁶

Questioni di arte urbana

L'arte urbana è un sapere e una pratica relativamente antichi, distinti dall'urbanistica e dall'architettura ma che permettono di dare una forma alla città. È l'arte di disegnare uno spazio aperto come si progetta un insieme d'architettura. L'arte urbana permette di fare in modo che lo spazio pubblico produca un certo numero di regole architettoniche applicabili agli edifici che costituiscono l'involucro fisico degli spazi pubblici. Ma la tradizione vuole che un edificio abbia almeno due facciate: una privata, nascosta e libera, l'altra pubblica che appartiene a chi la guarda. A volte un progetto urbano determina delle situazioni monumentali la cui definizione può essere precisa e vincolante, come esempio si possono citare le vie su Rue de Rivoli o le *piazze à programme* come place des Vosges. Nella maggior parte dei casi un progetto urbano detta delle regole di allineamento, di altezza, di volumetria, di materiali ecc.. e deve prevedere l'ubicazione e l'importanza dei monumenti pubblici. Durante la progettazione si dovrebbe recuperare questo atteggiamento nei riguardi del sociale e del culturale. Per me creare un'autentica piazza è molto più importante che costruire un'architettura di moda, oppure uno splendido centro culturale posto in un contesto urbano inesistente. Sono infatti convinta che l'architettura, quella fatta per la gente e non per le riviste, sia efficace quando porta le persone a imparare la cultura e l'educazione frequentando gli spazi pubblici delle città invece dei centri culturali. Ma si può controbattere che l'una non esclude l'altra, ma credo che oggi si tenda un po' troppo a pensare che per risolvere i problemi fondamentali della società, come l'educazione e la cultura, sia sufficiente aumentare il numero degli educatori e costruire degli edifici per accoglierli, senza in realtà fare lo sforzo di pensare allo spazio che condiziona l'educazione e la cultura quotidiane, cioè la "città" nel senso più convenzionale e banale del termine. Se si vuole pensare la monumentalità di un edificio pubblico, conviene porre la questione della monumentalità non solo a partire dalle condizioni della sua comparsa nel contesto urbano, ma anche di interrogarsi sulle condizioni di visibilità e di leggibilità alle quali deve rispondere un edificio. Per quanto riguarda un edificio pubblico, la visibilità dipende dalla sua posizione nella città e dalla situazione che occupa nel sistema delle gerarchie. La leggibilità di un edificio o di un monumento si fonda sul gioco di corrispondenze tra il suo significato simbolico e la sua tipologia costruttiva (o architettonica) scelta dall'artista.

Questa leggibilità è essenziale, poiché non solo permette di riconoscere la funzione istituzionale di un monumento ma anche di capire la gerarchia dei valori civici che una società conferisce alle sue istituzioni. Ogni municipio, ogni teatro, ogni tribunale rimandano a una forma convenzionale e al tempo stesso possiedono un'espressione architettonica propria che gli conferiscono una dimensione "contestuale" legata alla loro situazione precisa all'interno di una città. Oggi si sta iniziando a interessarsi al sistema della monumentalità nello spazio urbano e per questo motivo, quasi paradossalmente, la qualità intrinseca dell'opera dovrebbe essere relativizzata. In genere sarebbe meglio avere un'architettura di media qualità ma situata bene in uno spazio pubblico che risponda a dei criteri di leggibilità il più possibile precisi piuttosto che un capolavoro "rivoluzionario" ma che viene reso insignificante dalla sua incongruità. La maggior parte delle persone definisce il concetto di spazio pubblico in opposizione a quello dello spazio privato, è per questa ragione che nella pratica dell'urbanistica lo spazio pubblico è diventato lo spazio residuale. È necessario quindi operare un rovesciamento. La prima condizione è concepire lo spazio pubblico non solo come uno spazio dotato di una forma propria e precisa, ma soprattutto nel fare in modo che sia questa forma a guidare la disposizione degli spazi privati e a ordinare gli elementi architettonici. Poiché gli spazi pubblici devono avere una forma regolatrice e organizzatrice, le loro forme non possono dipendere da una creazione individuale. Gli spazi pubblici non funzionano in maniera isolata, fanno parte di un sistema complesso, continuo e gerarchizzato. La continuità del sistema degli spazi pubblici garantisce a una città di costruirsi nella forma a lei propria, e la loro permanenza nel tempo ne garantisce la memoria.⁷ Il concetto di continuità urbana si differenzia e si oppone ai centri densi e continui e alle periferie frammentate e diffuse. Ma questa continuità non implica l'omogeneità del sistema degli spazi pubblici, le gerarchie sono necessarie e si organizzano quasi automaticamente nel momento in cui nessuno spazio della città è isotropo. Il disegno degli spazi pubblici induce a creare situazioni di potenziale monumentalità. Disegnare un edificio pubblico, erigere un'opera d'arte sono atti importanti che esigono che siano state precedentemente valutate in modo corretto le pertinenze monumentali dello spazio pubblico. Se non si tiene conto della forma del contesto urbano, o se si pensa che qualsiasi edificio, scultura o elemento vegetale sia in grado di apportare una qualità a uno spazio concepito come "residuale", si giunge alle situazioni tristi di alcune città dove opere d'arte site in luoghi qualsiasi perdono tutta la loro forza e il loro significato.

6 Edilizia popolare n. 267/8, 2000, p.124-125

7 Questioni di forma...urbana, A. Boschi e A. Bonacci, introduzione di B. Huet, Alinea Editrice, marzo 1999



Fig. 10 - Fotografia aerea di Plaine Saint Denis - Parigi

IL PROGETTO URBANO IN FRANCIA⁸

Una fase di intensa sperimentazione ha interessato il progetto urbano in Francia nel corso dell'ultimo decennio. Una fase durante la quale le linee di fondo per la strategia per l'esistente, messe a fuoco negli anni 80, hanno trovato una sostanziale conferma, ma in cui sono anche emerse esigenze di revisione profonda dei dispositivi fino ad allora adottati con apporti nuovi sull'intero arco delle questioni implicate. In questo nuovo quadro di attenzioni si inscrivono una serie di condizioni di maggior riferimento: il caso delle aree della dismissione, intese sempre più come potenziali nuove centralità all'interno di strategie di riposizionamento della città nella competizione internazionale; il caso delle reti infrastrutturali, assunte anche esse come fattori di innesco di processi riqualificativi locali e di interconnessione territoriale, il caso, infine del paesaggio, da condizione di sfondo a elemento di riferimento nella costruzione del progetto di trasformazione. Facendo perno su un concetto di città come spazio abitabile, questo nuovo ciclo di riflessione critica e prospettiva vede il progetto urbano estendersi progressivamente dalla dimensione circoscritta della singola parte urbana all'intero sistema del territorio, assunto come nuova scala dei processi insediativi contemporanei, e proporsi definitivamente come luogo di interazione delle diverse temporalità coinvolte.

Comprendere, pensare, costruire la città

Realizzato dalla Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme (DAU) del ministero dell'Equipement uscita, poco più di dieci anni fa in Francia, il volume "Comprendre, penser, construire la ville", che affrontava le questioni di discussioni disciplinari e politiche, inerenti principalmente alla configurazione della città e delle modalità di attuazione. In questa duplice direzione, il volume fa proprie, restituendole attraverso una serie di saggi tematici, tutte le acquisizioni del dibattito più avanzato, maturato all'interno della cultura urbana francese in quegli anni e richiama in forma esplicita le nozioni emergenti di "ville sédimentaire" e di "ville sur la ville". Enunciata già da tempo da Bernard Huet, questa linea attribuiva alla duplice crisi, del modello di città esplicitato dalla Carta di Atene e della strumentazione urbanistica tradizionale, le condizioni di affermazione del progetto urbano come strategia per la costruzione della città come spazio abitabile. Una linea che ha proposto come riferimenti i principi conformativi della città storica europea ed è stata, di fatto, quella che in tutti questi anni ha connotato, in Francia in modo specifico, le forme del progetto e della sua costruzione mentale, mirando ad una azione di conservazione della sua identità, associata a sua

volta ai concetti di relazione e di contesto. Trame e reticoli, collegamenti fisici o funzionali, ripristino di affacci, saldature tra vecchio e nuovo, che hanno interessato la maggior parte dei progetti urbani francesi, da quelli di minore estensione a quelli a scala territoriale, fanno esatto riferimento a questa preminente concezione della città. E se i "materiali" utilizzati sono stati e sono i più diversi, elementi vegetali, corsi d'acqua, strade e piazze, infrastrutture per la mobilità, comune è, invece, il loro ruolo ordinatore dell'assetto urbano proposto. L'idea di legame si intreccia sempre più di frequente a quella di contesto e le componenti storiche, topografiche e ambientali sono sempre più alla base dei nuovi progetti urbani. Antichi tracciati riscoperti, permanenze costruite o di usi, relazioni fisiche o visive rappresentano il sostegno e la giustificazione delle scelte progettuali di un numero crescente di interventi ai vari livelli di azione, fino alle recenti tendenze che vedono l'attribuzione al paesaggio di un ruolo guida delle trasformazioni.

Alcuni casi innovativi

Fra i numerosi contributi sviluppati, alcuni si segnalano in modo specifico. È il caso, all'interno della serie dei progetti realizzati a Parigi entro il circuito del boulevard périphérique, del piano per il Faubourg St. Antoine. Un'area fortemente connotata, fatta di grandi isolati, ma con una trama particellare molto stretta di origine medievale, di strade larghe e stretti passaggi, con una marcata eterogeneità architettonica e del paesaggio urbano ed una mix funzionale. In questo caso, la volontà di conservazione dei caratteri di specificità del quartiere, anche attraverso l'inserimento di una nuova edificazione, oltre che di riqualificazione dell'esistente, ha portato all'elaborazione da parte dell'APUR di una serie di indagini molto dettagliate sulla storia e i caratteri dei tessuti costruttivi, mirate a definire la struttura normativa del nuovo POS.

Su un fronte diverso si colloca l'esperienza della Plaine Saint Denis: una grande porzione di territorio nel distretto industriale più importante dell'area metropolitana parigina, dagli anni 70 in via di dismissione, in cui si è condotta una grande operazione volta a costruire un nuovo pezzo di città, fortemente strutturato su un reticolo di spazi verdi con una grande attenzione al mix funzionale. Anche in questo caso, il tema principale è quello della definizione di una trama di collegamenti della rottura di un isolato generato nel tempo da grandi interventi di infrastrutturazione viaria e ferroviaria. Il progetto urbano, allora, moltiplica i propri ruoli diventando la guida della trasformazione e al tempo stesso lo strumento principe dell'assetto fisico del territorio e il fattore di avvio della rigenerazione sociale ed economica.

⁸ Rassegna di architettura e urbanistica a.37, n.110-111, maggio-dicembre 2003, p. 38-42



Fig. 11 - Vista aerea della città di Rennes

Il progetto urbano, inteso prioritariamente come progetto di territorio, ha nei casi di Rennes e di Bordeaux due espressioni parallele ed esemplari. A Bordeaux, la strategia urbanistica ha avuto due obiettivi fondamentali: l'inversione della tendenza alla dispersione insediativa, con la ridensificazione del nucleo urbano centrale, in via di progressivo svuotamento; l'inversione della tendenza alla crescita del trasporto automobilistico individuale. La strada scelta è stata quella, da un lato, di privilegiare il trasporto pubblico, affidando a una rete tramviaria integrata con il resto delle reti, all'interno di un piano di spostamenti urbani inteso come quadro di coerenza complessivo; dall'altro, di rinvigorire il centro dell'agglomerazione bordeaux mediante l'intervento in tre aree, localizzate lungo il fiume Garonne, a cui si associano la risistemazione delle rive e il potenziamento degli attraversamenti. La Garonne diventa, così, la spina dorsale, l'elemento di connessione di un'operazione complessiva articolata in azioni distinte.

Anche a Rennes il progetto urbano stabilisce alcune linee direttrici per uno sviluppo della città, basato sul rispetto e il rafforzamento delle sue identità. Direttrici che consistono nel potenziamento del carattere di città universitaria; nell'individuazione dei siti appropriati per la localizzazione di funzioni centrali relative all'intera agglomerazione; nella produzione di luoghi di attrazione per attività che contribuiscano allo sviluppo economico e occupazionale della città. Un progetto urbano globale che permette l'interazione di progetti settoriali e di politiche urbane tematiche, appoggiandosi, sul piano fisico, a tre diverse trame di connessione considerate di base: quelle per la ricomposizione urbana, pensate per accogliere le funzioni centrali in un quadro di potenziamento del centro città; quelle naturali, delle acque e degli spazi verdi, che accolgono le operazioni di valorizzazione delle sponde fluviali; quelle, infine della mobilità, che vedono il rafforzamento dei boulevards strutturanti allo scopo di proteggere dalla circolazione di transito il nucleo urbano centrale. Lungo questa linea della maggiore attenzione ai caratteri di specificità dei luoghi, che connota in modo crescente le diverse esperienze, il progetto urbano si sta sempre più frequentemente misurando con le scale, i temi e le situazioni proprie del paesaggio. Con l'evoluzione delle esperienze, dell'estendersi dei campi di interesse e della dilatazione dei tempi di attuazione, il progetto urbano è diventato un processo sempre più articolato, che ha richiesto la messa in campo di dispositivi integrativi di quelli tradizionalmente utilizzati. In questa crescente attenzione a tutte le fasi lungo l'arco dall'ideazione alla realizzazione, sono entrate a far parte dell'apparato ordinatorio nuove pratiche operative. Si è insistito sempre più sul coordinamento architettonico come strumento per un maggior controllo della forma e dei fattori che la determinano. Dunque è cambiata *maitrise d'oeuvre*, ossia il controllo e la gestione del processo, emergono nuovi profili professionali con specifiche

competenze. Il processo, divenuto più interattivo, ha assunto connotati di maggiore pluralismo e l'ascolto dei soggetti, primi fra tutti i fruitori, ha assunto un ruolo più significativo.

La concezione dei nuovi progetti

I concetti portanti di questi grandi progetti di nuovo tipo traggono origine dalla così detta "pianificazione sostenibile": un consumo moderato dei suoli vergini, a vantaggio dell'azione sulla città esistente, per rifare la città su se stessa. Ciò significa una riconquista di territori dismessi o dequalificati. Le politiche di pianificazione sono volte a ridurre gli spazi edificabili allo scopo di offrire maggiori possibilità alle riutilizzazioni di spazi dimessi. Sul piano della concezione urbana, si tratta di passare da un lavoro dettagliato sulla totalità dell'area interessata, a delle polarizzazioni su delle parti di città situate all'interno di un perimetro più largo. L'approccio progettuale si fonda sulla storia e sulla geografia del sito e reinterpreta liberamente le tracce esistenti per dare una dimensione leggibile al sito. L'accento è posto sullo spazio pubblico e sulla trama dello spazio urbano, come il prolungamento delle trame e la creazione di un'ossatura di spazi pubblici nella Plaine Saint Denis. Il progetto articola tessuti eterogenei riconnettendo elementi isolati e frammenti urbani, che si appoggiano al contesto per creare un nuovo spazio. La composizione architettonica è differente da quella adottata negli spazi della città costruita. Essa accetta l'eterogeneità integrando così le diverse realtà della complessità del luogo.

L'architettura delle abitazioni in Francia

L'edilizia residenziale francese, negli ultimi trent'anni, ha dato luogo a significativi interventi che hanno dimostrato il positivo incrocio fra politica nazionale dell'abitazione e azione urbanistica gestita a livello locale. Se tali condizioni hanno portato a una «strategie originale: celle du projet urbain»⁹, che ha favorito un rinnovato legame fra residenza e paesaggio della città, in altre direzioni hanno proposto una radicale trasformazione della cultura progettuale orientandola verso una più precisa riflessione sul rapporto fra edificio e territorio. I nuovi orizzonti hanno dato luogo a realizzazioni, soprattutto di matrice pubblica, in cui rinnovate morfologie insediate e ricerca di nuovi scenari della città sono diventati ingredienti di proposte dalla elevata qualità. Al di là degli esiti e delle soluzioni, due restano le condizioni di collocazione degli interventi: da un lato la parcella edilizia, con i suoi vincoli e le sue regole; dall'altro quelle celebri ZAC, o «Zones d'Aménagement Concerté», dove la proprietà pubblica dei suoli ha permesso il ridisegno del tessuto esistente e la riprogettazione della sua composizione sociale.

⁹ C. SIMMONET, *Le PAN ou la Phalange d'essai*, in PAN. 20 ans de réalisation, Altédia Communication - Techniques et Architecture, Paris 1992, p. 22

I più significativi esempi di «logements» appartengono comunque alle aree di maggiore densità, là dove la concentrazione urbana ha da sempre messo in evidenza la necessità di abitazioni soprattutto a basso costo, e dove la felice azione delle istituzioni ha permesso avanzati standard e modelli utilizzati dagli interventi pubblici, poi ripetuti a livello privato. A Parigi e nella regione parisiense più intensa è stata la sperimentazione e l'innovazione delle morfologie insediative. Dagli inizi degli anni '80 le diverse ZAC di Parigi (Rive Gauche, Bercy, Citroën, Amandiers, Cité Fougères, etc.) hanno permesso il diffondersi di interventi molteplici che hanno garantito un'avanzata cultura del progetto abitativo diventata punto di riferimento per tutte le successive realizzazioni di Francia, soprattutto per quelle dell'immediata periferia della capitale. Nella periferia sono venuti collocandosi interventi, celebri e meno famosi, comunque segnati da una precisa qualità delle realizzazioni: gli edifici della ZAC Hautes Bruyères a Villejuif di Roland Simounet (1986), i «logements sociaux» di Jean Nouvel a Saint-Ouen (1987), i cinque blocchi residenziali di Henri Ciriani a Colombes (1995), i due edifici progettati a Montreuil da Vincent Cornu (2004) appartenenti alla ZAC Walwein pianificata da Alvaro Siza, gli edifici di Yves Lion a Vitry-sur-Seine (2002), l'insediamento Le Dufy (2005) a Bobigny affidato a Roland Castro, gli immobili per la ZAC Montjoie a Saint-Denis (2007) di Philippe Gazeau. Altre realizzazioni sono state collocate in quelle città nuove avviate a partire dal 1965 all'interno delle strategie di decentralizzazione della metropoli francese : i blocchi edilizi di Henri Ciriani per Evry (1986) o i progetti di Christian de Portzamparc per Marne-la-Vallée (1985). A partire dall'Île de France, gli esempi significativi si sono poi diffusi in altre aree fino a costellare il territorio di avanzate proposte (affidate a organismi pubblici, a strutture private, a società miste) per lo più costituite da insediamenti collettivi a scapito di tipologie individuali. Fra questi il complesso residenziale «le Beffroi» di Roland Castro a Valenciennes (2007), l'insediamento di Fabrice Dusapin e François Leclercq a Lille (2004), l'intervento di Yves Lion per la ZAC de la Mabilais a Rennes (2000), il quartiere della ZAC du Mont d'Arène a Reims (2004) dovuto a Bain, Renaud, Le Penhuel. Ma è una produzione che ha raggiunto i livelli più alti fra il 1985 e il 1995.

Dopo, i progetti residenziali sembrano avere conosciuto un'involuzione imputabile a una ridotta innovazione. Negli anni, il clima culturale è quindi notevolmente cambiato. Le diverse realizzazioni del periodo aureo della politica del «logement» hanno rivelato una forte propensione per la ricostituzione di una continuità fra tessuto esistente e nuovi insediamenti, coerente con un rilancio dell'urbanistica nazionale interessata al ridisegno del territorio. A Montpellier, a Nîmes, poi a Bordeaux, a Nantes, ad Aix-en-Provence, a Lione, fra la fine degli anni '70 e gli inizi degli anni '80, sono stati avviati complessi progetti di riorganizzazione urbana. A Parigi, il potenziamento dell'asse Louvre-La Défense è stato

accompagnato da una serie di grandi progetti oltre che da una vasta azione di riqualificazione delle periferie vecchie e nuove. Ma i diversi piani urbanistici hanno subito nel tempo un rallentamento e una revisione, a causa di ipotesi ambiziose non sostenute dalla capacità di spesa degli enti locali. Si è poi assistito a un progressivo disinteresse dell'architettura della globalizzazione per la componente urbana, a favore di interventi interessati all'autonomia della propria valenza estetica. Come dimostrano i progetti di Édouard François: per la residenza sociale «Château de Lez» a Montpellier (2000), che sul volume in ruvido pietrame ha inserito corpi secondari collegati da esili passerelle; per il Tower Flower (2004), immobile di nove piani a Parigi le cui superfici sono state arredate da vasi giganti, con piante di bambù che ricoprono le facciate; per le abitazioni a basso costo della «Closeraie» di Louviers (2006) ricoperte da una pellicola trasparente in listelli di legno.

Le due fondamentali conquiste del periodo dell'eccellenza sono quella dell'isolato aperto, momento di continuità fra spazio pubblico della strada e aree semi-pubbliche, codificato da Christian de Portzamparc in rue des Hautes-Formes a Parigi (1979), l'isolato aperto è diventato morfologia ricorrente di innumerevoli interventi legati alla parcella o alle ZAC. La seconda è quella di una valorizzazione dello spazio retrostante l'edificio, un tempo identificato con l'area residuale della corte e, a partire dagli anni '80 investito da una rinnovata centralità che ha determinato un valore dell'affaccio interno pari o superiore a quello su strada. Fino a concepire la costruzione come volume esteticamente unitario, indifferente alla gerarchia dei prospetti. È una logica applicata da Renzo Piano in rue des Meaux a Parigi (1991), dove un'area alberata rende gli affacci interni più significativi di quelli su strada; riutilizzata nel progetto di Herzog e De Meuron per rue de Suisse, sempre a Parigi (2000), che contrappone il corpo su strada allo spazio del cortile con gli edifici bassi; ripresa dalla Cité Internationale di Lione (2006) ancora di Renzo Piano, dove servizi, uffici, abitazioni, attrezzature per il tempo libero, sono stati distribuiti intorno a un vasto percorso pedonale in curva, collocato sul fronte interno di due lunghe serie di edifici. Isolato aperto e valorizzazione degli spazi interni sono quindi diventati patrimonio comune ad una infinita serie di edifici, anche recenti: nell'«îlot Saint-Maurice» a Lille (2006) di Stephane Beel, Beal e Blanckaert; nella ZAC Réunion a Parigi (2004) di Philippe Prost; negli edifici della Cité de Phalsbourg, sempre a Parigi, realizzata da Jacques Lucan (2004). Ma la progettazione del paesaggio della città, affidata all'intervento residenziale, ha spesso dato vita ad una ripetuta frammentazione delle forme e a una scomposizione di volumi ricondotti a corpi minori ripetuti, accostati o distanziati. A volte collocati su un piano basso, concepito come zoccolo continuo ma comunque trattati secondo il principio della cesura e della frattura urbana. Un'articolata logica compositiva che ha caratterizzato gli interventi di Henri Ciriani, Jean- Pierre Buffi,

Philippe Gazeau, Alain Sarfati, Roland Castro, Michel Kagan, alla quale si so- no contrapposte le più regolari geometrie di Jacques Lucan, Yves Lyon, Antoine Grumbrach, Paul Chemetov. E se l'innovazione morfologica è stata significativa, più modesta appare invece la sperimentazione tipologica. Il dibattito del periodo 1985-1995 si è soprattutto sviluppato intorno all'alternativa fra la più economica proposta di un'unica soluzione distributiva per ogni appartamento, e al contrario una variegata possibilità di offerta finalizzata alla caratterizzazione di ogni singola cellula . Soprattutto ai piani alti, dove sono in genere collocate terrazze, logge, duplex. Scarsa sembra comunque essere stata l'attenzione dei progettisti per una razionalizzazione delle tipologie, a cui si è invece preferita la varietà dei tipi in coerenza con la complessità formale dell'involucro e dei suoi volumi. Rari gli edifici che utilizzano esclusivamente soluzioni duplex.



Fig. 12 - Architetto: Michel Kagan
50 appartamenti di edilizia pubblica
Parigi XX°
1998

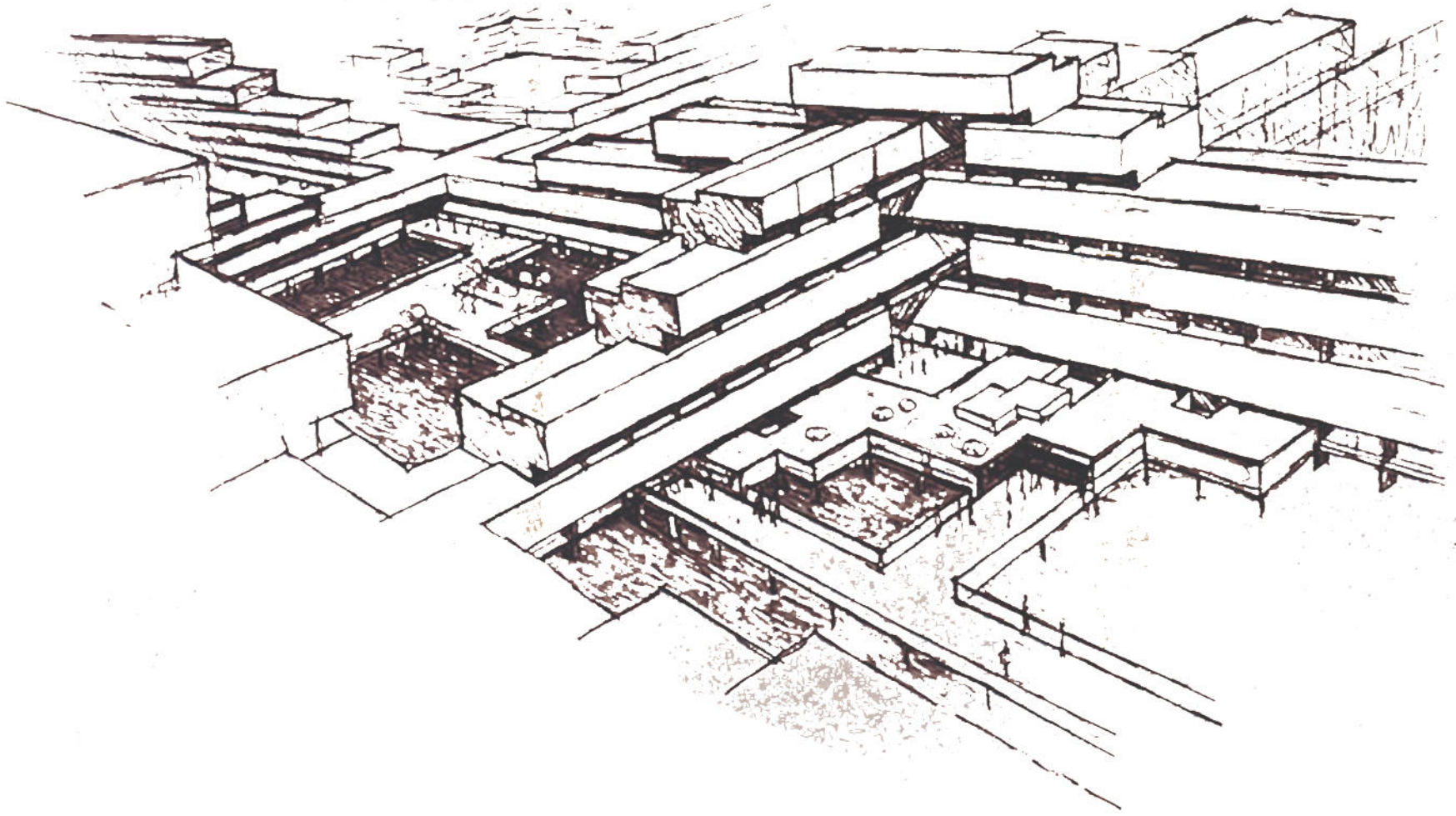


Fig. 13 - Progetto per Ivry - Henri Ciriani

NUOVE FORME URBANE

Imparare dalla piéce urbaine di henri ciriani

In architettura i rapporti di interdipendenza tra centro e periferia sono sempre esistiti. Nei nostri giorni, come potrebbe sfuggire l'architettura al movimento della delocalizzazione e di mondializzazione. In quest'ottica si comprende perfettamente il successo attuale di un'architettura fatta di oggetti isolati e di "macchine celibi" colpite da amnesia, indifferenti a qualsiasi contesto e che si presentano come "imballaggi" universali senza alcun contenuto e senza un preciso significato. Al contrario, la sola domanda a scala planetaria cui dovrà rispondere l'architettura del 21° secolo è quella della città, in tutta la sua complessità morfologica, sociale e politica, l'avvenire appartiene a quelli che, sin da oggi e al di fuori da qualsiasi moda, contribuiscono pazientemente e modestamente all'emergenza di una architettura delle impurità, della complessità e dell'ibridazione. Un'architettura veramente urbana, architettura non nella città ma della città, poiché essa è parte pregnante della costruzione della città. Bernard Huet, Parco di Bercy, Parigi, 1995¹⁰

La Piéce Urbaine di Ciriani è una sorta di catalizzatore strategico che una volta inserito in un dato contesto, ne inflette la vena e il carattere del tessuto. L'obiettivo curativo d'un tale approccio è di rafforzare tendenze latenti o alternativamente di tener sotto controllo crescite cancerose stimolando l'emergere d'una struttura più sana. Sappiamo che la Piéce Urbaine è al tempo stesso introversa ed estroversa e che spesso, grazie al suo spazio intimo pubblico e semipubblico, compensa la mancanza d'ordine civico nell'ambiente circostante.¹¹

La torre metropolitana

Si riuscirà in questo inizio secolo, a raggiungere un rinnovamento urbano da inscrivere nel contesto della città europea senza ottenere i risultati della Cina o di Dubai, in una ricerca della volontà di costruire frammenti di una città verticale alle porte della città europea di carattere orizzontale?¹²

Questo stimolo paradossale, che è quello di costruire in altezza dentro un contesto generalmente orizzontale, crea un interesse, sia da imprenditori privati che da committenti pubblici, per la ricerca di immagini attrattive, di un modo per differenziarsi in una eventuale città ad alta densità urbana e speculativa. Sognare di accedere a un nuovo stile

architettonico, idealizzato è eccezionale. Questo ricorda San Gimignano, dove è possibile vedere molte torri che ricordano le grandi città europee come Barcellona, Londra, Vienna e Parigi. Questo nuovo skyline della città europea è il filo conduttore di una città "altra", che pretende l'altezza per essere durabile e compatta e che si stabilisce alle porte della città. Perché ai limiti della città? Perché proprio le soglie della città sono i luoghi dello sviluppo futuro, dove si crea un fenomenale rapporto tra il passato e il futuro. Densificare le città è necessari per accogliere milioni di abitanti che vanno verso le città per avere comunicazione trasposti più rapidi, immediati e meno costosi. Densificare per costruire città miste, senza più separare le città in zone o in poli, inoltre, è estremamente facile trovare aree disponibili ai limiti della città.

Penso che il "grattacielo" sia ormai uno dei tratti caratterizzanti l'ultimo secolo di storia umana, evolvendosi nelle sue caratteristiche di pari passo con l'avanzata rapidissima della cultura, della tecnica e in generale della società umana. Certamente poiché possiede un fascino tutto particolare: il fascino della sfida; la ricerca dell'altezza (quasi un'esigenza, "the urge to build as high as possible"), di soluzioni tecniche sempre nuove, la ricerca di una forma che, è necessario, non impatti con il paesaggio circostante, ma trovi modi sempre nuovi di rapportarvisi e conformarlo, di caratterizzarlo positivamente, è certamente una delle sfide più affascinanti che si possano proporre alla mente umana. Nondimeno, la popolazione sempre in aumento produce bisogni sempre maggiori, ed essendo lo spazio bene o male limitato, così come le risorse, è quasi naturale rivolgerci verso questi giganti, simboli delle capacità umane e della loro sempre rinnovata volontà di superarsi. È innegabile quindi, che il grattacielo sia ormai entrato nell'immaginario comune quasi come incarnazione di uno status: grande altezza significa alta tecnologia, e alta tecnologia significa benessere, sia sociale che economico (questi, purtroppo, troppo spesso soltanto apparenti). Infine, è sicuramente necessario riportare un fatto la mente umana è naturalmente portata a ricercare i propri limiti.

10 Casabella n. 630-631, 1996, p.75

11 Cité d'artistes e Cité technique a Parigi di Michel W.Kagan, K. Frampton, Casabella 594, Milano, ottobre 1992

12 Michel Kagan, Tours européennes versus bâtiments de grande hauteur La tour métropolitaine,



Fig. 13 - Foto aerea San Paolo del Brasile

IL SENSO DELLA PERIFERIA

Definizioni

Il tema della periferia urbana è centrale per l'urbanistica contemporanea anche per il basso livello di qualità urbanistica della periferia stessa. Si tratta di aree caratterizzate da frammentazione del disegno, da dispersione delle componenti, da scadente qualità dell'edilizia e delle infrastrutture, da obsolescenza delle funzioni originarie, da sostituzioni casuali, da difficoltà alla percorribilità pedonale. In altre parole, al concetto di periferia vengono correntemente associate implicazioni qualitative ricorrenti negative. L'etimologia della parola periferia, che deriva da peri: intorno e phereia attinente al verbo pherien: portare, linea curva che tornando su se stessa racchiude uno spazio, forma una figura: altrimenti detta Circonferenza¹³. Significativo è l'origine della parola nelle diverse lingue, in Germania con il termine periferia si intende esclusivamente tutto ciò che sta al margine dell'abitato, il confine ultimo tra edificato e campagna, il Duden¹⁴ alla voce periferia ci dice Stadtteile: parte della città ma poi significa Raandgebiet: zona marginale, limite, di contorno oppure nel vocabolario di Jacob e Wilhelm Grimm¹⁵ appare solo il termine Stadterweiterung: ampliamento urbano definito come ampliamenti edilizi delle città a seguito della crescita della popolazione con accentuazione del progetto disegnato anche attraverso l'inserimento di borghi esterni nei distretti urbani. Quindi nella lingua tedesca la periferia è definita come ampliamento urbano, la qual cosa ha un riscontro sul territorio molto più profondo di quanto non possa apparire ad una osservazione superficiale. Infatti l'ampliamento sottintende una diretta dipendenza da un centro, una crescita attorno a qualcosa capace di reggere questa crescita e di interagire con essa, un accorpamento delle nuove parti all'esistente che prefigurano sviluppi comuni futuri. Per il mondo anglosassone il Cambridge¹⁶ per Periphery: bordo esterno di un'area, la tangenziale che corre attorno alla periferia del centro urbano, ma si corre anche a un altro termine Suburb: sobborgo quartiere, un'area al margine di una grande città dove le persone che lavorano in città spesso vivono. Anche i paesi di lingua inglese, similmente ai paesi tedeschi, sembrano dunque non associare al termine periferia l'idea di quartieri urbani ma solo qualcosa che si pone al limite.

La periferia nella storia come ambito dinamico del processo

13 Cortelazzo M. Zolli P., Il nuovo etimologico, Zanichelli,

14 DUDEN Deutsches Universalwörterbuch, Dudenverlag, Mannheim 1989

15 Deutsches Wörterbuch von Jacob und Wilhelm Grimm, Deutsche Taschenbuch Verlag, München 1984

16 Cambridge International Dictionary of English, London 1995

formativo urbano

Il fenomeno urbano denominato periferia esprime un carattere dinamico, che si estrinseca nel continuo divenire e trasformarsi delle aree periferiche. Le città hanno sempre e comunque contemplato la presenza di aree periferiche, perché sempre e comunque esisteva un contorno, un'area limite di passaggio tra l'edificato ultimo e la campagna. Fino al secolo scorso, però, questi ambiti non venivano percepiti come periferici, il che presuppone che non esistendo il termine del confronto venisse a mancare pure il primo, ovvero non esistesse il centro. Così infatti era: le aree interne alle mura e comunque identificate come costituenti la città erano date dalla composizione di spazi ognuno avente in sé una propria centralità ed una precisa identità, gli spazi pubblici, ma anche privati, le corti delimitate dai palazzi e dalle case che ospitavano famiglie legate da rapporti di parentela o di servizio e accoglievano al loro interno lo svolgersi delle azioni quotidiane garantendo sicurezza e tranquillità di movimento. La città veniva vissuta in ogni sua parte e si poneva in relazione con l'intorno, la campagna, da cui traeva sostegno e a cui garantiva protezione. Sostanzialmente era un sistema in equilibrio, instabile, raggiunto dopo una fase di apparente dipendenza tra città e campagna, in cui la prima andava spopolandosi e richiudendosi su se stessa, mentre la seconda vedeva crescere i suoi abitanti raccolti in borghi arroccati attorno ai castelli.

L'innalzamento delle mura ha favorito la crescita della città su se stessa impedendone di fatto ogni possibile espansione. E' con la cosiddetta rivoluzione industriale nella seconda metà del '700 che cambiano i riferimenti e cambia il modo di intendere e vivere la città ed è nel '800 che si progettano le prime espansioni, si abbattano le mura e la città inizia a perdere quei connotati di unitarietà che la contraddistinguevano. Le prime espansioni sono controllate da piani che prevedendo anche sventramenti nei quartieri antichi, hanno l'ambizione di costruire una città più consona alle nuove abitudini di vita. Successivamente nel '900, nonostante il ricorso al Piano Regolatore come strumento sistematico di controllo della crescita urbana, è venuta a mancare la capacità di sovrintendere, coordinare e gestire tale crescita, nel senso che i nuovi ampliamenti o le nuove espansioni non hanno saputo né originare un organismo unitario, né dare luogo a organismi con una propria centralità e proprie risorse. Le città non erano preparate ad accogliere grandi concentrazioni umane alla cui onda d'urto hanno reagito degradandosi, producendo speculazioni, ma anche proponendo piani di espansione urbana o lasciando crescere piccoli agglomerati attorno al loro elemento generatore, la fabbrica. Il disagio abitativo stimola dibattiti alla ricerca di nuove soluzioni poiché è chiaro che il modello proposto da Haussmann, applicato in tutta Europa, pensato come un work in progress ma applicato come una soluzione finale, non è la

giusta soluzione. Il dibattito evidenzia una comunità di intenti: garantire a tutti gli abitanti un alloggio decente, inserito in un ambiente funzionale, igienicamente sano e socialmente corretto, ad un costo contenuto. Diverse sono invece le possibili soluzioni proposte, dalle città giardino di Howard alla Cité Industrielle di Tony Garnier, dalla Ville Radieuse di Le Corbusier alla città dei futuristi nei disegni Sant'Elia. Quasi ovunque, però al di là di alcuni interventi culturalmente qualificanti ed esemplari va delineandosi una crescita incontrollata della città che propone, per semplice accostamento, non aggregazione, di organismi edilizi, un edificio che non riesce purtroppo a esprimere una identità culturale e a costituirsi come spazio urbano, dove per spazio urbano si intende una successione di pieni e vuoti in cui i pieni e vuoti dialogano correlandosi fra loro in un risveglio di tensioni animano i vuoti riempiendoli di contenuti e suggestioni. Di sicuro le dimensioni di quella che comunque si continua a chiamare città aumentano in modo smisurato, le parti storiche vedono ridursi sempre più il loro peso relativo in relazione all'edificio complessivo della città e si viene a creare un forte squilibrio tra le parti storiche che, seppur dimensionalmente in minoranza rispetto all'agglomerato, si trovano a dover garantire funzioni di centralità, unitarietà dell'insieme, favorire un'aggregazione delle parti e assicurare la possibilità di identificarsi con il luogo. E' oramai chiara l'esigenza di individuare nuove centralità che non siano solo sulla carta o negli intenti di qualche programma di partito, ma effettivi elementi di motore, scaturiti da una intelligente lettura delle potenzialità dell'area. Le due guerre mondiali non solo bloccano il processo di crescita, ma in alcuni paesi come la Germania lo arretrano. Gli anni '50 sono caratterizzati da una intensa opera di ricostruzione che mira più alla quantità che alla qualità. Negli anni '60, sopperito alle necessità più impellenti, in pieno boom economico la speculazione si riaccende ed è un proliferare di periferie legali, ma spesso incontrollate. Gli anni '70 vedono la realizzazione dei grandi quartieri popolari periferici, negli anni '80 si va facendo strada la consapevolezza che dobbiamo limitare l'espansione urbana considerato anche che il terreno è una risorsa limitata, pertanto si cerca di intervenire all'interno dell'edificio con grandi operazioni quali il recupero di aree industriali dismesse o la ricucitura di zone urbane periferiche fortemente degradate per proporre parti di città che agiscono come ricucitura degli strappi presenti nel tessuto urbano. Si pensava che le città avessero raggiunto una espansione massima e l'impegno andasse profuso tutto a migliorare la qualità ambientale dell'esistente che, fuori dal tracciato delle antiche mura si presentava ancora come un edificio sconnesso, scollegato e privo di quei valori di spazialità e identità richiamati.

Se vogliamo individuare degli elementi caratterizzanti dello spazio periferico dobbiamo volgere l'attenzione agli aspetti negativi, ricordando l'impoverimento di ruoli e usi che hanno segnato tanto la piazza quanto la strada: la piazza, nata come

spazio pubblico per eccellenza, luogo degli incontri e della comunicazione ha trasferito queste funzioni alla tematica trasformandosi in un desolante vuoto urbano spesso destinato a parcheggio quando non a spartitraffico; la strada, che perde la sua funzione di spazio complesso, di luogo del controllo sociale e dell'integrazione delle funzioni per essere associata nell'immaginario collettivo agli spostamenti meccanizzati, all'automobile. La riqualificazione delle periferie, è consapevolezza comune, deve ripartire proprio dalla capacità di ridare dignità e riassegnare un ruolo appropriato a questi due spazi di relazione così importanti.

La difficile relazione tra periferia e città consolidata e l'isolamento per parti

La condizione della periferia allo stato attuale si manifesta con un aggregato urbano che difficilmente può riferirsi a un tessuto, poiché non lascia trasparire l'esistenza di una strutturazione delle parti tra di loro e, soprattutto, con l'intorno, da cui rimangono estranee. Il problema della periferia è l'incomunicabilità, incomunicabilità tra le sue parti, incomunicabilità con le preesistenze consolidate, con l'ambiente. Una incomunicabilità che si trasmette anche ai suoi spazi, incapaci di rappresentare e rappresentarsi, una incomunicabilità che arriva fino a chi la abita. La città così come è espressa dalla periferia, si presenta non come un organismo completo, una struttura composta di parti interagenti e relazionantesi secondo rapporti complessi, ma come semplice accostamento di parti incapaci e impossibilitate a generare sinergie. Parti che sono esse stesse accostamento di parti incapaci e impossibilitate a generare sinergie. Parti che non esse stesse composte da elementi: case, il verde, gli edifici specialistici, le strade, le piazze, gli ambiti pubblici che, o non si relazionano tra loro, essendo ognuna impegnata a esprimere la "creatività" di chi l'ha pensata e a denunciare la propria individualità, o, se si relazionano, difficilmente cercano di riallacciarsi al contesto e interpretano piuttosto il pensiero del tutto personale di chi le ha disegnate. Nella città storica è la presenza dell'edilizia di base che offre un importante contributo alla strutturazione dello spazio; nella periferia, con il suo frantumarsi in tante unità separate e spesso distanziate, viene a mancare l'elemento capace di garantire continuità al tessuto. Quindi il raggiungimento di una migliore qualità urbana dei tessuti periferici passa necessariamente attraverso una ridefinizione del tipo pensato interagente con l'intorno, la città esistente e il territorio circostante, in sintonia con le regole desunte dalla lettura tipologica, del costruirsi di una struttura capace di originare spazi di vita dotati perlomeno di un livello accettabile di qualità.

Obiettivi della nuova urbanizzazione

Strutturare un territorio, e quindi gli ambiti periferici, vuol dire agire, non solo sul rapporto periferia-città, ma anche sul rapporto periferia-campagna in una relazione di ritrovati equilibri. Spostare l'attenzione verso le aree esterne alla periferia, il territorio, significa forse anche spostare il baricentro dell'organismo periferia-città verso l'esterno e quindi verso lo spazio periferico attribuendogli una nuova centralità. Il sistema infrastrutturale può essere elemento generatore dello spazio urbano, poiché è sulle sue direttrici che tendono ad attestarsi gli insediamenti. E' noto come si tenda a condizionare la realizzazione di vasti ampliamenti urbani alla preesistenza di una rete viaria e ferroviaria. Questo

può avere un duplice scopo: ridurre i costi di urbanizzazione, ma anche evitare di occupare altro suolo sottraendolo al verde. Sono ben noti i requisiti qualitativi di un buon sistema infrastrutturale, innanzitutto deve essere un sistema, cioè deve esservi integrazione fra i suoi componenti, la differenziazione dei percorsi in modo da porsi come piacevole alternativa ad altri mezzi di trasporto. Fondamentale è l'organizzazione di un sistema del trasporto pubblico efficiente, confortevole e sicuro in grado di porsi come valida alternativa al mezzo privato.

Se la città storica si caratterizza per l'integrazione delle funzioni, la periferia si caratterizza per una accentrata monofunzionalità. Monofunzionalità implica impoverimento culturale, architettonico, spaziale; monofunzionalità, cioè rigida e univoca destinazione degli spazi, resistenza alla rifunzionalizzazione e scarsa flessibilità all'uso. Quando ci si trova in un contesto periferico è fondamentale assicurare l'integrazione delle funzioni nel rispetto della reciproca compatibilità. All'opposto, un esempio di monofunzionalità sono i quartieri dormitorio o i quartieri dedicati al terziario come La Defense di Parigi. Consapevoli dell'obiettivo da raggiungere cioè garantire l'integrazione delle funzioni, è utile fissare dei criteri funzionali, l'introduzione di piccoli commerci, uffici, attività di servizio, laboratori artigianali, attività amministrative e gestionali, spazi per l'incontro. In relazione all'ambito fisico-ambientale si può fare riferimento a densità abitativa, percentuale di occupazione del suolo, grado di impermeabilizzazione, percentuale di superfici verdi, valori d'inquinamento acustico, valori d'inquinamento atmosferico, presenza di piste ciclabili, presenza di percorsi pedonali indipendenti dalle reti meccanizzate, presenza di centri sportivi.

Tra i criteri comportamentali finalizzati al raggiungimento degli obiettivi si preferisce la densificazione all'espansione e l'impiego di tipologie atte a garantire un uso contenuto del suolo.

Gli obiettivi sociali, al di là della priorità di intervento che scaturisce dal confronto con una reale situazione di degrado sociale periferico, possono essere individuati nel contenimento della disoccupazione, nell'adozione di misure che incentivano la comunicazione, nel coinvolgimento degli abitanti in modo da trasmettergli il senso di appartenenza al luogo e permettere loro di identificarsi con esso, stimolare interessi culturali, sviluppare senso civico, portarli a percepire gli ambiti esterni al loro alloggio come le aree comuni, la strada, il quartiere, come propri e quindi a rispettarli e trattarli con cura, a riappropriarsi della strada e della piazza come ambito di vita, luogo degli incontri e dello scambio.

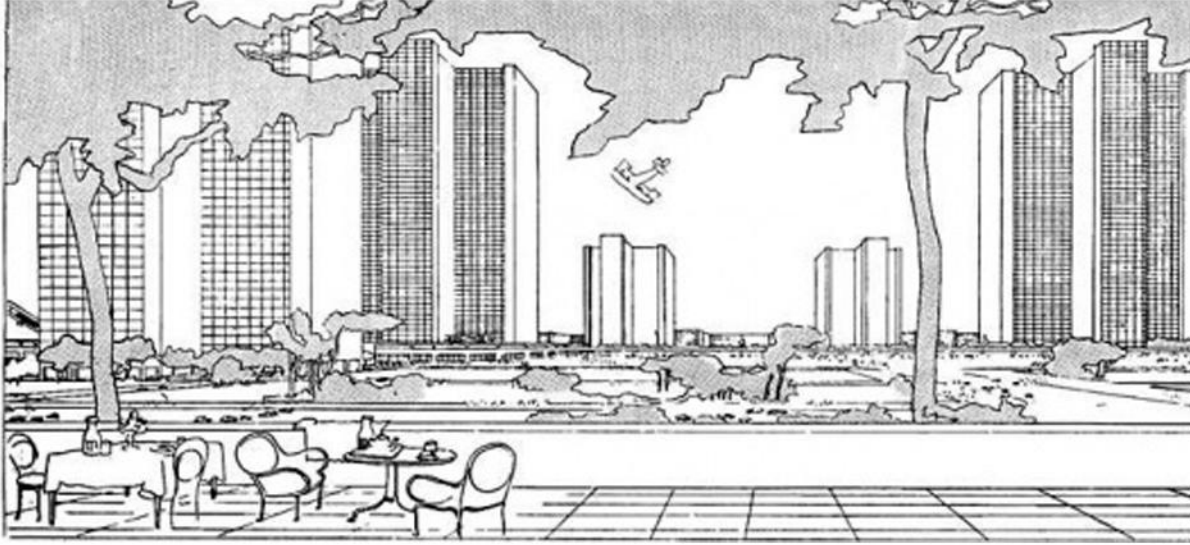


Fig. 15 - Ville Radieuse - Le Corbusier

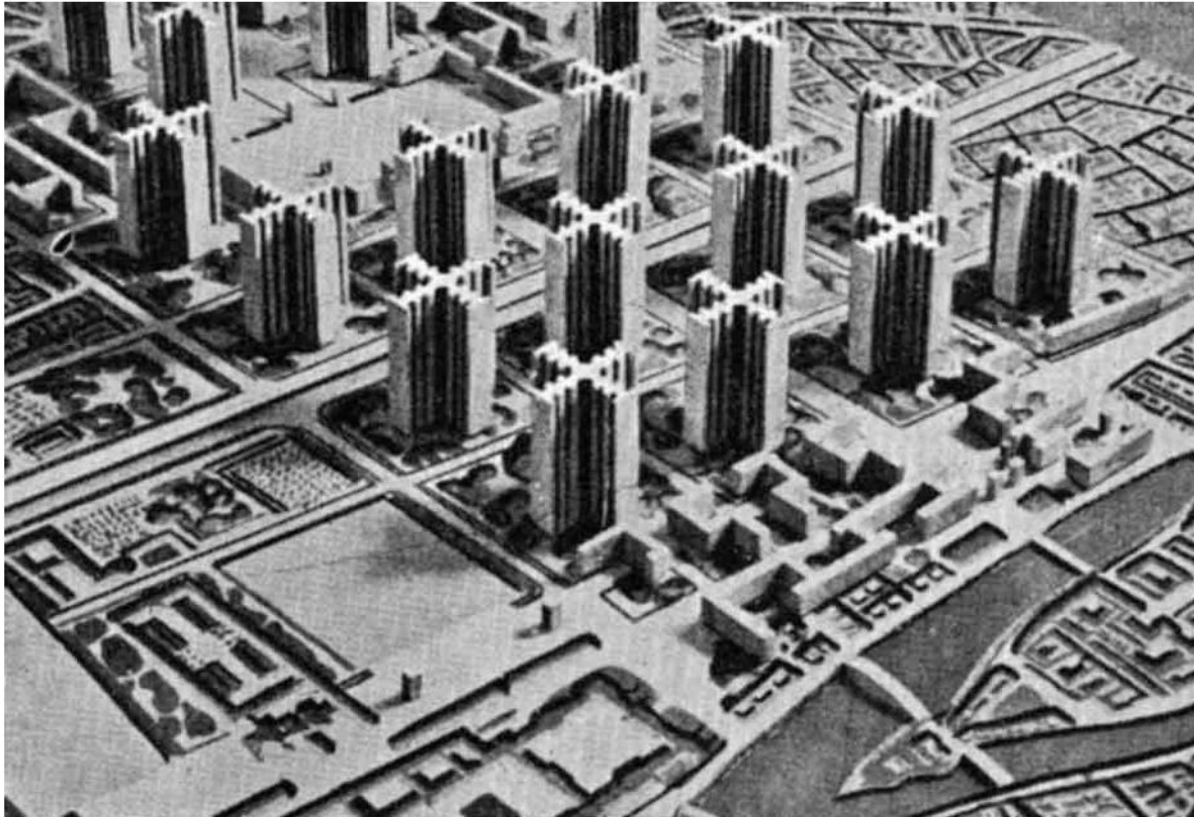


Fig. 16 - Ville Radieuse - Le Corbusier

RITORNO ALLA CITTÀ COMPATTA

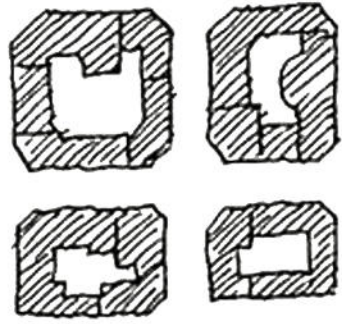
Dopo un ventennio di studi sulla città-territorio, di riflessioni sulla dispersione insediativa, si sta tornando ad affermare la necessità di una consistenza fisica concentrata e ad alta densità per gli insediamenti urbani. La rivincita della densità segna una nuova sfida per il futuro delle città, più compatte, sostenibili e tecnologiche. La città ad alta densità oltre a essere molto più ragionevole da un punto di vista ambientale, lo è certamente dal punto di vista sociale, per la sua capacità di favorire l'incontro tra gli abitanti offrendo loro una molteplicità di funzioni e attività possibili. Sullo sfondo di questo ragionamento si riafferma la ricerca dell'identità della città europea in cui l'isolato urbano è letto come cellula costitutiva. Alla necessità di compattezza degli insediamenti umani sul piano della sostenibilità, si affianca quindi una rinnovata "aspirazione alla città", nei suoi tradizionali elementi fisici e funzionali ma anche nei suoi aspetti simbolici e figurativi. Una delle principali ragioni del superamento di città funzionaliste e garden cities è la consapevolezza che siano entrambi modelli perdenti, se associati al trasporto automobilistico individuale. Entrambi i casi, ma in modo opposto, sono ugualmente antiurbani e a bassa densità territoriale, l'utilizzo prevalente dell'automobile privata è il primo sintomo di teorie insediative oggi inapplicabili. Dalla fine del 20° secolo architetti, tecnici, politici e amministratori si interrogano su come reagire alla città frammentata, discontinua e monofunzionale, e contemporaneamente hanno cominciato a delineare soluzioni e modelli alternativi alla città diffusa. La ripresa della città compatta va letta attraverso l'isolato residenziale e la sua ibridazione con la città moderna.

La popolazione urbana, come già detto, è in continuo aumento non solo come dato globale, ma anche se ci riferiamo solamente al nostro continente. L'Europa è una società urbana, quattro su cinque vivono in città, e sempre più cruciale è il problema di come combattere il consumo di suolo. Perché una città sia sostenibile occorre che cresca su se stessa. Il problema dello spazio è doppio, da un lato ci si interroga su come realizzare la città che cresce, con quali modelli, con quali indici; dall'altro si è capito che, una volta superate le diseconomie della congestione per valorizzare i vuoti e la relazione tra città e paesaggio, il modello della città compatta si pone come alternativa privilegiata, perlomeno sui grandi numeri. Città compatta ad alta densità in Europa, dove l'edificazione in altezza è spesso limitata a distretti finanziari o terziari, vuol dire essenzialmente città impostata su sequenze di blocchi, chiusi, aperti o combinati con altre tipologie. La rinnovata sperimentazione su questo tipo edilizio e urbano riporta dunque in primo piano il tema della continuità tra progettazione architettonica e urbana, interscalarità, densità, rapporto interno-esterno e spazi aperti in interrelazione sono

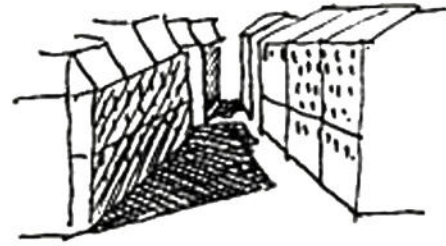
tutti argomenti che entrano in gioco. Attraverso lo studio dell'isolato si intercetta anche la questione del riuso e della sostituzione. Il ricompattamento del tessuto urbano passerà non solo per il riutilizzo di insediamenti industriali dismessi e il recupero di interventi di edilizia pubblica attraverso processi di diradamento o densificazione, ma anche attraverso la sostituzione puntuale di blocchi dell'edilizia otto-novecentesca, inefficienti tecnologicamente o in precarie condizioni statiche e architettoniche.

Semplificando molto, si potrebbe dire che l'architettura e l'urbanistica moderniste hanno funzionato meglio come eccezione che come regola. Il modello della Carta d'Atene ha pagato l'eccesso di semplificazione e di universalità, l'idea di una città cristallizzata in una configurazione data, basata su dei punti fissati per sempre al di fuori di ogni possibilità di crescita o stratificazione. "La pianta libera, che tanto successo ha avuto alla scala architettonica, non ha funzionato alla scala urbana". Da queste riflessioni nasce l'idea di occuparsi oggi dell'isolato come forma possibile di configurazione di parti di città. Punto di partenza è la città contemporanea nelle sue dimensioni e nei suoi principi costitutivi. Regola aggregativa, rapporto tra viabilità, accessi e isolato, relazione morfologica tra spazi aperti e volumetrie edilizie costituiscono l'oggetto di studio di questo testo in un momento in cui la ripresa dell'edificazione della città in maniera compatta è pensata e proposta non solo in antitesi alla tradizione dell'urbanistica moderna dello zoning, ma anche in relazione alla maturata consapevolezza di dover preservare il territorio da un futuro consumo indiscriminato di suolo.

Un dato importante nella ripresa dell'isolato degli ultimi decenni è riferibile proprio all'isolato come "modo di abitare", in grado di recuperare addirittura la sua originaria forma di isolato di formazione medievale, costituito da una serie di case a schiera, successivamente evolutosi nella fase quattro-cinquecentesca con la trasformazione in tipologia in linea.



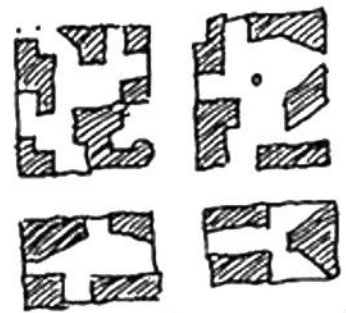
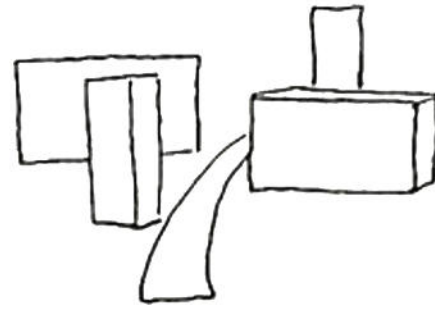
ilot fami



rue "corridor"



open planning



*ilot ouest
immeubles
presque libres*



rue ouverte

Fig. 17 - Schizzi di Christian de Portzampac

L'ISOLATO COME CELLULA COSTITUTIVA DELLA CITTÀ MODERNA

L'elemento caratteristico della città europea è l'isolato inteso come una specifica organizzazione spaziale, ambito intermedio tra la casa e il quartiere¹⁷, è storicamente la cellula costitutiva della città, principio-chiave in grado di definire allo stesso tempo le architetture e lo spazio urbano, sottolineando il passaggio dall'universo pubblico al mondo privato dell'abitazione. Attraverso l'evoluzione dell'isolato urbano dall'inizio del 1900 ad oggi, qui a seguito, si ripercorrono i passaggi del suo processo di erosione, dissoluzione, ricomposizione, apertura e frammentazione, attraverso le principali trasformazioni della città a partire dall'analisi delle principali teorie urbane moderne e fino al dibattito contemporaneo.

L'erosione e dissoluzione della ricostruzione urbana

Dal secondo dopoguerra in poi, si sviluppò l'idea che la ricostruzione urbana doveva passare ancora una volta per l'isolato o per la sua sovrapposizione con la tradizione modernista. L'ibridazione tra isolato tradizionale e sistemi abitativi razionalisti ha come protagonisti in Francia con Auguste Perret, impegnato nella ricostruzione di Le Havre e Fernand Pouillon con i suoi progetti di nuovi quartieri per Parigi e Algeri. In entrambi i casi si torna ad associare l'edificio alla strada, ma l'isolato perimetrale viene disarticolato e reso passante, affiancato e a volte fuso con elementi a torre o a lama di altezza anche notevole. L'immagine più lampante del processo di dissoluzione del blocco urbano è forse la planimetria del quartiere berlinese Hansaviertel prima dei bombardamenti e dopo la ricostruzione del 1957 in occasione dell'Esposizione internazionale dell'INTERBAU. È la concentrazione della residenza che detta i principi di questa completa inversione, da compatta "materia" in grado di definire l'impianto urbano si riduce a pochi elementi costitutivi appoggiati su un "vassoio verde", totalmente autonomi dalla viabilità e dai percorsi pedonali.

