Forms of intensity. Reinterpreting urban density

Flavia Magliacani

▶ **To cite this version:**

Flavia Magliacani. Forms of intensity. Reinterpreting urban density. Architecture, space management. Université Paris-Est; Università degli studi La Sapienza (Rome). Facoltà di architettura, 2022. Italian. NNT : 2022PESC1007 . tel-04142282

HAL Id: tel-04142282
https://theses.hal.science/tel-04142282

Submitted on 26 Jun 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

PARIS EST SUP ÉCOLE DOCTORALE
Ville, Transports et Territoires

école nationale supérieure d'architecture de **paris-belleville**

SAPIENZA UNIVERSITÀ DI ROMA

Les formes de l'intensité

Réinterpréter la densité urbaine pour l'espace de vie contemporain

Le forme dell'intensità

Reinterpretare la densità urbana per lo spazio abitativo contemporaneo

Université Paris-est Sup
Ècole doctorale Ville Transpot Territoire
Directeur: Bruno Barroca
Unité de recherche : IPRAUS - Directeur: André Lortie
UMRAUSser - Directrice: Cristiana Mazzoni
Établissement de rattachement: ENSA Paris-Belleville

"Sapienza" Università di Roma
Dipartimento di Architettura e Progetto - DiAP
Corso di Dottorato in Architettura - Teorie e Progetto
Coordinatore: prof. Orazio Carpenzano
Vice-coordinatore: prof. Andrea Grimaldi

Doctorante: Flavia Magliacani
DIrectrice de Thése : Mme Cristiana Mazzoni
Co-directrice de thèse: Mme Domizia Mandolesi

Membres du Jury français:

M Giovanni Marco Chiri (Président)
M Jean Attali
Mme Antonella Tufano
M Maurizio Carta
Mme Gioconda Cafiero

PARIS EST SUP — ÉCOLE DOCTORALE
Ville, Transports et Territoires

école nationale supérieure d'architecture de **paris-belleville**

SAPIENZA UNIVERSITÀ DI ROMA

Les formes de l'intensité

Réinterpréter la densité urbaine pour l'espace de vie contemporain

Résumé en français

LE CADRE DE RÉFÉRENCE

Au cours des trente dernières années, la notion de *densité* a fait l'objet d'un regain d'intérêt dans la discipline de l'architecture. Souvent utilisée pour décrire le processus complexe de mutation qui a affecté la ville à l'époque moderne, cette notion a été de plus en plus associée au "mythe du progrès" incarné par la croissance rapide et vertigineuse des phénomènes urbains. Après avoir longtemps cherché à la limiter, les urbanistes et les planificateurs se sont engagés, au début du nouveau siècle, sur la voie de sa promotion. Ainsi, ce "paramètre", qui a longtemps dirigé l'aménagement urbain, la mise en place d'équipements et d'infrastructures, les normes de construction et, surtout, la définition de la forme urbaine "idéale", n'est plus seulement une quantité à mesurer, mais surtout un but à poursuivre.

L'éloge de la densité s'est renforcé au fil du temps, notamment à la lumière de la croissante conscience écologique qui s'est imposée comme une prérogative pour la révision des pratiques et des théories architecturales et urbaines. Si, dans les années 1970, l'institutionnalisation du concept de protection de l'environnement a conduit à l'émergence de la sensibilité écologique d'abord traduite par une sorte d'"utopie néo-rurale", à l'approche des années 1990 l'émergence du concept de "développement *durable*" a remis la question de la densité urbaine sur le devant de la scène. On a introduit le principe de base selon lequel, pour faire face aux problèmes globaux tels que l'effet de serre, la pollution ou la consommation de terres naturelles, les agglomérations doivent être densifiées. En affirmant la préservation du territoire comme un nouvel impératif, on s'est orienté vers un "retour général à la ville dense et compacte", en se référant non seulement à la réalisation d'une plus grande densité de construction et d'urbanisation, mais aussi à d'autres valeurs qui en seraient la conséquence directe, comme la diversité fonctionnelle et sociale, la proximité et une plus grande accessibilité : en bref, une plus grande *urbanité.*

Toutefois, derrière le question de la densité associée aux questions de durabilité environnementale et énergétique, ainsi que derrière les politiques de densification qui en découlent, on peut entrevoir une orientation plus générale des opinions et des politiques publiques en faveur de la *centralisation* urbaine: la nécessité de "faire entrer les grandes villes dans l'ère de la mondialisation" en renforçant leur compétitivité internationale. La métropole est en effet aujourd'hui considérée comme le moteur économique, la porte d'entrée de l'économie mondiale. Plus la ville est grande, plus elle concentre et centralise les ressources, les activités et les masses démographiques, plus sa puissance économique est élevée.

Sur cette base, les "vertus" de la ville compacte ont été le cheval de bataille d'une approche politique orientée vers la *polarisation*, la consolidation de centralités complémentaires les unes des autres (comme dans le cas italien) ou organisées de manière fortement hiérarchisée (comme dans le cas français). De même, le thème de la *centralité* (en tant que question mathématique déterminée par un nombre élevé d'habitants et d'emplois dans des zones délimitées par des frontières administratives) est allé de pair avec l'hypothèse générique selon laquelle tout modèle

de développement qui n'est pas compact ou clairement délimité est nuisible à l'environnement et, par conséquent, qu'une distinction nette entre les environnements anthropique et naturels est une condition inévitable pour la survie de la planète.

Dans ce contexte, le sujet de la densification a souvent été au centre d'un débat disciplinaire qui a soutenu des stratégies principalement orientées vers la récupération des formes traditionnelles, révélant toutefois une partialité d'analyse et certains défauts méthodologiques basés sur des dogmatismes et des interprétations excessivement contraposées (ville - campagne, urbain - périurbain, centre - périphérie, ville compacte - ville diffuse). La rigidité de ces formulations, qui persistent dans l'imaginaire collectif mais sont souvent dépourvues de tout lien avec le monde contemporain, a souvent reflété un sentiment de "nostalgie de la seule forme de la ville perdue" (Indovina, 1990) qui risque toutefois d'ignorer ou de banaliser la complexité réelle des systèmes urbains et territoriaux, se révélant ainsi susceptible d'importantes remises en question.

La réalité des faits, comme celle des désirs, a tendu vers une direction opposée - et plus complexe - dans de nombreux cas. Tout comme l'organisation compacte et reconnaissable de la ville historique correspondait à une structure socio-économique précise, depuis la seconde moitié du siècle dernier une phase cruciale des processus d'urbanisation a révélé des mutations radicales, dues à la convergence de multiples facteurs: en premier lieu, notamment les innovations dans le domaine de la technologie et des communications qui ont permis d'émettre l'hypothèse d'une sorte d'ubiquité dans l'usage anthropique du territoire.

Dans cette nouvelle dimension, où l'"unicentralisation" a fait place à l'"hétéropolarisation" (Lussault, 2013), de nombreuses zones considérées comme "centrales" sont devenues "hétéropolarisées". En même temps, de nombreuses zones considérées comme "centrales" ont perdu leur densité de population. Les seuils qui délimitaient les anciennes frontières ont été affaiblis par des fractures et des dissipations, générant une dimension de plus en plus désagrégée et polymorphe, difficile à définir de manière univoque, en tant que caractérisée par des dynamiques différenciées et, à certains égards, conflictuelles. D'une part, la transformation d'une partie de la banlieue en quelque chose de plus en plus semblable à la ville à travers des phénomènes d'intensification semble retracer des processus formatifs similaires à ceux qui ont caractérisé les structures urbaines consolidées, au point qu'il est de plus en plus difficile de les considérer comme quelque chose de totalement subordonné et dépendant des grandes centralités. D'autre part, les études orientées vers la formulation de stratégies capables d'extraire une plus grande qualité urbaine de la ville dite diffuse sont de plus en plus influentes en développant une direction de recherche qui semble intéresser surtout les conditions suburbaines que nous appelons habituellement périphéries.

Cette orientation intellectuelle inédite ouvre alors d'innombrables réflexions qui interrogent la responsabilité disciplinaire au regard du destin des espaces considérés comme "périphériques", et comme tel jamais assez intéressants pour faire l'objet des plus grands efforts de "densification visant à l'intensification de l'urbanité".

De ce point de vue, on pourrait considérer que la question clé est de passer de la nécessité de densifier les centres urbains, qui sont souvent déjà très denses (à bien des égards trop denses, si l'on considère des aspects tels que la congestion des infrastructures, la mauvaise qualité de vie, ou le manque d'espaces ouverts et végétales) au renforcement des polarités périphériques et potentiellement autonomes, qui pourraient en même temps servir de base au renforcement d'autres centralités. La tendance générale à la centralisation excessive a en effet montré de fortes répercussions sur nombreuses dynamiques socio-spatiales qui caractérisent les différents espaces de vie, notamment l'accessibilité au logement et l'exclusion sociale : le lien entre la densité et les valeurs immobilières apparaît en fait assez clairement.

Sur cette base, il est nécessaire de remettre en question certaines des pierres angulaires qui ont imprégné la pensée de l'architecture urbaine au cours des dernières décennies, notamment le dogme de la centralisation et le « mythe de la densité » qui repose sur ce dernier.

La perspective proposée s'inspire d'un chemin qui, bien qu'ayant connu quelques revers, a commencé au milieu du siècle dernier. À travers une reconsidération critique du concept même de « *ville* », depuis les années 1960 certains efforts théoriques sur la *ville-territoire* (Piccinato, et al., 1962) ont attiré l'attention sur le lien indissoluble qui relie la ville au territoire dans lequel elle s'inscrit. Ces mêmes efforts ont également inauguré la tentative de considérer l'urbain dans une dimension plus large, comme un ensemble de processus qui peuvent être lus dans les villes et dans les campagnes, dans les centres historiques et dans les banlieues, comme un signe d'un nouveau paradigme culturel et d'une manière unique et *polymorphe* de concevoir l'espace de vie (Choay, 1994).

Dans le même sens, les théories les plus récentes de l'urbanisation planétaire (Brenner & Schmidt, 2015), ont proposé un renversement significatif du point de vue : reprenant les théories de Lefebvre sur l'urbain généralisé (Lefebvre, 1970), elles ont fait valoir la nécessité de s'éloigner des théories construites autour de la ville pour porter un regard plus intéressé par les processus de production de l'espace urbain. En ne situant pas un avenir inévitable et universel de la vie dans les grandes villes, ils décrivent au contraire une condition urbaine diffusée de manière incrémentale et isotrope, en remettant en question la conception de l'urbain comme une condition socio-spatiale limitée et centripète. Dans le même temps, ils se sont opposés à une lecture uniforme et uniformisatrice de l'espace urbain, décrivant le paysage urbain comme le résultat d'un développement irrégulier et d'une différenciation continue.

CONTENU ET OBJECTIFS

Le présent travail de thèse de doctorat s'inscrit dans la perspective décrite ci-dessus, en soutenant la nécessité de défaire la conviction interprétative rigide selon laquelle la meilleure expression de l'habitation humaine peut être identifiée presque exclusivement avec la "forme dense et compacte de la ville". Cette approche différente de la "question urbaine" est donc à la fois renforcée et fragilisée par un certain nombre de considérations générales que nous présenterons ci-dessous.

En premier lieu, cette approche définit que la dimension urbaine doit être considérée comme la traduction socio-spatiale de processus qui transcendent toutes formes de frontières fixes et délimitées: continuer à centrer les études et les débats sur les "villes" – considérées comme unité d'investigation exclusives - donnerait une image plutôt incomplète.

Deuxièmement, cette approche définit que les processus de développement urbain, influencés par des transformations et des contaminations continues, nécessitent des analyses et des enquêtes spécifiques au contexte. En ce sens, chaque terme d'un dualisme risque de s'avérer une abstraction vide : aucun des deux pôles conceptuels ne serait adéquat pour refléter les degrés de différenciation qui caractérisent les processus réels.

Troisièmement, cette approche définit que les concepts de hiérarchie et de centralité devraient être reconsidérés, sans les envisager comme des conditions inévitables ou évidentes.

Enfin, elle définit que les préoccupations sociales et environnementales concernant les implications géopolitiques et écologiques plus larges nécessitent le développement d'une échelle de conception appropriée, qui attire l'attention sur le soin du territoire dans son intégralité. Dans le débat sur nos destins spatiaux, éclipsés par l'hégémonie de la ville dense et compacte, on a trop souvent oublié que ville et territoire sont intimement liés par un fort lien de réciprocité qui n'est pas nécessairement l'ennemi d'un mode de vie durable.

Afin de construire un lien réel entre la crise écologique et la conception de l'espace habité, nous avons besoin d'une nouvelle épistémologie, qui déracine le préjugé idéologique de l'urbanisme compact, qui inclut d'autres points de référence, acceptant l'urbain comme un processus de différenciation spatiale. Ce n'est que dans cette perspective qu'il devient possible de faire des hypothèses qui peuvent véritablement représenter un substrat valable pour la construction d'un projet innovant - et pas nécessairement moins durable - de vie commune.

Cela ne signifie pas pour autant que l'importance de valeurs fondamentales telles que l'urbanité, la communauté et la proximité doit être diminuée. Au contraire, le but est de leur donner une nouvelle force en soutenant les caractéristiques et le potentiel des conditions existantes. Il ne s'agit pas non plus de promouvoir une attitude d'acceptation du laisser-faire : entre le principe de non-intervention et le "retour à la ville européenne dense et compacte", il existe des voies intermédiaires, plus patientes et plus soigneuses, qui passent par une compréhension réelle et profonde de l'hétérogénéité qui caractérise l'espace urbain contemporain.

Bien que le débat sur le développement urbain soit encore constamment posé en termes d'opposition entre villes compactes et villes diffuses (Indovina, 1990), entre croissance verticale et étalement territorial, ces questions appellent une approche différente des réflexions sur notre avenir en matière de logement, en se concentrant davantage sur la qualité - et peut-être moins sur la quantité - de l'habitat, à l'échelle de l'îlot comme à celle du territoire métropolitain.

Si la gestion de l'étalement urbain exige une conception orientée vers la recherche de formes urbaines "denses" par rapport à leurs impacts sur la qualité de l'environnement et la vie humaine, les stratégies réelles de transformation ou de production urbaine, de densification ou de dé-densification, doivent être comprises de manière plus flexible et hybride, ainsi que contextuelle. C'est pourquoi il faut être plus critique face à la nécessité affirmée de densifier à tout prix, par exemple en s'interrogeant sur la capacité réelle d'évolution et de "densification" de chaque tissu. Cette sensibilité différente est fondamentale pour s'immerger plus consciemment dans le "projet de densité", afin qu'il s'oriente vers la recherche de formes urbaines qui poursuivent une réelle durabilité non seulement environnementale mais aussi d'habitat, en tenant compte de la diversité des facteurs qui influencent sa poursuite même, ainsi que de la relativité et de la transformabilité continue des variables en jeu.

Une flexibilité intellectuelle est donc nécessaire pour reformuler les concepts et les outils du projet contemporain, pour décrire et interpréter les différentes formes de densité qui caractérisent la condition urbaine, qu'elles soient liées entre elles ou indépendantes et coexistantes. C'est précisément dans cette perspective que le thème de la densité revêt une importance particulière, de même que la nécessité de bien comprendre sa signification la plus actuelle.

C'est sur ces considérations qu'est né l'objectif du travail de thèse: aller à la recherche d'une approche différente de la "densité" et en comprendre sa nouvelle formulation, en tant que mesure d'importance toujours pertinente en termes d'interaction entre la dimension locale et territoriale, en tant que clé analytique et interprétative et en tant qu'outil intrinsèque au projet.

La densité ne peut en effet pas être considérée comme une valeur absolue et n'a donc pas de valeur en soi, c'est pourquoi il n'y a aucun sens à la fixer comme un objectif autonome si elle n'est pas corrélée à d'autres valeurs déterminantes: si la notion indique en soi une simple relation, en tant que telle elle peut prendre des valeurs et des nuances de sens différentes par rapport aux valeurs de la relation que l'on choisit de considérer. Le débat sur le sujet ne doit donc pas oublier un principe fondamental : la densité en soi, n'indique pas nécessairement une quantité élevée ou faible, ni - surtout - "juste". En effet, comme cela a été noté, "la densité, avant même d'être un indicateur objectif, est avant tout une représentation, une construction sociale" (Joye, 1998). Les conditions contextuelles socioculturelles ont toujours influencé les questions et les raisonnements sur ce thème qui, plus généralement, implique et influence une grande partie de la réflexion sur la vie collective. Une telle hétérogénéité d'interprétations, articulées à différents niveaux et à différents points de vue (positions intellectuelles ou politiques, besoins des habitants, etc.), rappelle définitivement qu'il n'est pas possible de définir une densité idéale,

que ce soit d'un point de vue politique ou sociologique. De même, la notion de "densité urbaine" est profondément influencée par le moment historique et l'emplacement géographique d'où elle est observée. Il suffit de penser au changement de perspective avec lequel on a repensé le mot " densité" avec une pandémie en cours : l'urgence COVID-19 contribuera inévitablement à modifier, une fois de plus, la perception collective du corps humain par rapport à l'espace qu'il habite et construit, et surtout par rapport à son interaction avec les autres corps.

L'objectif de la recherche est donc d'interroger l'importance d'un changement d'approche non seulement à l'analyse et à la conception de l'espace urbain, mais aussi d'un glissement sémantique et conceptuel vers la notion d'*intensité*, afin de poursuivre une plus grande flexibilité et complexité d'interprétation. Il s'agit de décrire, en somme, le passage de plus en plus nécessaire d'une conception "statique" de la densité - entendue au sens strict et traditionnel (densité humaine, construite, résidentielle ou fonctionnelle) - à un concept dynamique centré plutôt sur la densité des relations à différents niveaux et à différentes échelles de l'espace urbain. Notre hypothèse est que le concept se transforme en une mesure complexe et composite qui sert à observer et à peser les relations et les interactions, en cherchant ensuite à identifier leurs formes et configurations spatiales.

Dans le but de considérer l'espace urbain "non seulement comme un attribut du lieu central, mais comme un phénomène de terrain" (Maciocco, 2019), l'hypothèse générale de notre recherche est que l'intérêt de notre discipline est d'intégrer un vocabulaire plus large et multiforme de conditions socio-spatiales qui, au-delà de la forme physique, sont constituées par des trames plus ou moins denses de *relations* qui déterminent leur identité spécifique. C'est précisément la nature de ces relations, leur intensité - qui peut être déchiffrée et interprétée à l'aide d'autres catégories telles que celles de relation, de proximité, de distance ou de frontière - qui caractérise les situations urbaines, définissant qualitativement l'espace habité.

Dans cette perspective, la *qualité* de la relation entre les différentes composantes urbaines (humaines, spatiales ou objectal) est associée au concept d'intensité. En ce sens, le projet sur la densité se transforme en un mode de recherche différent, en suggérant l'adoption d'un mode de pensée plus *horizontal*: celui qui s'intéresse à une spatialité faite de *connexions* (matérielles et immatérielles), de *forces relationnelles* et interpersonnelles, par opposition à une conception qui interprète la spatialité urbaine comme une somme ou une accumulation d'objets.

Ensuite, si "la conscience situationnelle est le produit de la situation elle-même" (Petitot, 1977), la notion de densité prend, comme dit, des valeurs différentes selon le contexte socioculturel et temporel : on explique donc que la proposition du travail dérive d'une série de questions affectant le moment présent et se déploie sur une réalité de base - celle dans laquelle nous vivons - vers laquelle nous nous proposons de rechercher une plus grande cohérence interprétative.

Cette cohérence existe à une multiplicité de niveaux et concerne d'innombrables aspects, depuis la manière de vivre l'espace urbain et la vie en communauté jusqu'aux habitudes et aux

comportements sociaux, en passant par l'influence exercée sur ces aspects par des facteurs de nature technologique et économique. Dans ce contexte, il est impossible de ne pas considérer l'influence que les événements récents liés à la crise sanitaire mondiale ont eue sur ces réflexions (Mazzoni, Lébois, Magliacani, 2021). L'isolement physique et social auquel nous avons été contraints a en effet mis en lumière l'importance de la socialité ainsi que l'urgence d'émettre des hypothèses sur différents scénarios pour l'avenir urbain imminent. Parmi les différents thèmes qui ont émergé, certains ont confirmé la nécessité de repenser la vie collective en termes d'intensité et de relations. Dans cette perspective, il est d'autant plus opportun de repenser de manière critique le concept de densité urbaine : en tant que clé toujours utile pour réfléchir à l'état de l'art de l'urbanisme contemporain et surtout en tant qu'outil intrinsèque à la conception urbaine et architecturale.

Le parcours décrit a été mené avec une double intention. D'une part, à travers une narration interdisciplinaire, on a esquissé un fond théorique de référence qui, à partir des trajectoires intellectuelles spécifiques de la discipline de l'architecture, prend en considération des interactions fructueuses avec d'autres champs disciplinaires. D'autre part, le même contexte a constitué la base pour mener, au niveau de l'interprétation et de la conception, une approche spécifique au site, une condition essentielle pour comprendre pleinement les spécificités réelles qui composent la condition urbaine plus large, unie par un avenir de problèmes communs mais nécessitant des solutions contextuelles et plus spécifiques.

STRUCTURE

La thèse se compose de quatre parties principales qui reflètent l'inter-scalarité propre à l'analyse : de la problématique urbaine au sens large à l'échelle de la conception de l'espace de vie.

La première partie, à son tour divisée en deux sections principales, analyse d'abord la problématique urbaine liée au thème de la densité et des stratégies de densification afin de fournir un cadre théorique de base pour le traitement des parties suivantes.
La deuxième section esquisse un double récit, articulé sur deux clés de conception et d'interprétation qui ont divisé le débat disciplinaire au fil des ans : celle, verticale, liée à la densité du bâti sur le territoire et celle, horizontale, liée à sa diffusion. A travers une lecture alternativement synchronique et diachronique la section mettra en évidence le chemin qui a séparé ces deux concepts de densité, pour finalement arriver à montrer le potentiel de leur hybridation.

La deuxième partie est divisée en six sections.
La première analyse l'actualité de la notion de « densité » et le rôle du concept dans le débat contemporain.

La deuxième section explore l'évolution du sens de la notion en dégageant les différentes définitions et significations qui lui ont été attribuées selon le contexte géo-historique et socio-culturel, mettant en évidence le rapport avec l'urbanisme et la planification et les pratiques de production urbaine.
La troisième met en évidence la double nature instrumentale qui sous-tend l'utilisation du concept de "densité", adopté comme un outil d'interprétation socio-spatiale d'une part, et de production ou de transformation concrète de l'espace urbain d'autre part.
La quatrième section, énucléant les limites qui ont émergé au fil du temps des définitions et de l'utilisation de la notion, montre la nécessité d'opérer une réinterprétation sémantique et conceptuelle, orientée vers une " recherche relationnelle " différente.
La cinquième section décrit la proposition interprétative de l'intensité urbaine en tant que mesure complexe, formulée comme le résultat et la cause, en même temps, de multiples valeurs ou paramètres caractérisant les influences sur la spatialité urbaine. A travers une approche principalement qualitative, on identifie ensuite les principaux termes et valeurs, définis comme des *facteurs d'intensité relationnelle*.

La troisième partie vise à étudier certaines propositions spécifiques de transformation de l'espace urbain liées au "projet de densité", selon les stratégies les plus récentes d'"intensification" urbaine. Sur la base de la " lentille interprétative " découlant du cadre théorique précédemment élaboré, l'étude est ensuite déclinée sur une réalité spécifique, celle du territoire métropolitain parisien.
Le choix du terrain d'investigation repose sur deux raisons principales : d'une parte, l'hétérogénéité marquée en termes de densité dont est composée la mosaïque urbaine parisienne ; de l'autre, l'actualité et la centralité des questions liées au thème de la densité-intensité dans le débat politique, intellectuel et académique, ainsi que dans le processus concret de transformation urbaine et territoriale en cours dans le contexte parisien.
A partir d'une description du contexte territorial et politique choisi, on approfondit les politiques urbaines et les choix stratégiques de la planification récente à l'échelle régionale, métropolitaine et locale. Par la suite, un certain nombre de projets développés au sein de l'AIGP ont été analysés. L'étude se concentre ensuite sur certaines formes urbaines ou typologies architecturales plus spécifiques adoptées dans le panorama français comme modèles intéressants pour la recherche sur la densité urbaine.

Enfin, la quatrième partie, avec un focale une fois encore inter-scalaire, présente une étude visant à analyser une pièce urbaine spécifique au sein de la mosaïque métropolitaine, dans le but de traduire le concept encore vague de l'intensité des formes urbaines en réalités constructives concrètes et de transposer le contexte théorique qui a généré la définition de cette "lentille interprétative" (et les paramètres relatifs identifiés) au niveau de la conception et de la production architecturale urbaine.

L'étude, en partant d'une cartographie générale du territoire métropolitain, extrapole quelques éléments qui donnent une vue d'ensemble de la mosaïque urbaine considérée avec un focus sur les couronnes périphériques de l'agglomération. En fait, l'étude se focalise sur des lieux « périphériques » où se sont répandus, au fil des ans, une certaine "invisibilité spatiale" et un manque d'intérêt, pour "redécouvrir la valeur des lieux intermédiaires" (Carta, 2021) et, en même temps, de montrer le potentiel et la transversalité du concept clé proposé (l'intensité) indépendamment de la position hiérarchique du lieu dans la mosaïque urbaine ou territoriale.
L'étude est approfondie en sélectionnant un "tasseau" métropolitain spécifique, la commune de Montreuil : un ensemble de paysages urbains *intermédiaires* entre le cœur de la grande agglomération et le territoire environnant. La condition "médiane" de ces territorialités permet en effet l'émergence d'un parallélisme immédiat entre une diversité multiforme de situations urbaines, dont la richesse sémantique permet de synthétiser certaines questions clés.
A partir d'une analyse des principales relations et intensités qui caractérisent le territoire à cette échelle, une cartographie plus spécifique permet d'identifier un certain nombre de micro-tasseaux (d'abord quartiers, puis îlots) qui jouent un rôle clé au sein du système considéré, pour une première comparaison dimensionnelle et morphologique. En fait, un certain nombre d'îlots ont été identifiés à l'échelle du quartier, dans lesquels mesurer et qualifier les relations et les intensités caractéristiques. À l'intérieur de ces sous-systèmes, un certain nombre d'îlots ont ensuite été identifiés pour faire l'objet d'analyses spécifiques des caractéristiques qualificatives (en termes de taille, d'interprétation contextuelle, de formes dominantes, de modalités d'habitation et d'utilisation, d'intensité sociale et urbaine).
Enfin, à la même échelle, l'observation est transférée au niveau du projet. L'analyse déjà effectuée est proposée à nouveau sur les îlots précédemment identifiés, en tant que modèles d'espaces transformés par des récentes interventions d'"intensification urbaine". L'analyse effectuée *a posteriori* de ces interventions permet donc une lecture avant et après la transformation ; pour les conclusions sur le degré ou le type d'intensité relationnelle et urbaine générée, on propose de laisser « parler » les dessins. Grâce à l'étude décrite, on peut comprendre comment à mesures équivalentes peut correspondre une grande diversité de formes, de densités, d'usages et de relations, des gradients infinis d'intensité.

De cette façon, l'objectif est de construire une relation aussi significative que possible entre la *valeur potentielle* de ce qui existe et les différentes *propositions transformatrices* : montrer, en synthèse, le *potentiel du projet d'intensification* à travers l'exploration d'une pluralité de récits, dans le but de suggérer quelques possibles hypothèses transformatrices de la réalité observée sans définir ou déterminer des solutions univoques et définitives.

Cette approche "ouverte au champ des possibles", proposée comme un effort politique et social situé au-delà de toute forme d'exclusion aprioriste, trouve son origine dans les questions implicites dans le titre : quelle forme a la densité ? Et si la densité n'est plus la mesure qui nous intéresse vraiment, quelle forme prend l'intensité dans l'espace urbain contemporain ?

CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

Le parcours de recherche de la thèse est né du désir d'aborder un problème au cœur du débat disciplinaire et professionnel contemporain, qui peut se résumer en une question principale : la densité, en tant que mesure chargée des significations et des aspirations qui lui sont attribuées dans le contexte actuel, est-elle une réponse adéquate aux grands défis de l'urbanisme contemporain?

La densité, en tant que but à poursuivre et valeur à dépasser, est-elle *la* principale réponse face aux problèmes de l'urbanisme contemporain ?

Sur cet incipit, une méthodologie de travail a été développée, construite sur la concaténation de quelques opérations fondamentales: premièrement, *remettre en question* le *statu quo* et *analyser* les principales conditions contextuelles; deuxièmement, *définir* une direction de recherche en partant d'une prise de position au sein de la problématique, afin de *comparer* différentes solutions opérationnelles.

A travers l'analyse des différentes positions sur le sujet, de la littérature fondamentale et des situations contextuelles (problèmes urbains, stratégies politiques...) un regard critique a été porté sur le problème abordé. L'analyse a confirmé l'importance et l'actualité du sujet pour le débat disciplinaire, notamment à la lumière des conséquences substantielles sur les politiques urbaines poursuivies ou adoptées dans la planification contemporaine.

L'observation a également mis en évidence la pertinence des processus de transformation substantiels qui ont affecté de nombreuses agglomérations urbaines. Cette nouvelle dimension territoriale a également influencé l'approche intellectuelle générale et l'approche de l'aménagement du territoire: la vision radiocentrique, monocentrique ou hypercentrique, fondée sur le principe de la centralisation matérielle et économique, s'est progressivement affaiblie au point d'être dépassée au profit de lectures plus intéressées à l'interprétation de la polycentricité ou de la multipolarité des phénomènes urbains.

Cependant, dans le panorama exploré des certitudes substantielles demeurent, bien que, dans le même temps, de nouveaux doutes s'insinuent. En effet, si certaines convictions persistent, de nouveaux objectifs sont définis de manière contradictoire: d'une part, le diktat de la compacité de l'habitat comme condition emblématique de *durabilité* domine; d'autre part, on déclare la nécessité de poursuivre un *rééquilibrage* territorial. En substance, un "lien renouvelé avec le territoire" et la nature est recherché mais, un compactage progressif des espaces anthropiques est en même temps souhaité, afin de marquer une frontière entre ce qui est "naturel" et ce qui déterminera inévitablement sa disparition.

Enfin, dans le cadre observé, a émergé l'inéluctable et croissante *différenciation* ontologique qui caractérise l'espace urbain, ainsi que la nécessité d'accepter l'hétérogénéité d'une condition dans laquelle le véritable défi s'avère être la *valorisation de la pluralité*.

En même temps, cette opération analytique a révélé les limites, sur le double plan de la pratique du dessein et de la production urbaine, de certaines positions prédominantes et de nombreuses approches disciplinaires de la question de la densité.

L'analyse de cette tendance générale a montré deux conséquences principales: d'une part, l'aplatissement des lectures, interprétations et propositions uniformes, qui identifient la densification comme la stratégie à poursuivre à tout prix, indépendamment de la spécificité urbaine considérée; d'autre part, la tendance à se concentrer sur les questions de *quantité* à installer ou à délocaliser, en négligeant la nécessité, longtemps invoquée mais rarement soutenue, de dépasser une planification excessivement ou exclusivement ancrée sur le rassurant aspect quantitatif.

Du panorama exploré, il ressort donc une certaine inadéquation des influentes politiques d'urgence qui fondent toute leur considération sur la définition de quantités à localiser, de mètres carrés à économiser ou d'habitants à placer, tendant à réduire les personnes à un nombre et les lieux à une surface. Dans cette perspective, plusieurs réflexions - partagées au niveau international et de plus en plus pertinentes dans le panorama français – sont engagées sur la nécessité de s'éloigner de la focalisation sur la "densité " pour revenir à la prise en compte des enjeux *qualitatifs* et qualifiant les modes d'habitat et les relations socio-spatiales.

De même, il émerge l'importance de définir de nouvelles méthodes et approches - de la planification en général et de la question de la "densité" en particulier - qui soient plus fluides et dynamiques, et qui nous permettent d'apprécier non seulement la diversité mais aussi la mutabilité des lieux, des relations et des processus.

Sur la base de l'analyse proposée, le travail s'est ensuite engagé dans une direction de recherche spécifique, dans le but de réinterpréter la mesure « densité » en mettant l'accent sur certaines questions fondamentales, oubliées ou négligées par cette mesure comme l'on entend traditionnellement.

La recherche a ainsi révélé la pertinence croissante d'un nouveau concept clé, celui d'*intensité*, qui reste néanmoins à définir, à comprendre et à explorer. Cette opération s'est donc déroulée à travers la construction d'une étude *exploratoire*, visant à lire l'intensité et les variations d'intensité dans un lieu spécifique. L'objectif de définir cette valeur et, par la suite, de mesurer les variations générées par le projet architectural, a montré le potentiel du projet d'intensification à travers l'exploration de *multiples interprétations transformatives*, sans toutefois définir ou déterminer des solutions univoques et exclusives.

En effet, l'étude proposée n'établit pas une méthode finie ou une application rigide, mais elle suggère plutôt un *modus operandi*, une sensibilité intellectuelle avant d'être un mode opérationnel. La valeur de la proposition réside dans ce potentiel : celui de développer une clé interprétative flexible et adaptable à la diversité, reproductible pour différentes situations

contextuelles, mais en même temps capable de respecter la diversité de ce qu'elle interprète sans en aplanir les particularités.

La recherche constitue donc une première expérimentation, qui peut encore être explorée, approfondie et remodelée. Cette approche ouverte au "champ du possible" découle de la tentative d'apporter des réponses aux questions provocatrices implicites dans le titre: quelle forme prend la densité ? Et, si la densité n'est plus la mesure qui nous intéresse vraiment, quelle forme prend l'intensité de l'espace urbain contemporain?

Comme le montre le travail développé, ce serait une erreur de tenter de définir des réponses univoques à ces questions de départ. L'expérimentation entreprise s'enrichit en fait proportionnellement à la diversité des situations observées.

De ce point de vue, la dissertation laisse ouvertes d'importantes perspectives de recherche sur le plan méthodologique et applicatif. En outre, la nécessité de développer des outils d'analyse et de conception capables d'interpréter et de valoriser la diversité des espaces de vie caractérise un horizon commun à de nombreuses situations urbaines.

Cette considération apparaît clairement lorsqu'on observe le territoire italien, une réalité qui confirme plus que d'autres la nécessité de déployer des études et des projets qui s'intéressent davantage à la différenciation, aux gradients et aux nuances, à l'horizontalité des relations urbaines et territoriales.

En effet, comme on l'a observé, " dans le cadre urbain européen, c'est [précisément] l'Italie qui peut et doit proposer un nouveau paradigme de développement durable, basé sur son archipel traditionnel (...) de différentes espèces d'espaces maintenus ensemble, agrégés et interconnectés (...): un archipel fluide de connexions implicites plutôt que la structure rigide d'un projet conscient " (Carta, 2021).

Il serait donc intéressant de tester l'étude entrepris sur ce nouveau terrain, une intention avec laquelle la discussion laisse ouverte de nouvelles perspectives de recherche.

Le forme dell'intensità

Reinterpretare la densità urbana:
pratiche e progetti per lo spazio abitativo contemporaneo

Les formes de l'intensité

Réinterpréter la densité urbaine
pour l'espace de vie contemporain

Flavia Magliacani

Cotutelle de thése entre
Sapienza Università di Roma et
Université Paris-Est Sup (École Doctorale Ville, Transports et Territoires)

Tutor di tesi: Prof. **Cristiana Mazzoni,** Prof. **Domizia Mandolesi**

Indice

1 Densità Urbana e modelli abitativi 12

1. Lo spazio urbano contemporaneo 15

1.1 Densità, urbs e civitas 15
1.2 Oltre l'immagine della città 18
1.3 Urbanizzazione, densificazione, de-densificazione 33
1.4 Verso una nuova direzione di ricerca 40

2 Evoluzione di un pensiero 53

2.1 Densità e diffusione: due chiavi interpretativo-progettuali 53
2.1.1 Moderne utopie e antiche realtà: verso l'urbanistica della compattezza 57
2.1.2 Dalla non-stop city alla città diffusa: verso la metropoli orizzontale 76
2.2 Conclusioni: verso uno scenario condiviso 87

2 L'intensità dello spazio abitativo. Una reinterpretazione della densità. 108

1 La densità nel dibattito contemporaneo 111

1.1 Attualità del concetto 111
1.2 Dalla nozione densità alla nozione intensità 120

2 Sulla nozione "densità" 125

2.1 L'evoluzione di senso della nozione: lo sguardo internazionale 125

3 Una nozione per diverse interpretazioni 145

3.1 Uno strumento di interpretazione socio - spaziale 146
3.1.2 Verso una "prossemica della densità" 156
3.2 Uno strumento di produzione e trasformazione spaziale 159
3.2.1 Il progetto della densità tra pianificazione, normative e logiche di mercato 160
3.2.2 Densità e paradigmi culturali: alcuni falsi miti 166
3.2.3 Le questioni in gioco 184

Appendice 192

Una parentesi sulla prossemica 192

4 Verso una nuova interpretazione 198

4.1 Da misura relativa a misura relazionale 199
4.2 Dallo spazio di contatto allo spazio di connessione 207
4.3 Dal paradigma informazionale al paradigma *relazionale* 213

5 La forma dell'intensità 224

5.1 Un'interpretazione teorica del concetto per un nuovo approccio al progetto 224
5.1 Termini e valori di un sistema complesso 228

6 Conclusioni: verso un approccio operativo al progetto *site-specific* 235

6.1 Una precisazione di *scala* *236*
6.2 Una precisazione sul *luogo* *241*

3 Grand Paris 256

1 Un mosaico metropolitano 259

1.1 Parigi e il territorio metropolitano 259
1.2 Dalla città al territorio metropolitano 264

2 Dalla densità all'intensità nella pianificazione contemporanea 275

2.1 Dal progetto urbano al mosaico metropolitano 275
2.2 Strategie di densificazione e politiche urbane in l'Île de France 280

2.3 Le scale della pianificazione 283
2.3.1 Dalla scala della città alla scala del territorio regionale 284
2.3.2 Alla scala regionale: Il "progetto della densità" al centro del nuovo SDRIF 285
2.3.3 Alla scala dell'agglomerato: Il progetto Grand Paris e il Grand Paris Express 301
2.3.4 Alla scala Metropolitana 310
2.3.4 Alla scala comunale: ScoT, PLU, PADD 312
2.4 Strumenti e misure della densità nella pianificazione francese 316
2.5 Dalla densità all'intensità: definizioni, questioni e problematiche 322

3 Il ruolo degli spazi "periferici" 339
3.1 La periurbanizzazione 339
3.1 Il progetto di intensificazione per gli spazi "periferici" 347

4 AIGP: visioni e scenari per il futuro territorio metropolitano 351

5 Diverse forme di densità 358
5.1 Densificazione del *pavillonnaire, macrolot* e *habitat intermediaire* 358
5.1.2 Il Macrolot 360
5.1.2 "Densifier le pavillonnaire" 368
5.1.3 Dal BIMBY (Build in My Back Yard) ai processi bottom-up 371
5.1.4 Habitat intermédiaire o *Habitat dense individualisé* 376
5.2 Una sostenibilità per diverse forme urbane ed abitative 381

6 Dal generale al particolare 386

4 Intensità urbana di un tassello metropolitano 396

1. Montreuil, l'intensità "mediana" e poliedrica 399
1.1 Un'identità metropolitana 399
1.2 Una stratificazione territoriale 403
1.3 Forme e tasselli di un mosaico metropolitano 406
1.3.1 Il tissu pavillonnaire: l'habitat individuel spontaneo e organizzato 406
1.3.2 La maison de ville 407
1.3.4 L'isolato urbano 408
1.3.3 Le barre moderne 408
1.3.5 Gli edifici plurifamiliari recenti 409
1.4 Dallo spazio residenziale allo spazio relazionale 410
1.2 Obiettivi e Strategie di trasformazione territoriale 411
1.2.1 Il progetto infrastrutturale 413
1.2.1 Il progetto di edilizia abitativa 414
1.3 Dalla pianificazione all'intensificazione 416
1.3.1 Pianificare la densità 416
1.3.2 Dal progetto della densità al progetto dell'intensità 421
1.3.3 Intensità urbana di un tassello metropolitano 424

2. Leggere l'intensità urbana 430
2.1 Macrotassello: Montreuil 431
2.2 Uno scenario comparativo 438
2.3 Tassello 1: *Centre Ville* *446*
2.4 Microtassello: *Îlot de l'Eglise* *452*
2.5 Tassello 2: *Murs à Pêches* *461*
2.6 Microtassello: *L'îlot partecipatif* *468*

5 Conclusioni e prospettive 476

Annexe: **La métropole parisienne à travers sa cartographie historique et normative** **482**

1. Un parcours cartographique 482
2. La planification à l'échelle de l' Île-de-France 496
3. Visions franciliennes à travers les travaux de l'AIGP 512

1 Densità Urbana e modelli abitativi

“La città di fronte la quale ci troviamo non è né compatta né continua.
É una città dove si alternano differenti densità insieme a grandi vuoti.

Il concept di densità, differentemente da quello di compattezza, descrive questa situazione urbana fluida e articolata, una condizione di prossimità tra elementi che non hanno alcuna relazione fra loro; non pone i problemi dei limiti e delle frontiere, accetta l’eterogeneità della situazione urbana, suggerisce modalità e tempi di utilizzo diversi da quelli tradizionali.

È pittoresca, è una densità eterogenea dove alla regola dell’armonia si sostituiscono a volte quella del contrasto (dimensionale, caratteriale) a volte quella della compresenza ed ibridazione, o ancora della sovrapposizione di strati in trasparenza.

Solo la sensibilità del pittoresco ci permette di osservare questo territorio e di comprenderne ed apprezzarne i contrasti. (...)
Dissimmetria, varietà, irregolarità: il pittoresco è inclusivo, accetta le espressioni individuali, attenua il passaggio dal naturale all’artificiale. Piuttosto che elemento negativo è una risorsa, e ci aiuta a definire i tratti di un nuovo paesaggio.