Sono molti i modelli parzialmente alternativi all'urbanistica modernista, tra cui il piano per la riorganizzazione urbanistica di Stoccolma (1945-60) con il ragionamento su poli aggregativi e connessioni e non più su sistemi isotropi, e la stagione

eroica delle New Towns inglesi dove l'idea di città "a misura d'uomo" nata da impulsi di tipo sociopsicologico si trasferisce con successo nella definizione dei nuovi impianti, attraverso la nozione di vicinato e l'integrazione tra abitazioni e servizi. Questo movimento di revisione dei principi della Carta di Atene, codificati da Le Corbusier negli anni della seconda guerra mondiale, sfociò poi nel Team X, il gruppo che si formò nel congresso del CIAM e incaricato di organizzare il X. Lo stesso Le Corbusier, nella sua lunga attività, affiancò alla critica dell'isolato una serie di progetti che ne proponevano una dilatazione/esplosione e che in realtà non costituivano una vera e propria negazione del blocco chiuso quanto piuttosto una sua profonda rivisitazione.

Ricomposizione, apertura e frammentazione dell'isolato

Il ritorno all'edificazione a blocco nella città europea è strettamente legato alla critica della città moderna basata sull'alloggio-prototipo, riproducibile infinite volte. Uno degli aspetti principali messi in luce dalla critica al funzionalismo è la constatazione che la serietà costruttiva, se diventa anche reiterazione dell'impianto, porta all'alienazione e all'isolamento degli abitanti. Il secondo punto di critica è legato al successo a larga scala dello zoning, inteso come identificazione del territorio urbanizzato ed extraurbano per aree monofunzionali, con indici o tipologie edilizie diversi, in rapporto agli usi e alle densità. Il terzo punto è legato alla consapevolezza che la città moderna discontinua aveva dato vita a spazi senza identità e difficili da gestire, ciò porta ora al tentativo di un risaldamento della relazione tra edificio e maglia viaria. Se prima il blocco era combinato con l'architettura moderna fatta di lame, torri o elementi discontinui, ora si torna esplicitamente a invocare l'isolato tradizionale come soluzione ottimale per la progettazione urbana. Negli ultimi trent'anni questo modo di "fare città" è stato frequentemente ripreso in Europa a differenti latitudini. Anche in Italia, con la mostra Roma Interrotta del 1978 e la Biennale di Venezia del 1980, curata da Paolo Portoghesi, si delinea un fronte di architetti dichiaratamente post-moderni che centrano la propria ricerca sulla relazione tra edificio, strada, spazio pubblico e città. Non fu un fenomeno improvviso, già negli anni '60 parallelamente alla stagione delle macrostrutture a scala territoriale, con un approccio completamente diverso, ma con obiettivi comuni, alcuni architetti (Rossi, Gregotti, Aymonino) riflettono sulla continuità reciproca tra progetto di architettura e progetto urbano, ponendo la questione urbana alla base della ricerca architettonica, e viceversa. Aldo Rossi ne L'architettura della città pone le basi per una revisione critica della disciplina, la razionalità non è più autoreferenziale ma viene riportata all'interno delle sue coordinate storiche. L'architettura è un fatto permanente che deve riappropriarsi del terreno della propria speculazione teorica, la città appunto. Solo partendo da una corretta analisi urbana l'architettura può ristabilire i

17 G. Giovannoni, Vecchie città ed edilizia nuova, 1913

termini della propria pratica operativa. La sensibilità per il contesto e la riproposizione di alcuni tratti tipici della città europea, segnano una netta presa di distanza dalla stagione della città fatta di parti riconoscibili grazie al grande segno a scala territoriale. Nonostante la localizzazione molto isolata delle aree dei piani di zona, si afferma un nuovo bisogno di ricomposizione e ridefinizioni degli spazi attraverso la composizione di tessuti a scala umana.¹⁸

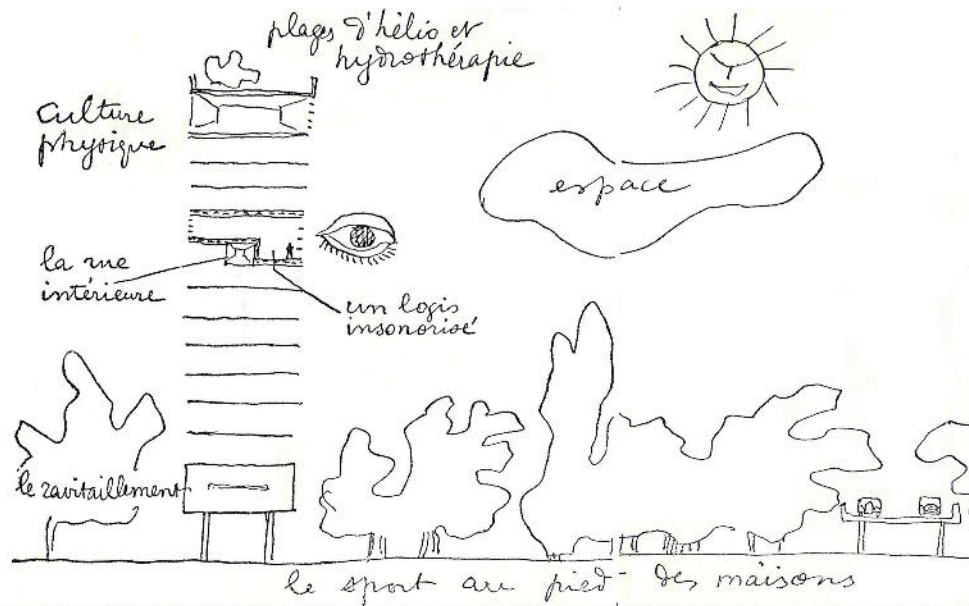


Fig. 18 - Schizzo per l'Unité d'habitation - Le Corbusier



Fig. 19 - Unité d'habitation - Marsiglia - Le Corbusier

18 Luca Reale a cura di, La città compatta, Roma 2012

L'ECESSO DEL VIVERE COLLETTIVO: GRANDS ENSEMBLES

Qualunque francese moderno sarebbe capace di individuare un grand ensemble anche se la definizione resta molto ambigua. Si identifica l'oggetto ma non è facile darne una definizione: l'unicità simbolica si oppone a una molteplicità di esempi. Pur tenendo conto della varietà delle realizzazioni, è possibile individuare degli elementi comuni caratterizzanti. La forma architettonica è costituita da torri e barre, gli edifici hanno una capacità minima di 500-1000 alloggi, la localizzazione è generalmente periferica, il finanziamento è statale, l'edificazione è rapida grazie alle tecniche di prefabbricazione e gli spazi di servizio pubblico sono quasi totalmente inesistenti.

“La loro nascita fu un grido di angoscia e il loro battesimo un problema ancora irrisolto: grand ensemble? Villes nouvelles? Cités neuves? Quale nome dargli?”

(René Kaes 1963)

“Un grand ensemble è una massa di alloggi organizzati in un insieme. Questa organizzazione non è solo conseguenza di un piano regolatore ma implica la presenza di strutture collettive come scuole, esercizi commerciali, centri sociale, ecc. Il grand ensemble appariva dunque come un'unità d'abitazione relativamente autonoma formata da edifici collettivi, costituita in un breve periodo in funzione di un piano complessivo che comprende più di 1000 alloggi”

“Pianificazione urbana realizzata a partire da un'unità di concezione del piano urbanistico che comporta la realizzazione di diversi edifici isolati che possono presentarsi sotto forma di barre o di torri. La sua dimensione fondiaria non è necessariamente oggetto di ricostituzione, non è diviso in lotti cosa che lo differenzia dalla lottizzazione.”

(René Kaes 1963)

Inquadramento teorico: la carta di Atene

Nel 1943 viene pubblicata in modo anonimo la Carta d'Atene, risultato dei tavoli di lavoro del IV CIAM del 1933 il cui tema è la “città funzionale” basata su principi di razionalità, efficienza, pianificazione, automatizzazione e macchinismo. Non è questo l'ambito in cui trattare delle dinamiche in gioco tra le varie pubblicazioni di ciò che Atene venne discusso e delle polemiche riferite alla paternità presunta di Le Corbusier, ci basti precisare che il ruolo di quest'ultimo è stato in ogni caso fondamentale nel rendere tanto celebre il testo.

La domanda più interessante da porsi in questa sede è per quale ragione la Carta d'Atene ha avuto così successo diventando riferimento stilistico per la realizzazione dei grands

ensembles.

Fraasi taglienti, veloci, sicure, quasi profetiche, la Carta è composta da 95 enunciati di immediata comprensibilità. Il messaggio è chiaro: la razionalità, debitamente sostenuta da appropriate indagini tecniche, risolverà ogni problema sociale. Il punto è che variabilità e complessità sono natura intrinseca dell'urbanistica, disciplina che non può essere ridotta a schemi, grafici, analisi, a un piano ben disegnato. L'urbanistica non è una scienza, non è una lista di preoccupazioni e procedure a seguire con lo scopo di far funzionare la “macchina urbana”. Non può essere definita ma può essere studiata, raccontata ma negarne la natura cangiante significa ucciderla, toglierle la linfa vitale che scorre nelle sue strade, e' in ogni caso alquanto affascinante l'idea che si possa fare dell'urbanistica una scienza esatta classificando ogni elemento della città. Come afferma Bernardo Secchi: La grande parte delle discipline, per esempio, ha adottato, lungo il corso della modernità, due principali sistemi di stili d'analisi, dominato l'uno dalla “retorica della realtà”, l'altro dalla “retorica dell'irrefutabile precisione”. Di volta in volta essi hanno cercato di descrivere e interpretare il mondo a partire dalle esperienze che se ne potevano fare o di elaborare apparati categoriali che consentissero di esporre i risultati raggiunti attraverso l'esperienza in termini sempre più precisi e irrefutabili, (...). L'urbanistica ha costantemente oscillato tra questi stili d'analisi, costruendo loro a ridosso differenti programmi di ricerca, ritornando di tanto in tanto a dal valore all'esperienza diretta e cercando poi di esporne in modi rigorosi e astratti i principali risultati.¹⁹

Credo sia grazie alla “irrefutabile precisione” che i precetti della Carta d'Atene abbiano avuto tanta fortuna, in un'epoca in cui milioni di persone avevano urgentemente bisogno di una casa era facile essere tentati dalla ricetta della città perfetta. Ma l'imperfezione, i confini poco definiti, lo spontaneo sono ciò che rende magiche le città. Nella Carta d'Atene ci si dimentica di aggiungere alla sua linea i fenomeni politici, sociali, comunicativi e culturali che caratterizzano ogni società, se ne fosse tenuto conto ci si sarebbe accorti che non esiste classificazione possibile.

Caratteristiche architettonico-urbanistiche

L'urbanistica moderna, quella al passo con i tempi era un'urbanistica che faceva spazio a isolati ariosi e salubri all'interno dei quali l'edificio si libera sui quattro lati, e così grazie all'uso propagandistico del sole, aria e verde, si passa dalla villetta monofamiliare all'abitato collettivo. Si inizia a parlare di cellula abitativa, di macchina da abitare, casa elettrica. Il dibattito teorico sul “appartamento esatto” prende vita a partire da punti saldi come: doppio affaccio, separazione della zona notte dalla zona giorno, l'uso di logge e balconi. In

¹⁹ B. Secchi, Prima lezione di urbanistica, Bari, Laterza, 2000, p. 8-9

fase progettuale le modalità grafiche cambiano completamente, il modello in scala diventa strumento principe di quest'epoca. L'abbandono dell'ornato comportò una notevole semplificazione dei progetti: non c'è traccia del basamento degli edifici, del dettaglio delle strade e del profilo dei marciapiedi. I modelli erano presentati in scala 1/1000 che impediva materialmente la resa del dettaglio ma rendeva visivamente più affascinanti gli edifici sempre più alti e imponenti. In quest'ottica si spiegano anche i grandi spazi residuali lasciati ai piedi degli edifici, i modelli, usati come strumento scientifico per lo studio del soleggiamento, venivano illuminati da proiettori. Gli spazi liberi a terra furono così dimensionati in base al disegno delle ombre portate dagli edifici. In realtà la simulazione del soleggiamento su cui si basavano i calcoli non era rigorosa. L'obbligata velocità di realizzazione era una prerogativa fondamentale, il governo era intenzionato a sanare l'ammanco di alloggi nel paese il più in fretta possibile attraverso la massificazione della produzione di alloggi. A partire dagli anni '50 si assiste così all'inizio di una diffusa speculazione edilizia che inghiottì vaste porzioni di territorio. Il ruolo ricoperto dall'industrializzazione della prefabbricazione è fondamentale ai fini del costruire in tempi brevi arrivando a determinare le forme architettoniche. Gli elementi costruttivi si standardizzano ai fini della prefabbricazione.

L'isolato

Gli isolati sono progettati senza limiti, si può dire che la nozione storica di isolato scompare facendo il posto a insediamenti dove la densità di suolo costruito è estremamente bassa. Ricercando il sole e l'aria pura gli edifici si dispongono a grande distanza l'uno dall'altro e ciò impedisce che si crei un vero rapporto organico tra i diversi manufatti.

Spazi liberi pubblici e verde urbano

Il sistema strada-piazza è completamente negato, non esistendo più alcun tipo di rapporto e di gerarchia tra i vari edifici il ruolo giocato tra i vari elementi della maglia viaria diventa inutile. Si tratta di spazi astratti, luoghi di silenzio, il poco arredo urbano presente appare minuscolo rispetto al gigantismo degli edifici e rinforza l'immagine di desolazione. Non c'è ragione di passarvi del tempo, diventando meri spazi di servizio.

Il verde è uno dei temi cari alla nuova dottrina urbanistica. In realtà i progettisti non svilupparono mai un vero e proprio progetto paesistico ma si limitarono a colorare di verde le immense aree destinate a parco. I risultati osservabili oggi sono enormi spazi vuoti e incompresi, prati ingialliti e file di parcheggi.



Fig. 20 - Grand Ensembles - Parigi



Fig. 21- Grand Ensembles - Parigi

Torre

La torre premette una liberazione dello spazio a terra e allo stesso tempo assicura alte densità residenziali. Inoltre assicura a chi vi risiede aria pulita e sole. All'interno dei grands ensembles il tema della torre ricorre frequentemente. Declinata in diversi modi, la si trova isolata o in sequenza. Molto spesso si presentano in gruppo di torri sul territorio in una disposizione non ortogonale.

Barra

Le barre dei grands ensembles sono il risultato della somma di blocchi d'alloggi identici tra loro, tutto è deciso e progettato a partire da una griglia ortogonale. Lo spessore e lunghezze non variano quasi mai all'interno di uno stesso progetto, contrariamente all'orientazione e all'organizzazione morfologica. Molto presto l'ortogonalità e il severo parallelismo lasciano posto a volumi che si piegano in angoli rientranti, in segmenti arrotondati diversificando così le soluzioni progettuali. Lo stesso rigore geometrico è mantenuto in verticale, a una prima maglia legata all'andamento dell'edificio se ne aggiunge una seconda determinata dai pannelli prefabbricati che formano le pareti esterne, in generale si riscontra una precisa corrispondenza tra la modularità della facciata esterna e la distribuzione dei vani. Le facciate laterali sono sempre cieche a testimoniare un'architettura che, pur libera da ogni costrizione (intorno non c'è nulla), ragiona secondo il solo asse della facciata principale la quale però non presenta alcun elemento di monumentalità. Sono le facciate laterali cieche a marcare maggiormente la barra.

Basamento

Al piano terra le arcate e i portici, normalmente chiusi da una parte, vengono ora aperti su entrambi i lati. Gli uomini devono poter circolare liberamente, le nuove forme devono essere completamente permeabili ad ogni tipo di flusso, umano, visivo e viario. Niente più spazi di intralcio alla vita quotidiana, visuali senza limiti, aperture smisurate, e un cielo onnipresente determinano il nuovo spazio "moderno". I giganteschi atri mediani e gli ingressi monumentali formano dei buchi nelle barre. I piloti sono l'esacerbazione dei passaggi coperti. Gallerie coperte aperte ai lati incastrate sotto l'edificio al fine di farlo decollare in lunghezza, questi passaggi sono semplici porosità che favoriscono violente e impreviste correnti generate dai micro-clima che s'instaurano tra i fronti di facciata caldi e quelli freddi.

Vano scala

Il ruolo della distribuzione all'interno della barra è destinato a una serie di vani scala identici e disposti parallelamente tra

loro. La scala, che aveva avuto in passato un ruolo privilegiato, si restringe e si fa sempre meno monumentale e sempre più elemento tecnico. Gli altri pozzi si stratificano su ogni piano in lunghe corsie di circolazione orizzontali che permettono di limitare il numero di vani scala. Si generano così dei giochi di incastro a vari livelli, dal grande vano scala, ai pianerottoli-corsia ai corridoi limitati a due trame. I percorsi sopraelevati e gallerie vogliono creare un sistema di "strade interne" all'edificio, in realtà la circolazione pedonale è generalmente assente.

Interni (alloggi)

L'appartamento diventa la "cellula abitativa", i muri e gli elementi architettonici sono trattati alla stregua di lavatrice e televisore. Gli architetti si basano su un nuovo e rivitalizzato igienismo incaricato a preservare i cittadini da patologie come la tubercolosi ma anche da costumi immorali favoriti da troppa promiscuità funzionale (molto spesso venivano svolte nella stessa stanza svariate funzioni come il lavoro e il riposo). Ciò si traduce progettualemente in appartamenti dove la zona notte è nettamente separata dalla zona giorno, la camera dei genitori da quella dei bambini. Le metrature dei diversi alloggi e i rapporti di aerazione e illuminazione vengono meticolosamente calcolati per ottenere la formula dell'appartamento perfetto. La cucina, in moduli componibili e dotata di elettrodomestici, e la stanza da bagno, servita da acqua calda e munita di vasca, sono il simbolo del progresso. Esse sono generalmente disposte al centro dell'appartamento e servite da canne di ventilazione per ovviare alla mancanza di quella naturale. Viene evitata ogni variazione per sfruttare al massimo l'assemblaggio per blocchi degli alloggi, la casa obbedisce prima di tutto ai metodi di assemblaggio con le vicine e così tutti gli appartamenti hanno la pianta quadrata con due lati ciechi.

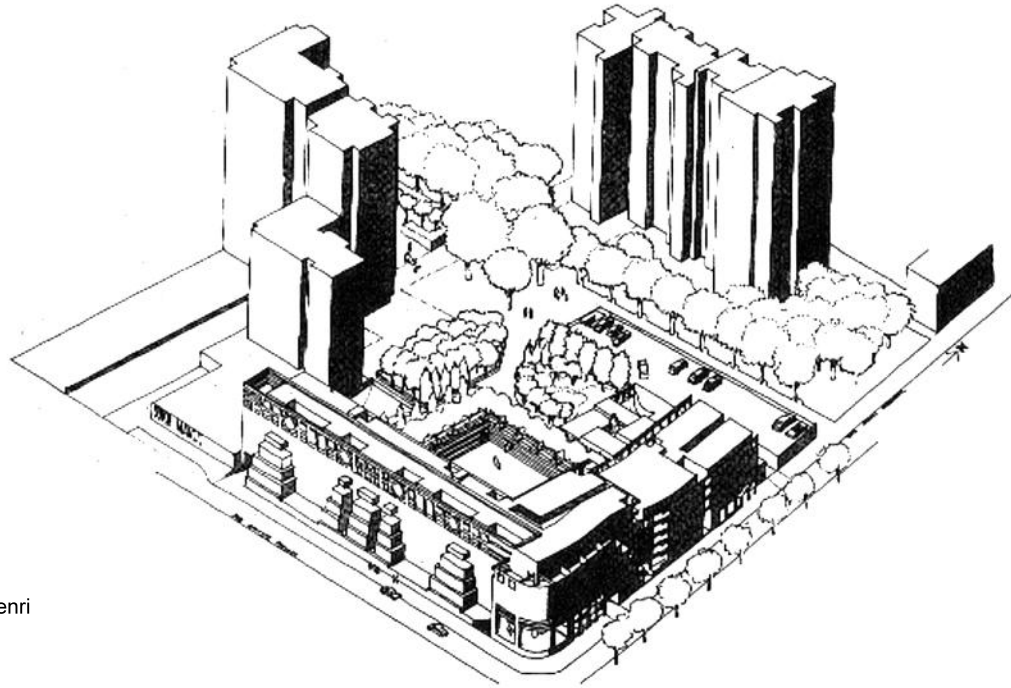


Fig. 23 - Progetto per Evry I - Henri Ciriani



Fig. 24 - Progetto per Evry I - Henri Ciriani

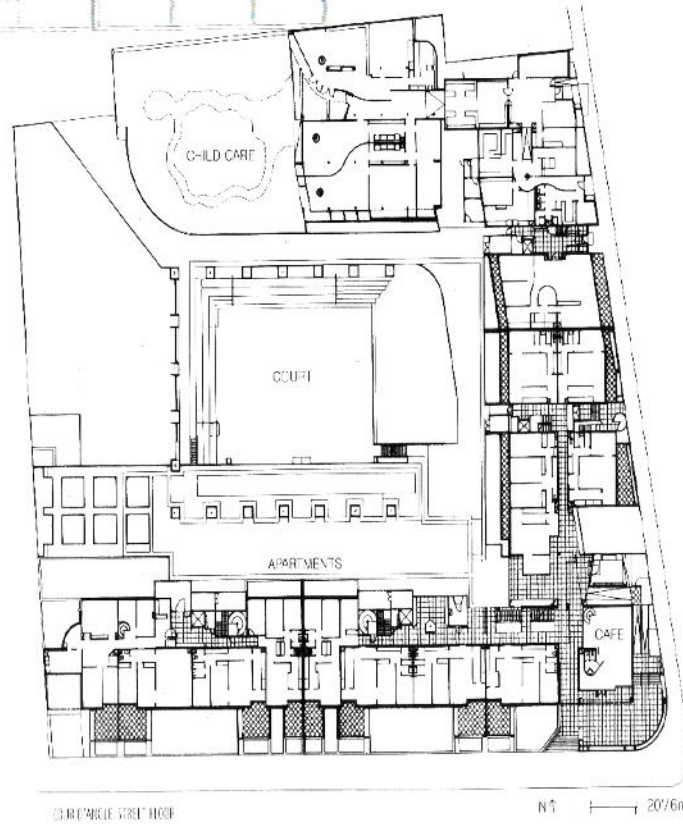


Fig. 25 - Progetto per Evry I - Henri Ciriani

TRA SPAZIO PUBBLICO E PRIVATO: LA PIÈCE URBAINE DI HENRI CIRIANI

Ciriani ha sintetizzato in una frase quello che gli ha consentito di presentarsi all'attenzione della critica internazionale come un protagonista già formato. "Non potevamo accettare quella incapacità di costruire un'utopia fino al limite di ciò che essa permette. E questo è stato l'inizio della pièce urbaine"²⁰. Il periodo a cui fa riferimento questa affermazione è approssimativamente intorno al 1975 quando Ciriani decide di aprire il suo studio personale, riceve la sua prima commessa importante in Francia e corre il rischio di usare l'architettura costruita per dimostrare un piccolo teorema urbano. L'evidenza della ricerca è affidata all'edificio di Marne-la-Vallée, che secondo un vezzo caro a molti architetti, viene definito dal toponimo e dal numero progressivo: Noisy II, secondo progetto di una serie. La fortuna del progetto di Ciriani è l'intuizione e la verifica di una scala intermedia tra il disegno urbano e tipologia edilizia, capace, da sola, di dettare correlazioni reciproche tra forma architettonica e qualità degli spazi pubblici. Lo "spostamento dell'utopia" non era però solo una scala specifica del progetto residenziale. Gli elementi fondativi della pièce, termine sul quale Ciriani lavora per numerosi anni, sono pochi e semplici: una forma regolare dell'impianto, un interno concepito come uno spazio pubblico, un limite verso l'esterno che identifichi l'intervento dal territorio, una soglia di comunicazione -distinzione con il contesto. Lo stesso neologismo pièce urbaine moltiplica le sfumature e i significati, da "stanza", in cui si specchia l'idea di internità²¹, a "pezzo" come parte di un sistema esterno a cui connettersi, a "opera teatrale", luogo della rappresentazione, di allestimento di un avvenimento.

La pièce urbaine si pone da subito come "l'articolazione tra alloggio e la morfologia urbana"²², prevalentemente in contesti già ampiamente antropizzati e in prossimità di urbanizzazioni incapaci di fondere differenze motivate tra le parti edificate. Il riferimento successivo di Ciriani al condensatore sociale di memoria costruttivista recupera un'immagine di impegno politico, ma complica la comprensione teorica dell'operazione, che non è di aggiungere un oggetto eloquente al "deserto della storia" divenuto deserto atipico del "nuovo", ma di produrre uno spazio urbano nel vuoto impenetrabile delle villes nouvelles. La novità sta nell'interrogarsi sulla tensione tra strumenti compositivi e "densità" dello spazio pubblico. La densità dello spazio collettivo non è solo un prodotto della morfologia urbana, delle misure adottate, ma si lega

indissolubilmente con elementi tettonici del costruito, seguendo un percorso ben discosto dal nucleo duro del town design di derivazione Bauhaus.

Evry I, tra megastrutture e territorio

La continuità della macromorfologia della Nilleneuve, la suggestione della strada Team X lievitano a Evry in una scala che è stata definita "monumentale"²³, equivocando forse tra misura e significato. Sicuramente il progetto accennava a un sistema territoriale che aveva come premessa l'arteria residenziale di Jean Bossu del 1964, gigantesco edificio autoreferenziale di milleottocento alloggi. Evry è però più complessa, con i suoi duemila alloggi, cerca di rendere compatibile, di ancorare alla geografia tettonica l'idea macrostrutturale liberandola dalla fascinazione per la mobilità per pezzi, la tecnologia e il macchinismo insofferente della storia. Evry probabilmente coniuga il rifiuto della città diffusa insita nelle teorie e nelle realizzazioni anti Beaux-Arts dei quarantenni francesi, a un'idea di Parigi-territorio sottesa al programma delle villes nouvelles. È impossibile comprendere l'audacia del gruppo come semplice curiosità di sperimentazione dei modelli d'Oltremarica. In Evry appaiono confuse un'idea di città capitale che fonda le sue Versailles democratiche oltre i confini dei tradizionali environnements, uno scontro tra recupero del disegno urbano di più diretta derivazione storicista e l'architettura del territorio di Vittorio Gregotti. Il modello di concorso resta impressionante a distanza di trent'anni: una grande "strada" pubblica, pedonale, sulla quale si attestano tutte le connessioni verticali verso le zone private e orizzontali verso i servizi, che, come a Grenoble, erano accessibili dal grande percorso. Nello sforzo sistemico del progetto il contesto reale sfuma progressivamente in contesto tipico, la soluzione concreta si carica di volontà simbolica e l'edificio tende al modello. In questo processo, che nell'opera di Ciriani diverrà una condizione ricorrente nelle situazioni in cui l'opera non può profondamente modificare il sito, l'edificio sviluppa il massimo di riflessione sulle proprie capacità interne di definizione tettonica, con il rischio costante di slittamento formalistico. Il gesto perentorio di ricercare lo sviluppo della futura città basandosi su un sistema a forte concentrazione di spazio urbano, di direzionalità territoriale e di forma della casa sono il tono dominante dell'idea, che, se analizzata con maggiore distacco nel tempo, presenta altre e altrettanto interessanti intuizioni. Una prima risposta alla sommaria classificazione megastrutturale la si trova nelle specifiche tecniche: una trama di cinquanta metri per cinquanta come modulo massimo ammissibile dai regolamenti vigenti dei vigili del fuoco, una trama costruttiva tipo tunnel tradizionale di cinque metri e mezzo, in definitiva un sistema "macro-spazio e micro-

20 H.E. Ciriani, *Pratique de la pièce urbaine*, Paris, 1996

21 C.Brandi, Borromini in *struttura e architettura*, torino 1967 p.64. Il termine « internità », coniato da Brandi per evidenziare il carattere manifestamente rivolto l'interno dello spazio architettonico.

22 M. Galantino, *Henri Ciriani Architetture 1960-2000*, Biblioteca di Architettura Skira, Milano, 2000

23 Controspazio, a.IX n. 3, 1977, p. 17

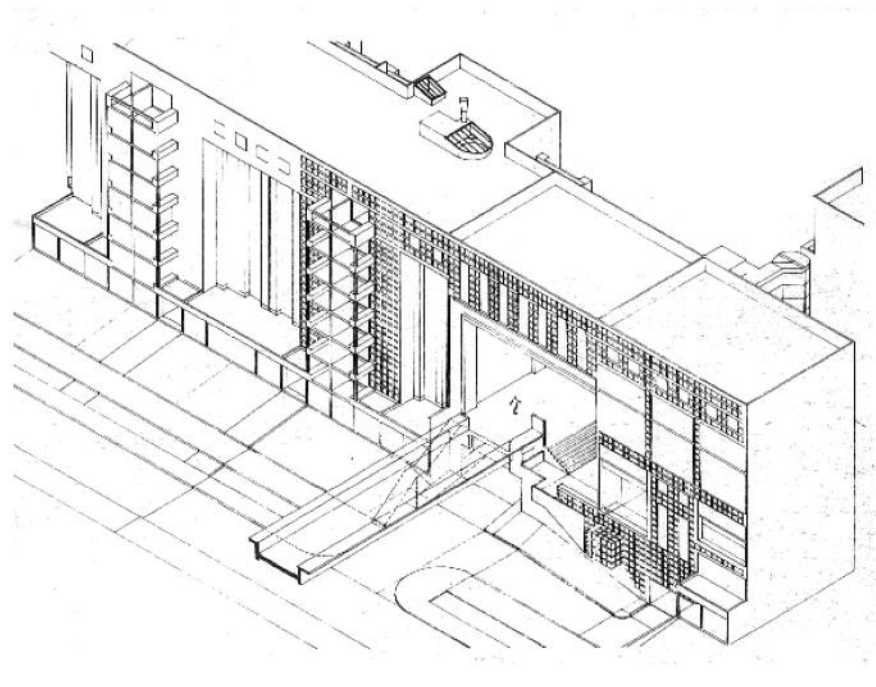
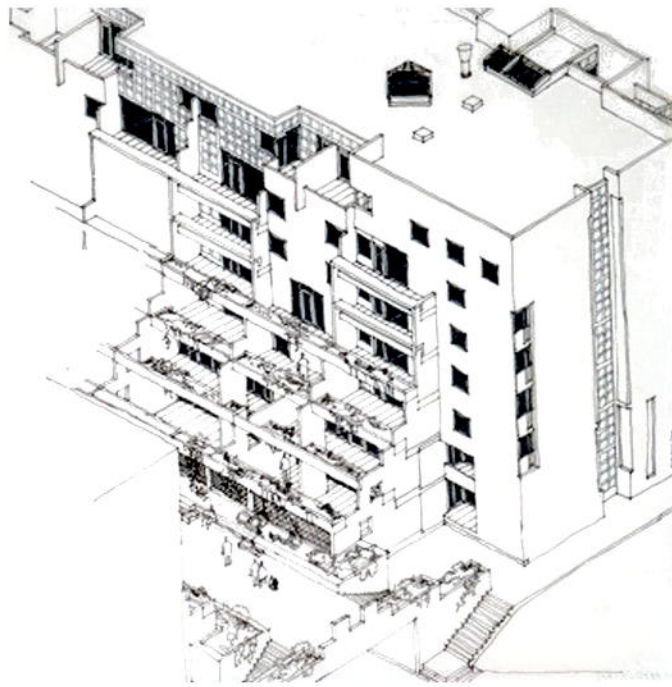
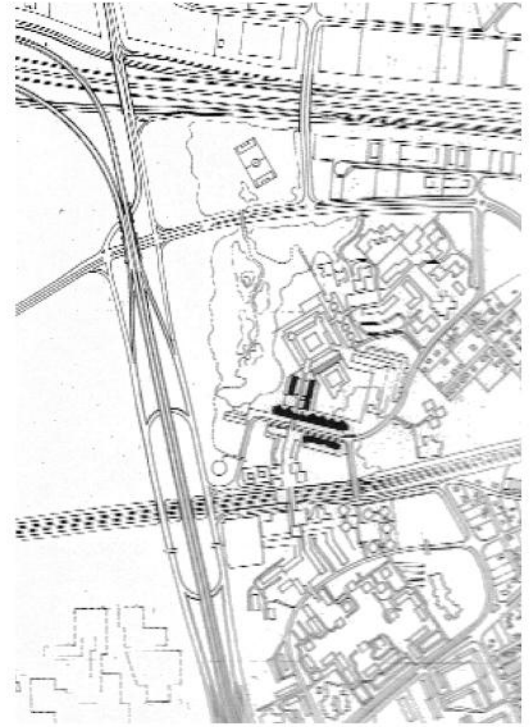
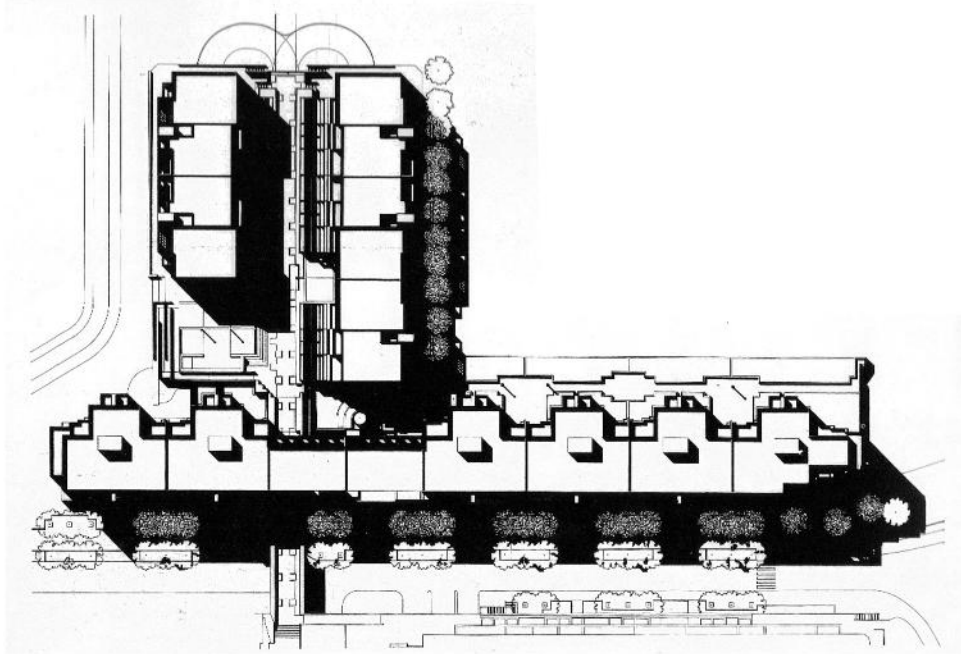


Fig. 26, 27, 28, 29 - Progetto per Noisy II - Henri Ciriani

struttura". Il secondo elemento significativo discende dalla spazialità interna del progetto, derivata unicamente dalla giustapposizione di due aggregazioni di forma della casa: le torri coniugate da una linea in sommità e l'edificio a gradoni. Così, Evry rappresenta la densità urbana contemporanea analoga al tessuto storico derivato dalla lottizzazione, un tessuto cavo tridimensionale.

Noisy II, un progetto esemplare

Gli elementi canonici che Ciriani tenderà a teorizzare per l'idea di pièce sono tutti presenti: un interno, un limite territoriale, una relazione formalizzata da una grande soglia urbana, una riconoscibilità tettonica. La lunga spina dorsale presenta un lavoro sulla posizione degli elementi gradonati alternati per stabilire una sequenza: a sud gradoni verso l'esterno per un rapporto di differenza con la città esistente, al centro uno slargo per innestare una futura urbanizzazione trasversale e infine un uso frontale dei gradoni per aumentare la tensione dello spazio di relazione verso la soglia-portale. Il percorso interno del progetto era presentato come l'asse delle relazioni sociali, che la nuova cultura urbana restituiva all'uso della città contemporanea. L'elemento di limite aveva il ruolo di far esistere l'interno per differenza rispetto al contesto. Questa precisazione nasconde però alcune precauzioni dell'autore: un allineamento al sistema carrabile esistente esterno al progetto, l'allineamento delle testate del lungo edificio in corrispondenza degli incroci stradali secondari, l'utilizzazione del suolo artificiale in cui collocare i parcheggi, come grande basamento urbano con il quale regolare la continuità e la forma della strada carrabile. Un progetto, quindi, che misura tutti gli elementi preesistenti e li include. Nello sviluppo del progetto il grande fronte di urbanizzazione mantiene la pianta inalterata per tutti i piani tranne l'ultimo, nel quale la costruzione dell'imperiosa orizzontalità si confronta orgogliosamente con il "no men's land" del disastro annunciato dal futuro centro commerciale, mentre verso l'interno l'idea di torri giuntate appare anche nella stilizzazione dell'assemblaggio. Questa vibrazione della tettonica generale è realizzata con una semplice variazione della forma dell'alloggio d'attico, ma produce una frontalità dell'edificio e una percezione del suo ritmo diametralmente opposte: il disegno che trasmette l'eco del trilito produce un incremento dell'unità del fronte e misura l'edificato con la scala del territorio esterno alla pièce; al contrario, nel lato sud, il ritmo verticale, frammentato diviene consona alla dimensione dell'interno. Il ritmo verticale dell'interno, incrementato dalla variazione dei registri materici e cromatici, parla del ritmo urbano derivato dalla stratificazione storica delle particelle catastali e rivisitato dal lavoro sulla variazione motivata delle profondità del tipo edilizio.

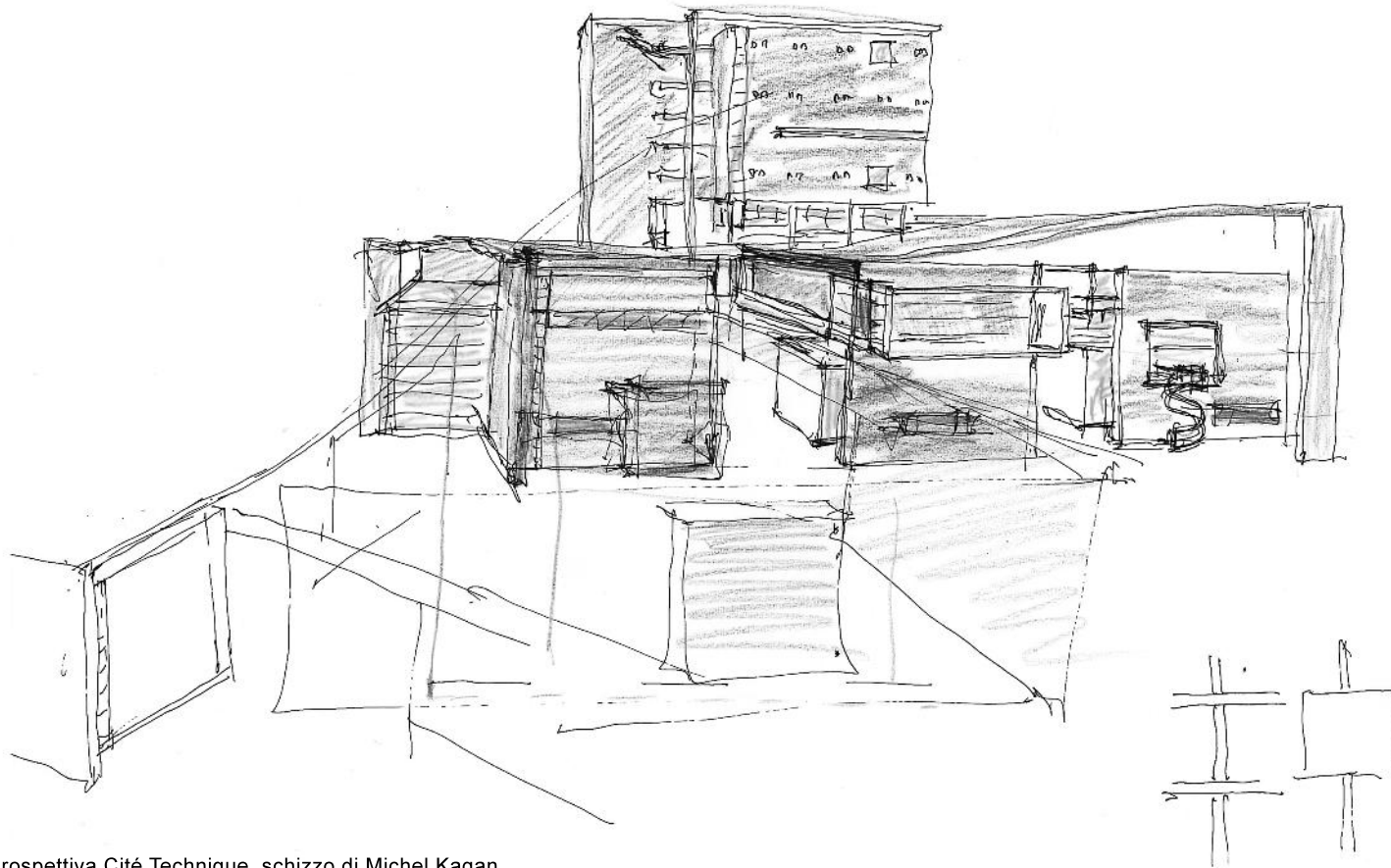


Fig. 30 - Prospettiva Cité Technique, schizzo di Michel Kagan



Fig. 30a - Foto Cité Technique - quai d'Ivry, data scatto: 2013

L'ISOLATO MODERNO: LE CITÉ DI MICHEL KAGAN

Michel Kagan, nell'articolo uscito nel 1992 in Casabella, viene definito da Kenneth Frampton come uno dei più talentati allievi di Cirani riconosciuto a scala internazionale. Laureato nel 1979 e morto nel 2009 ha dovuto aspettare prima di poter accedere alla pratica di cantiere. Perciò non sorprende la sicurezza del suo linguaggio astratto e sapiente in due dei contesti urbani più difficili della città di Parigi. Nel '92, prima la Cité Technique poi la Cité d'Artistes al parc Citroen, consegna a Parigi due delle sue opere più geniali, due opere concepite come pièces urbaines.

Cité technique

La prima produzione di Michel Kagan e anche l'ultima è la Cité Technique in via Bruneseau nel 13° distretto di Parigi. Questo lavoro ha accompagnato tutto il lavoro di Michel Kagan dal 1987 quando fonda l'Agence Kagan. A sud-est di Parigi di fronte alla banchina della Senna e costeggiata dall'autostrada si trova una delle tipiche terre di nessuno che separano la città dalla periferia. Su questo tipo di sito sorge la Cité Technique, un esperimento moderno dell'isolato del perimetro cittadino. La "Cité technique" era stata concepita da Kagan come la sperimentazione di una nuova forma urbana, pensata per dare identità ai vuoti indefiniti della periferia metropolitana. Nella sua capacità di segnare con forza l'entrata est di Parigi da Quai d'Ivry lungo la Senna, era stata accolta, anche a livello internazionale, come un'opera prima di altissimo livello sia per aver saputo interpretare, con un sapiente impianto volumetrico, un residuo urbano lungo il Boulevard Périphérique, sia per la ricchezza linguistica dell'opera, una "scrittura architettonica" matura, al contempo ascrivibile alla scuola di Henri Ciriani e personalissima, già da autore affermato. La dimensione visionaria del progetto era stata positivamente interpretata da Kenneth Frampton, che evidenziava come Kagan avesse concepito la sua Cité Technique: questa è la trasformazione cosciente del non-luogo, dove l'atto di trasformazione diventa una dichiarazione di continuità... la struttura aperta di questo isolato moderno si ricollega all'utopia sociale del Falasterio e utilizza un linguaggio spaziale formalizzato che consente la libertà di movimento e contatto sociale²⁴.

Per alcuni aspetti la Cité Technique è la più normativa delle sue opere realizzate perché è strutturata ortogonalmente attorno a una corte interna, non appaiono gli altri due elementi portanti della sua architettura, la spina centrale e il cilindro. Kagan realizza quest'opera come un nuovo tipo di unità produttiva che sarebbe potuta essere utilizzata per rivitalizzare

il contesto suburbano in cui è inserita. Ovviamente come un classico, questo spazio abbandonato, oggi come allora, fiancheggia la tangenziale e la riva industriale della Senna.

Così concepisce Kagan la sua Cité Technique, come un frammento che avrebbe dovuto far parte di un ipotetico sistema. La mette in opera come un dispositivo programmatico e formale grazie al quale la megalopoli ritroverà la sua eleganza mediante la costruzione dei diversi enclavers in mezzo al deserto della motorizzazione²⁵.

Il programma prevedeva che l'isolato moderno avesse ruolo funzionale con il compito di mediare tra una varietà di scale. Il progetto si presenta come un quadrato semplice e ne diventa il caposaldo, gli strati del progetto gli sono organizzati intorno secondo un rapporto sopra/sotto. L'elemento verticale che nel contesto del progetto si legge come una torre che si eleva sopra il livello del caposaldo; la parte a est ospita funzioni specifiche come gli spazi direzionali ed espositivi, la parte a ovest rivestita di vetrocemento e protetto da brie soleir ospita le segreterie e gli uffici tecnici. La copertura ondulata fluttua sopra il gruppo di tre unità industriali, questo piano si articola in un complesso di spazi chiusi coperti e aperti. La corte posta tra le funzioni industriali e amministrative diventa il fulcro del progetto.

In questo progetto è possibile osservare i tre concetti fondamentali che accompagnano il suo modo di fare architettura: il concetto di fusione tra architettura a città, la sua visione pittorica della forma architettonica, il suo approccio alla dimensione temporale.

La chiave per capire bene sta nella combinazione di questi tre elementi. Nel primo si stabilisce che non vi è alcun confine tra spazio urbano e spazio architettonico, entrambi sono fatti della stessa natura solo con una diversa inflessione privata-pubblica, collettiva-intima. Il secondo elemento suggerisce il disegno dell'architettura come se si dovesse riportare un'esistenza reale su una tela pittorica. Il terzo elemento è orientato alla combinazione di più quadri relativi all'organizzazione delle forme secondo un programma non immediato. A sostegno di questa ipotesi è facile vedere l'iniziale progetto di Rue Bruneseau non come il progetto di un edificio ma come una sorta di matrice geometrica formata da pieni e vuoti teoricamente intercambiabili

24 Cité d'artistes e Cité technique a Parigi di Michel W.Kagan, K. Frampton, Casabella 594, Milano, ottobre 1992

25 Cité d'artistes e Cité technique a Parigi di Michel W.Kagan, K. Frampton, Casabella 594, Milano, ottobre 1992



Fig. 31,32 - Viste esterne della Cité d'Artistes 1995

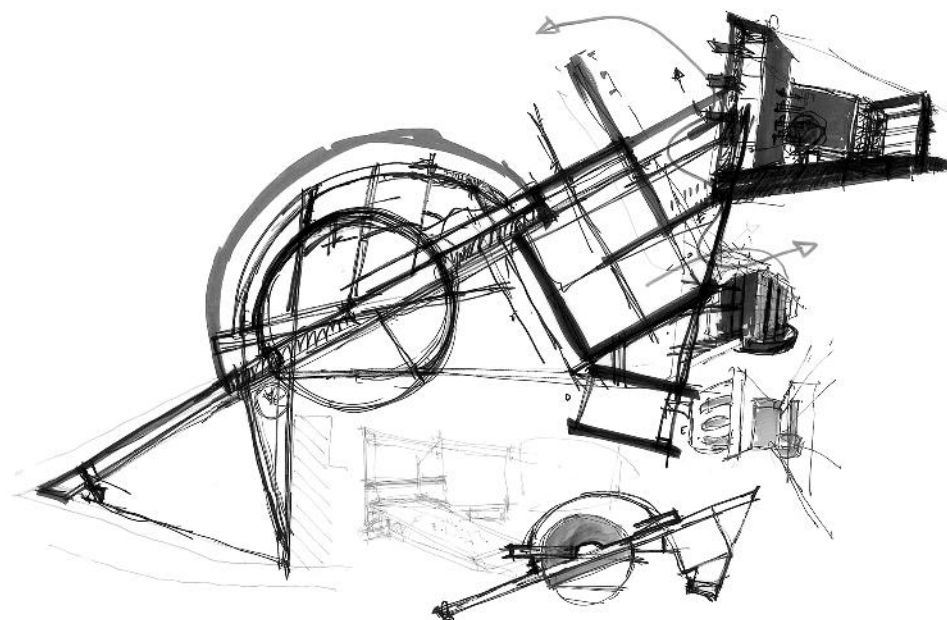


Fig. 33 - Studio dell'impianto generale, schizzo di Michel Kagan

Cité d'artistes

Nel progetto successivo, ma di poco, la Cité d'Artistes i tre elementi si intrecciano con più energia in una texture bianca e sofisticata fatta di pareti scorrevoli dove si nidificano cornici travi e pilastri assemblati in un telaio gigante che prende misura utilizzando il costante rapporto tra orizzontale e verticale, e il colore controbilancia la forma immediatamente riconoscibile degli elementi costruttivi (scale, passerelle, balconi..). Se all'inizio tende a fondere l'architettura con la città in un unico sistema, con l'andare dei progetti il suo linguaggio diventa più radicale, gli elementi si riducono in particelle elementari: la parete opaca, la parete porosa e la maglia ortogonale tridimensionale. Si combinano insieme per formare il progetto senza soluzione di continuità. In tutti i casi appaiono i tre elementi topici su cui si basa l'architettura di Kagan: la spina lineare che struttura l'intero progetto, la corte centrale che determina le parti e il cilindro che a volte si trova in forma frammentata e altre volte integra. Il progetto della Cité d'Artistes beneficia di una posizione eccezionale al bordo del Parc Citroën. Il terreno è un triangolo con un semicerchio verso il parco, con un doppio fronte sulla strada, in effetti si tratta di un progetto di completamento di un isolato hausmanniano e di creare una Cité in un parco. Il programma prevede trentotto atelier ciascuno con un proprio appartamento e inoltre dodici alloggi per la sola residenza in due piccoli edifici separati in continuità con gli edifici esistenti. Oltre a questo era stato richiesto lo studio di una entrata del Parco necessario per il nuovo percorso del parco. Questo percorso oggi ha oggi una reale importanza per i due edifici che ne costituiscono i limiti: Canal + di Richard Meier sul bordo della Senna e la Cité d'Artistes. L'edificio è diviso in tre parti un corpo cilindrico affiancato da una costruzione a pianta quadrata e una a pianta triangolare collegate da passerelle sovrapposte lunghe 100 metri. Due piccoli cilindri annessi ai corpi degli alloggi generano un lungo muro sinuoso che separa l'entrata della Cité da quella del Parco. I due corpi degli alloggi ai lati dei due edifici esistenti assicurano la continuità ma anche il rapporto di scala con i volumi esistenti, ne assicurano il collegamento ma pure il distacco affinché la Cité d'Artistes sia autonoma e si liberi della piccola scala per adeguarsi alla dimensione territoriale richiesta dal Parco.

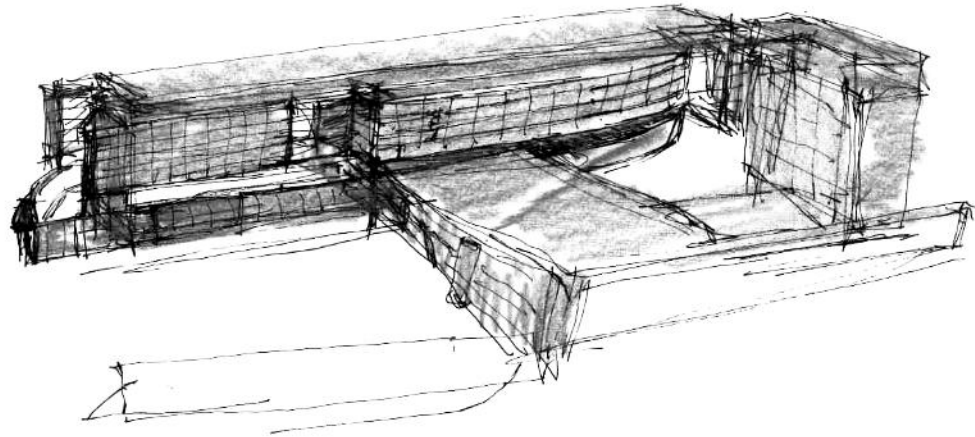


Fig. 34 - Studio dell'impianto generale, schizzo di Michel Kaga



Fig. 35 - Foto dell'edificio per studenti - rue Bruneseau - data scatto: 2013

Operation Bruneseau

Nel 2008 Michel Kagan con Nathalie Regnier continuano l'operation Brussenau con l'edificio per residenze per studenti che delicatamente si inserisce nella Cité Technique. Il contatto tra le due architetture con funzioni e dimensioni completamente diverse accentua l'equilibrio che già centrato da Michel Kagan vent'anni prima. Così il lotto va formandosi anche nella sua chiusura laterale, era previsto un seguito con una densificazione dell'area vuota restrostante.

Iniziato per generare una "nuova griglia urbana" ma realizzato solo in parte, il progetto complessivo rischiava di rimanere interrotto sotto la pressione delle nuove operazioni di trasformazione urbana che hanno a poco a poco riempito i vuoti rimasti tra il Périphérique e il Quai d'Ivry, indifferenti alla nobile intenzione di Kagan di concepire l'isolato contemporaneo come lo strumento per «strutturare un suolo altrimenti amorfo e attivamente ostile a qualunque tipo di insediamento umano».

Nell'opera realizzata, ritroviamo diversi temi cari all'architettura di Kagan, che rinviano al suo personalissimo e acuto studio dell'opera corbusieriana. Così il tema dell'inflessione dello spazio pubblico all'interno dell'edificio, quello relativo al rapporto con il suolo (e alla definizione di una quota principale di riferimento), il registro delle dimensioni delle parti in rapporto al complesso urbano, lo spessore delle facciate, la forma rapportata all'espressione costruttiva e a un'inesauribile ricerca sulla luce costituiscono i principi su cui si fonda quest'opera. L'attenzione alle forme e le diverse declinazioni che lo spazio pubblico assume all'interno dell'edificio costituiscono per Kagan la ragione di quella sottrazione di materia nella volumetria complessiva sembra annullare l'opposizione tra pieni e vuoti dando ad entrambi lo stesso valore e capacità di regolazione e controllo dello spazio urbano. In questa concatenazione di entità urbane, il passaggio da una condizione spaziale all'altra viene celebrato dagli elementi di connessione; la rampa maestosa, ad esempio, attraversa il basamento definito dalla trama dei pilotis connettendo la quota del piano stradale a quella del ballatoio, a +6 metri, su cui affacciano le funzioni collettive della residenza studentesca. Altra espressione di una raffinata architettura dei percorsi, le bellissime scale all'aperto rendono visibile il collegamento spaziale e visivo con il parallelepipedo dei quattro piani di alloggi, sollevato a 11 metri dal suolo sopra il basamento dei pilotis.

Il progetto è costituito da un centinaio di unità per studenti o giovani lavoratori, comprende anche una sala studio, una sala comune, gli alloggi del personale, tutti i servizi ausiliari e il parcheggio. Il corpo orizzontale bilancia la "torre" della Cité Technique. L'edificio è una lunga stecca sollevato dal suolo per un totale di nove piani fuori terra. Distribuiti da un corridoio

centrale, gli alloggi sfruttano questa condizione panoramica al di sopra dei tetti degli edifici industriali esistenti, affacciandosi a nord verso la vista lontana di Parigi, a sud verso rue Bruneseau e i nuovi tessuti urbani di Ivry. Sono strutturati da pareti divisorie disposte secondo una griglia di 5,85 metri, i carichi sono portati da due travi monumentali che costituiscono una galleria tecnica nell'edificio. Così anche la facciata acquisisce un singolare spessore che trasfigura l'ordine ripetitivo delle cellule abitative: la cornice esterna in cemento armato, molto più sporgente nella facciata sud così da formare un grande brise-soleil, porta in secondo piano la facciata rivestita in cedro rosso in modo da esaltarne il carattere continuo e compatto, laddove il succedersi incessante delle ampie aperture rischierebbe di romperne l'unitarietà. Tutti gli ordini strutturali sono quindi ben riconoscibili e gli elementi costruttivi vivono in un indissolubile rapporto con lo spazio che generano, anche se può sorprendere la completa dissociazione tra la maglia strutturale degli alti pilotis del basamento, e il volume superiore ritmato dai setti trasversali che poggiano su due travi longitudinali, alte più di 2 metri, che formano una singolare fondazione pensile. Una soluzione non ortodossa dovuta anche alla necessità di spostare i pilastri a causa di imprevisti problemi di fondazione, ma Kagan seppe sfruttare cambi di programma, ritardi e richieste di variante per arricchire ulteriormente la sua architettura.

IL PASSATO

Interventi che hanno lasciato il segno

Tracce antiche, le mura di Thiers_i limiti di Parigi e i nuovi confini

IL FUTURO IN PROGETTAZIONE

Le trasformazioni future del Le Grand Paris

Cosa sta succedendo a Sud-Est di Parigi

PARTE 2

LA NUOVA FORMA DELLA PERIFERIA PARIGINA



Fig. 36 - Mappa sintetica del rapporto centro/periferia della città di Parigi

LEGENDA:

- Aree con edifici HLM
- Aree in trasformazione
- Aree percepite come periferia
- - - . Limite centro/periferia
- . Stazioni e linee trasporti pubblici RER

LA NUOVA FORMA DELLA PERIFERIA PARIGINA

La mia ricerca nasce dal problema dell'eventuale prevista demolizione di una parte della Cité Technique di Michel Kagan del 1993. In particolare questa parte si occupa di indagare le ragioni di tale decisione. Per comprendere a pieno lo stato di fatto di questo pezzo di periferia è necessario intraprendere un viaggio nel tempo, prima nel passato dal più remoto a quello più prossimo e poi nel futuro. Camminare in questa parte di città dà l'impressione di essere sospesi tra un passato e un futuro senza un presente, in un angolo della Terra lontano da tutto e da tutti. È un luogo in cerca delle proprie origini ma anche desiderosa di cambiamenti.

Ci troviamo nella periferia sud-est di Parigi, in una terra di nessuno tra la Périphérique e Ivry. La tangenziale, come in altre città fu costruita sull'antico tracciato delle mura cittadine, ora come allora segna il limite oltre il quale Parigi perde la propria identità di città metropolitana. Da vent'anni quest'area è oggetto di progetti start-up, oggi è compresa nel piano di trasformazione dell'intera regione, il Le Grand Pari(s). È previsto un importante piano di urbanizzazione per Paris Rive Gauche, progetto di Yves Lion, e non solo anche l'area a nord è interessata da un progetto per la riappropriazione delle aree ferroviarie dismesse per creare un nuovo polo strategico metropolitano, a Est c'è il comune di Ivry completamente estraneo alle vicende e alla influenza della città di Parigi e a Ovest c'è tutta l'area universitaria che miseramente è troncata dalla Périphérique.