Accettare l’eterogeneità della città contemporanea non è solo uno sforzo estetico ma politico, sociale ed etnico, ricco e complesso; uno sforzo che rifiuta automaticamente l’esclusione. Anche le aree verdi sono eterogenee e rispondono alla logica del mosaico: sono espressione di un nuovo paesaggio, di una nuova ecologia (...)”.

(Zardini, 2000)

1. Lo spazio urbano contemporaneo

1.1 Densità, urbs e civitas

L'interesse che ha guidato il lavoro – la volontà di esplorare la capacità dell'architettura di dare forma all'abitare collettivo, di comporre le singolarità, di costruire scambi e interazioni– ha fin da subito reso evidente la necessità di adottare uno sguardo osservativo quanto più allargato. In questo senso l'urbano - luogo di polimorfa trasposizione spaziale dell'abitare in collettività - ne costituisce un campo di indagine fondamentale.

Ma cosa si intende per "urbano"? Nel corso degli ultimi vent'anni la nostra cultura disciplinare ha riflettuto a lungo sulla dissoluzione di una spazio urbano non più facilmente riconoscibile ed identificabile, fino a giungere alla messa in discussione del concetto stesso di città.

Innumerevoli sforzi hanno tuttavia contrastato un atteggiamento di accettazione fatalista, traslando le iniziali preoccupazioni verso una nuova volontà, di produzione attiva dello spazio e di ricomposizione della spazialità urbana: di "riconquista della città". In questo quadro, nella densità - spesso considerata come indicatore di urbanità e condizione di esistenza

di una civitas – si sono spesso ricercate le risposte alla necessità di un recupero di forme tradizionali.

Questo approccio generalizzato ha presto mostrato i limiti di alcune concezioni parziali e prive di legame con la realtà contemporanea. In questo quadro, due effetti congiunti, ed opposti tra loro, hanno alimentato i dibattiti sull'evoluzione dello spazio abitato in relazione al tema della densità: da una parte, la diluizione spaziale derivante da fenomeni di espansione a "macchia d'olio" o di sprawl[1], un tema ampliato dalle teorie sulla rivoluzione informatica che segnerebbe la fine dei modelli urbani concentrati; dall'altra, l'effetto "iper-concentrazione" e frammentazione della città, rafforzato dalla letteratura sulla città compatta.

Questa duplice interpretazione delle dinamiche in atto si è riflessa in ricorrenti critiche all'una o all'altra tendenza, sebbene il dibattito sia finito per convergere in maniera preponderante verso il "ritorno alla città densa e compatta", soprattutto alla luce della crescente consapevolezza ecologica che ha attribuito alle operazioni di densificazione alcuni virtuosi effetti collaterali. Questa tendenza generalizzata si è spesso tradotta in discorsi astratti, generalisti ed ideologici, basati su dualismi interpretativi (centro-periferia, città-dispersione, urbano-periurbano) ed asserzioni con pretese universali[2]. Ne è pertanto derivato il rischio - tuttora presente - di assumere posizioni che tendono a negare la dimensione contestuale dello sviluppo urbano e ignorare alcune questioni fondamentali: l'inevitabile diversità interpretativa di principi

e concetti, come quello di densità, secondo specifici riferimenti disciplinari, professionali o culturali; l'eterogeneità delle forme urbane e delle pratiche sociali generate da determinate prescrizioni quantitative e normative; la diversità delle pratiche urbanistiche ad essa associate, a seconda delle culture nazionali, regionali o locali. Le stesse posizioni si sono inoltre basate su diversi presupposti teorici, supportati da analisi statistiche, che tuttavia molto spesso richiedono - come illustrerà la lettura dei successivi paragrafi – uno sguardo maggiormente critico oltre che più approfondite precisazioni.

In questo recente dibattito sui nostri destini spaziali, monopolizzato dal paradigma della città densa e compatta, si è inoltre spesso dimenticato come la città e il suo "non-io" - l'insieme territoriale in cui si inscrive - siano intimamente legati da un inevitabile senso di reciprocità e complementarietà, negato tuttavia da posizioni che tendono ad assumere la necessità di una netta distinzione tra "urbano" e "naturale" come condizione cruciale per la sopravvivenza del pianeta[3].

Ciononostante, il dibattito sul "ritorno alla città" ha il merito di aver riportato alla luce un fatto fondamentale: che la città, nel suo significato essenziale di urbs, oltre ad essere il luogo della stratificazione culturale, è anche la struttura spaziale attraverso cui l'uomo esprime la propria socialità, in primo luogo sotto forma di relazione con gli altri e con l'ambiente urbano, di equilibrio nelle distanze, di rapporto democratico con "l'altro da sé".

In questa prospettiva, torna centrale

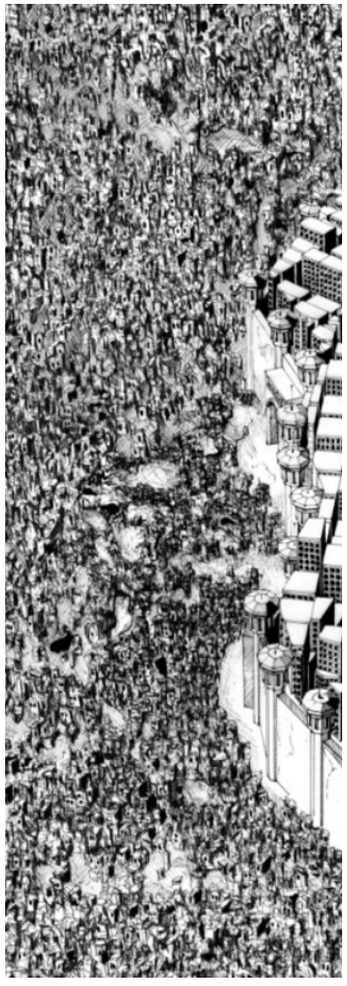
riconsiderare la dimensione "politica" dell'urbs, il cui fine principale – la ricerca della "buona città" - consiste "nell'alimentazione reciproca e continua di tre termini: urbs, civitas, polis. L'urbs non è altro, come indica l'etimologia stessa, che un 'campo', i cui solchi richiedono di essere abbozzati dalla civitas, poi tracciati dalla polis" (Chadoin, 2004).

La presente proposta sulla prospettiva da cui osservare lo spazio urbano odierno non riguarda quindi un processo di sgretolamento e dissoluzione, ma di riscrittura delle modalità di interpretazione e progetto di questi "solchi": che altro non sono, appunto, che relazioni.

1.2 Oltre l'immagine della città

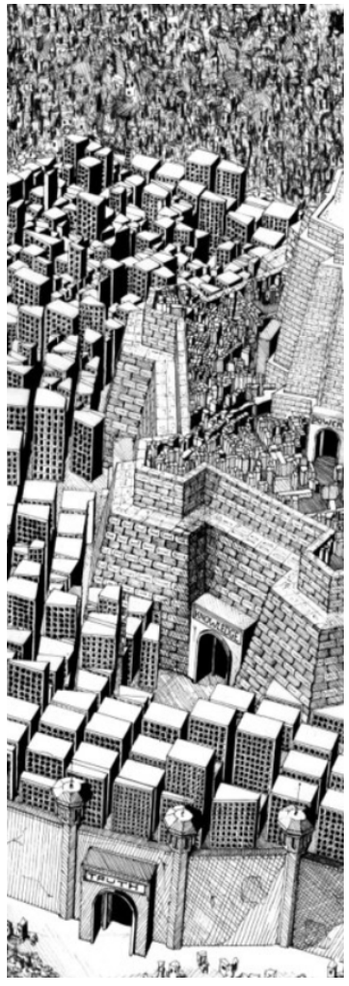
Dall'inizio del XXI secolo, molte delle più note trattazioni sulla condizione urbana contemporanea hanno pervaso il discorso accademico e politico con analisi previsionali sulle tendenze in atto, preconizzando l'avvento di una nuova "era urbana" (Burdett, 2018)[4] come condizione totalmente inedita nella storia dell'uomo: più della metà della popolazione mondiale vivrebbe ormai in città.

Dai primi studi di Castells, che scriveva "Il nostro pianeta blu sta rapidamente diventando un mondo prevalentemente urbano. Probabilmente nel periodo in cui leggerete questo libro, varcheremo la soglia del 50 per cento della popolazione mondiale che vive nelle aree urbane, rispetto al 37 per cento del 1970. Le forze alla base di questo processo di urbanizzazione accelerata



"The city will diffuse itself until it has taken up considerable areas and many of the characteristics, the greenness, the fresh air, of what is now country, [and this] leads us to suppose also that the country will take to itself many of the qualities of the city".

(Wells, 1902)



ˆ **Fig. 1-** Disegno a inchiostro di Daniel Lauand, che rappresenta una città "distopica", "stratificata" e circondata da illimitati bassifondi.

sembrano irreversibili" [trad. (Castells, 2002)], anche tra le più recenti affermazioni ritroviamo le stesse predizioni: "Il mondo sta attraversando la più grande ondata di crescita urbana della storia. Più della metà della popolazione mondiale vive ormai in città, e entro il 2030 questo numero salirà a circa 5 miliardi " (UN, 2018).

Il fondamento di queste certezze risiede in una lettura di dati statistici che ne renderebbero evidente una interpretazione tendenziale. Nonostante differenze di metodologia, orientamenti politici, focus analitico, contesto ideologico, storico e sociale, la tesi dell'era urbana si è progressivamente trasformata in una forma di dogmatico senso comune attorno alla quale inquadrare questioni riguardanti la condizione urbana contemporanea (Brenner & Schmid, 2014)[5].

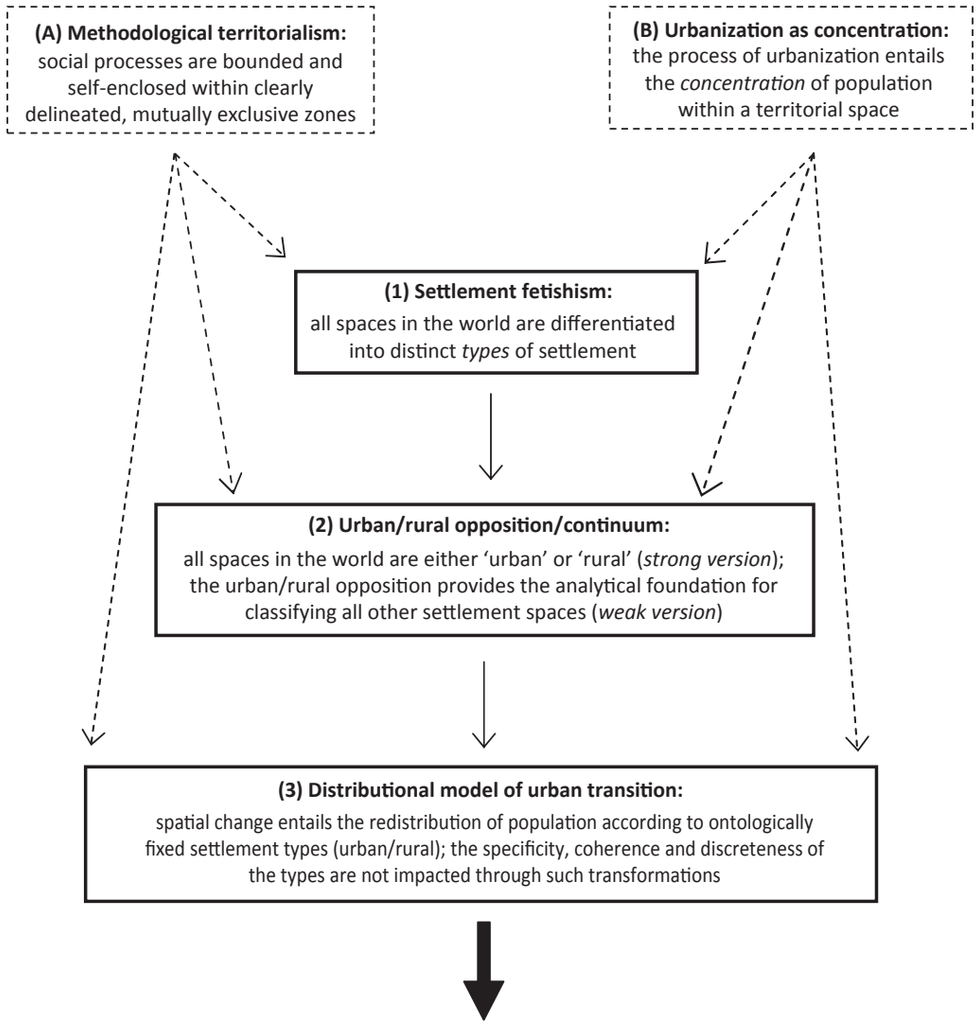
Alla base degli approcci alla "questione urbana" (Castells, 1972) in questi termini, un comune indirizzamento di interessi ha comportato l'affermarsi di un'epistemologia degli studi urbani caratterizzata da un radicato "methodological cityism" (Angelo & Wachsmuth, 2014). Sotto l'influenza della sociologia urbana e soprattutto della Scuola di Chicago (la cui opera manifesto è emblematicamente intitolata "The City" (Park & Burgess, 1925), una interpretazione comune ha infatti guidato gran parte delle ricerche prettamente incentrate su gerarchie, distribuzioni e dimensioni delle città in crescente espansione[6].

Dal canto suo, fin dall'inizio Louis Wirth ha ammonito: "Finché si identifica il fenomeno urbano con l'entità fisica della città, considerandola semplicemente come

rigidamente delimitato nello spazio, finché si procede come se i caratteri urbani cessassero improvvisamente di manifestarsi al di là di un confine arbitrario, non c'è nessuna possibilità di arrivare a una concezione adeguata del fenomeno urbano come modalità abitativa[7]" (Wirth, 1979).

Tuttavia, dalla metà alla fine del ventesimo secolo (dalle analisi sullo sviluppo urbano capitalista da parte degli economisti politici radicali negli anni '70 e '80 alle analisi sulle città postfordiste; dalle teorie sulle città globali e sull'espansione delle megacities degli anni '90 fino alle più recenti ricerche sulle città neoliberiste, ordinarie o postcoloniali degli anni 2000), i principali studi hanno incentrato il loro sguardo analitico principalmente, se non esclusivamente, sulle città. Conseguentemente, la problematica urbana è stata identificata con lo studio delle città, entità qualitativamente distinte e distinguibili grazie a specifiche caratteristiche o attributi (dimensione, densità, diversità sociale[8]) rispetto ad un mondo non cittadino (suburbano, rurale o naturale), situato oltre o "al di fuori" di esse (Brenner, 2013)[9]. Con la crescente associazione tra i concetti di urbano e di città, si è cominciato a confondere il modo di vivere (urbano) con una forma di insediamento umano (la città) e le società con il loro ambiente di vita[10].

La cosiddetta tesi sull'*"urban age"* (fig. 3) ha ereditato lo stesso assunto teorico[11] tendendo a circoscrivere le categorie di urbano/rurale all'interno di due sotto-insiemi, in una sorta di scatola analitica costruita sul solo criterio della distribuzione demografica e trascurando conseguentemente altri contenuti sostanziali



Note: Dashed lines and arrows indicate a contributing influence; bold lines and arrows indicate a core theoretical assumption.

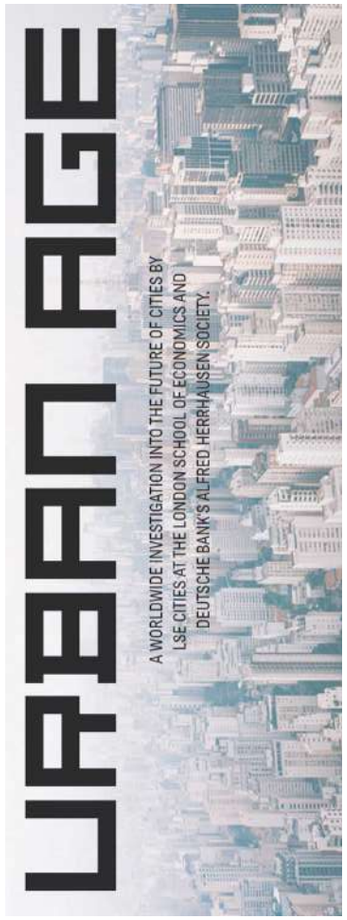
Fig. 2-Struttura concettuale della tesi sull'era urbana (Urban age thesis), in: (Brenner & Schmid, 2014).

come le cause di emersione, le condizioni al contorno o i differenti percorsi di sviluppo.

Alcune distorsioni derivanti da questa specifica lettura ed interpretazione dei dati hanno avuto ripercussioni particolarmente significative su recenti dibattiti e scelte politiche, in relazione a tematiche urgenti come la povertà urbana, la salute pubblica, il mercato del lavoro, gli alloggi, l'istruzione, lo sviluppo delle reti infrastrutturali, le politiche di fornitura energetica e l'inquinamento ambientale (Satterthsaite, 2010). Allo stesso modo, diverse aree disciplinari ad essa correlate sono state fortemente influenzate dai precetti teorici associati a questa tesi (McGee, 2008).

Se, già nel 1969, il primo rapporto delle Nazioni Unite sul fenomeno dell'urbanizzazione riconosceva le problematiche connesse ai tentativi di elaborarne una definizione fissa (UN, 1969)[12], è abbastanza sorprendente notare come più di cinquant'anni dopo, la dicotomia urbano-rurale sia persistita, ed anzi si sia rafforzata in diretta conseguenza della celebrazione di una apocalittica, innegabile ed inevitabile "era urbana".

In questo quadro, emerge inoltre una grande confusione e non poche contraddittorietà. In maniera alquanto paradossale, la stessa "era delle città" è definita al contempo l'epoca delle spazialità urbane disgregate (in molti casi diffuse al punto che risulta difficile continuare a definirle tali) ed allo stesso tempo iperconnesse, conseguentemente ad «una compressione del rapporto spazio-tempo che tende ad annullare ogni distanza facendoci immaginare e vivere un'unica immensa città» (Marcelloni, 2005).



^ **Fig. 3-**Locandina della conferenza dal titolo "Urban Age 'Shaping Cities' conference. The most authoritative interdisciplinary conference on global urbanism" organizzata da LSE Cities con A. Herrhausen Gesellschaft della Deutsche Bank.

In linea generale, la necessità di rimettere in discussione questo costrutto cittadino-centrico attraverso una reinterpretazione critica è stata messa chiaramente in luce dalle più recenti "teorie dell'urbanizzazione planetaria" che fanno riferimento alla figura di Neil Brenner[13] : proponendo un ribaltamento del punto di vista, non situando l'inevitabile universale futuro abitativo all'interno delle "città", hanno descritto all'opposto una condizione incrementalmente ed isotropicamente diffusa che mette in crisi le concezioni dell'urbano come condizione socio spaziale limitata e centripeta.

Allo stesso tempo, ne hanno contrastato la lettura uniformante ed omogeneizzante, descrivendo il paesaggio urbano come esito di processi di sviluppo e differenziazione irregolare (Brenner & Schmid, 2014). Riprendendo le note teorie di Lefebvre[14], hanno sostenuto la necessità di un allontanamento dalle teorie costruite attorno all'oggetto città verso una prospettiva aperta ai processi di produzione dello spazio urbano.

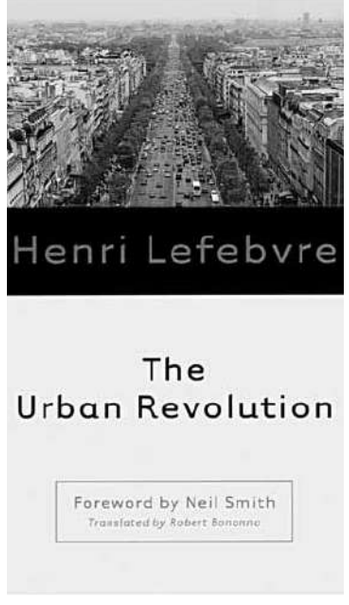
Questa lettura ha reintrodotto il concetto di "urbano generalizzato"[15], che rappresenterebbe una condizione isotropa in cui l'illimitata estensione spaziale dei fenomeni urbani consente di definire una condizione (appunto, quella urbana) rileggibile ovunque e non più ascrivibile ai soli spazi "cittadini".

Riguardo la lettura di Brenner (Brenner, 2014), è stato sottolineato come anche questa posizione non sia esente da contraddizioni, in particolare per l'avere poco peso scientifico a causa della mancanza di riferimenti specifici a "dati sul campo" (Giroud 2015). Inoltre,

contro il pericolo derivante dalla tendenza ad un'eccessiva generalizzazione che traspare da queste posizioni, è stato sostenuto l' "imperativo comparativo" di esaminare le differenze anche tra processi simili, ed analizzare le diverse intensità dell'urbanizzazione allontanandosi dalla teoria dell' "ovunque quindi da nessuna parte" (Brès & Devisme, 2020). In questo contesto, Allen J. Scott e Michael Storper hanno messo in evidenza le insidie implicite nelle posizioni radicali - relative all'iper-teorizzazione o all'iper-particolarismo – che offuscherebbe la possibilità di leggere lucidamente la diversità delle figure e delle dinamiche dell'urbanizzazione, confondendole in un indifferenziato "urbano generalizzato" (Scott & Storper, 2015).

Il dibattito fin qui delineato introduce una prospettiva che, a dire il vero, prende le mosse da un percorso che ha avuto avvio nel secolo scorso, se pur con alcune battute d'arresto.

Attraverso un ripensamento critico del concetto stesso di città, dagli anni '60 alcuni sforzi teorici sulla città-territorio (Piccinato, et al., 1962) hanno portato l'attenzione sul legame indissolubile della città con il territorio, come emerge chiaramente dalle riflessioni di De Carlo in occasione del suo ultimo corso tenuto a Genova: «Cercherò di dirvi come per capire le città sia necessario esplorare il territorio e, viceversa, come per capire il territorio sia necessario esplorare le città: fra loro esiste un rapporto reciproco e si sono sedimentati sistemi di corrispondenze che non possono essere ignorati se si vuole indagare quali siano la struttura e il significato dello spazio» (De Carlo, 1993). Questi stessi sforzi hanno altresì



^> **Fig. 4.5:** Copertine delle diverse edizioni del testo *La rivoluzione urbana* di Lefebvre, In: (Brenner, 2013).

Brenner ha sottolineato la contraddittorietà della copertina del testo di Lefebvre, incredibilmente tradizionalista nonostante il portato rivoluzionario delle teorie che vi sono trattate: nella versione francese (Lefebvre, 1970) viene adottata un'immagine classica della "densità urbana": un collage di grandi edifici iconici trafitti da un treno sopraelevato della metropolitana. Nella più recente traduzione inglese (Lefebvre, 2003), viene scelta un'iconografia simile ma di più facile identificazione: uno dei grandi viali parigini di Haussmann, che taglia in modo netto il tessuto di un denso paesaggio urbano che si estende all'orizzonte (Brenner, 2013).

complessivamente inaugurato il tentativo di considerare l'urbano in una dimensione più ampia, come insieme di processi rileggibili nelle città come nelle campagne, nei centri storici come nelle periferie, segno di un nuovo paradigma culturale e di un modo al tempo stesso unico e polimorfo di concepire lo spazio abitabile (Choay, 1994).

Per certi versi, la "rivoluzione dell'urbano" sembrava annunciare in quel momento l'imminente ed inevitabile dissoluzione di una antica alleanza, quella tra urbs e civitas, causata da un inarrestabile processo di demoltiplicazione e delocalizzazione nell'interazione tra individui (Maciocco, 2019): "non-place urban realm" (Webber, 1967)[16] diviene la parola d'ordine di una parte della letteratura radicale, che analizzava la nuova natura dell'appartenenza comunitaria, non più fondata sulla prossimità né sulla densità demografica locale. In realtà, proprio dalla necessità di identificare l'urbano oltre l'immagine tradizionale della città, prese successivamente avvio una fase decisiva nel reindirizzare il progetto dello spazio abitabile verso la ricerca di una nuova civitas, se pur iscritta in un'urbs senza più forma o confini precisi. Si afferma così la necessità di esplorare le potenzialità della partecipazione delle comunità locali alla costruzione di scenari inediti e condivisi (Mazzoni, et al., 2020); la scala vasta dell'abitare richiama ad una maggiore responsabilità verso l'interezza del "territorio come bene comune" (Magnaghi, 2012), che passa per la riscoperta della natura urbana del territorio così come la natura territoriale della città, tendenza fortemente influenzata dalla corrente del Bioregionalismo (Berg, 1978). [17]

E' indubbio invero che questo iter ebbe scarsi risvolti applicativi. Come riassunto efficacemente da G. Maciocco, a partire dagli anni Ottanta una prevalente strategia di sviluppo territoriale venne declinata a strategia d'impresa, con il solo risultato di aver accelerato ed amplificato processi di polarizzazione e una rinnovata competizione tra città (Maciocco, 2019). Con un atteggiamento sempre più introverso volto ad accentrare energie urbane attraverso strategie imprenditoriali, una nuova contrazione di civitas e urbs ha rivelato un nuovo "imperialismo disciplinare" nel progetto della città, influenzato da attori, mercati, tecnologie e governi potenti che Saskia Sassen[18] definirà "formazioni predatorie" [19] (Sassen, 2015).

Tuttavia, a partire dagli anni 1990-2000, l'emergere delle discipline legate al paesaggio e le discussioni dei Territorialisti (Magnaghi, 2014) hanno richiamato la necessità del confronto con il patrimonio locale (Magnaghi, 2000) e con il "luogo", mettendo in relazione le forme degli insediamenti umani con la geografia: in questo momento, il passaggio epistemologico dalla città al territorio ed alla reciproca condizione di esistenza dei due elementi, mette nuovamente e definitivamente in discussione la centralità della città nel dibattito disciplinare. [20] Avviene in effetti una dilatazione del concetto stesso di spazio abitabile, come paesaggio comune ma eterogeneo, che richiede e rispecchia al contempo profondi cambiamenti nella domanda sociale verso una rinnovata dimensione collettiva.

Nella stessa direzione, una diversa considerazione del ruolo della diffusione territoriale (Boeri, et al., 1993) (Viganò, 2004) [21]

contrapposta al "mito della città compatta", ha portato l'emersione di alcuni neologismi come Città diffusa (Indovina, 1990), Desakota (McGee, 1991)[22] o Zwischenstadt (Sieverts, 1997), rivelando diverse interpretazioni delle forme di diffusione urbana, in cui inizia si inizia ad intravedere anche un potenziale substrato per la costruzione di un progetto innovativo del vivere comune (Viganò, 2013) [23].

Questo approccio ha aperto la strada ad un diverso atteggiamento verso la concezione e il progetto dello spazio abitato, chiarendo come la diffusione non sia necessariamente l'esito di un rigetto della condizione urbana, ma piuttosto una "manifestazione diversa di città", che di quella tradizionale può conservare ed anzi recuperare colloquialità, molteplicità di occasioni e socialità perdute, al di là della struttura fisica.

Riguardo la tendenza inversa e più conservativa, Francesco Indovina ha efficacemente espresso i termini di una tensione nostalgica che si oppone alla capacità di adattamento ai rapidi cambiamenti culturali: "La nostalgia è un sentimento della staticità, il rimpianto per quello che era e che non è più, perché si è trasformato: è il rifiuto psicologico, non fattuale, del presente rispetto al passato. Ma è anche un sentimento dell'abbellimento, quello che si rimpiange, quello di cui si ha nostalgia, gode di un'aurea meravigliosa. È un sentimento della vecchiaia, della memoria distorta o, se si preferisse, selettiva. [...] Così, il rimpianto per la città che non c'è più, appare per quello che è: memoria selettiva che abbellisce una realtà che è sempre stata densa di contraddizioni, di ineguaglianze, di ingiustizie". E aggiunge: "La città

non è un corpo autonomo rispetto alla società, essa, così ci si può esprimere, è la proiezione della struttura economica-sociale sullo spazio. [...] Se fosse vera la relazione tra trasformazioni socio-economiche e organizzazione dello spazio, bisogna prendere atto che la volontà di cristallizzare una qualunque forma di città appare un non senso" (Indovina, 2009).

La nostalgia verso la sola forma della città perduta trascura infatti un punto fondamentale: che essa sia la trasposizione fisica e spaziale di convenienze sociali ed economiche[24] e quasi mai l'esito di un disegno ideale o un modello precostituito[25]: se l'organizzazione compatta e riconoscibile della città storica corrispondeva infatti ad una precisa struttura socio-economica, dalla seconda metà dello scorso secolo una fase cruciale nei processi di urbanizzazione ha rivelato mutazioni spaziali radicali[26] e profonde "trasformazioni delle relazioni territoriali, economiche e sociali che nella loro azione congiunta hanno assunto l'effetto di una vera metamorfosi del nostro modello di vita urbana, più nomade e fluida, fatta di relazioni complesse" (Carta, 2019).

Su questo argomento, in una recente lectio magistralis Massimo Cacciari ha sottolineato il pericolo di un atteggiamento eccessivamente conservatore, invitando alla maggiore accettazione di una dimensione che è irreversibilmente cambiata: uno *status quo* che impone di cambiare prospettiva e di pensare allo spazio abitativo contemporaneo come fosse un quadro di Pollock (fig. 6), attraverso una rivoluzione intellettuale che il filosofo ha paragonato alla rivoluzione culturale introdotta

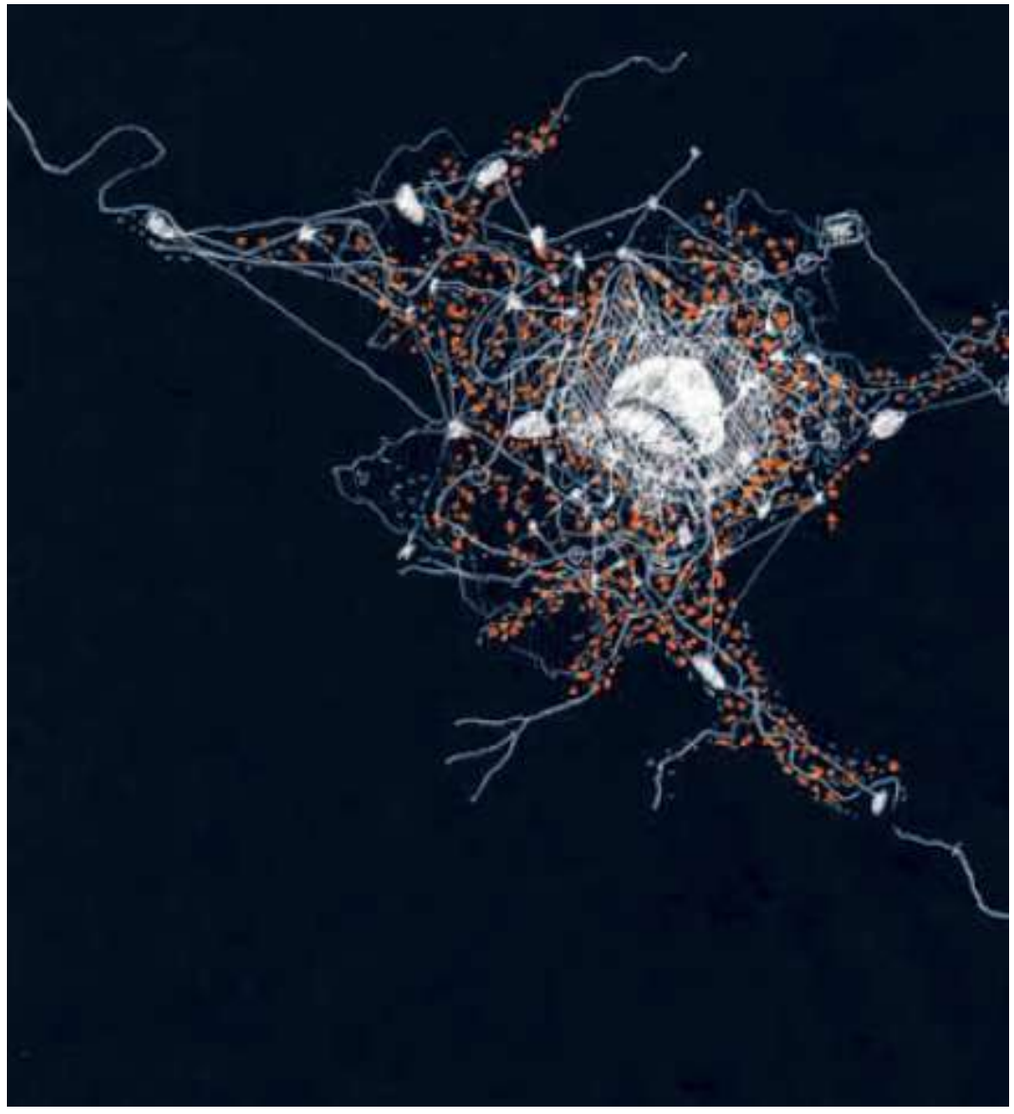
ˆ **Fig. 6 -** "Number 1, 1950 (Nebbia di lavanda)", J. Pollock, 1950.

dal pittore[27].

Un'altra brillante metafora, utilizzata da Price già nel 1982[28] (fig. 7), la ricorda Maurizio Carta nel tentativo di spiegare la trasformazione dell'urbanizzazione e il mutamento delle relazioni metropolitane paragonandole ai diversi modi di cucinare le uova: "Siamo passati dal modello gravitazionale rappresentato dall'uovo a occhio di bue con un tuorlo rosso e denso (la metropoli saporita di tutte le funzioni) e un albume che lo circonda e lo protegge come un manto disteso (le città di cintura, un po' insipide senza il tuorlo), alle uova strapazzate che rappresentano il modello post-metropolitano in cui tuorlo e albume si mescolano, le gerarchie si miscelano e il risultato è un alternarsi di morbidezza e sostanza, di centri urbani principali e secondari in cui le funzioni si distribuiscono in tutto il territorio metropolitano. Oggi dobbiamo fare un altro salto interpretativo nella metafora di Price, perché oggi i nostri sistemi urbani policentrici sono come le «tortillas», cioè aggregazioni che non sono composte solo dal tuorlo e dall'albume, le componenti tradizionali della città ormai miscelate in un sistema a-gerarchico, ma sono il frutto dell'inserimento di nuovi ingredienti di diverse consistenze, sapidità, forme e colori che arricchiscono il sapore e diversificano il risultato" (Carta, 2019).

In quest'ottica, ogni tentativo di elaborare una rinnovata definizione del campo dell'urbano implica dunque la necessità di interrogarsi su cosa sia, oggi, città: concetto dal quale quello di urbano chiaramente deriva e a cui è intrinsecamente e storicamente correlato, ma rispetto al quale l'associazione univoca risulta

v **Fig. 7- "**The city as an egg", C. Price, 1982



ˆ **Fig. 8 -** *Ville dense et ville légère,* Finn Geipel + Giulia Andi, Lin +Systematica, contributo dell'AIGP alla revisione dello SDRIF 2030, 2011. © AIGP

sempre più anacronistica.

Di questa generale ri-culturalizzazione del dibattito, che propone un radicale cambio di prospettiva nel considerare altre dimensioni della città oltre la sua unica componente fisica e rigidamente definita, il merito e l'interesse risiede soprattutto nelle certezze che fa vacillare, nelle domande che pone nuovamente al centro e nelle nuove questioni introdotte, ancora dirimenti: cosa caratterizza e definisce oggi una condizione abitativa urbana? L'urbano fuori dalla città è ancora urbano? E ancora, se «la società urbana ha invaso gran parte dello spazio, perdendo così la sua originaria corrispondenza con lo spazio delimitato della città» (Viard, 1990), la disgiunzione fisica e teorica tra città e urbano rende meno rilevante queste categorie teoriche e la loro validità per comprendere gli insediamenti umani?

Dal canto suo, Brenner ha suggerito una risposta a questi interrogativi nei suoi lavori più recenti, ribaltando la proposizione: assumere che l'urbano – come esito di una associazione in collettività - preceda ontologicamente la città, renderebbe quest'ultima solo una delle figure/traduzioni spaziali tra le tante possibili. [29]

Una questione emerge tuttavia con chiarezza: se Urbano, urbanizzazione, città, non sono altro categorie teoriche che descrivono una realtà o condizione più o meno autoevidente, la specificità della condizione urbana può essere delineata solo attraverso un'interpretazione delle sue reali ed attuali proprietà, espressioni o dinamiche fondamentali (Brenner & Schmid, 2014).

Sebbene l'approccio alle questioni introdotte

abbia avuto diverse declinazioni culturali e sfumature disciplinari,[30] le interpretazioni degli effetti spaziali dell'urbano contemporaneo hanno complessivamente rivelato due consapevolezze fondamentali: il primo, che la città e l'urbano necessitano di uno studio dinamico, di una ricerca che si concentri su situazioni che cambiano continuamente, territori mutevoli, flussi e persone in continuo movimento (Paquot, et al., 2000); il secondo, che la città come urbs è fisicamente ed ontologicamente cambiata[31], così come sono mutati i modi di leggerla ed interpretare il significato stesso di urbanità[32].

1.3 Urbanizzazione, densificazione, de-densificazione

"L'urbanizzazione è un processo di concentrazione della popolazione.
Procede in due modi: la moltiplicazione dei punti di concentrazione e l'aumento delle dimensioni delle concentrazioni individuali [...]
Implica un movimento, non necessariamente diretto o stazionario o continuo, da uno stato di non urbanismo verso uno stato di completo urbanismo, o meglio da uno stato di minore concentrazione verso uno stato di maggiore concentrazione"

(Tisdale, 1942)

Il concetto di urbanizzazione è da sempre associato al duplice processo di concentrazione della popolazione in densi insediamenti e dell'espansione areale successiva, fin dalla prima formulazione del termine da parte di Ildefonso Cerda (Cerdá, 1867) e per la maggior parte del XX secolo. In diretta relazione con le due dinamiche o grandezze – concentrazione ed estensione - comunemente considerate per quantificare e qualificare i processi insediativi, sono state elaborate diverse letture sulla densità urbana.

Da un lato, la tendenza a ricondurre l'urbanizzazione – e conseguentemente la condizione di urbanità - ad una questione di dimensioni e numeri come indicatori di concentrazione ha determinato la produzione di innumerevoli letture ed analisi statistiche (grafico

in basso). Questa concezione è stata ereditata da una vasta letteratura - dai noti studi delle Nazioni Unite sull'urbanizzazione mondiale e le sue prospettive (UN, 2014) alle già citate ed influenti teorie sull'era urbana (Burdett & Sudjic, 2011)[33] –, con alcune dirette conseguenze ed influenze significative sul piano delle strategie operative e progettuali.

Dall'altro, la tendenza opposta, sulla base tuttavia dalle stesse premesse, tende a porre lo sviluppo urbano in diretta correlazione con un'unica direzionalità: quella dell'espansione. Questo approccio è stato recentemente amplificato dalla proliferazione di tecnologie di telerilevamento in grado di monitorare l'espansione di aree artificiali in specifici intervalli di tempo attraverso immagini satellitari (Potere & Schneider, 2007). [34]

Diversamente, Brenner e Schmid hanno più recentemente proposto una convergenza delle categorie interpretative di urbanizzazione concentrata ed estesa, proponendo una lettura che non le consideri produttrici di unità spaziali opposte o reciprocamente esclusive (Brenner, 2013). In questo senso, l'integrata considerazione dei diversi processi dialettici che relazionano dinamiche di concentrazione e di dispersione, configurazioni socio-spaziali densamente abitate e diffusi paesaggi di produzione, estrazione, circolazione, fa sì che la delimitazione delle cosiddette aree urbane risulti più labile, così come l'adozione di categorie spaziali tradizionalmente adottata per definire l'organizzazione territoriale.

Sulla stessa linea di ricerca, N. Katsikis ha elaborato alcuni studi che, analizzando la distribuzione e l'intensificazione della densità

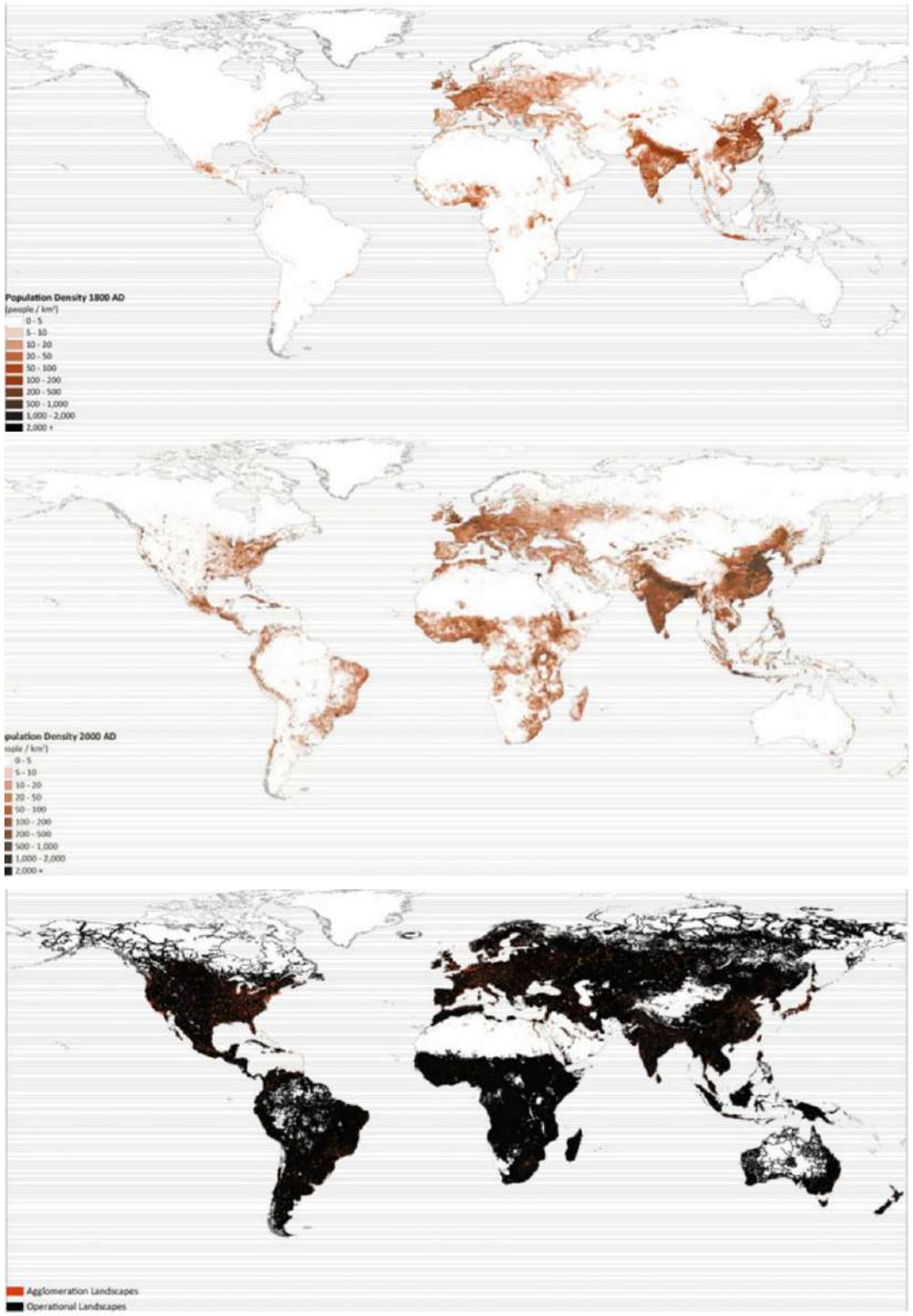
ˆ **Fig. 9** -*STOP-CITY*, P. V. Aureli, M. Tattara, (2008)

"*Stop City, assumendo la forma del bordo che separa l'urbanizzazione dallo spazio vuoto, si propone come limite e, dunque, come forma stessa della città. (...) Stop City è un arcipelago di isole urbane ad alta concentrazione*"

di popolazione nel mondo (Figg. 7, 8), mettono in luce come estese aree del centro dell'Europa caratterizzate da un' alta densità di popolazione siano lentamente state integrate in una condizione di agglomerazione quasi continua, sempre meno riconducibile a specifici e differenziati nuclei spaziali. Sia in termini di morfologia, sia in termini di funzione socio-metabolica, l'urbanizzazione contemporanea sembra così rifiutare qualsiasi fissa delimitazione territoriale (Katsikis, 2018).