Fig. 37- Mappa sintetica dello sviluppo della città di Parigi

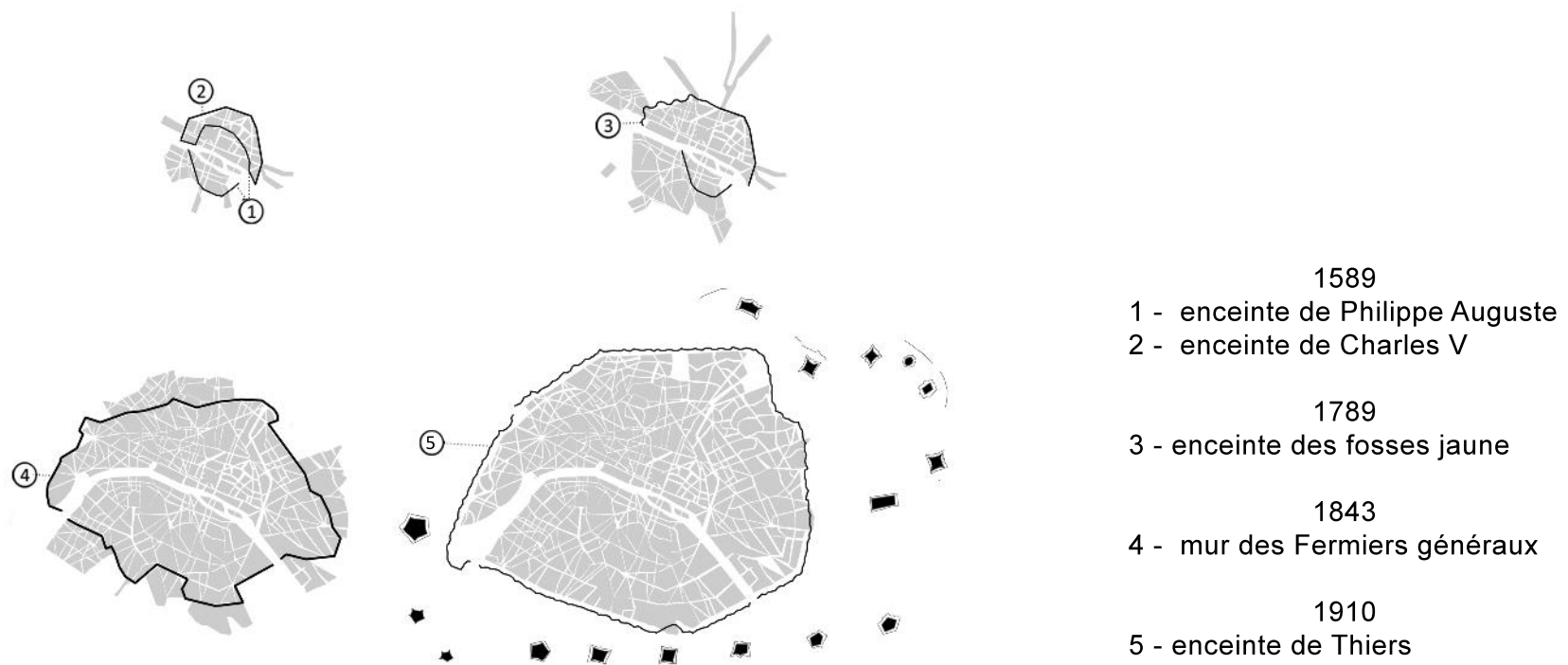


Fig. 38- Le fortificazioni di Parigi

IL PASSATO

Se potessimo radiografarla, sulla lastra apparirebbero quattro tipi di segni: lo scheletro, le grandi ferite passate, le numerose ricucite e alcuni “gangli” sparsi con alone intorno. Lo scheletro è la struttura urbana consolidata da Haussmann; le grandi ferite sono gli interventi devastatori degli anni 60 e 70 che hanno irrimediabilmente rotto alcuni punti della città, come il settore “Italie” (nel 13°), il “Front de Seine” (nel 15°), la place de Fêtes (nel 20°) e le Halles (nel 1°). Le ricuciture sono operazioni più nuove, sono interventi che si situano un po' dappertutto nella città e che tentano di aggiustare le ferite passate, o di curare anche quelle dovute all'invecchiamento. Si caratterizzano per una certa volontà di integrazione con il tessuto urbano. Assecondano la città, non la negano. Non tutti però riescono nell'intento, alcuni provocano l'effetto opposto. I gangli sono i nuovi poli della città, quasi tutti legati ai grandi progetti dell'inizio degli anni 80, come il Grand Louvre, la Villette, l'arco della Défense, l'Opéra alla Bastiglia e il ministero delle finanze. La radiografia mostra con molta evidenza come la città in quel periodo sia caratterizzata dalla sovrapposizione di due trame: quella più rada formata dai “gangli”, e l'altra più fitta formata dalle “ricuciture” che si dirama in tutte le direzioni. Intorno al 1975 a Parigi e in Francia finisce il periodo della costruzione in massa di alloggi popolari (grands ensembles), che erano prevalentemente progettati da ingegneri e realizzati con metodi industriali. Contemporaneamente, la nuova generazione di architetti, uscita dopo il '68, più interessata all'architettura e meno sottomessa ai vincoli dell'industrializzazione, era pronta a rispondere alle nuove richieste, a un nuovo tipo di incarichi, cioè a progetti più piccoli ma più seguiti, più rifiniti, meglio integrati nella struttura urbana parigina.

L'ultimo fattore che ha accelerato il cambiamento è stato, nel 1977, per la prima volta a Parigi la nomina di un sindaco. In precedenza la città era governata soltanto dall'amministrazione, con un presidente del Consiglio che cambiava ogni anno, mentre il sindaco dura in carica cinque anni. Da allora l'architettura è diventata un motivo portante della politica, forte strumento di propaganda. Dopo l'elezione di Chirac a sindaco i critici francesi parlavano di una “svolta di rinnovamento della città” grazie a una politica urbanistica più controllata e seguita nella sua situazione. Il primo atto della nuova amministrazione è l'applicazione del POS (Plan d'Occupation du Sol), con revisione delle destinazioni d'uso del suolo, delle densità massime consentite e delle norme urbanistiche, oltre che il rinnovamento degli grands ensembles urbani. Il lavoro viene orientato verso il definitivo abbandono

dell'urbanistica precedente: i nuovi interventi devono integrarsi in un tessuto urbano esistente e le grandi operazioni di rinnovamento vengono riviste e adattate alla scala della città. Questa tendenza coincide con la scoperta, da parte degli architetti francesi, dei valori della città e delle nuove teorie urbane e architettoniche. L'influenza della scuola italiana è predominante, ma è soprattutto la crisi edilizia degli anni 70, particolarmente sentita a Parigi, a orientare la nuova generazione di architetti a fare il tirocinio negli uffici dell'APUR, e a intraprendere studi di analisi tipologica e morfologica del tessuto urbano parigino. Ai vecchi urbanisti si sostituiscono le nuove leve di architetti e l'APUR orienterà Parigi a svilupparsi su se stessa (“la ville sur la ville”). Anche gli amministratori prendono coscienza dei problemi della città e soprattutto degli errori dell'urbanistica precedente. Le nuove norme del POS vogliono dare forma e continuità allo spazio urbano, soprattutto con la ricostruzione dell'isolato, l'allineamento dei nuovi edifici sulla strada (prima venivano arretrati per allargarla, rompendone sistematicamente la continuità. Tra il 1978 e il 1980 la politica urbanistica della municipalità punta sul rilancio delle ZAC (Zones d'Aménagement Concerté), che interessano principalmente la residenza economica. In effetti uno dei problemi della capitale riguarda l'invecchiamento della sua popolazione. La politica in favore della residenza, soprattutto economica, si avvantaggia di alcune prerogative delle ZAC, quali l'esproprio e il diritto di prelazione nell'acquisto e la conversione di certi terreni pubblici, nonché tutta una serie di sovvenzioni. Attraverso le ZAC, viene promosso un nuovo sviluppo della città, facilitato dalla liberazione di vaste aree appartenenti a ex servizi pubblici e dalla demolizione di edifici vetusti e malsani. Se la nuova politica degli anni 90 di interventi urbani è chiaramente contro il “rinnovo a bulldozer” caratteristico degli anni 60-70, non per questo i risultati sono positivi. Certo, a un'urbanistica fatta di torri e di spazi informi, se ne stava sostituendo una che rispetta la trama e, a volte, la ricostituisce. Tuttavia, proprio visitando queste operazioni “concertate”, si ha l'impressione che per meglio sfruttare queste porzioni di città, si stiano spogliando sistematicamente della loro architettura originale.

Nel 1981 Mitterrand lancia i famosi “grandi progetti”, che diventano rapidamente i nuovi grands travaux della capitale. Fin dall'annuncio dei nuovi progetti i luoghi interessati diventeranno delle vere “calamite”, cioè potenziali nodi di sviluppo e di energia. La città, come nella tradizione, si trasforma attraverso nuovi monumenti. Monumenti non pensati come interventi strategici di un piano di rinnovo urbanistico globale della capitale: le funzioni prevalentemente culturali e la ricercata “grandeur” vogliono chiaramente orientare Parigi verso un ruolo di metropoli mondiale. La loro architettura, per via dei concorsi internazionali, diventa un tema di dibattito a livello mondiale, oltre che argomento pubblico catalizzatore della città.²⁶

²⁶ Spazio e società n.44, 1988, p. 74,75



Fig. 39- Mappa sintetica del quadrante Sud Est di Parigi

LEGENDA:

- Aree con edifici HLM
- Aree in trasformazione
- ◻ Aree percepite come periferia
- Sistema urbano

SULLE ANTICHE TRACCE

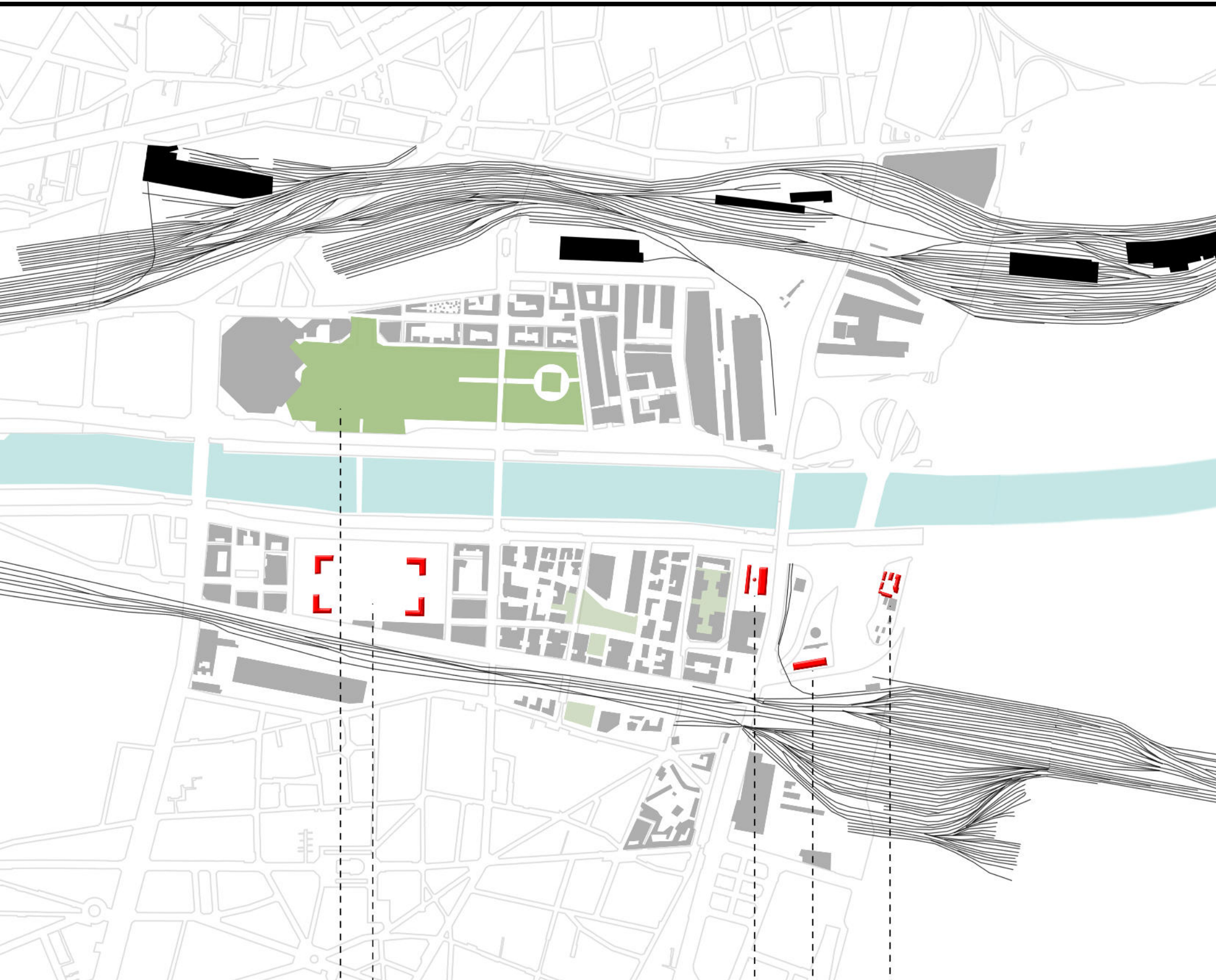
Le mura di Thiers_ i limiti di Parigi

Le mura di Thiers è un insieme di fortificazioni costruite tra il 1841 e il 1844 intorno a Parigi per rafforzare la sua difesa. Alcuni criticarono la decisione di Adolphe Thiers perchè vedevano in desiderio nascosto di racchiudere la città secondo un progetto di migliore controllo.

Nel 19° secolo Parigi ha inaugurato numerose strade, i boulevard interni seguono le tracce del le mur de fermiers generaux, queste mura non erano pensate per la difesa perciò non avevano un spessore importante. Molto più ampie e lontano dal centro erano le mura di Thiers dedicate alla difesa e correvano per 34 km intorno alla città. Progettate per impedire l'arrivo del nemico e per sostenere un assedio, erano composte da un ampio parapetto che proteggeva i soldati, un fossato di 10 metri e infine una fascia di 250 metri su cui era vietata qualsiasi tipo di costruzione, il lavoro fu completato con da sedici forti sul versante est e sud.

I nuovi confini di Parigi

Prima di terminare il loro compito le mura di Thiers erano considerate il limite della città anche se l'espansione urbana si era spinta largamente al di fuori delle mura. Nel 1919 le mura vennero demolite perché ormai inutili e lasciarono lo spazio a una nuova corona di urbanizzazione, la prima periferia, nella quale vennero inseriti i primi insediamenti di edilizia popolare. L'espansione della prima industrializzazione spinse la popolazione meno agiata ai limiti della città a ridosso delle mura, con la demolizione delle mura si creò una corona di spazio libero intorno alla città qui si insediarono circa 30000 persone e 12000 abitazione precarie. Il divario fu occupato da vegetazione e da giardini per le passeggiate. Con la loro demolizione e la successiva costruzione delle residenze popolari tutta la cintura della prima periferia diventò il ghetto parigino. A ridosso degli edifici popolari nel 1930 fu costruita la périphérique, la strada ad altro scorrimento, sul tracciato delle mura di Thiers. La non curanza di questa operazione ha portato all'emarginazione sociale spingendo i più disagiati fino ai limiti della città segnando inevitabilmente una cesura tra città e periferia.



Parco di Bercy

Grand Biblioteque Mitterand

Università Val De Seine

Hotel Industriel

Cité technique

Fig. 40 - Mappa delle architetture importanti

INTERVENTI CHE HANNO LASCIATO IL SEGNO A SUD-EST

Parco di Bercy_interpretare il quotidiano e l'intimo piuttosto che lo spettacolare

Nel 1987 si decide di includere un'area verde nella riqualificazione di una parte della periferia a est della capitale, che potesse fare da contraltare a ciò che si andava concependo a ovest, ovvero il parco Citroen. L'area di Bercy possedeva un suo lascito storico dato da tutte le trasformazioni che su di essa si erano succedute nei secoli. Occupata da oltre quattromila anni, come testimoniano importanti reperti neolitici, coperta da boschi cedui sino al 1200, divenne, dal 1600 sino alla Rivoluzione, un privilegiato luogo di villeggiatura lungo il fiume con padiglioni, casini e giardini. Nel 1800 fu investita dal processo di industrializzazione della città, tramutandosi in un comparto per lo stoccaggio dei vini. Attualmente l'area deve confrontarsi con il nuovo Ministero delle finanze, con l'ex American Center dell'architetto Frank O. Gehry, che accoglie una cinemateca, una biblioteca sui film ed il museo del cinema di Henri Langlois, con il nuovo Palais Omnisport (il POPB) e infine deve fronteggiare le opere di Dominique Perrault, la Biblioteca Nazionale "Francois Mitterand". La committenza era il Presidente Mitterand, che alla fine dei suoi mandati voleva essere ricordato con un qualcosa che rimanesse nel tempo e che sopravvivesse a "Lui". Ha quindi promulgato una legge che finanziava l'intero intervento e la biblioteca che contiene 13 milioni di libri. Il tema del concorso era: "interpretare il quotidiano e l'intimo piuttosto che lo spettacolare". L'investimento vero quindi è stato sul tessuto sociale francese, sulla sua capacità di interpretare e vivere la trasformazione di una porzione così vasta della città promuovendo, essa per prima, un intervento che prevedesse anche un insediamento abitativo comunque evidente.

Il perno di Bercy è proprio nel Parco e nella Biblioteca che hanno di fatto rivitalizzato un intero quartiere di Parigi, infatti, tutto l'intervento mira a non esaurirsi nel suo perimetro, e la parte abitativa che poteva sollecitare insani appetiti è servita comunque per richiamare nuovi abitanti delle classi medio-basse ed a migliorare tutti i parametri del mercato immobiliare della zona: le classi più disagiate già residenti nella zona, hanno quindi avuto un consistente aumento di valore delle loro proprietà. L'investimento sul "sociale" attuato attraverso la prevalenza degli interventi di carattere pubblico e rivolto verso l'intera città. La volontà e la capacità culturale di una Committenza illuminata che ha voluto rinunciare ad ogni carattere autoreferenziale dell'architettura prescelta.

Il progetto viene impostato con lo scopo di creare un luogo

della memoria, tenendo conto di tutte le tracce che del passato dell'area sono rimaste. Il disegno si presenta come un rettangolo di 13,5 ha con il lato lungo parallelo alla Senna, riempito per sovrapposizione di livelli: una trama viaria che ricalca il tracciato di tutte le vecchie strade fino alle rotaie dei carrelli per il trasporto dei vini, cui si sovrappone un nuovo reticolo, perpendicolare al fiume, ottenendo una maglia ortogonale di 45 m di lato fatta di viali in pietra lievemente sopraelevati rispetto alla quota e larghi 2,5 m; un sistema a verde dove sono integrati i numerosi alberi centenari; un apparato di padiglioni e servizi, in cui gli elementi nuovi sono fiancheggiati da tre edifici del 1800 recuperati e trasformati. Il parco è stato inaugurato al pubblico tra 1994 e 1995, dopo essere stato ristrutturato e diviso in tre giardini, realizzati da uno staff di esperti architetti e paesaggisti: Bernard Huet, Madeleine Ferrand, Jean-Pierre Feugas, Bernard Leroy, e i paesaggisti Ian Le Caisne e Philippe Raguin.

Il parco è definito da tre ambiti principali (i "Grandes Pelouses", i parterres, il "Jardin romantique") e gode di una composizione planimetrica molto regolare. Su tutto il lungo fiume corre un muro terrazza, alto otto metri, dove sono raccolti i locali logistici del parco, come ad esempio gli ingressi al parcheggio sotterraneo, rimarcato da una doppia piantata di tigli. La struttura, su cui per tutta la lunghezza è possibile la passeggiata in quota è un belvedere sia della Senna sia del giardino e costituisce uno schermo al traffico ed al rumore e definisce un buon rapporto di skyline. I "Grandes Pelouses", i grandi prati, sono uno spazio di testa costituito da tappeti d'erba attraversati da viali e punteggiati da alberi e gazebo. I parterres sono il cuore del parco, una scacchiera di nove giardini a tema, omaggio alle trasformazioni stratificate di Bercy. Il "Jardin romantique" è l'altro spazio di testa, il cui nome indica i tipi paesaggistici introdotti, tutti fedeli a quello stile; infatti vi troviamo un laghetto circondato da grotte, rovine e soprattutto acqua in diverse forme. Il parco è diviso in due dalla rue Joseph-Kessel e le parti sono collegate con passaggi sotterranei ed aerei. Su questo settore si appoggia una sequenza di depositi preesistenti restaurati ed adattati ad enoteche, ristoranti ed altro. L'apparato verde di Bercy è interessante per quantità e varietà: gli alberi centenari conservati sono duecento, per lo più platani ed ippocastani, ed a questi sono affiancati oltre milleduecento nuovi alberi ed un numero esorbitante di arbusti e piante da fiori. Gli alberi e l'incredibile profusione di fiori accomunano Bercy al linguaggio tradizionale dei giardini d'impianto ottocentesco mescolato con un lessico architettonico e funzionale di gusto contemporaneo.



Fig. 41 - Scema della Biblioteque Mitterand

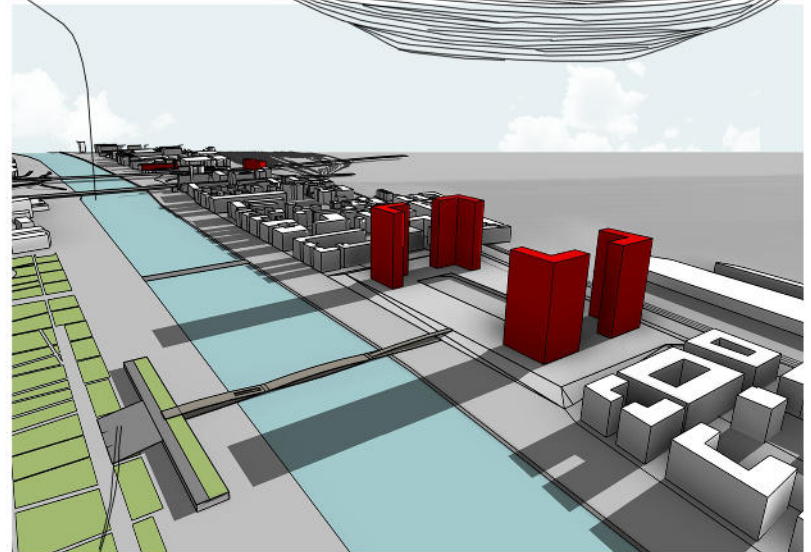


Fig. 42 - Vista prospettiva
- Rapporto dell'architettura
con il suo contesto



Fig. 43 - Foto Biblioteque Mitteran - data scatto: 2014



Fig. 44 - Foto Residenza nel Parco di Bercy - Bernard Huet - data scatto: 2014

Bibliothèque Mitterrand

Dotata di spazi espositivi temporanei e permanenti oltre che di due auditorium, questa architettura corrisponde in modo forse fin troppo diretto ed esplicito ai principi della cosiddetta *architecture parlante* di stampo rivoluzionario: la soluzione delle quattro torri come libri aperti che ha determinato la fortuna di Dominique Perrault è riconducibile a una maestosità semplificatoria di tipo mediatico, che si eleva nella scala urbana alla dimensione quasi incombente dell'edificio del potere burocratico, piuttosto che alla pretesa e trasparente leggerezza del metallo e del vetro. La dimensione progettuale e formale è quella di un landmark urbano e geografico-territoriale, piuttosto che quella di un caposaldo urbano.

La Bibliothèque nationale de France, annunciata alla Francia dal Presidente François Mitterrand il 14 luglio 1988, è partecipe sia della storia evolutiva del tipo della biblioteca nell'accezione centralista e nazionale francese, originata nell'utopia rivoluzionaria illuminista, sia della rinnovata accezione dell'architettura come icona di grandeur e di riflesso politico e sociale "a sua immagine" insita nella visione dei Grands Travaux Publics del Presidente. Il progetto di Dominique Perrault si inserisce nel XIII arrondissement come caposaldo del piano ZAC Rive Gauche, in quegli anni principale area di rinnovamento urbano della città, così come nel decennio precedente era toccato alla Biblioteca del Centre Georges Pompidou essere motore e icona della trasformazione dell'ottocentesca area mercatale di Les Halles. La Biblioteca nota anche come Très Grande Bibliothèque, realizzata tra il 1989 e il 1996, è segnata da quattro grandi torri angolari alte circa 80 m ciascuna, che simboleggiano quattro libri aperti posti su di un'esplanade di circa 60.000 mq. Questo grande spazio aperto reimposta e reinventa il tema del chiostro, ora funzionale alla complessa e mastodontica macchina della Biblioteca-città della civiltà dell'informazione e della comunicazione. Ogni torre ha un nome, legato alle specificità tematiche delle collezioni librerie contenute: Tour des temps (Torre dei tempi), Tour des lois (Torre delle leggi), Tour des nombres (Torre dei numeri), Tour des lettres (Torre delle lettere). Corrisponde in modo forse fin troppo diretto ed esplicito ai principi della cosiddetta *architecture parlante* di stampo rivoluzionario: la soluzione delle quattro torri angolari come libri aperti che ha determinato la fortuna del giovane e allora semisconosciuto Dominique Perrault (come accaduto in precedenza per Renzo Piano e Richard Rogers al Beaubourg e successivamente per von Spreckelsen con la Grande Arche de la Fraternité alla Défense) appare piuttosto riconducibile a una maestosità semplificatoria di tipo mediatico, che assurge nella scala urbana alla dimensione quasi incombente dell'edificio del potere burocratico, piuttosto che alla pretesa e trasparente leggerezza del metallo e del vetro. La dimensione progettuale e formale è quella di un landmark urbano e

geografico-territoriale, piuttosto che quella di un caposaldo urbano tradizionalmente legato al linguaggio e alla simbologia del tempo e della storia (come invece accaduto per la piramide di Ieoh Ming Pei al Louvre o ancora alla già citata Grande Arche). Infatti se, come lo stesso Dominique Perrault ha dichiarato, Mitterrand "aveva una visione che consisteva nell'immaginare la trasformazione di una società marcata da edifici quindi una visione dell'architettura legata alla storia in quanto il sapere s'incarna nell'architettura", per l'architetto francese invece l'architettura ha il compito di segnare la geografia dei luoghi. E non è un caso se, al contrario dei grandi progetti architettonici di Parigi fino allora realizzati, che possano legarsi a forme archetipe, a figure geometriche come la piramide del Louvre, l'arco o il cerchio dell'Opera, la Grande Biblioteca rappresenti un progetto vuoto, astratto, che funziona su una dimensione molto più concettuale. La biblioteca nasce quindi da un'operazione progettuale che vede nella costruzione delle "emergenze architettoniche" la soluzione più convincente e mai come in questo caso, più coincidente con una vocazione istituzionale con cui comunicare il desiderio di identità di una città o ancor più di una nazione quale quella francese. Indubbiamente questo processo di completamento della città attraverso la realizzazione di grandi opere, oltre ad essere di tipo urbanistico e politico, non può che essere, allo stesso tempo, di tipo mediatico. Ma nel caso specifico l'attualità di tale architettura non è indirizzata in maniera indiscriminata a perseguire o ad appartenere all'immagine corrente e convenzionale della comunicazione. Il potenziale figurativo, seppure inesorabilmente declinato in uno spirito propagandistico, appartiene elegantemente al retaggio costruttivo della tradizione e, per questo, la grandeur de la France non può che risultare un'immagine positiva o addirittura modello di una modernità in cui l'opera dell'architetto può essere riconosciuta semplicemente per la sua forma e le sue funzioni. Due ulteriori aspetti emergono dall'analisi attenta della Bibliothèque nationale di Perrault, aspetti che divengono riflessioni progettuali nel testo *La seconda natura dell'architettura*, scritto dallo stesso architetto come momento di "coagulazione" teorica del fare. Il primo è il ruolo attivo dell'"assenza" come condizione necessaria per innescare la tensione alla ricerca, a partire da una realtà che si rifiuta di definirsi attraverso forme materiali precostituite, riallacciandosi al processo di autocostruzione del mondo, come atto critico e individuale tipico della cultura della Neo-avanguardia europea, e in particolar modo francese. Lo stesso Perrault infatti afferma: "Non è l'oggetto (unico emblematico) che definisce la comprensione dell'architettura. Quello che definisce un orizzonte sensibile, l'aspetto fenomenico dell'avvicinarsi all'edificio, è nell'effetto di assenza. La questione della visibilità dei libri, le partizioni, le differenti organizzazioni, non corrispondono più a una distribuzione spaziale conforme a un programma contenuto in

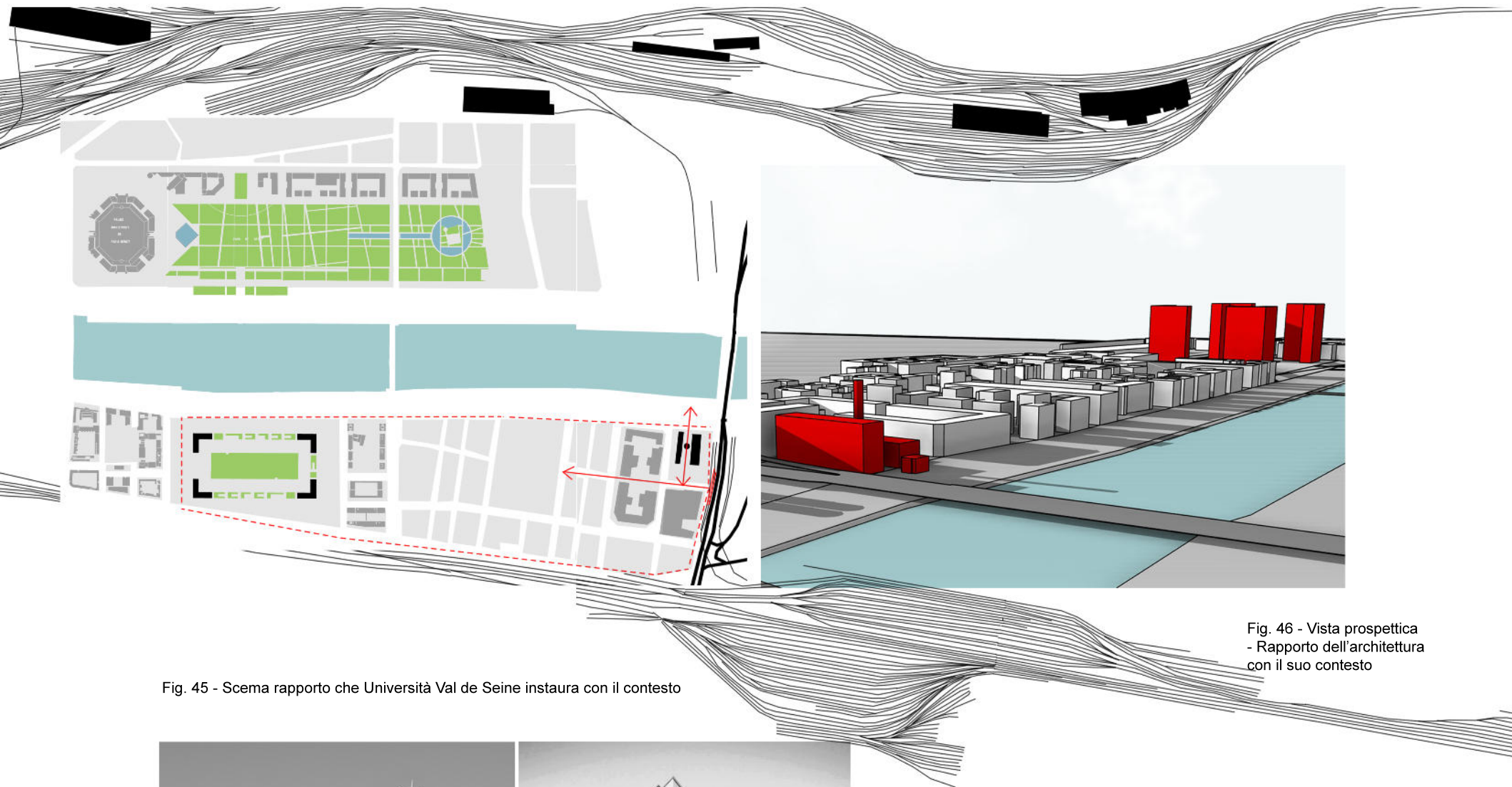


Fig. 45 - Scema rapporto che Università Val de Seine instaura con il contesto

Fig. 46 - Vista prospettica
- Rapporto dell'architettura
con il suo contesto



Fig. 47 - Foto Università Val de Seine - data scatto: 2013



Fig. 48 - Foto Residenze universitarie - data scatto: 2013



Fig. 49 - Dipinto Isola dei morti IV - Bocklin

una volumetria arbitraria, l'arbitraria unità di un edificio che dovrebbe essere la rappresentazione della sua funzione. Quello che caratterizza la Bibliothèque nationale è che non ci sono muri che aiutino a definire la sua identità. Qualcosa affine all'esperienza vissuta deve dare forma a questo edificio, l'unità di una comprensione che privilegia la scoperta individuale, l'esperienza personale. Per un programma misurato sull'apprendimento, sulla conoscenza, questo è una sorta di omaggio che, negando la rappresentazione accademica della verità, enfatizza una concezione dell'apprendimento come scoperta". Il secondo aspetto, evoluzione e conseguenza del primo, è la capacità di questa architettura di divenire metafora della trasfigurazione mentale insita in ogni percorso conoscitivo, trasfigurazione materializzata nella successiva e costante metamorfosi di spazi segreti, che alludono a specifiche situazioni spaziali e funzionali, la cui aspettativa è volontariamente contraddetta. La Bibliothèque nationale de France per stessa ammissione di Dominique Perrault "non è quello che si vede, e quando ne facciamo esperienza, appare differente, evoca un'idea di scoperta che è quello che dovrebbe essere una biblioteca. Non usciamo da una biblioteca nella stessa maniera in cui siamo entrati; non usciamo da una biblioteca senza essere stati toccati. E nemmeno usciamo da questo edificio, senza essere stati toccati".

Università Val de Seine

La scuola di Architettura

Il progetto è definito come un ambiente che si propone di dialogare con le diverse scale urbane del sito. Questo dispositivo poliedrico partecipa alla nuova organizzazione dell'area Masséna e riprende l'ex edificio industriale Sudac. Ha una composizione formale chiaramente identificabile dalla facciata monumentale che si dispiega lungo la Senna con gli altri volumi che si sviluppano dietro e hanno un rapporto visivo con la périphérique, diventando un esempio di consensatore di attività per l'integrazione delle periferie nello sviluppo della città. Il concetto di punto promotore di sviluppo è accentuato dal programma funzionale dell'università. I laboratori non sono considerati ambienti chiusi ma fanno parte di un fluido continuo a tre dimensioni, che comprendono una moltitudine di spazi che possono essere raggruppati o elementi isolati per soddisfare la massima flessibilità e rispondere ai due modelli pedagogici delle scuole francesi: verticale (per insegnamenti) o orizzontale (per anno di corso). Frederic Borel ha scelto di fare una pausa tra il nuovo edificio e le sedi degli ex stabilimenti Sudac, il nuovo contiene i laboratori, uffici amministrativi e le aule; l'altro, come un satellite, contiene sale computer e sotto l'arco c'è la biblioteca. I due edifici hanno proporzioni simili sono collegati da ponti trasparenti. Entrambi sono serviti da un cortile che permette l'accesso diretto ai laboratori. L'attenzione di questo progetto è concentrata sui laboratori, Borel rifiutando il modello del Bauhaus di Gropius, che offre uno spazio universale e trasparente per l'architettura che si oppone al concetto di mix spaziale. Giocando sulle altezze dei piani e i gradi di trasparenza delle facciate, si definiscono diversi tipi di spazio, alcuni più compressi e intimi, altri dilatati e luminosi. Ciascuno ha qualità intrinseche in grado di suscitare un comportamento idoneo all'uso degli spazi. La diversa profondità dei tagli nelle pareti opache permette di portare la luce naturale nei cortili interni situati nel centro del sistema.

Residenze Masséna

Borel ha diviso i volumi definiti da Christian de Portzamparc per ottenere un'architettura dinamica e festosa, verticale e ritmica in grado di trattare con il verde della piazza. La verticalità è accentuata dall'assottigliamento delle masse e dalla sostituzione delle finestre tradizionali, l'isolato è diviso in tre piastre satellite alimentate da una torre centrale che contiene i collegamenti verticali. gli edifici sono parzialmente coperti da verde e richiamano i giardini interstiziali dei grattacieli di New York. Per il progetto delle residenze Masséna, Borel si lasciato ispirare dalle isole immaginarie di Böcklin, nelle pareti ritornano le rupi che promuovono un'architettura in cui non c'è memoria dell'ancoraggio a terra ma dove la memoria è industriale.

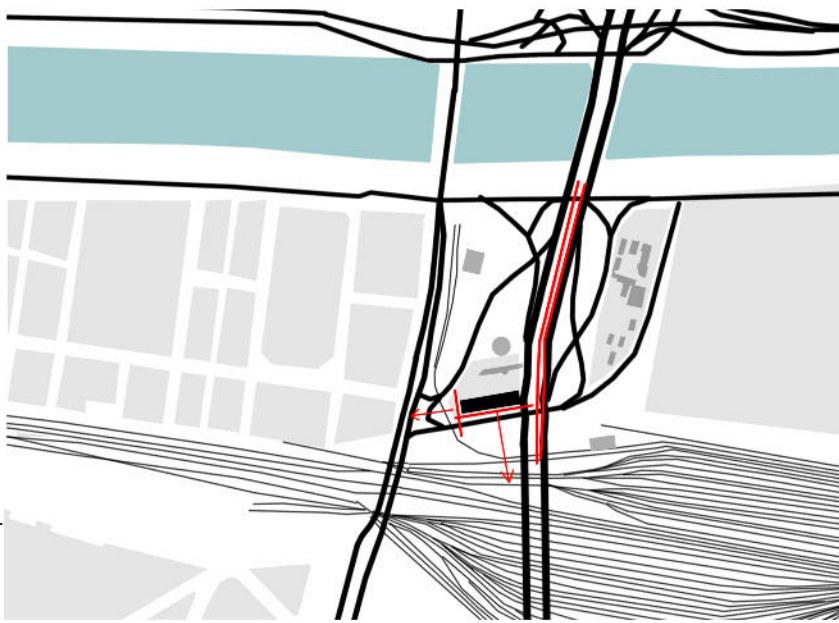


Fig. 50 - Scema rapporto che Università Val de Seine instaura con il contesto

Fig. 51 - Foto Hotel Industriel

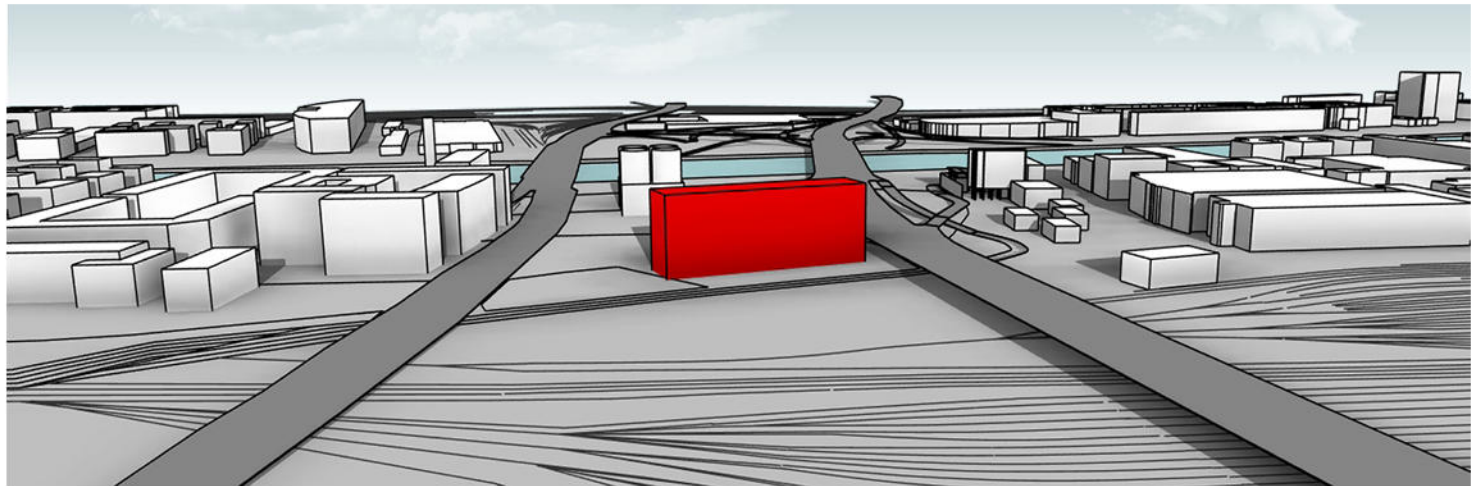


Fig. 52 - Vista prospettica - Rapporto dell'architettura con il suo contesto



Fig. 53 - Foto Hotel Industriel

Hotel Industriel

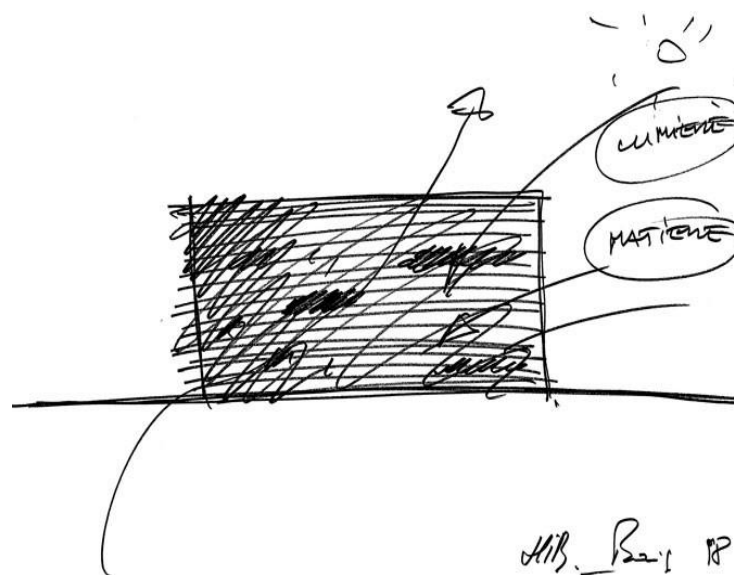
L'hotel Industriel Jean-Baptiste Berlier (1990) è, anche lui, situato in questa zona impossibile, in un lacerto di vuoto compreso tra i fasci di binari ferroviari, ciminiere fumanti, impianti dismessi e la périphérique. Perrault inverte il modo di intervenire nel contesto, non aspira a modificare il sito ma lo legge nella sua accezione di un contesto dall'indomabile vigore, "solo avendo il coraggio di lasciare che l'impeto della città infrastrutturale fluisca nel progetto con tutta la sua energia è possibile nello stesso tempo restituire vita alla periferia e trovare un'architettura che non le soccomba". Con questo edificio Perrault inaugura un nuovo periodo della sua progettazione, quello della metabolizzazione dei caratteri del luogo all'interno di un lapidario concetto spaziale. Il ritmo serrato dei profilati metallici accumulati sul fronte con una misura così fitta da annullarne la consistenza misuratrice, si lega alla trama indistinguibile dei tracciati ferroviari. Questo dinamico incrociarsi di flussi si riflette sull'organizzazione dello spazio interno: una superficie indistinta in attesa di eventi futuri. In realtà rappresenta l'assetto temporaneo di un equilibrio instabile, quello di un'architettura dinamica e mutevole, il cui movimento è tutto interiore e percettivo.

L'hotel Industriel emerge solitario dai binari della ferrovia e dalle bretelle della périphérique, è una scatola di vetro elegante, liscia e uniforme, alta 30 metri e lunga 90. Dietro la superficie di vetro si distinguono la struttura, le colonne e i solai, i brise-soleil metallici disposti come scaffali contro la facciata e le apparecchiature delle diverse aziende (macchine, armadi, scrivanie, computer). L'edificio sembra essere tondo, nessuna differenziazione delle facciate, un monolite che riflette il cielo, una scatola trasparente che l'occhio è capace di passare da parte a parte. Questo è un ridurre l'intera architettura a dei piani sovrapposti in una cassa di vetro, l'architetto crea un sorprendente contrasto tra la purezza della forma e il caos delle infrastrutture circostanti. Perrault sostiene la razionalità e la neutralità del suo edificio che descrive come un "condensatore" di energia, la cui espressività sarebbe dovuta derivare dalle attività ospitate. Tuttavia un attento esame mostra come, in realtà, l'edificio non soddisfi gli obiettivi fissati dal comune di Parigi: mantenere le attività industriali sul proprio territorio. Due anni dopo la sua consegna, oltre un terzo della superficie era invenduta e la metà degli occupanti non erano aziende industriali ma studi d'architettura o consulenti della biblioteca Mitterand. Lo sviluppo degli hotel Industriel in Francia serve per mantenere nelle vicinanze dei centri delle città le attività industriali e artigianali, che ricevono finanziamenti pubblici. Il loro adattamento al mercato, sia tecnologicamente che finanziariamente, è essenziale; una volta consegnato, l'edificio deve rispettare tutti i parametri richiesti riguardo a servizi, dimensioni, ambiente connessione alle infrastrutture. Le parti architettoniche impongono

l'adozione di dispositivi costosi, senza comunque garantire un vero e proprio comfort di lavoro: la continuità del vetro vieta alterazioni nella facciata (accessi occasionali, uscite d'emergenza, ecc.) e complica l'interno. L'importanza delle superfici vetrate accentua le variazioni termiche, imponendo un ulteriore riscaldamento in inverno e raffrescamento in estate. Mancano dispositivi di ombreggiatura esterna o vetro riflettente: i brise-soleil sono disposti uniformemente all'interno, anche a nord, ed essendo in alluminio catturano il calore e la polvere, tanto che alcune aziende hanno dovuto costruire un secondo pannello interno. La ripetizione dei piani identici limita la varietà dimensionale e le aziende dovevano prendere in consegna l'intero piano.

Questa mancata corrispondenza rispetto ai requisiti richiesti dal mercato, vanifica lo scopo dell'architettura, le facciate vetrate evocano più il mondo terziario e per loro tutti i supplementi tecnologici sono inutili.

L'Hotel Industriel è un oggetto plastico perfetto, elegante e acclamato dalla critica, ma non raggiunge l'obiettivo di soddisfare la sua funzione.



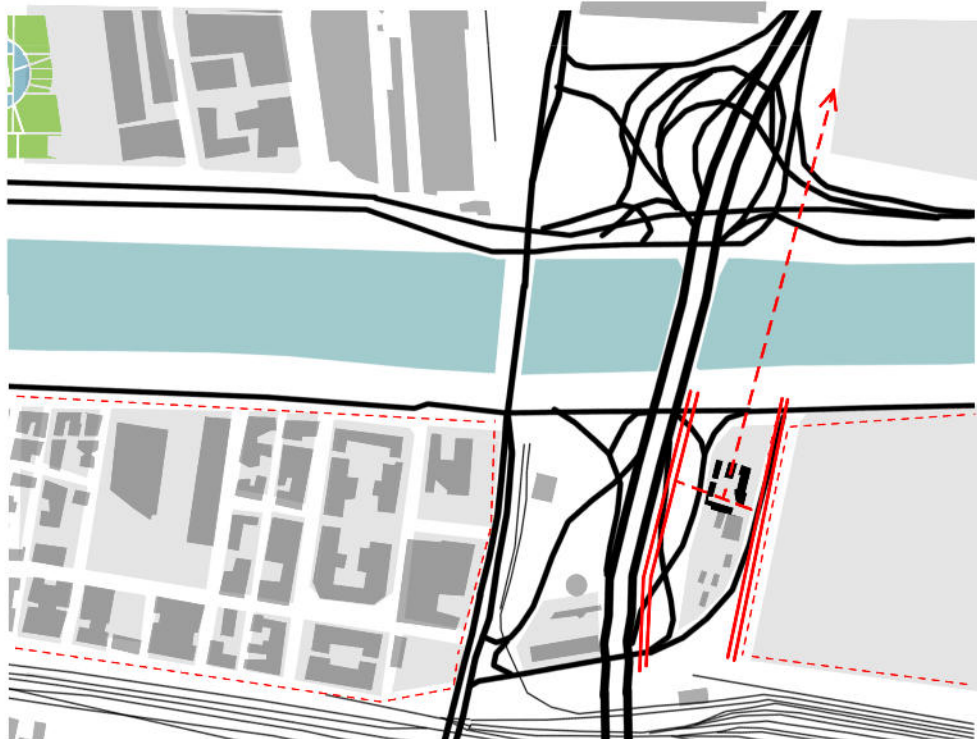


Fig. 54 - Scema rapporto che la Cité Technique instaura con il contesto

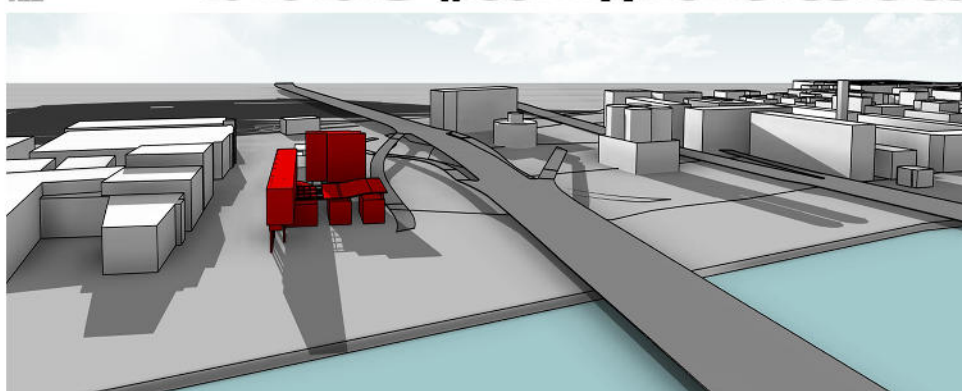


Fig. 55 - Vista prospettica - Rapporto dell'architettura con il suo contesto



Fig. 56 - Foto Cité Technique

Cité technique

Michel Kagan eredita un sito ingrato alla progettazione, delimitato da tangenziali e collocato alla porta Est di Parigi in un luogo desertico, sceglie di costruirne dei confini per permettere ai visitatori di ricreare situazioni più familiari, una circolazione pedonale contro la brutalità dell'infrastruttura all'interno di un mondo che non soffre di questo ambiente difficile. La Cité Technique è immediatamente comprensibile, è un sistema unitario ed equilibrato composto da forme complesse e frammentate. Quest'architettura affronta il caos in cui è inserita disponendo attorno a un cortile i volumi, volumi bianchi, geometrici, puri, "moderni". La torre degli uffici è sollevata dal terreno e domina tutto, la facciata Ovest in vetrocemento crea uno schermo velato che fa sentire chi sta al suo interno fuori dal tempo, la facciata Est plastica come una tela di Fontana. Il forte contrasto sta nell'elemento della torre contro la bassa copertura ondulata sospesa tra i pieni e i vuoti. L'edificio basso è concepito come una promenade architettonica in una scrittura ricca e complessa che forse pecca di un vezzo moderno spingendo all'estremo le forme canoniche in una serie di opposizioni, deformazioni e moltiplicazioni.

L'impianto

La sua più grande particolarità sta nel fatto che il lotto è un passaggio per Parigi, si affaccia sulla Senna sul suo lato minore ed è parallelo alla périphérique per quello maggiore. Di forma rettangolare 200x50 metri. Questo delicato aspetto portò Kagan alla pianificazione di una struttura in linea con la périphérique e all'idea di realizzare un "testa a testa" con un passaggio o un'entrata verso la capitale lungo il fiume. Da una parte, il progetto prevede di costruire una strada urbana moderna nel limite del comune di Ivry come un sistema di porte urbane, uno dei quali è un asse che da Ivry arriva perpendicolare permettendo di percepire attraverso questa nuova struttura la sua presenza, l'idea dell'isola di Bruneseau è concepita come un filtro protettivo. L'effetto di tale intervento è l'integrazione di questa parte di Parigi al sistema periferico.

Erano gli anni del cantiere dell'Hotel Industriel di Dominique Perrault e Kagan, convinto dell'imminente espansione urbana, immaginava un piano di sviluppo per la Cité Technique creando una continuità urbana con l'edificio di Perrault. E' importante osservare che la concezione d'insieme dell'isola di Bruneseau si riflette su questo edificio poiché entrambi sono in una posizione angolare uno da un lato e l'altro dall'altro della periferica.

Tra la nuova struttura urbana e la tangenziale il progetto prevedeva di preservare una frangia libera dove si potrà organizzare "un giardino della periferica" scandito attraverso le piantagioni e da una serie di oggetti architettonici liberi ma regolarmente ripartiti sul terreno. Questo spazio tra i due

sarebbe visibile dalla periferica ed è richiesto per l'allineamento dietro gli edifici industriali. Questo risponde al desiderio di una periferica urbana ma sempre verde sui confini. Questi "oggetti architettonici" all'apparenza isolati sono riservati alla città di Parigi ma gli edifici della rue Bruneseau strutturano un'armatura urbana secondo il classico tracciato della rete stradale parigina. L'evidenza di questa parte urbana prepara un'entrata verso la Parigi istituzionale con la périphérique sopraelevata e la strazione di Austerlitz-jardin des Plantes.

Protezione e continuità dello spazio verde

Questo terreno è abbandonato a causa della costruzione della periferica è occupato attualmente da depositi di servizio. Per non cancellare la vegetazione, aspetto che per questo sito è indispensabile, è fondamentale progettare basse coperture a terrazze con piante e arbusti per conservare ai bordi della periferica un trattamento a giardino. La parte di pianificazione generale nella quale è contenuto il programma della circoscrizione sud-est dei parchi, giardini e spazi verdi sottolineava la necessità di ottenere una continuità di uno spazio verde esistente creando terrazze e alberature. Kagan prevedeva di allargare il marciapiede all'uscita della periferica per permettere di piantare un viale alberato lungo queste vie. La parte del secondo livello è stata progettata come una copertura a forma di "onda" che ricostituisce la forma naturale del terreno visto dalla periferica. Il piccolo frammento che contiene gli uffici è un edificio su piloti, così da permettere la continuità del paesaggio verde e di rivelarlo per contrasto.

Gli uffici

Gli uffici della circoscrizione sud-est prendono posto nella piccola area che si distacca apparentemente dal suolo e hanno bisogno di un complemento senza cui non potranno funzionare: questi sono un insieme di laboratori, magazzini, parcheggi, depositi di materiali pesanti e rimorchi... così come gli archivi e i locali comuni. Il volume di questo complesso si iscrive nel progetto di un hotel industriale o di un altro edificio a uso comunale, o ancora un insieme di uffici (i piani superiori di un tale edificio tornerebbero meno costosi dei piani inferiori dato che i sovraccarichi devono essere portati solo dal piano terra). Il progetto è costituito da tre parti chiaramente distinte: un edificio di un piano nella quale noi troviamo i grandi laboratori e i depositi per i veicoli. Questo spazio è servito da una corte di servizi accessibile da rue Bruneseau. Questa corte è l'accesso dei servizi e serve da uscita ai veicoli verso quai d'Ivry. A nord, di fronte alla bretella della periferica, su questo bordo è previsto un viale alberato e un abbassamento degli edifici al fine di creare un cuore alberato. Questo edificio a una terrazza a prato e piantumata. Verso est, la terrazza verde con diversi livelli di terreno vicino alla bretella della periferica, si affacciano i locali dei laboratori situati al secondo livello. Verso ovest, un piccolo stretto edificio, da dove è

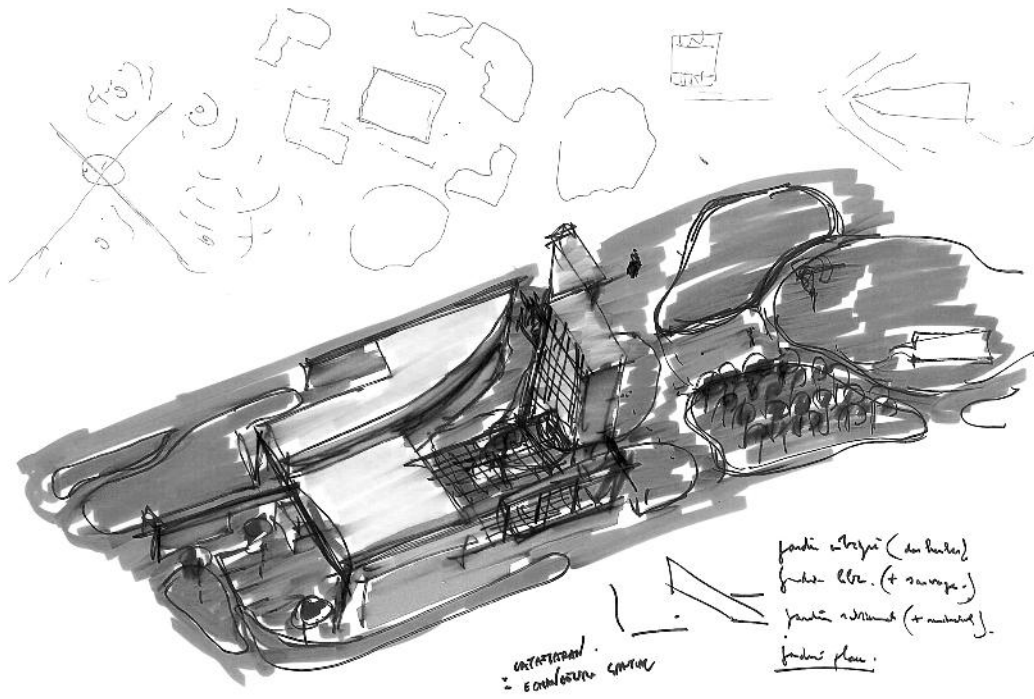


Fig. 57 - Disegno di Michel Kagan

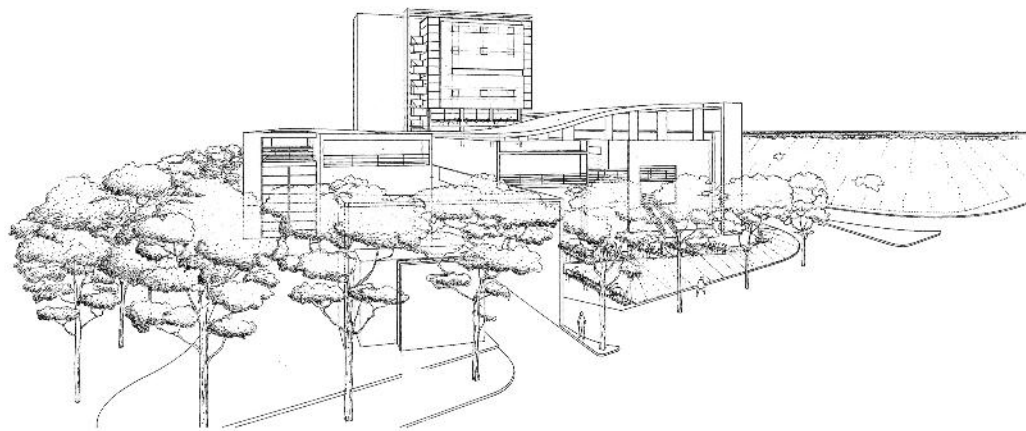


Fig. 58 - Disegno di Michel Kagan

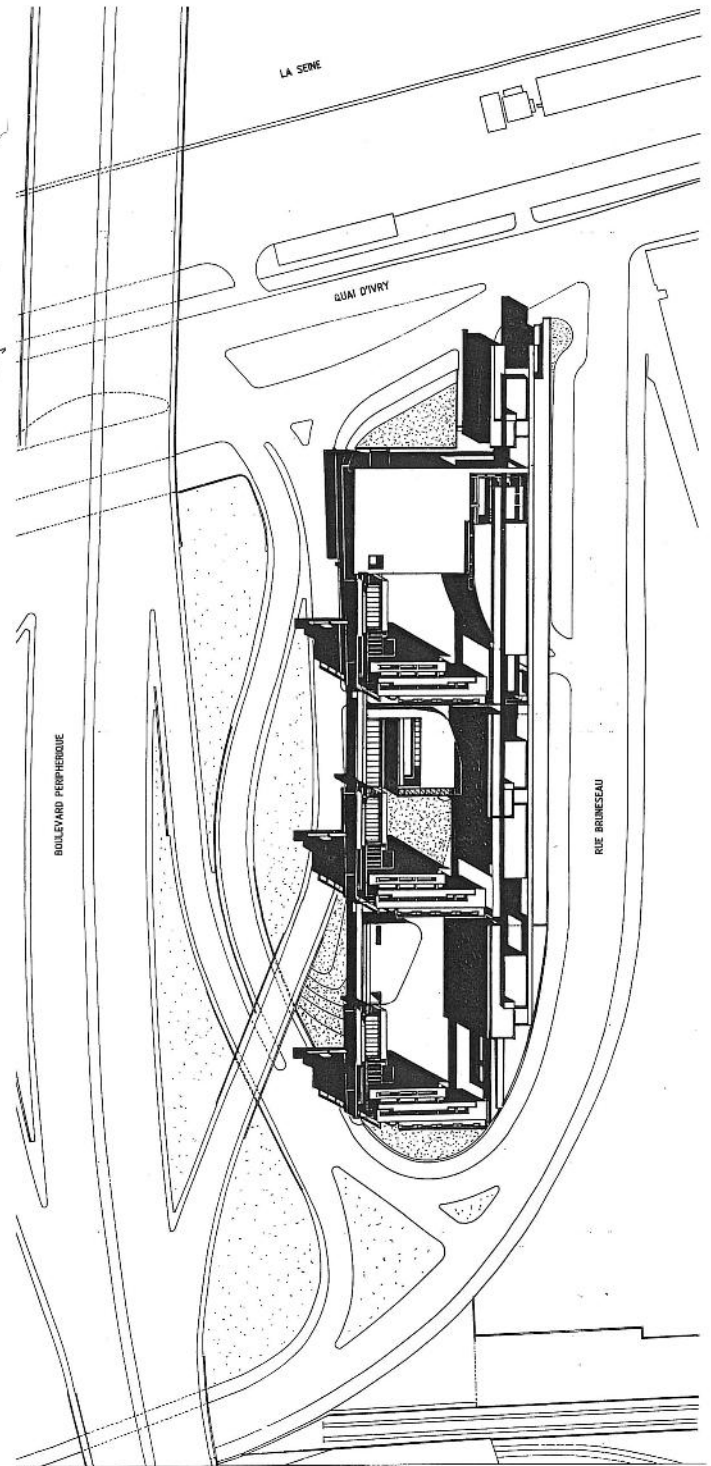


Fig. 59 - Disegno dello sviluppo temporale della Cité Technique



possibile ricambiare i punti di vista sulle terrazze verdi, contiene il programma degli uffici della circoscrizione sud-est. È accessibile da un piccolo atrio al piano terra e attraverso una rampa che permette di apprezzare gli spazi verdi.

Il fronte est è indispensabile per rue Bruneseau

Il fronte est fu realizzato dopo 20 anni e si concretizza dell'edificio residenziale per studenti. Era già previsto il completamento del fronte per dare senso a un terreno altrimenti isolato. La questione fondamentale era far assumere a un immobile di questo genere il ruolo essenziale di continuità urbana. La sua posizione era rafforzata dal cantiere situato un poco più in alto in rue Bruneseau e qui, a differenza dalla cité technique, è un immobile prettamente industriale perché la sua dimensione la supera considerevolmente.