Nello stesso studio, che sviluppa in questo modo una lettura sincronica e dialettica di fenomeni "concentrati ed estesi", la rappresentazione congiunta dei cosiddetti "paesaggi di agglomerazione" e "paesaggi operativi"[35] (Fig. 9) evidenzia in rosso le principali zone di agglomerazione del pianeta, disseminate su uno sfondo nero continuo che rappresenta l'insieme delle parti di territorio direttamente o indirettamente utilizzate dalle stesse zone di agglomerazione (aree produttive, agricole, di pascolo, silvicoltura, estrazione, reti di trasporto...). Mentre la delimitazione delle aree di agglomerazione pone di per sé un problema in parte già introdotto, stupisce considerare che l'area occupata dalla totalità delle zone riconosciute come densamente abitate sia inferiore al 5% (Haberl, 2007).

Il concetto di "era urbana" assume in quest'ottica una sfumatura differente: al di la della crescente concentrazione demografica nelle aree densamente popolate, si evidenzia piuttosto come queste vaste aree più o meno legate alle zone di agglomerazione siano incrementalmente e significativamente riconfigurate nell'ambito dei processi di urbanizzazione: non tanto in



< Carte estratte da "*The 'Other' Horizontal Metropolis: Landscapes of Urban Interdependence*", N. Katsikis, in: (Viganò et al., 2018).
Fig. 10-11: Distribuzione della densità di popolazione mondiale dal 1800 al 2000.
Fig. 12: Carta delle parti del pianeta ad uso antropico, che mostra la distribuzione globale dei "paesaggi d'agglomerazione" (in rosso) e dei "paesaggi operativi" (in nero).

seguito ad un passaggio da una condizione di minore ad una di maggiore concentrazione (sebbene la concentrazione costituisca spesso una componente importante del processo), ma piuttosto da una condizione di inesistente interdipendenza ad una di completa interdipendenza tra le due componenti.

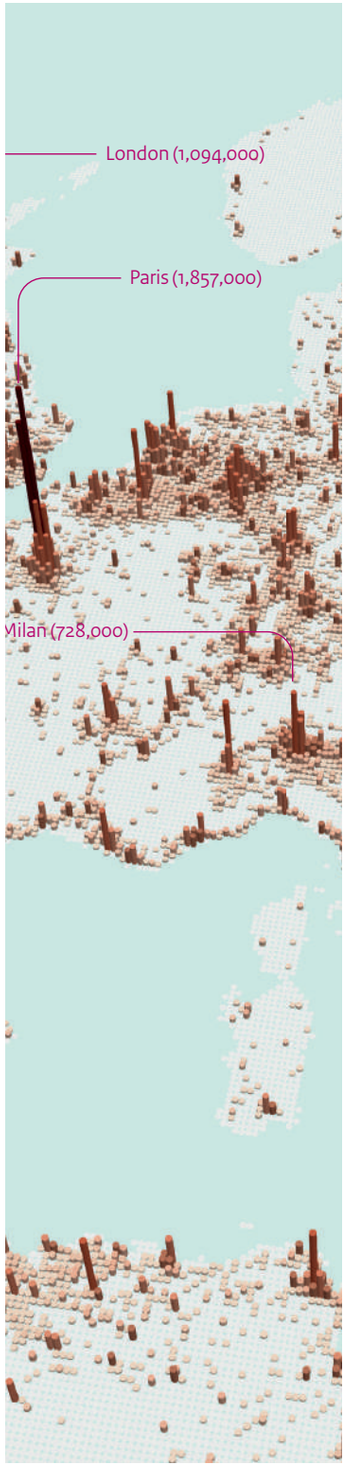
Di queste considerazioni, ciò che è maggiormente interessante mettere in luce in questa sede è la volontà di mettere in crisi un'altra tendenza metodologica preponderante: il focus esclusivo sugli agglomerati. La maggior parte dei modelli analitici - alla base non solo della tesi "urban age" ma di gran parte della teoria urbana del ventesimo secolo - ha infatti ignorato il regno del non urbano interpretandolo come "campo vuoto": un esterno indeterminato, interessante esclusivamente in quanto delimitante la condizione urbana rispetto al suo presunto "non io". Con una inevitabile parzialità di analisi, queste letture hanno arbitrariamente fissato soglie oltre cui considerare urbane determinate condizioni abitative, con la condanna più o meno implicita di un mondo altro rappresentato da tutto ciò che fosse fuori o oltre la "città densa e compatta" (dal peri-urbano al sub-urbano, dalla periferia alla campagna).

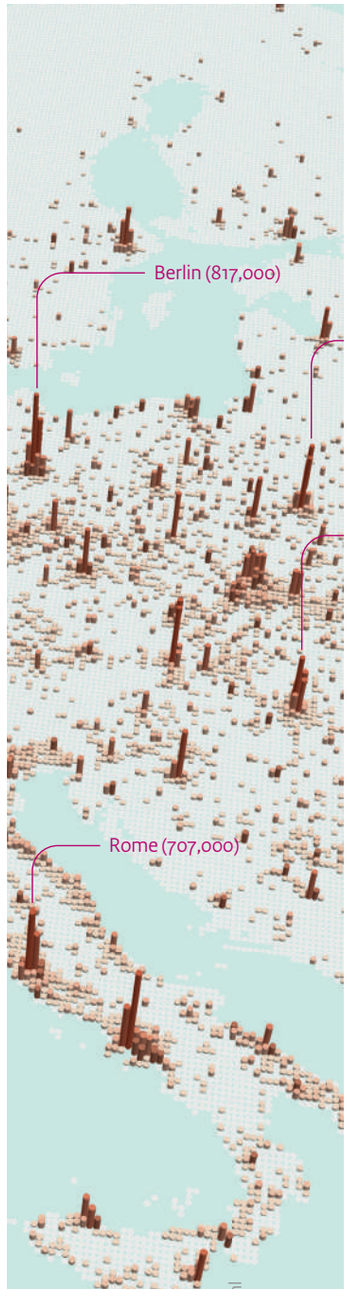
Questa sorta di elitarismo critico è stato avvalorato da (ed ha, a sua volta, avallato) già esplicitate conclusioni affrettate o categorizzanti. Tuttavia, anche l'affermazione secondo cui vivremmo in un'epoca urbana "perché più della metà della popolazione vive nelle città", può essere a sua volta smentita da un'opposta interpretazione di dati e statistiche sulle tendenze in atto (Waters, 2016)[36]: in moltissime

aree, anche europee (si veda ad esempio il caso della metropoli parigina, approfondito nella terza parte del lavoro), la popolazione in aumento non è situabile esclusivamente nella città (intesa come cuore denso degli agglomerati) o nelle grandi metropoli, come si legge di seguito[37]: "Secondo la definizione comune di Eurostat e dell'OECD (...) negli ultimi 50 anni, la popolazione urbana ha continuato a crescere. Tuttavia, la crescita più forte si è verificata nelle città di dimensioni contenute e nelle periferie. Molte persone hanno riempito le aree residenziali di nuova concezione che circondano le città esistenti" [trad. da (Netherlands Environmental Assessment Agency, 2016)] (Cfr. fig 13).

Nonostante la crescita demografica sia globalmente in aumento, e nonostante le inevitabili incertezze che circondano ogni proiezione a lungo termine, diverse analisi suggeriscono come la densità demografica di molte aree urbane sia in progressiva diminuzione, se pur con ovvie differenziazioni (Angel, et al., 2011).

È inoltre da tenere in considerazione quanto su queste dinamiche abbia influito la recente crisi sanitaria diffusa a scala mondiale: in questo contesto infatti "è l'idea stessa di metropoli contemporanea, nella sua dimensione globale ad alta densità, che in questa contingenza è messa in discussione. Nel prossimo futuro il conflitto tra salute pubblica e clima sarà uno degli elementi cruciali su cui si concentrerà il progetto delle città, che nel lungo periodo torneranno molto probabilmente ad essere sempre più abitate, compatte e promiscue. Ma al momento l'esplosione della pandemia ha messo in crisi





^ **Fig. 13 -** Densità di popolazione nel 2014 Su una griglia di 10x10 chilometri. Source: LandScan, PBL Netherlands Environmental Assessment Agency, 2016

alcuni valori che sembravano indiscutibili: la tendenza alla densificazione urbana e l'ormai condivisa equazione tra densità e sostenibilità, la rapidità e la facilità di spostarsi fisicamente nella città (e sul pianeta), l'idea della condivisione degli spazi, e più in generale tutte le sharing economies. Dovremo ridiscutere i valori della città contemporanea o tentare di individuare quali considerare, nonostante tutto, non negoziabili?" (Reale, 2020)

Alle riflessioni fin qui condotte, è possibile aggiungere infine che, nonostante una proclamata razionalità di teoria e pratiche sperimentative abbia spinto la ricerca degli ultimi decenni verso modelli insediativi incrementalmente densi e compatti, la realtà dei fatti e dei desiderata è risultata in molti casi differente. E' ad esempio sempre più difficile considerare molte delle cosiddette urbanità diffuse come qualcosa di totalmente subordinato e dipendente dai relativi centri[38]: la loro iniziale attrattività (dovuta a disponibilità di spazio, vicinanza alla natura, disponibilità fondiaria, convenienza economica, maggiore trasformabilità) è stata ulteriormente intensificata dalla trasformazione delle modalità lavorative (De Masi, 2020)[39], divenendo tale da rendere possibile ipotizzare un modello di vita alternativo ed autonomo (Ruby, 2002). Mentre i luoghi centrali, caratterizzati dalla continuità dei profili e dalla compattezza del costruito continuano a rivestire nell'immaginario collettivo l'emblema della socialità e della vita urbana, al contempo sempre più frequentemente nuove forme di aggregazione sociale si diffondono in spazialità di carattere differente: nuove forme di "centralità deboli (...) provvisorie, intermittenti

e relazionali", che divengono espressione di una diversa modalità auto-organizzativa che non rimanda più all'idea convenzionale di città ma ad una "condizione urbana che riesce a manifestarsi separatamente dalla morfologia" (Indovina, 2012). Per questo motivo,se da un lato questo trasformarsi del suburbio in qualcosa di sempre più somigliante all'urbe attraverso fenomeni di densificazione ed intensificazione sembra ripercorrere i processi formativi delle strutture urbane consolidate (Ray, et al., 1999), dall'altro lato sono sempre più influenti (e significativi per i motivi fin qui esposti) gli studi tesi a delineare strategie di intervento in grado di estrarre qualità urbana dalla cosiddetta città diffusa[40] (F. & Andi, 2013) (Secchi & Viganò, 2014).

1.4 Verso una nuova direzione di ricerca

A conclusione delle questioni introdotte, si possono sintetizzare alcune considerazioni derivanti dal quadro proposto, non esaustivo ma finalizzato all'evidenziazione di alcuni aspetti fondamentali per il prosieguo lavoro.

Innanzitutto che, alla base del lavoro, non vi sia la volontà di produrre nuove analisi statistiche e quantitative, né dimostrare o smentire ipotesi sul futuro dei processi insediativi. Non lo è, tantomeno, stabilire nuovi principi generali e definitivi.

L'obiettivo non è, altresì, la ricerca di soluzioni alla questione del rapporto tra "città tradizionalmente intesa" e "il resto" (periurbano o periferico che sia): differenziazione che, come visto, non rivestire più alcun senso. Al contempo, non si tratta di proporre una fatalistica

arrendevolezza alla dispersione, accezione che presuppone nuovamente un punto di vista gerarchico e legato ad un approccio "cittadino-centrico".

Attraverso questo capitolo, si è invero voluto dichiarare una posizione propositiva verso un diverso approccio alla questione urbana, al tempo stesso rafforzato e reso più fragile da alcune consapevolezze.

In primo luogo, che il concetto di urbano sia da considerarsi una traduzione socio-spaziale di processi di diversa natura che trascendono ogni possibile confine fisso e delimitato. Per questo motivo, la scelta di iterare un approccio focalizzato sulle città o sugli agglomerati – altresì non più concretamente delineabili come unità di indagine – genererebbe un quadro alquanto incompleto, escludendo un ampio insieme di trasformazioni e processi che avvengono all'interno ed all'esterno di essi. A questa parzialità, si aggiunge poi l'inevitabile criticità del definire ipotesi sulle tendenze in atto, operazione pericolosa in cui si rivela dirimente la scelta stessa dei dati e la prospettiva da cui analizzarli[41]: queste due variabili influenzeranno evidentemente in maniera diretta le conclusioni che saranno, necessariamente, parziali.

In secondo luogo, che i processi abitativi ed insediativi producono costantemente nuove differenziazioni ed un'ampia gamma di condizioni socio-spaziali che richiedono analisi e indagini contestualmente specifiche. In questo senso, ogni termine all'interno di un dualismo (città-campagna, urbano-periurbano, centro-periferia) non si rivela altro che vuota astrazione, poiché nessuno dei due poli concettuali sarebbe adeguato

nel rispecchiare i gradienti di differenziazione che ne caratterizzano i processi reali. Al di là della scelta di uno specifico modello abitativo da perseguire, l'obiettivo diviene quindi gestire e promuovere la compatibilità delle diverse componenti urbane.

In terzo, come emerso dall'analisi delineata, nonostante i concetti di "gerarchia" e "centralità" continuino ad occupare un ruolo preponderante nel dibattito disciplinare, occorre riconsiderarne la validità, non prendendoli come condizioni di organizzazione socio-spaziale evidenti o imprescindibili. In questo senso, diviene possibile ipotizzare una "difesa dell'urbano" che non sia necessariamente costruita attorno a centri straordinari e privilegiati a cui comunemente è associata l'immagine della città. La "convinzione quasi universale che la città compatta – la città che non si diffonde disordinatamente – sia la risposta migliore" (Rogers, 2006), ponendo ogni questione in termini di scelta cruciale tra "buona città" e "città dispersa", rivela la debolezza di un dibattito derivante dall'implicita e persistente volontà di rifondarsi su un modello passato di città e affievolisce la curiosità verso qualsiasi altra "via urbana" possibile[42]. Allo stesso modo, la questione della "densità" ha subito gli effetti di questo dibattito, traducendosi nella esclusiva necessità di perseguire a tutti i costi la maggiore compattezza degli insediamenti.

Infine, si è avuto modo di comprendere come gran parte delle teorie sull'urbanizzazione concentrata o estesa tendano a ridurre le dinamiche di trasformazione dello spazio urbano ad un'unica variabile, quella della densità: lo spazio urbano, inteso come forma di agglomerazione (lo

stretto rapporto di relazione tra individui ed oggetti in un dato spazio) viene così immediatamente identificato con il fenomeno della densificazione. Da una parte, questo atteggiamento rispecchia una tendenza più recente: l'affermazione di quel "pensiero dinamico" (Amphoux, et al., 1999) che, favorendo lo studio dei movimenti rispetto allo studio degli oggetti, giustificherebbe anche in questo caso un focus maggiore sui processi di densificazione rispetto ad uno studio della densità come concetto autonomo o specifico[43].

Dall'altra, l'analisi delineata rivela la necessità di traslare i criteri morfologici e funzionali convenzionalmente adottati dalla ricerca urbana (*densità*, agglomerazione, concentrazione) in maniera più attuale e dinamica, che integri altri valori come quelli di accessibilità, attrattività, *intensità urbana*[44]. Di fronte all'osservazione dei fenomeni descritti (l'incrementale espansione degli spazi abitati e l'estensione delle reti, le molteplici e mutevoli dinamiche di simultanea concentrazione-dispersione),l'identificazione degli spazi urbani sulla base dei soli criteri "tradizionali" appare infatti inadeguata. Occorre quindi valutare diversi strumenti operativi e categorie analitiche che sappiano integrare fattori plurimi ed eterogenei, che consentano di interpretare la fluidità della trasformazione degli spazi urbani e una molteplicità di fattori di natura economica[45] e sociale. Come era già chiaro per Wirth, anche " la densità, se non correlata a caratteristiche sociali significative, può solo fornire una base arbitraria di differenziazione tra comunità urbane e rurali" (Wirth, 1979)

In quest'ottica emerge la necessità di intraprendere, nelle produzioni scientifiche e

negli approcci operativi al progetto di produzione spaziale, un collettivo percorso di *decostruzione* attraverso la sospensione di ogni atteggiamento categorizzante. Questione tanto più importante proporzionalmente alla portata delle conseguenze pratiche che lo stesso approccio ideologizzante, sostenuto dagli organi decisionali e strumentalizzato nelle diverse battaglie politiche, può determinare sul piano della gestione urbana.

Per rafforzare realmente l'urbano come forza democraticamente emancipatrice e costruire una connessione reale tra crisi ecologica e progetto dello spazio abitato serve quindi una nuova epistemologia: che scardini il dogma dell'urbanistica della compattezza, che includa altri punti di riferimento accettando l'urbano in quanto naturale processo di differenziazione spaziale.

In questo percorso è inoltre necessario vigilare sulla tentazione di evidenziare somiglianze piuttosto che differenze astraendosi dalla concretezza della specificità territoriale[46]. Da questo punto di vista, la volontà di comprendere modalità di esistenza e manifestazioni del fenomeno urbano richiede di partire da quello che in ambito francese è definito "*terrain*": partire cioè dalle specifiche *situazioni urbane*.

Il quadro teorico introdotto e di seguito approfondito mira pertanto a fornire una ampia panoramica su implicazioni e potenzialità di diversi approcci alla lettura e al progetto dello spazio urbano, con lo scopo di fornire poi una "lente" interpretativa con cui osservare una dimensione urbana ed abitativa specifica: quella della metropoli parigina.

Note

1 Cfr. (Bruegmann, 2005)

2 Cfr. (Amphoux, et al., 1999)

3 Cfr. (Maciocco, 1995) e (Spanedda, 2011).

4 Cfr. anche: (UN, 2014), (Rode, 2014), (Burdett & Sudjic, 2011), (Burdett, et al., 2011) (Burdett & Rode, 2006).

5 Nell'articolo The 'Urban Age' in Question (2014), gli autori sostengono che, nonostante la sua lunga storia e la sua influenza sempre più diffusa, la tesi dell'età urbana è una base imperfetta su cui concettualizzare i modelli di urbanizzazione del mondo: è empiricamente insostenibile ("a statistical artefact") e teoricamente incoerente ("a chaotic conception").

6 Già dalla metà dell'Ottocento i primi studi sul fenomeno urbano sono stati principalmente interessati alla grande città, affascinante oggetto di indagine. All'inizio del ventesimo secolo, tre programmi di ricerca hanno segnato la storia delle scienze dello spazio sociale e dato vita al campo degli studi urbani: Charles Booth a Londra, Maurice Halbwachs a Parigi, Robert Park ed Ernest Burgess a Chicago (Brès & Devisme, 2020). In particolare, la Chicago School of Urban Sociology, già negli anni '30, si proponeva di indagare a fondo le conseguenze della crescita urbana.

7 Wirth definisce modi di vita urbani "il sistema di tratti che costituiscono il modo di vivere caratteristico delle città" (Wirth 1979), proponendo una visione "meno citadino-centrica" secondo la quale "non dovremmo aspettarci di trovare una rottura o una discontinuità tra i tipi di personalità urbani e rurali. La città e la campagna possono essere considerate come due poli rispetto ai quali tendono a distribuirsi tutti gli insediamenti umani" (Wirth, 1979). Recentemente, Antoine Brès ha proposto di aggiornare questo punto di vista, anche attraverso la lente del nuovo "paradigma ecologico", adottando criteri più adeguati nell'analizzare "urbanità e naturalità" in chiave collaborativa e interazionale (Brés, 2015). Questa doppia "scala di intensità" incoraggia ad allontanarsi da analisi duali, allontanando il focus dal recupero presunto oggetto di interesse endogeno (la "città") e concentrandosi piuttosto sulle differenti intensità che vi si manifestano (Brès & Devisme, 2020).

8 La triade dimensione, densità ed eterogeneità era essenziale per la definizione classica di urbanistica proposta dal sociologo della Scuola di Chicago Louis Wirth nel 1938.

9 Al contrario, H. Lefebvre aveva aperto da tempo la strada ad un approccio differente, definendo la società urbana come la "società che risulta dalla completa urbanizzazione della società", proponendo l'espressione "tessuto urbano generalizzato" per descrivere la sua declinazione spaziale. In questa prospettiva, "il fenomeno urbano si presenta come una realtà globale - o totale – che mette in discussione l'interezza della vita sociale sul piano teorico e pratico" (Lefebvre, 1970).

10 A. Brès e L. Davisme hanno sottolineato come questa confusione possa essere stata rafforzata in relazione a specifici contesti culturali, ad esempio nel panorama francese dall'assenza di un "qualificatore specifico dell'abitante" per la parola ville, a differenza della parola cité a cui è associato il termine citadin. Allo stesso modo, non esiste un termine con la stessa radice di ville per designare un processo (a differenza del termine urbanizzazione) (Brès & Devisme, 2020)

11 Si veda a tal proposito il ciclo di conferenze con cadenza annuale "Urban Age", promosso dalla London School of Economics.

12 Nel rapporto sulle proiezioni relativa all'urbanizzazione mondiale si legge:" in una situazione fluida è dubbio che alcuno schema dettagliato possa rimanere valido per un lungo periodo di tempo. Con l'aumento del numero di attributi urbani e la loro più ampia diffusione, è improbabile che la storica duplice distinzione "urbano" e "rurale" manterrà la sua rilevanza molto più a lungo " (UN, 1969)

13 Per una lettura enomica di stampo critico connessa a queste teorie, Cfr. (Merrifield, 2013) in (Brenner, 2013).

14 In particolare, ci si riferisce alle teorie sulla società industriale che ha lasciato il posto ad una società urbana. Come riportato nella postuma versione inglese del famoso testo "La rivoluzione urbana", Lefebvre afferma: "I'll begin with the following hypothesis: society has been completely urbanized" (Lefebvre, 1970). Questo tema ha introdotto nella cultura disciplinare un dibattito dirimente: finché si potevano mettere in tensione oppositiva i concetti di rurale ed urbano (si veda la raccolta di testi pubblicata nel 1970 da Lefebvre con il titolo

Du rural à l'urban (Lefebvre, 2001)) attraverso rapporti di alleanza e disgiunzione, la categoria di urbano era ritenuta sufficientemente discriminante. Ma se siamo ormai tutti urbani (Si veda anche il portato della rivista “tous urbains” (2012)) cosa indica oggi la categoria di urbano?

15 E’ stato in più contesti evidenziato il pericolo, legato all' asserzione che tutto sia più o meno "urbano", di negare le qualità peculiari degli abitanti e degli spazi che occupano. Allo stesso modo, a fronte di una condizione universalmente ed omogeneamente valida (l'urbano) si potrebbe affermare la validità dell'asserzione opposta: che nulla sia urbano. Tuttavia, osservare la generalizzazione dell'urbano non implica, nell’onestà del principio, che tutto sia urbano allo stesso modo. Per Lefebvre, l'urbano viene considerato una "categoria critica" che mette in discussione il rapporto dialettico città-campagna, oltrepassato nel momento in cui “simultaneamente l’antica campagna e la vecchia città si riassumono nel tessuto urbano generalizzato” [trad. da (Lefebvre, 1970): ciò che definisce la "società urbana" è un lento e duplice processo di scomparsa della campagna nonché di uno smembramento di ciò che un tempo era città.
Allo stesso modo, per Brenner non sussiste più alcuna dissociazione spaziale tra ciò che è urbano e ciò che non lo è: esistono piuttosto differenze di intensità tra territori più o meno urbani (Brenner & Schmidt, 2015).
In questa prospettiva è interessante considerare il tema del “gradiente urbano” proposto da Jacques Lévy e Michel Lussault (Levy & Lussault, 2014). Questa posizione, sebbene abbia il merito di aver contribuito ad attenuare il suddetto dualismo ponendo sullo stesso “asse” diverse sfumature di una stessa condizione, mostra il permanere di una concezione secondo cui l’urbano sia una qualità misurabile, descrivendo gli abitanti degli spazi con un gradiente urbano più labile come meno dotati di urbanità potenziale. Il rischio derivante da simili posizioni risiede nella classificazione che può comportare pericolosi risvolti sul piano delle politiche spaziali: la geografia elettorale francese è stata infatti spiegata proprio in relazione alla distribuzione ineguale di questo gradiente (Brès & Devisme, 2020)). La stessa, inoltre, mantiene ancora un’eccessiva rigidezza concettuale nell’associare a poche variabili numeriche (densità e varietà) una proprietà dell’essere abitante (l’urbanità). E’ altresì interessante considerare l’interpretazione proposta da M. Wiel sulla definizione di périurbain attraverso due nozioni: intensité e l’éparpillement (dispersione) (Wiel, 2013).

16 Nel testo “The Urban Place and the Nonplace Urban Realm" M. Webber, con un’intuizione derivante dall’analisi dei meccanismi di funzionamento degli scambi telefonici (1964), riconobbe precocemente come i cambiamenti nella velocità e nella natura delle comunicazioni avrebbero modificato radicalmente la definizione stessa del concetto "città" (Webber, 1967) .

17 Cfr. anche (Sale, 1985) ; (Snyder, 1990)

18 Saskia Sassen ha messo in luce come il paradigma economico della globalizzazione, oltre ad aver indotto fenomeni di decentramento e dispersione produttiva, ha contemporaneamente manifestato una forte necessità di accentramento delle strutture di controllo della nuova complessità in luoghi ben definiti: “Accanto ai documentati fenomeni della dispersione spaziale delle attività economiche, sono comparse nuove forme di accentramento territoriale delle funzioni superiori di direzione e controllo. Sia i mercati nazionali sia quelli globali, come pure le attività integrate a livello internazionale, richiedono luoghi centrali dove realizzare e coordinare concretamente la globalizzazione” (Sassen, 2010). Sassen ha così evidenziato come questi “luoghi centrali” occupino spesso lo spazio fisico delle stesse città dense, tradizionalmente sedi storiche del potere politico. Il dibattito sulle “città globali” ha quindi evidenziato il ruolo emergente delle città non in senso ampio, ma di alcune città selezionate, centri di comando dell'economia mondiale (Taylor, 1995); (Sassen, 2000); (Taylor, 2004). Secondo questo influente dibattito disciplinare, ciò che ha caratterizzato le città dall'inizio del XX secolo non era più il rapporto con le aree circostanti, ma piuttosto il rispettivo rango in questa nuova gerarchia di comando, generando “nuove forme di centralità” che si sono costituite a scala regionale in strutture policentriche [Cfr. (Storper, 1997) e (Scott, 2001)] e a scala globale attraverso le nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione (Sassen 1995).

In questa lettura secondo cui “la centralità rimane un aspetto chiave dell’economia globale del nostro tempo”, Sempre Sassen spiega come l’altra faccia della dispersione globale sia un “perdurare della centralità e della densità” nonostante il processo di affermazione delle TIC (Tecnologie dell’informazione e della comunicazione). Per un “ironico sviluppo degli eventi, di fatto le nuove TIC non hanno eliminato del tutto la centralità e la densità e, dunque, il ruolo delle città come entità fisiche ed economiche.” Per quanto l’economia si sia dispersa, i centri di un crescente numero di città si sono ampliati fisicamente, talvolta semplicemente espandendosi, talvolta in modo multi nodale. Si è avuto allora, in queste città, un nuovo tipo di spazio della centralità, che si è espanso fisicamente nell’ultimo ventennio con un notevole incremento di densità, mostrando una tendenza globale dello spazio centralizzato espanso, dovuta all’esigenza ultima di rafforzare “luoghi centrali in cui attuare il lavoro della globalizzazione” (Sassen, 2006)

19 Il termine formazioni predatorie denota condizioni planetarie di espulsione di persone, di economie, di spazi essenziali alla vita.

20 In questa prospettiva si è progressivamente delineato una diversa attenzione alla definizione delle relazioni tra spazio urbano e intorno territoriale, come dimostrano alcuni lavori recenti che derivano da (e si inseriscono in) un percorso disciplinare inaugurato dalla scuola italiana sugli studi di Morfologia urbana di origine muratoriana (Strappa, et al., 2016)

21 Cfr. anche (Viganò, 2001) e (Munarin & Tosi, 2002).

22 Terry McGee ha introdotto il concetto di "Desakota region" (che letteralmente significa “villaggio-città” in Indonesiano) per mappare il confine irregolare tra spazi urbani e non urbani in Asia (McGee, 1991)

23 Cfr. anche (Allen, 2003);

24 A tal proposito, cfr. il testo di O. Chadoin, che mette in luce la corrispondenza biunivoca tra società e città come sue traduzione socio-spaziale, descrivendo il passaggio da comunità a società causata dal ruolo preponderante assunto dall’individuo rispetto alla comunità (Chadoin, 2004). Cfr. Anche il lavoro di François Ascher che sulla stessa linea di pensiero, aggiunge all’analisi il passaggio alla “società ipertesto” e la conseguente traduzione spaziale “reticolare” (Ascher, 2000).

25 F. Choay ha sottolineato la precoce esistenza di questo approccio alla lettura della “città” in Leon Battista Alberti, secondo il quale – contrariamente a molti dei suoi successori - la vocazione del costruire è supportare l'istituzionalizzazione delle società umane, come esprime chiaramente nel Prologo al De re aedificatoria (Alberti, 1450). Di conseguenza, egli si interessa tanto al progetto dell’abitazione come istituzionalizzazione del nucleo familiare, quanto a quello della città che è alla base dell'istituzione della sfera sociale, collettiva e politica (Choay, et al., 2005).

26 Si veda a tal proposito il contributo di M. Lussault “What is a city ?" (Lussault, 2005)

27 Nella conferenza Massimo Cacciari ha tentato di spiegare la consistenza rivoluzionaria della condizione attuale attraverso un confronto tra Mondrian e Pollock: “per Mondrian l’essenza della realtà è il numero, per Pollock l’essenza della realtà è energia”. (Cacciari, 2019); Cfr. anche (Cacciari, 1986)

28 Cfr. (Price, 1982)

29 In questo senso è di grande interesse ed attualità l’idea di “Bioregione Urbana” elaborato dal territorialista A. Magnaghi: con l’aggiunta di uno specifico aggettivo, egli sottolinea volutamente che la civilizzazione del “ritorno al territorio” è essenzialmente urbana, anche se (o meglio proprio perché) rifiuta le grandi concentrazioni ed è legata da rapporti vitali con gli insediamenti e gli ambienti rurali. Magnaghi parla di un “ritorno all’urbanità” come spazio di relazione e di prossimità, di “un percorso capace di rifondare la città nella prospettiva (….) di relazioni sinergiche (…) fra insediamento umano e ambiente, anche utilizzando il bagaglio delle tecnologie avanzate al servizio dell’ambiente dell’uomo” (Magnaghi, 2014)

30 Si veda ad esempio la differenza tra la terminologia accademica anglosassone riassunta nel termine onnicomprensivo urban studies, e la Francia: ville e urbain non sono oggetto di una conoscenza o un approccio specifico o univoco, gli studi urbani sono divisi tra ricerca e pratiche accademiche, enti istituzionali e professionisti ed ambiti disciplinari (Paquot, et al., 2000).

31 Così come è possibile affermare che “la città nella sua formazione tradizionale è in via di estinzione; che dare a questo nome o anche quello di metropoli, ad agglomerazioni di milioni di abitanti è un abuso di linguaggio e una mistificazione” (Choay, 2008).

32 Si consideri a tal propostio il contributo di F. Choay, la quale sostiene che “continuiamo a parlare della città, e in particolare della città europea che, va ricordato, non è affatto un universale culturale. La città risultante dalla civiltà greco-romana era un'entità discreta, radicata nei luoghi. Attraverso un abuso del linguaggio, a volte involontario, a volte consapevole e perverso, si continua ad usare questo termine, ormai privo di riferimento, si cerca di riportarlo in auge con qualificazioni mediatiche ("città emergente" e altre...) o integrandolo in nuove frasi, come il particolarmente assurdo “fare città”. In realtà si tratta di agglomerati, magmi, più o meno densi o estesi, privi di questa qualità di sostegno simbolico che univa tra loro e con i luoghi i membri delle comunità umane attraverso la mediazione dei loro corpi” (Choay, et al., 2005).

33 Cfr. anche (Burdett, et al., 2011).

34 Si veda tra gli altri il lavoro di Schlomo Angel e dell'Urban Land Institute nel tentativo di mettere insieme un "Atlante di espansione urbana" che monitora l'espansione delle dimensioni e delle forme degli agglomerati (Angel, et al., 2012). Per il contesto europeo, rilevanti in tal senso sono l'inventario territoriale sui cambiamenti nella copertura del suolo "The CORINE Land Cover (CLC) " sviluppato a partire dal 1985 da Copernicus (in cui le agglomerazioni urbane, definite come Urban Morphological Zones, sono il risultato dello studio sulla copertura del suolo fotografata dai satelliti nell'ambito del progetto CORINE Cover Land, che considera urbani i poligoni di territorio edificati con cesure non edificate di non oltre 200 metri) e il MOS (mode d'occupation du sol), di fondamentale rilevanza per il contesto dell'Île-de-France, di cui si avrà modo di parlare più approfonditamente nella terza parte.

35 I paesaggi di agglomerazione comprendono aree metropolitane, megalopoli e aree post-metropolitane di insediamenti densi, caratterizzati dalla concentrazione di popolazione e dall'intensificazione infrastrutturale. D'altra parte, i "paesaggi operativi" sono le aree geografiche abitate da operazioni estensive connesse agli agglomerati urbani: aree di produzione agricola, estrazione di risorse, silvicoltura, infrastrutture per la circolazione, sistemi e reti di produzione energetica. Katsikis mostra così come "oltre la metropoli orizzontale dei "paesaggi di agglomerazione" diffusi, si trova una metropoli orizzontale molto più espansa, fatta di "paesaggi operativi" attrezzati per la produzione e la circolazione di cibo, minerali, energia e acqua e organizzati da reti logistiche estese a scala globale, non più considerabili come una geografia naturale esterna poiché inglobati nel tessuto di urbanizzazione esteso e complesso che si estende oltre i densi agglomerati per includere i paesaggi che li sostengono e ne rendo possibile l'esistenza" [trad. (Katsikis, 2018)].

36 A riprova di ciò e per una panoramica generale (non esaustiva), si considerino alcuni dati: riguardo le generali tendenze in atto sulla densità demografica, nel nord del mondo essa è cresciuta di circa il 5% tra il 1990 e il 2000, mentre l'area edificata è aumentata in espansione del 30%; gli equivalenti per il Sud del mondo sono il 20% di crescita della popolazione rispetto ad un 40% di incremento dei terreni urbanizzati (Angel, et al., 2005). La densità demografica è quindi in calo (maggiormente nel Nord del mondo). Il confronto tra i modelli di espansione di India e Cina rivela inoltre diversi effetti legati a fattori di de-densificazione. In Cina, la densità della popolazione urbana è diminuita in media del 25% tra il 1999 e il 2005, con i terreni edificati nelle città di provincia che hanno raddoppiato la propria area di estensione (World Bank and the Development Research Center of the State Council, 2014). Al contrario, lo sviluppo urbano in India è stato caratterizzato da tassi di espansione orizzontale molto più bassi, attribuibili a diritti di proprietà privata più forti, governi locali più deboli e capacità insufficiente di sviluppare infrastrutture urbane, mancanza di incentivi pubblici e minori investimenti stranieri, mantenendo lo sviluppo più concentrato sulle aree urbane esistenti (Sellers, et al., 2009).

37 Cfr. il censimento Usa del 1990 che ha sancito il sorpasso della popolazione suburbana su quella residente in città.

38 Si vedano ad esempio le dinamiche di accrescimento, agglomerazione, trasformazione, sostituzione che, spontaneamente, stanno investendo l'area metropolitana di Los Angeles, per molti versi città simbolo della dispersione (Ray, et al., 1999). Prendendo l'esempio della periferia di Los Angeles, Bruce Bégout spiega come questi tessuti presentino un'articolazione fine "tra il riferimento al territorio e l'incorporazione in questo territorio di usi mobili ed effimeri che non smettono mai di muoversi". La periferia permette di coniugare "il territorio con ciò che non è per sua essenza spaziale (flusso, esperienze, tempo, insomma la corrente di coscienza interna dei soggetti" (Bégout, 2013). Nel contesto anglosassone molti contesti suburbani sono oggetto di politiche sempre più diffuse orientate a considerarle come nuovi "centri urbani" autonomi (Benigni, 2014). È in questo contesto che è stato formulato e descritto il concetto di "post-suburbanizzazione" (Phelps & Wu, 2011), ad indicare un momento storico che comporta una ridefinizione della "periferia classica" e un cambiamento delle dicotomie che tradizionalmente caratterizzano le relazioni centro-periferia. Cfr. (Charmes & Keil, 2015).

Nel contesto Italiano, si consideri allo stesso modo il caso di Brescia: la progressiva dispersione delle abitazioni singole e delle piccole unità industriali ha generato, in assenza di grandi infrastrutture e grazie allo sviluppo spontaneo, aree di congestione automobilistica paragonabili a quelle di un centro cittadino e una forte mescolanza tra habitat e attività economiche. Allo stesso tempo, si è generata una forma spaziale particolare, un paesaggio composto di frammenti, una "città frattale" in cui troviamo a scale diverse lo stesso tipo di porosità (Viganò, 1998). Il masterplan proposto da Bernardo Secchi è Paola Viganò ha cercato di assecondare e valorizzare questo "processo morfogenetico" cercando di preservare tale porosità e promuovere normative che consentano una "densificazione multicentrica della dispersione" che contrasta l'idea tradizionale del rapporto tra un unico centro e una periferia.

39 Nel testo di De Masi si legge: «Come il passaggio dalle botteghe alle fabbriche richiese alcuni decenni, così quello dall'ufficio allo "smart working" sta facendo il suo cammino. La pandemia ha inaspettatamente accelerato questo processo che proseguiva con lentezza a causa di un ritardo culturale di aziende e pubbliche amministrazioni. Tuttora molti si affannano a correre da una parte all'altra perché i ritmi della catena di montaggio tardano a dileguarsi, ma lo "smart working" arriva al momento giusto per facilitare la loro liberazione» (De Masi, 2020).

40 Tra i molti contributi americani sull'argomento, si segnala la ricerca diretta da Xaveer de Geyter, After-sprawl (Geyter, 2002): uno studio sull'area centrale europea, la cosiddetta "blue banana" compresa tra Londra e il nord Italia, orientato all'elaborazione di strumenti analitici e progettuali principalmente legati alla valorizzazione dei vuoti per migliorarne immagine ed efficienza.

41 SI prendano in considerazione, a tal proposito, i temi trattati in occasione del ciclo di conferenze dell'AFTRP (Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne). In tale contesto, il sociologo A. Bourdin ha spiegato il valore della densità percepita in rapporto a modalità abitative e mobilità: "V. Fouchier ha spiegato in precedenza che minore è la densità, maggiore è la quantità di gas serra emessi per il trasporto. Questo è indiscutibile se ci riferiamo a un certo numero di statistiche, ma Jean-Pierre Orfeuil, specialista nella produzione di queste statistiche, ribatterebbe che nell'Ile de France, se si includono nel calcolo i viaggi effettuati nel fine settimana o per le vacanze, i dati cambierebbero notevolmente. Non prenderò una posizione in merito, non sono uno specialista, ma vorrei riportare l'attenzione sull'importanza delle misure che usiamo: esse non devono essere considerate verità primarie ma come costruzioni: i dati che abbiamo sono puri artefatti degli strumenti di misura che utilizziamo. Se vogliamo fare un'urbanistica seria, dobbiamo iniziare chiedendoci quali misure prendiamo in considerazione e come costruiamo le misure che adottiamo. In secondo luogo, dobbiamo mettere in discussione gli strumenti intellettuali che utilizziamo » [trad. da : (Bourdin, 2007)].

42 Cfr. "R. Bruegmann, Interview with Ellis Woodman" (Burdett, 2006)

43 Come messo in luce, se questo passaggio è avvenuto senza troppe problematiche in termini di analisi teorica o di osservazione retrospettiva dell'evoluzione urbana, è stato a lungo limitato sul piano pratico-applicativo, richiedendo inevitabilmente una ridefinizione di strumenti operativi e categorie analitiche (tra cui quello della densità) per consentire reali risvolti operativi almeno sul piano progettuale (Amphoux, et al., 1999)..

44 Si tenterà di condurre questo sforzo nella seconda parte della lavoro.

45 Nello studio di Katsikis sul un quadro dialettico concentrato-esteso, viene fornito un altro inedito spunto di riflesisone sul legame densità-economia: sebbene densità e momenti di concentrazione possano anche caratterizzare i ``paesaggi operativi '' (ad esempio la concentrazione di attività attorno a una zona mineraria, o un hub logistico o di trasformazione in un'area agricola) questi tipi di concentrazioni normalmente non significano la presenza di "economie di agglomerazione". Inoltre, in alcuni casi (come ad esempio nelle pianure del Gange in India), densità di popolazione molto elevate sono più legate alle operazioni agricole ad alta intensità di manodopera e non materializzano necessariamente le potenzialità delle economie di agglomerazione: questi casi dimostrano come l'alta densità di popolazione ed infrastrutture non garantisca la presenza di economie di agglomerazione, così come non è scontato il contrario. (Katsikis, 2018)

46 B. Grosjean ha spiegato come questo tipo di dinamica abbia riguardato il fenomeno della "città diffusa", nel momento in cui si è iniziato a "riconoscerla ovunque" associando caratteristiche comuni a contesti differenti e finalizzando l'analisi interpretativa all'individuazione di uno stesso fenomeno di natura trasversale (Grosjean, 2018). Tuttavia – come dimostra la grande diversità di nozioni e termini coniati per descrivere fenomeni di urbanizzazione, più o meno assimilabili, in differenti contesti geografici - la volontà di coglierne differenze e specificità è altrettanto innegabile. Interessante tra gli altri, in questo contesto, il recente lavoro del gruppo di ricerca internazionale "Ville diffuse" di LABEX Futurs Urbains dell'Université Paris-est, che ha dimostrato grande interesse nel mettere in luce la varietà di forme e modalità di urbanizzazione che hanno ricevuto nomi specifici a seconda dei territori e delle aree geoculturali in cui sono studiati (la"città diffusa" in Italia, il "périurbain" in Francia, le "edge cities" in Nord America, la "desakota" nel sud-est asiatico e in Cina). Cfr: https://www.futurs-urbains.fr/groupes-transversaux/presentation-des-groupes-transversaux/reseau-international-de-recherche-sur-les-villes-et-lurbanisation-diffuses/

"*Queste due immagini,*

della città ritta in piedi in un ristretto spazio
e sdraiata, adagiata su sempre più vasti territori,

sembrano segnare un punto di passaggio nella storia urbana europea ed occidentale
di volta in volta interpretato come una cesura,
come passaggio tra due epoche distinte
o come una dissolvenza,

quasi il trascolorare di un'immagine nell'altra.

(Secchi, 2005)

2 Evoluzione di un pensiero

2.1 Densità e diffusione: due chiavi interpretativo-progettuali

Con consapevole semplificazione propria di ogni tentativo di sintesi storico-critica, è possibile osservare come le nozioni di accentramento e decentralizzazione, di densità e dispersione abbiano diviso negli anni il dibattito disciplinare. Diverse ipotesi riguardo il miglior modello di sviluppo urbano da perseguire sembrano aver seguito un andamento che potrebbe definirsi "ellenistico", più ciclico che lineare: nel tempo, il mito della città ha lasciato il posto al mito della campagna[1] per poi tornare ciclicamente sui suoi passi, prima di esser nuovamente messo in discussione - come in parte già descritto - da una diversa attenzione alla concezione del paesaggio e dalla ricerca di una rinnovata relazione con il territorio. In tutto il processo è rileggibile la continua tensione tra il mito della città madre – lo spazio della dimensione collettiva - e il mito della terra madre – che evoca un legame più ancestrale ed una dimensione più individualizzata.

Questo dualismo ha fortemente influenzato gli studi urbani e gli approcci progettuali, dualismo che può essere sintetizzato e

facilmente ricondotto ad una domanda che ha spesso corso il rischio di ridurre la complessità delle problematiche ad una scelta di campo: crescita in verticale o sviluppo orizzontale? Concentrazione o dispersione?

Densità e diffusione costituiscono in questo senso due delle più influenti chiavi di interpretazione e progetto dello spazio urbano: le due figure, in sintesi, proposte da Bernardo Secchi (Secchi, 2005), la città verticale e la città diffusa; la prima tipica dell'urbanismo progressista, la seconda figlia delle teorie naturaliste (Fromonot, 2012).

Tuttavia, è possibile intravedere nella contemporaneità una maggiore consapevolezza sulla necessità di superamento del dibattito tra città compatta (sia essa costruita sulla base di un tracciato regolatore o costruita per sommatoria di oggetti, grandi segni, elementi forti) e insediamenti diffusi, in favore di una maggiore rilevanza da conferire alla specificità del luogo [2].

Nella stessa direzione, la volontà di abbandonare l'imposizione di una scelta esclusiva[3] tra i due termini del confronto, ha rivelato la consapevolezza che la sostenibilità dell'approccio al progetto dello spazio abitato sia da ricercare nella più fruttuosa interazione tra differenti realtà e modalità abitative, se pur coesistenti in un rapporto dialettico fatto di continuità e rotture.

Con queste premesse, attraverso una lettura di natura "estensiva"[4] alternativamente sincronica e diacronica, i paragrafi che seguiranno metteranno in luce il percorso che ha diviso questi due concetti prima di giungere ad una interessante ibridazione che sembra

poter emergere dalla nostra contemporaneità.

Si noterà, probabilmente, un certo "salto di scala" rispetto al capitolo precedente, che potrebbe risultare incoerente con le tematiche di vasta scala già introdotte. L'analisi traslerà infatti facilmente da più specifici principi di composizione architettonica a principi di pianificazione urbana in maniera biunivoca. Le due sfere sono, in effetti, il più delle volte andate di pari passo, influenzandosi reciprocamente in un iter che ha di volta in volta dato maggior peso all'una o all'altra, rendendo quindi impossibile una loro separazione. Tuttavia, la conclusione del discorso riporterà all'incipit del lavoro, mostrando come la problematica territoriale ed urbana abbia progressivamente preso il sopravvento nel dibattito disciplinare[5], coerentemente con la considerazione di portata più ampia di come l'iniziale focus sulla città intesa come sistema chiuso abbia progressivamente lasciato il posto ad un maggiore interesse verso la problematica territoriale.

Lo spirito con cui si intraprende questo sforzo può essere forse meglio spiegato prendendo in prestito alcune righe dell'illuminante testo di Bernardo Secchi: "Un secolo non inizia mail il primo giorno del suo calendario e non termina l'ultimo. A seconda di come il suo tempo interno viene diviso, può essere raccontato in modi diversi. [...] Il modo più onesto per affrontare questo problema mi sembra allora quello di proporre del ventesimo secolo diversi racconti tra loro non contraddittori, ma ciascuno dei quali divide l'asse del tempo in modi diversi e ne coglie un diverso senso. [...] Moltiplicare i racconti ha anche lo scopo di mostrare che lungo il secolo

e nelle sue rappresentazioni avrebbero potute essere intraprese strade diverse.“ (Secchi, 2005)

Con una simile attitudine almeno intenzionale, si intende allora tracciare le fila di due racconti paralleli[6], alternativamente convergenti o divergenti nel corso del tempo, da cui sono nate idee, ipotesi e progetti di trasformazione spaziale. Se, per dirla ancora una volta con le parole di Bernardo Secchi, “la storia forse è sempre interpretabile come segnata da cesure o da continuità. Alcuni fili che ci tengono legati al passato di quando in quando si rompono, mentre altri rimangono ben visibili e forti o hanno il loro inizio”, diviene allora fondamentale comprendere “quale si rompe e quale permane e in cosa il dopo differisce dal prima, come e perché si è passati dall’uno all’altro. Cercare le cause e le origini è, invece, come nota Musil, un po’ come cercare i propri genitori e poi i loro genitori e così di seguito all’infinito. Risalendo nel tempo ci si accorge che sarebbe stata necessaria un’infinità di uomini per produrre uno solo oggi. Non mi posso permettere tanto” (Secchi, 2005).

Lo scopo è quindi tutt’altro che storicistico, ma risiede nella consapevolezza che, per comprendere a fondo i tempi in cui viviamo, sia necessario “riprendere il filo del discorso”, ripercorrere divergenze e convergenze, sentieri abbandonati, battute di arresto e rivoluzioni concettuali di alcune narrazioni che si sono trasformate in principi e idee che influenzano oggi teorie e pratiche nel nostro campo; Riprendendo l’ipotesi secondo cui “L’accumulo di informazioni e di riflessioni costituisce molte volte la giusta premessa per avanzare nuovi

ˆ **Fig.14 -** *La poitrine,* R. Magritte*, 1961*

punti di vista e anche nuove ipotesi” (Indovina, 2009).

2.1.1 Moderne utopie e antiche realtà[7]: verso l’urbanistica della compattezza

L’“antico sogno architettonico di imporre un grandioso ordine sul mondo disordinato” (Crispolti, 1979) ha portato, con l’avvento della modernità, l’elaborazione di teorie di matrice funzionalista per far fronte al caos della città industriale. Con un netto salto di scala, il Moderno segna una rivoluzione nel modo di concepire e costruire la città, di comporne la struttura descritta dal rapporto tra pieni e vuoti: dalla città storica, il cui insieme di costruito e spazi aperti rivela un continuum contrappuntato esclusivamente da poche emergenze intenzionali, alla salubre città moderna, composta di zone monofunzionali giustapposte e grandi oggetti architettonici autonomi rispetto ad un contesto cui si rapportano per contrasto.

Una simile matrice intellettuale ha stimolato lo sviluppo di quella che può essere definita una “teoria dei grandi segni urbani”, basata sul dualismo tra l’oggetto architettonico (massimo condensatore di funzioni e attività urbane) e la spianata libera dello spazio circostante, che ha portato alla convergenza di architettura e urbanistica nella composizione di edifici assimilabili a brani di città per dimensione e contenuto. Si sviluppa così l’ipotesi della “città in un unico edificio” (Koolhaas, 1978), di cui le utopie megastrutturaliste[8] sono state l’esito più eclatante: in questo momento si instaura in effetti un legame - che questo modello ha

assunto fin dall'origine, al di là di specifici esiti formali o compositivi - con il tema della densità, indagata non solo dal punto di vista quantitativo (relativo alla densità abitativa) ma anche sociale e relazionale. [9]

L'apice di una produzione visionaria vastissima viene raggiunto alla fine degli anni '60, nel momento in cui un'intera generazione di architetti e urbanisti, stimolati dal fervente clima culturale del '68, si appropria della grande scala per annullare la distanza fra il progetto di architettura e quello di paesaggio (Hollein, 2004).

In questo panorama emergono anche progetti lontani dall'estetica megastrutturalista e maggiormente interessati ad una "riorganizzazione territoriale", come quello comparso su Domus, "Continuous city for 1.000.000.000 human beings" (Boutwell & Michael, 1969). Con l'intento di promuovere la pianificazione a scala nazionale oltre le logiche dell'amministrazione regionale, l'insediamento urbano condensato in un edificio si estendeva in modo rettilineo da New York a San Francisco, e fu denominata "Comprehensive city".[10] Anche in questo progetto è in effetti rileggibile il concetto di edificio-città[11] , che nasce - in ognuna delle sue declinazioni - da una problematica urbana: in diretta risposta alla dissoluzione e alla dispersione, "la città come unico edificio" diviene così una soluzione perseguibile.

Nei decenni successivi, due principali branche sul piano teorico, progettuale ed operativo si sono sviluppate in diretto contrappunto ai principi del moderno.

La prima, recuperando il portato culturale

dei principi già teorizzati e dibattuti nell'ambito disciplinare dell'architettura urbana da intellettuali come Aldo Rossi e Bernard Huet [(Rossi, 1966)[12]; (Huet, 1977)] l'entusiasmo di queste generazioni verso "una concezione radicale della città, dell'architettura e della pratica" (Huet, 1984), promosse a partire dagli anni Settanta e Ottanta una definitiva "riconquista della città". Senza soffermarci su ciò che è già stato ampiamente messo in luce sull'argomento (Mazzoni, 2014), alcuni principi derivanti da questo filone teorico che "uscendo da una crisi architettonica, sicuro dello slancio che aveva generato, ha lasciato un segno duraturo sulla scienza della città" (Castex, 2014), hanno maggiormente segnato il pensiero progettuale delle generazioni successive: che l'architettura nasce soprattutto dalla città, deriva e si genera dalla struttura urbana; che solo la reinterpretazione del passato - il recupero della "forma della città perduta" che sarebbe divenuto il rifugio sicuro per le crisi degli anni avvenire - avrebbe riportato ordine nel caos ed una certa qualità abitativa.

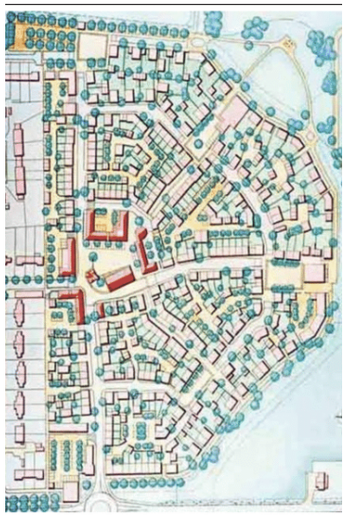
Questa volontà di "riconquistare la città" - all'intersezione con gli approcci di altre scienze umane e sociali (Lefèbvre, 1968) - ha peraltro consentito l'emergere della nozione di "progetto urbano", strumento in cui è stata intravista l'occasione per un complessivo ripensamento del disegno della città (attraverso l'introduzione di nuovi processi e attori nella sua costruzione) oltre al definitivo allontanamento dalla pratica operativa funzionalista (Tsiomis, 2007). F. Fromonot ha ravvisato in questo "urbanisme de composition" [13], identificato come uno dei tre "urbanismi post moderni", una più generale

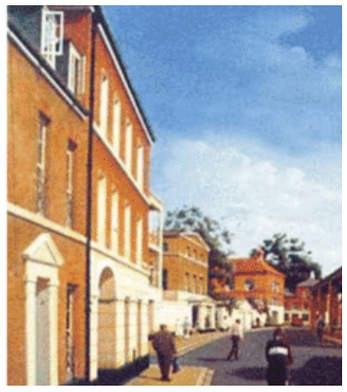
modalità di azione e concezione: una maniera di fare urbanistica orientata alla predisposizione di forme urbane tipiche della città storica o tradizionale tramite principi di composizione classica.

In questo contesto, l'iniziale critica alla città funzionalista è stata quindi sostenuta un sentimento di fondo e particolarmente accentuato nel contesto Europeo, riassumibile nella volontà di ritrovare una continuità con il passato per far emergere identità culturale e specificità dei luoghi: un generico bisogno di coesione che ha portato molte città europee a tentare di ricostruire la continuità con la propria storia proponendo un'idea di città che si opponesse alla dissoluzione spaziale dell'habitat.

A questo iter intellettuale, in seguito alla prepotente affermazione di ciò che è stato definito paradigma ecologico, si è successivamente associata la critica allo "sprawl senza fine e senza regole" ed alla dispersione degli insediamenti sul territorio. Questa problematica ha evidentemente contribuito a rafforzare la stessa convinzione della necessità di un ritorno ai principi compositivi della città tradizionale.

In risposta all'evidenza della crisi ambientale, ed al contempo riprendendo le linee di ricerca di A. Rossi e L. Krier, alcuni primi movimenti tra cui quello del New urbanism[14] americano hanno promosso l'adozione di un "urbanismo nucleare" ispirato alle storiche città europee come unica via verso uno sviluppo maggiormente sostenibile ed energeticamente più responsabile. Questa dinamica ha così condotto una considerevole parte della cultura urbanistica alla assertiva





ˆ **Fig. 15-16:** Progetto per l'estensione di Poundbury, pianta e disegno di vista prospettica, LeonKrier and Alan Baxter, 1988

> **Fig. 17:** Immagine estratta dal testo *Architecture : Choice or fate,* L. Krier, London, Andreas Papadakis, 1998.

constatazione dell'insostenibilità di qualsiasi modello ritenuto dispersivo, con l'appoggio di amministrazioni e programmi politici e seguita dall'adozione di specifici piani di sviluppo urbano [15].

Sebbene in America e in Europa questo processo reattivo si sia manifestata con caratteri differenti, è possibile ravvisare una comune tendenza verso una sorta di "decrescita intensiva" che privilegiasse la compattezza e l'alta densità abitativa, ritenuta maggiormente sostenibile sul piano non solo ambientale ma anche sociale: solo il perseguimento di queste caratteristiche dello spazio costruito avrebbe infatti permesso di riscoprire quella varietà urbana qualificante già notoriamente riscoperta dal lavoro J. Jacobs (Jacobs, 1961)[16]. Puntando al recupero dell' "effetto città" inevitabilmente assente nei suburbi dormitorio derivanti dallo sprawl, la necessità di riorganizzare lo spazio urbano (a misura d'uomo, con una densità medio-alta, vario e diversificato nelle funzioni) e la nuova sensibilità alle questioni ambientali si fusero nei principi fondativi di questo movimento urbanistico. In Europa[17], il movimento del Rinascimento Urbano si sviluppò sulle stesse basi a partire dal 1992, per iniziativa di Maurice Culot, Léon Krier e Gabriele Tagliaventi.[18] Nei paesi Bassi, questa corrente di pensiero ha guidato, a partire dagli anni '80, la costruzione di numerosi nuovi quartieri (Vinex), anche sotto la direzione di architetti come Leon Krier.[19] Lo stesso approccio orientato al recupero di forme urbane tradizionali ha continuato ad ispirare progetti e strategie di pianificazione per le nuove espansioni urbane fino ad oggi,

seguendo principi che è possibile ritrovare ad esempio nelle più recenti teorie architettoniche ed urbane di Christian de Portzamparc[20].

Sulla base degli stessi principi "ecologici", questa tendenza è andata sempre più rafforzandosi. Con sfumature differenti a seconda dei contesti culturali specifici, il progetto urbano si è incrementalmente fatto carico della questione ambientale definendo diversi principi e strategie dalle molteplici definizioni: dalla "compact city", all' "urban intensification", fino a definire nuovi movimenti come quello della "New urban renaissance" (Rogers, 1999) [21]. Il New Urbanism ha infatti rappresentato solo uno degli incipit che hanno portato alla definizione di una più ampia modalità di approccio alla "questione urbana" (Castells, 1972), sempre maggiormente condivisa - come già visto nel primo capitolo - da istituzioni e organi amministrativi che governano politiche e programmi di produzione urbana. Questa prima grande tendenza ha infatti avuto le maggiori ripercussioni sulle diverse strategie di pianificazione, il cui principale obiettivo si è sinteticamente tradotto nel dictat della densificazione degli insediamenti esistenti. Tuttavia, se in America questi "principi di ragionevolezza" sono stati adottati per intervenire su contesti recenti e quasi privi di stratificazione storica (molto spesso ancora sulla tabula rasa dei grandi spazi aperti), in Europa gli stessi principi sono stati adottati nell'operare su spazialità urbane di tutt'altra natura, tessuti storici e consolidati in ogni caso maggiormente strutturati e compromessi da una già densa stratificazione storica e culturale.

In questo quadro - quello della consapevolezza

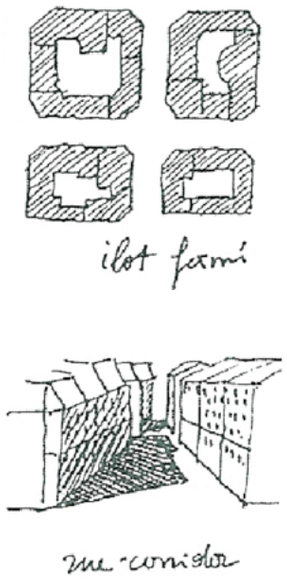
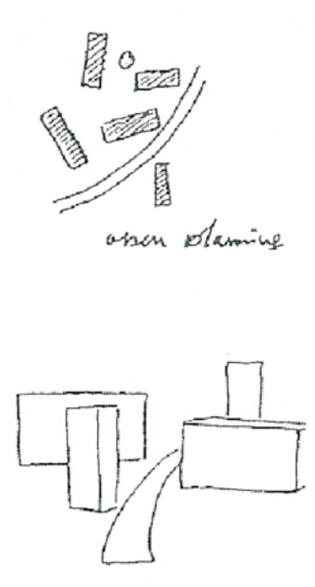


Fig. 18: L*es trois âges de la ville et l'îlot ouvert*, C. De Portzamparc, in: (Lucan, 2012)



ecologica legata alla problematica dell'esponenziale crescita demografica - si inseriscono anche le sperimentazioni dalle sfumature utopiche dell'urbanisme spatial degli anni '60: partendo da uno stesso principio di "costruire sul costruito", questo sforzo intraprende tuttavia un "salto dimensionale", riportando nuovamente i progetti verso un'estetica della grande dimensione che fonde architettura, urbanistica e paesaggio. In queste proposte, il clima di grande fiducia nella tecnologia strutturale e impiantistica stimola l'ideazione di un accentuato "urbanismo verticale" fatto di città che si staccano dal suolo per "conquistare la terza dimensione" [22]. Il tentativo parte anche in questo caso dalla necessità di ricercare soluzioni alla crescita urbana che rafforzino il valore e la centralità della città esistente in quanto condensatore culturale, sociale e produttivo: l'inevitabile densificazione avviene allora attraverso la sovrapposizione di una nuova struttura urbana a quella originaria[23]: "In considerazione del fatto che la città attuale rimarrà sempre il fulcro di attrazione, essa deve essere dotata del maggior numero possibile di abitazioni. Attraverso la tecnica della sovrapposizione, si aggiungeranno nuove abitazioni, industrie ed agricoltura, pur conservando il più possibile la città esistente" (Friedman, 1960).

Parallelamente a questa prima tendenza, la seconda ha inizialmente preso una direzione opposta sul piano delle intenzioni e degli esiti formali.

Dagli anni '90 la teoria dei grandi segni è stata reinterpretata da un' "ambizione

rifondatrice del modernismo sulle proprie basi" (Fromonot, 2012). Di questa tendenza, poi diversamente definita "*urbanisme de programmation*", "*urbanisme architecturale*" (Fromonot, 2012) o "*New typologism*" (Reale, 2008) [24], il secondo modernismo olandese è stato pioniere e più radicale. Come descritto da L. Reale, "[A partire] dagli studi di Rem Koolhaas [...] legati al tema della densità e della scala del progetto, si è sviluppata in Europa una generazione di architetti che ha ripreso il dibattito [...] sulle nuove esigenze dell'abitare non più legate all'«existenzminimum»[25] ma proponendo, attraverso la ricerca tipologica, nuove possibilità di integrazione tra le funzioni, di sovrapposizione delle attività, di coesistenza tra abitazione e lavoro" (Reale, 2008).

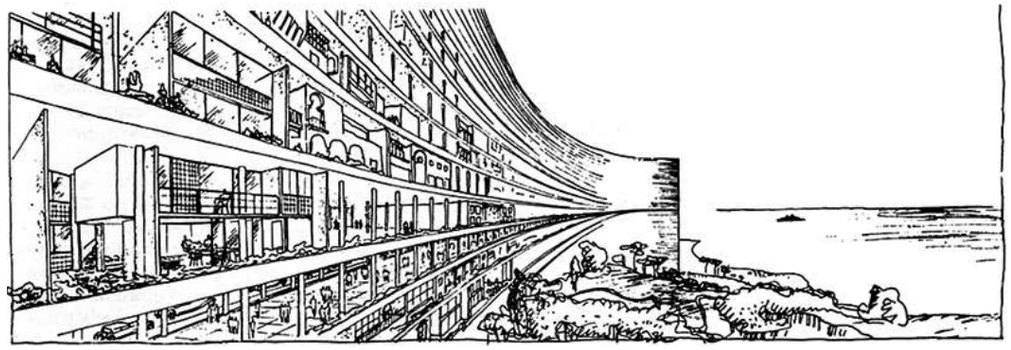
Nella ricerca sulla grande dimensione del progetto architettonico, Koolhaas intravede la possibilità di ricostruire un'unità perduta, rivelando quasi paradossalmente un sentimento affine a quello evocato dai fautori del ritorno alla città compatta tradizionale, ma che assume forme e significati del tutto particolari: "l'assenza di una teoria della grande dimensione è la più estenuante debolezza dell'architettura. (...) la grande dimensione è il territorio teorico di questo fine secolo: in un paesaggio di disordine, dissociazione, smembramento e rifiuto, la sua attrattiva sta nella possibilità di ricostruire l'unità, di far risorgere il reale, reinventare il collettivo e rivendicare il massimo delle possibilità" (Koolhaas, 2006). Spingendo al massimo il "potenziale programmatico della modernizzazione", questo approccio ha condotto sperimentazioni tipologiche orientate

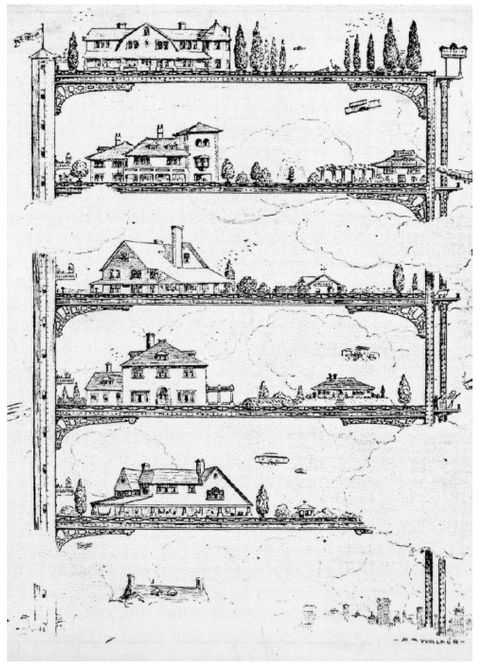
> **Fig. 19 (in alto):** *Plan Obus per Algeri, vista prospettica,* Le Corbusier, 1930

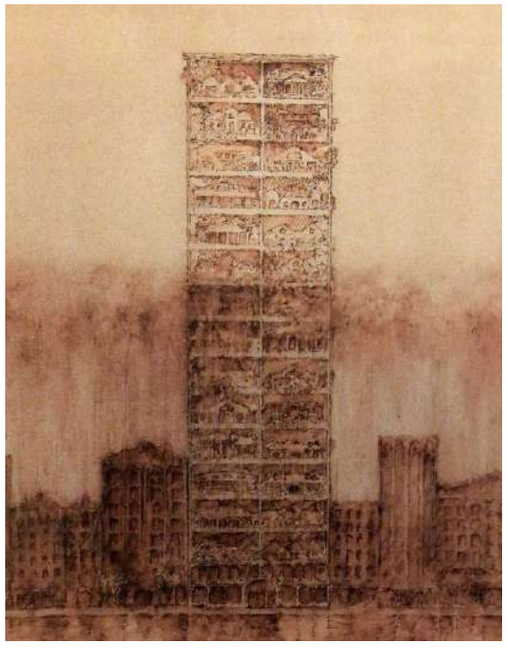
> **Fig. 20 (in alto a sinistra):** *Theorem of the stacked city,* 1909, in: (Koohlaas, 1978)

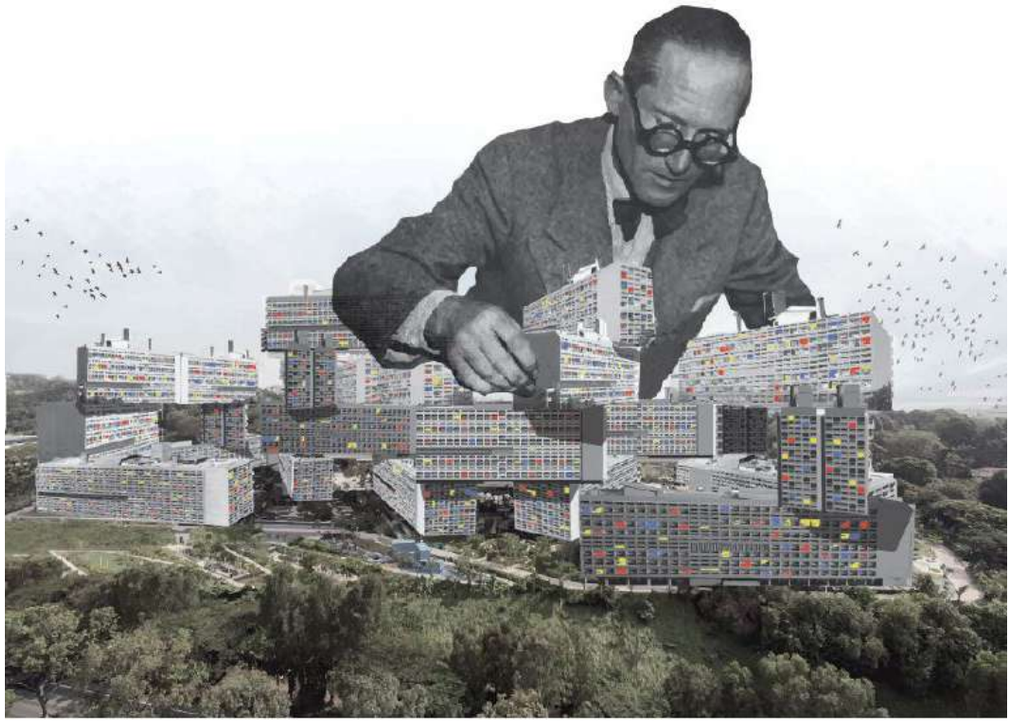
> **Fig. 21, 22 (a destra):** *Highrise of homes, Identity of density,* J. W. Sitte, 1981

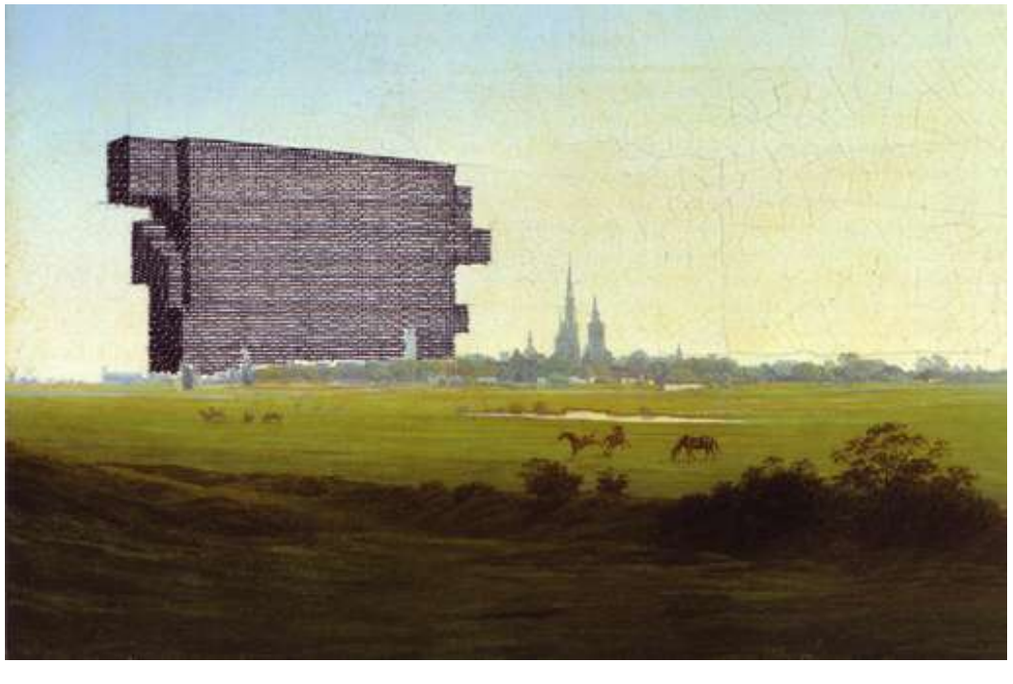
> **Fig. 23 (in basso a sinistra):** *Silodam, Amsterdam, MVRDV, 2003*











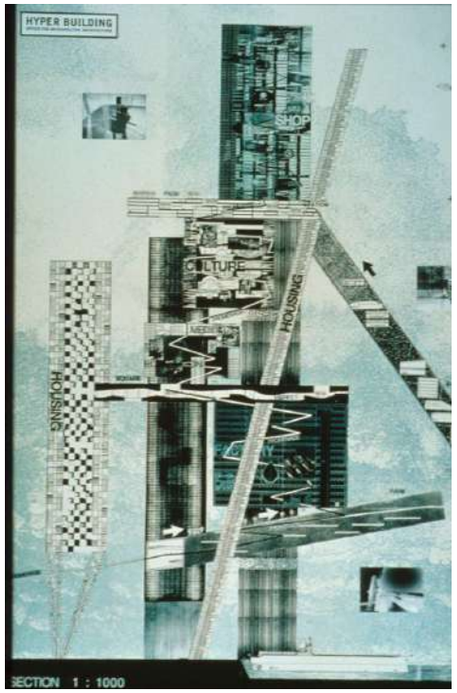
< **Fig. 24:** *Porosità, montaggi, ibridazioni, Dall'Unité d'habitation al Singapore Interlace',* M. Baldassarra , seminario D. Mandolesi Dottorato di Ricerca Architettura-Teorie e Progetto, Sapienza, 2015

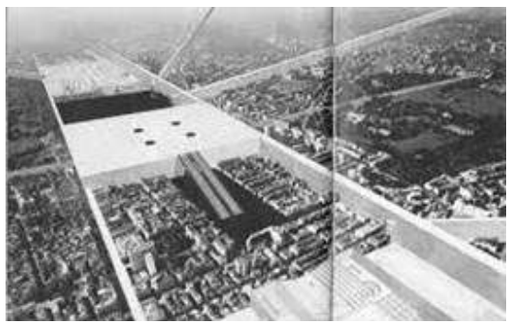
< **Fig. 25:** *DOGMA,* P. V. Aureli, M. Tattara, 2010

alla condensazione del maggio numero di attività all'interno di oggetti architettonici di grande scala, complessi condensatori urbani che fossero "generatori di intensità programmatica" (Koolhaas, et al., 1995) [26]. In questa sorta di edificio-città capace di riprodurre con il proprio contenuto le logiche dello spazio urbano, l'intensità delle relazioni tra funzioni diversificate avrebbe raggiunto il massimo potenziale dell'esperienza urbana.

A "riscattare" il tema della densità dalla connotazione negativa legata al paradigma igienista[27] fu infatti proprio Koolhaas nelle pagine di Delirious New York (Koolhaas, 1978). Grazie alle innovazioni tecnologiche, i nuovi "ibridi metropolitani" caratterizzati da inusitate combinazioni programmatiche avrebbero consentito una "iper-densità" di funzioni, abitanti e lavoratori: raggiunta una certa "massa critica", si sarebbe generata una congestione tale da trasformarsi in iper-efficienza; inoltre, con la sovrapposizione tridimensionale di livelli pubblici e privati, la mobilità verticale avrebbe sostituito quella orizzontale sottraendo attrattività all'automobile.

La sperimentazione "a-tipologica"[28] volta alla definizione di nuovi sistemi urbani caratterizzati da una sezione complessa e porosa in cui si sovrappongono funzioni miste, è anche la cifra del lavoro di Steven Holl, che riconosce proprio nell'ibrido metropolitano un potenziale generatore di una nuova urbanità. Inoltre, nell'alta densità di funzioni e di usi resi possibili da questo catalizzatore urbano intravede la possibilità di accogliere l'auspicio che prende piede in quegli anni di una progettazione





< **Fig. 26:** *City of the captive globe,* R. Koolhaas, 1972

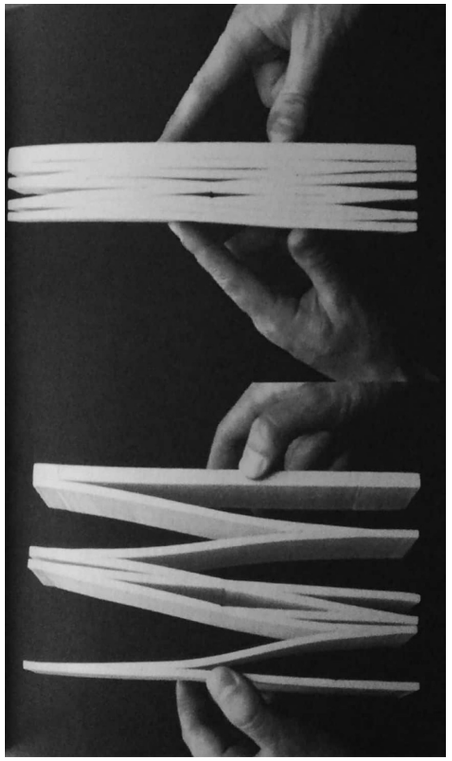
< **Fig. 27,28:** *Hyperbuilding* (prog.), Bangkok. OMA, 1996

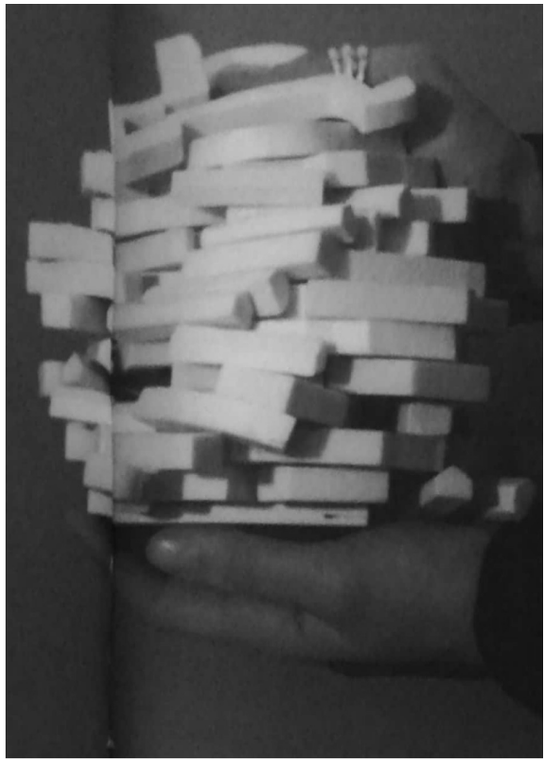
< **Fig. 29:** *Immagine estratta da (Koolhaas, R. - OMA & Mau, B., 1995)*

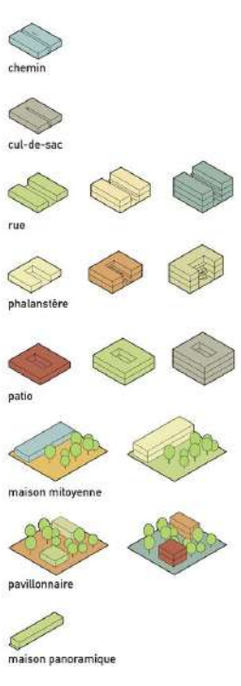
maggiormente sostenibile. La sperimentazione sull'ibrido metropolitano si configura quindi come risposta alla necessità di identificare nuove dislocazioni spaziali di un ambito urbano che, pressato dalle crescenti esigente di concentrazione ed intensificazione urbana - abbandona la sempre più l'orizzontalità del suolo urbano per svilupparsi nella terza dimensione, la sua sezione[29] .

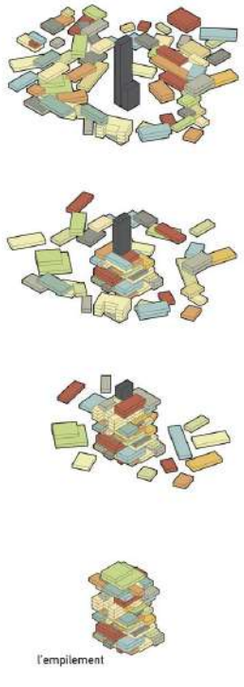
Anche questo secondo filone progettuale, in prima istanza fondato su una "retorica futurista dell'istantaneo, sul culto della quantità, sulla volontà essenzialmente moderna di inventare mondi artificiali propizi a nuove esperienze spaziali e sociali" [30] (Fromonot, 2012), è stato reinterpretato dalla generazione successiva sulla base di più pragmatiche ragioni di natura ecologico-ambientale. La necessaria ricerca di una maggiore sostenibilità progettuale (orientata al risparmio di suolo, di risorse economiche ed energetiche) ha così guidato nei decenni successivi la ricerca di tipologie innovative che fossero in grado di "spingere la densità al proprio limite" (Koolhaas, 1978).

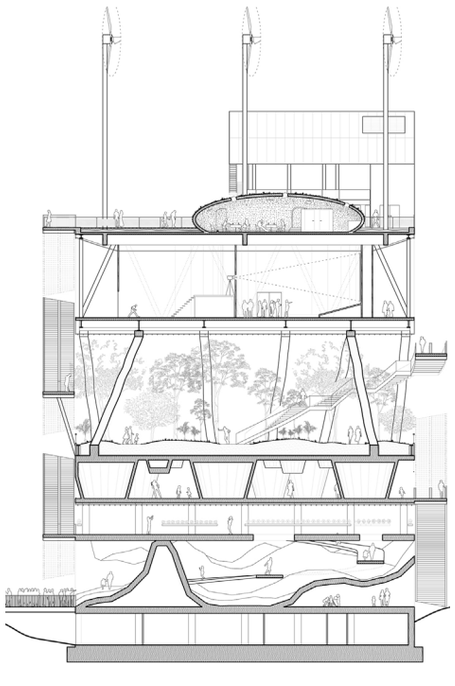
Come noto, il contributo più interessante in questo senso è rappresentato dal lavoro degli olandesi MVRDV[31], che hanno indagato a fondo, nell'arco degli ultimi quindici anni, le potenzialità della "densità" nel campo del progetto architettonico in stretto rapporto con la questione della sostenibilità ambientale.Fin dalla pubblicazione di FARMAX. Excursions on density (MVRDV, 1998) [32], una grande attenzione è stata posta dagli architetti Winy Maas, Jacob van Rijs e Nathalie de Vries agli studi che si sono occupati dell'ottimizzazione dell'uso della











< **Fig. 30, 31:** Sperimentazioni sulla densità, MVRDV, in: (MVRDV, 1998).