L'aspetto temporale

Kagan prevedeva che l'installazione delle diverse parti potesse portare a ottenere un insieme da realizzarsi in una o due fasi. Lo sviluppo della cité technique si basa sulla ripetizione dell'elemento della torre secondo una griglia regolare creando tre stanze al cui interno viene posto un volume specifico per ogni spazio. I fronti erano previsti continui chiudendo così l'isolato ma lasciandolo permeabile. La fine del sistema si confrontava con l'hotel Industriel di Perrault così da creare una continuità urbana che si chiudeva a ovest con la périphérique.

Fig. 60 - Foto da rue Bruneseau - data scatto: 2013



Fig. 61 - Foto da quai d'ivry - data scatto: 2013



La chiusura di un ciclo di vita

La cité technique è un edificio spettacolare che suscita entusiasmo ma, nonostante la ricchezza architettonica, sembra però poco adatta alle esigenze della domanda, il suo inevitabile crollo è dovuto alla percezione (non prevista da Kagan) del sistema. Il complesso viene percepito, a detta delle istituzioni che ne hanno deciso la demolizione parziale, in due unità distinte, una come la materializzazione del controllo sociale "torre di controllo" sul popolo lavoratore. L'aspetto generale dell'edificio deriva da una distorta visione delle effettive condizioni di lavoro che si ripercuote sulla sua voglia di utilizzarlo e il conseguente rifiuto. Il risultato fa riflettere sull'etica dell'architettura come attività sociale nel campo dell'estetica. Inoltre il suo inevitabile invecchiamento fisico ha influenzato negativamente la visione dell'edificio da parte della critica che attribuisce la colpa all'architetto che ha sacrificato tutto per l'idea di un edificio bianco dall'immagine fugace di uno scatto fotografico²⁷. Probabilmente sono stati ignorati una serie di dispositivi che avrebbero potuto proteggere i materiali dal loro prematuro degrado, forse è colpa dell'architetto o dell'ingegnere o forse dell'economia richiesta. Sicuramente è molto più semplice dire che gli architetti dirottano i loro progetti per raggiungere obiettivi puramente architettonici, che vengono sovrapposti al programma funzionale e hanno poca responsabilità nei suoi confronti. Ovviamente il programma non è una bibbia né una pagina bianca, i migliori edifici non sono la semplice trascrizione del programma e nemmeno seguono la pura volontà dell'architetto.

In questo caso però è necessario riflettere sul ruolo e sulla rappresentanza del lavoro sociale per capire come la Cité Technique di Kagan abbia perso tutto il suo valore. Questa decisione non solo porta alla cancellazione di un'opera d'architettura riconosciuta dalla critica mondiale, che è stato oggetto di numerose pubblicazioni in Francia e all'estero e ha vinto diversi premi e fa parte degli edifici indicati in molte guide di architettura parigina, in qualità di rappresentante del paesaggio urbano contemporaneo di Parigi; ma avrà come conseguenza la perdita del principio architettonico dell'edificio residenziale per studenti e giovani lavoratori. Le residenze di rue Bruneseau è parte del progetto originale, è il completamento del fronte della Cité Technique e mantiene l'intero complesso in equilibrio. Sostituire parte bassa del sistema con una torre (dal 2003 il progetto per Paris Rive Gauche di Yves Lion prevede una torre in quella posizione) non solo snaturerebbe la parte superstite ma la oscurerebbe togliendole ogni logica progettuale. La decisione di demolizione dell'edificio, ovviamente, non è senza ragione. La Cité technique oggi è in una situazione di profondo degrado, è mancata la manutenzione ordinaria di cui ogni edificio dovrebbe godere, i cementi sono rovinati e le armature hanno

perso il loro copriferro. Il degrado fisico si accompagna anche a quello economico e sociale, gli uffici non sono attivi o almeno nella loro stragrande maggioranza, la torre è inutilizzata e il retro è oramai la casa dei senzatetto. Inoltre essendo il progetto di Kagan non terminato tutta la parte a sud è stata riempita da casette prefabbricate. L'area che in oltre vent'anni non è riuscita ad emergere ha fatto cadere in disgrazia questo complesso. Le residenze per studenti sopravvivono perché utili alla città, poco distante c'è l'università.

Nel 2009 Michel Kagan e Nathalie Regnier Kagan scrivono più volte alle amministrazioni di prendere provvedimenti per riabilitare la Cité Technique. Durante la costruzione delle residenze per studenti scrivono: "non c'è stata una manutenzione regolare o di un servizio serio di manutenzione, l'edificio è a uso professionale con un'intensa e pesante attività: passano per camion per i garage, c'è il deposito di materiali, laboratori e gli uffici, è situato sul bordo della tangenziale quindi soggetto a inquinamento significativo. Alcuni locali hanno cambiato uso, altri sembrano abbandonati, alcuni sono invece ampiamente utilizzati. Come risultato, abbiamo trovato un allarmante presenza di soggetti esterni: vele incrinata e i cementi anneriti, vetri rotti o sostituiti da legno compensato, i serramenti sono arrugginiti piegati o rotti, la vegetazione selvaggia sulle coperture e nelle grondaie, questo a causa dell'uso indiscriminato e la mancanza di manutenzione".

Successivamente in un'altra lettera: "la riabilitazione e la conformità della costruzione è quindi di grande importanza per quanto riguarda il pericolo di strutture esistenti in termini di sicurezza, ma anche nell'interesse della coerenza urbana e decisione del Comune di Parigi, con l'importanza del budget per la costruzione delle residenze per studenti in costruzione (...). E' urgente intraprendere uno studio per l'adeguamento dei locali alla loro destinazione corrente, prendere in esame ogni ristrutturazione interna per migliorare le prestazioni in termini di sostenibilità, con la sostituzione dei serramenti esistenti, la sostituzione dell'acciaio zincato e la pulizia dei vetri, proteggere i parapetti, (...).

A riguardo del progetto della nuova urbanizzazione Paris rive gauche: "Sembra che le riflessioni urbane avviate per lo sviluppo del settore Massena - Bruneseau e di sviluppo delle rive della Senna, non può ignorare questo problema, che è quello di rendere la città nella città, riuso di edifici esistenti, la loro integrazione urbana. Una nuova "tabula rasa" nel nostro tempo, sembra più pertinente per garantire la coerenza delle politiche urbane e la costruzione di quartieri con le torri progettate da Semapa, deve integrare il tessuto urbano più prossimo e le scale circostanti."

²⁷ La mauvaise fortune de deux bâtiments remarquables, Philippe Freiman e Bruno Murawiec, in *Le visiteur*, France, 2012



Fig. 61a - *Le Grand Paris* dell'abitare- i nuovi quartieri HLM



Fig. 61b - Progetto per
l'area Masséna-Brunese-
au

IL FUTURO IN PROGETTO

LE TRASFORMAZIONI DE “LE GRAND PARIS”

“Le Grand Paris” è un progetto lanciato dall’antefiore presidente francese, Nicolas Sarkozy, con l’obbiettivo di cominciare una riflessione su come organizzare una piccola capitale di poco più di 2 milioni di abitanti attorniata da una periferia di 9 milioni di persone. Nicolas Sarkozy sventola il Grand Paris come il «progetto faro» della sua presidenza. Come ogni presidente francese che si rispetti, anche Sarkozy intende legare il proprio nome a un progetto di urbanistica che lasci il segno.

Come nasce “Le Grand Paris”

Il 26 giugno 2008 Sarkozy annuncia la revisione dello Sdrif per definire una «strategia efficace» per la ripresa economica di Parigi e della sua regione. Il programma ruota intorno al rafforzamento degli aeroporti e di alcuni poli strategici, in primo luogo il quartiere della Défense, alla costruzione di piattaforme tecnologiche in sette territori della Grande corona parigina, all’edificazione di settantamila alloggi nelle periferie e alla realizzazione di una linea della metropolitana di terza generazione (senza il conducente), la Rocade Blanc, per agevolare i collegamenti periferia-periferia. Pur essendo tutte le parti in causa, a sinistra come a destra, concordi sulla necessità di una ristrutturazione dell’agglomerato parigino, sul tavolo ci sono due modelli: quello governativo di Sarkozy che mira ad accorpate i dipartimenti della Piccola e Grande corona e a rinforzare il ruolo della capitale e quello socialista di Delanoë che spinge per realizzare una confederazione metropolitana, solidale e sostenibile, vicina alle esigenze della popolazione. Il Grand Paris è dunque anche una questione politica.

Il progetto Le Grand Pari(s) de l’agglomération parisienne, la futura città metropolitana del bacino della Senna all’orizzonte del 2030, procede rapido. Il 14 marzo le dieci équipes di architetti e urbanisti chiamati a consultazione dall’Eliseo (i francesi Nouvel/Cantal-Dupart/Duthilleul, de Portzamparc, Grumbach, Castro/Denissof/Casi, Lyon e il gruppo Descartes e gli stranieri Rogers, Stirk, Harbour & Partners, Secchi e Viganò, MVRDV, studio AUC di Klouche, studio LIN di Finn Geipel) hanno consegnato la sintesi dei loro lavori, tre giorni dopo c’è stata una conferenza pubblica al Palais de Chaillot.

Cosa è il Grand Pari(s)

Cosa sia il Grand Paris non è semplice da spiegare. A prima vista parrebbe un nuovo piano regolatore, ma pur trattandosi di un progetto di grande scala che mette mano alla struttura urbana di Parigi e del suo hinterland, il Grand Paris non è un piano regolatore. Meglio dire che il Grand Paris è un programma di sviluppo sostenibile e una prefigurazione che intende trasformare l’agglomerato della regione parigina in una metropoli policentrica di oltre dieci milioni di abitanti, solidale e ad alta qualità ambientale. La sfida è alta e come fa intendere la «s» di quel Pari(s) messa tra parentesi, si tratta di una scommessa²⁸. La posta in gioco è l’avvenire di Parigi nello scacchiere internazionale dei prossimi anni, in una prospettiva di ridimensionamento delle condizioni dello sviluppo poste dal protocollo di Kyoto. Si tratta di raccogliere la competizione globale cominciando a lavorare dal contesto locale. Il primo ostacolo da superare è infatti, la riforma dei limiti amministrativi tra i dipartimenti che costituiscono la cosiddetta Piccola e Grande corona di Parigi, tutta la vasta area urbana che circonda la capitale. La Parigi racchiusa dall’anello del Périphérique, il viale costruito sulle ceneri delle mura di Thiers, è una città relativamente piccola (un centinaio di chilometri quadrati) che non è più cresciuta dal 1870, mentre la regione dell’Ile de France è un territorio di dodicimila chilometri quadrati e oltre trecento comuni, densamente abitato e sede di importanti attività industriali e produttive che rappresenta un terzo dell’economia dell’intera Francia. Per anni lo sviluppo del territorio è andato avanti su binari paralleli, culturale e turistico da una parte, manifatturiero dall’altra, con la conseguenza che esistono due città, la borghese e ricca Parigi e l’operaia e multietnica banlieue. Queste due città sono necessarie l’una all’altra e il destino dell’agglomerato parigino è, ormai a detta di molti, l’eliminazione delle frontiere e la nascita di una confederazione urbana di dimensioni regionali. Ma per gettare le basi di una Paris Métropole il primo nodo da sciogliere è la diffidenza degli abitanti della regione dell’Ile de France, che vedono Parigi come la piovra che si interessa ai territori limitrofi solo per costruire i suoi cimiteri, le sue discariche e le sue fabbriche. La realizzazione di Paris Métropole è dunque subordinata al superamento dei problemi sociali e politici che dividono la capitale e la sua regione, senza per questo trascurare l’urgenza della riduzione delle emissioni dei gas serra posta dal protocollo di Kyoto. I dati divulgati dalle organizzazioni internazionali sui processi demografici e i livelli del consumo energetico nelle aree urbane hanno rivelato che il riequilibrio ambientale è legato a doppio filo alla questione dello sviluppo: le città crescono a dismisura, sono diventate delle megalopoli, consumano territorio e molta energia (quasi tre quarti dell’energia mondiale).

²⁸ *Pari* in francese significa “scommessa”

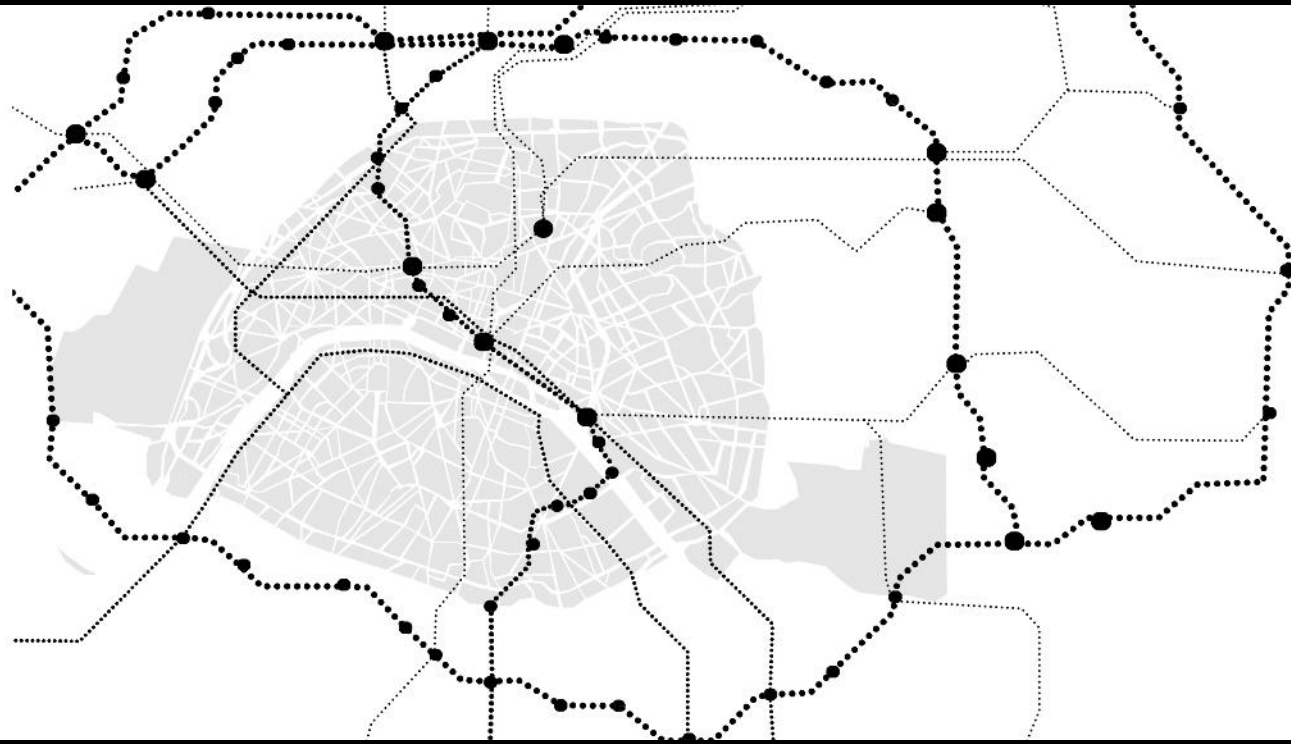


Fig. 62 - *Le Grand Paris* dei trasporti - le nuove stazioni e linee



Fig. 63- *Le Grand Paris* dei trasporti

Tra natura e artificio

La consultazione voluta dall'Eliseo, non un concorso di idee, nasce dall'intenzione di aprire un laboratorio di lavoro coinvolgendo gli architetti in una riflessione multidisciplinare per imprimere al progetto dell'agglomerato parigino il segno della proposta esemplare. La scommessa infatti non è tanto quella di dare una rinfrescata a Parigi, ma di lavorare a una «terza città» capace di mettere insieme le istanze del riequilibrio ambientale con quelle del rilancio economico e della solidarietà sociale per «fare della capitale una "città-mondo" aperta, dinamica, attraente, creatrice di ricchezze e di lavoro». Tutti i lavori presentati concordano sul fatto che la futura metropoli parigina debba avere una dimensione territoriale. L'atelier Grumbach si è addirittura spinto fino a prefigurare una città sola da Parigi a Le Havre dove sono le foci della Senna, Christian de Portzamparc si richiama alla figura del rizoma di Deleuze e Guattari per proporre una città orizzontale e multipolare centrata su luoghi di addensamento urbano, il gruppo inglese di Rogers, Stirk Harbour insiste sul binomio concentrazione edilizia-mixité funzionale per risparmiare suolo e intensificare la mobilità «verde».

La cultura del mezzo pubblico

La futura Paris Métropole fa dunque leva sulla geografia del bacino della Senna per creare il palinsesto di una città-natura che, come ha detto Roland Castro, uno dei dieci progettisti, molto noto per la sua urbanistica militante, ponga al centro dei suoi obiettivi il diritto del cittadino all'urbano: «abitare in un edificio dignitoso, in un quartiere che sviluppi il senso di appartenenza alla comunità, in una città dove tutti i luoghi siano attraenti, in una metropoli che dia a ciascuno l'idea di poter essere qui e altrove».

Lo slogan è costruire una solidarietà tra l'urbano e il rurale perché senza questa alleanza non c'è circolarità economica e equilibrio tra le differenti attività umane. Ma come fare per tenere insieme una metropoli di dimensioni territoriali, che deve essere aperta e accessibile a tutti i suoi cittadini, ovunque essi abitano? Come fare per rompere le gerarchie e favorire le relazioni «orizzontali», smettendola finalmente con le differenze tra la città bella e buona del centro e la città-non città delle periferie? La soluzione condivisa è intervenire su due parametri, densità edilizia e mobilità pubblica perché una città ecocompatibile è anche una città paritaria che deve dare case e servizi a tutti e i cui luoghi devono essere facilmente e velocemente raggiungibili. La sostenibilità non è soltanto questione di un giusto dosaggio tra natura e artificio, ma è anche questione di tempo e di distanze. Dunque per avere una città-natura che possa funzionare in modo fluido, il primo passo è rivedere il modello spaziale della città moderna e della griglia di Le Corbusier, vale a dire l'idea di una città

basata esclusivamente sull'uso dell'automobile. Su questo fronte Parigi parte avvantaggiata, non tanto perché esiste una rete metropolitana ampiamente sviluppata, la quale, si sa, dovrà essere rivista in maniera radicale, ma perché nel dna dei parigini (come in quello dei francesi) è fortemente radicata la cultura del mezzo pubblico.

Spazi definiti dalla velocità

Consapevoli di questa mentalità, gli architetti si sono sentiti autorizzati a rivoltare Parigi come un calzino e a immaginare di sostituire la struttura urbana radiocentrica con una «armatura» integrata di strade, linee ferroviarie e metropolitane aeree e a raso, corridoi ecologici, piste ciclabili e anche vie d'acqua (peculiarità del paesaggio della Senna oggi sottoutilizzato) secondo assialità e direzioni del tutto inedite rispetto a quelle tracciate dai grandi boulevards del barone Haussmann. Ogni architetto ha tessuto il telaio urbano alla sua maniera con scenari che non sono mai gli stessi. Se l'atelier di Jean Nouvel sogna di fare di Parigi un grande giardino irrigato da cui crescono, come alberi artificiali, delle ecocittà verticali, lo studio di Bernardo Secchi e Paola Viganò coltiva l'idea di una città porosa, permeabile e isotropa fondata su una struttura ecologica di zone umide e tre tipi di spazi definiti dalle velocità: alta (automobili), media (trasporto pubblico), bassa (percorsi pedonali e ciclabili). Da parte sua, il gruppo Descartes di Yves Lyon propone di densificare le aree verdi e di piantare una foresta per la produzione dell'energia e la regolamentazione del clima, mentre Roland Castro immagina di trasformare i grigi quartieri delle villes nouvelles in colorate oasi lungo il fiume, e gli olandesi MvRDV lanciano una provocazione riducendo Parigi a una città piccola e compatta per liberare i suoli e creare dei parchi eolici e solari. Ecco allora che il progetto del Grand Paris si prefigura come un'occasione concreta per elaborare una «terza città» capace di andare oltre il determinismo del Moderno e l'utopia di una città perfetta. È interessante riprendere le parole di Jean Nouvel che in un'intervista ha detto: «Il progetto Grand Paris è già lì. I dieci milioni di parisiens sono lì, il territorio è lì. Si tratta dunque di trovare la giusta forma per organizzare quello che già esiste e costruire le condizioni per far vivere meglio la gente». Questa dichiarazione che parte dall'ovvietà di ciò che c'è, suona una rivoluzione culturale nel paese di Le Corbusier dove il pensiero razionalista moderno si è espresso in termini di tabula rasa e di costruzione del nuovo a partire dalle cancellazioni. Il progetto Grand Paris-Paris Métropole rovescia i termini della questione e parte dal riconoscimento dell'esistente.

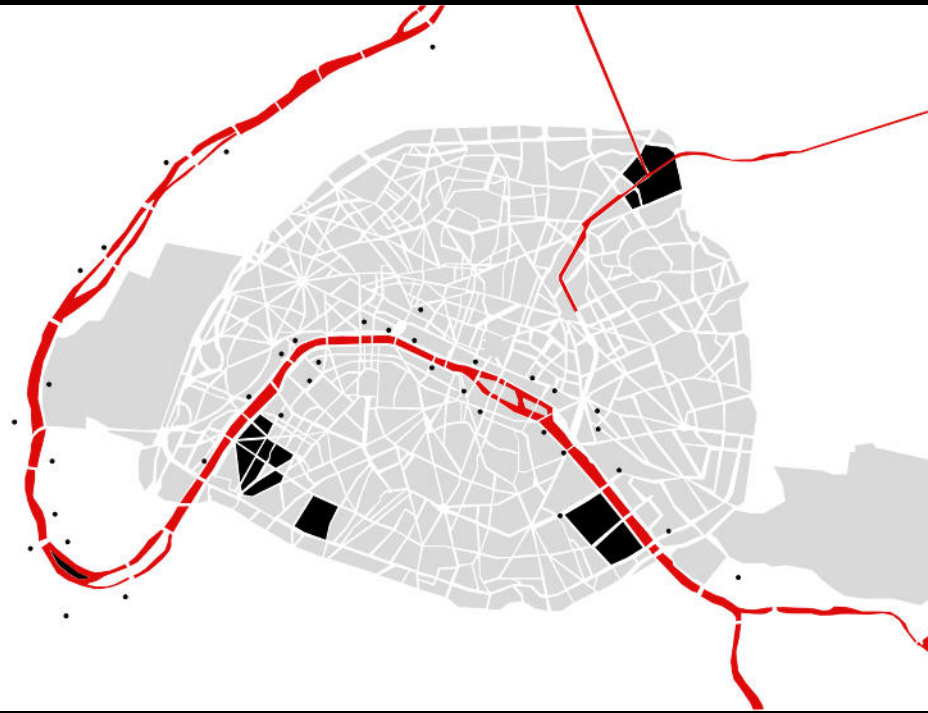


Fig. 64 - *Le Grand Paris* della cultura - i nuovi punti e centri culturali



Fig. 65 - La nuova Philharmonie, Parc de la Villette (J. Nouvel)

Densità – mobilità

La densità, come ricorda Marc Weil, è innanzitutto un termine giuridico che ci rinvia subito all'urbanizzazione. La densità è in un certo modo sinonimo di città. Per risolvere i problemi della grande periferia di Parigi molti progetti propongono di urbanizzare e quindi di densificare queste zone. Ad esempio, il gruppo Descartes (Yves Lyon) studia come cambiare i regolamenti per permettere delle estensioni sulle piccole parcelle nel tessuto "pavillonnaire", di case unifamiliari, e propone di riqualificare lo spazio pubblico. Portzamparc afferma che il "sostenibile" è il "trasformabile", per conseguenza ipotizza delle nuove regole contro i territori "bloccati", interviene sulle parcelle dei "grands ensembles" degli edifici degli anni settanta e le riduce dividendole. La trasformabilità si traduce, per l'architetto, anche come aumento di spessore degli edifici di abitazioni. Un esempio è dato da una delle sue realizzazioni nella rue Nationale a Parigi (1990-1995), un progetto realizzato all'interno della riabilitazione di un grande isolato nel XIII quartiere della città. Un edificio a stecca è stato rinnovato aumentando la larghezza degli appartamenti, lo spessore aggiunto permette di migliorare l'isolamento termico e di aggiungere balconi e logge agli appartamenti. Ridisegnare la facciata implica, però, di cambiare il limite e il profilo della strada. La scelta della densità ci rimanda ancora al tema dello spazio pubblico: è la qualità dello spazio pubblico che permette di accettare la densificazione urbana. Un elemento architettonico caratteristico dell'alta densità della città è l'edificio a torre. Spesso nei rapporti dei diversi gruppi le torri di abitazioni sono proposte come perimetro alle zone di verde pubblico (Roland Castro, Jean Nouvel, Portzamparc).

Nella riflessione del dopo Kyoto la mobilità occupa un posto importante visto che uno degli obiettivi dati è di diminuire l'emissione dei gas a effetto serra. In questo senso si poteva immaginare una diminuzione della mobilità per la metropoli parigina, invece è il contrario che è proposto. È proprio la mobilità che permette di strutturare il territorio e di stabilire una gerarchia tra gli spazi a scala territoriale e quelli a scala locale. La mobilità è una garanzia per il buon funzionamento della metropoli. Grazie al miglioramento della rete dei trasporti, riunificare il territorio non è solo un obiettivo economico ma anche sociale. Ciò che è vicino, nella metropoli, spiega Jean Nouvel, è ciò che è rapidamente e comodamente accessibile dal posto dove ci si trova e la gerarchia dei luoghi non è di ordine spaziale, ma piuttosto temporale. Così uno dei parametri principali per la valutazione dei territori è la riduzione della durata degli spostamenti resa possibile con l'aumento della velocità. I sistemi di mobilità proposti sono diversi: vanno dalla micro-mobilità, alla macro-mobilità passando dalla mobilità intermedia. L'urbanizzazione come fattore di mobilità. In questo senso, Grambach propone

di mettere in movimento il territorio e trasforma l'autostrada Paris-Le Havre in una avenue, mentre Portzamparc progetta una sopraelevata sulla tangenziale di Parigi per una metropolitana rapida. In quest'ultimo caso possiamo parlare anche di densità in termini di trasporto. In tutte queste riflessioni progettuali la scommessa è rendere compatibile la competitività e la coesione sociale: aumentare la competitività internazionale della metropoli salvaguardando il benessere e apportando un miglioramento alla vita quotidiana degli abitanti dell'Ile de France. Per superare questa contraddizione la maggior parte dei gruppi applicano degli approcci multiscale.

La coesione sociale non è trattata solo in termini di accessibilità dei luoghi di lavoro o svago ma anche come prossimità. Il vero nuovo apporto di questi studi è la consapevolezza che partendo dalla piccola scala si possa cambiare la metropoli. Il progetto architettonico inizia dallo spazio privato e investe quello pubblico, dalla riflessione sulla casa unifamiliare e dai diversi modi di vita si passa poi a pensare al territorio. Questo metodo di studio che permette di passare dalla scala del quotidiano alla scala del territorio, e viceversa, è uno degli aspetti più innovativi che sia stato messo in rilievo da queste ricerche. Tutti i gruppi hanno riconosciuto il carattere fondamentale della mobilità ma anche la necessità di renderla compatibile con la qualità della vita. La soluzione all'equazione densità/mobilità dipenderà dal valore dell'incognita che è determinata oggi dal progetto alla scala del quotidiano e dalla qualità della vita offerta ai cittadini.

LE GRAND PARIS: I 10 PROGETTI CHE CAMBIERANNO PARIGI

Il bando lanciato dal presidente Sarkozy per la riqualificazione urbana e periferica della metropoli parigina è una straordinaria occasione di rinnovamento che rappresenta, per la Francia e per la capitale, una nuova opportunità di rilancio e rivitalizzazione. Parigi diventa così un punto di riferimento per il resto delle metropoli europee. La mitica Parigi fatta di storia, di charme e di vita. La signora delle città francesi. La ville lumière. Nove milioni di persone distribuite in cittadine satelliti che con un lento processo di espansione si sono congiunte tra loro dando vita a nuclei abitativi informi e mancanti di identità. Ma Parigi non ha voglia di fermarsi. È una città meravigliosa, con i classici problemi delle metropoli dei nostri tempi, ma non accetta di sentirsi senza futuro. Ha voglia di crescere e di cambiare. Non vuole restare imbrigliata in immagini stereotipate. Vuole partecipare al nuovo mondo. Vuole essere una città del XXI sec. Ecco perché Nicolas Sarkozy, l'ex presidente della Repubblica francese, pronto a giocare un ruolo dominante nell'economia europea e mondiale, ha ufficialmente mobilitato dieci equipe di architetti e urbanisti per strutturare dei megaprogetti che ridisegnino Parigi e la sua sconfinata regione.

Riprogettare, ricostruire e ricucire le diverse parti della città cresciute all'ombra di cambiamenti radicali quali il decentramento del sistema produttivo diventa, quindi, un importante progetto per il futuro. La logica dell'integrazione, unica percorribile, riqualificherà le slabbrature lasciate dalle pianificazioni precedenti e, con interventi puntuali, renderà omogenei i diversi tessuti che negli anni si sono creati. Per poter giungere ad una valida ipotesi progettuale, le dieci equipe hanno mobilitato, oltre agli specialisti del territorio, anche sociologi e geografi per avviare una riflessione su come riorganizzare la piccola capitale e la sua affastellata banlieue, la Boulevard Peripherique, vero pot pourri di problemi quali quelli politici e amministrativi o quelli urbanistici e sociali.

Come sarà la regione parigina fra venti o trent'anni, per l'esattezza nel 2030? Architetti e urbanisti hanno risposto in modo diverso. Forse diventerà una megalopoli che si estenderà fino all'estuario della Senna? Conterrà venti nuove città e avrà un tessuto che conterrà grattacieli e terrazze ricche di verde? Qualcuno ha immaginato una metropoli "dei poeti, dei flaneurs". Altri hanno pensato a un avveniristico treno da costruire sopra il raccordo anulare. C'è chi l'ha pensata come una città "porosa", una città accessibile e permeabile che dà spazio all'acqua. E c'è chi immagina "venti città durevoli" con non più di 500 mila abitanti. Ci saranno giardini pensili sui tetti e un bosco di un milione di alberi al nord, vicino all'aeroporto. Ma quel che conta è che nella futura

Parigi non esisteranno più le banlieue. La "Grande Parigi" sarà la città ideale del post-Kyoto. Ecologica, policentrica, sarà la città-mondo che avrà il suo porto sulla Manica raggiungibile in un'ora con una nuova linea Tgv. La Parigi di domani, vista dagli architetti di oggi, sarà una metropoli capace di rivaleggiare con Shanghai e Tokyo. Sarà la città del futuro, lontana dalla museizzazione, sempre attuale e pronta ad aggiornarsi per essere al passo con i tempi.

Da due milioni di abitanti la città passerà a 12 inglobando tutta la regione, per la nascita di una "regione-capitale". Si tratta dunque di edificare una città nuova a partire da quella esistente. Concetto completamente diverso da quello delle new town. Questo progetto non scolla la crescita di una città dalla storia, ma prosegue con le stratificazioni del tempo e le commistioni di linguaggi architettonici. L'attuale periferia conta molto sui futuri cambiamenti e soprattutto sulla rivoluzione dei trasporti, stanca degli attuali ritardi e continue attese nelle stazioni dei treni e degli autobus.

I temi dell'ecologia e della mobilità sono affrontati assieme e in modo trasversale ponendo l'accento sulla vivibilità della metropoli, attraverso progetti di parchi, piste ciclabili e aree pedonali, marcando il tema dell'efficienza attraverso il progetto di navigazione della Senna e un nuovo sistema ferroviario sopraelevato.

Non mancano le perplessità sulle proposte di Jean Nouvel di elevare la città con grattacieli e torri e le critiche mosse a Sarkozy sulla "cantierabilità" della città da qui al 2030. Non si tratta di utopie ma di una scommessa già definita vincente di Sostenibilità Urbana e Ambientale.

Denominatore comune di tutte le proposte (concepite in collaborazione con sociologi e geografi), la volontà di rimarginare la "ferita" sociale e urbanistica generatasi tra la capitale, popolata da 2 milioni di abitanti, e l'interland metropolitano ad alta densità abitativa, con i suoi sei milioni di cittadini. In questo senso, il rafforzamento della rete dei trasporti appare come elemento preponderante in molti dei progetti esposti. Nella proposta di Richard Rogers, Parigi assume la forma di una metropoli leggera e "policentrica", dotata di un articolato sistema di comunicazione, capace di favorire l'economia regionale. Antoine Grumbach vede nella valle della Senna la via naturale di connessione tra l'area urbana e il porto di Le Havre, ritenuto un elemento dal potenziale economico per certi versi ancora parzialmente inespresso. Trasporti "poetici, rapidi e fluviali" si dipanano lungo la Grand Paris "dei poeti, dei flaneurs e dei viaggiatori" di Castro Denissot Casi, mentre Christian de Portzamparc immagina un avveniristico ponte ferroviario sospeso sul raccordo anulare. "Ridurre", "semplificare" e "ridimensionare" sono le parole chiave dei progetti di Yves Lion e dello studio olandese MVRDV. Il primo si basa sulla ripartizione dell'agglomerato urbano parigino in venti porzioni urbane abitate da 500mila persone, soluzione che dovrebbe

migliorare la qualità della vita dei più. Il secondo disegna una Parigi "Plus Petit", laddove "plus" sta per città "più ambiziosa, più ottimista, più densa, più efficiente, più ecologica, più compatta", con uno sviluppo più controllato, e quindi "più piccola". L'assoluta necessità di inserire spazi verdi all'interno della metropoli domina la proposta del trio composto da Jean Nouvel, Jean-Marie Dutilheul e Michel Cantal-Dupart, dove a farla da padrone sono gli edifici a torre e i grattacieli verdi dagli enormi tetti giardino. Lo stesso intendimento ispira il progetto degli italiani Bernardo Secchi e Paola Viganò (Studio 09), che pensano a una "città porosa" organizzata su più livelli, strutturata in modo da ottimizzare e favorire gli "scambi ecologici", dove la rete di trasporti ad alta velocità ridisegna profondamente la mobilità dell'area metropolitana. È multipolare e verde il progetto dei tedeschi LIN, in cui la capitale francese diventa laboratorio a cielo aperto delle green strategies post Kyoto, "tra densi agglomerati e spazi di minori intensità, paesaggistici e flessibili". Composito e utopistico il progetto del più giovane dei dieci gruppi, lo studio AUC guidato da Djamel Klouche, affiancato dalla scuola di architettura di Versailles, dall'università di Sandai (Giappone), e da grafici e paesaggisti tra cui Pascal Cribier.

Il Vincitore

Il progetto dell'Equipe Rogers Stirk Harbour + Partners si articola in dieci punti programmatici:

1. Ristrutturare l'autorità metropolitana in Ile-de-France;
2. Costruire Parigi su Parigi "la città compatta" obiettivo contemporaneo.
3. Completare la rete di trasporti metropolitani. Promuovere una rete tangenziale che colleghi i poli e la "Première Couronne" e un nuovo collegamento TGV verso ovest.
4. Creare una Parigi metropolitana policentrica all'interno della "Proche Couronne".
5. Creare comunità bilanciate: un piano di azione sociale con interventi e investimenti orientati alle zone svantaggiate della città.
6. Riequilibrare l'economia regionale con la distribuzione di nuove tecnologie verdi e occupazione nella regione.
7. Superare le barriere fisiche della città: quelle occupate dalle ferrovie devono essere cancellate e trasformate per produrre un tessuto urbano permeabile.
8. Creare una rete per gli spazi aperti per limitare l'espansione della città, una rete di corridoi ecologici che colleghino gli spazi naturali della regione con il cuore della città.
9. Ridurre l'impronta della Parigi metropolitana sull'ambiente: un nuovo approccio metabolico per ridurre, riutilizzare e riciclare risorse.
10. Investire in design di alta qualità. Spazi pubblici ben concepiti e ben mantenuti devono essere al centro dei diversi quartieri. Saranno le basi per un'integrazione sociale.

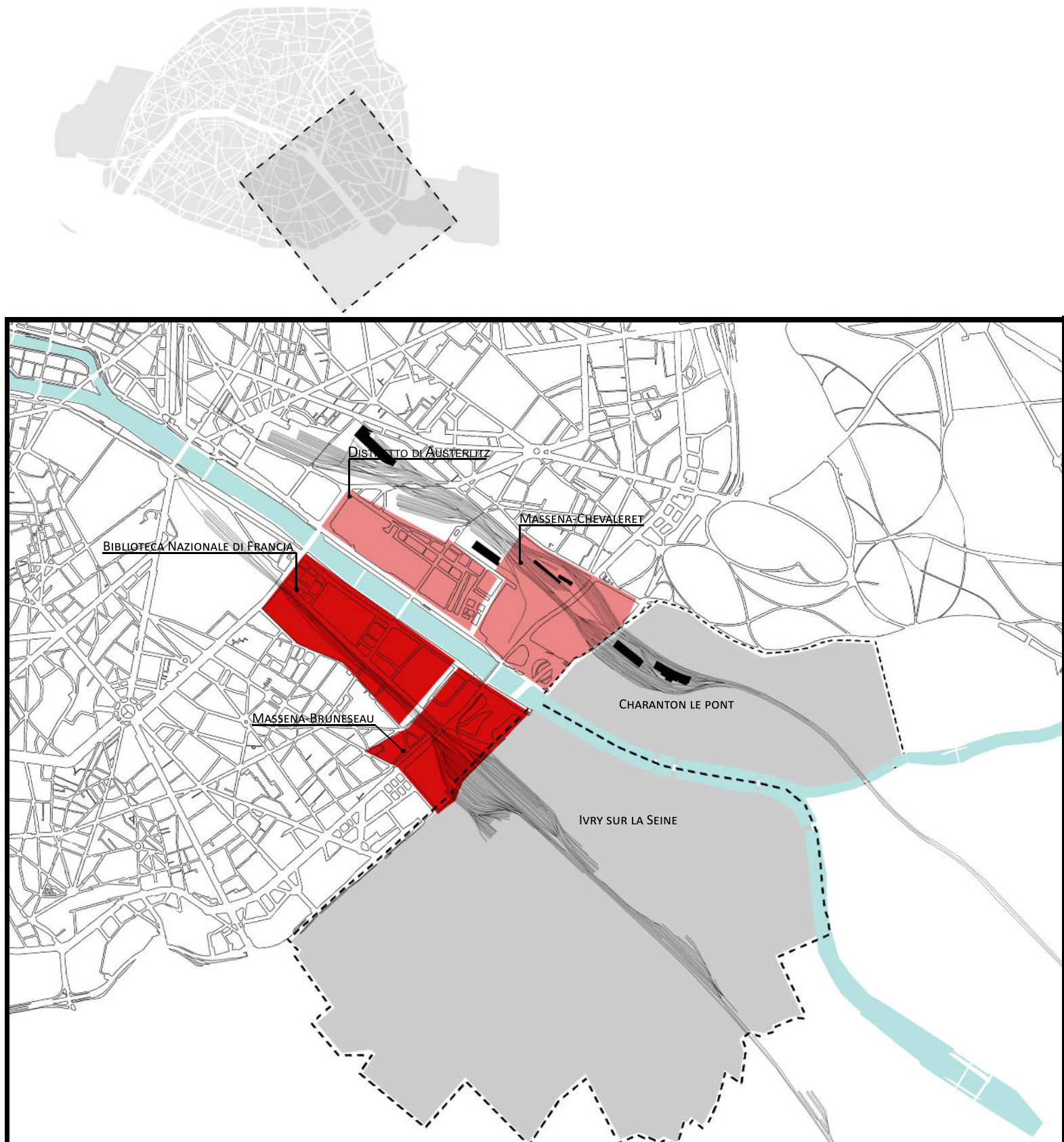


Fig. 66 - Inquadramento area Sud/Est

COSA STA SUCCEDENDO NELLA PERIFERIA SUD-EST DI PARIGI

Paris Rive Gauche

Paris Rive Gauche è un'operazione di sviluppo urbano importante impegnato da quasi 20 anni, occupato da grandi ferrovie e da edifici industriali abbandonati lungo la Senna. Il sito è occupato dalla prima metà del XIX secolo dalle ferrovie che vengono poi estese a metà del XX secolo, è stato quasi interamente dedicato al settore ferroviario. Lo sfaldamento del tessuto urbano generato dalla presenza di questa importante infrastruttura ha portato all'isolamento di questa riva della Senna dal resto della città.

La scelta urbanistica del nuovo progetto generale è stata guidata dal desiderio di collegare l'area al 13 ° arrondissement che costituisce una forte continuità urbana tra il vecchio e nuovi quartieri e così da superare il limite imposto dalle ferrovie. Questa continuità è ottenuta grazie all'introduzione di un nuovo passaggio che attraversa il fascio ferroviario e a una rete nuovi percorsi che si estendono per le strade dal 13 ° arrondissement alla Senna. Il progetto ha inoltre un'altra ambizione metropolitana, collegando Parigi al comune confinante di Ivry punta a riqualificare i territori limitrofi che oggi sono occupati principalmente dalle infrastrutture stradali e ferroviarie. I primi studi sono stati avviati nel 1988 e hanno portato alla creazione della zona di sviluppo nel 1991, coprendo una superficie di circa 130 ettari. Quest'ultimo comprende quattro distretti principali ciascuno con la propria identità : Austerlitz , Tolbiac , Massena e Bruneseau.

La dimensione dell'area Paris Rive Gauche si estende lungo la Senna tra il Jardin des Plantes e il limite di Ivry, per questo è necessario una pianificazione urbana immediata ma anche a lungo termine basata sulla progressiva creazione di interconnessioni, di nuove funzioni e di identità differenziate ai quartieri:

- Distretto di Austerlitz , dedicato principalmente ad attività di terziario disposte intorno alla stazione è stato diviso in due settori: il settore nord-est, che è stato completato dall'architetto Christian Devillers e il settore tra Avenue Pierre Mendes-France e l'ospedale la Salpêtrière che è in fase di progettazione dall'architetto Bernard Reichen. Settore stazione di Austerlitz è inoltre stato oggetto di un progetto recente di l'architetto Jean Nouvel sia sulla riconfigurazione della stazione e la riqualificazione dei suoi immediati dintorni.

-L'area della Biblioteca Nazionale di Francia riunisce entrambi

i lati del Biblioteca con i due parchi, abitazioni, i servizi di quartiere (scuola , materna , la chiesa , asilo nido..), uffici, attività e negozi, un cinema multisala e ristoranti , la piscina flottante " Josephine Becker " e una passerella che collega la Biblioteca nazionale alla riva della senna e al giardino di Bercy (progetto di Roland Schweitzer).

-Il quartiere Massena-Chevaleret si trova nella parte meridionale, è diviso in due settori operativi: il primo tra la Rue de Tolbiac e la rue des Grands Moulins è già completato e comprende uffici, negozi, abitazioni, il liceo Thomas Mann, il parco Cyprian Norwid e nuove infrastrutture infrastrutture, la metropolitana e il RER Biblioteca François Mitterrand; il secondo settore è concepito come un sistema di percorsi e spazi pubblici. A est, tra il Boulevard du General Jean Simon e il limite di Parigi, si trova la zona urbanistica Bruneseau.



Fig. 67 - Mappa rilievo stato di fatto dell'area Paris Rive Gauche

1- Residenze nel Parc de Bercy-
Bernard Huet



2- Ponte pedonale e Biblioteque
Mitterrand _D. Perrault



3



4



5



6



7- Università Val-de-Seine
_F. Borel



8- quai d'Ivry

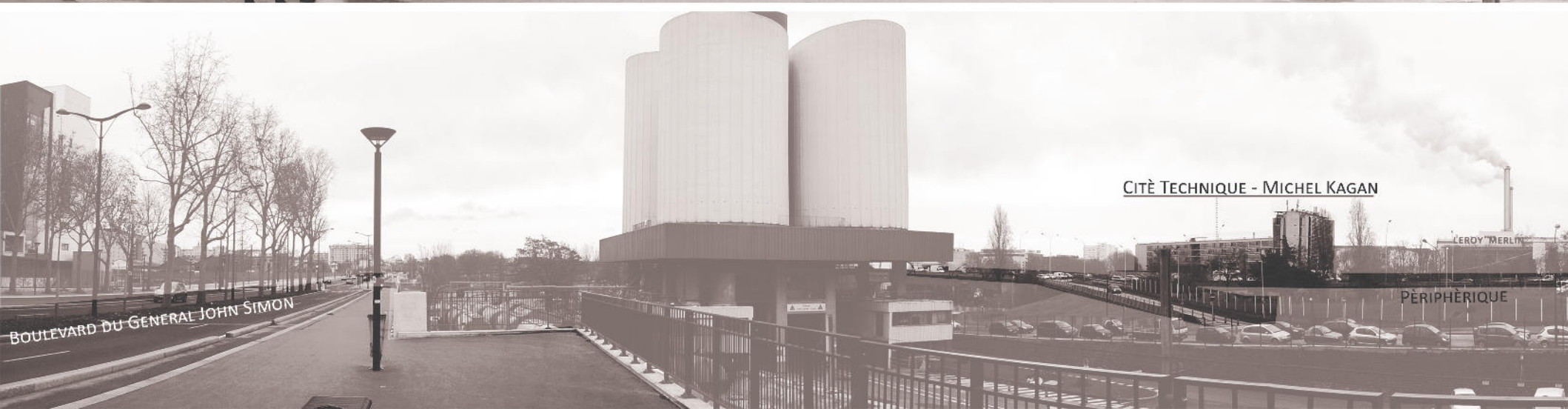


Fig. 75 - Panoramica EST su Boulevard du General John Simon

Fig. 76 - Panoramica OVEST su Boulevard du General John Simon



9- Area industriale sulla riva della Senna



10- Périphérique



11- Rampa d'accesso alla Périphérique adiacente alla Cité Technique



12 - Residenze per studenti-
M. Kagan, N Regnier Kagan



13- Centro commerciale -
Ivry sur la Seine

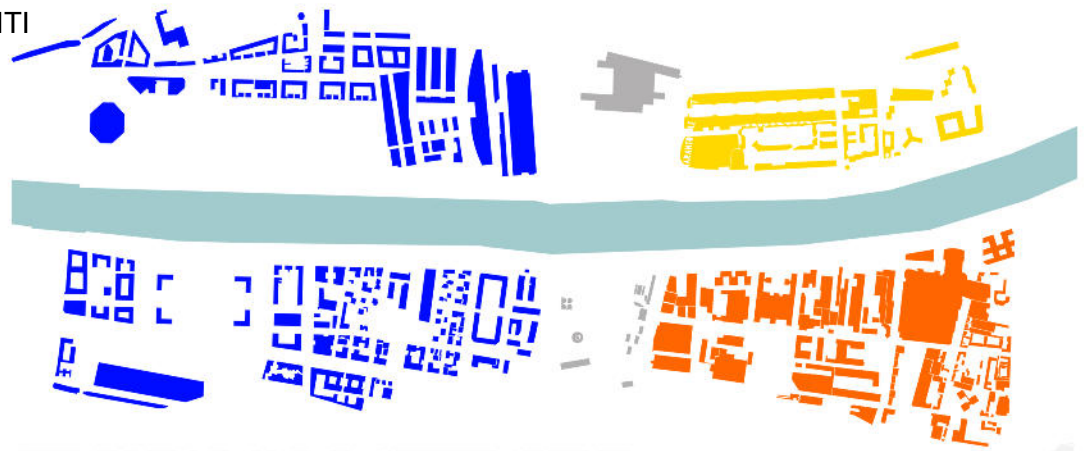


14




15

INSEDIAMENTI



SIMBOLI


LEGENDA:

 Inse-diamento Hub della conoscenza - Parigi

 Inse-diamento Ivry sur la Seine

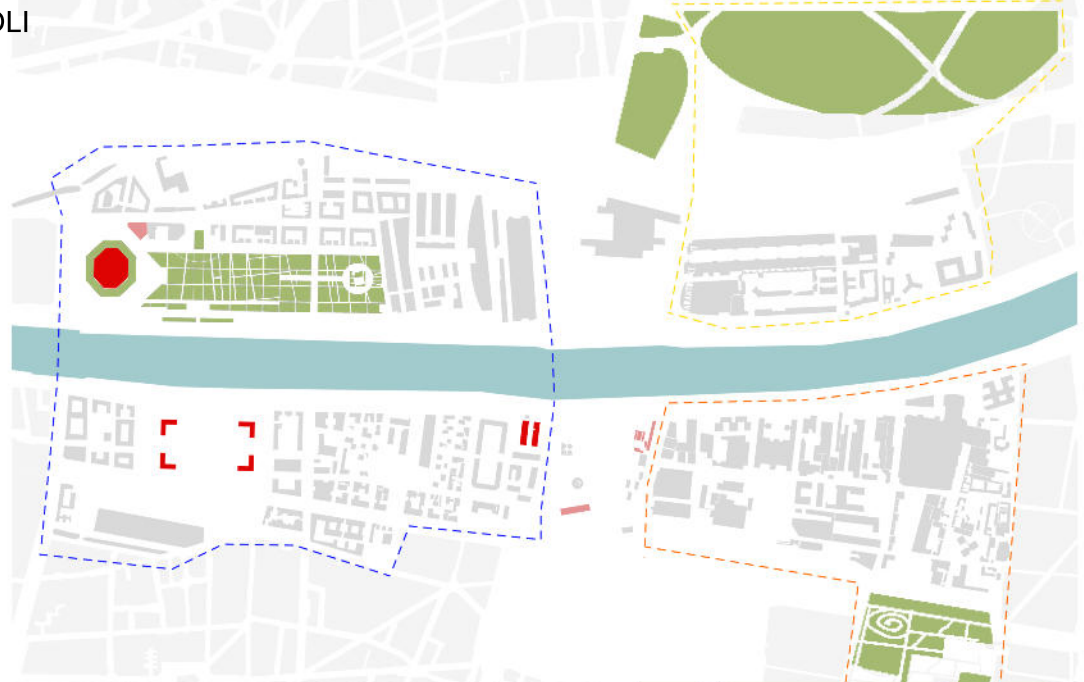
 Inse-diamento Bercy-Charanton

 Simboli- Punto focale

 Simboli- Area verde

 Opere d'arte

 Inse-diamenti



 Connessioni

 Connessioni potenziali

 Barriera

CONNESSIONI

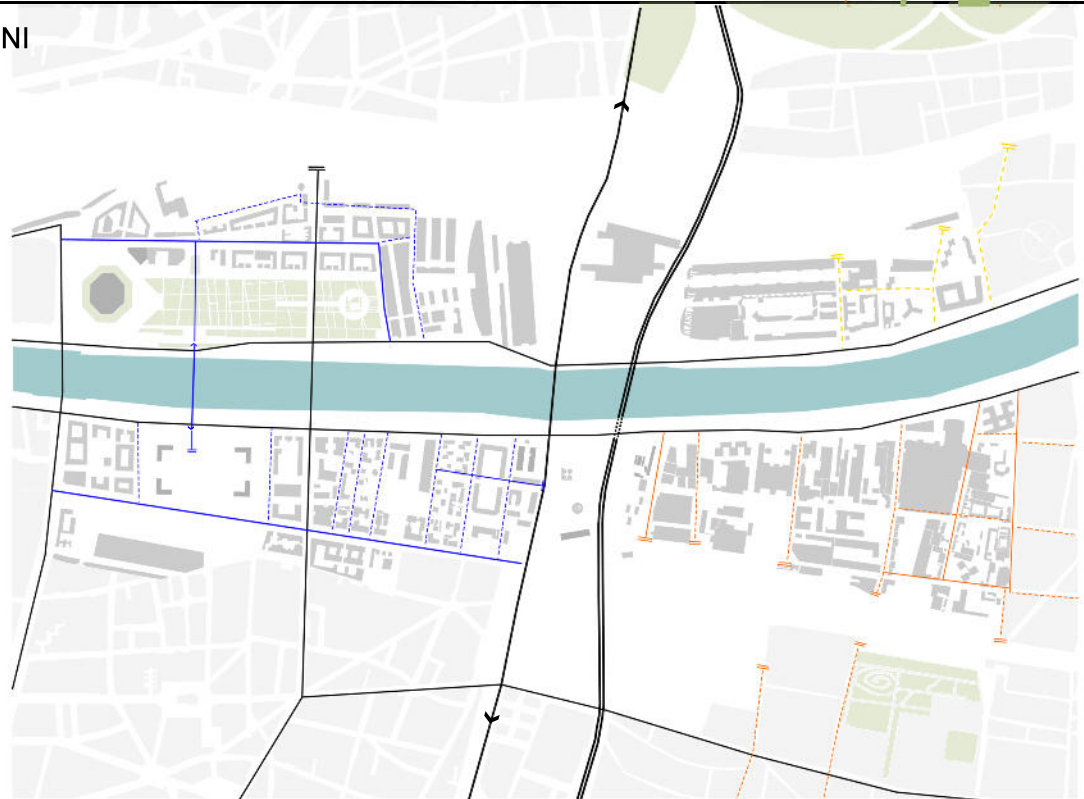


Fig. 85 - Studio del genius loci di Paris Rive Gauche

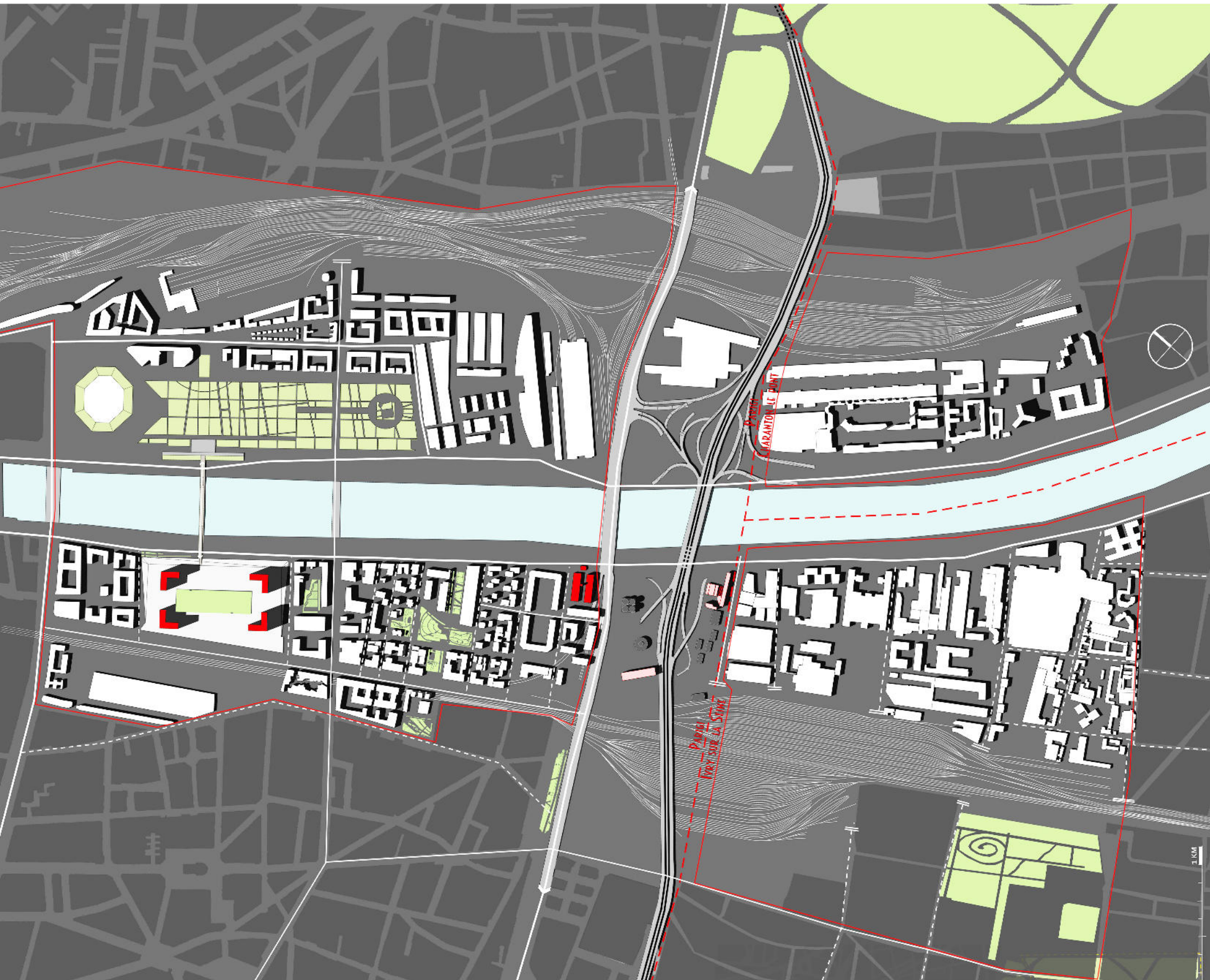


Fig. 86 - Mappa sintetica Paris Rive Gauche

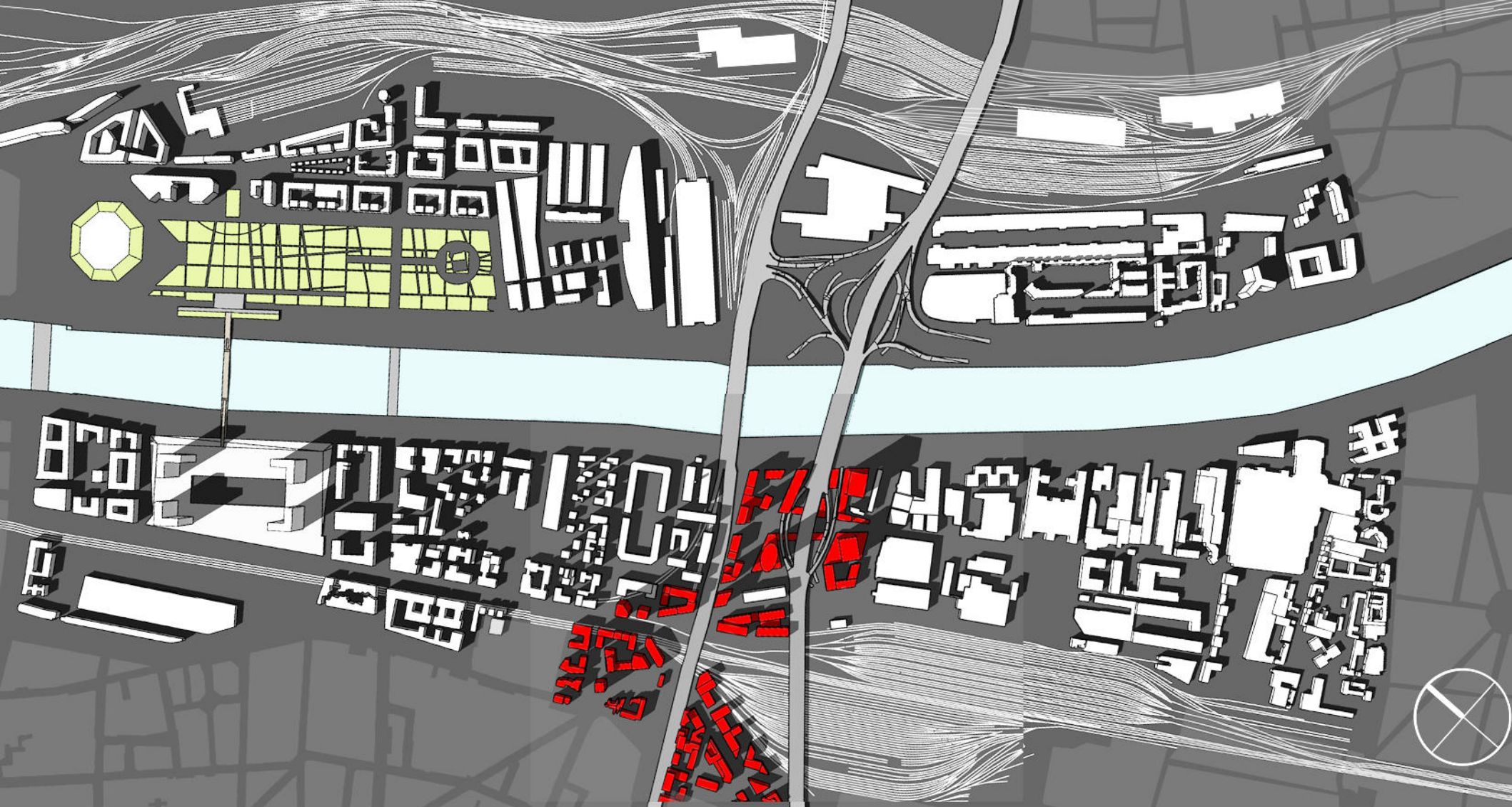


Fig. 87 - Prospettiva dall'alto - in rosso il progetto per L'area Masséna-Bruneseau di Y. Lion

Fig. 88 - Studio della griglia urbana

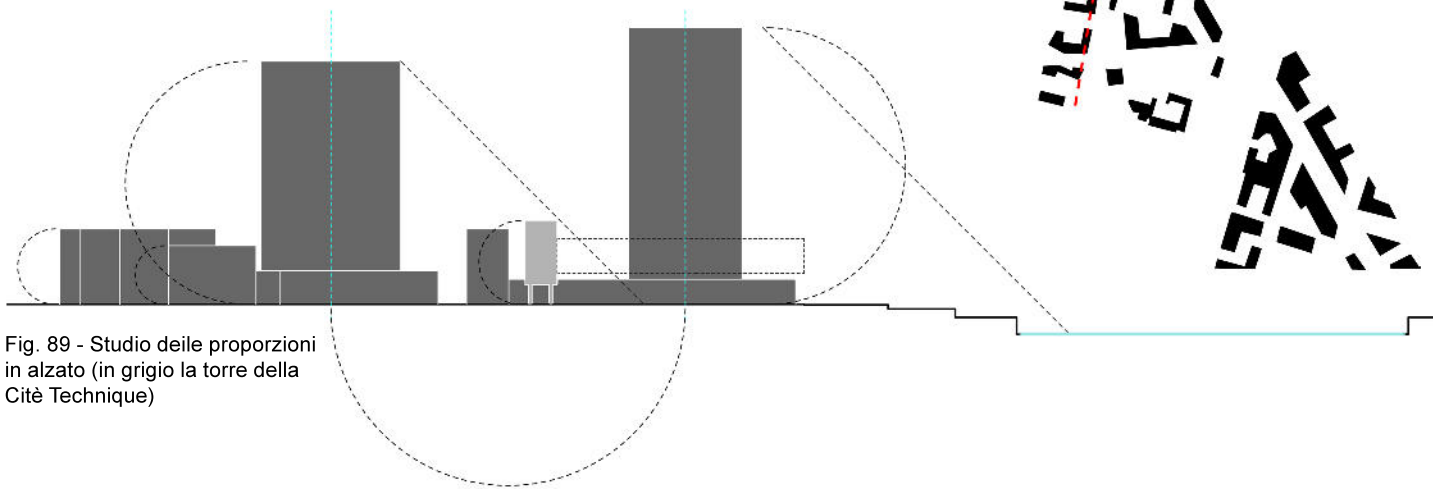


Fig. 89 - Studio delle proporzioni in alzato (in grigio la torre della Cité Technique)

IL SETTORE BRUNESEAU – IL PROGETTO DI YVES LION

Situato ai margini della città di Parigi, Bruneseau appartiene alla prima cintura che circonda Parigi. Questa zona è caratterizzata dalla presenza di diverse infrastrutture che tagliano il territorio e ne isolano le singole parti, non si costituisce come identità e si distingue così dai quartieri parigini densi e continui. È diviso in due settori diversi la loro topografia e per l'attività attuale: Bruneseau nord, tra il settore viale Generale Jean Simon e Ivry, si estende tra la Senna e la strada Bruneseau e comprende varie attività come dispositivo di controllo del PC, i silos di cemento industriali e le strutture dell'amministrazione comunale; il settore Bruneseau Sud, lungo il viale Porte de Vitry, attualmente ospita laboratori manutenzione dei treni. Entrambe le zone sono separate dal fascio dei binari ferroviari.