< **Fig. 32** : Diagrammi del progetto "Folie richter", Montpellier, MVRDV, 2014

< **Fig. 33:** : *EXPO 2000 Pavillon,* Hannover, MVRDV, 2000

risorsa spazio in relazione al parametro densità, concentrandosi in particolar modo sugli aspetti quantitativi[33] di questa sperimentazione (fatto tanto più comprensibile in considerazione della crescente preoccupazione collettiva verso la maggiore sostenibilità economica ed ambientale degli interventi)[34]

Una delle componenti più interessanti di questo lavoro è tuttavia costituita proprio da quelle sperimentazioni che indagano le potenzialità del progetto della densità per ricercare un punto di incontro tra la dispersione individuale e la coesistenza collettiva.

Se nella relazione tra individuo e società è stato intravisto uno dei principali "racconti" che ha guidato lo sviluppo urbano del XX secolo (Secchi, 2005)[35], proprio nelle due citate chiavi di interpretazione dello sviluppo urbano (concentrazione e dispersione, modelli urbani compatti o) è stata più volte individuata la traduzione spaziale di questa contrapposizione tra le due sfere del sé (l'individuale ed il collettivo). In questa prospettiva, la traduzione fisica di una crescente tendenza all'individualismo e la propensione all'autoaffermazione è stata intravista nella proliferazione di modelli di habitat più diffuso – di cui la "villa suburbana" rappresenta l'emblema più iconico.

Nelle sperimentazioni degli architetti Olandesi, la tipologia della casa suburbana viene così idealmente sottratta alla dispersione territoriale ed "impilata" nella sezione dell'edificio, sebbene ogni cellula abitativa mantenga una propria individualità attraverso il differente utilizzo di materiali, rivestimenti, linguaggi[36]. In questa ricerca sull'articolazione

di eterogenee e personalizzabili abitazioni individuali all'interno di una cornice comune, un segno emergente nel tessuto urbano o nella distesa del paesaggio circostante, è possibile invero ritrovare le file di alcune sperimentazioni già intraprese, dal noto progetto di Le Corbusier[37] per la città di un milione di abitanti al progetto "high rise of homes" di James Wines - Sitte.

In altre sperimentazioni, anche la componente dello spazio aperto – naturale o pubblico - viene idealmente inglobata nel grande contenitore, in cui l'alternata sovrapposizione di spazi residenziali e spazi pubblici o semipubblici mira a riprodurre la varietà della vita urbana[38].

Negli ultimi anni, la ricerca degli MVRDV ha fatto del tema della densità un principio portante della progettazione sostenibile. La sperimentazione ha però perso molto del fascino delle proposte iniziali, traducendosi in soluzioni totalmente introverse che, portando all'estremo il concetto del condensatore urbano, rivelano un approccio eccessivamente indifferente alla spazialità urbana circostante.

Lo studio sulla densità urbana è stato rimesso al centro del dibattito in occasione della grande consultazione internazionale per il progetto Grand Paris: chiamati a far parte del gruppo interdisciplinare Atelier International du Grand Paris convocato per predisporre idee e progetti per il futuro sviluppo dell'agglomerato parigino, gli MVRDV hanno proposto una soluzione che spingesse al limite le possibilità di densificazione della metropoli esistente. Per contrastare l'espansione degli insediamenti costruiti, il team ha così avanzato l'ipotesi di trasformare Parigi "nella città più compatta al mondo".

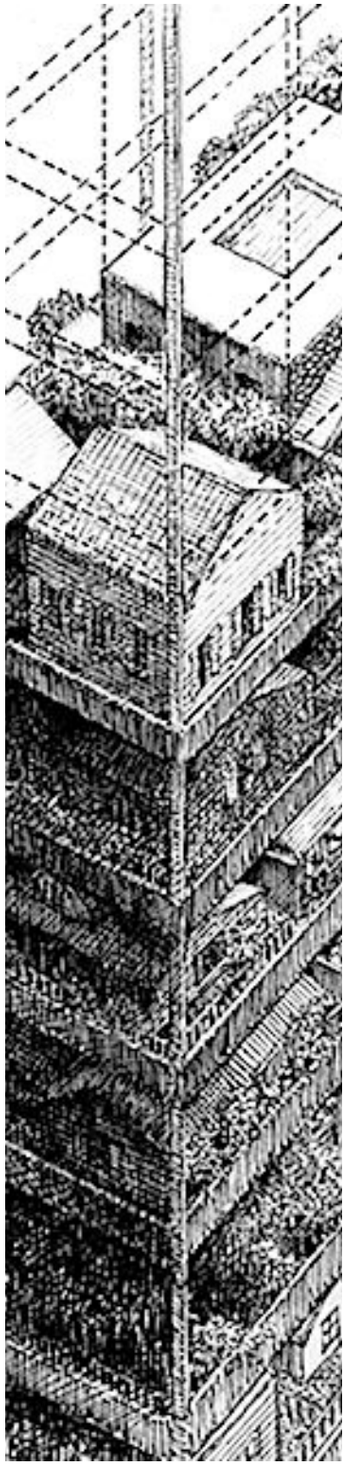


Fig. 34: *Highrise of homes, Identity of density,* J. W. Sitte, 1981

Con l'affermazione della questione ecologica come prerogativa alla revisione di teorie architettoniche e urbane, considerare gli aspetti sostenibili della progettazione è in effetti divenuto una sorta di nuovo imperativo categorico. L'idea di compattare persone e funzioni in un unico organismo architettonico costituisce in effetti l'impalcato teorico su cui, anche oggi, noti esponenti dell'architettura indagano le potenzialità di un modello che si può ricondurre alla tipologia dell'edificio-città: alcuni importanti interventi recentemente terminati o in corso di realizzazione[39] aspirano così ad essere la concretizzazione di quegli studi che da anni ricercano in questa direzione la soluzione a quello che viene ritenuto uno dei principali problemi della città contemporanea: il crescente inurbamento a scala globale[40].

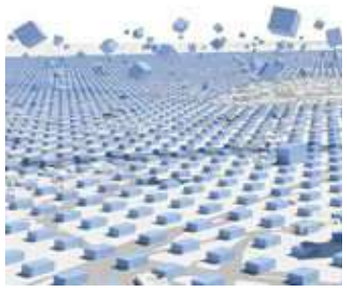
L'affermazione del paradigma ecologico ha così riorientato anche questa seconda direzione sperimentale portandola, in un certo senso, a perseguire un principio comune al già descritto "modello della città compatta europea di matrice tradizionale": un principio che possiamo definire dell'"urbanistica della compattezza".

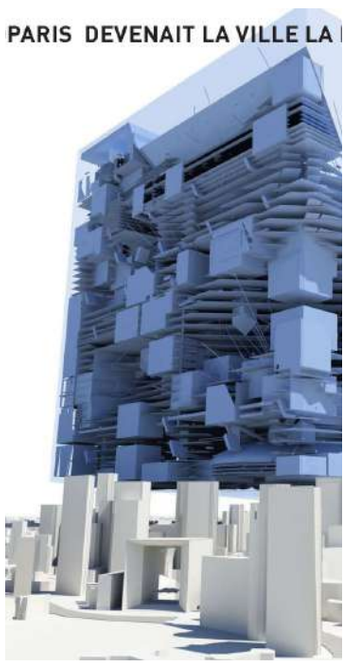
Volendo riassumere quanto descritto, questa tendenza ha condotto alle due estremizzazioni delineate: da una parte, la teoria dei grandi segni ripresa e portata a sfiorare le utopie ha guidato la realizzazioni di grandi condensatori urbani caratterizzati da un crescente ed accentuato verticalismo[41]; dall'altra, il ritorno alla città tradizionale, sempre più densa e compatta, ha fortemente influenzato una vasta componente della produzione urbana tradotta in strategie di pianificazione il cui principale obiettivo è stato

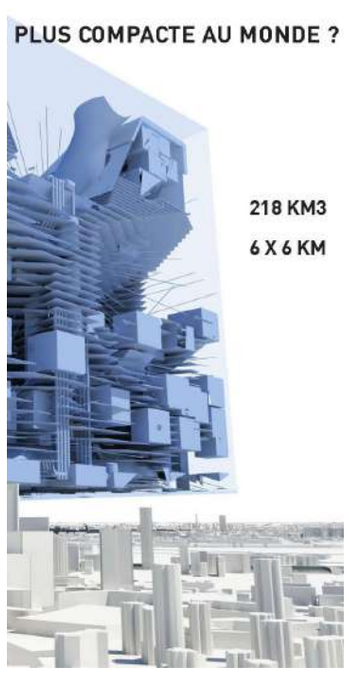
sinteticamente tradotto nella densificazione degli insediamenti esistenti.

Nell'ambito di questo primo "racconto", è possibile considerare come l'esito del percorso delineato si sia complessivamente tradotto nella convinzione largamente diffusa che "la rivincita della densità segna una nuova sfida per il futuro delle nostre città, più compatte, sostenibili e tecnologiche" (Reale, 2012), o che "in un mondo in crisi di risorse che si manifesta anche con una erosione dello spazio, la città diffusa non può rappresentare un modello di sviluppo per il futuro (...). In un mondo che farà sempre più fatica a sostenere il proprio bisogno di energia, le città più dense e stratificate sembrano candidarsi come la forma più probabile per l'habitat" (Maj, 2012)[42] . Così, le virtù della città compatta ecologicamente più sostenibile e socialmente più equa sono diventate il cavallo di battaglia di strategie di accentramento e polarizzazione, orientate al controllo dell'espansione urbana attraverso il consolidamento di centralità tra loro complementari (come nel caso italiano) o organizzate in maniera gerarchica (come nel caso francese).

Tuttavia, una minore o insufficiente importanza conferita ad diversi aspetti (le relazioni con il sito e con le specificità locali, la qualità del rapporto tra vita collettiva e vita privata, la qualità delle forme spaziali e il rapporto con lo spazio pubblico) rischia di rivelarsi un drammatico effetto collaterale di questo approccio, così come la permanenza di retaggi passati che lavorano in direzione opposta alla conquista di quel "paesaggio amplificato" preso in considerazione da una diversa cultura







^ **Fig. 35, 36:** *Progetto per il Grand Paris,* MVRDV, 2011

urbana di cui si è già avuto modo di parlare[43]: dopo più di cinquant'anni di studi e riflessioni dispiegate a partire da "l'architettura della città"[44] (Rossi, 1966) e dal "territorio dell'architettura" (Gregotti, 1966), diverse considerazioni hanno nel tempo confermato la necessità di riformulare l'approccio al progetto urbano in modo più flessibile, dinamico e "poroso": dalla scala dell'isolato alla scala del territorio. In questo senso, la questione del coniugare le possibilità di crescita con la salvaguardia del territorio ha contemporaneamente introdotto la 'scala vasta' nel campo delle analisi, delle teorie e delle pratiche operative: sono state così introdotte nuove scale nel dibattito disciplinare che superano quelle del progetto della città e orientano lo sguardo verso una visione "telescopica" dispiegata tra la scala locale e la scala territoriale (Mazzoni & Magliacani, 2021).

Al contempo, il superamento del dibattito tra i sostenitori della città compatta costruita su un tracciato regolatore e i fautori della città costruita per sommatoria di oggetti ed elementi forti ha reso evidente – per certa parte della cultura disciplinare - l'importanza della relazione tra spazio costruito e contesto urbano. Se la prima tendenza ha infatti mostrato i limiti di una concezione anacronistica[45], anche la seconda ha progressivamente rivelato le problematiche di un approccio progettuale basato sulla negazione del dialogo tra emergenza e tessuto, basato sulla preponderante assenza di pause ed alternanze tra fatti ordinari e straordinari della dimensione urbana (Ferretti, 2019).

Proprio in questo nuovo piano di analisi e progetto è in effetti possibile intravedere un

possibile punto di incontro tra i due “racconti” (di cui finora si è esposto il primo), e la soluzione ad un dibattito sullo sviluppo degli insediamenti urbani che sembra esser stato troppo spesso ridotto nei termini di un contrasto tra città compatta e città diffusa, tra condensazione a sviluppo verticale e dispersione orizzontale.

2.1.2 Dalla *non-stop city* alla città diffusa: verso la metropoli orizzontale

Teorie e concetti di “urbanismo orizzontale” sono emersi in momenti diversi nella storia della città e del territorio, spesso intimamente connessi a processi di transizione sostanziali, fino a convergere in un denso patrimonio di interpretazioni ascrivibili ad una specifica tradizione di fatti e fenomeni urbani.

Come sempre, occorre differenziare il campo teorico (dell’intenzionalità) da quello applicativo (della spontaneità dei processi e della realtà delle trasformazioni spaziali). Tuttavia, in maniera più generale è stato messo in luce come la condizione di esistenza di questo “tipo di urbanità” possa essere rintracciata nella sua maggiore predisposizione a seguire il cambiamento[46], al suo malleabile atteggiamento verso mutamenti o ribaltamenti di natura economica, sociale e ambientale che si succedono nel tempo (Cavalieri, 2018) [47].

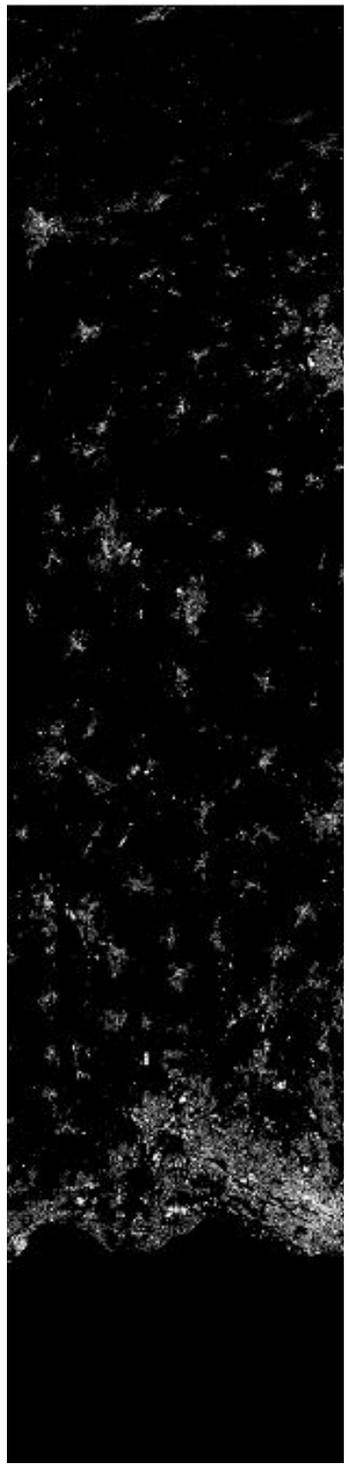
Al contempo alcune teorie sono nate in esplicita reazione ad un processo di concentrazione, hanno ipotizzato processi di decentralizzazione sia dell’urbanizzazione che delle economie. Tra i primi e più rinomati esempi di questo atteggiamento, è il progetto di F. L. Wright

« Bisogna rileggere il libro di Thomas Sieverts sulla Zwischenstadt: egli afferma di essere - come me – un amante della città tradizionale, (...) ma che essa non può più fungere da modello per la costruzione dello spazio abitativo.

I modelli urbani non sono più nella città tradizionale (...),

Vale a dire che c'è un problema irrisolto - che in un certo modo si affianca a quello della densità - che è la definizione e l'invenzione di nuove polarità urbane.»

[Trad. da (Bourdin, 2007)]

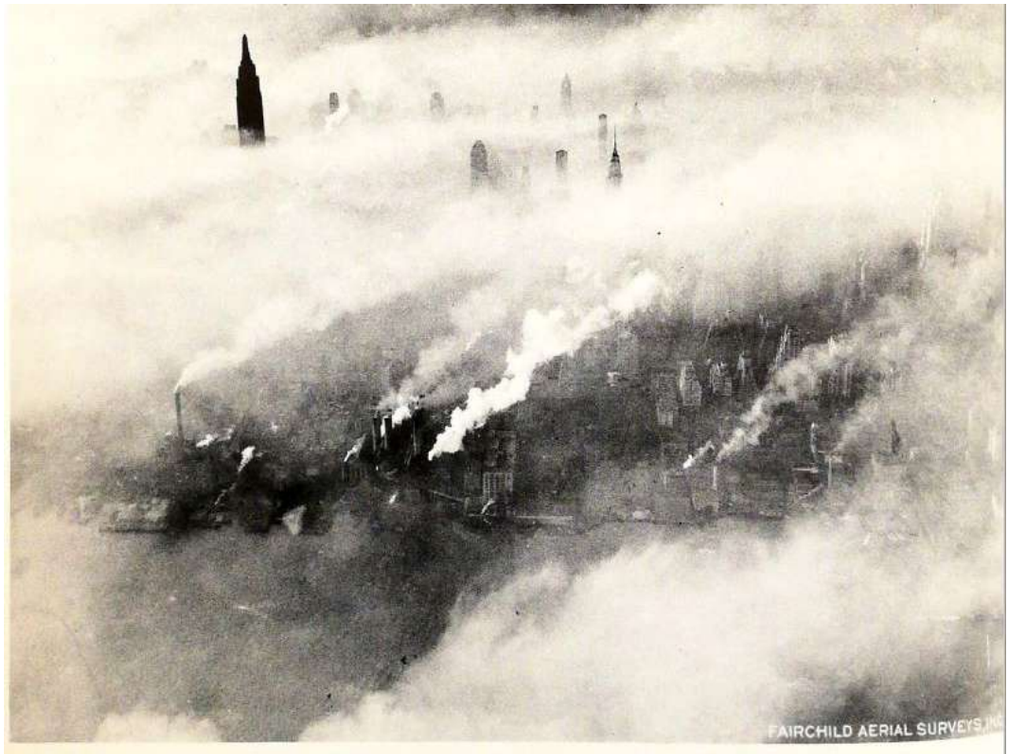


> **Fig. 37:** Canton Vaud (2014), spazi costruiti. In: *Horizontal Metropolis, a radical project,* Biennale di Architettura di Venezia, 2015, Atlases.

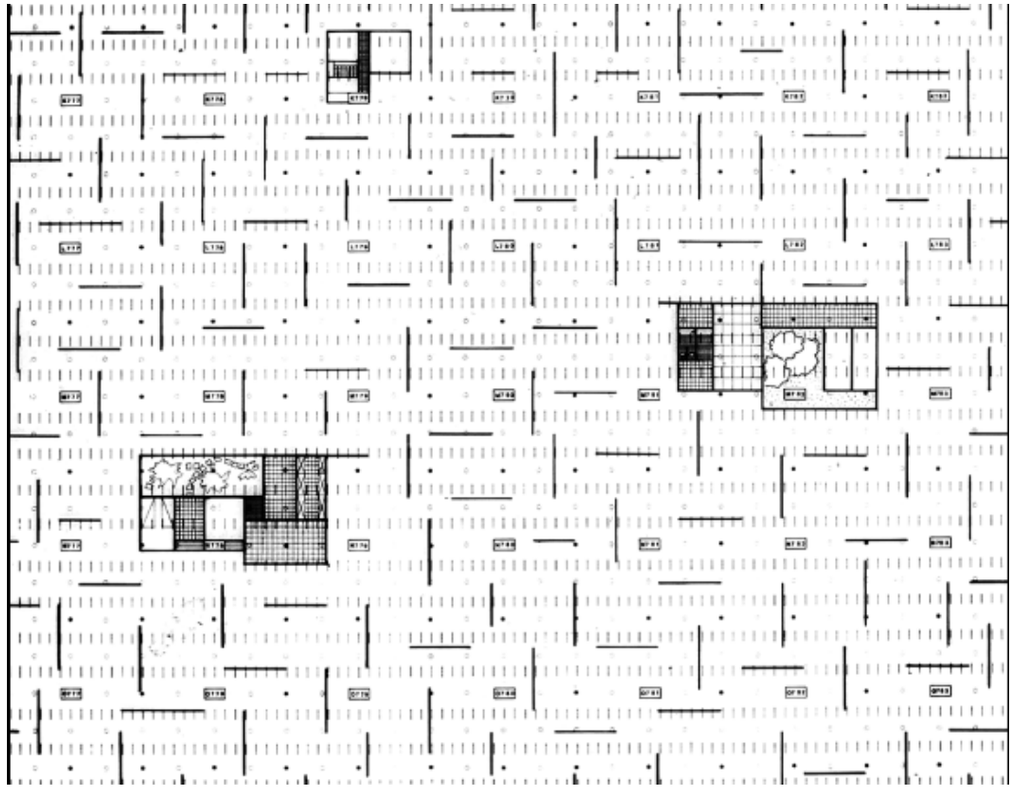
degli anni ’30 per Broadacre City (Wright, 1940). Distaccandosi dai principi del Moderno e dalle diverse concezioni incentrate sul progetto della città, Wright ha elaborato il progetto urbano e politico[48] per un modello insediativo alternativo, basato sul ritorno ad una vita agricola all’interno di una matrice insediativa ampiamente decentrata e diffusa sul territorio, più propizia alla ricerca di una rinnovata alleanza tra essere umano e ambiente naturale. Immaginando una società decentralizzata e democratica, egli ne contrappose la proposta al monopolio delle metropoli ed alla standardizzazione derivante dal cosiddetto processo di “metropolizzazione”. In questo senso, il decentramento (non inteso come dispersione) si proponeva in alternativa alla “deterritorializzazione” imposta dall’affermazione della metropoli industriale, che comportava distruzione di risorse e paesaggi oltre che la scomparsa dell’economia rurale e dell’agricoltura locale (Maumi, 2018).

Come Broadacre City, altri progetti come il "New Regional Patterns" (1945-49) di L.Hilbersaimer e "Agronica" (1993-94) di A. Branzi sono stati concepiti ipotizzando un progressivo decentramento guidato da una trasformazione del sistema economico (Waldheim, 2018). Tra di essi un riferimento esemplare rimane il progetto *Non-stop city* di Archizoom[49] (1970-71),

A partire dagli anni ’90 a queste proposte politiche, utopiche o di critica radicale interessate alla ricerca di un diverso tipo di urbanità è corrisposto un certo riscontro nel campo disciplinare: accompagnato dalla diffusione di un nuovo interesse verso alcuni processi di urbanizzazione diffusa in



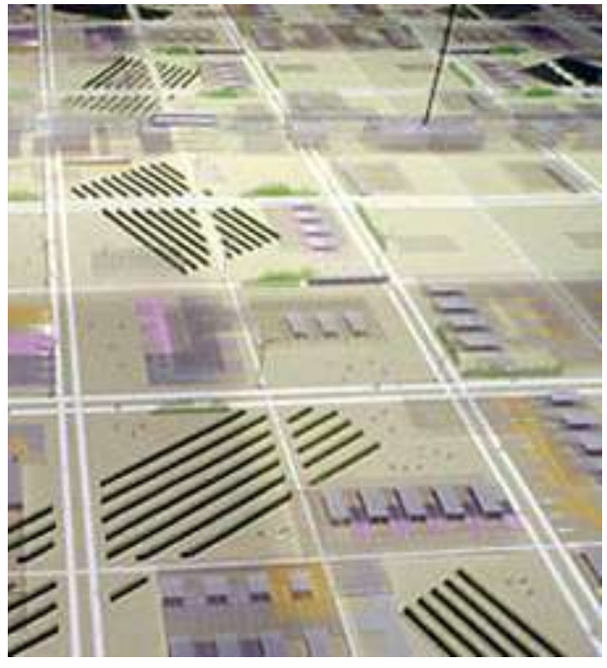
FIND THE CITIZEN



< **Fig. 38, 39:** *Broadacre City: The New Frontier - A new success ideal,* F.L.Wright, 1970

^ **Fig. 40:** *Non-stop city,* Archizoom, 1993

> **Fig. 41:** *Agronica,* A. Branzi, 1993

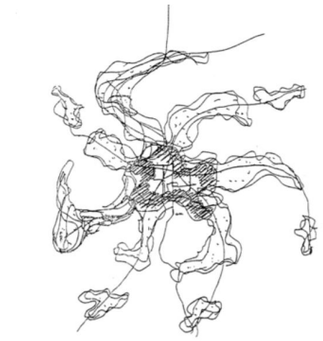


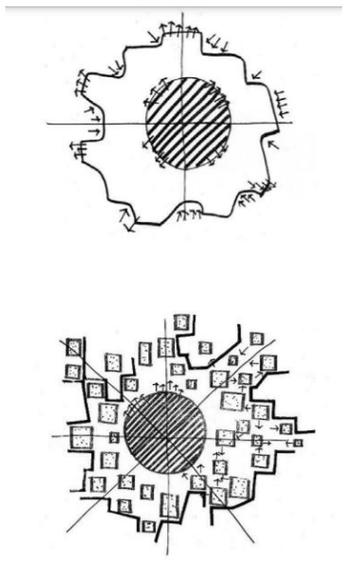
relazione al decentamento di alcune forme di economia. Alla consapevolezza di questa "nuova"[50] dimensione spaziale è corrisposto un numero incrementalmente crescente di teorie ed indagini, accompagnate da accesi dibattiti interdisciplinari e dettate da una diversa attenzione all'analisi dello spazio urbano.

Fin dai primi anni '60, quando Jean Gottmann introdusse il termine "Megalopoli" per descrivere la forma di agglomerato continuo dispiegata lungo la costa orientale degli Stati Uniti (Gottmann, 1961)[51], numerosi concetti e paradigmi[52] sono stati introdotti: nel tentativo di cogliere modelli di agglomerazione che si discostassero in modo significativo da quello monocentrico metropolitano dell'inizio del XX secolo ed analizzare quella sorta di progressiva "metropolizzazione del territorio" più tardi sistematicamente teorizzata da Francesco Indovina (Indovina, 2009).

Nel contesto europeo, a partire dagli anni '60 alcuni sforzi teorici, partendo da un ripensamento critico del concetto stesso di città, si sono concentrati sulla comprensione di una inedita forma urbana: la città-territorio (Piccinato, et al., 1962). In questo contesto, fu particolarmente significativo il contributo di De Carlo sul concetto di «città regione» (De Carlo, 1962)[53], "un'anticipata visione di fenomeni che si sarebbero manifestati pienamente e in modo generalizzato più di trent'anni dopo" (Indovina, 2009).

In Italia è infatti a partire dagli anni '90 che il dibattito disciplinare si è interessato con maggiore consapevolezza a questi aspetti della dimensione urbana ed abitativa, soprattutto in





< **Fig. 42:** *La Turbina,* G. De Carlo, 1964, in: (De Carlo, 1964)

< **Fig. 43:** *Sviluppo monocentrico a macchia d'olio,* G. De Carlo,1964, in: (De Carlo, 1964)

< **Fig. 44:** *Città regione,* G. De Carlo,1964, in: (De Carlo, 1964)

< **Fig. 45:** *È tempo di girare il cannocchiale, G. De Carlo, 1991,* in: "Spazio e società" n. 54.

seguito alle influenti ricerche svolte in diversi ambiti intellettuali ed accademici[54] che hanno avuto il merito di conferire forza a questa nuova prospettiva "allargata". In questi primi tentativi di sistematizzazione ed analisi delle tendenze in atto sul territorio italiano, l'individuazione di «corpi territoriali» coinvolti in un processo di metropolizzazione e "molecolarizzazione del territorio" definito da caratteri di addensamento (Clementi, 1966) mostrava tuttavia un preponderante interesse verso gli esiti morfologici del processo sulla formazione delle polarità: ciò impediva di comprendere a pieno il reale "funzionamento della struttura territoriale, le connessioni e le interrelazioni che travalicano l'addensamento (...), fenomeno che [oltretutto] non necessariamente si manifesta con i caratteri delle tradizionali strutture territoriali" (Indovina, 2009).

Negli stessi anni, la nozione di "città diffusa" viene sistematizzata e sviluppata da una scuola di pensiero costruita intorno allo IUAV (in anticipo su letteratura francese riguardante il peri-urbain). La nozione, non esente da una visione per certi versi politica volta alla valorizzazione di territori diffusi per loro natura, si basa su due principali caratteristiche: uguaglianza spaziale ed isotropia (in opposizione ad una lettura gerarchica dello spazio urbano) e libertà di scelta. La nozione di città diffusa introduce definitivamente una diversa altra maniera di descrivere territori a bassa densità fino a quel momento poco considerati, una diversa posizione intellettuale verso il progetto dello spazio abitato. Come è stato successivamente precisato, non si trattava di "un'apologia fatalista

della città dispersa in sé" (Grosjean, 2012), ma del riconoscimento di valori specifici di un "deja-là" che obbligava l'urbanista a rompere con presupposti e forme conosciute per fare i conti con una spazialità inedita sul piano cognitivo ma già da tempo esistente su quello fisico ed operativo[55].

Negli stessi anni – proprio quando la portata del fenomeno "città diffusa" è divenuto più evidente e consapevole (Indovina, 1990) – l'opposizione e le critiche a questa nuova forma urbana si sono rafforzate, trovando largo consenso in ambiti intellettuali, amministrativi e decisionali. In generale, quello della "città dispersa" (termine che non corrisponde invero al concetto di diffusione) è stato un fenomeno sempre più ampiamente descritto ed interrogato, e su cui la disciplina negli ultimi decenni si è spesso confrontata tentando il più delle volte un'opposizione. Negli anni a venire, ed in stretta relazione di concomitanza con l'affermazione della questione ecologica, il fenomeno della dispersione è divenuto fonte di preoccupazione generale: la lotta alla dispersione territoriale è divenuto così il principio fondamentale per orientare teorie e pratiche.

L'angoscia di fondo è derivata dalla preoccupazione sulle conseguenze di una forma insediativa che ha profondamente trasformato l'idea di città consegnata dalla storia, così come ha mutato l'idea di paesaggio sedimentata nell'immaginario collettivo facendo sbiadire le differenze che connotavano distintamente città e campagna[56]: ne è emerso uno smarrimento di una disciplina urbana che, non riconoscendo più la città, ha temuto di non poterla più controllare

(Secchi, 2005) [57].

Alcune voci fuori dal coro hanno tuttavia mostrato maggiore interesse nel comprendere a fondo dinamiche e processi del fenomeno e a sistematizzarne conoscenze e letture interpretative, a partire dai più noti studi sulla "città diffusa" (concezione che differisce fortemente in forma e contenuti da quella di dispersione[58]) di Francesco Indovina (Indovina, 1990) e di Bernardo Secchi (Secchi, 1996) (Secchi, 1990)[59] fino a quelli di matrice più recente condotti da B. Grosjean sulla ville diffuse di Bruxelles (Grosjean, 2010).

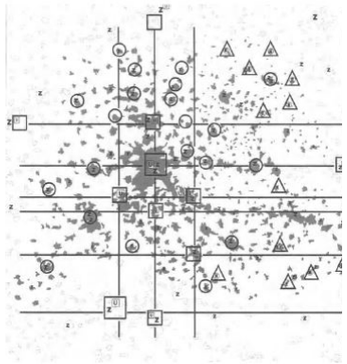
In seguito, diversi altri concetti nella stessa prospettiva hanno cominciato ad emergere e a trasformarsi, al punto che il termine "urbanizzazione dispersa" ha cessato di essere un mero ossimoro (Grosjean, 2010). In questo contesto, il contributo di Thomas Sieverts ha rivestito una particolare rilevanza. Partendo dalla discrepanza tra la realtà e una persistente ideologia dominante ossessionata dal come dovrebbe essere la città europea e intessuta della già esplorata "restorative conception" della città, egli sostenne una contro-tesi: l'importanza del frammento come l'elemento principale nella concezione dello spazio urbano, in quanto condizione riconoscibile in qualsiasi situazione territoriale (Sieverts, 2003). Questa intuizione costituisce uno dei contributi più interessanti del suo lavoro: il principio secondo cui le diverse componenti urbane - estremamente eterogenee - divengono interpretabili come "frammenti" anziché come "celle" (Viganò, 2011), con la conseguenza che "concettualmente, se le cellule di un tessuto urbano vengono interpretate come

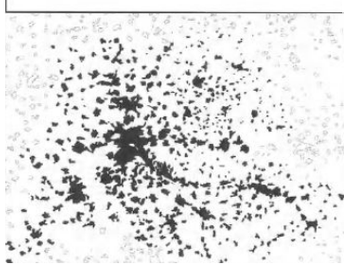
frammenti, allora diventa necessario scavare più a fondo e indagare il rapporto tra di esse" (Veronese, 2018) [60].

Al contempo, a cavallo con gli anni '2000 ed in continuità con alcune delle fila che hanno intessuto il racconto precedente nel determinare la "fine de Moderno" e la riscoperta di valori quali l'identità dei luoghi e il senso di comunità (resi riconoscibili nelle grandi città come negli insediamenti minori), il consolidamento della diversa concezione di un "paesaggio [divenuto] urbano" (Corajoud, 1981) introduce nuove scale interpretative che superano quelle del progetto della città e orientano lo sguardo verso la dimensione metropolitana.

In questo contesto, il contributo dei Territorialisti consolida il valore di uno sguardo disciplinare interessato all'interezza del territorio, che da una parte mette definitivamente in discussione il predominio della città nel dibattito disciplinare, e dall'altra rafforza il valore delle relazioni orizzontali. In un certo senso, questa apertura intellettuale implica una dilatazione del concetto stesso di spazio abitabile: una rinnovata idea di dimensione collettiva introduce così la necessità rivalorizzare la partecipazione delle comunità locali alla costruzione di nuovi scenari (Mazzoni, et al., 2020) e cerca di recuperare la fiducia nel senso dell'orizzonte.[61]

A questa visione basata su superamento delle vecchie dicotomie (centro-periferia o città-campagna), hanno inoltre contribuito fortemente il riconoscimento dello spazio aperto come elemento strutturante la stessa città e il territorio (Secchi, 1986), nonché il nuovo valore





< **Fig. 46:** *Gelsenkirchen, poi "Amt Bismarck",* Catasto originale del 1825 (ridisegno dal 1925), in: (Sieverts, 1997)

< **Fig. 47:** *Diagramma sulla regione di Stocccarda,* in: (Sieverts, 1997)

< **Fig. 48:** *Stoccarda e la regione centrale del Neckar nel 1950 e Regione di Stoccarda nel 1995,* in: (Sieverts, 1997)

conferito al paesaggio (Jacob, 2009)[62]: all'interno di una cornice di pensiero in cui il ruolo del vuoto diviene cruciale al punto da diventare struttura, in cui si indebolisce l'apparente contraddizione tra orizzontalità ed urbs , diviene non solo possibile, ma addirittura essenziale ripensare e riconcettualizzare profondamente la forma urbana oltre che gli strumenti analitici e di progetto (tra gli altri, quello della densità),

In questo ampio sfondo culturale, è più recentemente emerso il concetto di "Metropoli Orizzontale"[63]: una sorta di "concetto ombrello" che mette insieme teorie, letture e progetti orientati a dispiegare una condizione urbana "alternativa" (Dehaene, 2018): che vada cioè oltre (e non necessariamente contro) l'idea di concentrazione o accumulo (Cavalieri, 2018)[64]. Facendo riferimento a Paola Viganò, un insieme multidisciplinare di intellettuali, architetti e urbanisti si è interrogato su "problemi e sfide di una nuova ecologia urbana" (Viganò, 2018) che intravede nell'orizzontalità delle relazioni urbane la possibilità di un nuovo approccio interpretativo e progettuale.

In questa attitudine "orizzontale" è rileggibile invero un doppio paradigma di analisi, che considera al contempo la coesistenza di fenomeni "dispersivi" - interazioni, flussi di scambio, relazioni orizzontali, - e di aggiunte incrementali, evitando di soffermarsi prioritariamente su dinamiche di accumulazione, ancoraggio, accentramento o consolidamento gerarchico.

Sulla stessa linea d'onda, un nuovo concetto diffuso negli Stati Uniti con la nozione di Distributed Urbanism[65] ha assunto interessanti declinazioni nel contesto europeo Europa e

particolarmente in Francia[66]. Partendo da una riflessione sul concetto di distribuzione delle popolazioni e delle attività, favorito dalle tecnologie dell'informazione e dai progressi tecnologici, questa posizione ambisce ad uscire definitivamente dal dilemma concentrazione-dispersione (Lefebvre, 1970) o implosione-esplosione (Brenner, 2013)[67], e propone di pensare al territorio prima che alla città introducendo la " problématique territoriale de l'urbain généralisé", In cui " la distribuzione non è necessariamente dispersione ma reintegrazione dell'urbano nei suoi territori" [trad. (Brés, 2015)].

La grande città è così considerata solo una tra le possibili figure dell'urbano: dalla grande metropoli al borgo passando per la media o piccola città, qualsiasi configurazione urbana diviene parimenti ipotizzabile. Ne emerge una lettura dinamica dello spazio urbano che tiene conto, allo stesso tempo, dell'inevitabilità dei tempi lunghi della storia dell'occupazione spaziale: di quella "vaste respiration des sociétés" (Leroy-Ladurie, 1966) che da sempre spinge ad alternare la cosiddetta "attrattività della città o della campagna", in particolare a seguito dell'esposizione delle città ad eventi traumatici come le grandi epidemie (Brès, 2020)[68].

L'approccio "distributivo" apre così una prospettiva basata sull'interdipendenza tra figure compatte e "discrete" (Brés, 2015) dello spazio urbano, ipotizzando uno sviluppo maggiormente distribuito su un "tessuto territoriale continuo e aperto" (Veltz, 2019).

Allo stesso tempo, questa visione introduce la possibilità di reimmaginare localmente le relazioni tra insediamenti umani e spazi naturali,

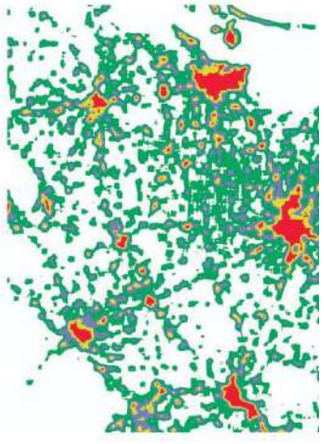


Fig. 49: *Densità dell'urbanizzato al 1990 e al 2000, riferite all'area della città diffusa allargata all'arcipelago metropolitano del Veneto centrale,*F. Indovina, 2009, in: (Indovina, 2009)

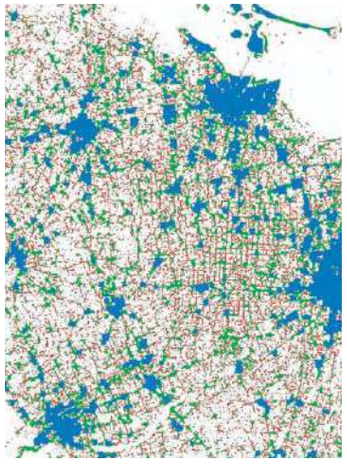


Fig. 50: *Segmentazione morfologica al 2000, riferite all'area della città diffusa allargata all'arcipelago metropolitano del Veneto centrale,*F. Indovina, 2009, in: (Indovina, 2009)

"Il compito del progetto non è semplicemente adattare la soggettività all'inarrestabile emergenza ma, per fasi successive, trasformare e valorizzare il prodotto della capacità inventiva della città.
[Non è adottare un] atteggiamento da 'ogni resistenza è inutile' che porta in sé la tesi (...) di un sistema che non tollera alcun "esterno" e che (...) semplicemente si ritira, non riuscendo nemmeno a immaginare una strategia di attacco del nemico dall'interno.
Il che ci porta alla questione della densità"

(Sorkin, 2003)

costruendo un bagaglio discorsivo specifico che contribuisce alla costruzione di un immaginario collettivo che può "ridistribuire interamente quello che una volta si chiamava naturale e quello che è stato chiamato sociale "(Latour 2015, p. 159). Sicuramente uno dei fili della trama di una nuova narrativa territoriale (Bouba-Olga, 2019).

Al di là delle specifiche posizioni intellettuali o progettuali, l'interesse degli approcci descritti per il presente lavoro non risiede nel racconto di una particolare strategia o forma urbana da perseguire, ma nell'evidenziare un orizzonte cui tende: la ricerca di soluzioni adatte ed aperte all'esplorazione di diverse "figure dell'urbanità"[69] i cui profili non rispondono necessariamente ai modi convenzionali di produzione urbana né a certe pratiche ordinarie delle nostre società (Brès & Devisme, 2020).

Tuttavia, non si tratta di scegliere una "fazione" piuttosto che un'altra, ma di delineare un approccio che potremmo definire "ibrido" e che sembra oggi potersi dispiegare.

2.2 Conclusioni: verso uno scenario condiviso

Negli ultimi anni la trasformazione fisica dello spazio abitativo ha stimolato un percorso disciplinare attraverso il quale la nozione di "urbano" è stata estesa oltre il concetto di città o agglomerato, confluendo in ciò che è stato definito "urbano generalizzato" [(Lefebvre, 1970), (Brenner & Schmidt, 2015)] per indicare l'integrazione di diverse realtà socio-spaziali all'interno di un unico campo di applicazione: l'urbano come pratica e non come spazialità specifica[70].

Questa nuova accezione svincola

definitivamente la nozione di urbano dalla forma città alla quale siamo stati abituati, supera “l’ancestrale differenziazione tra città e campagna” (Merlin & Choay, 2000) ancora implicita nella nozione di "dispersione"[71].

Se questi differenti contributi confermano la diffusione di un “progetto urbano (che) esce dalla città”, la nozione di *urbain generalisé* incita ad una generale riappropriazione dei territori nella loro totalità, “modifica il progetto urbano stesso svincolandolo [...] dalla sua limitazione in uno spazio compatto” (Viard, 1990).

In questo contesto, “il progetto del territorio torna di attualità, al di là, o addirittura in anticipo, rispetto alle riflessioni in corso sulle metropoli che sempre più spesso includono spazi di urbanizzazione dispersa » (Brés, 2015).

Al contempo, per contrastare una certa tendenza "nichilistica" associata all’idea di “città generica” e di “urbano generalizzato”, è emersa una posizione che non considera lo spazio contemporaneo come "indefinito" ed uguale in ogni sua parte, ma come spazialità caratterizzata da coesistenti e repentini fenomeni di diffusione e addensamento in cui è ancora possibile osservare delle "perturbazioni", dei punti di densità o concrezione spaziale derivanti da una necessità primaria dell’essere umano: quella della relazionalità, della prossimità utile agli scambi, quella della comunità.

L'analisi esposta dimostra la rilevanza di studi e ricerche orientat all'esplorazione di processi e modalità che concorrono alla conformazione fisica dello spazio urbano nelle sue variegate espressioni morfologiche: dalle regioni urbane ai territori metropolitani policentrici, dai corridoi lineari alle urbanità diffuse. In questa prospettiva,

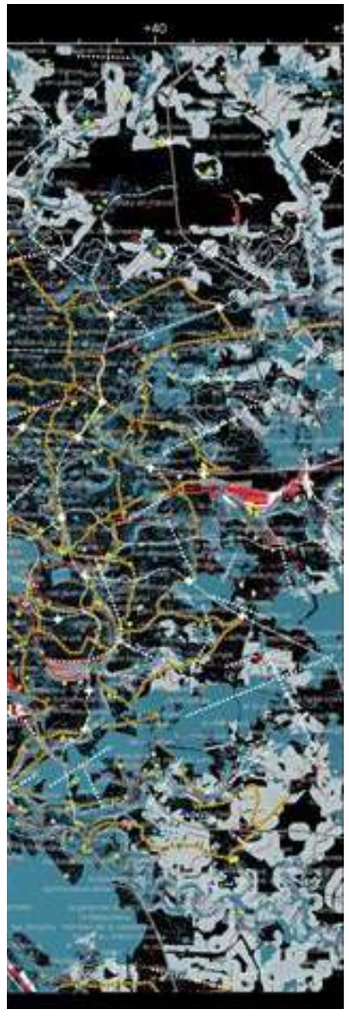


Fig. 51: *La Ville Poreuse, Progetto per la Grande Parigi,* B. Secchi, P. Viganò, 2011.

le città divengono solo una delle plurime forme di urbanizzazione, la cui traduzione spaziale rivela la presenza relazioni – umane o oggettuali – che non hanno forma o denominazione specifica.

Questo approccio invita quindi a ragionare e lavorare sulla discretizzazione, sulla specificità e sulla diversità, con un grado di osservazione capace di “abbandonare il discreto per il continuo, sostituire il luogo con il processo, (...) il fisso con il dinamico» (Giroud, 2015).

Questa prima parte della trattazione ha pertanto avuto la finalità di esplicitare l'orizzonte teorico di riferimento. Allo stesso tempo, si è esplicitata la necessità di svincolare il tema della "densità" da una specifica o univoca idea di città o di forma urbana. In questa prospettiva, anche la densità urbana costituisce uno strumento analitico-progettuale da reinterpretare, come concetto trasversale che assume significato ad una molteplicità di scale e in infiniti gradienti.[72]

Al di là dei dati e delle interpretazioni sulle tendenze in atto, oltre la “spinta riformista associata ad una certa passività di fonte a forze accettate troppo facilmente sulla base fragile della prova dell’osservazione statistica” (Sorkin, 2003), è possibile scegliere l’approccio con cui affrontarle: accettandole e assecondandole come forze inarrestabili o, al contrario, ricercando soluzioni alternative che contribuiscano a reindirizzarle in direzioni che si reputano auspicabili: perseguire, in sintesi, quel “*courage de l’hypothèse*” già descritto da Corboz che rivela la “necessità di uscire da approcci consolidati e precostituiti, l’apertura a nuove e insolite interpretazioni » (Viganò, 2009).

Note

1 La differenziazione città-campagna costituisce un tema centrale della riflessione socio-politica a partire da Marx e dalla critica alla città industriale: un'interpretazione del fenomeno urbano parallela a quella che lo interpreta attraverso le chiavi densità-dispersione. Cfr. (Sereni, 1946), che ha impostato i suoi studi considerando la città e la campagna come elementi definiti e circoscritti, nel loro incessante rapporto di scambio declinato attraverso le relazioni sociali.
In linea più generale, diverse discipline sono state fortemente segnate dalla differenziazione rurale-urbano (prime tra le altre la sociologia e la geografia), nonostante molti autori abbiano proposto il superamento della cesura tra le due entità verso una concezione onnicomprensiva della diversità delle forme e delle pratiche.

2 Il tal senso è di significativa importanza la rilettura della lezione di Leon Battista Alberti fatta da Françoise Choay (Choay, 2006). Cogliendone l'attualità del portato teorico, ne sottolinea alcuni punti che emergono dal trattato De Re Aedificatoria: il "principio dialogico" (non c'è edificazione senza dialogo con coloro per cui si edifica, individui singoli o comunità costituite), il "principio dell'interscalarità" e soprattutto la necessità di produrre regole in relazione al contesto e non modelli da riprodurre o imitare). La volontà di attualizzazione del portato intellettuale di Alberti, è però rileggibile nell'affermazione di una nuova e diversa necessità per il nostro tempo: "nell'epoca della globalizzazione, accanto a regole 'universali' del buon costruire (...) e del buon governo (...), occorre produrre regole 'pluriversali', ovvero specifiche di ogni luogo, che tengano conto dei caratteri identitari peculiari, costruitisi attraverso i processi storici di civilizzazione, i quali hanno dato risposte culturali specifiche alle relazioni tra insediamento umano e natura (...) per produrre un milieu differenziato, contestualizzato e articolato alla scala umana" (Choay, 2008) . In questo senso, Choay riprende ed attualizza anche gli scritti di Lévy-Strauss quando ha evidenziato la vocazione alla differenziazione come condizione del processo umanizzazione delle società e la condizione che permette la manifestazione dell'essere umano, "poiché la civiltà implica la coesistenza di culture che presentino tra loro la massima diversità. (...) Quel che va salvato è la massima diversità, non il contenuto storico che ogni epoca le ha conferito e che nessuna può perpetuare al di là di se stessa" (Lévy-Strauss, 1952)

3 Nel senso che escluderebbe automaticamente l'altra.

4 Non storicistica, orientata al confronto di situazioni differenti nel tempo e nello spazio geografico ma analoghe per alcuni aspetti sostanziali e trasversali

5 Nell'ambito di quello specifico percorso estrapolato dalla storia attraverso la lente tematica che ha guidato questo lavoro.

6 Un simile concetto è espresso da M. Dahene quando descrive il processo che ha portato al noto modello territoriale diffuso che caratterizza il territorio Belga (Dehaene, 2018).

7 Il titolo del capitolo è un esplicito riferimento al testo di F. Choay "Urbanisme, utopies et realités" (Choay, 1965), in cui emerge chiaramente il ruolo che ha avuto la dialettica tra l'utopia e la realtà nell'evoluzione del pensiero architettonico ed urbano.

8 Crispolti ha evidenziato come "l' antico sogno architettonico di imporre un grandioso ordine sul mondo disordinato ha portato, con l'avvento della modernità, a teorizzare in maniera definita l'idea architettonica della "città in un unico edificio" (Crispolti, 1979). L'idea di ospitare diverse funzioni urbane all'interno di un unico macro segno sintetico nasce infatti dalla convinzione della potenziale capacità dell'architettura di rispondere ai problemi della città attraverso la composizione di un'unica entità organica, in grado di ricreare autonomamente l'"effetto città". In Delirious New York, Rem Koohlas afferma che Raymond Hood fu il primo ad elaborarne una (Koolhaas, 1978). Definendola la "Hood's Premonition" infatti afferma: "Con questo progetto, egli dà vita al concetto di "città sotto un unico tetto", con una forte componente orizzontale come miglioramento della sua precedente teoria più semplicistica di una città fatta di torri. L'unità-edificio assorbe così la varietà e la diversità degli usi che sono alla base delle attività urbane". Tuttavia, il progenitore di questo modello è quasi universalmente riconosciuto dalla trattatistica in Le Corbusier, nel Piano per Algeri del 1931. Al contempo, l'idea portante che ne emerge – liberare lo spazio circostante e condensare diverse individualità in un singola unità o struttura autonoma - è un principio ugualmente rileggibile nella visione megastrutturalista degli anni '60, ben delineata nel lavoro di Fumihiko Maki (Maki, 1964): individuando tre tipi di forme collettive, definì quella della megastruttura o megaforma come una "polifunzionalità iscritta entro una struttura-cornice che racchiude tutte le funzioni di una città o di una sua parte". Un noto esempio di questo filone teorico è il noto progetto di Kenzo Tange per la baia di Tokyo , in cui egli ipotizza una "forma a scala di umanità di massa che comprenda una mega-forma ed unità funzionali discrete, atte a mutare rapidamente, che si inseriscono nell'intelaiatura più ampia". Tuttavia, a partire da quel momento la teorizzazione degli architetti e della critica si è progressivamente incentrata su questioni formali, su implicazioni strutturali e tecnologiche di questo fenomeno, con un'evidente subordinazione della dimensione umana, abitativa e sociale ai principi della realizzazione tecnica. Emblematica in tal senso l'identificazione di Banham con il Centre Pompidou come "l'ultima delle megastrutture": "Il Centre Pompidou fu, sotto molti aspetti, la più estrema di tutte le megastrutture costruite. Ciò che contribuisce alla sua individuazione come monumento al movimento cui pone fine è che nel suo aspetto visivo resta 'archigrammatico'" (Banham, 1980).
Il tema delle relazioni urbane e umane di interazioni e di prossimità condensate in un involucro architettonico era invece uno degli aspetti fondamentali nelle originarie elaborazioni che non ricercavano soluzioni di tipo esclusivamente formale o urbanistico, ma si interessavano al rapporto tra spazi privati e ambiti di relazione collettivi tendendo a mettere in discussione la tipologia dell'edificio monofunzionale.
A tal proposito Paul Rudolph, di fronte alla richiesta di individuare un modello significativo di megastruttura esistente, ha indicato il "Ponte vecchio – botteghe ai bordi della strada pedonale e al disopra alloggi meravigliosi. Non c'è mai niente di nuovo. Quella è una megastruttura, probabilmente l'esempio più puro che esista nell'architettura tradizionale" (Rudolph, 1973).

9 Come si vedrà più avanti, questo campo di indagine ha avuto esiti strettamente interconnessi a teorie architettoniche più recenti. A partire dagli studi urbani di Koohlas degli anni '80 e la ricerca tipologica su nuove possibili integrazioni tra funzioni e attività, è emerso l'intento di "semplificare la complessità nell'unità", con la convinzione che occorresse rispondere alla complessità del reale contemporaneo attraverso il controllo della scala: tentando di circoscrivere cioè in un singolo edificio le dimensioni dell'esperienza urbana (Koolhaas, et al., 1995).

10 Il progetto si basa sull'ipotesi di suddividere il territorio nazionale con una griglia modulare triangolare di 10 km per lato, su cui predisporre piastre residenziali e industriali della lunghezza di due moduli. Il principio è riorganizzare ed orientare gli insediamenti in polarizzazioni disposte lungo linee di circolazione principale. L'intento di base si rivela affine così a quello che aveva guidato la pianificazione modernista, quello di compattare cioè le attività umane per liberare il suolo circostante : "The land mass outside the content of the continuous city would be developed and reclaimed for the benefit of man" (Boutwell & Michael, 1969)

11 Assumendo tale fenomeno come ricorrente e trasversale alla prassi architettonica dell'ultimo secolo, il termine "edificio-città" fa qui riferimento alla descritta fenomenologia progettuale che nasce con l'idea di concentrare diversi aspetti dell'esperienza urbana in un unico organismo architettonico.

12 Aldo Rossi, in "L'architettura della Città" (Rossi, 1966), oppone alla pratica funzionalista del Moderno la categoria della "permanenza" della pianta della città e dei suoi monumenti, costruendo lo sfondo teorico di un insieme di esperienze che, a partire dalla seconda metà degli anni '70, si orienteranno al recupero dell'isolato europeo premoderno che aveva subito nei 50 anni precedenti un progressivo processo di erosione nella costruzione di una città discontinua, nata dalla negazione della tradizionale relazione fra strada, spazi pubblici e residenze. Questa parte della ricerca architettonica europea promosse la necessità di ricomporre gli isolati urbani attraverso il disegno di bordi spessi e ben definiti, riorientando conseguentemente la ricerca sulle tipologie edilizie. Il culmine di tale ricerca è rappresentato dall'esposizione internazionale avvenuta a Berlino nel 1987 (Internationale Baustellung), allestita attraverso l'effettiva realizzazione di nuovi edifici, che puntava alla "ricostruzione critica" dei rapporti spaziali tipici della città ottocentesca, approccio divenuto in seguito una linea guida per la stessa ricostruzione di Berlino (Maj, 2012).

13 F. Fromonot riconduce questa modalità progettuale ai principi di composizione urbana praticati alle écoles des Beaux arts dell'inizio del XX secolo, che prevedevano l'estensione alla pianificazione della città dei principi della composizione architettonica di stampo classico. In questìottica, include in questo percorso il "*projet urbain à la francais*" (Masboungi, 2002): una modalità di composizione urbana nata in risposta oppositiva alla pianificazione di natura modernista che ha predominato durante il periodo dei cosiddeti "Trente Glorieuses" in Francia. Nella stessa prospettiva inscrive così anche la prassi operativa ed il pensiero teorico alla base del New Urbanism, di cui si parla in seguito. Questa progettualità, che ripropone forme urbane tipiche della città storica, ha fortemente influenzato anche i principi compositivi alla base di molte delle più recenti ZAC francesi, che associano il più delle volte la predisposizione di un grande parco pubblico ad un tracciato regolare che definisce isolati chiusi.

14 Movimento nato in America nei primi anni '80 per cercare soluzioni al problema dei suburbi dormitorio derivanti dallo sprawl urbano. L'atto fondativo per questo movimento è considerato il discorso del Principe di Galles, tenuto nel 1984 per il 150° anniversario dalla nascita del RIBA (Royal Institute British Architects): in quel frangente si ribadì la critica ai metodi dell'urbanistica convenzionale ancora fedele ai dettami di composizione spaziale e linguistica del modernismo, in favore di un programma teso al recupero di una dimensione più compatta dei tessuti urbani al fine di ristabilire un equilibrio perduto fra dimensione umana e ambiente costruito, anche attraverso l'assunzione di un linguaggio neo-tradizionale (Maj, 2012). Su questi principi, il principe di Galles affidò a L. Krier nel 1988 la progettazione dell'estensione di Poundbury (Fromonot, 2012).A tal proposito, si consulti il documento "The Charter of the New Urbanism": https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism.

15 Proprio servendosi delle categorie attribuite alla città tradizionale da Krier, nel 1981 Andres Duany e Elizabeth Plater-Ziberk disegnano il masterplan per la nuova Seaside in Florida, considerato l'esempio più rappresentativo del movimento del New Urbanism di stampo americano.

16 Il noto Death and life of great American cities ha infatti fortemente influenzato il movimento del "New Urbanism".

17 Gli esiti di questo approccio arrivano fino ai nostri giorni e guidano molte delle prassi operative attuali. Si vedano ad esempio i progetti di P. Calthorpe per le città di nuova fondazione in Asia, costruite su un'urbanizzazione gerarchizzata e un tracciato regolare, compatta e mista, proposta come modello in opposizione alle dispersive lottizzazioni suburbane.

18 In Europa il movimento del Rinascimento Urbano ha seguito tempi di sviluppo e principi comuni, ed è nato in occasione della Triennale Internazionale A Vision of Europe inaugurata il 29 settembre 1992 a Bologna da S.A.R. Il Principe di Galles e curata da Gabriele Tagliaventi e Liam O'Connor. Nel Regno Unito i principi del neourbanesimo americano ed europeo sono stati praticati e sviluppati in particolare dalla The Prince's Foundation for the Built Environment. Altre organizzazioni che hanno promosso il neourbanesimo o parte di esso sono INTBAU e A vision of Europe. In Italia i principi del movimento sono stati utilizzati nel progetto di Borgo Città Nuova ad Alessandria, realizzato dagli architetti Gabriele Tagliaventi e Léon Krier.

19 Si vedrà di seguito come Il New Urbanism rappresenti solo una delle facce, e solo il principio, di una più ampia teoria urbanistica che arriva ai nostri giorni. Si è infatti già avuto modo di esplicitare come alcune delle recenti politiche urbane abbiano adottato principi comuni: a titolo esemplificativo, la politica della "Smart Growth", nata in nord America con l' intento di proporre alle amministrazioni pubbliche delle linee guida per i nuovi piani di urbanizzazione al fine di limitare i fenomeni di crescita urbana incontrollata (Cfr. il sito della EPA (Environmental Protection Agency - USA) https://www.epa.gov/smartgrowth).

20 Cfr. anche N. Michelin/ ANMA http://www.constructif.fr/bibliotheque/2013-6/la-densite-vertueuse.html?item_id=3340

21 La prima città a dotarsi di strumenti operativi per controllare lo sviluppo della sua forma urbana in una prospettiva di sviluppo sostenibile è stata Londra, che dal 1998 ha incaricato per lo scopo un team di tecnici e professionisti: noto come "Urban Task Force" presieduto da Richard Rogers, il team ha prodotto un documento programmatico contenente strategie orientate a indirizzare la crescita urbana in previsione dell'edificazione di quattro milioni di alloggi nei successi venticinque anni. L'obbiettivo del piano emblematicamente intitolato "Towards an Urban Renaissance" (Rogers, 1999) di soddisfare la nuova domanda abitativa scongiurando al contempo il rischio di un' ulteriore erosione dei suoli – si è nuovamente tradotto nel modello della città più compatta "ad alta densità" attraverso la densificazione delle parti (specialmente dei brown fields). Anche in questo caso, i principi formali delineati si rifanno alle caratteristiche della città tradizionale. Il modello di qualità dello spazio pubblico per Rogers è identificato nella pianta di Roma del Nolli (Rowe & Koetter, 1978) che diviene vero e proprio manifesto per la "buona città". A sostegno della maggiore sostenibilità non solo energetica e ambientale ma anche sociale, viene sostenuto il vantaggio della vicinanza che avrebbe permesso di «scoprire di nuovo il gusto di vivere in compagnia gli uni degli altri» (Rogers, 1999).

22 Questa espressione si riferisce alla volontà di distaccarsi da una progettazione prettamente bidimensionale (legata ad una lettura in pianta influenzata dall'approccio funzionalista della zonizzazione) per incentrarsi su una modalità progettuale che valorizzi maggiormente le possibilità offerte dell'articolazione tridimensionale e della sezione architettonica.

23 L'idea proposta da Friedman ha fortemente influenzato il movimento dei "metabolisti" giapponesi, preoccupati negli stessi anni a rispondere al problema dell'esplosione demografica del Giappone.

24 Luca Reale ha spiegato come, parallelamente alle due impostazioni del "New Urbanism" e della "Città compatta" europea, sia emersa nella disciplina architettonica degli ultimi vent'anni una "terza via" più sperimentale definita "New Typologism", che smarcandosi da ogni richiamo ai principi compositivi della città tradizionale tenta di reinterpretare positivamente l'esperienza del moderno in chiave propositiva.

25 Questo percorso affonda le radici nel dibattito culturale intrapreso negli anni '50 nell'ambito delle critiche al primo movimento Moderno e al funzionalismo ortodosso e segregazionista. In quel contesto, la scissione del Team X riportò al centro dell'attenzione l'importanza degli spazi di relazione fra la casa e lo spazio pubblico, nonché la necessità di una loro maggiore complessità e diversificazione. Puntando a proporre l'immagine di una spazialità urbana più complessa, non più derivante da una semplice somma delle sue componenti, il campo disciplinare – astraendosi dalla lettura e organizzazione prettamente planimetrica dello spazio urbano - si cominciò ad interessare maggiormente della terza dimensione del progetto, indagando la potenzialità degli spazi di relazione e della mixité funzionale nella tridimensionalità della sezione urbana.

26 In quella che Koolhaas chiama grande dimensione (bigness), egli intravede la possibilità di individuare più feconde possibilità di realizzare una spazialità diversa. Se per Koolhaas la grande dimensione non è infatti né architettura né urbanistica - ma è, al contempo, entrambe - proprio in questa duplicità risiede la possibilità di intraprendere nuove direzioni di ricerca.

27 Si veda l'approfondimento sull'argomento nella seconda parte del lavoro

28 Holl – in diretta polemica con i "tipologisti"- intravede nella concezione dell'edificio ibrido la possibilità (o necessità) di stravolgere la purezza degli edifici ipotizzando piuttosto la possibilità di definire di una "anti-tipologia" (Holl & Fenton, 1985).

29 Si consideri a tal proposito il concetto espresso nel testo "Lavorare con il dubbio" : "L'urbanistica del ventunesimo secolo, deve andare oltre il planimetrico e assumere nuove forme di sezione [...]. L'aumento delle potenzialità di uno spazio è direttamente correlato al suo sviluppo in sezione, che ci consente nuove dimensioni del vivere urbano [...]. Oggi l'asse z, ovvero la concezione della sezione della sezione degli edifici, ha superato la concezione della pianta" (Holl, 2010)

30 Proprio questo primo approccio ha mostrato presto i limiti dell'esaltazione-accettazione di una realtà, ma indebolendo in parte lo sguardo critico e tralasciando al contempo la parallela insorgenza di più pragmatiche preoccupazioni – sociali, abitative, ecologiche – che prenderanno presto il sopravvento.

31 Tra gli architetti fondatori, Winy Maas ha svolto parte della sua formazione a Rotterdam, presso lo studio OMA di Rem Koolhaas. Da questa esperienza derivano infatti lo spiccato interesse per le ricerche sul tema dell'iper-densificazione.

32 L'acronimo FAR (Floor Area Ratio) indica il rapporto adimensionale fra la superficie utile di un edificio e la superficie del lotto su cui esso insiste: uno strumento urbanistico di misurazione della densità edilizia utilizzato in molti paesi europei. L'acronimo FARMAX del titolo indica la volontà sperimentativa di massimizzazione di questo parametro che relaziona superficie costruita e porzione di suolo edificata/consumata. Attraverso una raccolta di progetti sperimentali, alla scala dei tessuti urbani e del singolo edificio, gli studi hanno cercato di mettere in luce alcuni esiti spaziali e distributivi derivanti dalla massimizzazione di questo rapporto.

33 Questa attitudine è evidente anche in Metacity Datatown (MVRDV, 1999), in cui viene simulata - attraverso l'utilizzo di specifici software – l'ipotesi di una città-prototipo isolata e autosufficiente di 400 km per lato, in cui concentrare una popolazione pari a quella degli Stati Uniti. L'apice di questa ricerca si ritrova nel testo "KM3: excursions on capacities" (MDRDV, et al., 2005) in cui la ricerca viene portata al limite sperimentale con un' ipotesi radicale che sfrutti al massimo il potenziale della terza dimensione attraverso una strategia di ottimizzazione dello spazio. Per un'analisi sugli esiti di queste sperimentazioni, cfr. anche : (Maj, 2012).

34 Il preponderante carattere di artificialità e il massiccio impiego di tecnologie che rende possibili queste sperimentazioni è stato visto con diffidenza dai fautori di una architettura più "ecologica", maggiormente interessati, ad esempio, a come rendere maggiormente sostenibile il modello dispersivo della casa unifamiliare. In realtà, gli stessi MVRDV in FARMAX hanno accennato una ricerca anche in questa direzione, valutando comparativamente i possibili vantaggi di una occupazione del suolo più diffusa e leggera, attraverso l'utilizzo di piccole unità indipendenti dal punto di vista energetico e delle emissioni. E' innegabile invero che questo tipo di approccio abbia avuto conseguenze impercettibili sulla pratica operativa degli stessi architetti negli anni successivi.

35 Secchi pone al centro del XX secolo il problema della libertà individuale e collettiva. Tre racconti proposti in “La città del XX secolo” rivelano differenti sfumature del rapporto tra individuo e società, e diverse conseguenti trasposizioni nella costruzione dello spazio abitato. Così, il progetto della città diviene nel XX secolo parte della costruzione dell’idea di welfare, traduzione fisica e concreta della ricerca di benessere diffuso e di libertà.

36 Alcuni progetti emblematici riflettono questa ricerca in edifici collettivi caratterizzati una forte mixité dimensionale e tipologica degli alloggi: dal Silodam di Amsterdam al Mirador di Madrid. Anche il più recente progetto NIEUW LEYDEN (2013) per il centro città di Leida, ha previsto la redazione di un masterplan per la realizzazione di 670 abitazioni, metà dedicati ad alloggi sociali. Il piano urbano fornisce parametri rigorosi per garantire la coesione dell’insieme urbano ed al contempo la flessibilità realizzativa delle singole residenze.

37 Gli studi effettuati dal maestro svizzero negli anni Trenta “individuano nel più visionario piano Obus per Algeri il manifesto anticipatore di due temi chiave per lo sviluppo urbano, oggi ancora irrisolti e aperti al dibattito e alla sperimentazione progettuale: il tema della riconoscibilità e personalizzazione della singola casa, rilanciato in modo provocatorio e molto efficace da James Wines nei primi anni ‘80; il tema della mobilità e dei modi per integrare abitazioni e infrastrutture, considerando le relazioni tra edificio e strada come strumenti fondamentali per la qualità dello spazio urbano” (Mandolesi, 2017) . L’Unitè d’Habitation, che Le Corbusier progetta in varie città francesi come elemento condensatore di alloggi e servizi e generatore della nuova forma della città, ne costituisce l’esito concreto.

38 L’emblema di questa ricerca sperimentale è rappresentata dal noto progetto per il Padiglione Olandese dell’esposizione universale di Hannover (2000), basato sulla riproposizione in verticale di diverse componenti del paesaggio urbano, che indaga le possibilità tecniche e realizzative di una “iper-densificazione” urbana.

39 SI vedano ad esempio la “Tour Triangle” di Herzog & De Meuron a Parigi, l' ”Interlace” di OMA e Ole Scheeren a Singapore, Il “Valley” di MVRDV.

40 In quest'ottica, il modello dell’ “edificio-città” continua a costituire un riferimento significativo per la ricerca sui modelli insediativi ed architettonici ipotizzati per contrastare l’estensione orizzontale sul territorio e finalizzati alla densificazione urbana.

41 Cfr. i lavori di Steven Holl; MVRDV; OMA; BIG

42 Queste posizioni spesso nascondono al contempo una sorta di arrendevolezza ad una condizione di sacrificio rispetto ad una vita in collettività che appare sempre più stringente nella “città della contrazione” : “ Ma, per l’architettura, progettare la qualità della densità urbana significa anche proporre un disegno complessivo per l’habitat di una società che sarà costretta e godrà dei vantaggi di una vita in collettività, nella quale gli spazi che dividono gli individui sono destinati a ridursi” (Maj, 2012)

43 Cfr. cap. 1

44 Nell’ “Architettura della città” Rossi cita le posizioni di Maurice Halbwachs per invitare a non guardare allo spazio della città attraverso i suoi semplici edifici, ciascuno con il suo stile particolare: suggerisce di guardare agli edifici nei loro legami con i valori sociali e culturali, di comprendere la città nel suo insieme come luogo unitario di trasmissione di valori e memorie. Rossi propone così l'idea che, al di là della sua materialità, lo spazio a qualsiasi scala abbia una qualità simbolica, una sorta di "genius loci". Propone quindi una definizione dell'architettura della città che deriva dal dialogo tra elementi eterogenei, con i rispettivi caratteri simbolici e significati che si traducono in diverse intensità urbane. (Mazzoni, 2014)

Si potrebbe allora considerare come questa tensione tra gli elementi della città e le rispettive memorie che informerebbe le diverse intensità urbane – traslata e amplificata da una visione più allargata alla scala territoriale - rifletta una simile attitudine intellettuale di un più recente approccio descritto di seguito.

45 Così anche M. Sorkin definisce “l’insensata profusione di architettura tradizionale, che ha sostenuto la riproposizione di sistemi che non hanno più la valenza che avevano al momento della loro nascita” (Sorkin, 2003).

46 Si veda a tal proposito l’analisi condotta da E. Cogato Lanza “Horizontal Metropolis: Theories and Roots, a Transcultural Tradition” (Cogato Lanza, 2018).

47 Si tratta in effetti di una affermazione che può essere considerata valida anche per le concezioni incentrate su processi di accentramento o concentrazione. Tuttavia, C. Cavalieri ha efficacemente spiegato che è possibile rilevare una certa concomitanza o sincronia tra fenomeni di ”urbanizzazione orizzontale” ed un generale slittamento delle economie, in qualsiasi “direzione” esse siano orientate (ad esempio, dalle società agrarie a quelle industriali o dalle società industriali a quelle postindustriali). E’ possibile infatti identificare contesti in cui le economie decentralizzate hanno portato ad un’urbanizzazione diffusa: ne sono un esempio il fenomeno della “città diffusa” in Veneto (Indovina, 1990), la Banlieu Radieuse nelle Fiandre (Smets, 1986) o il caso della “ville Diffuse” che caratterizza l’area di Bruxelles (Grosjean, 2010), o ancora l’esperienza del territorio svizzero in cui è stata complessivamente respinta l'idea di “far crescere” dense città industrializzate (Tursic, 2018). Al contempo, esistono contesti in cui l'emergere di un'urbanizzazione diffusa è stato strettamente legato ad un passaggio economico e sociale dall'industrialismo al post-industrialismo: ad esempio, la crescita del 'peri-urbanismo' in Cina è avvenuta parallelamente alla transizione da una società agraria a un'economia di industrializzazione basata sull'esportazione, che ha portato a un modello spaziale diffuso e localizzato principalmente alla scala del villaggio (Cavalieri, 2018). È interessante porre a confronto quest’analisi con quella di Bernardo Secchi, che nell’introduzione al testo di B. Grosjean sul fenomeno della *ville diffuse* in Belgio ha sottolineato “una sorta di resistenza, raramente esplicita ma non trascurabile, ai processi di ristrutturazione sociale, economica e urbana che aveva implicato ciò che è stata definita rivoluzione industriale” intrinseca all’affermazione del fenomeno “città diffusa” (Secchi, 2010).

48 E’ evidente in questo caso la corrispondenza tra modello urbano e ideale sociale e politico. F. Choay ha descritto il progetto di Wright come l’unica proposta urbanistica che ha rifiutato la coercizione auspicando una libertà di sviluppo della vita individuale in armonia con la natura. Questo principio si è tradotto nella critica alla verticalità congestionata ed all’accentramento gerarchico, orientata a decentramento e integrazione come simbolo di democrazia e individualismo (Choay, 2000).

49 Il progetto No stop city (1970-71) è una radicale proposta di revisione della spazialità urbana, costruita su un sistema a scala territoriale continuo e ibrido: una griglia che si estende all'infinito, interrotta solo da elementi naturali come le montagne. Raccontato attraverso fotomontaggi che descrivono uno spazio infinito e informe in cui esprimere liberamente diverse maniere di abitare e svolgere attività, il progetto inscrive alcuni frammenti naturali all'interno del mondo artificiale. Al di là della proposta per uno sviluppo abitativo orizzontale, molte caratteristiche rendono questa visione un caso a sé stante che per alcuni versi anticipa radicalismo e visioni del secondo modernismo olandese. Questa sperimentazione è considerata infatti "il primo *'generic hybrid'* in cui sono associate una molteplicità di funzioni nell’immensità di un container caratterizzato dalla neutralità della forma e senza precisa identità tipologica (at, 2009).

50 La novità riguarda in realtà la “consapevolezza disciplinare” e l’importanza conferita al tema in quanto, come spiegato di Bernardo Secchi, “la storia della città diffusa è una storia – si era già capito da tempo ma non ancora dimostrato in maniera precisa e convincente – plurisecolare. Dal XVI secolo, è divenuta del tutto manifesta in Italia e nelle Fiandre, e più tardi negli altri paesi europei” (Secchi, 2010).

51 Cfr. anche Alain Bauer and Jean-Michel Roux che hanno coniato negli stessi anni il neologismo rurbanization, per descrivere ciò che hanno definito la ville éparpillée (Bauer & Roux, 1976)

52 Si consideri il proliferare di termini quali “policentrismo”, “modelli urbani a rete” (Dematteis, 1990), “città diffusa”, “città regione”, o "edge cities" , indicativi degli sforzi per cogliere forme di agglomerazione diffuse sul territorio ed al contempo sempre più fisicamente e funzionalmente continue (Hall 2006; Indovina 2009; Soja 2000).

53 La questione ha trovato specifici approfondimenti in un importante seminario svolto a Stresa nel 1962 sul tema «La nuova dimensione della città regione» diretto dallo stesso De Carlo. Le sue analisi sulla città-regione, affiancate dai concetti elaborati nello stesso anno da Piccinato, Tafuri e Quilici, avevano costretto “l’urbanista ad uscire da una concezione formale e statica della città e a confrontarsi con la complessità, alla molteplicità e al dinamismo della vita contemporanea” (Viganò, 1999); soprattutto avevano già cominciato a svincolare il campo dell’urbanismo, “dalla pianificazione urbanistica totale verso l’identificazione dei punti su cui fare leva” (Piccinato, et al., 1962).

54 Si veda la ricerca coordinata da Giovanni Astengo (Astengo & Nucci, 1990) sullo stato dell’urbanizzazione in Italia, e il programma di ricerche Itaten curato da Alberto Clementi, Giuseppe Dematteis e Pier Carlo Palermo (Clementi, et al., 1966). In questo contesto spicca in interesse soprattutto l’intuizione di Palermo sul concetto di “regione urbana”: «D’altra parte, neppure un habitat a bassa densità sembra oggi (e in prospettiva) corrispondere alle situazioni più interessanti [...] assai più interessanti sono invece le situazioni che presentano un intreccio complesso di principi differenti; e soprattutto sono esposte a processi rilevanti di densificazione, che al limite potrebbero mettere in discussione la stessa denominazione originaria. Appartengono ad esempio a questa classe quelle situazioni che, più recentemente, si tende a denominare regioni urbane, [...] una forma di vita in parte innovativa, che alla dilatazione nello spazio associa nuovi modelli di organizzazione degli insediamenti e nuove

pratiche territoriali. [...] La metafora della regione urbana evoca un territorio vasto e complesso per la molteplicità dei principi insediativi e sociali; un territorio al plurale che [...] richiede forme di concettualizzazione più sofisticate, di ordine superiore rispetto alle categorie già sperimentate». Lo stesso concetto sarà 40 anni dopo ripreso dal geografo e teorico urbano E. Soja: "Una volta che i ripidi gradienti di densità dal centro hanno iniziato a stabilizzarsi mentre gli agglomerati periferici si moltiplicano e il dominio della singolare città centrale si indebolisce (...) in quello che può essere meglio descritto come un processo di urbanizzazione regionale" (Soja, 2005).

55 Da questa visione deriverà il contributo "anti-metropolitano" di Bernardo Secchi e Paola Viganò al progetto per la "ville porose " del Grand Paris (Secchi & Viganò, 2011), basato sulla convinzione che la diffusione territoriale sia una realtà da accettare ed interpretare adeguatamente: "Le GP est dejà-là". Nella loro proposta, ogni punto sul territorio assumo uno sesso valore (ad esempio sul piano del diritto alla mobilità), in opposizione ad una pianificazione predominante nell'ultimo secolo che ha puntato a "rendere il centro vicino a tutto piuttosto che rendere tutti i punti accessibili".

56 E' stata ampiamente messo in luce il stretto legame di appartenenza tra la città europea preindustriale e la campagna, oggi largamente sottolineata dagli storici della città europea (Hohenberg & Lees, 1992) (relazione di appartenenza confermata dal termine francese ville derivante dal latino villa che designerebbe un "insediamento rurale autarchico che spesso ha costituito il nucleo delle città medievali" (Choay, 2008). F. Choay, insieme a molteplici altri contributi, ha descritto il processo secondo cui, "in virtù della permanente evoluzione tecnica che inizia la soppressione di questa differenza", la rottura di questa relazione di complementarietà introdotta dalla rivoluzione industriale si sarebbe nel tempo amplificata: "si vedrà che il processo continua e tende a eliminare, a vantaggio di una entità che non è più ne città né campagna, i due termini che, logicamente e fenomenologicamente, esistevano l'uno in funzione dell'altro" (Choay, 2008). In questo senso è comprensibile la preoccupazione per una condizione urbana connotata da caratteristiche non completamente riconducibili alla città né alla campagna, spiega le difficoltà anche di denominazione di una condizione sconosciuta. In effetti, la dicotomia tra città e campagna non è più rilevante nella condizione di dispersione, ma anzi stabilisce – e fonda la propria condizione di esistenza - su una nuova dialettica tra ambito urbano, territorio e natura.

57 A tal proposito, Secchi nel racconto "crescita e dissoluzione della città" descrive come il XX secolo si sia dispiegato tra due diverse angosce: l'aspettativa di una crescita inarrestabile – "l'incubo di una metropoli che diviene megalopoli, luogo della concentrazione di masse di popolazione sempre più imponenti, che perde la propria misura "-, e il timore di una dissoluzione spaziale in forme di insediamento sempre più difficili da comprendere e controllare: "il timore della dissoluzione del concetto stesso di città, dalla sparizione entro territori dagli incerti confini di questo luogo magico" (Secchi, 2005).

58 Riguardo le differenze da attribuire a diversi concetti troppo spesso confusi, Indovina ha rimarcato la differenza tra diffusione e *sprawl* urbano: molto spesso si è fatto riferimento alla città diffusa associandola a un fenomeno di *sprawl* di tipo nord-americano. La questione è stata già affrontata (Fregolent, 2005), ma Indovina sottolinea due fondamentali differenze tra i fenomeni. Lo *sprawl* costituisce una procedura di intervento nel territorio per aggregati considerevoli, mentre la diffusione è un fenomeno si presenta soprattutto come "singolare". In secondo luogo, lo sprawl è una modalità di "costruire" città mentre la diffusione è una modalità di modificare una situazione urbana consolidata(Indovina, 2009).

59 Il fenomeno della diffusione ha fortemente impegnato diversi studiosi (tra i quali Fregolent, Lanzani, Munarin, Savino, Secchi, Tosi) in ricerche, riflessioni e proposte.

60 Proprio la grana, la densità di sviluppo delle singole aree urbane e il grado di penetrazione degli spazi aperti determinano per Sieverts un carattere specifico per ogni Zwischenstadt, "strana forma urbana" che coinvolge aree sempre più vaste con caratteristiche sia urbane che rurali. Sieverts – rifacendosi anche alle teorie di Alexander sulla complessità dei sistemi urbani – mette in luce come in questo processo anche il concetto di centralità perda di significato, così come quello di "periferia", anch'essa ormai costituita da molteplici centralità di diverso peso e forma. Cfr. anche la recente conferenza tenuta a Losanna (Sieverts, 2003).

61 A tal proposito è interessante considerare la lettura che emerge dal testo di L. Friedman "The horizontal society", in cui viene analizzato il recente passaggio sociale da sistemi circoscritti verticali e gerarchici a nuovi sistemi orizzontali, propri di una società divenuta sempre più mobile (Friedman, 2014).

62 Diversi contributi hanno sostenuto il principio dell'architettura del pieno come unico elemento generativo e determinante l'ambiente urbano (Berger, 2006) (Waldheim, 2016).

63 Il concetto di Metropoli Orizzontale, originariamente sperimentata nella "costruzione di una visione

a lungo termine per la Regione di Bruxelles" (Secchi & Viganò, 2011)); (Viganò, 2013), nasce con l'obiettivo di descrivere una spazialità in cui convivono caratteri metropolitani ed orizzontalità di relazioni: una condizione urbana estremamente estesa grazie al supporto di infrastrutture diffuse. I caratteri urbani e metropolitani sono così traslati in specifiche "spazialità" e guidati da "forze potenti nel plasmare la natura stessa della produzione e riproduzione sociale" (Soja, 2000).

64 In questo contesto "la Metropoli Orizzontale emerge come un forte concetto interscalare e site-specific, sia come visione che come processo spaziale in atto in diversi contesti in seguito a grandi cambiamenti nelle strutture politiche, economiche e sociali, catalizzando evidenti mutazioni globali e locali. La Metropoli Orizzontale è la possibilità per un'urbanistica alternativa ed estesa, un'idea aperta di urbanizzazione che riunisce una tradizione di pensiero, una struttura territoriale resiliente piuttosto che instabile (o stabile), capace di adattarsi sia a condizioni in costante cambiamento che a mutazioni multistrato" [trad. da: (Cavalieri, 2018)].

65 Questo pensiero ha alle spalle alcuni significativi precedenti, tra cui quello di L. Mumford che un secolo prima descrisse la "quarta migrazione" in relazione alla pianificazione regionale (Maumi, 2016). Per "ristabilire un uso intelligente del territorio e delle risorse naturali, creare un'industria legata all'energia e alle risorse disponibili, ma anche in linea con il mercato, e progettare la creazione e l'organizzazione di insediamenti umani che favoriscano lo sviluppo di comunità armoniose (...), la pianificazione regionale non chiede fino a che punto un'area possa essere portata sotto l'egida della metropoli, ma come la popolazione e i servizi municipali possono essere distribuiti per promuovere e stimolare una vita vivace e creativa in un'intera regione [...]. Quindi, la popolazione sarà distribuita in modo da utilizzare anziché invalidare o distruggere questi vantaggi naturali " (Mumford, 1925)

66 A questo concetto è stata attribuita maggiore importanza in occasione della crisi sanitaria dei due anni passati (Covid-19). La fuga dalla capitale parigina per sfuggire alla reclusione dettata da una situazione urbana di eccessiva densità (situazione che ha accomunato la realtà di numerose città) ha spinto ancora una volta ad ipotizzare una maggiore distribuzione della popolazione alla scala del territorio regionale.

67 Questa posizione è affine a quella sostenuta, tra gli altri, da Brenner, come si legge nel passaggio che segue "gli agglomerati si formano, si espandono, si restringono e si trasformano continuamente, ma sempre attraverso fitte reti di relazioni con altri luoghi, territori e scale, inclusi ambiti che sono tradizionalmente classificati come al di fuori della condizione urbana. Questi ultimi includono, ad esempio, città e villaggi di piccole e medie dimensioni in regioni periferiche e zone agroindustriali, corridoi di trasporto intercontinentali, rotte di navigazione transoceaniche, circuiti energetici e infrastrutture di comunicazione su larga scala, paesaggi sotterranei di estrazione di risorse, orbite satellitari e anche la biosfera stessa. Così come qui concepita, quindi, l'urbanizzazione implica sia concentrazione che estensione: questi momenti sono intrecciati dialetticamente in quanto si presuppongono e si contrastano contemporaneamente" (Brenner, 2013).