Il comune di Parigi ha deciso per l'integrazione di edifici alti per creare un paesaggio dinamico e contemporaneo. Questi grandi edifici dovrebbero proteggere visivamente dalle infrastrutture stradali e ferroviarie consentendo inoltre di generare una nuova centralità allo svincolo di Parigi e Ivry, dove si mescolano strutture abitative e le attività economiche. Sono previsti edifici alti 180 metri massimo, dedicati principalmente gli uffici e le attività economiche ed edifici alti 50 m principalmente dedicate residenza.

SLU PROGETTO Y. LION	
Destinazione d'uso	Area (m ²)
Residenza	79.841 m ²
Uffici	136.464 m ²
Commercio	103.098 m ²
Servizi pubblici	8.033 m ²
TOTALE	327.436 m²
Sup. costruite	327.436 m ²
Sup. demolite	8.056 m ²
Sup. recuperate	0 m ²

LEGENDA:

- Residenze
- Uffici
- Attività commerciali
- Servizi pubblici

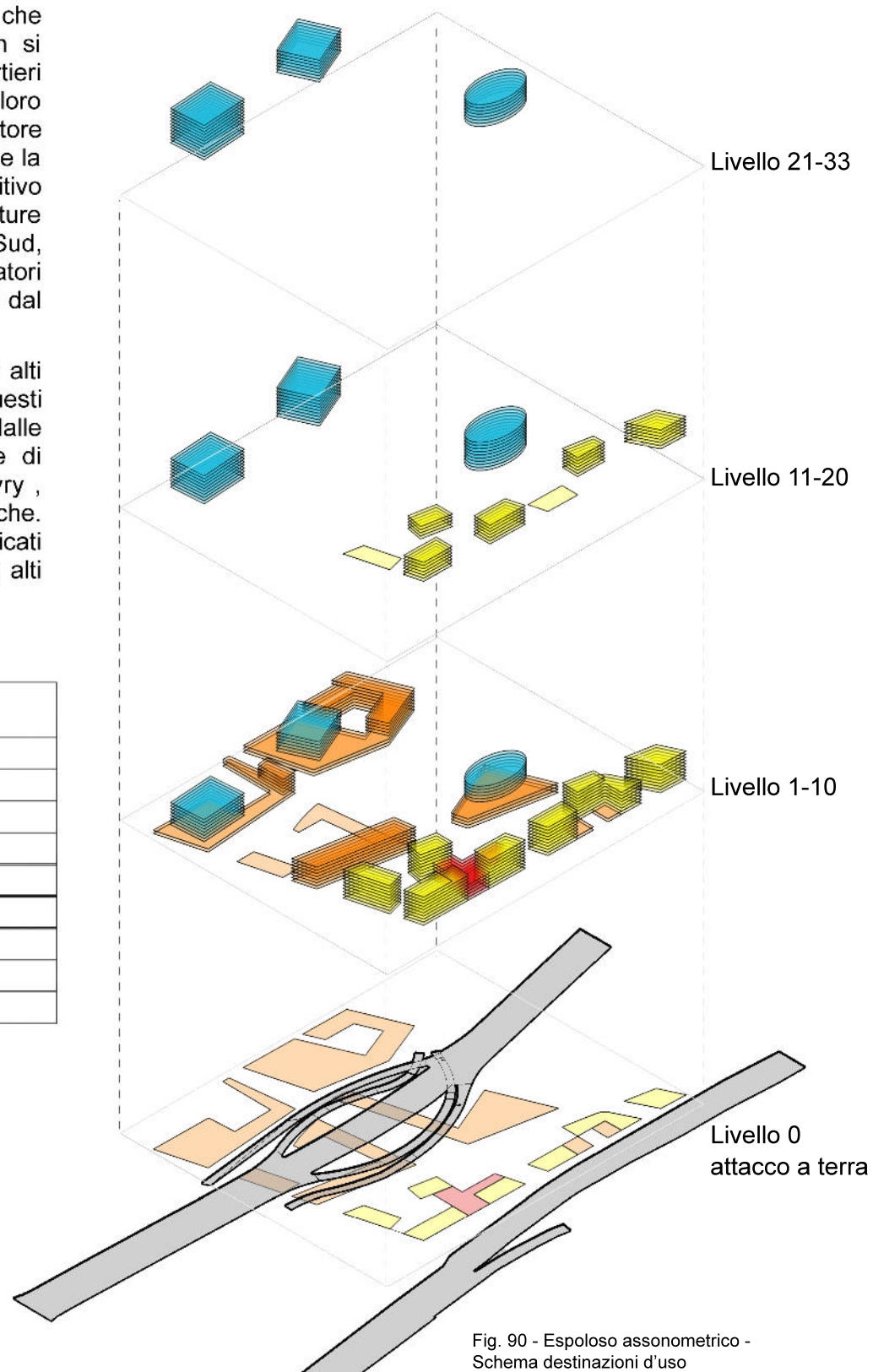


Fig. 90 - Espoloso assometrico - Schema destinazioni d'uso



Fig. 91 - Img. progetto Massèna-Bruneseau di Yves Lion - Vista dello spazio sotto la Peripheriqu



Fig. 92 - Img. progetto Massèna-Bruneseau di Yves Lion - Vista delle nuove fermate del tram su Boulevards J Simon

Avenue de France

Avenue de France permette di ottenere nuove connessioni con Ivry - sur – Seine, ed è accompagnata da un sistema di connessioni minori, a nord rue Bruneseau e a sud un nuovo percorso che collega avenue de la Porte de Vitry . Così , l'incrocio tra la Avenue de France e Boulevard du General Jean Simon è concepito come una grande piazza triangolare. Questo importante spazio pubblico concilia la marcia dei trasporti pubblici, delle auto e dei pedoni. È concepito come un belvedere sull'orizzonte e il paesaggio periferico. Una forte polarità commerciale per stabilire il rapporto tra l' Avenue de France e il Boulevard du General Jean Simon. Servito dal prolungamento della tramvia e la piazza sarà fiancheggiata da negozi, caffetterie e ristoranti. Rue Bruneseau confina con il quartiere M6B e può accogliere una superficie commerciale di media intensità. Al di là del boulevard du Général Jean Simon, la morfologia urbana necessita di essere adattata saranno attuate le peculiarità del settore Bruneseau, si articola in diversi registri di altezze per sfruttare le possibilità offerte per esempio, la realizzazione di un grattacielo può accogliere sia gli uffici che un hotel. Oggi, le strutture e gli orari ferroviari non consentono di considerare, nel breve o medio termine , una possibile copertura dei binari. Tuttavia, in un approccio futuro impegnati nelle prime fasi del progetto urbano , lo sviluppo della fine del Viale de France stati progettati in modo da preservare il futuro . Oggi, strutture e orari ferroviari non permette di considerare i breve o medio termine, la copertura di una parte di viale commerciale, ubicata tra Avenue des Maréchaux e la nuova strada a sud. Tuttavia, in un approccio prospettato a lungo termine c'è l'intenzione di preservare questo progetto urbano per Avenue de France.

Il collegamento Paris- Ivry

La tangenziale e il Boulevard du General John Simon sono strutture costruite sopra la terra naturale, queste due infrastrutture sono due tagli che corrono tra Parigi e Ivry. Il collegamento Paris- Ivry è uno spazio pubblico unico a Paris Rive Gauche, passa sotto Boulevard du Général Jean Simon e sotto le bretelle della tangenziale, sarà un rapporto diretto tra il centro universitario (Paris 7 Denis Diderot) e il nuovo quartiere Ivry -Port a Ivry - sur - Moulin. Il tratto da Rue Jean - Antoine de Baif a rue Bruneseau sarà aperta al traffico pedonale e motorizzato.

Il settore Bruneseau nel Nord si affaccia sul viale Paris- Ivry con il piano terra che sarà gran parte occupato da negozi e / o attività, così la dimensione commerciale dell'area Paris - Ivry si rafforza .

Ivry sarà interessato da un ambizioso sviluppo terziario, qui saranno raggruppati gli uffici decentrati in torri lungo il viale, sotto il passaggio di Quai d' Ivry sarà ospitato il deposito per

autobus e nella piazza triangolare all'incrocio di Avenue de France e Boulevard du Général Jean Simon sarà collocata la nuova stazione del tram " Porte de France " che partecipa all'atmosfera animata di questo spazio pubblico.

La definizione precisa del progetto del collegamento Paris- Ivry valuterà opportunità tecniche che creano il passaggio sotto la struttura centrale della tangenziale (2 x 4 canali il cui flusso può essere interrotto in alcuni periodi dell'anno e a condizioni rigorose).



Fig. 93 - Img. progetto Massèna-Bruneseau di Yves Lion - Fotomontaggio della sponda della Senna



Fig. 94 - Img. progetto Massèna-Bruneseau di Yves Lion - Fotomontaggio sul ponte del Boulevard J. Simon

La Senna

La Senna e le sue banchine sono un legame naturale tra Parigi e Ivry. Per Ivry la presenza pesante del traffico e la mancanza di aree pedonali hanno contribuito a far dimenticare la presenza del fiume, esclusivamente assegnato alle attività dei Porti di Parigi. Il fiume è anche un'importante area di attività economiche nel contesto urbano ma anche un luogo di riconoscimento per gli abitanti delle città.

Ora, riconsiderare il luogo della Senna all'interno della città significa conciliare le attività economiche e il paesaggio. In questa prospettiva, il passaggio Quai d'Ivry e il Port National sono i soggetti delle riflessioni volte a rendere le banchine accessibili al pubblico in maniera permanente compatibilmente con presenza delle attività industriali. Questo sviluppo è nel progetto del lungomare pedonale dal Parc André Citroën fino al porto di Tolbiac poi a Ivry.

A Bruneseau nord, due spazi sono immediatamente collegati con la Senna: la parte bassa occupata dalle attività dei porti di Parigi, tra cui depositi di vendita aggregati, inerti e materiali da costruzione e impianti di betonaggio. Per conciliare le attività di gestione della qualità dei porti e la valorizzazione di carattere industriale del sito e comfort per i pedoni, le rive della Senna potrebbero diventare un evidente legame tra Parigi e Ivry. La parte tra il Pont National e il confine comunale, che è sovradimensionato per la circolazione stradale. Il progetto si basa su una riduzione di pavimentazione in favore di marciapiedi piantumati, più ampi e confortevoli. Sotto il Pont National saranno aperte le prime due strade volte a migliorare il passaggio di pedoni e ciclisti.

La differenza di livello tra il terreno naturale e il Boulevard du General Jean Simon induce a creare una posizione specifica per gli edifici residenziali, il livello di riferimento di questi edifici sarà più di 8 metri sulle rive della Senna, così da permettere alle abitazioni di godere del paesaggio della Senna.

Le nuove fermate del tram

Attraversando Paris Rive Gauche dal Pont National per raggiungere Avenue de la Porte d'Ivry si passa per il Boulevard du General Jean Simon che si trova sopra il livello del terreno naturale (tra 6 e 9 metri). Boulevard du General John Simon è ora percepito come un limite ma diventerà un piacevole spazio pubblico, facile da attraversare e collega il vecchio 13° e Ivry. Con l'estensione della tramvia il profilo del viale è cambiato. Una nuova divisione di spazio pubblico è immaginato per i pedoni, ciclisti, tram invece gli automobilisti trovano il loro posto in un viale dove sono pacificati i flussi. Progettato dal team di project manager Corajoud Michel, Christian Devillers e Artelia, si sviluppa su due filoni di platani

che conferiscono alta qualità al paesaggio e continuità del percorso storico "Maréchaux". Tra l'Avenue de la Porte de Vitry e il Pont National si sono stabilite due fermate di tram. Questo grazie alla demolizione del cavalcavia e al ripristino di un passaggio a livello tra Boulevard Street Patay e Avenue de la Porte de Vitry. La nuova stazione ferroviaria sostituirà l'incrocio Avenue de France e Boulevard du Général Jean Simon che sarà uno spazio pedonale centrale l'influenza di questa stazione sarà eccezionale. Le banchine saranno adattate alle dimensioni della piazza. Entrambe le istanze servono per rafforzare l'intermodalità tra il tram e gli altri mezzi trasporto pubblici che servono la zona (bus, metro e RER). Perché avvenga la vera metamorfosi del Boulevard du Général Jean Simon sono necessarie ulteriori modifiche. Per ridurre al minimo l'impatto delle treni in città, il percorso originale della piccola cintura è stata leggermente spostata verso Parigi, questo permette implementare gli spazi sviluppati a terra. Per sviluppare una terrazza che si affaccia sulla Senna si è deciso di ampliare le dimensioni del marciapiede e dello scalone. A Quai d'Ivry, il Pont National e Boulevard du Général Jean Simon, avranno un comodo spazio pubblico e generoso che affronterà il fiume.

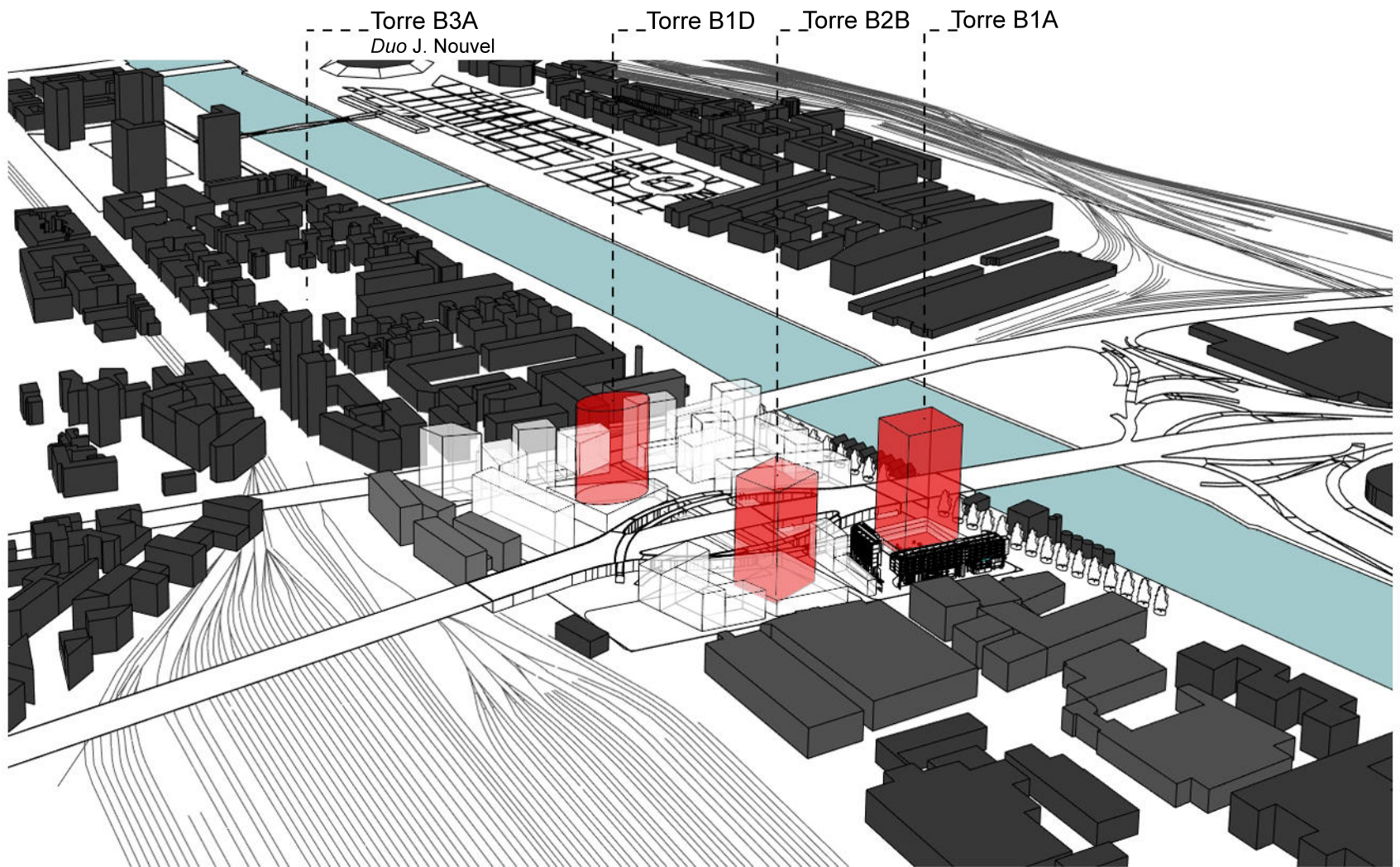


Fig. 95 - Prospettiva ell'impianto volumetrico del progetto di Masséna Bruneseau di Y. Lion



Fig. 96 - Img. progetto della torre B3A - Le Duo di J. Nouvel



Fig. 97 - Img. progetto della torre B3A - Le Duo di J. Nouvel

Altezza Masséna – Bruneseau

Dal 2002, la città di Parigi ha deciso che è possibile superare localmente il limite di 37 metri fissati dalle norme per consentire lo sviluppo di nuove forme urbane.

Masséna - Bruneseau è un quartiere di Parigi, a Parigi Rive Gauche ma è soprattutto parte di un nuovo sistema ferroviario che sancisce la relazione tra Parigi e la sua periferia. Troppo a lungo la tangenziale è stata vista come uno spazio marginale, questa è la ragione che spinge la creazione di nuove centralità nella metropoli, in questo contesto l'altezza è una risposta simbolica del nuovo rapporto Parigi-periferia alla scala del luogo e del paesaggio generale di Parigi, è una risposta pragmatica in relazione al sito specifico e su misura per l'edilizia abitativa e l'occupazione espressi da Parigi.

Appello per l'altezza sarà declinata in due diversi tipi di programmi: case e uffici.

Per gli edifici residenziali si raggiunge il limite di 50 metri (15 e 16 piani). In una zona con forte sviluppo, questa proposta aumenterà il numero di unità di costruzione preservando la qualità degli spazi aperti. Il limite dei 50 metri corrisponde a edifici che utilizzano tecnologie tradizionali, la gestione è meno costosa degli edifici più alti che devono soddisfare gli standard di sicurezza più complessi. I grattacieli, alti fino a 180 metri, saranno destinati agli uffici. Essi ospiteranno uffici, aziende e alberghi. Questo mix funzionale contribuirà alla diversità del quartiere e anche a equilibrare il bilancio economico del progetto, in particolare permettono di riconfigurare l'area come un dispositivo attrattore e data la specificità del sito, gli uffici non saranno disturbati dalla vicinanza delle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Le nuove torri

Il settore Bruneseau è diviso in isolati (B1, B2, B3, B4 e B5) considerati in due aree operative: Bruneseau Nord e Bruneseau Sud. I blocchi B1, B2 e B3 appartengono al primo, B4 e B5 al secondo. Qui saranno descritti gli isolati appartenenti a Bruneseau Nord.

Bruneseau nord: blocchi B1, B2 e B3

A nord est di rue Bruneseau si sviluppa su entrambi i lati della tangenziale il settore Bruneseau Nord. Composto blocchi B1, B2 e B3, questo settore è quello più interessato dalle infrastrutture. Architettura e le infrastrutture sono inseparabili, perciò è necessario avere dei programmi che soddisfino le caratteristiche del sito, le strutture abitative e negozi lungo il viale e i grattacieli. Tra il Boulevard du Général Jean Simon e rue Jean-Baptiste Bertier, gli isolotti B1A B1B trattano la differenza di livello tra il terreno naturale, lungo ogni percorso,

gli edifici si conformeranno in modo da fornire due atmosfere differenziate: dalla parte di General John Simon, gli edifici tengono l'allineamento. Il piano terra del boulevard e i primi compensano l'espansione del marciapiede, in un balcone sulla Senna, negozi, sale edifici residenziali, attività e professioni al primo piano rafforzano il carattere urbano del viale; dalla parte di rue Bertier, gli edifici si alternano a giardini pubblici e privati, questa disposizione è resa possibile dalla realizzazione di un edificio lungo la tangenziale e le sue bretelle. Fiancheggiata da edifici, la nuova configurazione di rue Bertier non avrà niente a che fare con la situazione attuale dove la strada appare solamente come l'uscita dalla tangenziale. L'aspetto degli isolati B1 e B2 è basato sulla liberazione dei terreni per la riconfigurazione dell'elemento della tangenziale. Questo è possibile attraverso la realizzazione di grattacieli progettati per ospitare uffici. Per gli studi condotti dalla città di Parigi gli isolati B1D, B2A e B2B possono ospitare le tre torri per uffici. Le torri, disposte su entrambi i lati dell'infrastruttura, premettono agli uffici di allontanarsi dai rumori della tangenziale. L'area nell'incrocio tra boulevard du Général Jean Simon e Quai d'Ivry gode di una posizione chiave per la scala di quartiere e dalla prospettiva da Bercy, per questo motivo la città di Parigi ha deciso che questo sarà il sito con gli edifici più alti. Per lo stesso motivo gli edifici residenziali più bassi sono previsti lungo rue Bruneseau, boulevard du Général Jean Simon e la ferrovia. Gli isolati B3A e B3B sono separati dal resto di Bruneseau Nord dal ponte sulla tangenziale. Nell'isolato B3A è in costruzione la prima torre, la Duo di Jean Nouvel, quest'area rientra nel campo d'applicazione di Avenue de France. È necessario notare che la torre del B2A è prevista nell'area ora occupata dalla Cité Technique di Michel Kagan che la città di Parigi ha deciso di demolire parzialmente per far spazio alla nuova urbanizzazione (la stessa che nel 1991 Michel Kagan sperava di dare avvio).

Torre B3A: Le "Duo" di Jean Nouvel

Due edifici distinti che rispondono allo stesso progetto, interagiscono tra di loro e con l'ambiente per mettere in scena un dialogo tramite il linguaggio delle facciate che Jean Nouvel inclina ritmica e piega. Attraverso questa espressività punta ad acquisire lo status di landmark in linea con l'annuncio sviluppo urbano dell'area. L'edificio più alto si trova a lato del boulevard con un'altezza di 175 m e si inclina due volte e si può già vedere da Avenue de France mentre lasciando ampia vista libera a Ivry. La seconda torre su boulevard du Général lato Jean Simon è più bassa (115 m) e crea una transizione con gli edifici di fronte. Fin dalla sua fondazione differisce dalla prima torre con le sue numerose terrazze verdi. Il divario tra i due edifici aumenta gradualmente come una "V" come se fosse in movimento così da permettere il passaggio della luce da sud e da ovest per l'hotel industriale Bertier (progettato da Dominique Perrault), e oltre per il futuro quartiere residenziale.

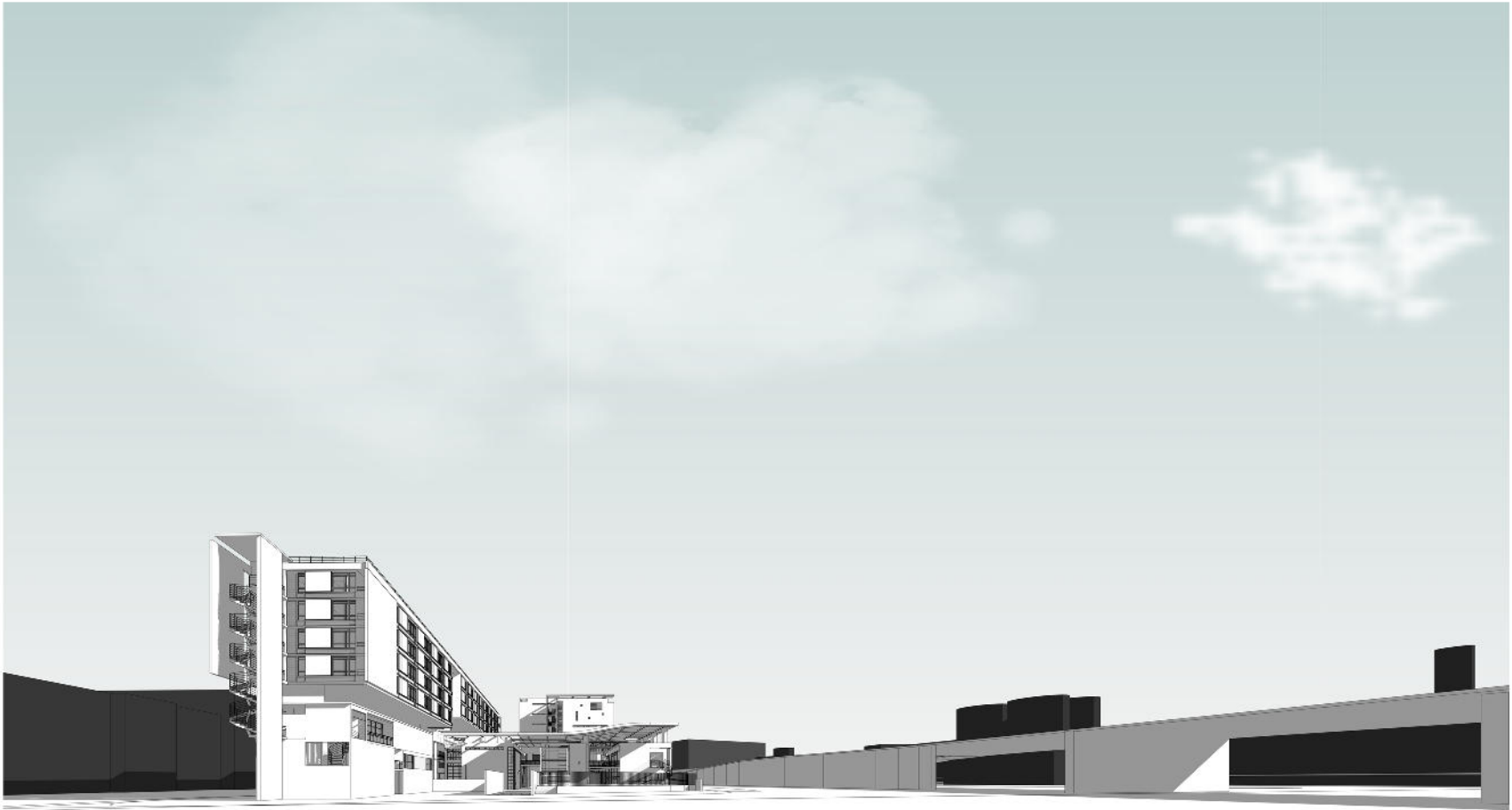


Fig. 99

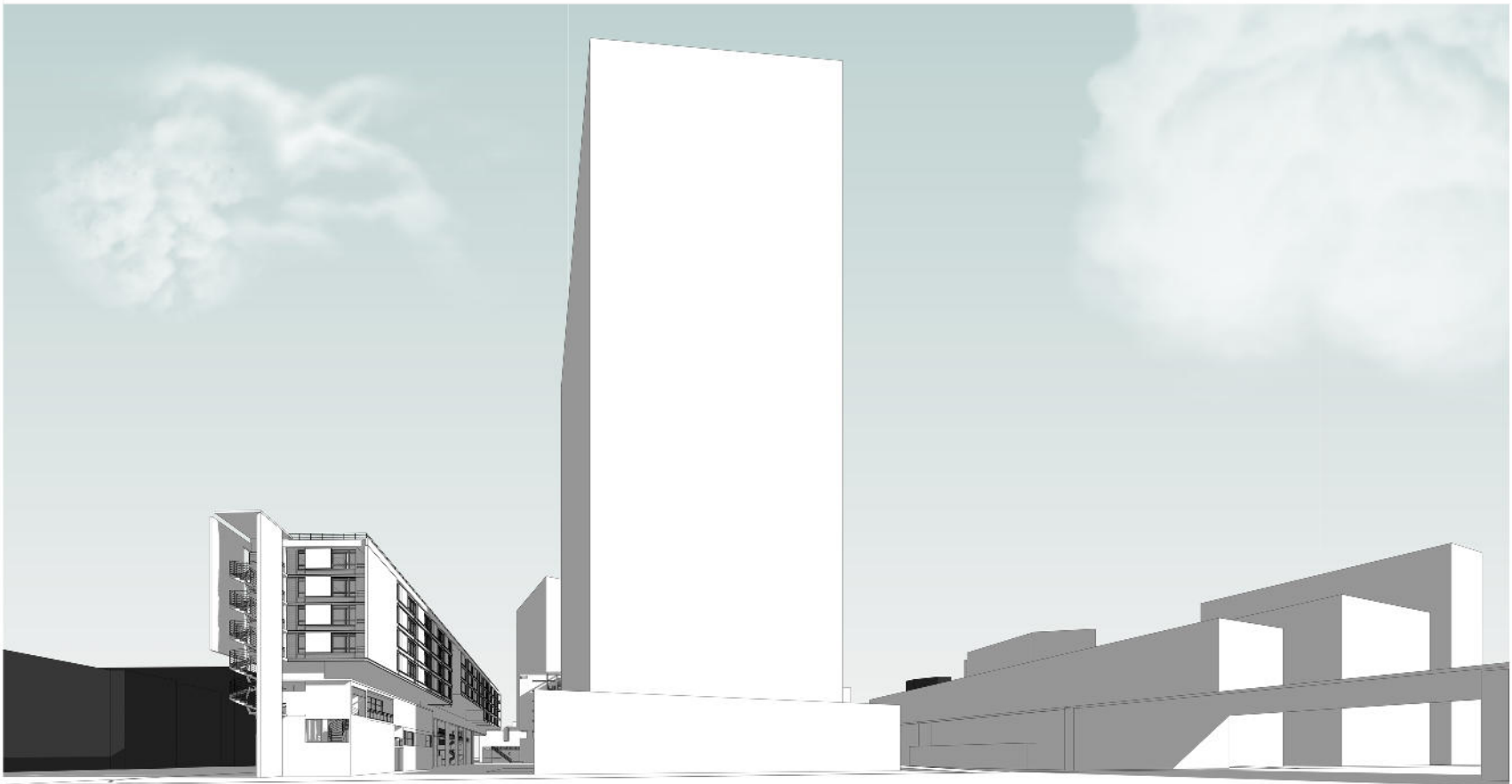


Fig. 99, 100 - Confronto tra lo stato di fatto e il progetto di Y. Lion - Prospettiva centrale con obiettivo macchina ad altezza uomo

Come la torre b2a incide sulla cite' technique

La torre B2A sarà collocata nell'isolato occupato dalla Cité Technique progettata da Michel Kagan e prevede la demolizione del blocco di volumi A B e C.

Costruire una torre di 180 metri al posto di un edificio di 11 metri di altezza significa reinterpretare paesaggio urbano in cui è inserita la Cité Technique. La parte della Cité Technique interessata dalla demolizione è l'elemento principale che media tra la lama di uffici (edificio T) e la Senna. Eliminare la memoria di questo oggetto architettonico significa ridisegnare interamente la logica che sta alla base del progetto di Michel Kagan, la torre di 180 metri renderà nullo il rapporto tra gli edifici dello studentato e degli uffici, tra l'isolato e la Senna, eliminerà il perno attorno a cui sono importati gli elementi di Kagan cioè la corte interna. I tre punti essenziali dell'architettura della Cité Technique verranno a mancare, il contatto sociale che vede la corte interna come suo elemento espressivo verrà sostituito con un passaggio carraio, il concetto di isolato che media tra una varietà di scale non esisterà più, perché non esisterà più l'identificazione di un isolato e un carattere comune agli oggetti architettonici che lo costituiscono, perciò verrà meno il concetto di identità.

L'edificio destinato alla demolizione è riconosciuto dalla letteratura come il caposaldo del luogo, come l'elemento identificativo dell'intero progetto, la copertura ondulata fluttua al di sopra dei tre volumi bassi e li identifica come un unico corpo, definisce l'entrata, l'elemento che dà inizio al tutto. Eliminare dalla memoria questo oggetto significa annullare il rapporto tra i tre elementi costitutivi del sistema stesso. L'elemento verticale, che nel contesto del progetto ora si legge come una torre, si eleva sopra il livello del caposaldo (l'edificio a copertura ondulata) perderà di senso, una torre di 180 metri la renderebbe un piccolo edificio senza nessun tipo di rapporto visivo con il contesto.

La torre B2A oltre a coprire tutta la facciata nord della lama di Kagan impedisce l'irraggiamento pomeridiano alle residenze che si troveranno dal versante Ovest, in ombra per tutto il giorno e a ridosso di un colosso.

La ricostruzione tridimensionale della Cité Technique mi ha permesso di comprendere le logiche del progetto di Michel Kagan e come il buon vivere quegli spazi viene meno con la costruzione di una torre di 180 metri. Non si tratta solo di una questione di conservazione della memoria, ma si tratta di mettere in discussione la costruzione di una torre di quell'entità rientra in un quadro più ampio, che tocca la sostenibilità del fare architettura a discapito dell'impatto ambientale ma soprattutto delle conseguenze che avranno gli abitanti nel loro comfort vitale e nelle loro dinamiche quotidiane.

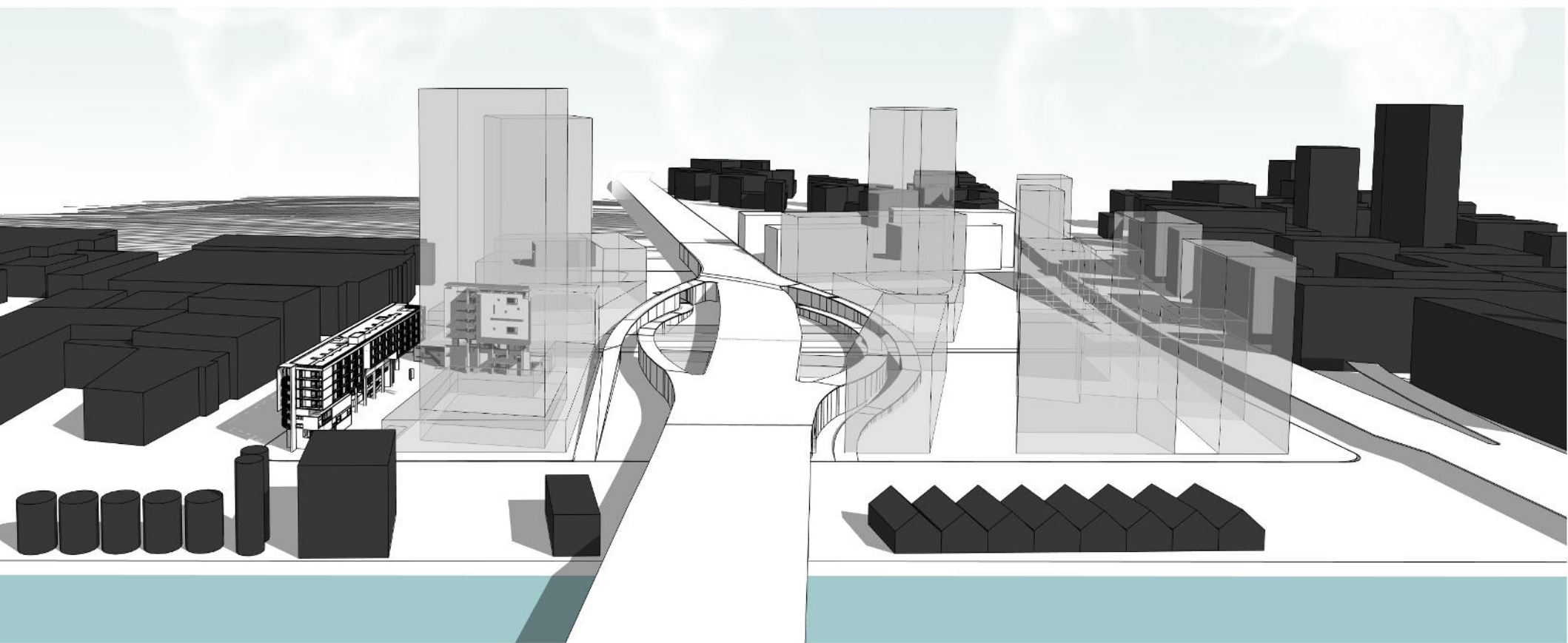
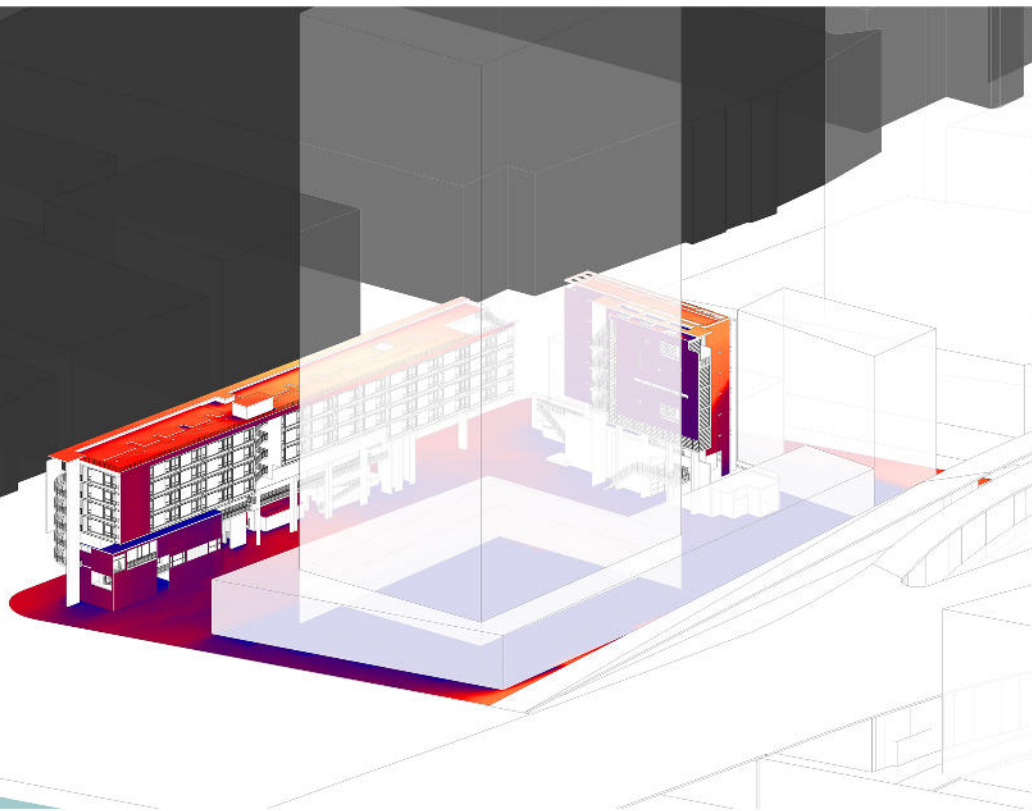
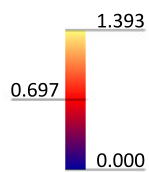


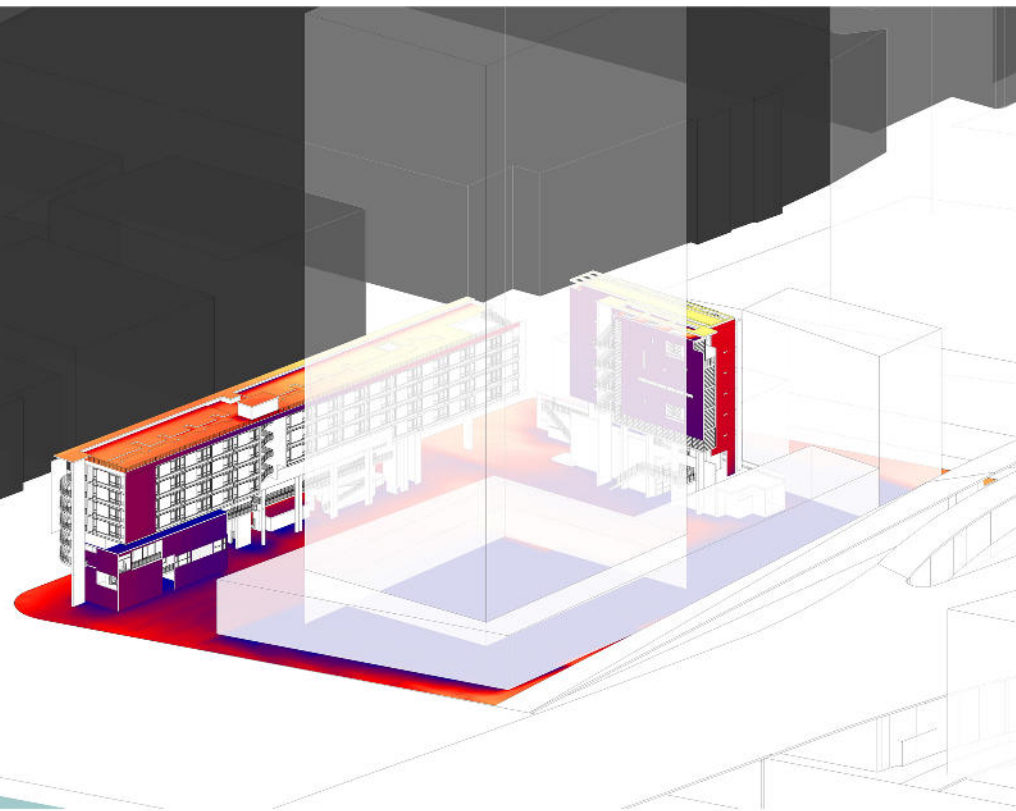
Fig. 101 - Prospettiva - Progetto Massèna Bruneseau - Y. Lion



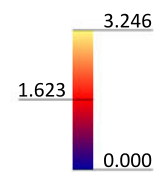
Schema Cumulativo giornaliero (kWh/m²)



Equinozio di primavera 20/03
alba h. 06:55
tramonto h. 19:00



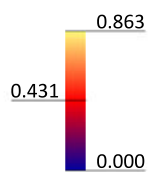
Schema Cumulativo giornaliero (kWh/m²)



Solstizio d'estate 21/06
alba h. 04:49
tramonto h. 20:54



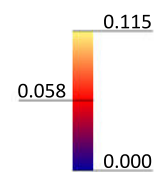
Schema Cumulativo giornaliero (kWh/m²)



Equinozio d'autunno 22/09
alba h. 06:38
tramonto h. 18:48



Schema Cumulativo giornaliero (kWh/m²)



Solstizio d'inverno 21/12
alba h. 08:43
tramonto h. 16:52

Fig. 102 - Analisi dell'irraggiamento solare

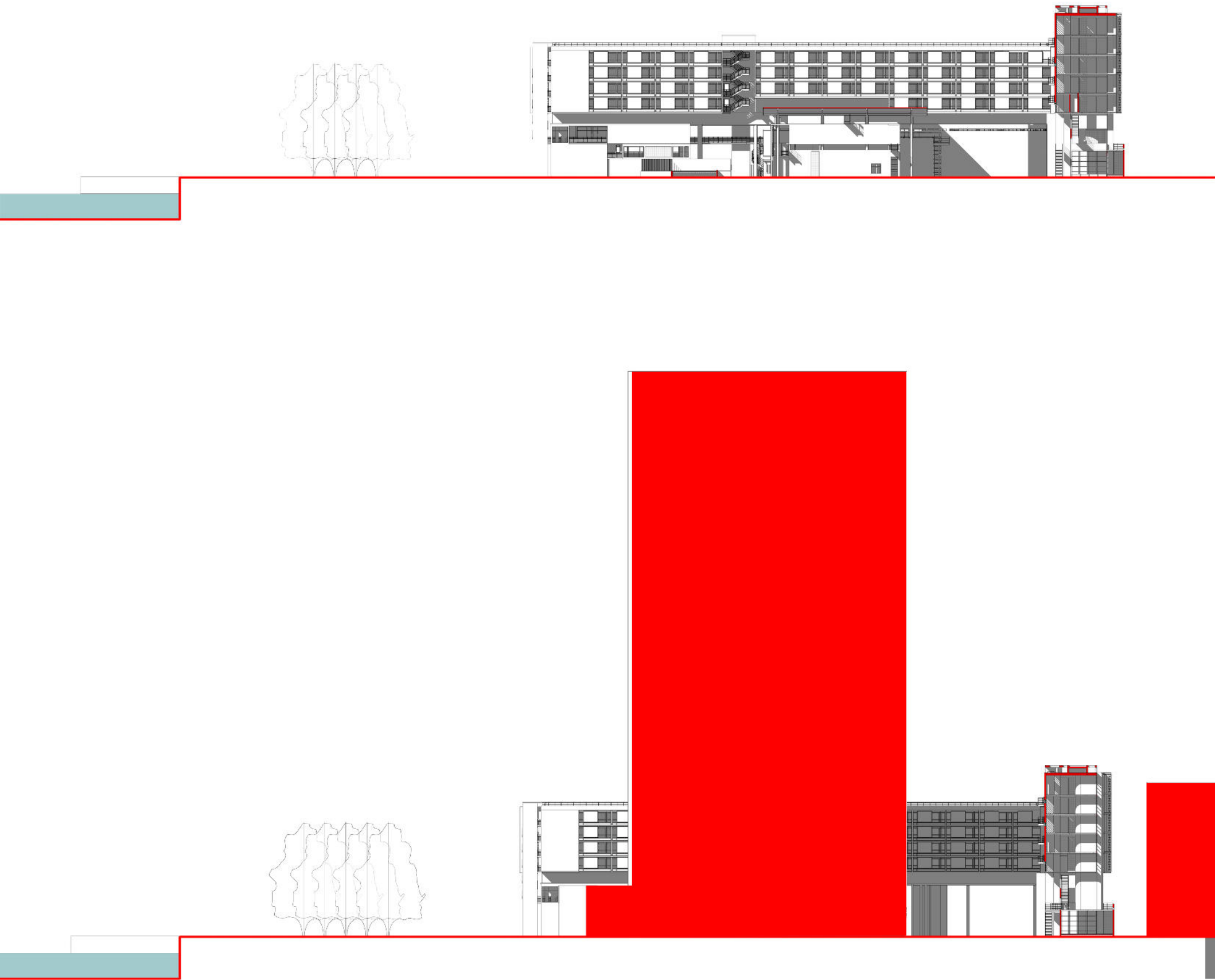


Fig. 102 - Confronto tra lo stato di fatto e il progetto di Y. Lion - Sezione urbana Longitudinale

BERCY-CHARANTON

Bercy Charenton rappresenta un sito strategico metropolitano attualmente diviso da grandi infrastrutture, che costituiscono una barriera per gli spostamenti e le attività. Si tratta un'area di 63 ettari composto da superfici complesse che, anche se frammentate, costituiscono un importante potenziale. L'obiettivo ambizioso è quello di creare un quartiere metropolitano vissuto dagli abitanti, infatti sono in programma nuovi collegamenti con il centro della città.

Quest'area si trova nel cuore della fascia submetropolitana, all'intersezione di importanti infrastrutture (il peripherique, Boulevard les Marechaux, l'autostrada che porta in città e sue rampe di accesso, i binari che portano alla Gare de Lyon e a Bercy). Un paesaggio spettacolare legato al movimento poetico dei treni. Occorre assicurare la continuità e le funzioni della Senna, generando una sinergia tra le due sponde del fiume.

Gli obiettivi sono: connettere Bercy e Charenton, sviluppare un programma misto di 1 milione di metri quadrati (basato su uno studio della APUR del 2008 che prevede l'interramento dei binari ferroviari), accogliere nuovi trasporti, trasformare l'area, riequilibrare il territorio metropolitano, creare commercio di vicinato e sviluppare ed integrare la logistica urbana attraverso un centro di smistamento e base di trasporto merci.

Il progetto

Il sito è caratterizzato per la presenza di una importante fascia ferroviaria che vedrà transitare 1000 treni al giorno nel 2020. I trasporti pubblici vicino all'area hanno una buona capacità (metro, tram...), distanti rispetto al centro del nuovo quartiere. Ci sono tuttavia importanti vincoli dati dalla ferrovia che devono essere assunti. L'obiettivo è quello di unire questo tracciato alla cintura sud per ridurre l'impatto urbano.

La Halle Lamé, deposito di merci trasportate su rotaia non è efficace dal punto di vista logistico e ha un impatto importante sul paesaggio urbano. La proposta è di spostarla sul lotto SNEF, migliorando l'accessibilità ferroviaria e viaria diretta, riducendo gli spostamenti e i flussi. Proposta di una nuova sede logistica integrata. Il centro di smistamento delle merci si troverà su un'area a gradinate verso la Senna, in collegamento diretto con il centro fluviale delle merci. Nuova strada Baron le Roy come asse strutturante che collega Bercy a Charenton. Creazione di un nuovo suolo naturale in cui le differenze di livello sono fluide e armonizzano i diversi livelli del sito attuale.

Alla grande scala il progetto s'inserisce in uno schema strategico del verde, come area di collegamento tra il parco di

Bercy e il bosco di Vincennes. L'armatura verde si compone di più elementi: la *Petite Ceinture*, un parco lineare che collega le due sponde ferroviarie, un nuovo spazio verde che collega la Senna alla strada Baron le Roy: sopra al nuovo centro di smistamento delle merci viene creato un nuovo giardino a gradinate verso la Senna, delle isole ferroviarie verdi per attraversare i binari, la possibilità di creare una nuova promenade alberata che collega i terrapieni ferroviari e i bordi della Senna, un nuovo camminamento che porta dal bosco di Vincennes al Bastione, fino ad arrivare ad una nuova piazza pubblica al centro del nuovo quartiere, fulcro urbano e nuova maglia del verde che irriga tutto il sito

Gli assi esistenti saranno completati da altri: il Boulevard, la strada Baron le Roy e l'Allée Lumière. Il quartiere sarà attraversato da nuovi percorsi e connessioni e un sistema nuovo di spazi pubblici. Due sono i nuovi punti di attraversamento della ferrovia. La nuova sponda ferroviaria è segnata da un nuovo profilo urbano, una continuità urbana sottolineata attraverso uno skyline multiforme attraverso intensità, ritmo e oggetti particolari. Il cuore del quartiere che permette l'interazione tra Bercy e Charenton e costituisce un elemento di riequilibrio urbano. L'intensità urbana è compensata dal nuovo giardino che si apre sulla Senna (compressione-decompressione). Bercy Charenton sarà caratterizzato da tanti nuovi isolati che risponderanno all'identità del luogo, mix funzionale e sociale. Si tratta di un quartiere sostenibile che s'inserisce nella città, sobrio nell'utilizzo di risorse (nella costruzione e gestione). La disposizione volumetrica studiata in 3D ha permesso di creare spazi aperti il più possibile soleggiati, la maggior parte delle zone in ombra nel corso dell'anno corrisponde alle aree ferroviarie. Il quartiere proporrà nuove connessioni che renderanno maggiormente permeabile quest'area.

PARTE 3

IL PROGETTO: Operation Masséna-Bruneseau

Prescrizioni architettoniche

Le intenzioni progettuali

Il progetto: xxxx

LE PRESCRIZIONI ARCHITETTONICHE

A Parigi , il 13° arrondissement è noto per la grande varietà di forme e altezze contrasto tra gli edifici. Il progetto urbano mira a creare un quartiere formato da elementi contrastanti capaci di stabilire un equilibrio tra vuoti e pieni. Per gli edifici destinati ad abitazioni c'è la possibilità di raggiungere 50 metri per una più libera composizione dei volumi. Le silhouette dei grattacieli partecipano anche nella formazione del paesaggio a varie altezze. A differenza del Front de Seine o l'Olympiades le nuove torri avranno volumi e altezze diverse per offrire la relazione più adatta al loro contesto più immediato.

Il principio generale è quello di creare un'alternanza tra i corpi più alti e quelli più bassi.

PRESCRIZIONI COMUNI AGLI EDIFICI BASSI E ALLE TORRI

Il piano terra

Per promuovere la creazione di una zona vivace, è essenziale che l'organizzazione dei piani terra soddisfi le seguenti disposizioni :

- Garantire la massima commercio possibile, con allineamento lungo i percorsi principali.
- Per quanto possibile, assicurare l'accesso agli edifici residenziali dalle corti con giardini paesaggistici.

Tali disposizioni consentono ai residenti di praticare gli spazi esterni degli edifici residenziali e di arricchire reciprocamente gli spazi pubblici e gli spazi privati. Si promuove la trasparenza visiva tra gli spazi pubblici e i giardini interni. Questa apertura incrementa visivamente le dimensioni dello spazio pubblico. Le alberature saranno piantumate nei pressi degli spazi pubblici per partecipare all'atmosfera verde delle strade.

Lo sviluppo sostenibile

Il settore Massena-Bruneseau di Paris Rive Gauche è parte di un lo sviluppo sostenibile. I progetti degli spazi esterni dovranno rispettare gli obiettivi di qualità ambientale:

- ridurre il consumo di energia e ridurre i ponti termici, è

incoraggiato un elevata inerzia degli edifici (isolamento esterno, uso di materiali elevata inerzia ...).

-I tetti piani piantumati sono interessanti sia per la possibilità di raccolta dell'acqua piovana e di isolamento termico senza materiale aggiuntivo, la parte di acqua piovana raccolta può essere impiegata sulle terrazze verdi o recuperata per l'irrigazione degli spazi esterni per ciascun isolato.

-Il comfort acustico , visivo , olfattivo e umidità devono essere presi in considerazione nella progettazione e la realizzazione di vari progetti.

Un'architettura che esprime comfort e piacere di vivere

Gli edifici tradizionali parigini hanno una composizione tripartita: basamento, piani correnti, coronamento. L'architettura dei nuovi edifici Massena Bruneseau potrebbe reinterpretare questa disposizione, ma in maniera contemporanea.

Per gli edifici residenziali :

- I livelli del basamento, corrispondono ad abitazioni, negozi e attività legate alla strada e alla scala pedonale.

- i livelli correnti, sono la continuazione degli allineamenti degli edifici circostanti.

- i livelli del coronamento, riguardano le parti degli edifici più snelle e più varie fino a un'altezza di 50 metri.

Per le torri si sottolinea la necessità di sviluppare un insieme composto da edifici realizzati in diversi volumi in relazione allo spazio pubblico, all'ambiente costruito e al paesaggio.

Nuovi fronti sulle strade e porosità delle isole

Sulle strade il guscio esterno dovrà essere leggero ma ben riconoscibile, le viste laterali tra gli spazi pubblici e le corti degli isolati dovranno essere concepiti come dei "pocket parks".

Questo quindi si traduce in due serie di informazioni :

- Un importante allineamento delle facciate alla strada, ma con un numero importante di aperture verso l'interno degli isolati e,

- una maggiore libertà nel trattamento delle parti superiori e interne degli edifici.

L'esterno e gli interni

Le facciate degli edifici presentano un diverso insieme di opposizioni tra elevazioni di strada e prospetti sulle isole interne. Questa distinzione dovrebbe prendere in considerazione l'orientamento degli edifici rispetto al sole, particolarmente nel disegno delle aree esterne e all'alloggiamento interno (balconi , logge , terrazzi ...). Sulla

strada, le parti inferiori delle facciate materializzano i limiti dello spazio pubblico, all'interno degli isolati le facciate cercano la loro espressione nella vita quotidiana. L'affaccio verso l'interno dovrà esprimere una realtà più domestica con l'uso di balconi e terrazze. Perciò l'esterno e l'interno degli isolati dovranno essere progettati a seconda del contesto urbano.

Materiali

Non è richiesto alcun materiale particolare, tuttavia è escluso l'uso di alcuni materiali come il vetro riflettente, il vetro scuro e i pannelli in pietra.

REQUISITI PER EDIFICI FINO A 50 M

Il loro ultimo piano disponibile dovrà essere inferiore a 50m dal percorso di marcia dei vigili del fuoco. La revisione semplificata PLU Città di Parigi considera un aumento altezza di copertura degli edifici residenziali. Ciò contribuirà a variare le altezze dinamiche tra i diversi volumi dello stesso progetto per immaginare degli isolati dove diversi progetti contribuiscono alla creazione di una zona con carattere di contrasto, ovviamente tenendo conto degli edifici circostanti. In questo contesto, la possibilità di costruire 50 metri non significa che tutti edifici residenziali dovranno sempre raggiungere questo limite massimo. Questa prescrizione è nata per dare la possibilità ai progettisti di adattare il livello massimo degli edifici bassi a una scala intermedia tra gli edifici "tradizionali" parigini e le torri. Inoltre contribuiscono a dimostrare come il cambiamento normativo possa contribuire al piacere e alla comodità di vivere in questa parte della città. Perciò tutti i principi discussi in seguito sono da considerare volutamente flessibili, modificabili caso per caso in relazione a ciascuna situazione.

I volumi dovranno tenere conto dell'ambiente costruito, della luce solare e dell'espressione architettonica contemporanea. Lungo le strade principali le parti inferiori degli edifici saranno posizionate in allineamento con gli edifici esistenti.

Il rapporto con il suolo e i percorsi

Come per le torri, edifici bassi saranno posizionati ovviamente in relazione agli spazi pubblici. Parteciperanno in qualità e in continuità alla formazione del piano terra generale per garantire la presenza della vita sociale quotidiana. Gli allineamenti saranno in maggioranza lungo il viale e i percorsi principali. Lo scopo è quello di costruire degli spazi pedonali per consentire una transizione graduale tra gli edifici più tradizionali e quelli alti 50m, per evitare di ottenere un effetto di ripetizione e monotonia le diverse altezze possono intervenire in questi primi piani degli edifici, l'obiettivo è quello

di evitare l'effetto *cookies*. Le coperture dovrebbero essere organizzate in modo tale da permettere la presenza in alcune parti di terrazza verdi per un miglior comfort e comodità dei residenti.

Le volumetrie, la snellezza e il rapporto con il cielo

Gli edifici più bassi avranno differenti volumetrie, questi volumi saranno adattati alla posizione di ciascuna operazione in considerazione dei dati il sole, il vento, il rumore ...

Una frammentazione tra diversi volumi di uno stesso edificio può essere ricercata sia orizzontalmente che verticalmente. L'articolazione dei volumi con una snellezza maggiore o minore conferirà una maggior snellezza complessiva. Le scelte architettoniche partecipano a questa frammentazione e si possono esprimere con diversi registri: basso, intermedio e alto. Questo lavoro sul volume si concentra sulle relazioni con cielo contrastanti tra un edificio ad un altro per approfittare di esposizioni multiple. In sostanza, quando un edificio raggiunge i 50 metri, il suo vicino immediato sarà basso e viceversa.

Le estensioni degli alloggi verso l'esterno partecipano a questa ricerca, il volume: con balconi, logge (altezza singola o doppia, nel caso di alloggi duplex) e le terrazze sui corpi più bassi.

Abitare i tetti : favorire l'uso delle terrazze verdi

La topografia dell'area di Paris Rive Gauche provoca situazioni particolari con sbalzi tra le diverse costruzioni. In questo contesto, le coperture sono facciate che deve essere curate particolarmente nei progetti. Il coronamento degli edifici può quindi assumere la forma di tetto con terrazze accessibili, o tetti piantumati o tetti inaccessibili rivestiti in zinco o rame. Il desiderio di promuovere l'uso dei livelli di copertura, i tetti piani avranno tutti un trattamento vegetale. I tetti faranno parte sia del progetto dei singoli edifici sia del progetto paesaggistico, questa prescrizione richiama una sorta di tradizione parigina dove molti terrazzi sono diventati veri e propri giardini, questo per evitare la moltiplicazione di terrazze inaccessibili e inutilizzate che però sono visibili dagli edifici vicini. In uno sviluppo sostenibile le coperture inaccessibili avranno un impianto di trattamento delle acque piovane e uso privato o collettivo. I tetti piani possono anche essere dotati di dispositivi per la produzione di energia (acqua calda solare, fotovoltaico, eolico). Questa diversità di strutture contribuiranno all'espressione architettonica dell'edificio e del contrasto tra di loro. Anche gli elementi di protezione delle coperture devono essere un componente del progetto architettonico.

REQUISITI PER GLI EDIFICI ALTI

La morfologia dei grattacieli deve soddisfare in maniera esemplare due scale: quella della città e del paesaggio in generale e quella della vita urbana e della qualità della continuità del piano terra. È essenziale che il volume di ciascun edificio sia pensato considerando il proprio isolato, il suo contesto più prossimo. Le torri di Masséna-Bruneseau non sono oggetti isolati, ma contribuiscono a creare una relazione tra spazi pubblici e l'ambiente costruito.

Il rapporto con il suolo e i percorsi

Le torri saranno posizionate facilmente su spazi pubblici accompagnando il tracciato esistente iscrivendosi nella tradizione parigina dello sviluppo urbano, questo per rendere chiara la comprensione di questi edifici dal punto di vista del pedone. Le torri saranno direttamente collegate al livello del terreno e medieranno lo spazio pubblico con gli spazi di accoglienza e di interesse collettivo (hall, negozi, uffici pubblici). È ricercata la permeabilità tra spazi interni ed esterni, l'entità di questi spazi (doppia, tripla altezza) deve essere coerente con la scala degli edifici e degli spazi pubblici realizzati lungo percorsi.

Il rapporto con il cielo

Questo punto riguarda sia la torre in questione considerata separatamente sia come insieme costituito dalle diverse torri. Lo sviluppo di una figura pulita per Masséna Bruneseau rifletterà un'apertura al grande paesaggio della Senna e le sue sponde. A differenza del Front de Seine, tutte le torri non raggiungeranno il limite massimo consentito. Le volumetrie dei grattacieli saranno mescolate, non devono definire un livellamento unico e nemmeno un'estrusione di una figura piana. Gli spazi individuali, gli atri, i giardini, le terrazze panoramiche, dovranno soddisfare le esigenze di sviluppo sostenibile contribuendo così alla definizione di ogni progetto.

Abitare i tetti : sviluppare luoghi atipici

Nel caso delle torri, sarà incoraggiata la creazione di spazi inusuali a Parigi, luoghi che possono essere situati nei livelli intermedi nelle torri, ma anche parti apicale e sulle coperture.

Per tutti i residenti e turisti, potrebbe essere create terrazze belvedere, spazi espositivi, ma anche ristoranti che godono una situazione eccezionale.

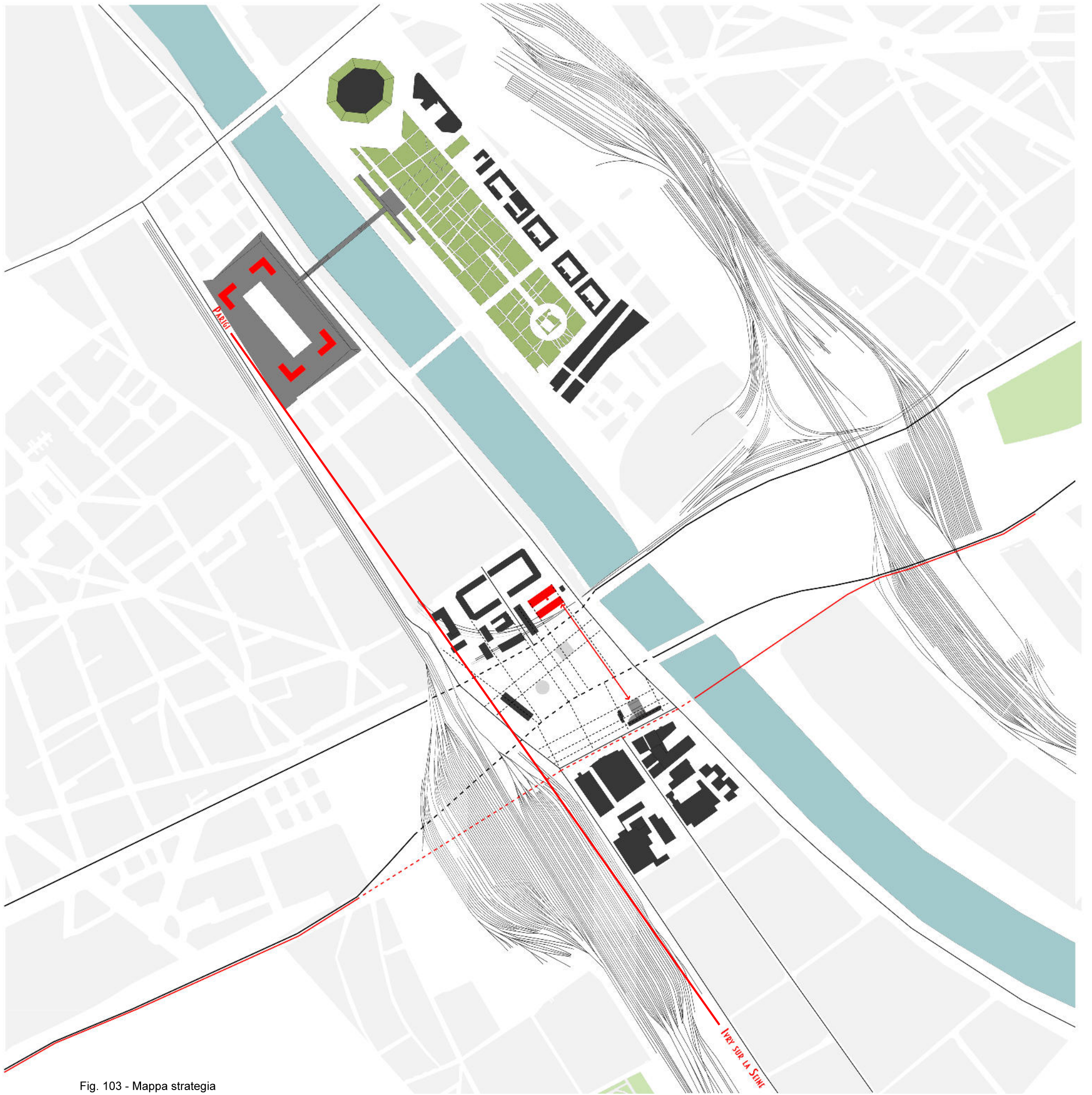


Fig. 103 - Mappa strategia

LE INTENZIONI PROGETTUALI

Questa tesi punta a rivalutare la decisione di costruire la torre nell'isolato B2A. Ovviamente cosciente che la Cité Technique possiede un carattere proprio dovuto sia all'attitudine dell'architetto sia dalla funzione per cui è stata progettata, si è deciso di assegnare una nuova finzione agli edifici sotto la copertura a onda e perciò modificarne l'involucro e lo spazio interno il necessario per renderli adatti alle nuove funzioni.

Valutando le proporzioni degli edifici esistenti e quelli nuovi è evidente una discordanza tra in volumi, per questo motivo il progetto Operation Masséna-Bruneseau ricercherà un'area più adatta per il posizionamento della torre in B2A e una coerente identificazione urbana, senza uscire dai termini delle prescrizioni architettoniche.

Il progetto Operation Masséna-Bruneseau mira a modificare il design dello spazio pubblico e a costruire un quartiere misto per funzioni e per popolazione.

Gli interventi sono specifici: accanto agli edifici per uffici ci sono gli edifici residenziali, i negozi, le strutture pubbliche, i giardini, e a breve distanza la città e gli spazi pubblici.

Non si tratta di un territorio tradizionale, c'è l'opera d'arte del Boulevard du General Jean Simon (ex Boulevard Masséna), la poca popolazione, la ferrovia che sembra una chiazza di petrolio al di là del viale, poi c'è la Senna e il viadotto Quai d'Ivry, e dall'altro lato della Senna le Porte de Bercy. Uno spazio disordinato composto da pezzi di geografia.

Le criticità non si fermano solo alla situazione geografica ma è fondamentale affrontare il salto di scala urbana degli edifici che passano dagli edifici residenziali di altezza massima di 50 metri fino alle torri per uffici di 180 metri. I salti di scala comprendono l'aspetto della dimensione umana, delle dimensioni degli spazi aperti e delle connessioni che costituiscono uno dei problemi fondamentali del progetto urbano.

Si tratta di creare un nuovo quartiere parigino vivo, nato per accogliere tutte le funzioni che compongono la città e che connette Ivry a Parigi. Nella configurazione attuale il viadotto Quai d'Ivry è una barriera che ha impedito lo sviluppo urbano tra Parigi e Ivry. Gli studi dimostrano che una riqualificazione delle cinture periferiche stimolano lo sviluppo urbano e di conseguenza economico e sociale. L'urbanizzazione in situazioni di questo tipo prevede la creazione di un quartiere

attraente che unisca uffici, strutture pubbliche, negozi e attività per il tempo libero. Applicare questo programma a questo sito implica ridefinire lo spazio urbano e dare nuovo valore alle opere architettoniche esistenti, la Cité Technique di Kagan e l'Hotel Industriel di Perrault.

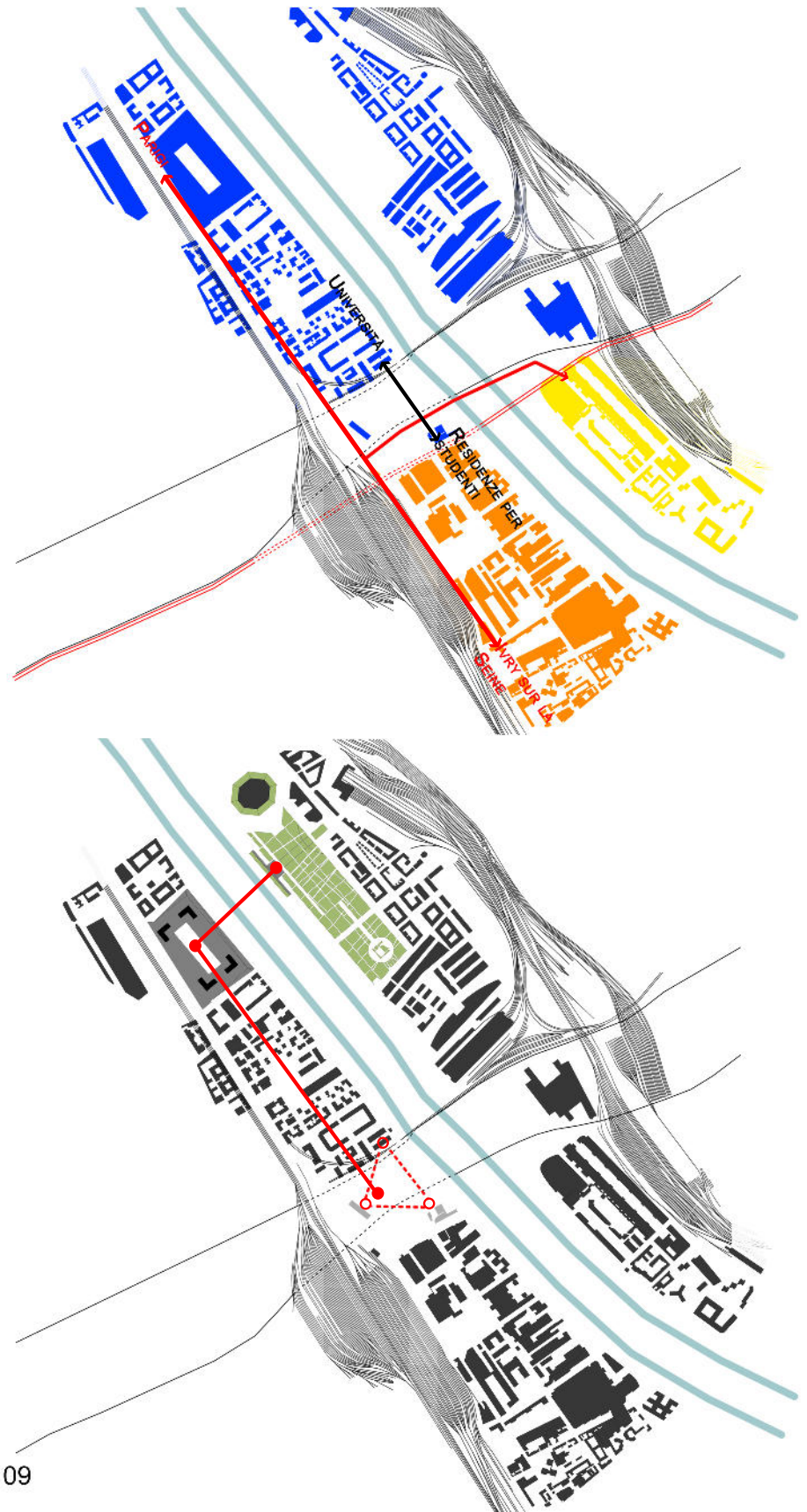


Fig. 104 - Planimetria generale

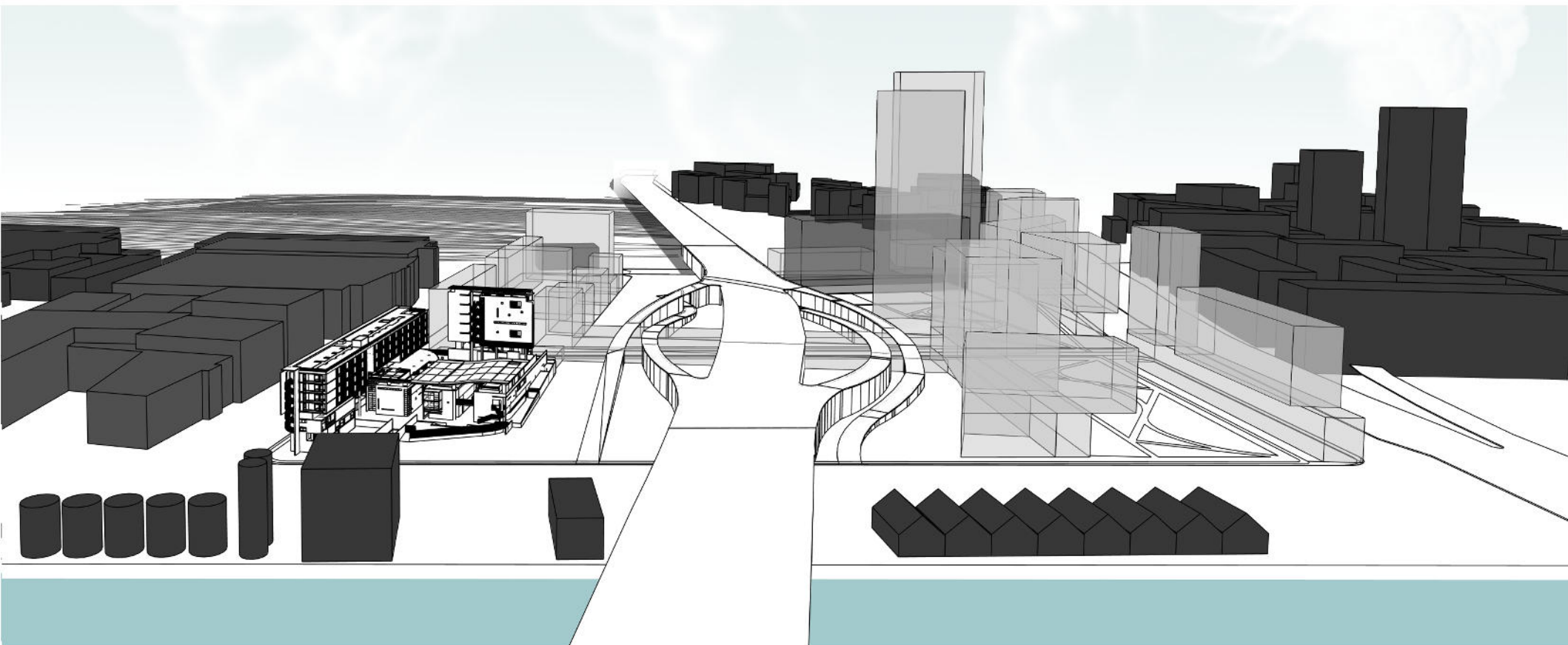


Fig. 104 - Prospettiva centrale

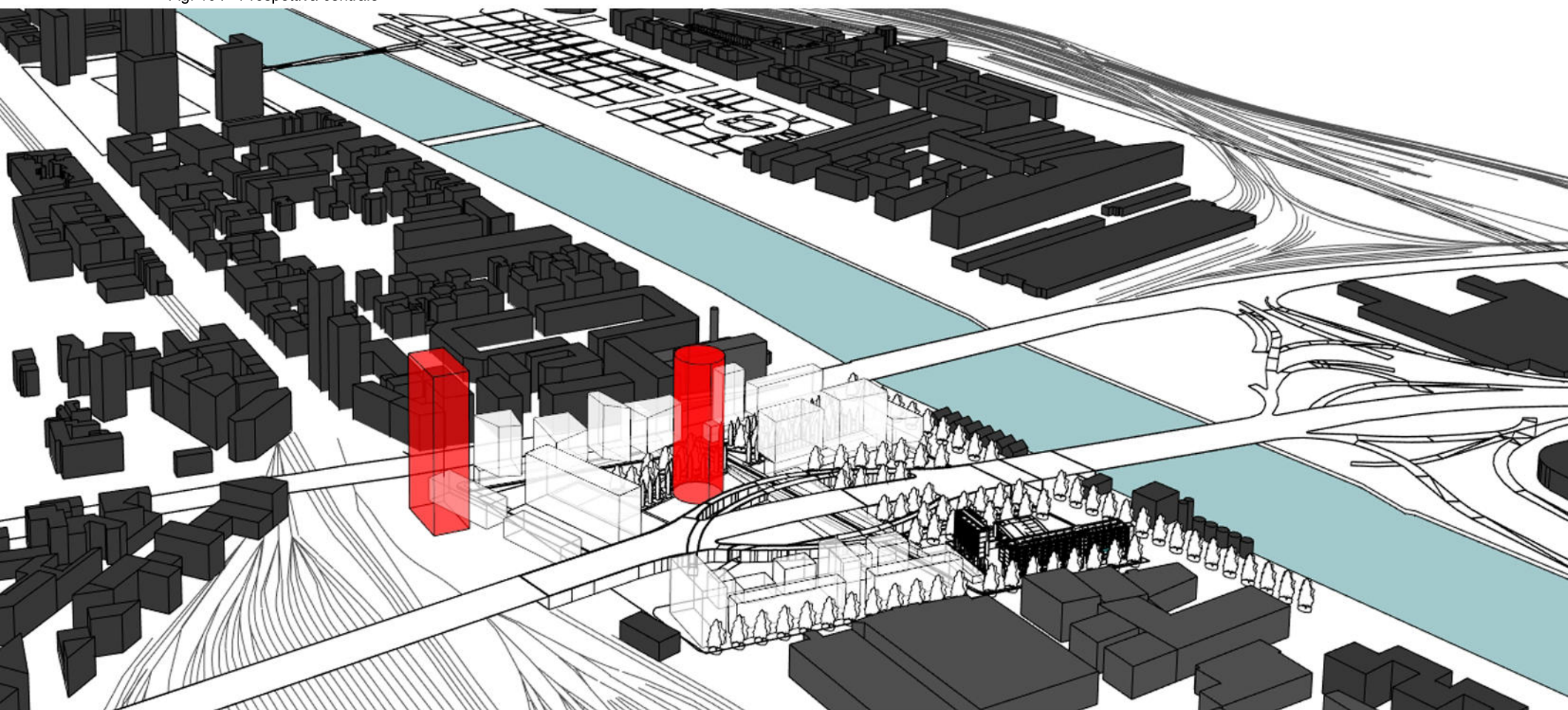


Fig. 104a - Prospettiva aerea - ricollocamento delle torri

IL PROGETTO

Operation Masséna- Bruneseau

FASE1: IL PROGETTO A SCALA URBANA

La prima fase dello sviluppo del progetto per la riurbanizzazione dell'area Masséna-Bruneseau prevede la redistribuzione dei volumi per ricollocare la torre B2A . L'area divisa in due dalla peripherique trova un proprio ordine seguendo gli assi delle due architetture esistenti creando così un doppio sistema che trova il punto d'incontro nella spina trasversale che oltrepassa il limite della peripherique.

Il primo asse inizia dall'Hotel Industriel e prosegue verso la Senna, si tratta di un ampio corridoio verde che ordina gli edifici posti ai lati in barre longitudinali che ospitano negozi e uffici, invece a un livello superiore distanti dallo spazio pubblico si sviluppano i volumi destinati alle residenze private, così il privato e il pubblico si condividono lo stesso spazio ma non sono in contatto. La torre di uffici a base circolare è imposta sulla traccia del silos del vecchio cementificio, la forma cilindrica e regolare della torre di uffici si distingue dai volumi sfaccettati delle residenze.

Il secondo asse inizia dalla Cité Technique e si sviluppa in tre stanze comunicanti, la prima destinata a funzioni universitarie, la seconda stanza è destinata a ospitare funzione residenziali e di co-working, e da qui parte la spina commerciale che collega i due assi, infine la terza stanza è a uso misto tra residenze uffici e co-working con la torre finale che conclude l'asse e dialoga con l'Hotel Industriel. Il fronte Est iniziato da Kagan con l'edificio delle residenze prosegue con due edifici residenziali che ne mantengono l'asse e le proporzioni. Viene creato un fronte Ovest definito da blocchi bassi che segnano un limite non permeabile tranne che nel punto dove passa la spina trasversale. Il modulo della griglia urbana è imposto sulla Cité Technique il cui ritmo è scandito da tre lame di a pari distanza e di egual volume tranne che per quella conclusiva che chiude il sistema con un edificio a torre.

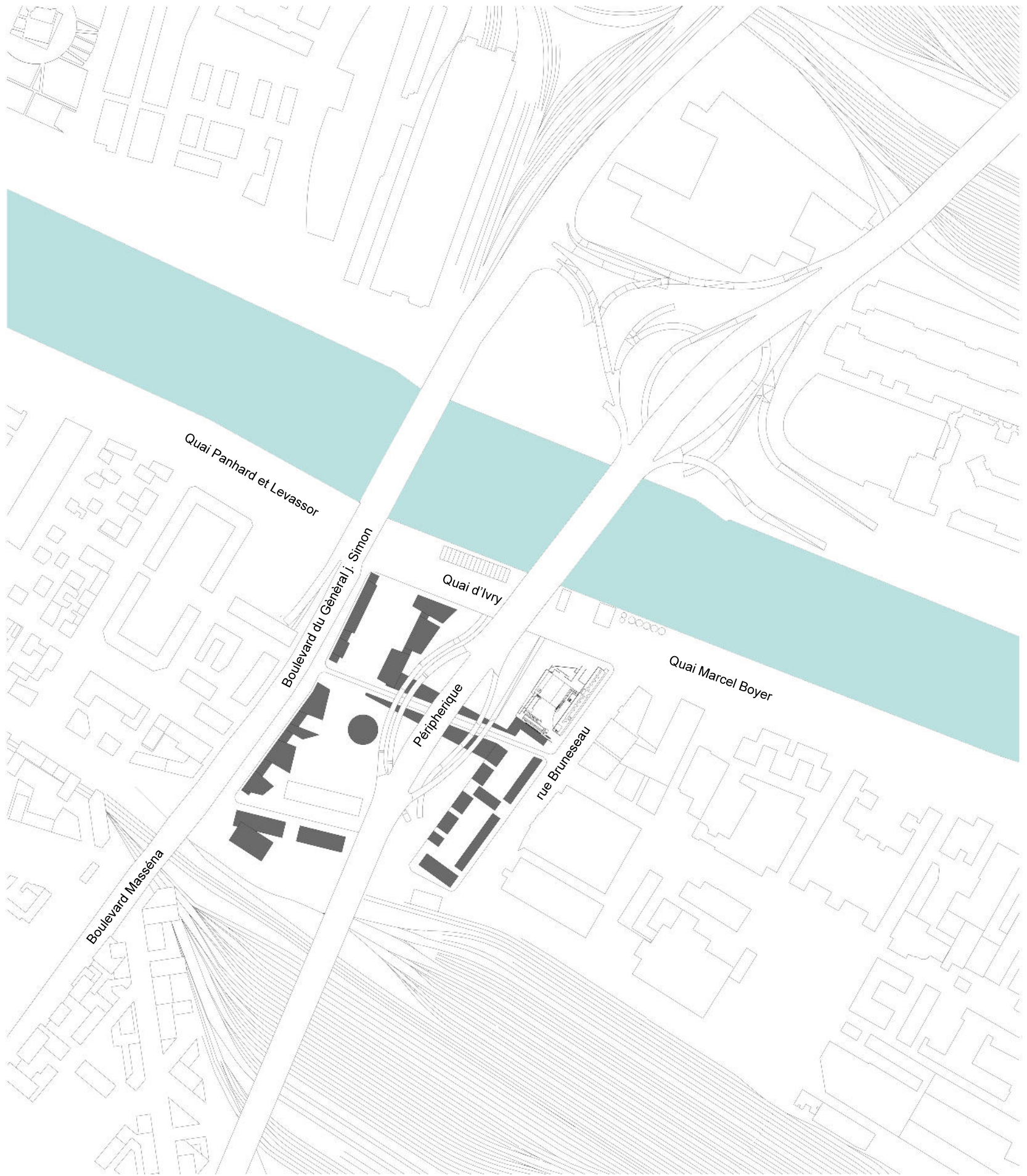


Fig. 105 - Planimetria generale



Fig. 106 - Planivolumetrico



Fig. 107 - Schema destinazione d'uso

LEGENDA:

- Residenze
- Uffici
- Attività commerciali
- Servizi pubblici
- Co-working
- Università

SLU PROGETTO Operation Masséna-Bruneau	
Destinazione d'uso	Area (m ²)
Residenza	80.712 m ²
Uffici	136.142 m ²
Commercio	51.552 m ²
Servizi pubblici	8.050 m ²
Università	14.099 m ²
Co-working	11.620 m ²
TOTALE	302.180 m²
Sup. costruite	263.375 m ²
Sup. demolite	0 m ²
Sup. recuperate	38.805 m ²

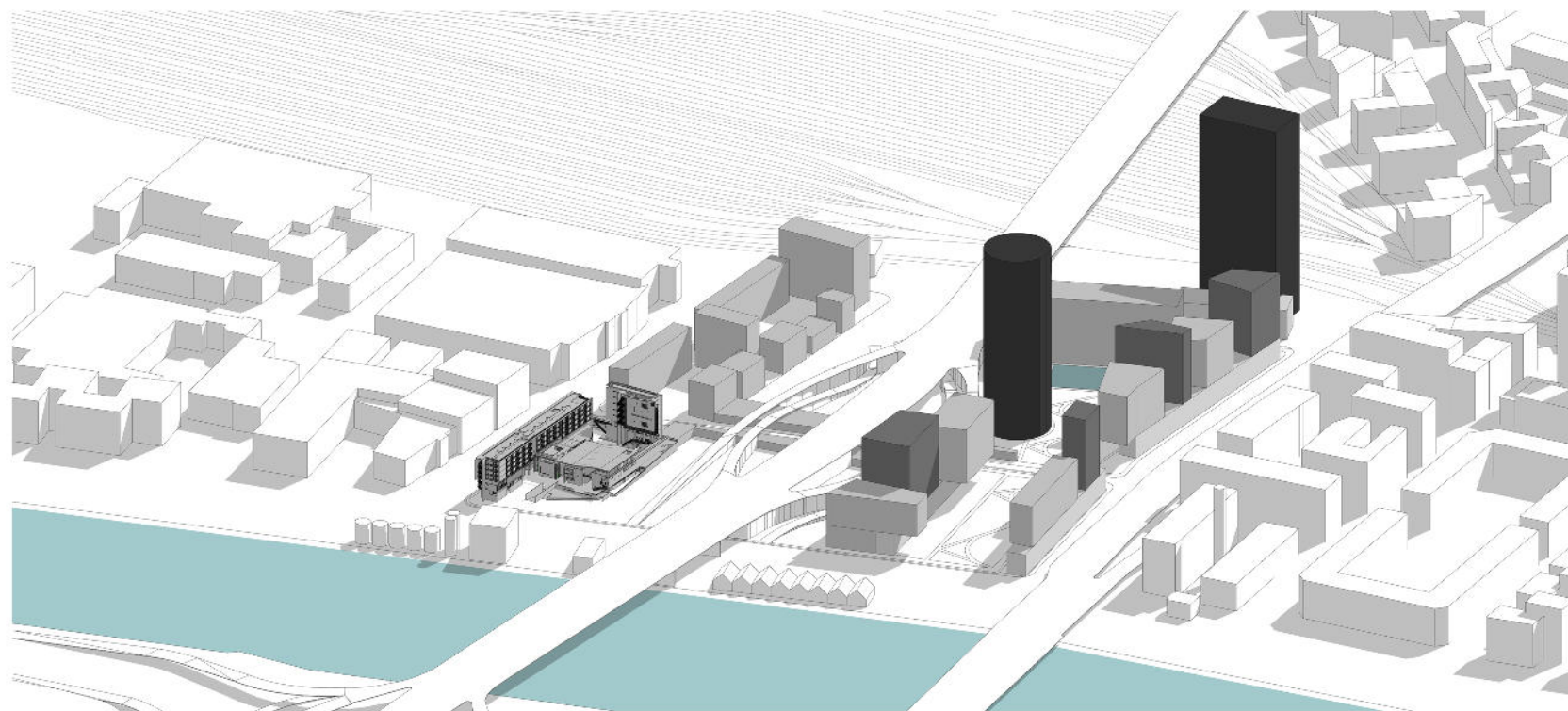


Fig. 108 - Schema destinazione d'uso

LEGENDA:

- Edifici con altezza inferiore a 50 metri
- Edifici con altezza uguale a 50 metri
- Edifici alti con altezza massima 180 metri

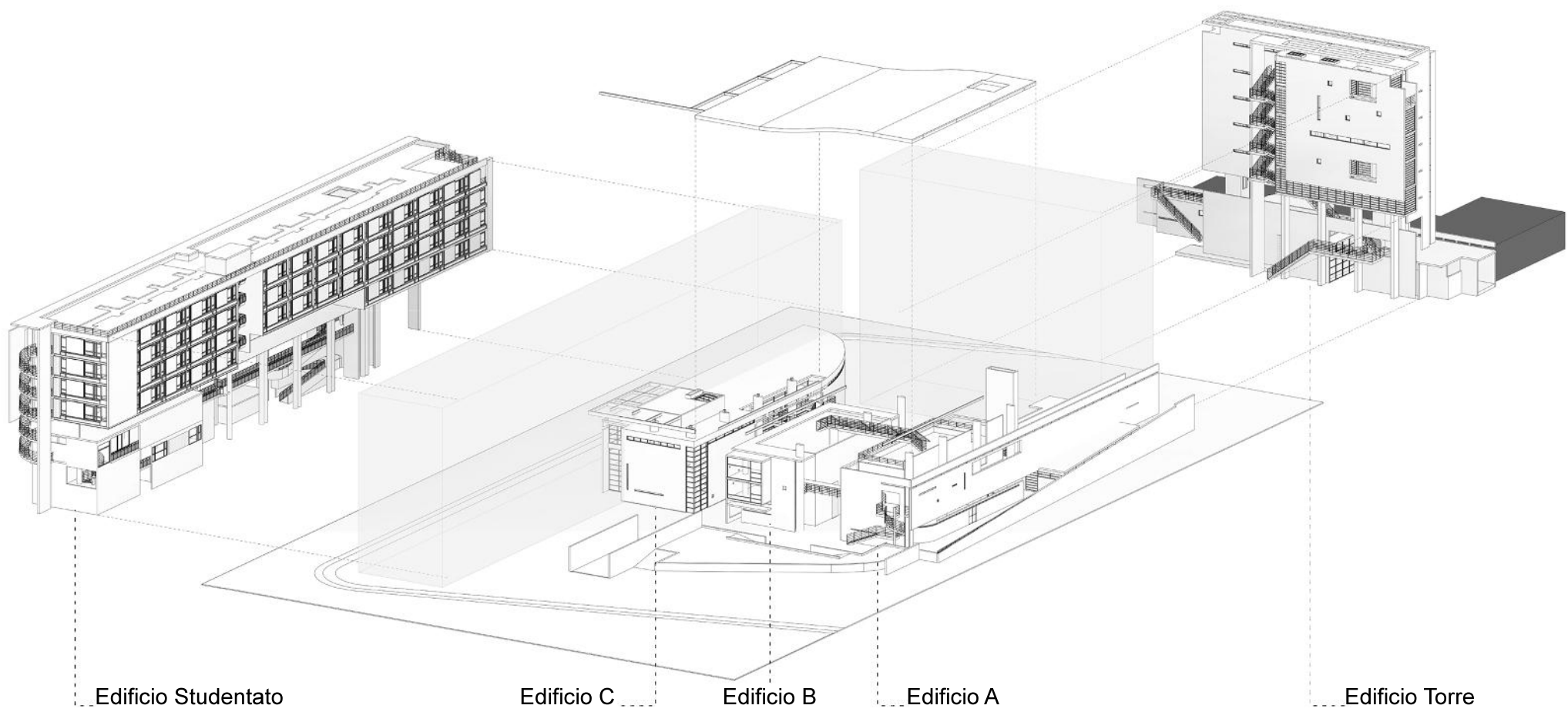


Fig. 109 - Esploso assometrico

FASE 2: INSERIMENTO DELLA CITÈ TECHNIQUE DEL SISTEMA UNIVERSITARIO VAL DE SEINE

Lo sviluppo del progetto Operation Masséna-Bruneseau prosegue con la rigenerazione urbana basata sull'università come elemento promotore di sviluppo. Considerando l'università val de Seine e lo studentato di Rue Bruneseau come un'unica identità la Citè Technique si trova inserita in questo sistema. L'università diventa lo l'input riattribuendo così nuove funzioni agli edifici in disuso. Gli studenti avranno gli spazi dell'imparare nella sede progettata da Borel e gli spazi per lo studio e il tempo libero poco distanti dalle aule ma mantenendo la continuità con essa.

La torre di uffici diventa la sede dei dipartimenti universitari, essendo già predisposta per tale funzione, questo edificio non è interessato da alcun tipo di intervento architettonico. Gli spazi alla base vengono convertiti in spazi espositivi, l'unico intervento previsto è la creazione di un nuovo ingresso principale rivolto verso la corte interna dietro il muro di facciata.

I tre volumi sotto la copertura a onda sono destinati ricoprire il ruolo di spazi per la vita extra universitaria degli studenti.

L'edificio C, era destinato al transito di mezzi pesanti, è diviso in due livelli, il livello a piano terra presenta un interpiano di 6 metri. Questo blocco viene convertito in aula studio implementandolo di un piano intermedio, questo blocco prevede la massima capienza di xxx persone e viene diviso in tre zone per migliorare il comfort termico e acustico. Le sale studio sono si sviluppano sui primi due livelli, mentre il terzo è adibito a uno spazio per uno studio più rumoroso come per studio di gruppo o l'uso del computer. Ogni aula studio è stata concepita in modo tale da comprendere sul perimetro almeno una visuale verso l'esterno mantenendo comunque un'atmosfera di un ambiente raccolto per favorire la concentrazione dei suoi utenti. Le parti vetrate delle pareti interne sono concepite per consentire alla luce ambientale di diffondersi sul piano di studio.

L'edificio B era adibito originariamente a spazi dedicati gli operai con spogliatoi, docce e mensa, perciò viene convertito in spazi per lo svago degli studenti. Al piano terra viene collocata una palestra di xxm con annesso uno spogliatoio fornito per gli utenti con ridotta capacità motoria. Il secondo livello è adibito a spogliatoi maschile e femminile e a uno spazio comune. Tutti gli spogliatoi utilizzano la colonna di impianto idrico e sanitario esistente. Il terzo livello è slegato dalle funzioni dei piani inferiori, infatti non sono presenti collegamenti verticali, ma si riferisce agli edifici ai lati ai quali è collegato tramite due passerelle sospese.

L'edificio A destinato ai laboratori degli operai viene

ricoverito in laboratori per gli studenti di architettura provvisti di grandi tavoli e macchinari per il taglio a laser dei materiali e stampanti 3D. Il blocco laboratori si sviluppa sui due livelli esistenti, non sono previste demolizioni ma solo l'aggiunta di porte con maniglione antipanico.

In questo modo gli studenti hanno i loro spazi per lo studio personale e per il loro momenti di svago e il corpo docenti ha un edificio dedicato dove poter eseguire il proprio lavoro al di fuori delle aule universitarie e gli studenti possono avere il loro punto di riferimento tutto all'interno di un'unica soluzione.

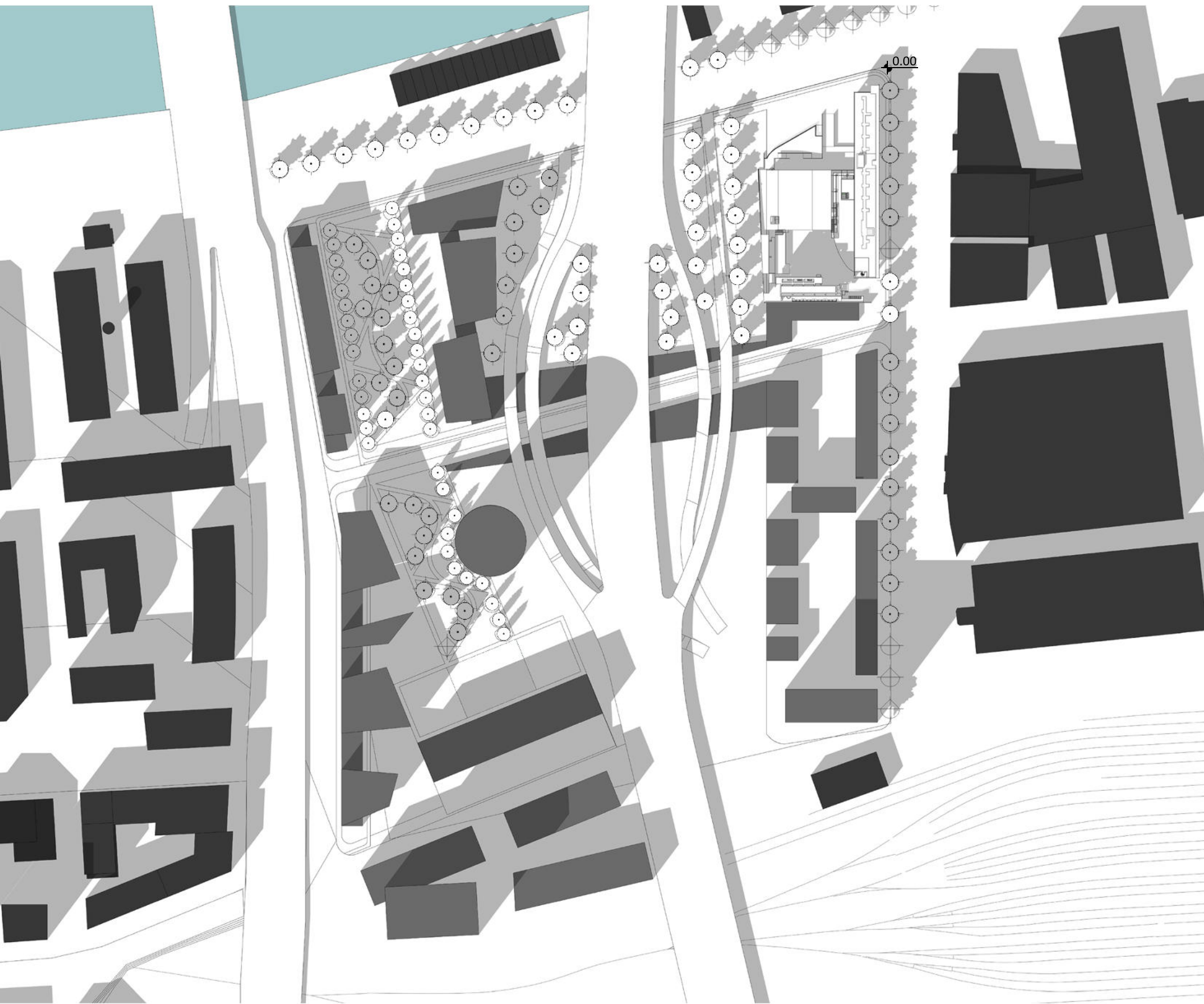


Fig. 110 - Planivolumetrico

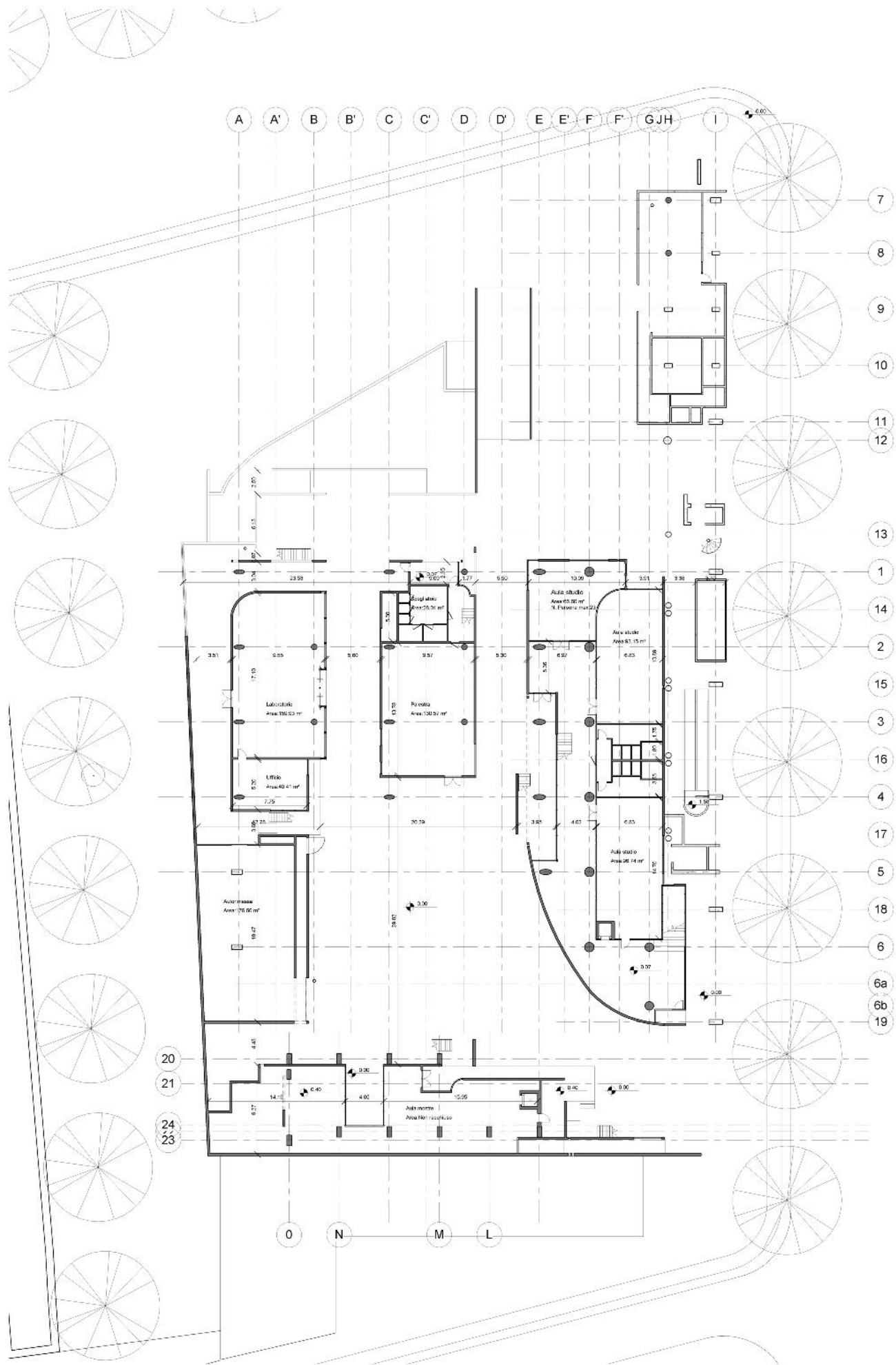


Fig. 112 - Planimetria quota 0.00

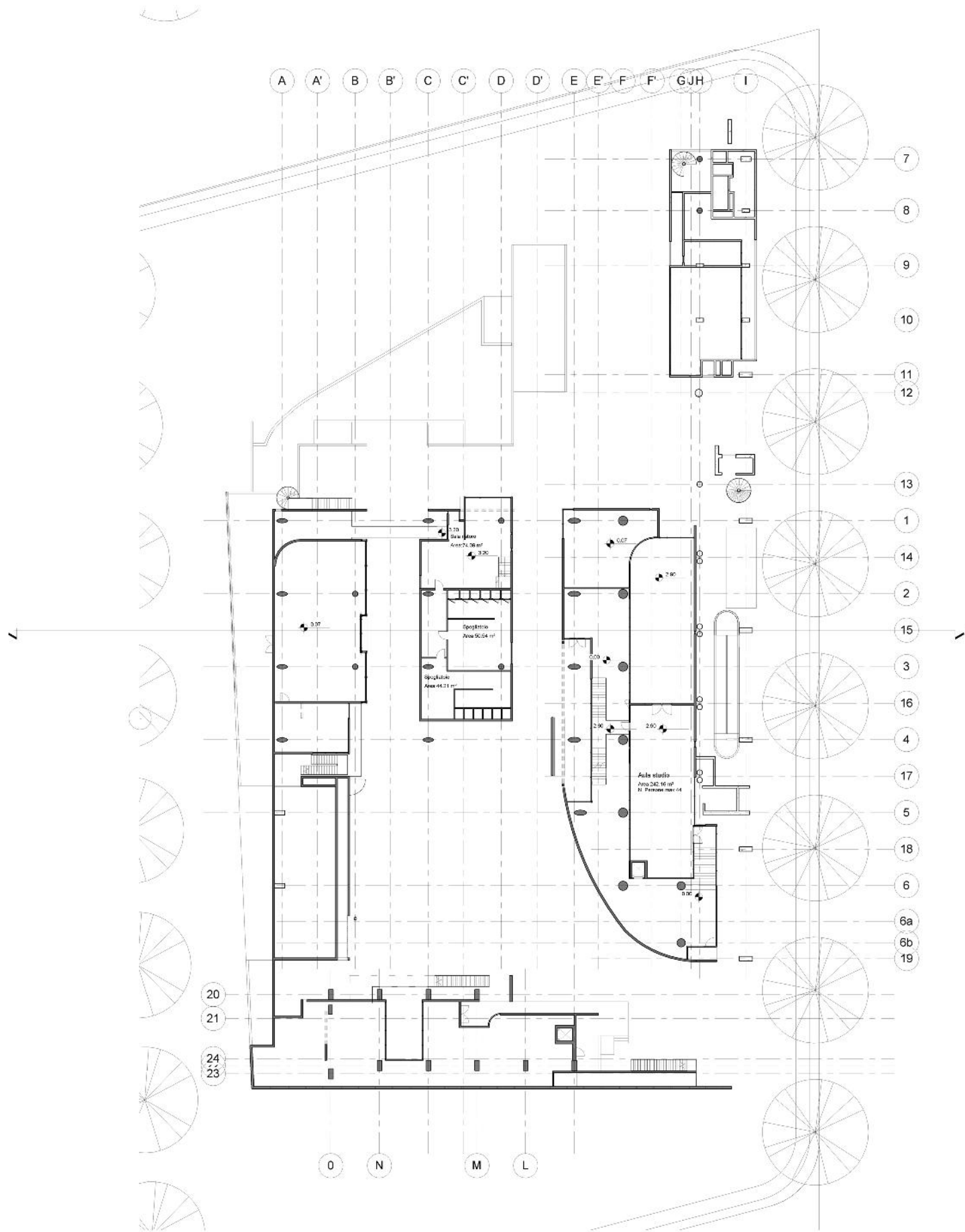


Fig. 113 - Planimetria quota 4.00

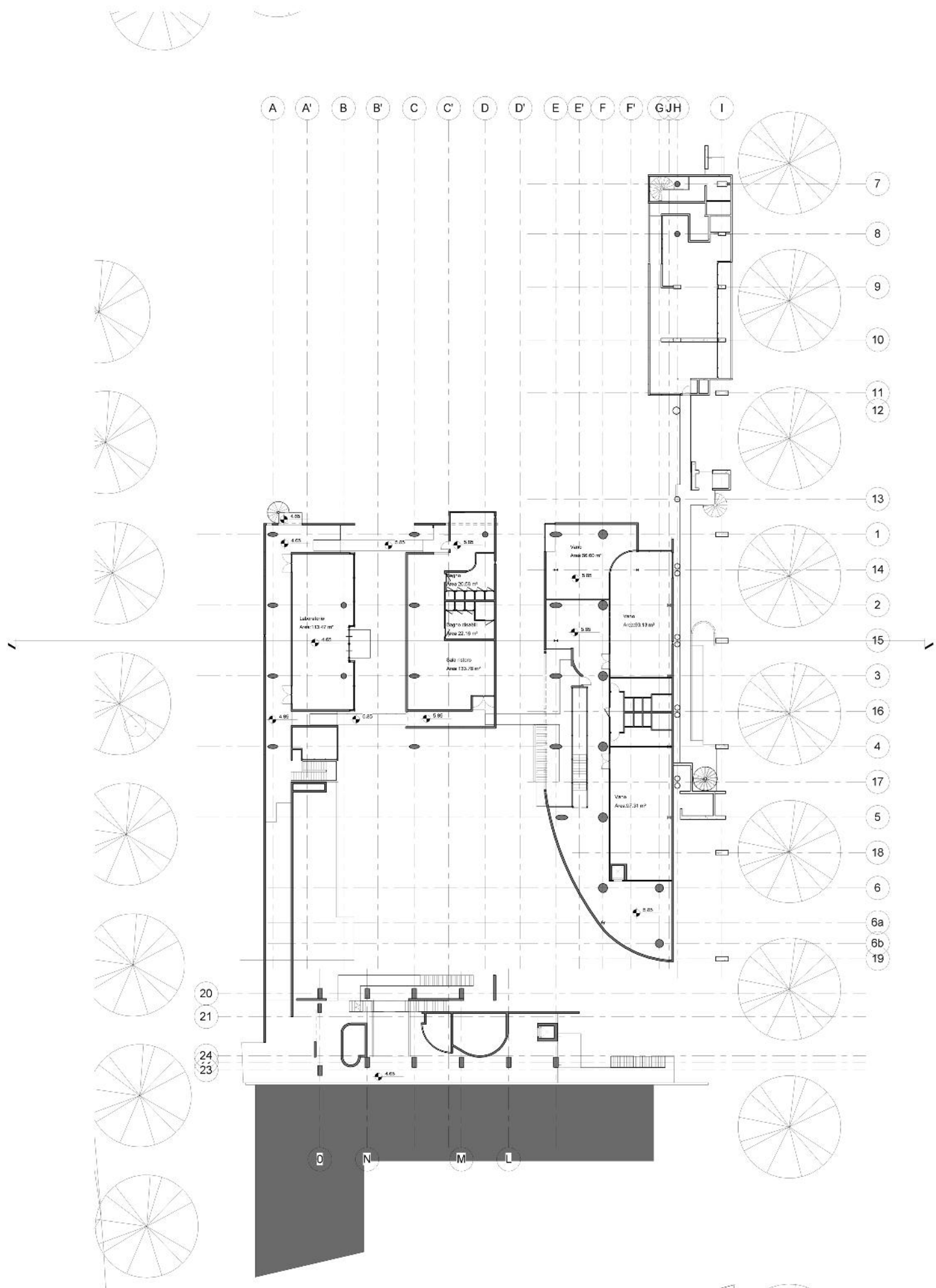


Fig. 114 - Planimetria quota +6.00

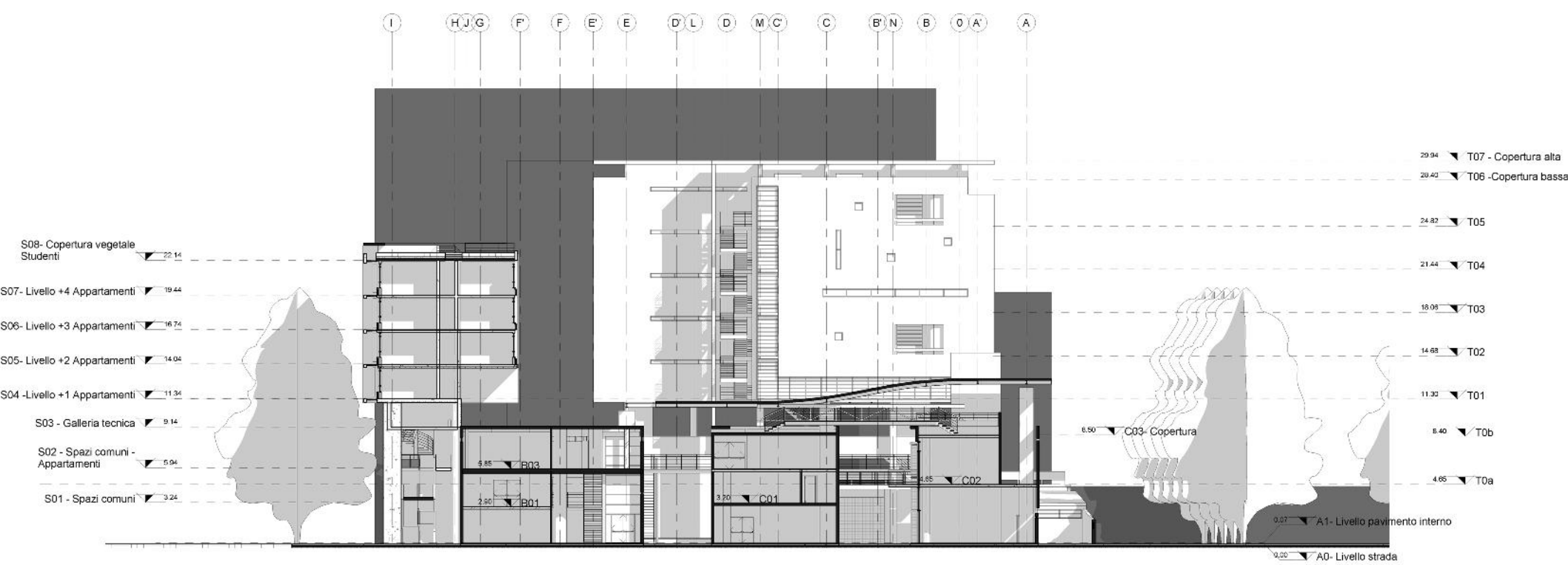


Fig. 115 - Sezione trasversale



Fig. 116 - Prospettiva - Schema demolizioni-costruzioni

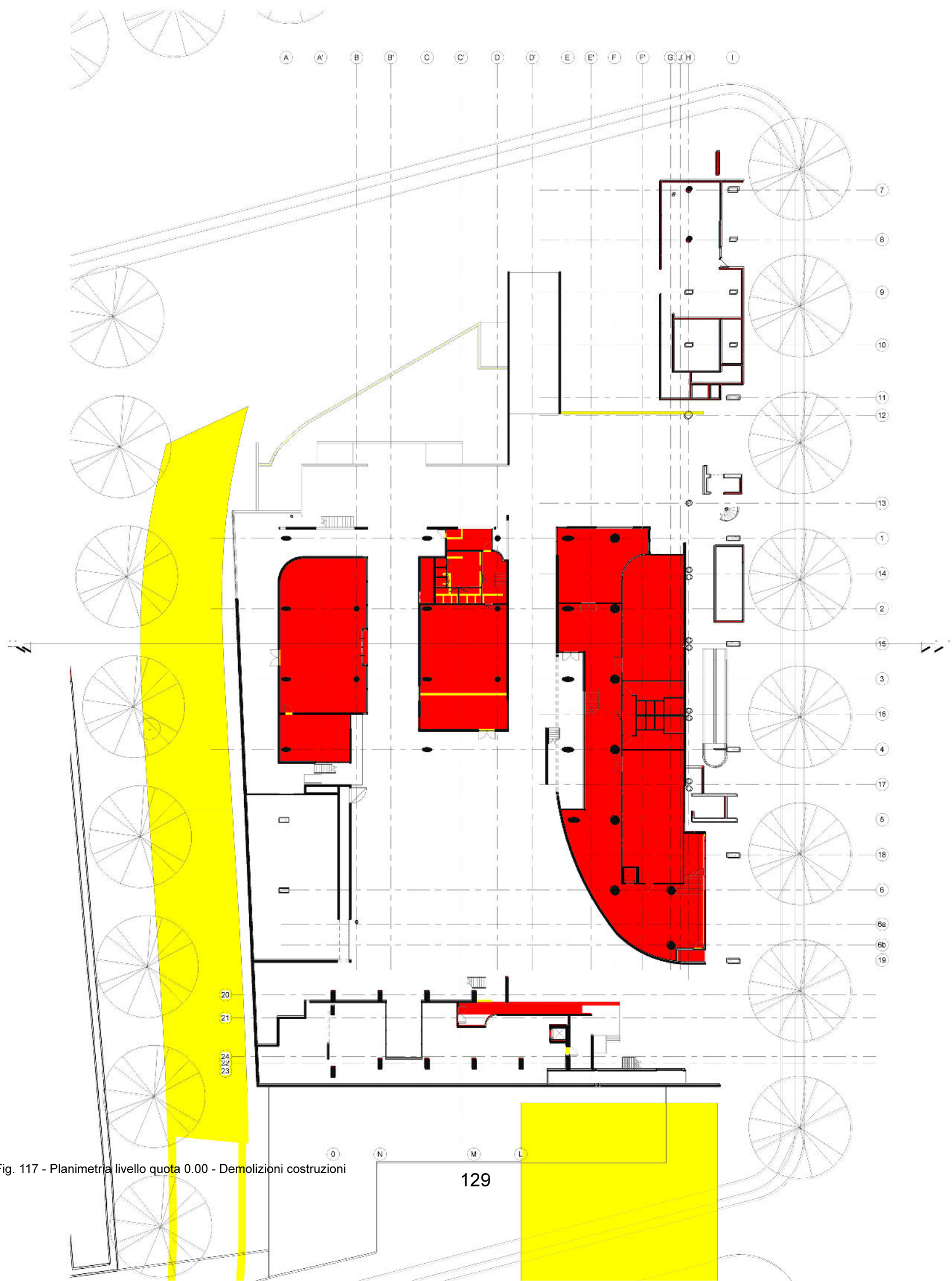


Fig. 117 - Planimetria livello quota 0.00 - Demolizioni costruzioni

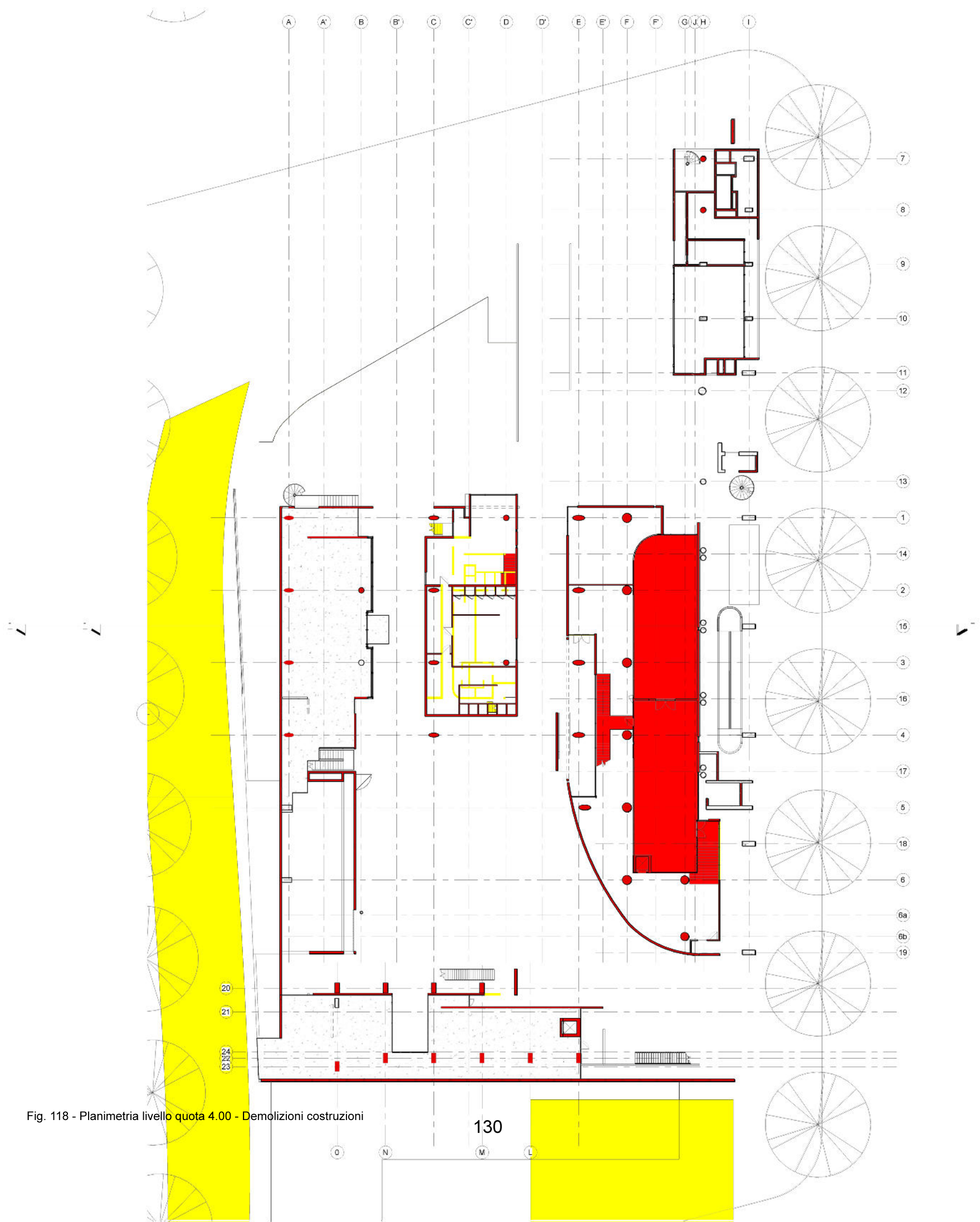


Fig. 118 - Planimetria livello quota 4.00 - Demolizioni costruzioni

130

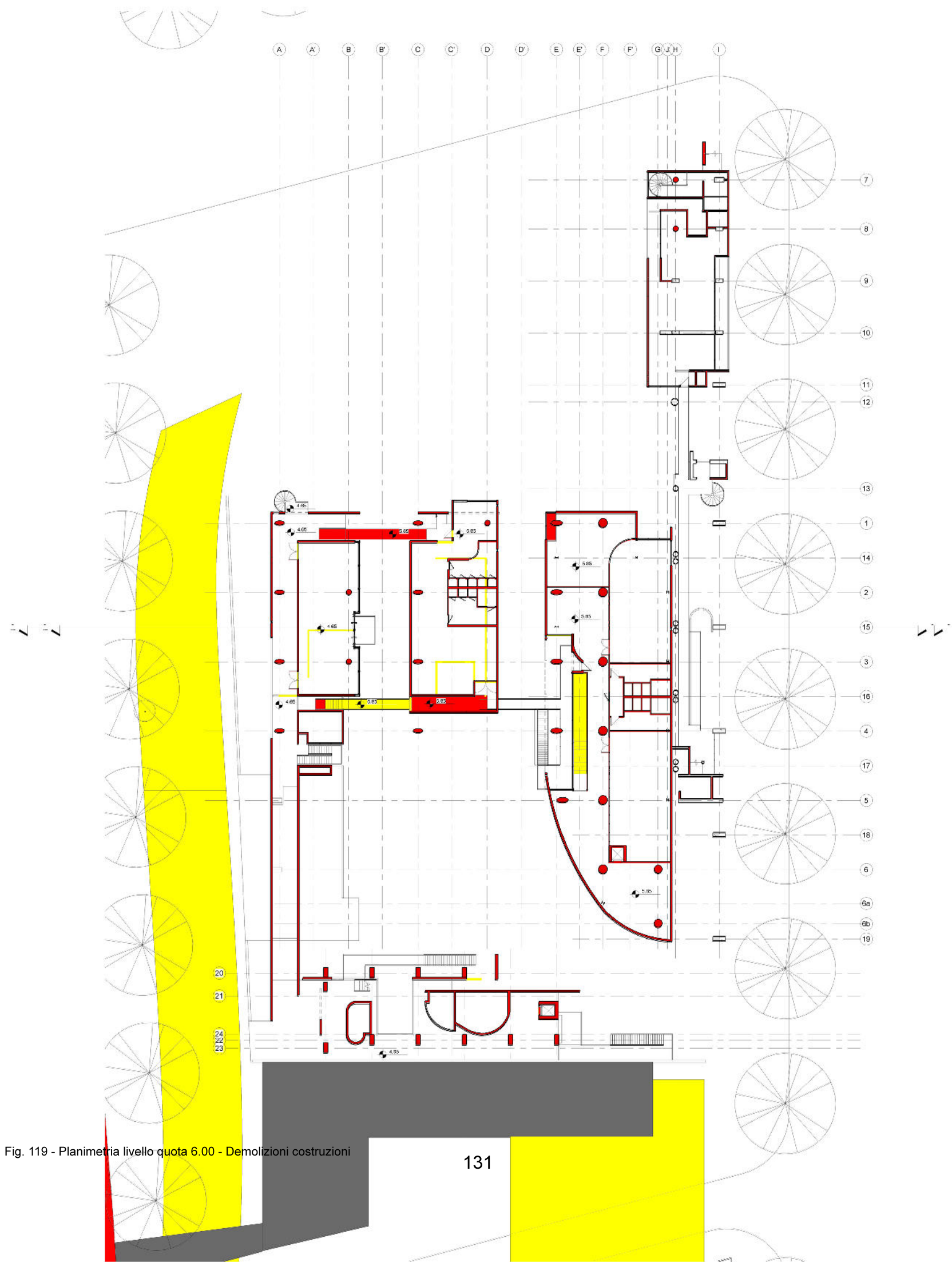


Fig. 119 - Planimetria livello quota 6.00 - Demolizioni costruzioni

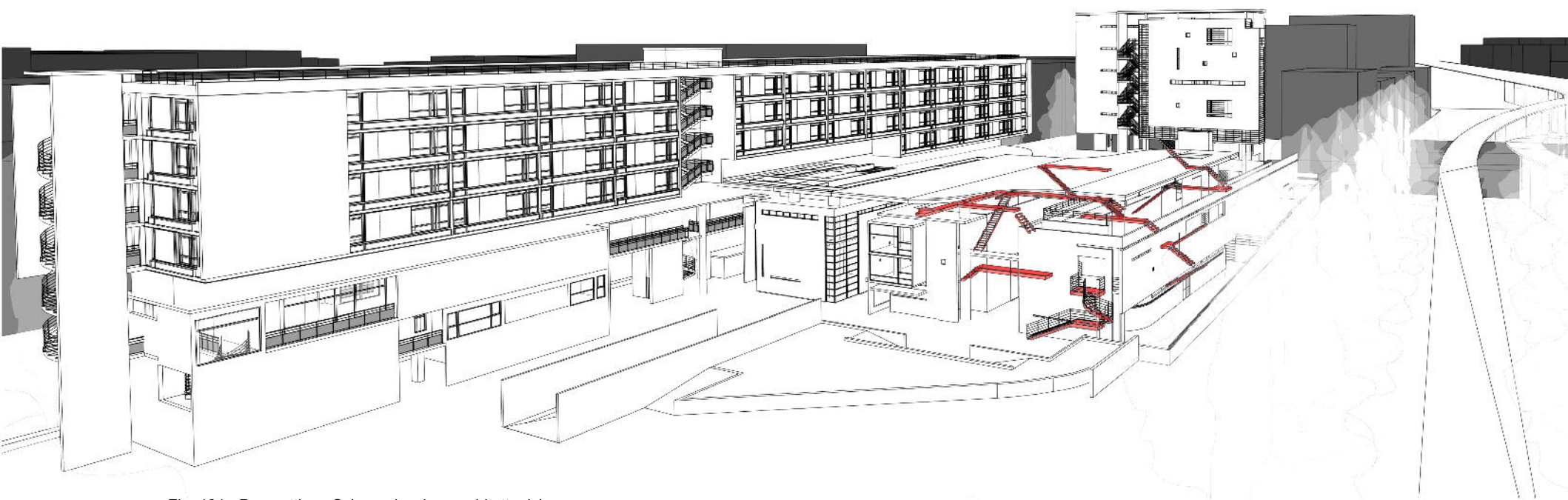


Fig. 121 - Prospettiva - Schema barriere architettoniche

ELIMINARE LE BARRIERE ARCHITETTONICHE

La progettazione per la rigenerazione di ex edifici industriali in edifici per studenti pone il problema di rendere fruibile tutti i suoi spazi a tutti i suoi abitanti senza però compromettere il carattere dell'architettura.