68 Il dualismo città- campagna è tornato nuovamente in auge anche in occasione della recente pandemia Covid19. Sulla la questione del rapporto tra urbanizzazione ed epidemia è stato in più occasioni rimarcato il legame diretto tra i due fattori, discorso che ha portato a mettere in discussione la validità del "modello di vita in città": una popolazione più densa, maggiori interazioni sociali, inevitabile promiscuità, sarebbero fattori indiscutibili per la maggiore diffusione del virus. Una volta in più, la classica contrapposizione tra la città, presumibilmente "patogena" e la campagna, presumibilmente "più sana", rimette in discussione certezze e valori predominanti se pur rivelandosi troppo spesso semplicistica e banalizzante. Si confronti sull'argomento il lavoro collettivo (Burgel, 2021) e il "Compte-rendu réalisé par Gilles Montigny" (Montigny, 2021).

69 Si avrà modo di approfondire in seguito come già Gustavo Giovannoni aveva precocemente intrapreso una prolifica ricerca in questa direzione, immaginando "nuclei di urbanità di dimensioni e forme multiple, che con l'urbano possono entrare in una dialettica omologa a quella che in altri tempi legava città e campagna" (Choay, 2008).

.70 Questa lettura ha trovato particolare riscontro e diffusione anche attraverso i lavori di F. Choay (Choay, 1994) e attraverso gli studi condotti in altri campi disciplinari come la sociologia e la geografia (J. Viard; Lussault; Levy).

71 Il concetto di dispersione presuppone l'esistenza di una spazialità di origine ed una spazialità della dispersione, un luogo "fuori" in cui avviene cioè un allentamento dei legami caratterizzanti la spazialità originaria.

72 Si illustrerà che, in effetti, l'intensità urbana si può leggere, interpretare e quindi progettare a tutte le scale, ma che ad ogni scala interpretativa corrisponderà un'immagine differente. E' interessante in questo senso lo studio di Grosjean sull'area di Bruxelles, che mostra una differenza sostanziale nella modalità di sviluppo urbano se osservato alla scala urbana/comunale e a quella del singolo lotto (Grosjean, 2010).

Bibliografia

Alberti, L. B., 1450. *De re aedificatoria.* Firenze: Editio princeps.

Allen, A., 2003. Environmental planning and management of the peri-urban interface: perspectives on an emerging field. *Environment and Urbanization,* 15(2), p. 135–148..

Amphoux, P., Grosjean, G. & Salomon, J., 1999. *La densité urbaine : du programme au projet urbain. Rapport de recherche IREC n°142,* Lausanne: Institut de Recherche sur l'Environnement Construit.

Angelo, H. & Wachsmuth, D., 2014. Urbanizing Urban Political Ecology: A Critique of Methodological Cityism. In: *Implosions/explosions, towards a study of planetary urbanization.* Berlino: jovis Verlag GmbH.

Angel, S., Parent, J., Civco, D. & Blei, A., 2011. *Making room for a planet of cities,* Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.

Angel, S., Prent, J., Civco, D. L. & Blei, A. M., 2012. *Atlas of Urban Expansion.* Massachusetts: Lincoln Institute of Land Policy.

Angel, S., Sheppard, S. & Civco, D., 2005. *The dynamics of global urban expansion.* Washington, DC: Transport and Urban Development Department, The World Bank.

Anon., s.d. La densité urbaine. *1998.*

Ascher, F., 2000. *Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs: essai sur la société contemporaine.* La tour d'Aigue: L'Aube.

Astengo, G. & Nucci, C., 1990. It. Urb. 80. Rapporto sullo stato dell'urbanizzazione in Italia. *Urbanistica Informazioni Quaderni,* Issue 8.

at, 2009. HYBRIDS II. Low-Rise Mixed-Use Buildings. *A+T,* Issue 32.

Banham, R., 1980. *Le tentazioni dell'architettura: megastrutture.* Roma: Laterza.

Banham, R., s.d.

Bauer, A. & Roux, J.-M., 1976. *La Rurbanisation ou la ville éparpillée.* Paris: Le Seuil.

Bégout, B., 2013. *Suburbia.* Paris: Inculte Essai.

Benigni, C., 2014. *Les espaces intermédiaires et la densification des tissus périurbains..* Paris: Université Parisi Ouest Nanterre La Défense. Thèse pour l'obtention du doctorat en Urbanisme.

Berger, A., 2006. *Drosscape: Wasting Land in Urban America.* Princeton: Princeton Architectural.

Berghauser Pont, M. Y. & Haupt, P. A., 2010. *Space, Density and Urban Form.* Rotterdam: naio10 publisher.

Berg, P., 1978. *Reinhabiting A Separate Country: A Bioregional Anthology of Northern California.* San Francisco: Planet Drum.

Boeri, S., Lanzani, A. & Marini, E., 1993. *Il territorio che cambia : ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese.* Milano: Abitare Segesta.

Bouba-Olga, O., 2019. Pour un nouveau récit territorial.

Bourdin, A., 2007. La densité à l'épreuve des modes de vie et de la mobilité. In: *Les rendez vous de l'AFTRP - Aménager en Ile de France : la densité urbaine en question.* Paris: AFTRP.

Bourdin, A., 2018. La création de valeurs urbaines: une rédefinition de l'urbanisme. In: D. Martouzet, et al. a cura di *Villes et campagnes aimables - Kiffez vos territoires !.* Paris: CFDU/Conseil Français des Urbanistes.

Boutwell, A. & Michael, M., 1969. Comprehensive city project. *DOmus,* Issue 470.

Brenner, N., 2013. *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization.* Berlin: Jovis .

Brenner, N., 2013. Theses on urbanization. *Public Culture,* 25(1).

Brenner, N. & Schmid, C., 2014. The 'Urban Age' in Question. *International Journal of Urban and Regional Research,* 38(3).

Brenner, N. & Schmidt, C., 2015. Towards a new epistemology of the urban?. *City. Analysis of urban change, theory, action,* 19(2–3), p. 174.

Brés, A., 2015. *Figures discrètes de l'urbain, à la rencontre des réseaux et des territoires.* Genève: MétisPresses.

Brés, A., 2015. *Figures disctrètes de l'urbain. A la rencontre des réseaux et des territoires.* Genève: Metis presses.

Brès, A., 2020. Faire durablement territoire sans densifier les villes. *métropolitiques.eu.*

Brès, A. & Devisme, L., 2020. L'urbain, à ses limites ?. In: F. B. S. B. N. C. O. F. L. R. F. Adisson, a cura di *Pour la recherche urbaine.* Paris: CNRS Éditions.

Bruegmann, R., 2005. *Sprawl: a compact history.* Chicago: The university of Chicago press.

Burdett, R., 2006. Interview with Ellis Woodman. In: *Cities: Architecture and society, 10th International Architecture Exhibition Venice.* s.l.:Rizzoli.

Burdett, R. & Rode, P., 2006. The urban age project. In: R. R. Burdett & D. Sudjic, a cura di *The endless city.* London: Phaidon.

Burdett, R. R. P., 2018. *Shaping Cities in an Urban Age.* London: Phaidon.

Burdett, R. & Sudjic, D., 2011. *The endless city: An authoritative and visually rich survey of the contemporary city.* London: Phaidon.

Burdett, R., Sudjic, D. & Cavusoglu, O., 2011. *Living in the endless city.* London: Phaidon.

Burgel, G., 2021. *Ville et covid : un mariage de raisons.* Paris: Karthala.

Cacciari, M., 1986. Metropoli della mente. *Casabella,* Issue 523, p. 198.

Cacciari, M., 2019. *Lectio magistralis: la mente inqueta.* MAXXI, Roma: s.n.

Carta, M., 2019. *Futuro. Politiche per un diverso presente.* s.l.:Rubbettino.

Castells, M., 1972. *La question urbaine.* Paris: Maspero.

Castells, M., 1972. *La questione urbaine.* Paris: Maspero.

Castells, M., 2002. Preface. In: *Livable cities?.* Berkley: University of California Press.

Castex, J., 2014. Cristiana Mazzoni (dir.), La Tendenza, une avant-garde architecturale italienne, 1950-1980. *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, Issue 30/31 , p. 255.

Cavalieri, C., 2018. Horizontal Metropolis: Theories and Roots,a Transcultural Tradition. Introduction. In: P. Viganò, C. Cavalieri & M. Barcelloni Corte, a cura di *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and Urbanization.* s.l.:Springer International Publishing AG, part of Springer Nature 2018.

Cerdá, I., 1867. *Teoría general de la urbanización, y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona.* Madrid: Imprenta Española.

Chadoin, O., 2004. *La ville des individus: Sociologie, urbanisme et architecture, propos croisés.* Parigi: Editions L'Harmattan.

Chadoin, O. G. P. T. G., 2000. *Du politique à l'œuvre: Bilbao, Bordeaux, Bercy, San Sebastián : système et acteurs des grands projets urbains et architecturaux.* La tour d'Aigues: L'Aube.

Charmes, E. & Keil, R., 2015. The politics of post-suburban densification in canada and france. *International Journal of Urban and Regional Research,* 39(3), pp. 581-602.

Chenu, L., 1998. Le temps comme instrument de la densité. In: G. Grosjean, J. Salomon & P. Amphoux, a cura di *La densité urbaine.* s.l.:s.n.

Choay, F., 1965. *Urbanisme, utopies et realités-Une anthologie.* Paris: Seuil.

Choay, F., 1994. Le regne de l'urbain et la mort de la ville. In: *Aa.Vv. La ville. Art et architetture en*

Europe 1870-1993. Paris: Centre Georges Pompidou.

Choay, F., 1994. Le règne de l'urbain et la mort de la ville. In: *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993.* Paris: Centre Georges Pompidou, pp. 26-35.

Choay, F., 2000. *La città. Utopie e realtà.* Milano: Einaudi.

Choay, F., 2006. *Pour une anthropologie de l'espace.* Paris: Le Seuil.

Choay, F., 2008. *Del destino della città.* Magnaghi, A. (a cura di) a cura di Firenze: Alinea.

Choay, F., Mongin, O. & Paquot, T., 2005. Les ressorts de l'urbanisme européen d'Alberti et Thomas More à Giovannoni et Magnaghi. Entretien avec Françoise Choay. *Esprit,* Issue 318, pp. 76-92.

Clementi, A., 1966. Oltre le cento città. In: A. Clementi, G. Dematteis & P. Palermo, a cura di *Le forme del territorio italiano.* Bari: Laterza.

Clementi, A., Dematteis, G. & Palermo, P., 1966. *Le forme del territorio italiano.* Bari: Laterza.

Cogato Lanza, E., 2018. Horizontal Metropolis: Theories and Roots, a Transcultural Tradition - Statements. In: P. Viganò, C. Cavalieri & M. Barcelloni Corte, a cura di *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and Urbanization.* London: Springer International Publishing AG, part of Springer Nature 2018.

Corajoud, M., 1981. Le paysage c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent. In: F. (. ìDagognet, a cura di *Mort du paysage ? Philosophie et esthétique du paysage.* Champ Vallon: s.n.

Corboz, A., 1994. Apprendre à décoder la nébuleuse urbaine. In: *Cahier no. 8.* Givors: Institut pour l'art et la ville.

Crispolti, E., 1979. Megasegno e Megastruttura. In: *Immaginazione Megastrutturale.* Milano: Electa.

De Carlo, G., 1962. *Relazione di sintesi.* s.l.:ILSES – Istituto Lombardo per gli Studi.

De Carlo, G., 1993. Citazione su una lezione (1993) riportata nel libro. In: C. Tuscano, a cura di *La città e il territorio; Quattro lezioni. 2019.* Roma: Quodlibet.

De Masi, D., 2020. *Smart working: La rivoluzione del lavoro intelligente.* Padova: Marsilio.

Dehaene, M., 2018. Horizontal Metropolis: Issues and Challenges of a New Urban Ecology. In: P. C. C. B. C. M. Viganò, a cura di *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and Urbanization.* s.l.:s.n., p. 269.

Dehaene, M., 2018. Horizontal Metropolis: Issues and Challenges of a New Urban Ecology. Statements. In: *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and urbanization.* s.l.:Springer International Publishing AG, part of Springer Nature 2018.

Dematteis, G., 1990. Modelli urbani a rete. Considerazioni preliminari. In: D. L. Curti F., a cura di *Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche.* Milano: FrancoAngeli.

F., L. (. G. & Andi, G., 2013. *Ville légère - La part souple des métropoles; Habiter le Grand Paris.* s.l., s.n.

Ferretti, L. V., 2019. *Paesaggio urbano, spazio urbano.* Milano: Francoangeli.

Fourier, C., 1808. *Théorie des quatre mouvements.* s.l.:s.n.

Fregolent, L., 2005. *Governare la dispersione.* Milano: FrancoAngeli.

Friedman, L. M., 2014. *The horizontal society.* New Haven: Yale University Press.

Friedman, Y., 1960. *Paris spatial.* s.l.:s.n.

Fromonot, F., 2012. Manières de classer l'urbanisme. *Criticat,* Issue 8, pp. 41-61.

Fromonot, F., 2012. Manières de classer l'urbanisme. *Criticat,* Issue 8, pp. 41-61.

Gandy, M., 2014. Where does the city end. In: N. Brenner, a cura di *Imposions/Explosions. Towards a study of planetary urbanization.* Berlin: Jovis.

Geyter, X. D., 2002. *After-Sprawl: Research for the Contemporary City.* Rotterdam: Nai010 Publishers.

Giroud, M., 2015. Au-delà de l'« urbanisation planétaire » : refonder la recherche urbaine contemporaine. *Metropolotiques.*

Giroud, M., s.d. Au-delà de l'« urbanisation planétaire » : refonder la recherche urbaine contemporaine.

Gottmann, J., 1961. *Megalopolis: The urbanized northeastern seaboard of the United States.* New York: Twentieth Century Fund.

Grosjean, B., 2010. *Urbanisation sans urbanisme. Une histoire de la ville diffuse.* Bruxelles: Mardaga.

Grosjean, B., 2010. *Urbanisation sans urbanisme: Une histoire de la" ville diffuse".* Wavre: Mardaga.

Grosjean, B., 2012. Intervista a Paola Viganò. *criticat,* Issue 10.

Grosjean, B., 2018. Horizontal Metropolis: A Tool for a New Kind of Territoriality?. In: P. Viganò, C. Cavalieri & M. Barcelloni-Corte, a cura di *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and Urbanization.* London: Springer International Publishing AG, part of Springer Nature 2018.

Haberl, H., 2007. *Socioecological transitions and global change: Trajectories of social metabolism and land use.* s.l.:Edward Elgar Publishing.

Harvey, D., 2013. Cities or Urbanization?. In: N. Brenner, a cura di *Implosions / explosions. Towards a stady of planetary urbanisation.* Berlin: Jovis, p. 61.

Hohenberg, P. M. & Lees, L. H., 1992. *La città europea dal medioevo ad oggi.* Roma-Bari: Laterza.

Hollein, H. .., 2004. Introduzione. In: G. Pettena, a cura di *Radical design. Ricerca e progetto dagli anni '60 a oggi.* s.l.:s.n.

Holl, S., 2010. *Urbanisms. Lavorare con il dubbio.* s.l.:Libria.

Holl, S. & Fenton, ,. J., 1985. *Pamphlet Architecture 11: Hybrid Buildings.* s.l.:Princeton Architectural Press.

Huet, B., 1977. Formalisme-Réalisme. *Architecture d'Aujourd'hui,* Issue 190.

Huet, B., 1984. Aldo Rossi o l'esaltazione della ragione. *Quaderni di Lotus : Tre città, Milano, Perugia, Mantova*, pp. 9-21.

Indovina, F. (., 1990. La città diffusa. *Quaderno Daest,* Issue 1.

Indovina, F., 1990. *La citta diffusa.* Venezia: Istituto universitario di architettura di Venezia. Dipartimento di analisi economica e sociale del territorio.

Indovina, F., 2009. *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano, Franco Angeli, Milan..* Milano: Francoangeli.

Indovina, F., 2009. *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano.* Milano: Francoangeli.

Indovina, F., 2012. La città fuori dalla città. In: M. Fantin, M. Morandi, M. Piazzini & L. Ranzato, a cura di s.l.:INU.

Jacob, J., 2009. *Il paesaggio.* Bologna: Il Mulino.

Jacob, J., 2009. *Il paesaggio.* Bologna,: Il Mulino.

Jacobs, J., 1961. *The Death and Life of Great American Cities.* New York: Random House.

Katsikis, 2018. The 'Other' Horizontal Metropolis: Landscapes of Urban Interdependence. In: P. Viganò, C. Cavalieri & M. Barcelloni Conte, a cura di *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and Urbanization.* London: Springer Nature.

Koolhaas, R., 1978. Delirious New York. In: New York: The Monacelli Press.

Koolhaas, R., 1995. *The Generic City.* New York: The Monacelli Press.

Koolhaas, R., 2006. *Junkspace: per un ripensamento radicale dello spazio urbano.* Macerata: Quodlibet.

Koolhaas, R., OMA & Mau, B., 1995. Bigness. In: *S, M, L, XL: Small, medium, large, extralarge.* New York: The monacelli press.

Lefebvre, 2003. *The urban revolution.* Minneapolis: University of Minnesota Press.

Lefèbvre, H., 1968. *Le droit à la ville.* Paris: Anthropos.

Lefebvre, H., 1970. *La révolution urbaine,* Paris: GALLIMARD.

Lefebvre, H., 2001. *Du rural à l'urbain.* Paris: Anthropos.

Leroy-Ladurie, E., 1966. *Les Paysans de Languedoc.* Paris: SEVPEN.

Levy, J. & Lussault, M., 2014. *Périphérisation de l'urbain.* [Online] Available at: http://www.espacestemps.net/articles/peripherisation-de-lurbain. [Consultato il giorno 15 Dicembre 2021].

Lévy-Strauss, C.-., 1952. *Race et histoire, Brochure.* France: Unesco. Folio essais.

Lussault, M., 2005. What is a City ?. In: S. a. S. Patrick, a cura di *French in Mesure,Dictionnaire des sciences humaines,.* Paris: Presses universitaire de France, pp. 1218-1222.

Lussault, M., 2013. L'urbain s'étale !. *Esprit,,* Issue 3, pp. 131-143.

Lyotard, J.-F., 1979. *La Condition postmoderne.* Paris: Les éditions de minuit.

Maciocco, G., 1995. Dominanti ambientali e progetto dello spazio urbano. *Urbanistica,* Issue 104.

Maciocco, G., 1995. Dominanti ambientali e progetto dello spazio urbano. *Urbanistica,* Issue 104.

Maciocco, G., 2019. Abitare il territorio. *L'industria delle costruzioni.*

Magnaghi, A., 2000. *Il progetto locale.* Torino: Bollati-Boringhieri.

Magnaghi, A., 2012. *Il territorio bene comune.* Firenze: Firenze University Press.

Magnaghi, A., 2014. *La biorégion urbaine; petit traité sur le territoire bien commun.* Paris: Eterotopia France / Rhizome.

Maj, U., 2012. *City3: l'architettura della città multilivello-Immagini per la metropoli oltre lo spartiacque entropico - Tesi di dottorato Dott orato in Architett ura, Urbanistica e Conservazione dei Luoghi, Politecnico di Milano.* s.l.:s.n.

Maki, F., 1964. Investigations in collective form. *The school of architecture, Washington University,* Issue 2.

Mandolesi, D., 2017. Temi di ricerca e forme dell'abitare contemporaneo. *L'industria delle costruzioni,* Issue 456.

Mangourian, R. & Ray, M., 2010. Rural Urbanism: Thriving Under the Radar. Beijing's Villages in the City . In: G. Wilkins, a cura di *Distributed Urbanism: Cities After Google Earth.* Londres-New York: Routledge.

Marcelloni, M., 2005. *Questioni della città contemporanea,* Milano: FrancoAngeli.

Masboungi, A., 2002. Le projet urbain à la française. In: *Projets urbains en France.* Paris: Moniteur, pp. 23-31.

Maumi, C., 2016. Pour une écologie humaine, de Patrick Geddes à benton mackaye. *ERES | « Espaces et sociétés »,* 4(167), pp. 27 -42.

Maumi, C., 2018. The Echoes of Broadacre City. In: P. Viganò, C. Cavalieri & M. Barcelloni Corte, a cura di *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and Urbanization.* s.l.:Springer International Publishing AG, part of Springer Nature 2018.

Mazzoni, C., 2014. *La Tendenza, une avant-garde architecturale italienne, 1950-1980.* Marseille: Éditions Parenthèses.

Mazzoni, C., Lebois, V., Magliacani, F. & Cassaro, P. F., 2020. Pour une relecture de l'îlot européen de la ville dense. *Villes en parallèle; matériaux pour la ville de demain,* Issue 49-50, p. 503.

Mazzoni, C. & Magliacani, F., 2021. Densité urbaine et récits de territoire en Ile-de-France. In: *Paris, mirroring metropolises. Île-de-France as new Ecoregion.* Paris: In corso di pubblicazione.

Mazzoni, C., Pommier, J. & Magliacani, F., 2022. *Paris, mirroring metropolises. Île-de-France as new Ecoregion.* Paris: La Commune - in corso di pubblicazione.

McGee, T., 1991. The Emergence of Desakota Regions in Asia: Expanding a Hypothesis. In: *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia.* Honolulu: University of Hawaii Press.

McGee, T., 2008. Managing the rural-urban transformation in East Asia in the 21st century. *Sustainability Science ,* 3(1), p. 155-67.

McLuhan, M., 1964. *Understanding media: The Extensions of Man.* New York: McGraw-Hill.

MDRDV, Maas, W. & Instituut, B., 2005. *KM3: excursions on capacities.* s.l.:Actar.

Merlin, P. & Choay, F., 2000. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'amenagement.* Paris: Presses universitaires de France.

Merrifield, A., 2013. The Right to the City and Beyond: Notes Towards a Lefebvrian Reconceptualization. In: *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization.* Berlin: Jovi.

Montigny, G., 2021. Compte-rendu: Guy Burgel (dir.), Ville et covid : un mariage de raisons. *Histoire urbaine,* Issue 61.

Mumford, L., 1925. The Fourth Migration. *The Survey Graphic Number,* Issue 54.

Mumford, L., 1925. Region To Live In. *The Survey Graphic Number,,* Volume 54.

Munarin, S. & Tosi, M. C., 2002. *Tracce di città: esplorazioni di un territorio abitato: L'area veneta.* Milano: Francoangeli.

MVRDV, 1998. FARMAX. Excursions on density. In: s.l.:010 Publishers.

MVRDV, 1999. Metacity Datatown . In: s.l.:010 Publishers.

Netherlands Environmental Assessment Agency, 2016. *Cities in Europe; Facts and figures on cities and urban areas,* s.l.: s.n.

Paquot, T., Lussault, M. & Body-Gendrot, S., 2000. *La ville et l'urbain, l'état des savoirs.* Paris : La Découverte.

Park, R. & Burgess, E., 1925. *The city.* London: The University of Chicago Press.

Phelps, N. & Wu, F., 2011. *International Perspectives on Suburbanization : A Post-Suburban World ?.* Houndmills, Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Piccinato, L., Quilici, R. & Tafuri, M., 1962. la città-territorio, verso una nuova dimensione. *Casabella Continuità,* Issue 270.

Piccinato, L., Quilici, R. & Tafuri, M., 1962. La città-territorio, verso una nuova dimensione. *Casabella Continuità,* Issue 270.

Potere, D. & Schneider, A., 2007. A critical look at representations of urban areas in global maps. *GeoJournal,* 69(1-2), pp. 55-80.

Price, C., 1982. *The city is an egg.* Montréal: Cedric Price fonds, Canadian Centre fot Architecture.

Ray, M.-A., Sherman, R. & Zardini, M., 1999. *The Dense-city. After the Sprawl.* Milano: Electa.

Reale, L., 2008. *Densità, città, residenza. Tecniche di densificazione e strategie antisprawl.* Roma: Gangemi.

Reale, L., 2008. *Densità, città, residenza: Tecniche di densificazione e strategie anti-sprawl.* Roma: Gangemi.

Reale, L., 2012. *La città compatta: sperimentazioni contemporanee sull'isolato urbano europeo.* Roma: Gangemi.

Reale, L., 2020. Corpi e spazi nella città pubblica. Verso una nuova prossemica?. *FAM Magazine,* Issue 52-53.

Ripoll, F. & Rivière, J., 2007. La ville dense comme seul espace légitime? Analyse critique d'un discours dominant sur le vote et l'urbain. *Les annales de la récherche urbaine,* Issue 102, pp. 121-130.

Rode, P. F. G., 2014. *Accessibility in cities: Transport and urban form.* London: LSE Cities, The London School of Economics and Political Science.

Rogers, R., 1999. *Urban Task Force, Towards an urban renaissance.* London: Routledge.

Rogers, R., 2006. Città, architettura e società; La Biennale di Venezia. 10 Mostra internazionale di

architettura. In: R. Burdett, a cura di *Città. Architettura e società.* Padova: Marsilio.

Rossi, A., 1966. *L'architettura della città.* Padova: Marsilio.

Rowe, C. & Koetter, F., 1978. *Collage City.* London: MIT Press.

Ruby, A., 2002. Transgressing urbanism. In: A. Mulder, a cura di *Transurbanism.* s.l.:V2_Publishing/NAi.

Rudolph, P., 1973. Interview. In: J. Cook & H. Klotz, a cura di *Conversations with Architects.* s.l.:Praeger.

Sale, K., 1985. *Dwellers in the Land: The Bioregional Vision.* San Francisco: Sierra Club Books.

Sassen, S., 2000. Territory and Territoriality in the Global Economy. *International Sociology ,* 15(2), p. 372– 93.

Sassen, S., 2006. Perché le città sono importanti. In: *10 Mostra Internazionale di Architettura. Città. Architettura e società .* Padova: Marsilio.

Sassen, S., 2010. *Le città nell'economia globale.* s.l.:Il Mulino.

Sassen, S., 2015. *Espulsioni. Brutalità e complessità nell'economia globale.* Bologna: Il Mulino.

Satterthsaite, 2010. Urban myths and the mis-use of data that underpin them. In: B. G. a. R. K. J. Beall, a cura di *Urbanization and development.* Oxford: Oxford University Press.

Scott, A. J. (., 2001. *Global City- Regions: Theory, Trends, Policy.* New York: Oxford University Press.

Scott, A. & Storper, M., 2015. The nature of cities: The scope and limits of urban theory.. *International Journal of Urban Theory ,* Issue 39, p. 1–15.

Secchi, B., 1986. s.l.:s.n.

Secchi, B., 1990. Città moderna, città contemporanea e loro futuri. In: G. Dematteis, et al. a cura di *I futuri della città. Tesi a confronto.* Milano: FrancoAngeli.

Secchi, B., 1996. Veneto. In: A. Clementi, G. Dematteis & P. Palermo, a cura di *Le forme del territorio italiano. Ambienti insediativi e contesti locali.* Bari: Laterza.

Secchi, B., 2005. *La città del XX secolo.* Bari: Laterza.

Secchi, B., 2010. Introduzione. In: B. Grosjean, a cura di *Urbanisation sans urbanisme: Une histoire de la" ville diffuse".* Wavre: Mardaga.

Secchi, B. & Viganò, P., 2011). *Bruxelles et Ses Territoires, Plan Régional de Dèveloppement Durable. Elaboration d'une vision Territoriale Métropolitaine à l'horizon 2040 pour Brussels.* s.l.:Unpublished.

Secchi, B. & Viganò, P., 2011. *La ville poreuse. Un projet pour le grand Paris et la métropole de l'après-kyoto.* Paris: MetisPresses.

Secchi, B. & Viganò, P., 2014. Bernardo Secchi, Paola Viganò. Opere recenti. *Anfione e Zeto,* Issue 25.

Secchi, R., 2017. *L'architettura: dal principio verità al principio responsabilità.* Roma: Officina Edizioni.

Sellers, J. et al., 2009. Peri-urban development and environmental sustainability: Exampes from China and India. *Asia-Pacific Network.*

Sereni, E., 1946. *La questione agraria nella rinascita nazionale italiana.* Torino: Einaudi.

Sieverts, T., 1997. *Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land.* Berlin: Vieweg+Teubner Verlag.

Sieverts, T., 2003. *Thomas Sieverts, Cities without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt.* s.l.:New York: Spon Press.

Smets, M., 1986. La Belgique ou la Banlieue radieuse. In: *Paysage d'architectures, exhibition catalogue.* Brussels: Fondation de l'Architecture, p. 33–35.

Snyder, G., 1990. Bioregional Perspectives . In: *The Practice of the Wild, The Place, the Region, and the Commons.* San Francisco: North Point Press.

Soja, E., 2000. *Postmetropolis.* Hoboken: Blackwell Publishing.

Soja, E., 2005. Reflections on the concept of global city regions. *Artefact: Strategies of resistence,* Issue 4.

Sorkin, 2003. Pensieri sulla densità. *Lotus,* Issue 117.

Sorkin, M., 2006. The end(s) of urban design. *Harvard Design Magazine 2006/2007*, pp. 5-18.

Spanedda, F., 2011. Oltre la Bigness. Alcune riflessioni sulla bassa densità. In: *The Urban Potential of External Territories.* Milano: Francoangeli.

Storper, M., 1997. *The Regional World: Territorial Development in a Global Economy.* New York: Guilford,.

Strappa, G., Carlotti, P. & Camiz, A., 2016. *Morfologia urbana e tessuti storici. Il Progetto contemporaneo dei centri minori del Lazio.* Roma: Gangemi editore.

Taylor, P., 2004. *World- City Network.* London: Routledge.

Taylor, P. J., 1995. World Cities and Territorial States: The Rise and Fall of Their Mutuality. In: P. Knox & P. J. Taylor, a cura di *World Cities in a World- System.* New York: Cambridge University Press, pp. 48-62.

Tisdale, H., 1942. The process of urbanization. *Social Forces,* 20(3), p. 311–316..

Touati, A., 2015. *Economie politique de la densification des espaces à dominante pavillonnaire : l'avènement de stratégies post-suburbaines différenciées.* Paris: Tesi di dottorato-EDVTT Paris-est.

Tsiomis, Y. (., 2007. *Echelles et temporalités des projets urbains.* Paris: Jean Michel Place.

Tursic, M., 2018. Aesthetics and Spatial Practices.. In: *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and Urbanization,.* s.l.:Springer International Publishing AG, part of Springer Nature 2018.

UN, 1969. *World urbanization prospects,* New York: s.n.

UN, 2014. *World urbanization prospects: The 2014 revision,* New York: s.n.

UN, 2018. *World Urbanization Prospects,* s.l.: Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United.

Veltz, P., 2019. *La France des territoires, défis et promesses.* La Tour d'Aigues: Éditions de l'aube.

Veronese, L., 2018. Berlin Dispersed: A Genealogy of Ideas. In: P. Viganò, C. Cavalieri & M. Barcelloni Corte, a cura di *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and Urbanization.* Switzerland: Springer.

Viard, J., 1990. *Le tiers espace. Essai sur la nature.* Paris: Méridiens Klincksieck.

Viard, J., 1990. *Le tiers-espace, essai sur la nature.* Paris: Editions Klincksieck.

Viganò, P., 1999. *La città elementare.* Milano: Skira.

Viganò, P., 2001. *Territories of a new modernity.* Milano: Electa.

Viganò, P., 2004. *New territories: situations, projects, scenarios for the European city and territory.* Roma: Officina.

Viganò, P., 2009. Postface. In: A. Corboz, a cura di *De la ville au patrimoine urbain. Histoires de forme et de sens.* Québec: Presses de l'Université du Québec.

Viganò, P., 2011. *I Territori dell'Urbanistica. Il progetto come produttore di conoscenza.* Roma: Officina Edizioni.

Viganò, P., 2013. The horizontal metropolis and Gloeden's diagrams. Two parallel stories. *Medium. Images of the Mid-Size City,* Issue 89.

Viganò, P., 2018. The Horizontal Metropolis: A Radical Project. In: P. Viganò, C. Cavalieri & M. Barcelloni Corte, a cura di *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and Urbanization.* Switzerland: Springer International Publishing AG, part of Springer Nature 2018.

Waldheim, C., 2018. Industrial Economy and Agrarian Urbanism. In: P. Viganò, C. Cavalieri & M. Barcelloni Corte, a cura di *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and Urbanization.* s.l.:Springer International Publishing AG, part of Springer Nature 2018.

Waters, J., 2016. Accessible cities: from urban density to multidimensional accessibility. In: D. Simon,

a cura di *Rethinking sustainable cities: Accessible, green and fair.* Bristol: Bristol University Press, pp. 11-60.

Webber, M., 1967. The Urban Place and the Nonplace Urban Realm. In: *Explorations in to urban structure.* Philadlphia: University of Philadelphia Press.

Wells, H., 1902. *Anticipations of the Reaction of Mechanical and Scientific Progress upon Human Life and Thought.* New York: Harper & Brothers.

Wiel, M., 2013. L'éparpillement périurbain : controverse ou compromis impossible ?. In: G. Brun, a cura di *Ville et Mobilité, nouveaux regards.* Paris: Economica.

Wirth, L., 1979. Le phénomène urbain comme mode de vie . In: Y. Grafmeyer & I. Joseph, a cura di *L'école de Chicago : naissance de l'écologie urbaine.* Paris: Les éditions du champ urbain, pp. 255-281.

World Bank and the Development Research Center of the State Council, P. C., 2014. *Urban China: Toward efficient, inclusive, and sustainable urbanization.* Washington, DC:: World Bank.

Wright, F. L., 1940. Broadacre City: The New Frontier - A new success ideal. 1(1).

Zardini, M., 2000. Green is the color. In: *Mutations.* s.l.:Actar.

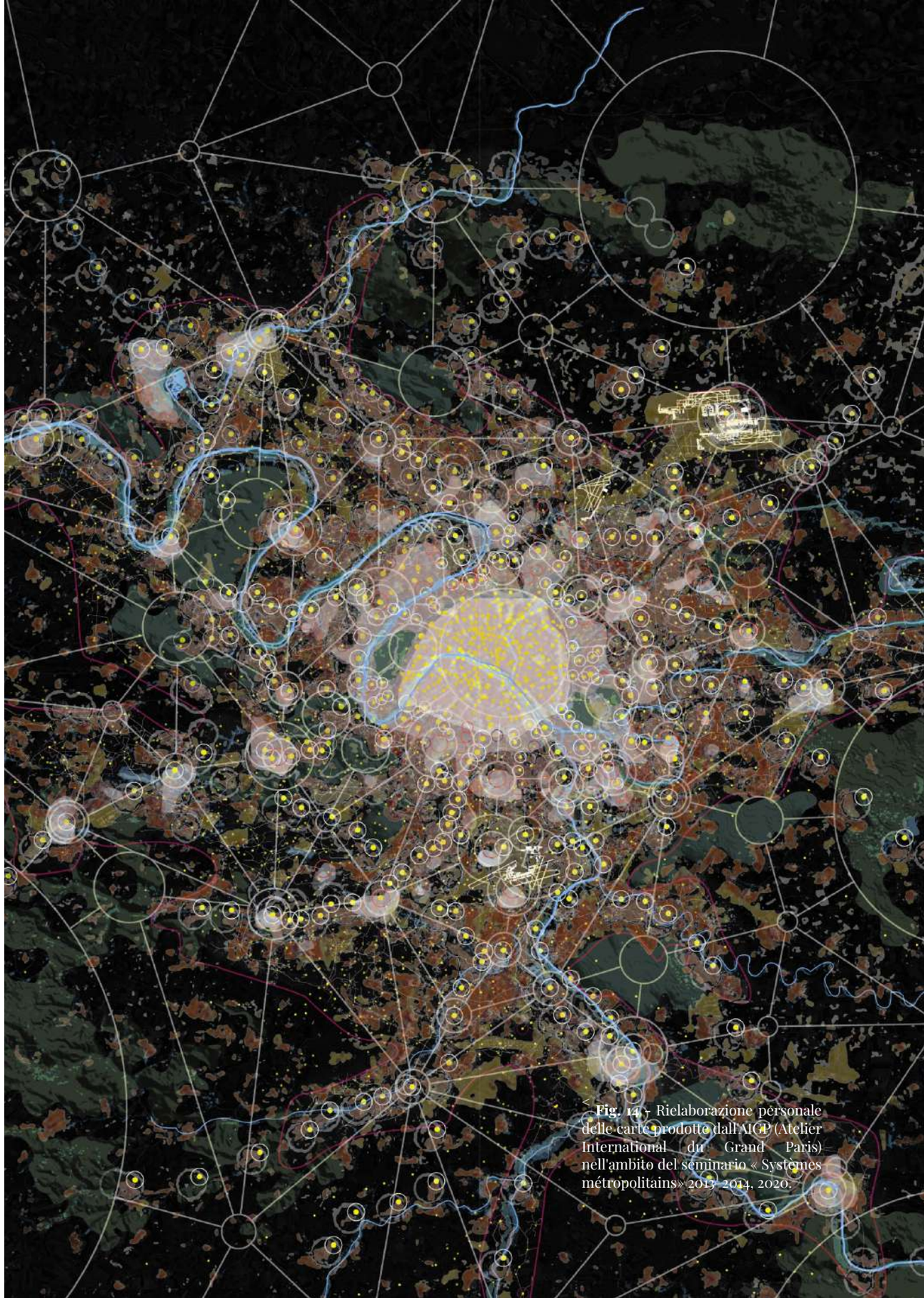


Fig. 14 - Rielaborazione personale delle carte prodotte dall'AIGP (Atelier International du Grand Paris) nell'ambito del seminario « Systèmes métropolitains» 2013-2014, 2020.

2 L'*intensità* dello spazio abitativo

Una reinterpretazione della densità

"La storia di un concetto non sempre segue un percorso
che lo porti ad essere più raffinato e a raggiungere un certo livello di astrazione;
consiste piuttosto nel definire i suoi diversi campi di validità,
nelle regole di utilizzo che si susseguono,
secondo i molteplici climi teorici in cui si è svolto e concluso il suo sviluppo."

(Secchi, 2006)

1 La densità nel dibattito contemporaneo

1.1 Attualità del concetto

Adottata spesso per descrivere il complesso processo di mutazione che nell'epoca moderna ha investito la città provocandone la trasformazione prima in città industriale e poi in metropoli, la nozione *densità* è stata nel tempo sempre maggiormente connessa al "mito del progresso" concretizzato dall'incalzante e vertiginosa crescita dei cosiddetti fenomeni urbani (Berghauser Pont & Haupt, 2010).

Dopo aver cercato a lungo di limitarla, urbanisti e pianificatori hanno così intrapreso a cavallo del nuovo secolo un percorso volto alla promozione della "densità". Questo "parametro", da tempo influente sulla predisposizione di attrezzature ed infrastrutture, sugli standard per la costruzione degli edifici e, soprattutto, sulla definizione della forma della città, oggi non rappresenta più solo una "grandezza da misurare", ma soprattutto un traguardo da perseguire[1].

Se negli anni '70 l'istituzionalizzazione del concetto di protezione ambientale ha comportato la nascita della *sensibilità ecologica* che si è trasformata in una sorta di "utopia neo-rurale" (Touati, 2010), con l'avvicinarsi degli anni '90 la prospettiva si è totalmente ribaltata. L'avvento

del concetto di “sviluppo sostenibile”[2] rimette in primo quello di “densità urbana”, introducendo il principio secondo cui, per far fronte a problematiche globali quali l'effetto serra, il consumo di terreni agricoli o l'inquinamento dovuto all’uso sfrenato dell’automobile, occorresse *densificare*. Come si è già avuto modo di osservare, su queste basi la densità del costruito è divenuta secondo molti la condizione essenziale per la sostenibilità dello sviluppo urbano.

Questo assunto ha portato a parlare di "città compatta" nel riferirsi non solo alla densità edilizia, ma implicitamente anche ad altri valori che ne sarebbero una conseguenza diretta, quali la diversità funzionale e sociale, l’equità e la maggiore accessibilità: vale a dire, come già visto nella prima parte del lavoro, una maggiore *urbanità*. Ma se la definizione di densità non è univoca, quella di compattezza, di urbanità e di sostenibilità lo sono anche meno, motivo per cui i dibattiti pubblici tendono a concentrarsi sulla nozione di densità più immediatamente comprensibile (Charmes, 2010), ossia riguardante la densità edilizia ed abitativa, con tutti i rischi derivanti da un approccio semplificativo e banalizzante.

Così, l’eredità di un trentennio di studi e di riflessioni sulla dispersione insediativa e sullo *sprawl*, ha visto affermare la “necessità di una consistenza fisica concentrata e ad alta densità degli insediamenti urbani, nelle nuove espansioni come negli interventi sull’esistente. La *rivincita della densità* segna una nuova sfida per il futuro delle nostre città, più compatte, sostenibili, tecnologiche” (Reale, 2012).

Tuttavia, è possibile intravedere dietro la problematica della sostenibilità associata al tema

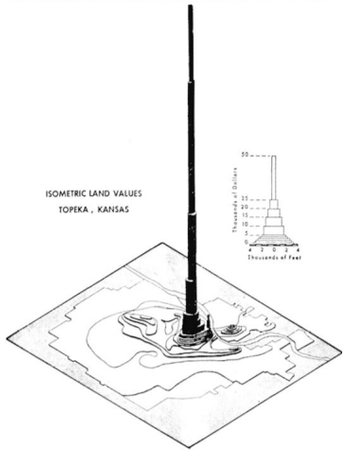


Fig. 1 : *Distribuzione del valore fondiario in Topeka, Kansas*. Center for Research in Business, 1962. In: (Clément & Guth, 1995)

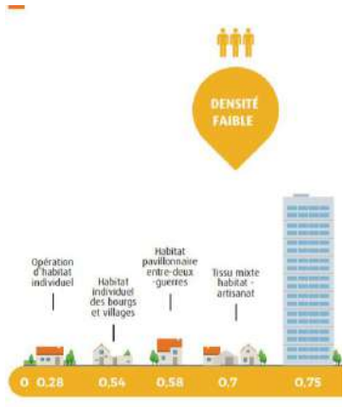
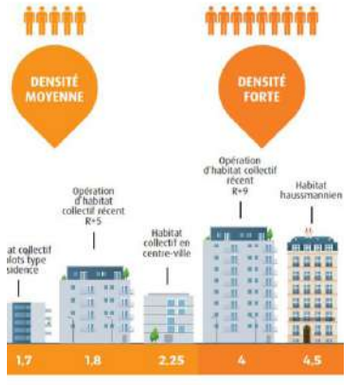


Fig. 2: *Differenti tipologie secondo la densità costruita* (IAU, 2005) in: (ADEME, 2015).

della densità – e delle politiche di densificazione - un secondo fattore: un generale orientamento di opinione e di politiche pubbliche a favore dei centri urbani densi legato alla necessità di condurre le grandi città nell’era della globalizzazione rafforzandone la competitività internazionale (Touati, 2010). Oggi, la metropoli è comunemente vista come *il* motore economico, come porta di ingresso all'economia globale. Più grandi sono le città, più concentrano risorse, attività e popolazioni nel loro centro e più alto è il potere economico. Questa generale tendenza all’accentramento ha mostrato forti ripercussioni sulle dinamiche di natura socio-spaziale che caratterizzano le diverse situazioni abitative. Sebbene la reale consistenza del legame tra densità e valori immobiliari rimanga ancora da approfondire, la correlazione tra le due componenti ne risulta evidente [3].