I tre blocchi A B e C erano stati concepiti come spazi di lavoro per operai con piene capacità motorie e ne consegue un'architettura ricca di scale a chiocciola, assenza di ascensori e corridoi stretti. Non è possibile svincolare il progetto architettonico dal nuovo tipo di utenti che vivrà quegli spazi, questo è il motivo per cui alcuni elementi distintivi dell'architettura originale vengono reinterpretati in chiave più funzionalista. Le passerelle sospese non sono più un gesto della mano dell'architetto ma diventano il mezzo grazie al quale gli utenti con ridotte capacità motorie possono spostarsi liberamente e rapidamente da un blocco all'altro senza dover scendere al livello 0. Per blocchi laterali delle aule studio e dei laboratori di modellistica è previsto l'inserimento di due ascensori che servono tutti i livelli, dal livello più alto a quota +5,90m si può accedere tramite le passerelle allo spazio ristoro posto al livello 3 del blocco centrale.

La sala espositiva posta nel basamento della torre ha il piano di calpestio a quota +0,40m, è già presente una rampa di accesso all'edificio ma il percorso con la sedia a rotelle risulta difficoltoso, per questo motivo viene posto l'ingresso principale sul lato N/O, lo si pone dietro l'elemento murario bianco per ottenere un ingresso protetto e per non intervenire su questo elemento identificativo dell'architettura della Cité Technique.

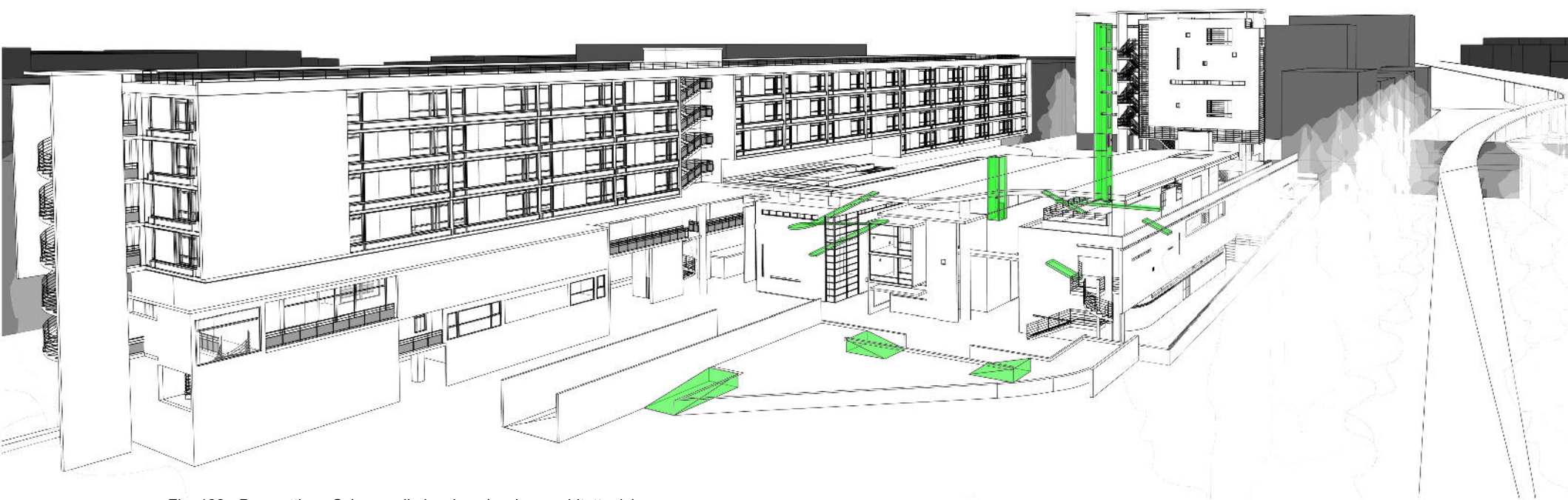


Fig. 122 - Prospettiva - Schema eliminazione barriere architettoniche

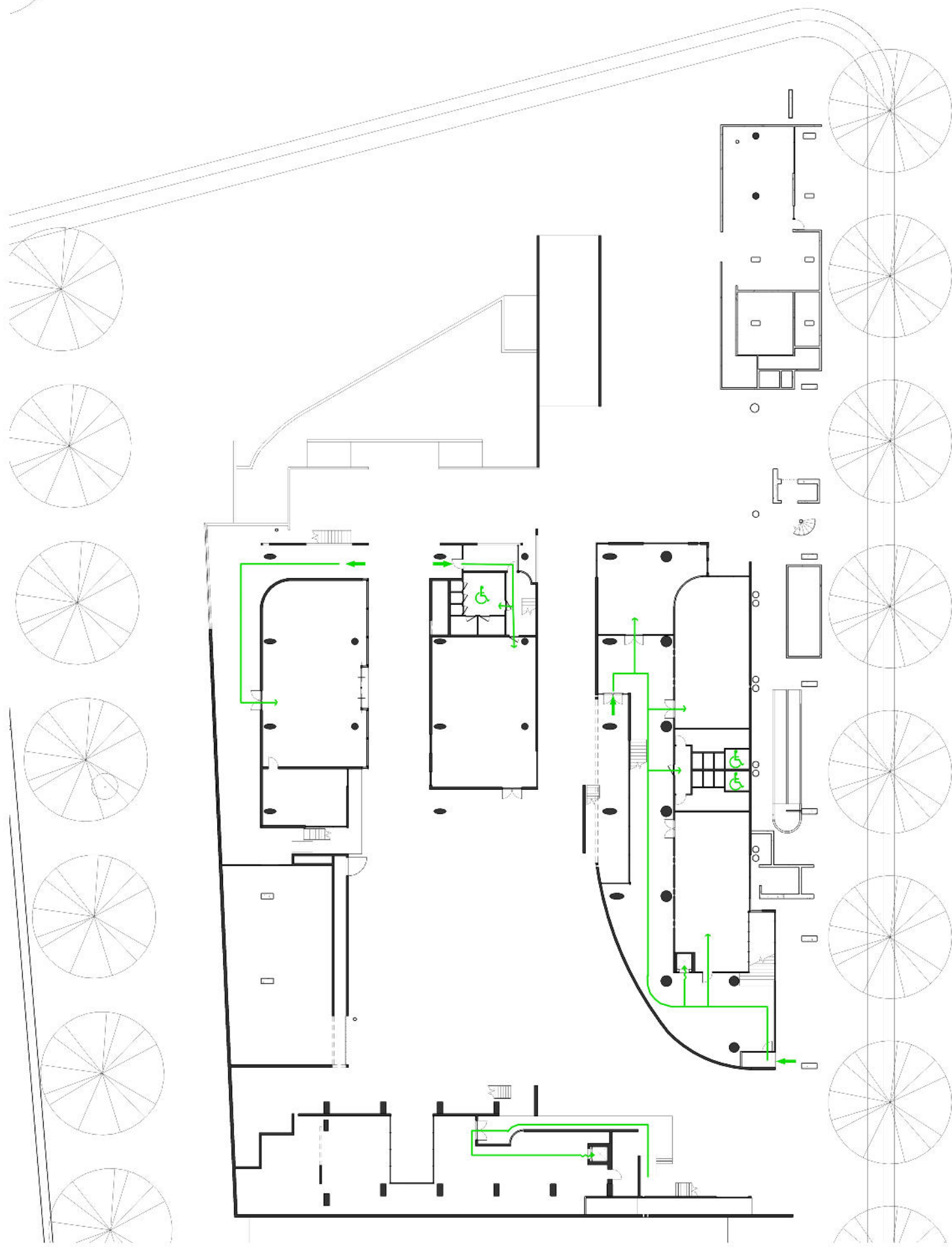
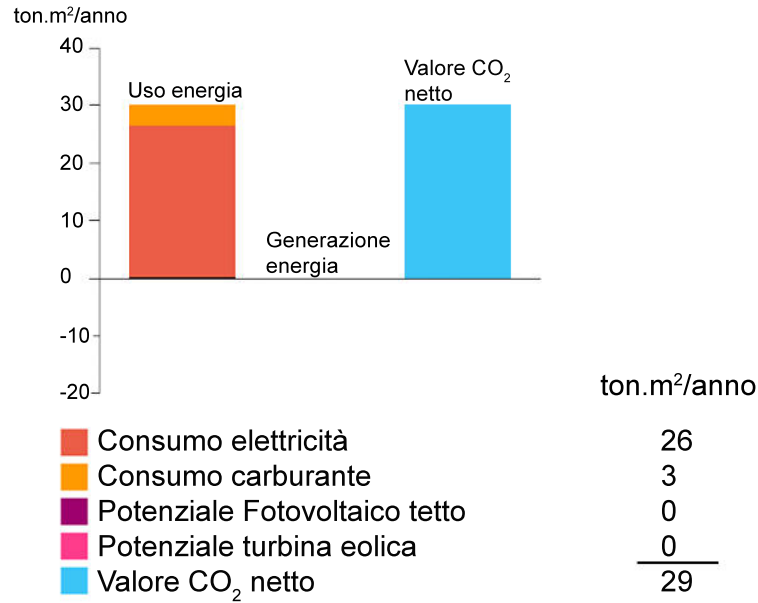


Fig. 123 - Planimetria livello quota 0.00 - Schema percorsi per persone con disabilità motorie

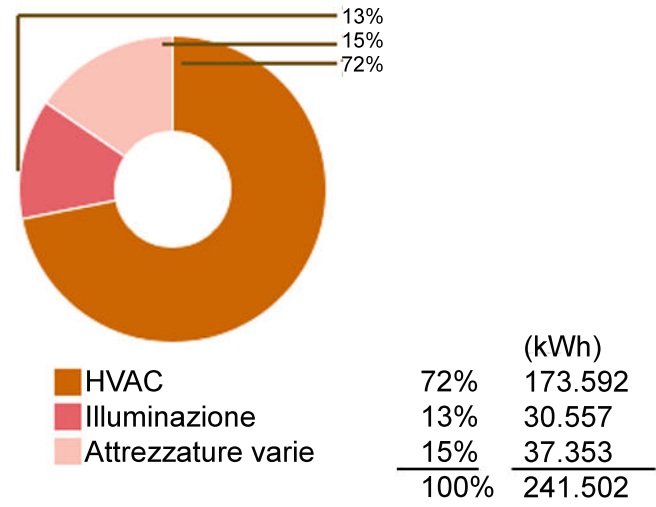
PIANO DI EMERGENZA E EVAQUAZIONE

In tutti gli edifici con alta concentrazione di persone si possono verificare situazioni di emergenza che modificano le condizioni di agibilità degli spazi e alterano i comportamenti e i rapporti interpersonali, ciò causa una reazione che specialmente in ambito collettivo può risultare pericolosa poiché coinvolgendo un gran numero di persone, non consente il controllo della situazione e rende difficile eventuali operazioni di soccorso. Il piano di emergenza ed evacuazione può dare un contributo fondamentale nel superamento di situazioni di pericolo, di indurre un sufficiente autocontrollo per attenuare comportamenti di reazione corretti.

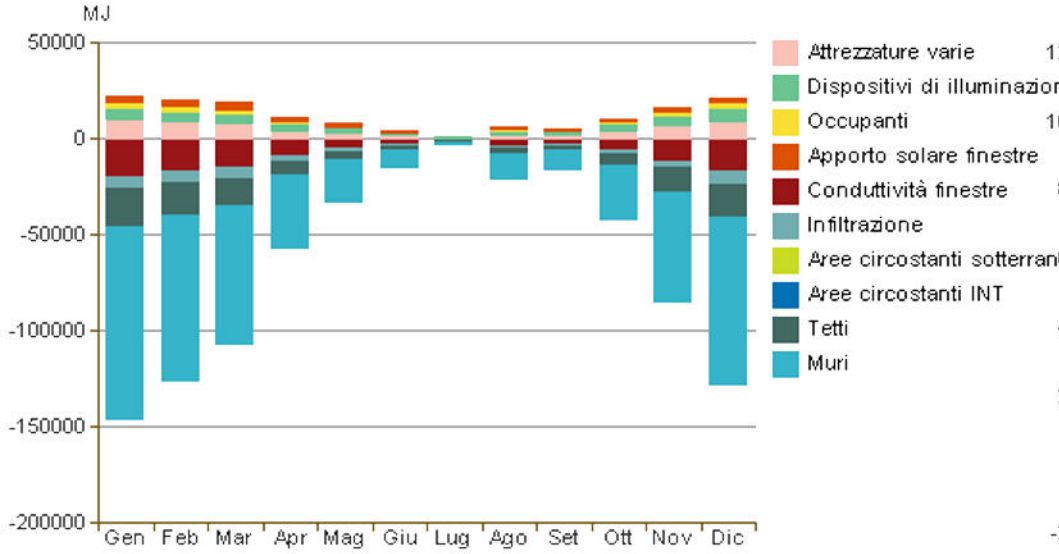
EMISSIONI CARBONIO ANNUALI (CO₂)



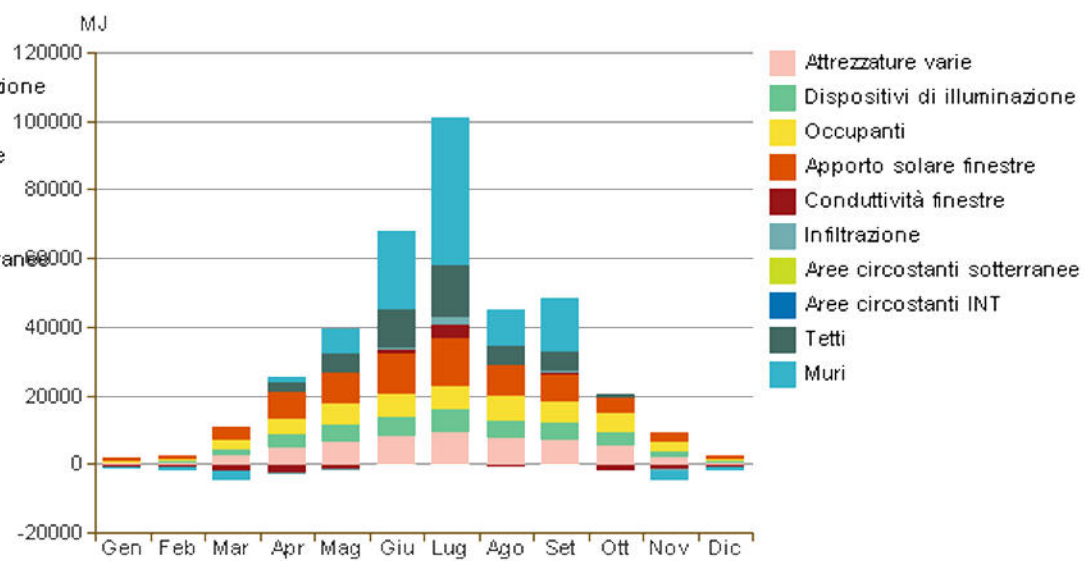
UTILIZZO ENERGETICO: ELETTRICITÀ



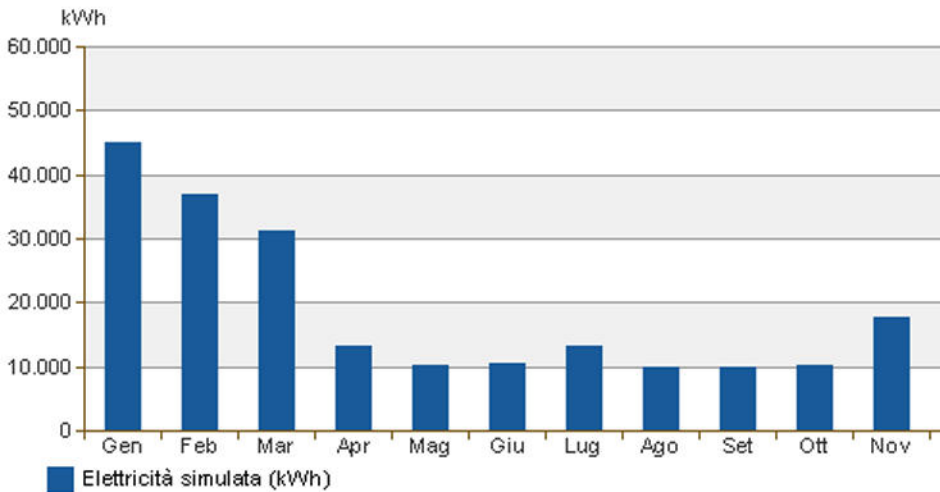
CARICO DI RISCALDAMENTO MENSILE



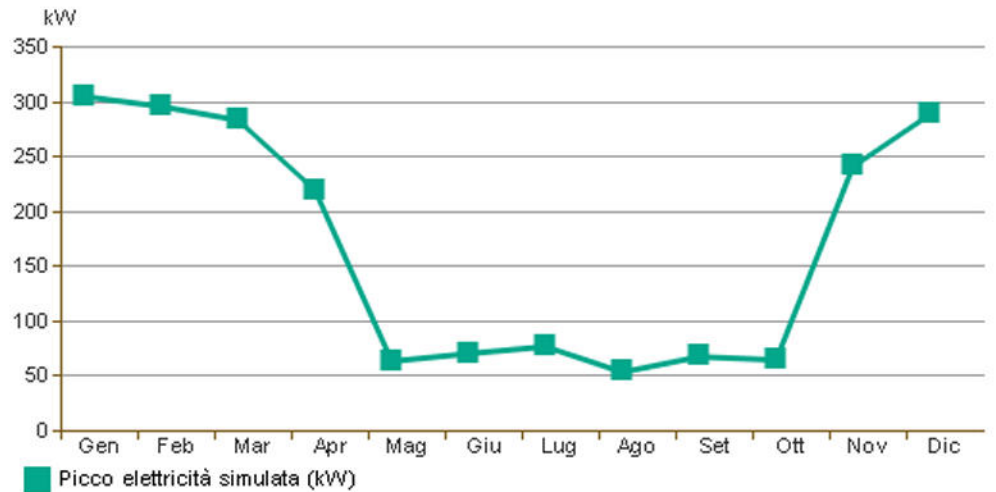
CARICO DI RAFFREDDAMENTO MENSILE



CONSUMO ELETTRICITÀ MENSILE



RICHIESTA PICCO MENSILE



FATTORI PRESTAZIONI EDIFICIO

Località: Paris, IdF

Stazione metereologica: 145486

Temperatura esterna: Max 36°C/ Min -4°C

Area di pavimento: 1047 m²

Superficie muro esterno: 1255 m²

Alimentazione illuminazione media: 8.83 W/m²

Numero persone: 119 persone

Rapporto finestre esterne: 0.15

INTENSITÀ UTILIZZO ENERGETICO (EUI Energy Usage Index)

EUI elettricità: 250 kW/m²/anno

EUI carburante: 20 kW/m²/anno

EUI totale: 270 kW/m²/anno

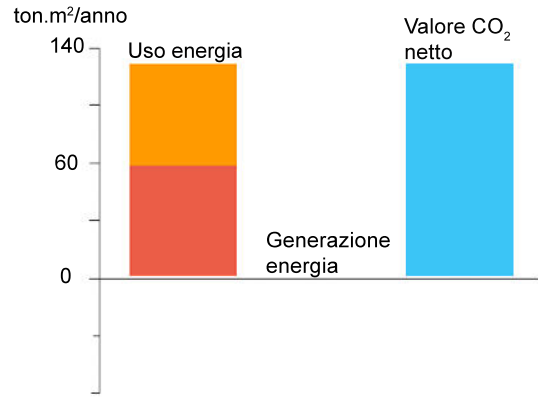
POTENZIALE ENERGETICO RINNOVABILE

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 5%): 30.045 kWh/anno

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 10%): 60.090 kWh/anno

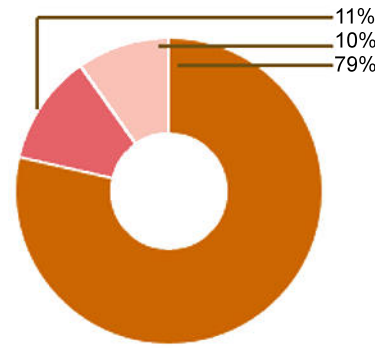
Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 15%): 90.136 kWh/anno

EMISSIONI CARBONIO ANNUALI (CO₂)



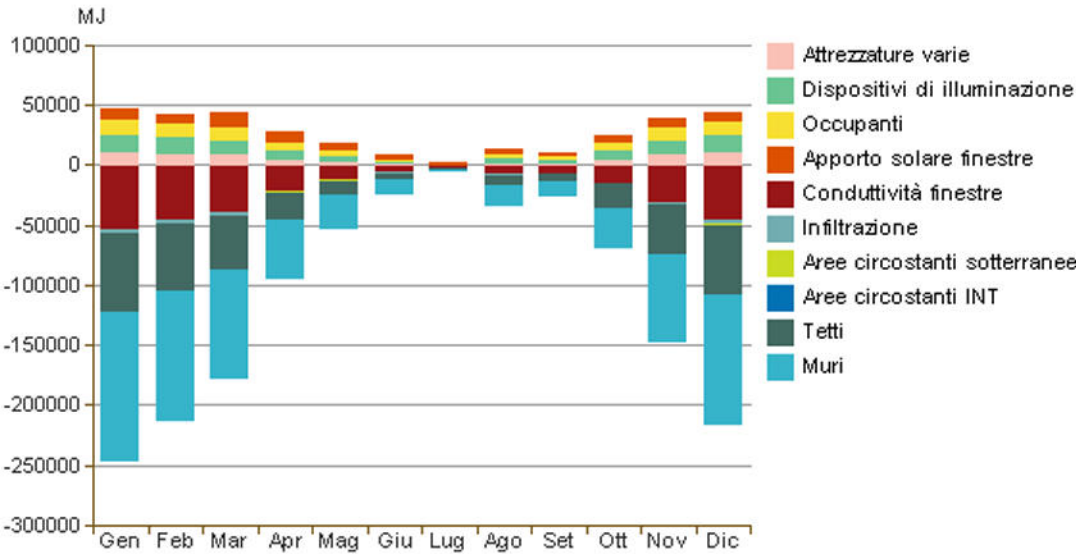
	ton.m ² /anno
Consumo elettricità	59
Consumo carburante	52
Potenziale Fotovoltaico tetto	0
Potenziale turbina eolica	0
Valore CO ₂ netto	111

UTILIZZO ENERGETICO: ELETTRICITÀ

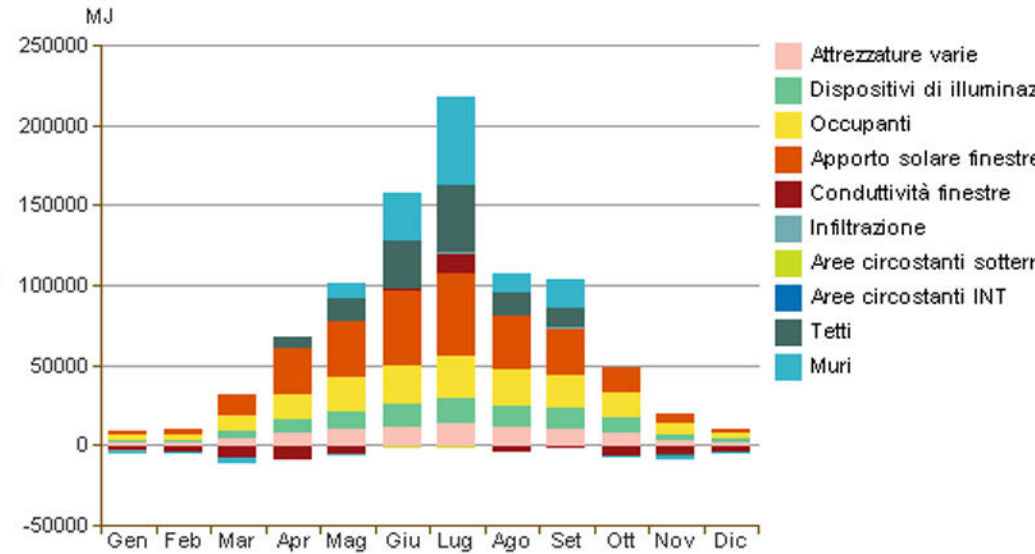


		(kWh)
HVAC	79%	419.660
Illuminazione	11%	62.115
Attrezzature varie	10%	52.468
	100%	534.243

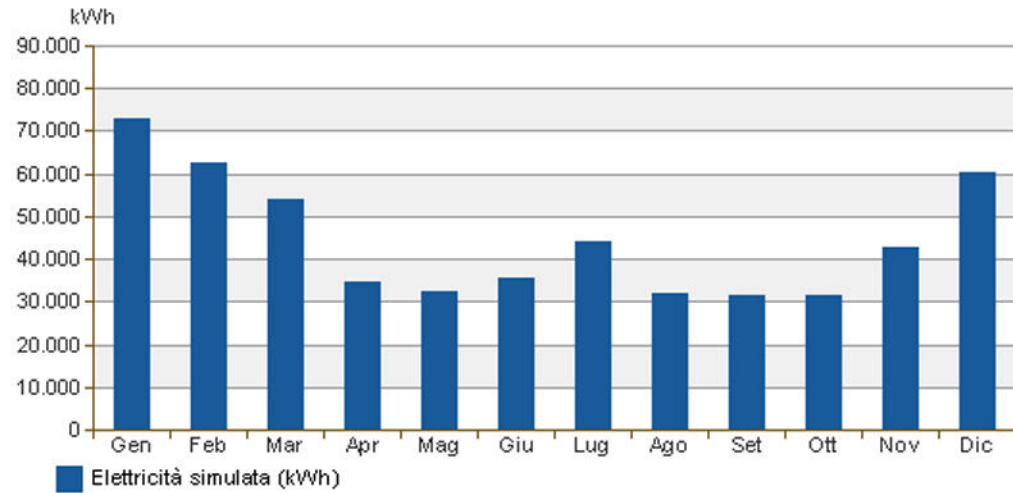
CARICO DI RISCALDAMENTO MENSILE



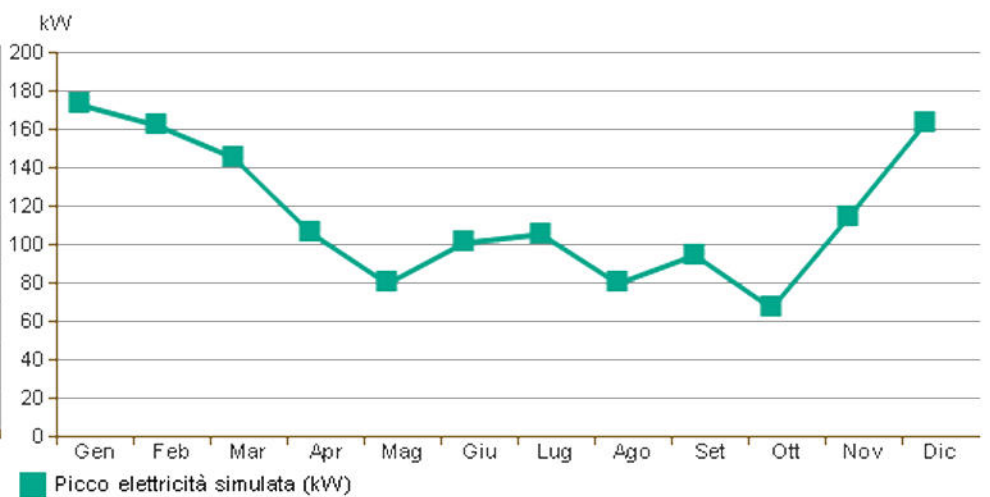
CARICO DI RAFFREDDAMENTO MENSILE



CONSUMO ELETTRICITÀ MENSILE



RICHIESTA PICCO MENSILE



FATTORI PRESTAZIONI EDIFICIO

Località: Paris, IdF

Stazione metereologica: 145486

Temperatura esterna: Max 36°C/ Min -4°C

Area di pavimento: 3.355 m²

Superficie muro esterno: 1.637m²

Alimentazione illuminazione media: 6.57 W/m²

Numero persone: 150 persone

Rapporto finestre esterne: 0.36

INTENSITÀ UTILIZZO ENERGETICO (EUI Energy Usage Index)

EUI elettricità: 270 kW/m²/anno

EUI carburante: 147 kW/m²/anno

EUI totale: 317 kW/m²/anno

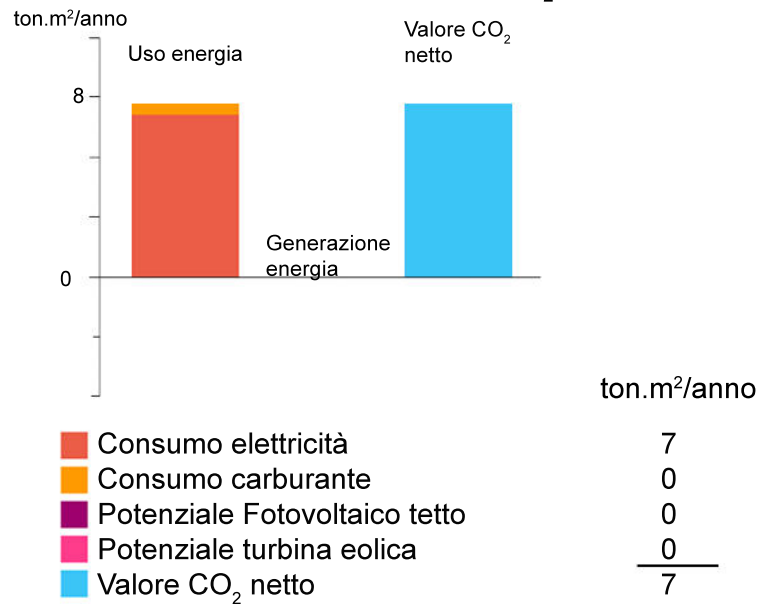
POTENZIALE ENERGETICO RINNOVABILE

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 5%): 51.672 kWh/anno

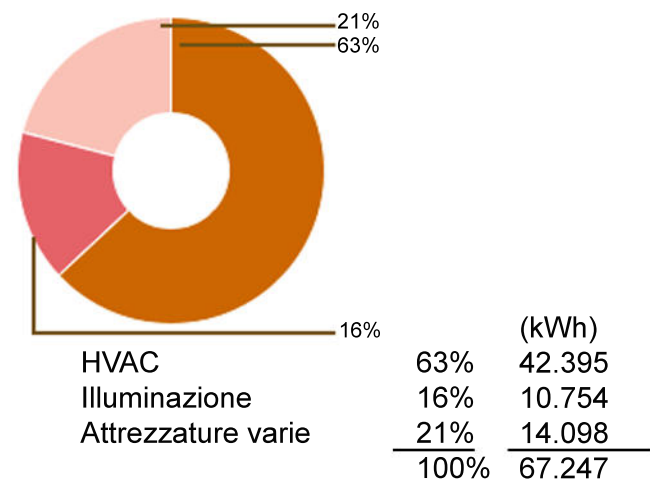
Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 10%): 123.344 kWh/anno

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 15%): 185.016 kWh/anno

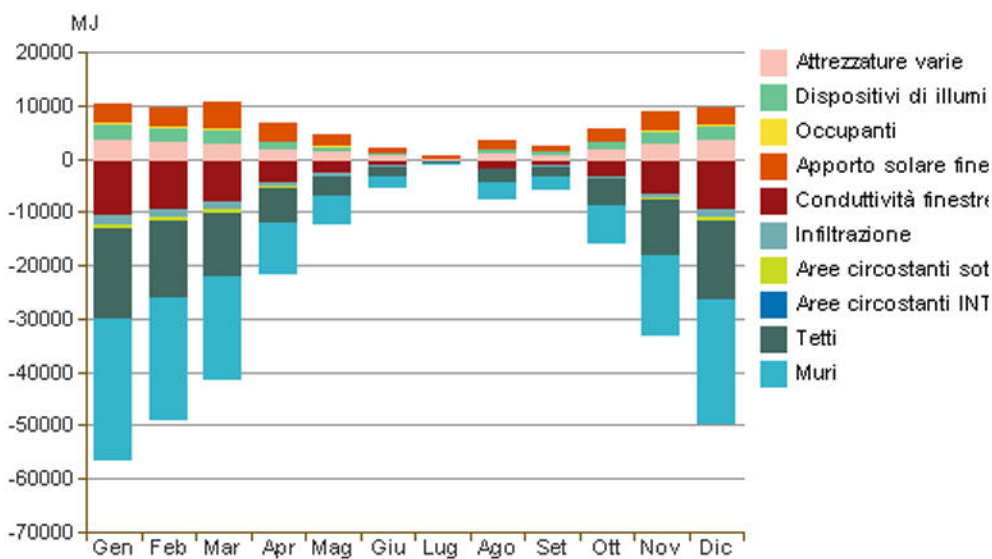
EMISSIONI CARBONIO ANNUALI (CO₂)



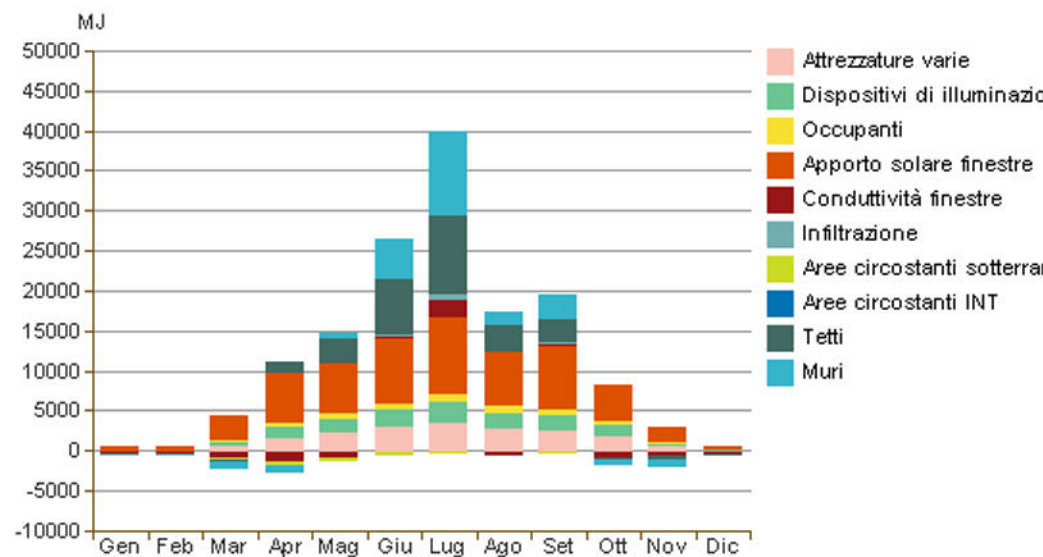
UTILIZZO ENERGETICO: ELETTRICITÀ



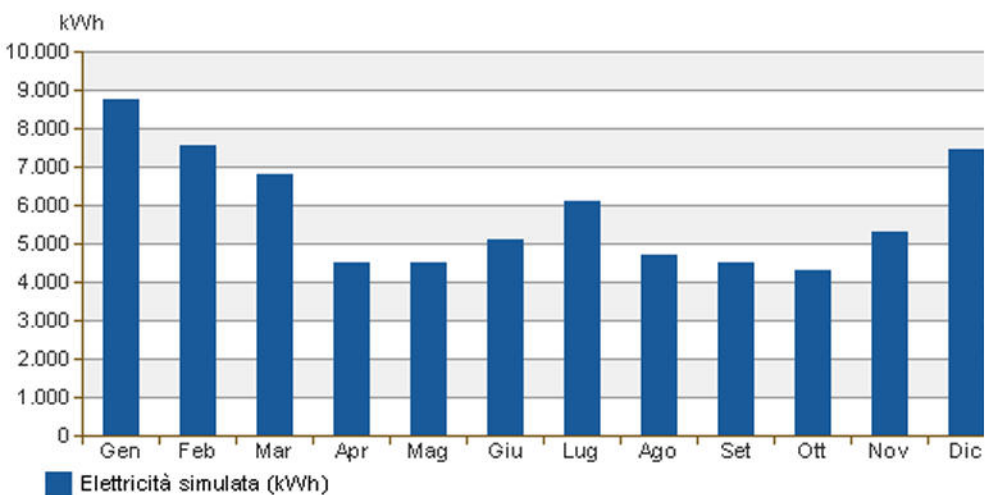
CARICO DI RISCALDAMENTO MENSILE



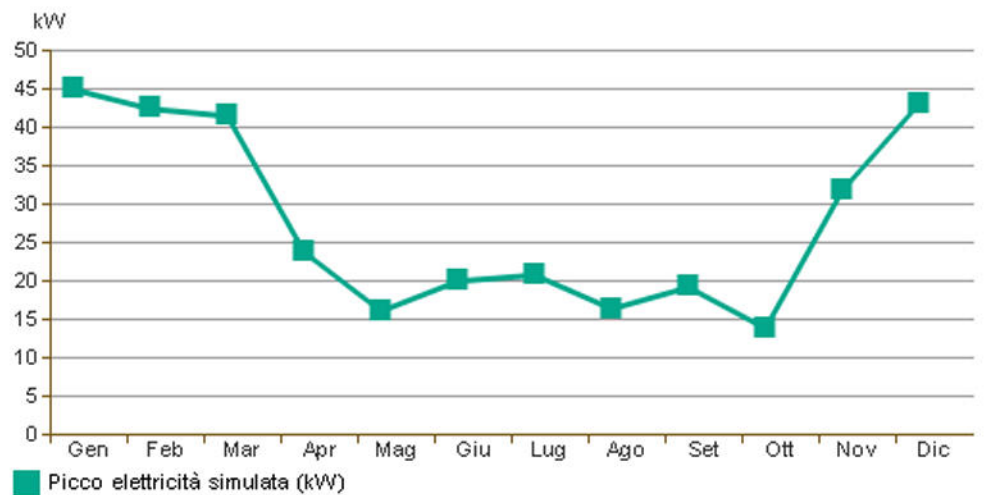
CARICO DI RAFFREDDAMENTO MENSILE



CONSUMO ELETTRICITÀ MENSILE



RICHIESTA PICCO MENSILE



FATTORI PRESTAZIONI EDIFICIO

Località: Paris, IdF

Stazione metereologica: 145486

Temperatura esterna: Max 36°C/ Min -4°C

Area di pavimento: 301 m²

Superficie muro esterno: 337m²

Alimentazione illuminazione media: 9.69 W/m²

Numero persone: 20 persone

Rapporto finestre esterne: 0.19

INTENSITÀ UTILIZZO ENERGETICO (EUI Energy Usage Index)

EUI elettricità: 231 kW/m²/anno

EUI carburante: 11kW/m²/anno

EUI totale: 242 kW/m²/anno

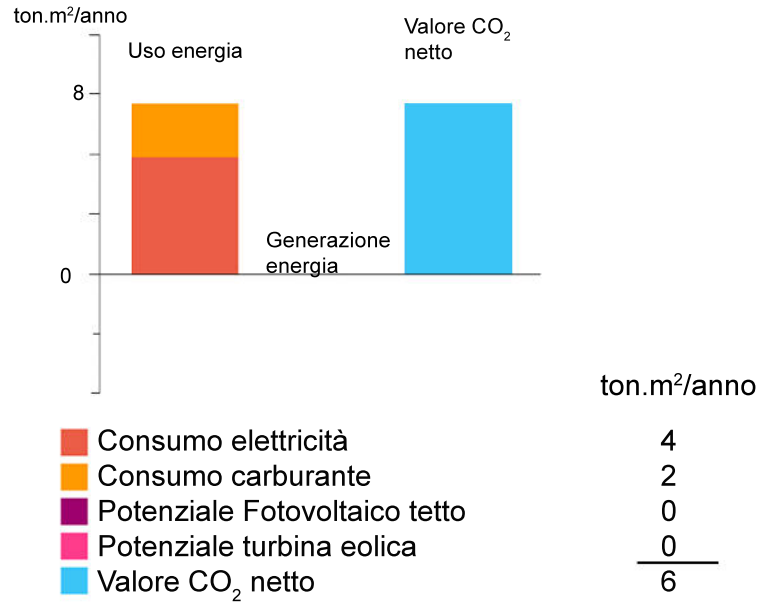
POTENZIALE ENERGETICO RINNOVABILE

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 5%): 11.841 kWh/anno

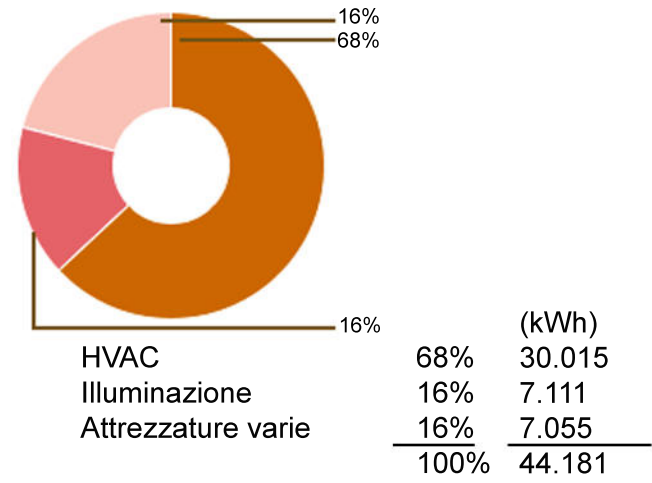
Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 10%): 23.682 kWh/anno

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 15%): 35.523 kWh/anno

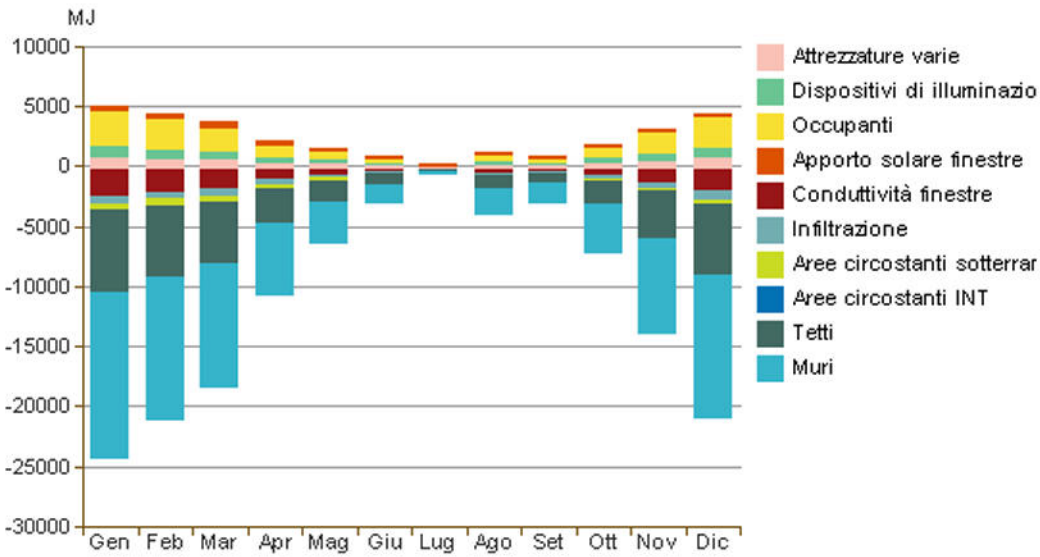
EMISSIONI CARBONIO ANNUALI (CO₂)



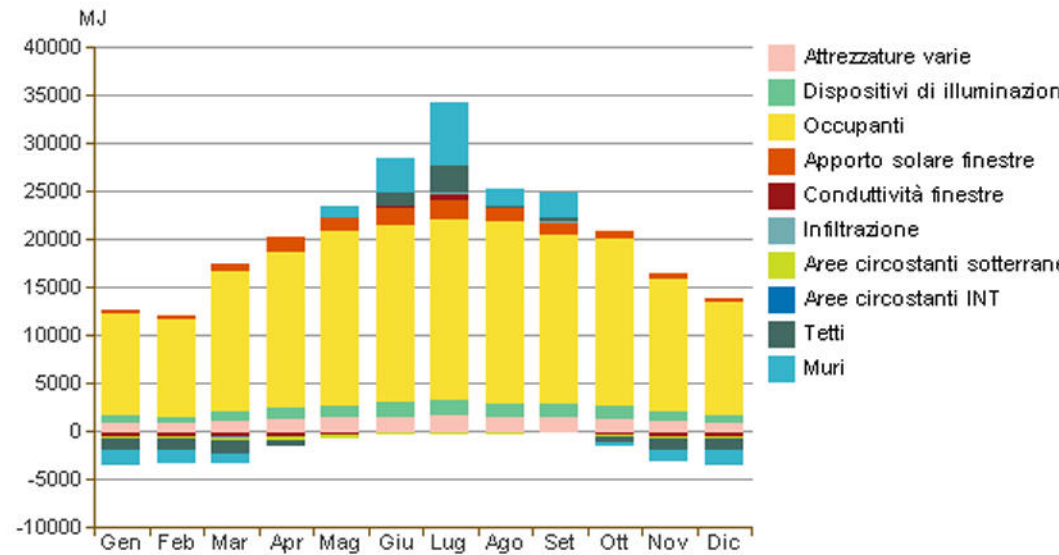
UTILIZZO ENERGETICO: ELETTRICITÀ



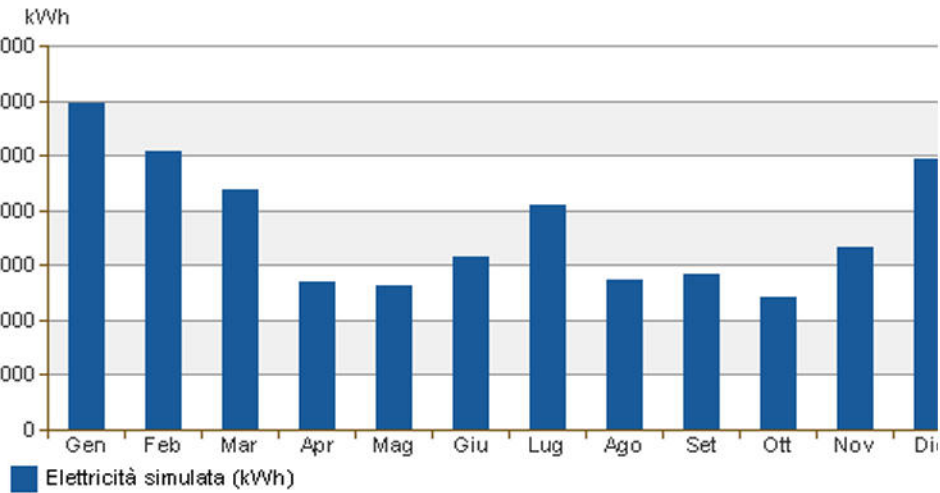
CARICO DI RISCALDAMENTO MENSILE



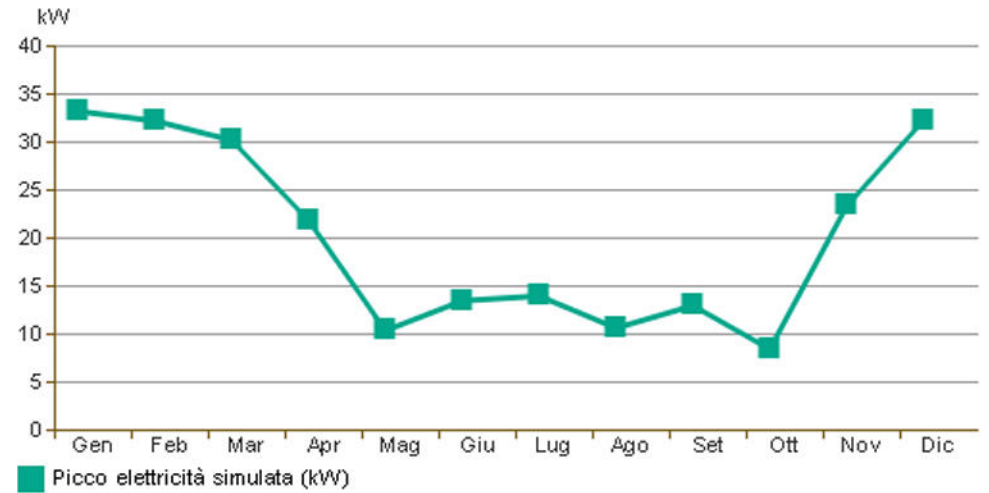
CARICO DI RAFFREDDAMENTO MENSILE



CONSUMO ELETTRICITÀ MENSILE



RICHIESTA PICCO MENSILE



FATTORI PRESTAZIONI EDIFICIO

Località: Paris, IdF

Stazione metereologica: 145486

Temperatura esterna: Max 36°C/ Min -4°C

Area di pavimento: 227 m²

Superficie muro esterno: 333 m²

Alimentazione illuminazione media: 10.76 W/m²

Numero persone: 60 persone

Rapporto finestre esterne: 0.12

INTENSITÀ UTILIZZO ENERGETICO (EUI Energy Usage Index)

EUI elettricità: 264 kW/m²/anno

EUI carburante: 69kW/m²/anno

EUI totale: 333 kW/m²/anno

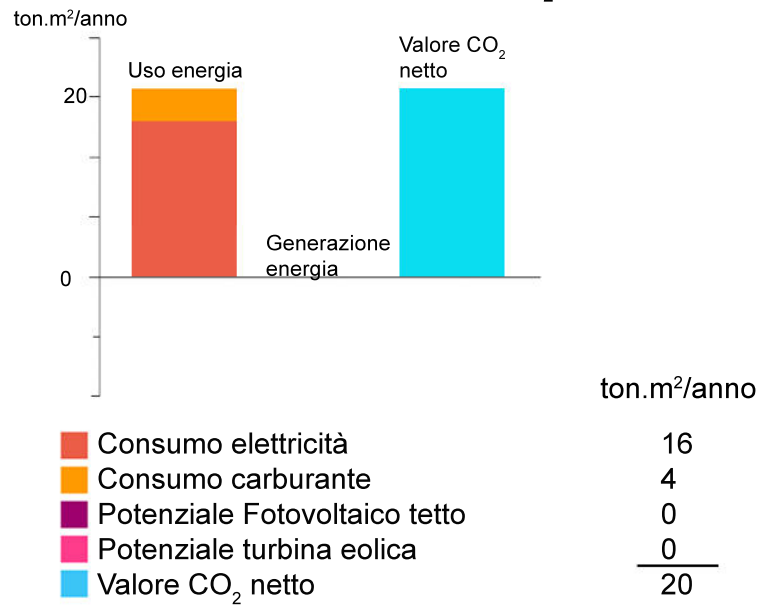
POTENZIALE ENERGETICO RINNOVABILE

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 5%): 7.146 kWh/anno

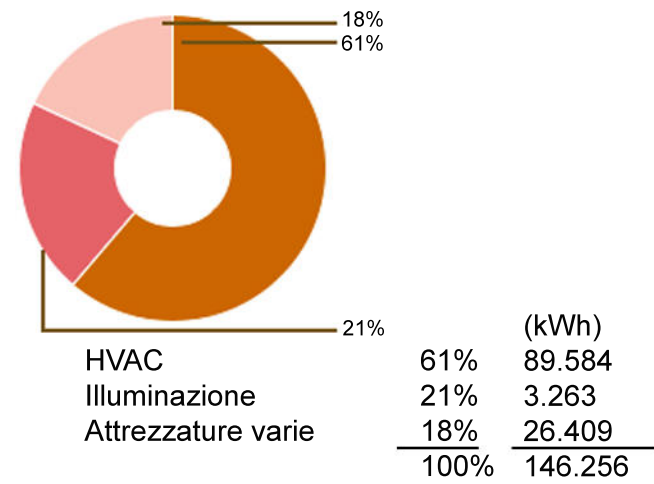
Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 10%): 14292 kWh/anno

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 15%): 21.438 kWh/anno

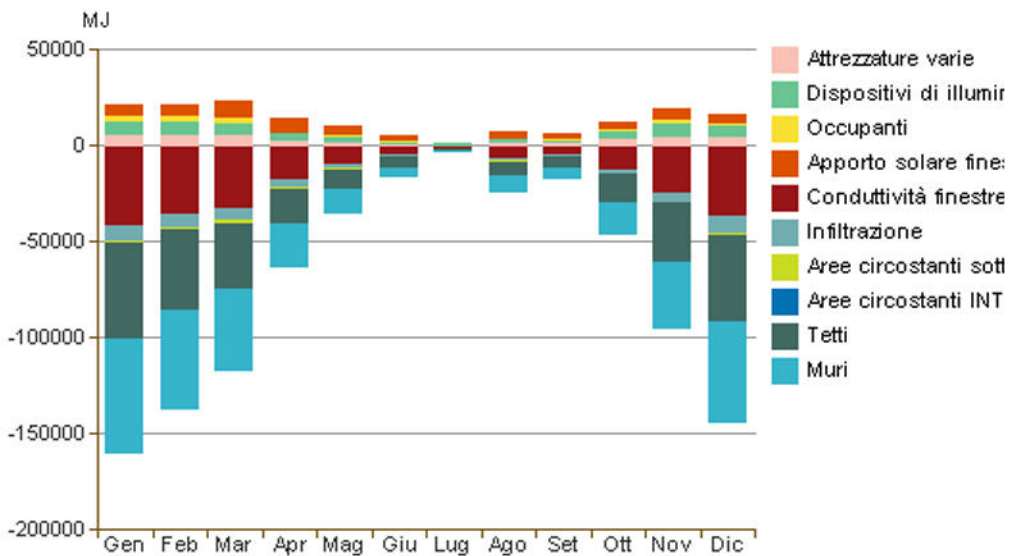
EMISSIONI CARBONIO ANNUALI (CO₂)



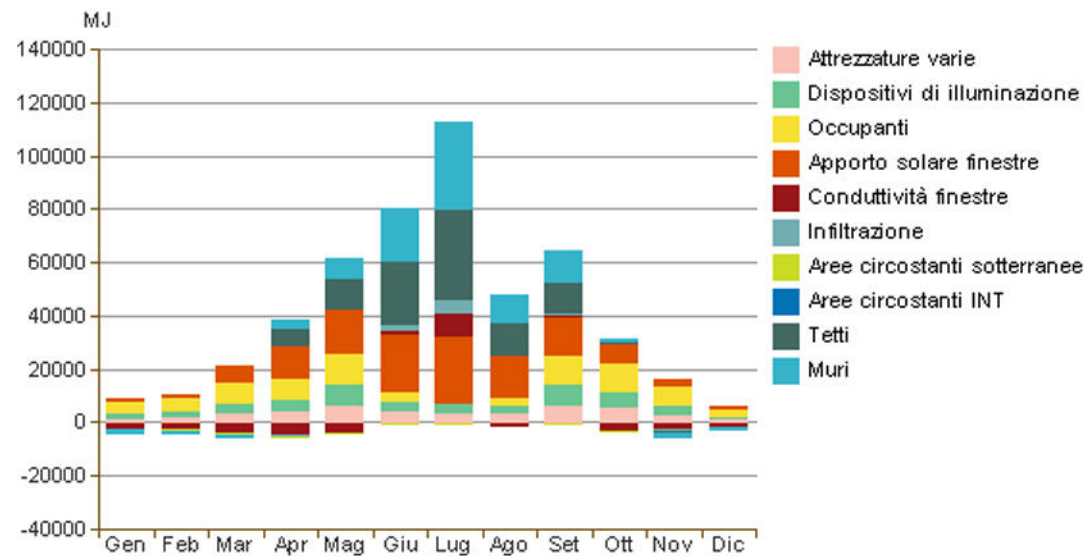
UTILIZZO ENERGETICO: ELETTRICITÀ



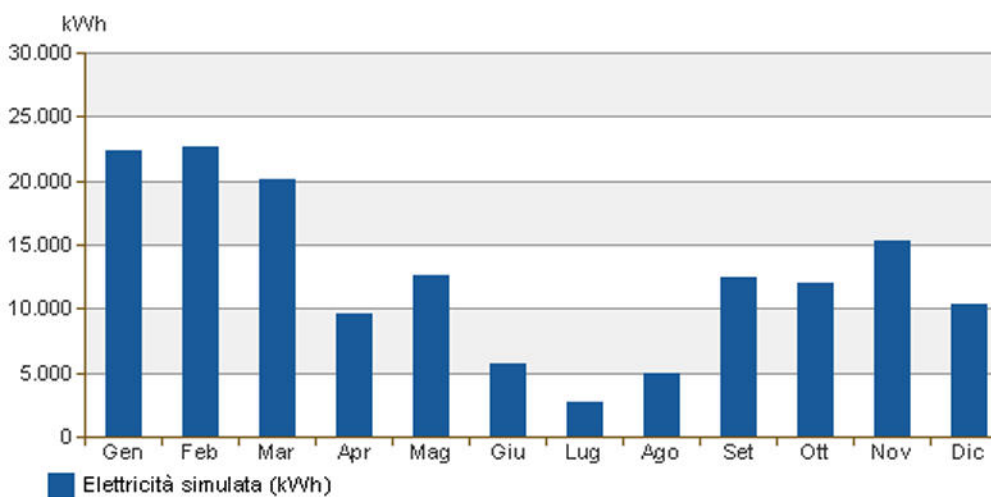
CARICO DI RISCALDAMENTO MENSILE



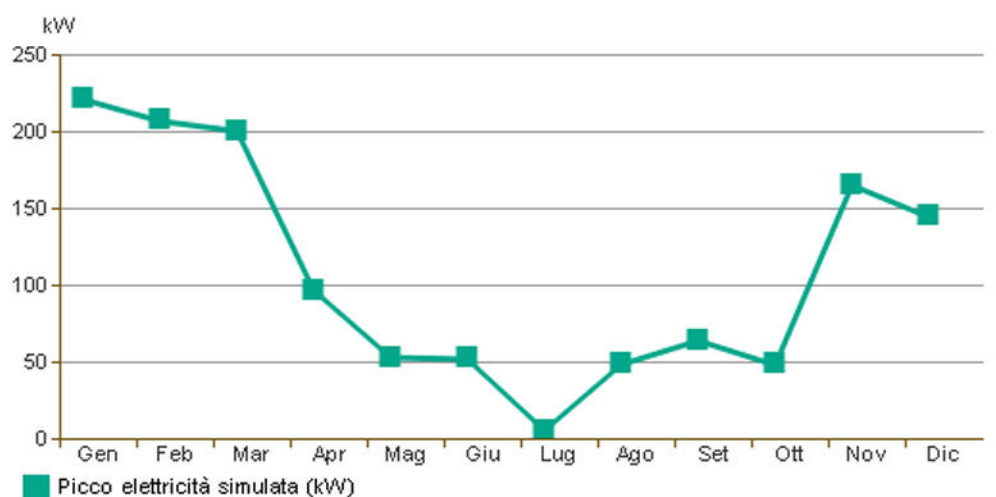
CARICO DI RAFFREDDAMENTO MENSILE



CONSUMO ELETTRICITÀ MENSILE



RICHIESTA PICCO MENSILE



FATTORI PRESTAZIONI EDIFICIO

Località: Paris, IdF

Stazione metereologica: 145486

Temperatura esterna: Max 36°C/ Min -4°C

Area di pavimento: 809 m²

Superficie muro esterno: 1100 m²

Alimentazione illuminazione media: 10.66 W/m²

Numero persone: 350 persone

Rapporto finestre esterne: 0.28

INTENSITÀ UTILIZZO ENERGETICO (EUI Energy Usage Index)

EUI elettricità: 129 kW/m²/anno

EUI carburante: 69 kW/m²/anno

EUI totale: 534 kW/m²/anno

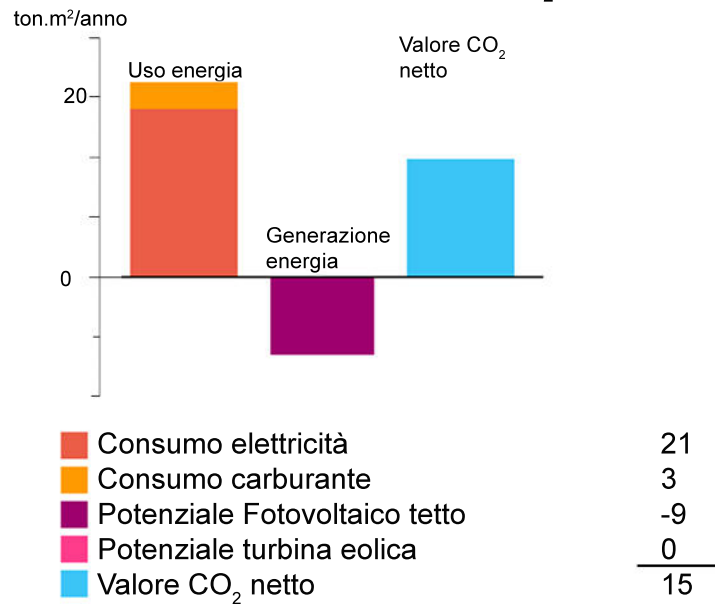
POTENZIALE ENERGETICO RINNOVABILE

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 5%): 40.432 kWh/anno

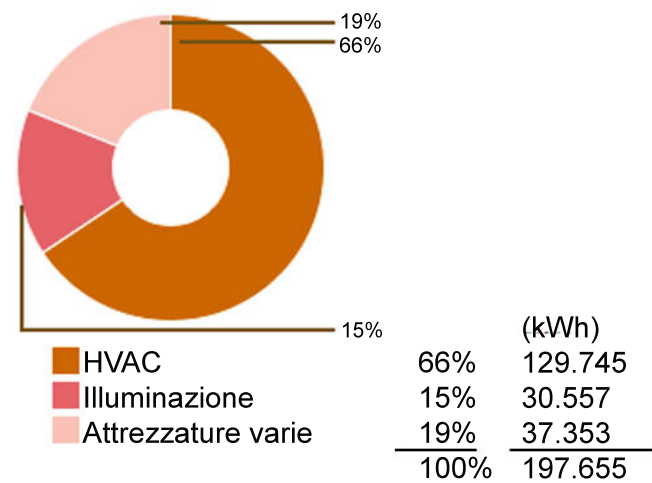
Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 10%): 80.863 kWh/anno

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 15%): 121.295 kWh/anno

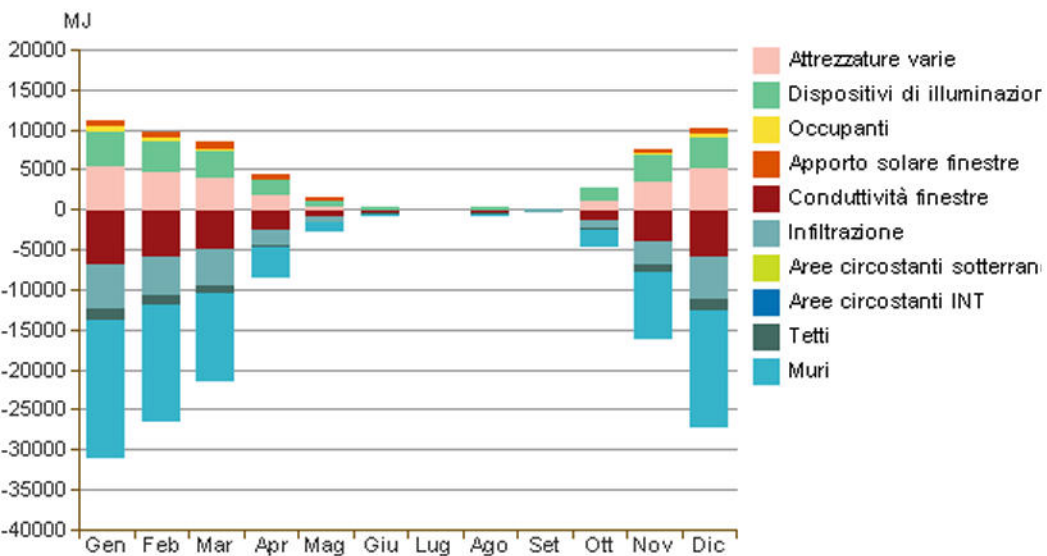
EMISSIONI CARBONIO ANNUALI (CO₂)



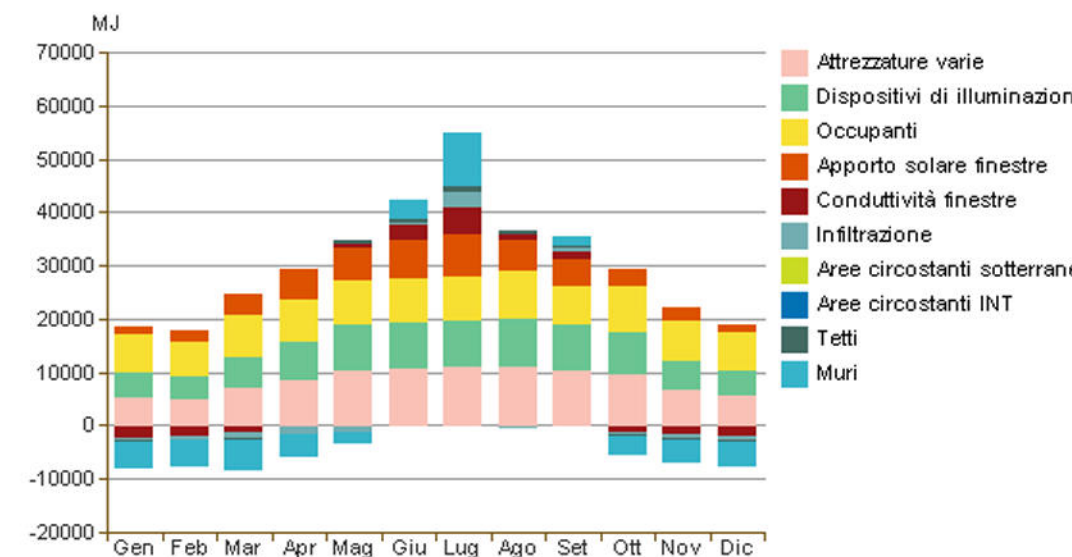
UTILIZZO ENERGETICO: ELETTRICITÀ



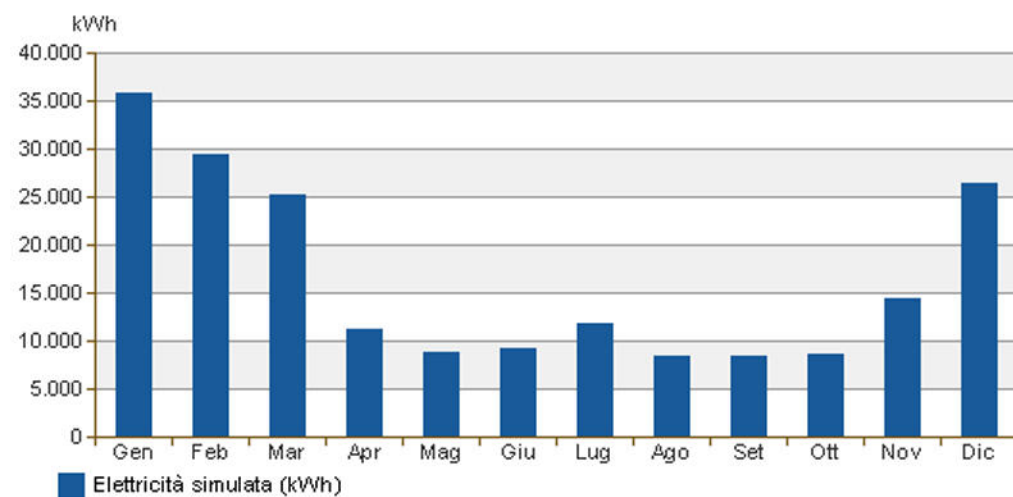
CARICO DI RISCALDAMENTO MENSILE



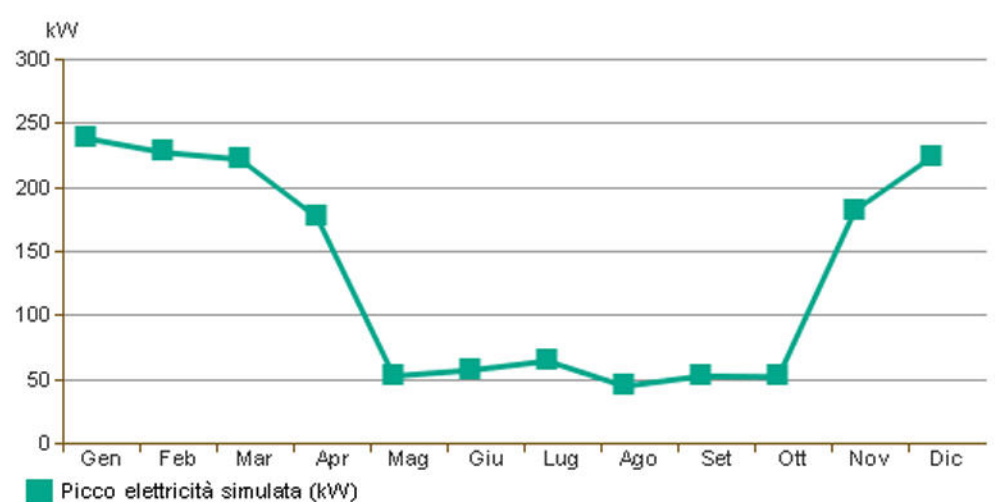
CARICO DI RAFFREDDAMENTO MENSILE



CONSUMO ELETTRICITÀ MENSILE



RICHIESTA PICCO MENSILE



FATTORI PRESTAZIONI EDIFICIO

Località: Paris, IdF

Stazione metereologica: 145486

Temperatura esterna: Max 36°C/ Min -4°C

Area di pavimento: 1047 m²

Superficie muro esterno: 1255 m²

Alimentazione illuminazione media: 8.83 W/m²

Numero persone: 119 persone

Rapporto finestre esterne: 0.15

INTENSITÀ UTILIZZO ENERGETICO (EUI Energy Usage Index)

EUI elettricità: 205 kW/m²/anno

EUI carburante: 0 kW/m²/anno

EUI totale: 205 kW/m²/anno

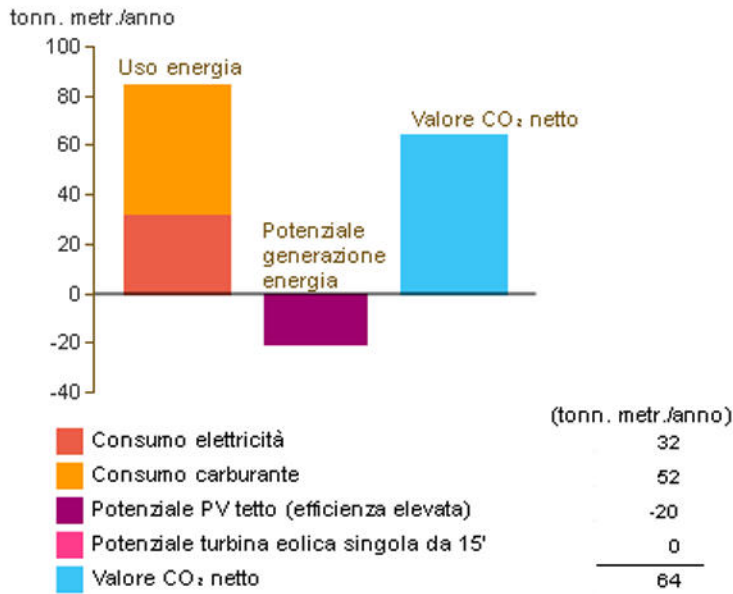
POTENZIALE ENERGETICO RINNOVABILE

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 5%): 30.045 kWh/anno

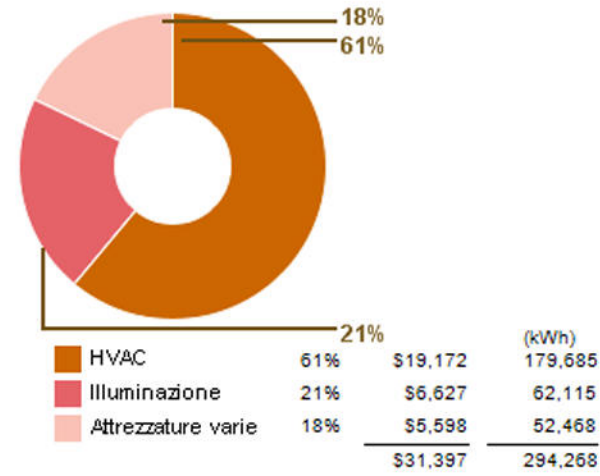
Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 10%): 60.090 kWh/anno

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 15%): 90.136 kWh/anno

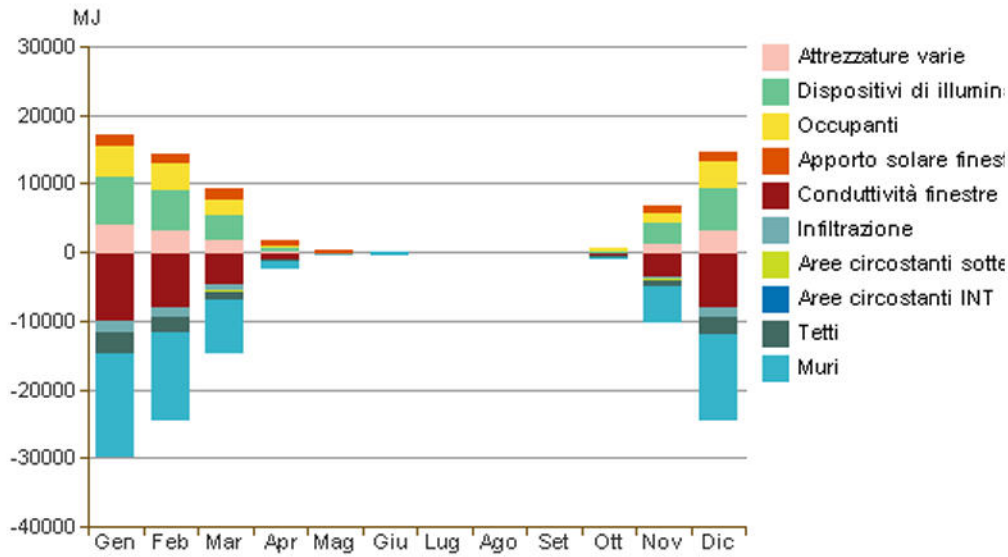
EMISSIONI CARBONIO ANNUALI (CO₂)



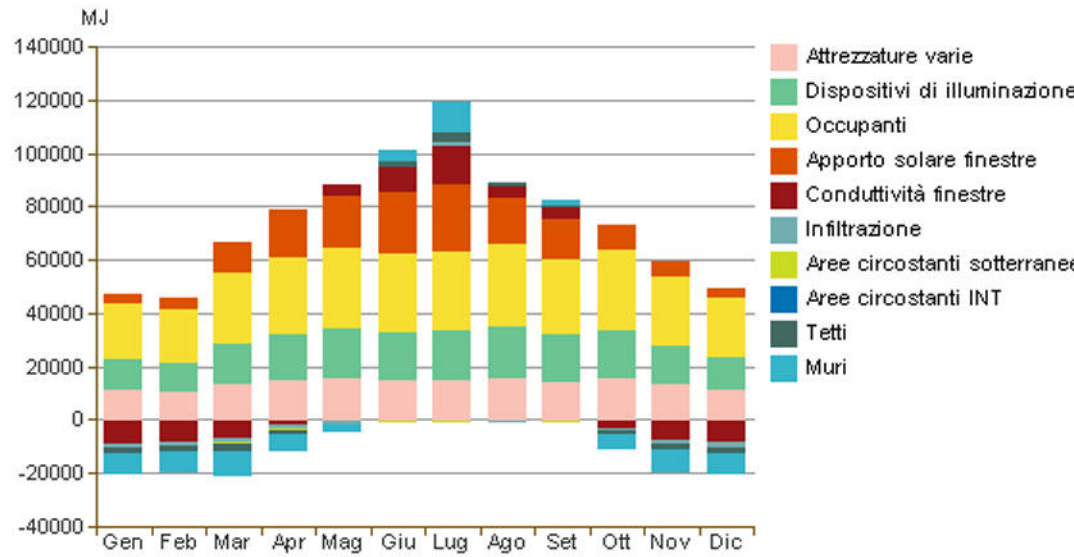
UTILIZZO ENERGETICO: ELETTRICITÀ



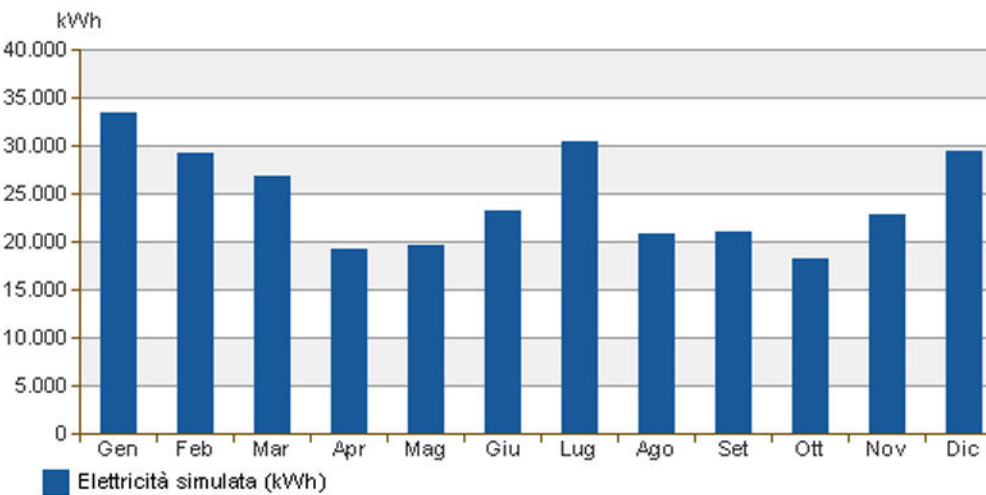
CARICO DI RISCALDAMENTO MENSILE



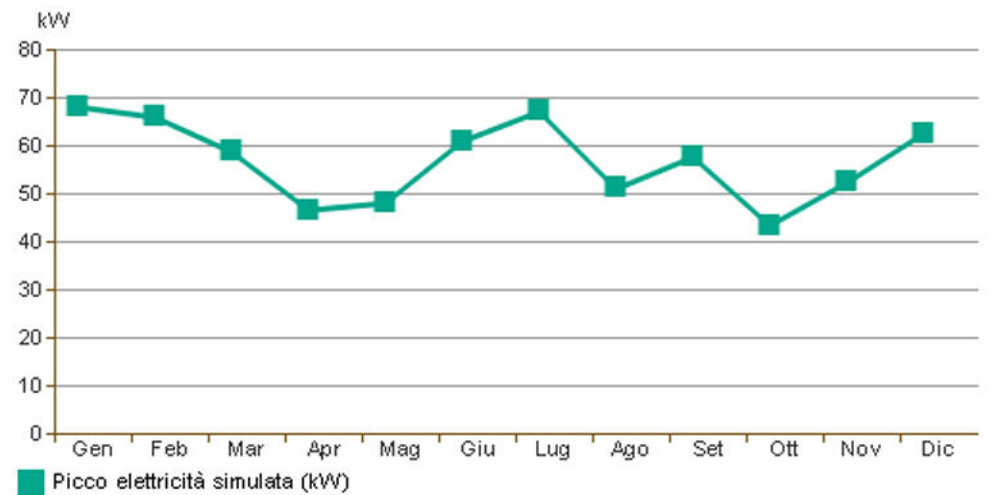
CARICO DI RAFFREDDAMENTO MENSILE



CONSUMO ELETTRICITÀ MENSILE



RICHIESTA PICCO MENSILE



FATTORI PRESTAZIONI EDIFICIO

Località: Paris, IdF

Stazione metereologica: 145486

Temperatura esterna: Max 36°C/ Min -4°C

Area di pavimento: 3.355 m²

Superficie muro esterno: 1.637m²

Alimentazione illuminazione media: 6.57 W/m²

Numero persone: 150 persone

Rapporto finestre esterne: 0.36

INTENSITÀ UTILIZZO ENERGETICO (EUI Energy Usage Index)

EUI elettricità: 149 kW/m²/anno

EUI carburante: 147 kW/m²/anno

EUI totale: 296 kW/m²/anno

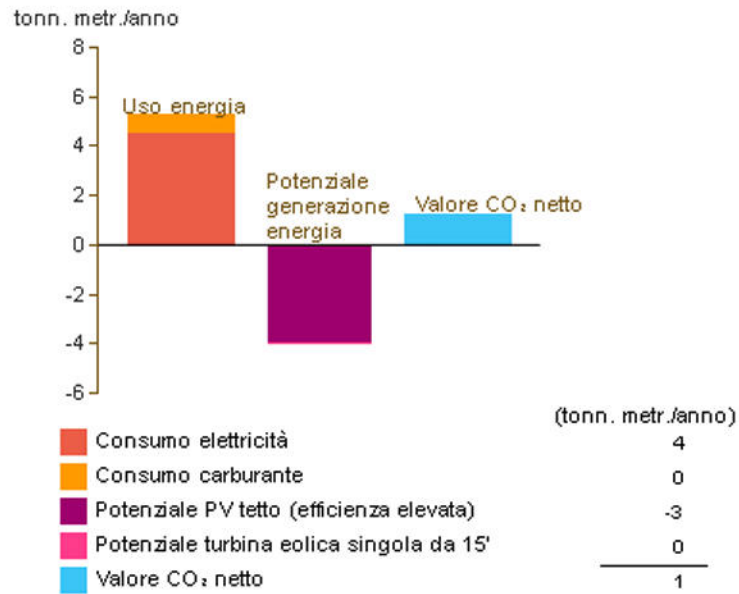
POTENZIALE ENERGETICO RINNOVABILE

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 5%): 51.672 kWh/anno

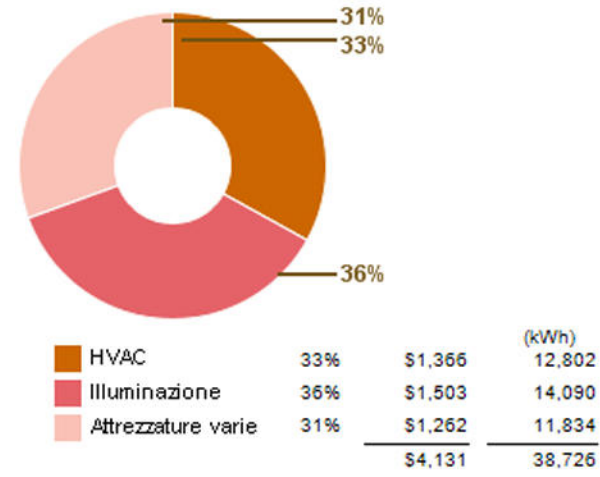
Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 10%): 123.344 kWh/anno

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 15%): 185.016 kWh/anno

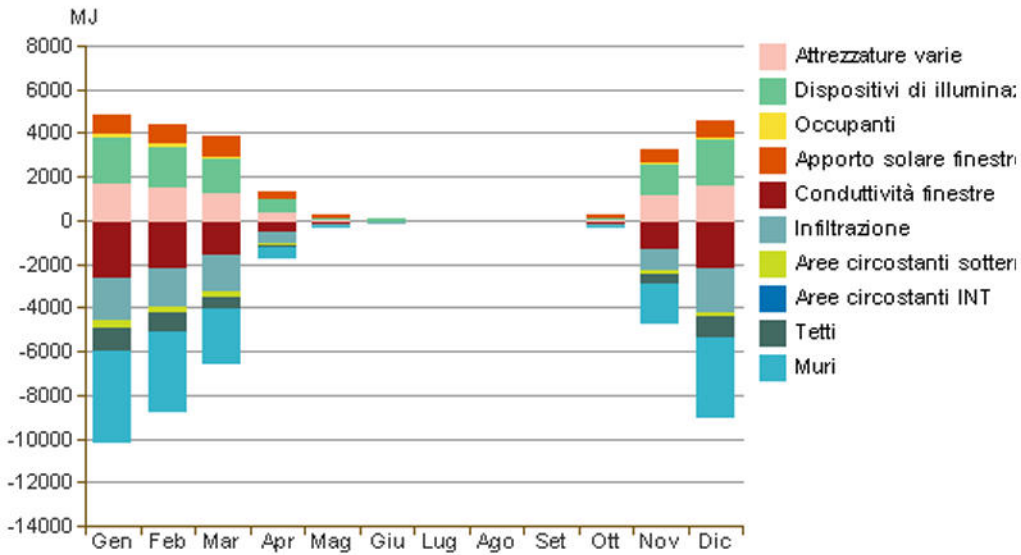
EMISSIONI CARBONIO ANNUALI (CO₂)



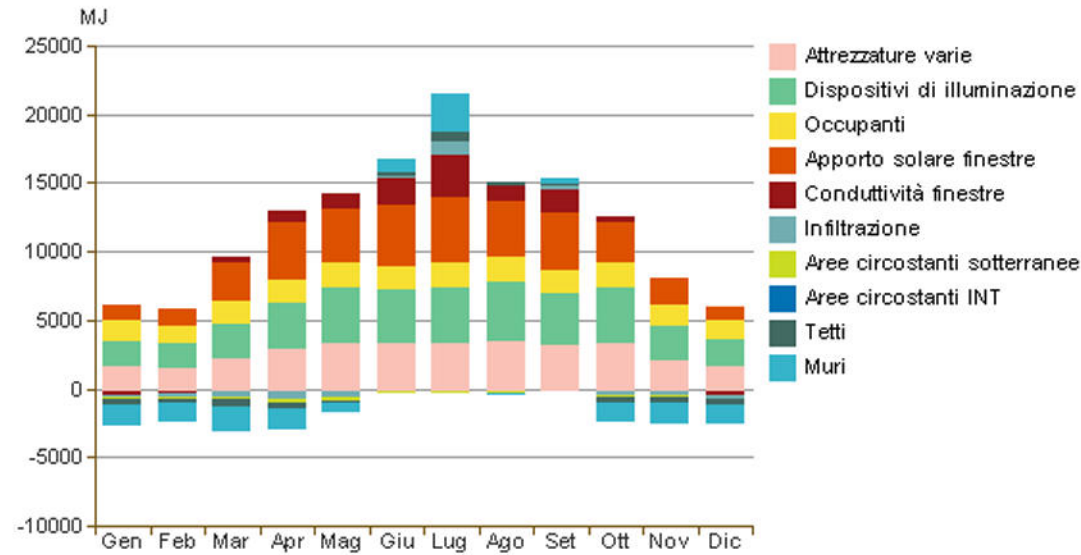
UTILIZZO ENERGETICO: ELETTRICITÀ



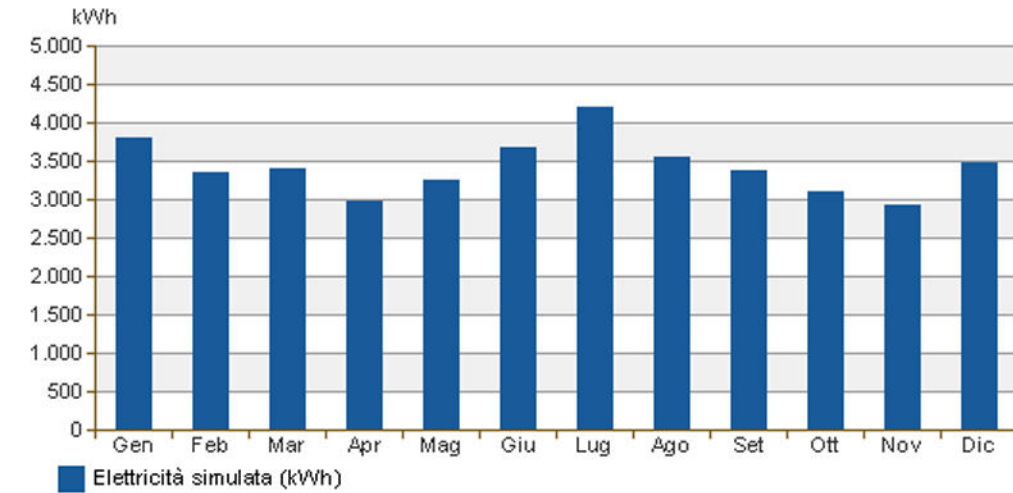
CARICO DI RISCALDAMENTO MENSILE



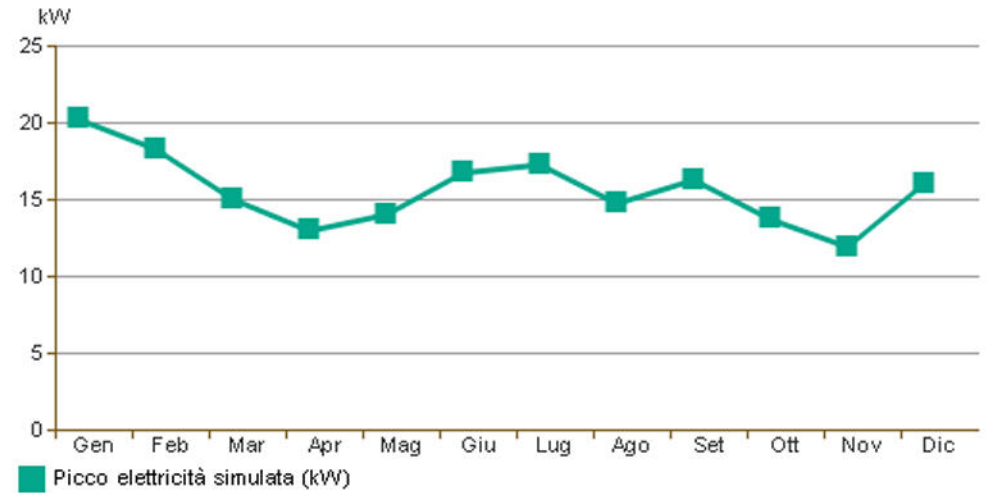
CARICO DI RAFFREDDAMENTO MENSILE



CONSUMO ELETTRICITÀ MENSILE



RICHIESTA PICCO MENSILE



FATTORI PRESTAZIONI EDIFICIO

Località: Paris, IdF

Stazione metereologica: 145486

Temperatura esterna: Max 36°C/ Min -4°C

Area di pavimento: 310 m²

Superficie muro esterno: 316m²

Alimentazione illuminazione media: 9.69 W/m²

Numero persone: 20 persone

Rapporto finestre esterne: 0.19

INTENSITÀ UTILIZZO ENERGETICO (EUI Energy Usage Index)

EUI elettricità: 137 kW/m²/anno

EUI carburante: 13 kW/m²/anno

EUI totale: 150 kW/m²/anno

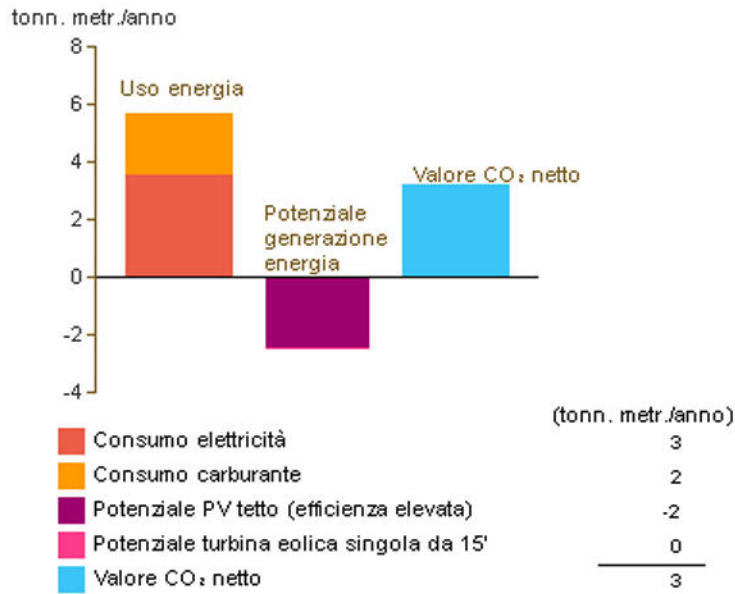
POTENZIALE ENERGETICO RINNOVABILE

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 5%): 11.841 kWh/anno

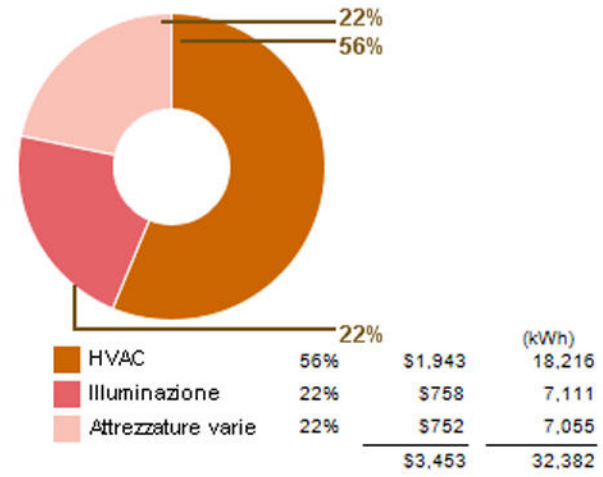
Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 10%): 23.682 kWh/anno

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 15%): 35.523 kWh/anno

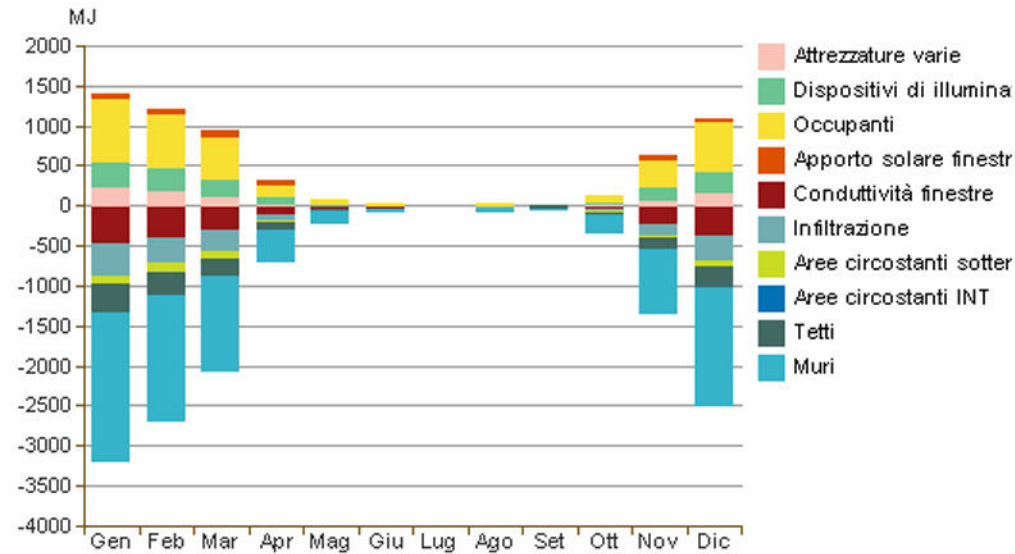
EMISSIONI CARBONIO ANNUALI (CO₂)



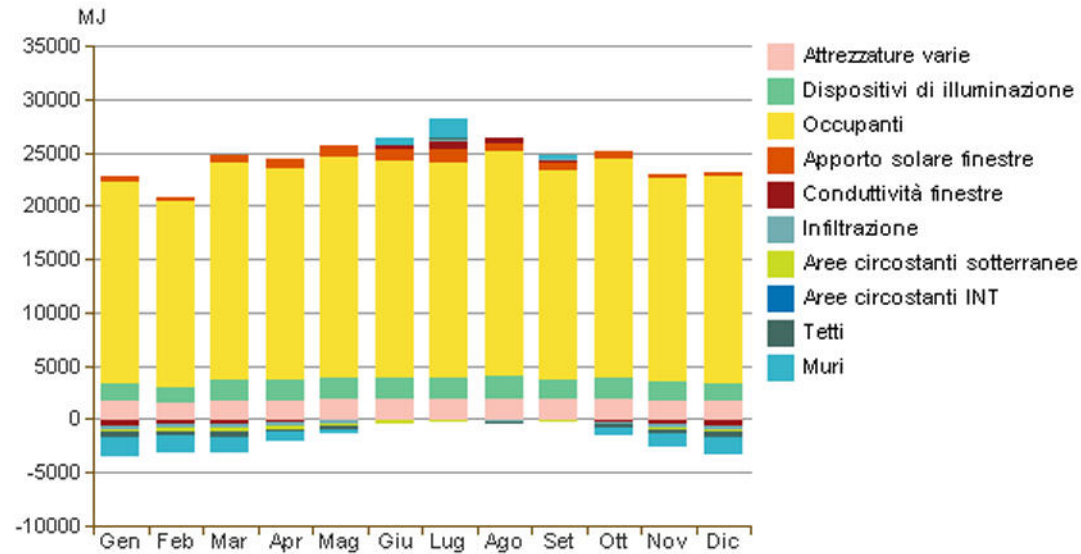
UTILIZZO ENERGETICO: ELETTRICITÀ



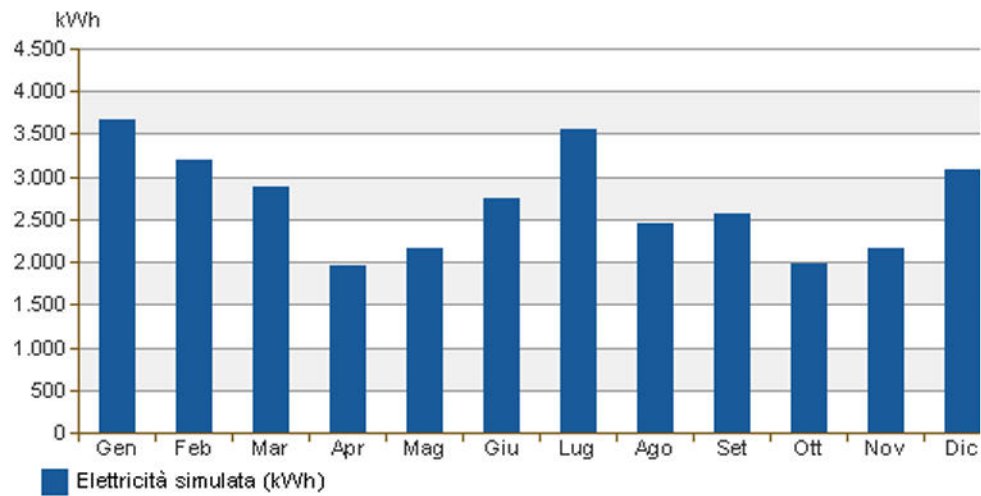
CARICO DI RISCALDAMENTO MENSILE



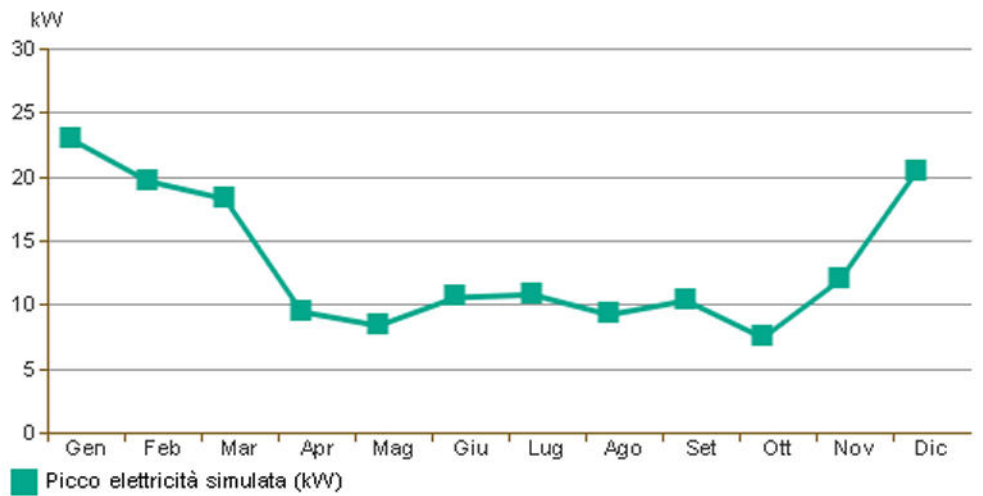
CARICO DI RAFFREDDAMENTO MENSILE



CONSUMO ELETTRICITÀ MENSILE



RICHIESTA PICCO MENSILE



FATTORI PRESTAZIONI EDIFICIO

Località: Paris, IdF

Stazione metereologica: 145486

Temperatura esterna: Max 36°C/ Min -4°C

Area di pavimento: 638 m²

Superficie muro esterno: 483 m²

Alimentazione illuminazione media: 10.76 W/m²

Numero persone: 60 persone

Rapporto finestre esterne: 0.12

INTENSITÀ UTILIZZO ENERGETICO (EUI Energy Usage Index)

EUI elettricità: 194 kW/m²/anno

EUI carburante: 69 kW/m²/anno

EUI totale: 263 kW/m²/anno

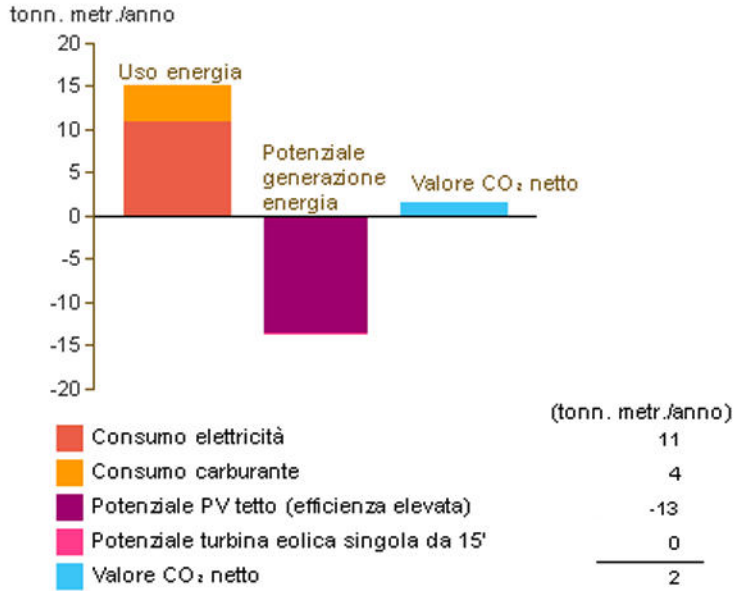
POTENZIALE ENERGETICO RINNOVABILE

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 5%): 51.672 kWh/anno

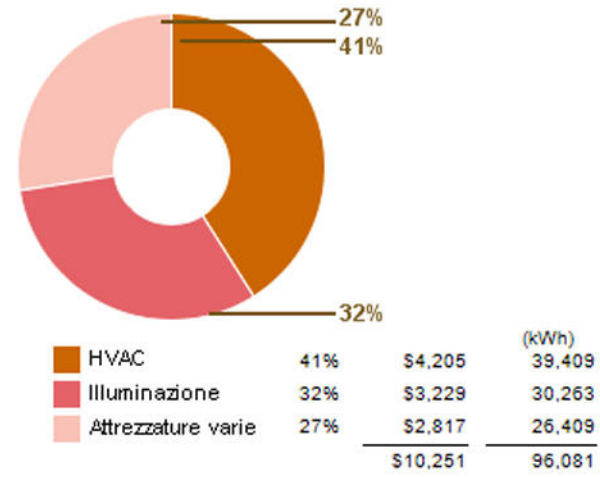
Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 10%): 123.344 kWh/anno

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 15%): 185.016 kWh/anno

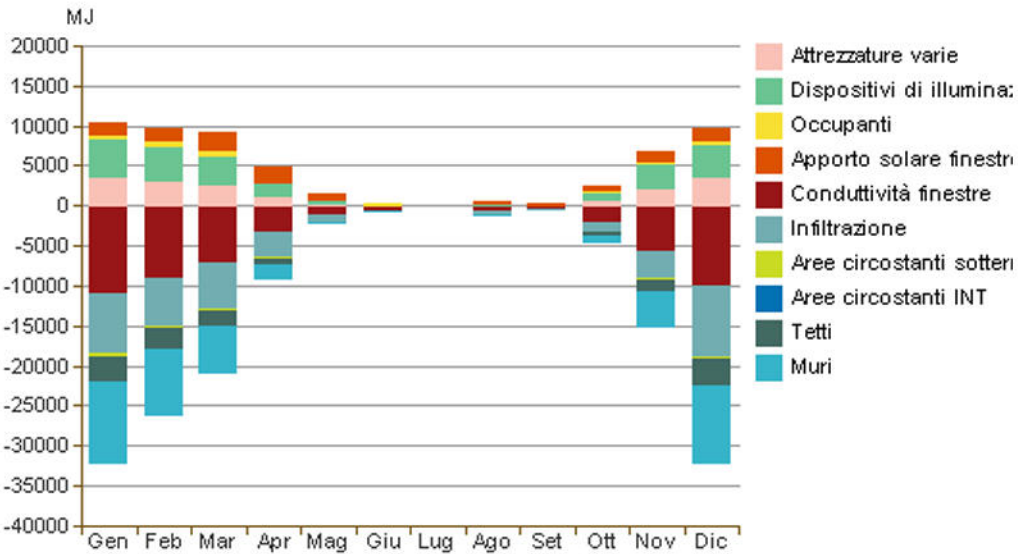
EMISSIONI CARBONIO ANNUALI (CO₂)



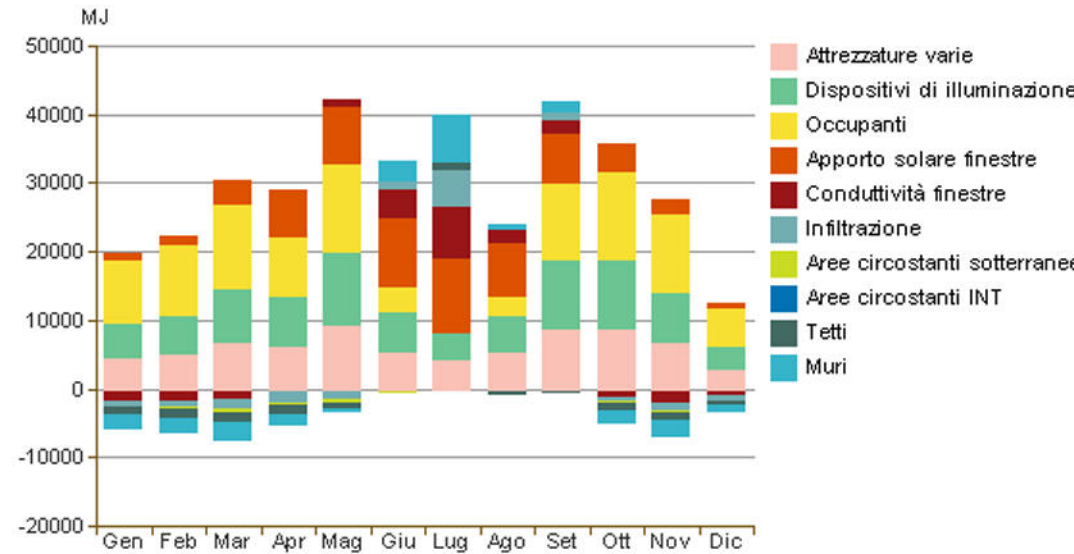
UTILIZZO ENERGETICO: ELETTRICITÀ



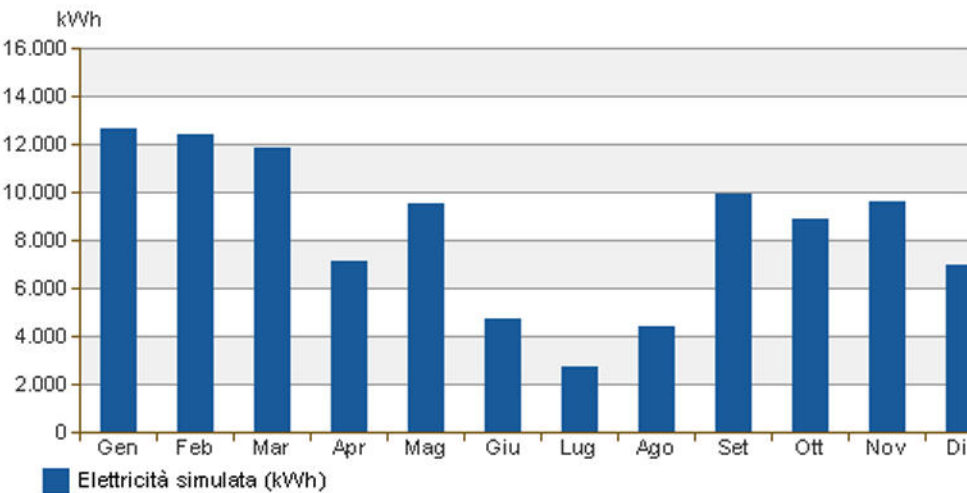
CARICO DI RISCALDAMENTO MENSILE



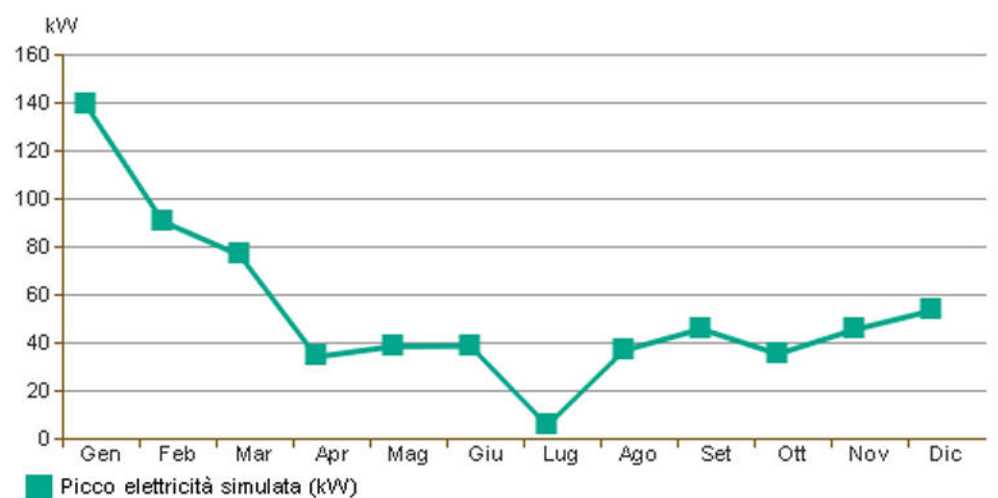
CARICO DI RAFFREDDAMENTO MENSILE



CONSUMO ELETTRICITÀ MENSILE



RICHIESTA PICCO MENSILE



FATTORI PRESTAZIONI EDIFICIO

Località: Paris, IdF

Stazione metereologica: 145486

Temperatura esterna: Max 36°C/ Min -4°C

Area di pavimento: 809 m²

Superficie muro esterno: 1100 m²

Alimentazione illuminazione media: 10.66 W/m²

Numero persone: 350 persone

Rapporto finestre esterne: 0.28

INTENSITÀ UTILIZZO ENERGETICO (EUI Energy Usage Index)

EUI elettricità: 86 kW/m²/anno

EUI carburante: 19 kW/m²/anno

EUI totale: 105 kW/m²/anno

POTENZIALE ENERGETICO RINNOVABILE

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 5%): 40.432 kWh/anno

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 10%): 80.863 kWh/anno

Sistema fotovoltaico da tetto bassa efficienza (efficienza 15%): 121.295 kWh/anno

BIBLIOGRAFIA

- Luca Molinari, Urban Ecologies 3 New towns in Asia
- A cura di P. Viganò, Ordine Sparso saggi sull'arte, il metodo, la città e i territorio, André Corboz, Franco Angeli, Milano, 1998
- A cura di P. Viganò, Ordine Sparso saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio, André Corboz, Franco Angeli, Milano, 1998
- Edilizia popolare n. 267/8, 2000, p.124-125
- A. Boschi e A. Bonacci, introduzione di B. Huet, Questioni di forma...urbana, Alinea Editrice, marzo 1999
- Rassegna di architettura e urbanistica a.37, n.110-111, maggio-dicembre 2003, p. 38-42
- C. SIMMONET, Le PAN ou la Phalange d'essai, in PAN. 20 ans de réalisation, Altédia Communication - Techniques et Architecture, Paris 1992, p. 22
- Casabella n. 630-631, 1996, p.75
- K. Frampton, Cité d'artistes e Cité technique a Parigi di Michel W.Kagan,, Casabella 594, Milano, ottobre 1992
- Michel Kagan, Tours européennes versus batiments de grande hauteur La tour metropolitaine
- ,
Cortelazzo M. Zolli P., Il nuovo etimologico, Zanichelli,
- DUDEN Deuthsches Universalwörterbuch, Dudenverlag, Mannheim 1989
- Deutsches Wörterbuch von Jacob und Wilhelm Grimm, Deutsche Taschenbuch Verlag, München 1984
- Cambridge International Dictionary of English, London 1995
- G. Giovannoni, Vecchie città ed edilizia nuova, 1913
- Luca Reale a cura di, La città compatta, Roma 2012
- H.E. Ciriani, Pratique de la pièce urbaine, Paris, 1996
- C.Brandi, Borromini in struttura e architettura, torino 1967 p.64
- M. Galantino, Henri Ciriani Architetture 1960-2000, Biblioteca di Architettura Skira, Milano, 2000
- Controspazio, a.IX n. 3, 1977, p. 17