Il problema reale che si nasconde spesso dietro la necessità di una maggiore densità riguarda proprio l'attrattiva eccessiva dei centri urbani[4]. E’ di fondamentale importanza in questo senso chiarire definitivamente come la densità del costruito non sia in sé ciò che attrae realmente gli abitanti, ma il risultato dell'attrazione esercitata dai centri (Charmes, 2010). Questa attrazione deriva da – e genera a sua volta, in un circolo vizioso - una sempre maggiore domanda di abitazioni o attività commerciali, richiesta che attrae gli interessi e gli sforzi maggiori dei costruttori e dei protagonisti del mercato immobiliare, ad oggi considerabili innegabilmente gli effettivi e più influenti promotori delle politiche di produzione urbana.

Tuttavia, ciò che si ricerca nei maggiori centri urbani non è, ovviamente, la densità edificata in



sé, l'eccessiva promiscuità o l'abitare in alloggi spesso bui ed eccessivamente ridotti. Ciò che si ricerca è altro. Ma cosa? L'intrattenimento, la facilità di spostamento, la maggiore accessibilità a servizi e posti di lavoro? L'accesso a tali valori e possibilità non può che passare per la crescente densificazione orientata alla centralizzazione?

Questa prospettiva apre innumerevoli riflessioni, tra cui la responsabilità che questa impostazione può rivestire nel destino degli spazi attualmente considerati "periferici", mai abbastanza interessanti da essere investiti dai maggiori sforzi di "densificazione volta alla intensificazione dell'urbanità"[5]. In quest'ottica, come si approfondirà più avanti, la questione chiave si sposta dalla necessità di densificazione dei centri urbani spesso già molto densi (per molti versi *troppo* densi, se si considerano aspetti quali il congestionamento infrastrutturale o la scarsa qualità della vita generata dalla mancanza di spazi aperti e naturali o dal discomfort microclimatico) al rafforzamento di polarità periferiche e potenzialmente autonome, che potrebbero al contempo fungere da base per il potenziamento di altre centralità.

Questo punto rimane di fondamentale importanza a fronte della crescente affermazione di politiche pubbliche che "tendono a smarrirsi nella densità fine a sé stessa, e a ridurre la questione della densità a un problema esclusivamente architettonico" (Charmes, 2010). In questa prospettiva, il tema conferma la sua urgenza e rilevanza nell'ambito disciplinare e per il progetto contemporaneo. Allo stesso tempo, la stessa rilevanza è assunta dalla necessità di approfondire il senso della nozione e il suo

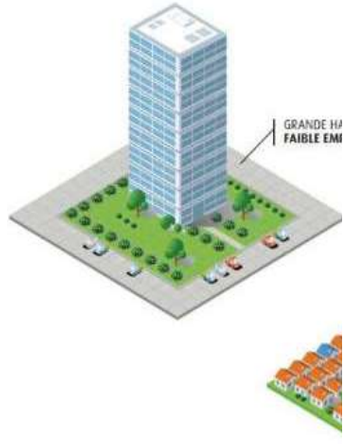


Fig. 3: Differenti forme urbane a parità di densità, IAU, in: (IAU, 2005)

Fig. 4: *Conflits de la densification urbaine,* progetto di riconversione dell'aeroporto ti Tempelhof (Berlino) prima e dopo il referendum popolare del 2012, in cui ha prevalso la decisione di rinunciare all'urbanizzazione di un vuoto urbano a favore della realizzazione di un parco in: (IPR, 2019).

significato più attuale.

Come già discusso, la densità non è considerabile un valore assoluto e non ha pertanto un valore in sé (Fouchier, 2009)[6] : non ha quindi alcun senso porla come obiettivo a sé stante, se non mettendola in correlazione con altri valori determinanti. Definita dal rapporto tra una quantità (abitanti, posti di lavoro, attività commerciali, superfici, ecc.) e un'area (anch'essa quantificabile in diversi modi soprattutto in riferimento a diverse scale), la densità può essere diversamente misurata[7]. Per questo, è importante evitare di parlare di "densità" in senso assoluto, senza definirne le qualità che contribuiscono a conferirle una determinata caratterizzazione: come è noto, maggiore è l'astrattezza associata ad un concetto, maggiore sarà la probabilità di fraintenderlo o strumentalizzarlo.

Se messo in diretta relazione con l'aumento dell'offerta abitativa, l'incremento della densità potrebbe contribuire al miglioramento della qualità di un ambiente urbano ed alla sostenibilità di un suo sviluppo, oppure non contribuirvi affatto, non essendo questi ultimi considerabili una conseguenza univoca e diretta della prima: la riuscita di questa correlazione dipenderà infatti fortemente dalla compartecipazione di molte altre variabili influenti. Inoltre, le possibilità di perseguire questo obiettivo – la sostenibilità ambientale e la qualità abitativa - sono tanto più aperte, per almeno una duplicità di questioni. Da un lato, è stato in più occasioni dimostrato che le densità abitative più "virtuose" per l'ambiente non siano necessariamente le più elevate[8]. D'altra parte, è stato altrettanto studiata ed analizzata la possibilità di ottenere pari densità abitative

con un'infinita diversità di forme costruttive (Fouchier & Merlin, 1994) [9].

Pertanto, se è per lo più condivisibile che il controllo dell'espansione urbana e dei relativi impatti sulla qualità ambientale e della vita umana richieda una progettazione orientata al perseguimento di forme urbane "dense"[10], l'eventuale strategia di densificazione o de-densificazione richiede tuttavia di essere intesa in modo contestuale, non uniforme né uniformante.

Il dibattito sul tema non dovrebbe infatti dimenticare un principio fondamentale: che la nozione *densità* si riferisce ad un rapporto che, di per sé, non indica necessariamente una quantità *alta* o *bassa*, né - soprattutto – "*giusta*". Nonostante il dibattito sullo sviluppo delle nostre metropoli si ponga ancora costantemente in termini di contrasto tra città compatte e città diffuse (Indovina, 1990), tra crescita verticale e *sprawl* territoriale, queste riflessioni e gli stessi eventi legati alle grandi crisi del nostro tempo – da quella sanitaria a quella ambientale - confermano la necessità di pensare in modo diverso e meno riduttivo al tema del *rapporto* (tra persone, tra vita collettiva e privata, tra spazi costruiti e spazi naturali) ma anche alla *qualità* dell'abitare, alla scala dell'isolato come alla scala dell'agglomerato urbano.

È quindi richiesta una diversa flessibilità intellettuale, così come la revisione di concetti e strumenti propri del progetto architettonico ed urbano. In questo senso, la nozione di *densità urbana* (uno dei primi e più significativi parametri che il campo disciplinare tiene in considerazione nell'interazione inter-scalare tra dimensione locale e dimensione territoriale[11], tra tipologie

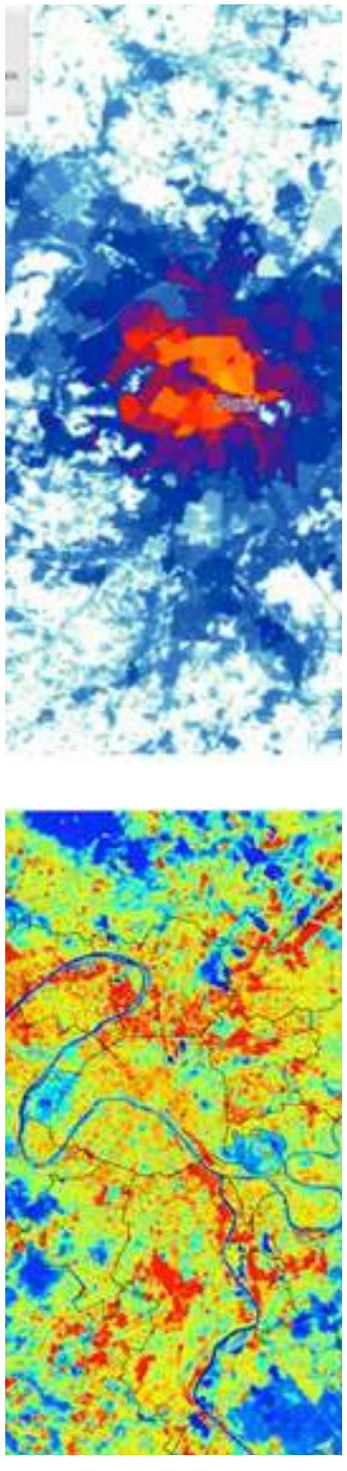


Fig. 5 in alto: *Densità di popolazione nell'agglomerazione parigina,* Luminocity3d.org, basato sui dati di EC JRC CIESIN Global Human Settlement Layer.
in basso: temperatura del suolo da misurazioni satellitari, dati Landsat, worldview.earthdata.nasa.gov.
La figura mostra una carta dettagliata della temperatura al suolo in una giornata estiva del 2010. È osservabile che le zone più calde corrispondono a quelle più artificializzate: le aree industriali a nord della capitale e lungo la Senna a sud così come il denso centro abitato di Parigi e delle zone periferiche più vicine. La presenza di foreste, boschi e grandi parchi si nota dalla temperatura notevolmente inferiore. Le periferie, prevalentemente composte da tessuti più radi e "pavillonaires" nella parte esterna della metropoli, mantengono in media temperature di diversi gradi più fresche rispetto all'area urbana centrale.
In: (TheConvesation, 2020)

architettoniche, tessuto urbano e territorio) può essere reinterpretata, alla luce della necessità di adottare strumenti che sappiano descrivere *diverse forme di densità* che caratterizzano la condizione urbana (attraverso indici di prossimità, stili di vita o modalità di rapportarsi alla componente naturale), siano esse interrelate o indipendenti e coesistenti.

Pertanto, al di là di questioni meramente quantitative, la nozione di "densità urbana" mantiene ancora un certo interesse nel campo della ricerca progettuale se considerato come indice di una determinata *stratificazione relazionale* : un sistema di concetti o parametri che insieme convergono in una specifica situazione socio-spaziale caratterizzandola. In questo senso, è possibile – oltre che auspicabile – cercare di andare *oltre* la stessa nozione, verso l'adozione di un termine più adeguato a descriverne l'inedito carattere interpretativo, un termine in effetti già diffuso e di più recente formulazione[12]: quello di *intensità*.

Nella esplicitata volontà di considerare lo spazio urbano e abitativo "non soltanto come attributo del luogo centrale, ma come fenomeno di campo" (Maciocco, 2019), l'ipotesi alla base del lavoro è infatti che il campo di interesse della nostra disciplina debba estendersi ad una più generale condizione socio-spaziale che, al di là della forma fisica, è trama fitta di *relazioni* che ne determinano una specifica identità. Proprio la natura di queste relazioni, la loro *intensità* decifrabile ed interpretabile attraverso altre categorie - di *rapporto*, *prossimità*, *distanza* o *confine* – caratterizza le situazioni urbane, definisce qualitativamente lo spazio abitato.

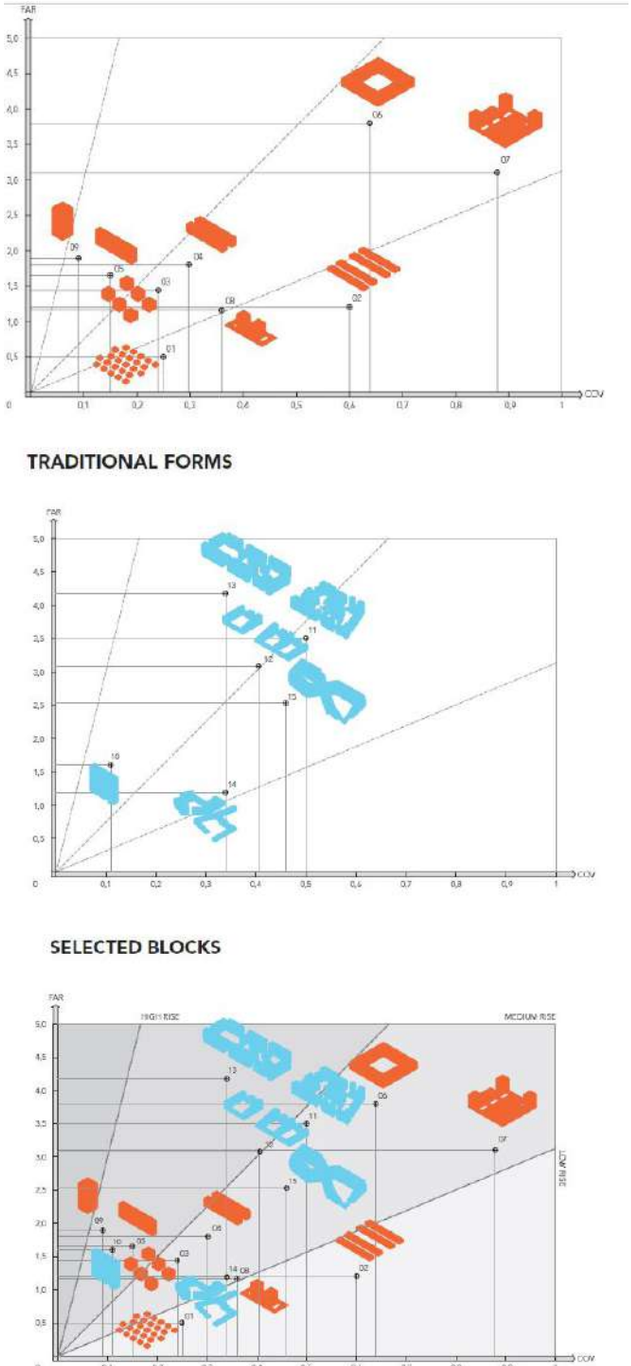


Fig. 6: *Traditional forms versus selected blocks* e *Which density do we prefer?,* In: (A+T, 2015).

Il grafico mostra nell'asse orizzontale l'indice di copertura del suolo e nell'asse verticale il rapporto tra superficie edificata e suolo FAR (Floor Area Ratio), con lo scopo di mostrare la relazione precisa tra tre "indicatori di densità": FAR, COVERAGE e HEI.
Tra le forme urbane tradizionali, in termini di intensità d'uso del suolo due forme urbane emergono nell'angolo in alto a destra: il blocco perimetrale o isolato chiuso e i volumi singoli su un'unica base o isolato con torri. L'esempio della tipica periferia britannica (n. 2) delle case a schiera continue emerge come modello meno dispersivo dello schema unifamiliare (n.1), ma non concentrato come le stecche o le lastre (n. 4-5).
Gli isolati "selezionati", in blu, rappresentano realizzazioni specifiche assunte a modello per le loro caratteristiche "eclatanti": tutti hanno un FAR inferiore a 0,50, mostrando un equilibrio nel rapporto tra copertura del suolo e superficie edificata, quindi nel rapporto piani-vuoti. Il "CiBoGa"(14) ha il minore rapporto tra FAR e indice di copertura, grazie alla ricchezza della modulazione spaziale e alla gradualità interposta tra spazi pubblici e semipubblici, oltre che per il marcato contatto fisico con il suolo. Shinonome (13) è il blocco più "intensivo" : ha il rapporto FAR più alto (4,18), riflettendo un marcato divario tra gli standard europei e questi modelli formulati principalmente nelle città asiatiche, che "mantengono un rapporto diverso" con la densità.
Le tre linee inclinate, che stabiliscono "aree ad altezza bassa, media e alta", mostrano come "elevata densità" non sempre significhi elevato sviluppo verticale (altezza). Molti esempi supportano questa idea, come quello del Macrolot (11) e dell'8 House (15) di BIG (A+T, 2015).

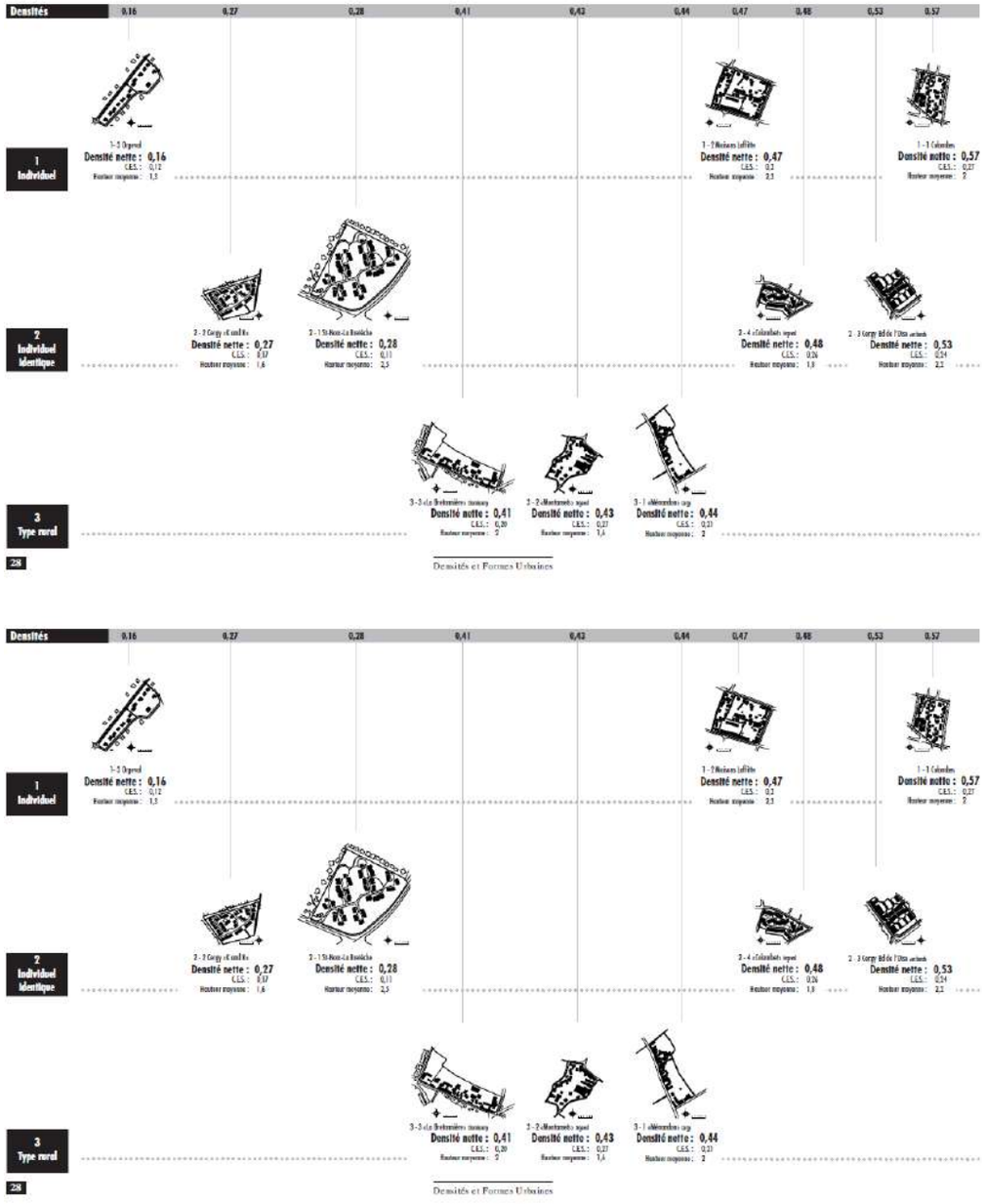


Fig. 7 : *Identificazione dei modelli urbani tramite la rispettiva densità,* IAURIF, in: (IAURIF 1995)

1.2 Dalla nozione *densità* alla nozione *intensità*

Nella prospettiva delineata, la *qualità*[13] del rapporto tra le diverse componenti urbane (umane, spaziali o oggettuali) viene pertanto associata alla misura dell'*intensità* : il *progetto della densità* si trasforma, in questo senso, in una diversa modalità di ricerca, che passa attraverso una maggiore flessibilità e una diversa complessità interpretativa della "densità". Ciò che si suggerisce è in un certo senso l'adozione di un *pensiero orizzontale*, che si rivolga ad una spazialità fatta di reti e connessioni (materiali e immateriali), uno spazio in cui un sistema continuo di forze relazionali si contrappone ad una concezione spaziale intesa come sommatoria di oggetti, dove flussi e relazioni "diventano una caratteristica distintiva in opposizione a quelle spazialità che si generano dall'accumulo" (Cavalieri, 2018).

Per giungere a questo punto, e a conferma del fatto che "la consapevolezza della situazione è il prodotto della situazione stessa" (Petitot, 1977–1982), si cercherà di mettere in luce come questa diversa interpretazione derivi da una serie di considerazioni di carattere più generale, e si dispieghi su una realtà di fondo – quella in cui viviamo – con cui ci si propone di ricercare la maggiore coerenza interpretativa, se è vero che - come è stato chiarito, "la densità urbana, nozione poliedrica legata alla caratterizzazione del fatto urbano, è nozione eminentemente culturale. (...) Quindi, a seconda del periodo storico in cui ci si trova, la nozione di densità urbana assume valori diversi»[14].

Questa continuità con la realtà in cui viviamo esiste su una molteplicità di piani e riguarda innumerevoli aspetti, dal modo di vivere la spazialità urbana e la vita in collettività, dalle abitudini e i comportamenti sociali che caratterizzano il nostro tempo, all'influenza esercitata su questi aspetti da fattori di natura tecnologica ed economica. In questo contesto, è inevitabile non considerare l'influenza che i recenti avvenimenti legati alla crisi sanitaria mondiale abbiano avuto su queste riflessioni. L'isolamento fisico e sociale a cui siamo stati costretti ha in effetti riportato alla luce l'importanza della socialità oltre che l'urgenza di riformulare/ipotizzare diversi scenari abitativi per l'imminente futuro urbano. Tra i diversi temi di dibattito che ne sono emersi, alcuni hanno avvalorato la necessità di ripensare l'abitare collettivo in termini di *intensità* delle *relazioni*[15]. In quest'ottica risulta tanto più attuale un ripensamento critico del concetto di densità urbana degli spazi abitati dall'uomo in collettività, affinché possa rappresentare una chiave di lettura ancora utile per una riflessione sullo stato dell'arte dell'urbanismo contemporaneo, e soprattutto come strumento intrinseco al progetto tanto architettonico quanto urbano.

Il tentativo sarà quindi quello di spiegare come sia inevitabile non solo un cambiamento di approccio alla lettura e al progetto dello spazio urbano, ma anche una sorta di slittamento semantico e concettuale verso la nozione di *intensità*: descrivere in sintesi il passaggio sempre più necessario da una concezione "statica" della densità come comunemente e tradizionalmente intesa (residenziale, umana, costruita, funzionale...) ad una concezione

dinamica incentrata sulla *densità delle relazioni*, esistenti su diversi piani e a diversi livelli della spazialità urbana, cercando poi di identificarne forme, esiti e configurazioni spaziali.

Seguiranno dunque tre sezioni principali, partendo dalla constatazione che l'attualità e la necessità di uno studio reinterpretativo sul tema della densità si basi oggi su tre ipotesi basilari e strutturanti le sezioni stesse.

La prima è che esistano significative ripercussioni sulle attuali politiche e strategie di gestione, produzione e trasformazione dello spazio urbano, di cui la densità costituisce una diretta motivazione o giustificazione. In questa dinamica, la densità è infatti spesso associata ad alcuni "valori" che ne scaturirebbero incontrovertibilmente dal suo perseguimento (ad esempio la "sostenibilità" o l'"urbanità"), e che giustificherebbero quindi il principio di porla come obiettivo da raggiungere. Pertanto, nella prima sezione si ripercorrerà l'evoluzione internazionale dello sguardo incentrato sul tema della densità, per passare poi ad analizzare alcune delle più frequenti associazioni tra questa nozione e diverse altre tematiche di natura interdisciplinare. Questa analisi metterà così in luce la duplice natura *strumentale* che guida l'utilizzo di questo concetto, adottato come strumento di *interpretazione* socio-spaziale da un lato, e di produzione o trasformazione dello spazio urbano dall'altro.

La seconda ipotesi, su cui si svilupperà la seconda sezione, è la necessità già enunciata di operare una approfondita reinterpretazione semantica e concettuale della nozione densità. A questo scopo, si mostrerà come la misura densità

sia, contro le aspettative, una misura *relativa,* e che la sua definizione così come l'uso che ne è stato fatto abbia rivelato nel tempo considerevoli limiti. Successivamente, si avvalorerà l'ipotesi mostrando come il ruolo delle *relazioni* - la cui traduzione fisico-spaziale è al contempo *struttura* e *forma* dello spazio abitato – abbia assunto una rinnovata attenzione e una sempre maggiore importanza nella teoria e nella prassi contemporanea: in questo senso, la ricerca legata al tema della densità urbana diviene un campo nuovamente interessante perché favorevole ad una proficua "ricerca relazionale".

La terza ipotesi, a cui è dedicata l'ultima sezione, è che sia possibile formulare una nuova proposta interpretativa dell'*intensità* urbana, come misura complessa in quanto esito e causa, al tempo stesso, di molteplici valori o parametri caratterizzanti che ne influenzano gli esiti sulla spazialità urbana, e che definiremo *fattori di intensità relazionale*. Attraverso un approccio principalmente *qualitativo*, si perseguirà quindi l'enucleazione dei principali termini e valori che sappiano render conto delle innumerevoli variabili in gioco, influenti sulla complessità di questa dinamica.

Note

1 Negli ultimi decenni la questione ha trovato una nuova attualità. In Francia, i disegni di legge ambientali Grenelle 1 e 2 lo testimoniano: la Grenelle 2 prevede ad esempio di dotare i documenti di pianificazione strategica "SCOT" (Schéma de cohérence territoriale) di strumenti che consentano di imporre standard minimi di densità urbana, e che il PLU (Plan local d'urbanisme) preveda densità minime di costruzioni nei settori limitrofi ai nodi di trasporto pubblico.

2 (World Commission on Environment and Development, 1897)

3 Cfr. (Charmes, 2010).

4 Il caso della metropoli parigina ne è un esempio lampante. Se si legge spesso sulla stampa che i francesi favoriscono le case unifamiliari per sfuggire alle elevate densità, le fasce più abbienti lottano per vivere nei quartieri più densi, dove le case unifamiliari sono scarse o addirittura inesistenti. I quartieri la cui densità edilizia è tra le più alte in Francia sono i quartieri haussmanniani, quartieri che sono tuttavia quelli maggiormente richiesti. Le famiglie più frustrate non sono quindi quelle che sognano una casa in campagna, ma quelle che desiderano vivere nel centro di una grande città, perché il loro desiderio è possibile solo a costo di scendere a forti compromessi sulle condizioni abitative (Charmes, 2010).

5 Si vedano a tal proposito gli studi dell'Institut d'aménagement et d'urbanisme d' Île-de-France, tra cui : « Comment encourager l'intensification urbaine ? » (IAU, 2009) e il lavoro di A. Touati-Morel "hard and soft densification policies in the paris city-region" (Touati-Morel, 2015) incentrato sulla pianificazione della densificazione delle periferie nella metropoli parigina, che dimostra come la densificazione sia uno strumento che può essere utilizzato per affrontare preoccupazioni politiche locali che variano notevolmente a seconda della posizione economica, sociale e geografica dei comuni all'interno di grandi aree urbane.

6 Cfr. anche (Sieverts, 2004; Amphoux, 1999; Fouchier, 1997, 1998; Zunino et al., 2007)

7 Vincent Fouchier (1998: 181) utilizza la nozione di densità umana netta, ovvero il numero di posti di lavoro aggiunti a quello degli abitanti in relazione alla superficie urbana. L'interesse dell'indicatore è giustificato: offre un ulteriore elemento di confronto dell'intensità d'uso del suolo urbano. Infatti, l'occupazione e la densità di popolazione possono mostrare forti variazioni all'interno del perimetro di un agglomerato.

8 Si consideri a tal proposito la posizione di Sorkin: " Non c'è dubbio che la densificazione del pianeta in megacittà e regioni metropolitane sia di impulso alla necessità di ripensare radicalmente alla qualità e alle linee di sviluppo dell'urbanizzazione contemporanea: le megalopoli sono semplicemente ingovernabili e insostenibili. Qualcuno deve aver davvero abbassato drasticamente la soglia fissata da Kirk Sale quando ha affermato: 'è del tutto fuori questione che la città di un milione di abitanti (...) sia andata oltre il punto di equilibrio ecologico in cui è in grado di sostenere se stessa basandosi sulle proprie risorse' " (Sorkin, 2003).

9 In numerosi studi è stato ad esempio messo in luce come, attraverso la composizione di abitazioni unifamiliari a schiera, sia possibile conseguire una densità abitativa superiore a quella di molti edifici intensivi dislocati in gran parte delle periferie metropolitane.

10 Da notare che non si è volutamente scritto più dense, poiché proprio nell'ottica di perseguire una maggiore sostenibilità abitativa alcuni contesti potrebbero necessitare al contrario di un allentamento di relazioni urbane troppo stringenti. Come esplicitato più avanti, non è possibile né auspicabile stabilire una soglia universalmente "giusta" di densità per tutti i contesti urbani.

11 Cfr. (Fouchier, 1997)

12 Cfr. (Bendimerad, 2008)

13 Anche in questo caso, il termine non è da considerare nel senso più comune di "alta" o "buona" qualità, ma nel significato proprio del termine: "Proprietà che caratterizza una persona, un animale o qualsiasi altro essere, una cosa, un oggetto o una situazione, o un loro insieme organico, come specifico modo di essere, soprattutto in relazione a particolari aspetti e condizioni, attività, funzioni e utilizzazioni" (da: voc. Treccani).

14 Cfr. anche i contenuti già emersi in occasione della giornata di studi "Les représentations disciplinaires de la notion de densité urbaine" organizzata dall'IREC. In quel contesto è emerso che "la densità è prima di tutto una rappresentazione, un costrutto sociale, prima di essere un indicatore oggettivo" (Joye, 1998).

15 Cfr. il numero 52-53 della rivista FAM "Coronavirus, città, architettura. Prospettive del progetto architettonico e urbano", in particolare il contributo di Luca Reale "Corpi e spazi nella città pubblica. Verso una nuova prossemica?" (Reale, 2020)

2 Sulla nozione "densità"

"Spesso presentata come indicatore rigoroso per caratterizzare le forme urbane, la densità è tuttavia un costrutto sociale.
Al di là dei criteri quantitativi, l'evoluzione degli usi e della percezione del concetto mostra che la densità urbana, concetto poliedrico legato alla caratterizzazione del fatto urbano, è un concetto eminentemente culturale. (...)
Quindi, a seconda del periodo storico in cui ci si trova, la nozione di densità urbana assume valori diversi".

[trad. da (Touati, 2010)]

2.1 L'evoluzione di senso della nozione: lo sguardo internazionale

La nozione *densità* occupa un posto centrale nella storia delle pratiche e delle teorie di pianificazione urbana come campo d'indagine rilevante e strutturante. Sebbene per molto tempo non sia divenuta un concetto operativo per la disciplina, è possibile sostenere come, paradossalmente, sia stata essa stessa a costituirne gran parte delle basi teoriche e concettuali [1]. Se il termine densità è associato, nell'immaginario collettivo, ad una "elevata" densità abitativa (elevato numero di abitanti o metri cubi di edificato su una data superficie), esso ha nel tempo subito diverse e profonde trasformazioni interpretative in relazione al contesto storico, politico e geografico di riferimento. Tuttavia, come si renderà evidente attraverso il racconto che segue, essa può essere considerata un comune denominatore che ha guidato speculazioni teoriche e prassi operative orientate a plasmare la produzione della città.

La nozione è stata introdotta nell'ambito delle politiche urbane già alla fine dell'700 ed assunta come indice di sanità pubblica.[2] La preoccupazione per le condizioni igieniche

nelle città industriali aveva portato un crescente interesse per la relazione tra densità abitativa, problemi sanitari e salubrità degli alloggi, idee che furono al centro di molti discorsi ufficiali all'inizio del XIX secolo (Clément & Guth, 1995). Da quel momento, fu sempre più frequente l'associazione tra il fattore densità e il grado di diffusione delle malattie.

In questo contesto, sul piano dei risvolti applicativi essa rappresentava al contempo - per igienisti, ingegneri e statistici dell'Ottocento - uno strumento di analisi ed un fattore su cui intervenire per far fronte al sovraffollamento delle città, oltre che un argomento politico e sociale per motivare strategie urbane che favorissero un decremento delle densità abitative per una maggiore circolazione di aria e luce. In questo contesto, la nozione di densità assumerà progressivamente uno statuto abbastanza astratto, non essendo oggetto di una definizione ufficiale o univoca.

Nell'ambito del paradigma igienista, questa accezione negativa associata al concetto è perdurata nel tempo: concetto che nel campo disciplinare evocherà a lungo le idee di sovraffollamento, insalubrità, promiscuità e scarse condizioni igieniche[3].

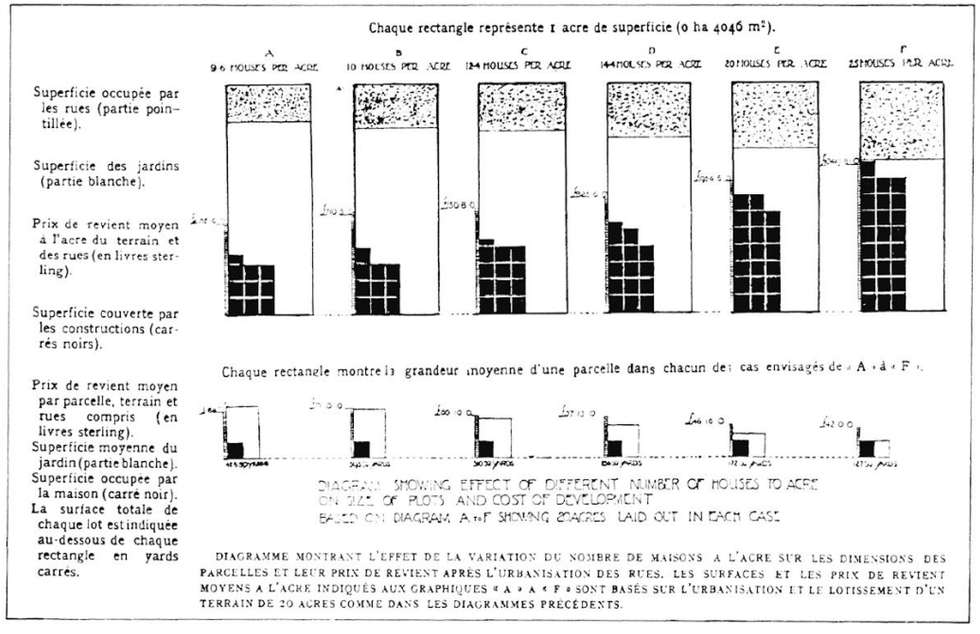
La nozione ha perpetuato nei decenni successivi una più o meno esplicita influenza sulle diverse logiche di pianificazione attraverso diverse chiavi interpretative: dai tentativi di razionalizzazione dell'espansione urbana come quella del Piano Cerda di Barcellona (Cerda, 1867)[4] - per i quali essa costituiva un indicatore per l'analisi oggettiva dello spazio urbano -, a quelli orientati ad una sua maggiore naturalizzazione

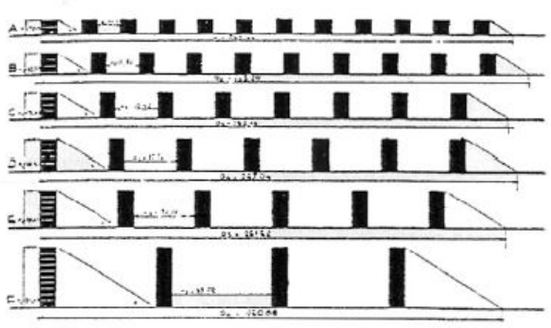
(come nel caso della diffusione del modello di città giardino[5]) in cui la densità diventa un elemento "programmatico" (Clément & Guth, 1995).

Al volgere del XIX secolo, a causa delle condizioni critiche dovute al repentino inurbamento dei centri industrializzati, la denuncia delle condizioni precarie della classe operaia (Engels, 2011) rafforzò il dibattito sul sovraffollamento e sulle conseguenze della densità abitativa nelle città.

In Europa si diffuse in maniera progressiva ed incalzante un sentimento di avversione e straniamento nei confronti dell'affollata vita metropolitana, che ebbe due effetti principali ed opposti.

Da un lato, questa tendenza comportò un movimento di ideologica esaltazione della vita rurale: una volontà di "fuga dai centri urbani densi", in parte realmente desiderata in parte obbligata dall'insostenibile incremento dei costi della vita urbana[6], introdusse dei nuovi concetti chiave che si contrapponessero idealmente ed operativamente a quello della densità (divenuto ormai emblema di affollamento e quindi degrado): quelli di decentramento e diffusione. In risposta a questa "crisi della città", alcuni approcci della disciplina urbanistica si sono quindi orientati verso modelli insediativi alternativi che consentissero un maggiore contatto con la natura, dalle citate teorizzazioni sulle città giardino (Howard, 1902); (Unwin, et al., 1912) alle sperimentazioni dei disurbanisti russi (Kopp, 1987), tendenze al contempo sostenute da un'infrastruttura ferroviaria in rapida espansione. Un sentimento affine ha trovato negli anni a venire particolare





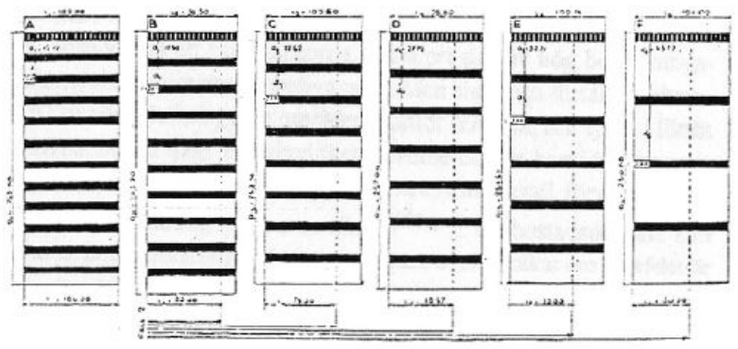


Fig. 8 : *Diagrammi che mostrano le conseguenze dell'aumento del numero di case per ettaro in rapporto alla porzione di suolo da riservare a strade e spazi costruiti, oltre che sulle dimensioni delle parcelle e sul prezzo di vendita,* R. Unwin, l'étude pratique des plans des villes, l'Equerre, Paris, 1984. In: (Clément & Guth, 1995)

Fig. 9: *Schema sulla relazione tra altezza degli edifici, angolo di irraggiamento solare, uso del suolo e densità costruita,* W. Hropius, 1930. In: (Berghauser Pont & Haupt, 2010)

riscontro nella "cultura di frontiera" americana, alimentata dal romanticismo naturalistico (Thoreau & Carew, 1854) e dall'esaltazione dell'ideale sociale dell'individualismo. Così, in quella che è stata definita "tensione antiurbana" (Sorkin, 2003)[7] è stata più volte identificata la causa dell'espansione territoriale che avrebbe inaugurato il fenomeno dello *sprawl*, in associazione con altri fattori (industria della mobilità[8] e sistema consumistico) che avrebbero trasformato profondamente la società e generato condizioni urbane che sono divenute la metafora spaziale di un'organizzazione sociale sempre più "liquida" (Bauman, 2002): molti hanno intravisto in quel momento, "nel momento in cui l'individuo ha superato la città sul piano dell'efficienza tecnologica, [il prevalere] dunque della città diffusa." (Reale, 2008).

Dall'altro lato, la situazione prese una piega totalmente diversa. Con l'avvento del Moderno, la nozione di densità urbana - in particolare il suo utilizzo e il suo ruolo nell'immaginario comune - cambieranno in modo significativo. Le prescrizioni di determinati standard di densità sono stati concepiti, nella tradizione della Carta di Atene, in reazione all'immagine della densificazione urbana che procede per sovrapposizione di strati storici, aumento della proprietà condivisa, riduzione delle dimensioni degli alloggi. L'imposizione di parametri di densità diviene così l'emblema rassicurante per una cultura igienista che si basa in questo contesto su due principi impliciti: quello della *normalisation*. che tende a sovradimensionare gli edifici costruiti e ad omogeneizzare le forme d'habitat, e quello della standardizzazione,

che tende a ridurre la diversità delle attività umane per ragioni funzionali (Grosjean, et al., 1999). Sempre più legata alle logiche di standardizzazione e di controllo dell'uso del suolo attraverso le tecniche di zonizzazione, essa diventerà un mero strumento tecnico di misurazione e valutazione quantitativa al servizio delle grandi operazioni funzionaliste. Lo *zoning*, combinando coefficienti di densità abitativa (numero di abitanti per ettaro), funzioni e ubicazioni, risulterà essere lo strumento più efficace per conseguire la tanto ambita razionalizzazione. La densità è quindi in questo momento uno strumento aritmetico che consente di ordinare e prescrivere l'utilizzo dello spazio urbano: non rappresenta "un obiettivo in sé" ma un semplice strumento di razionalizzazione del territorio, un elemento tra gli altri all'interno del sistema normativo (Touati, 2010). Soprattutto, non rappresenta più un criterio per determinare cosa sia desiderabile e cosa non lo sia, ma lo strumento di un governo interventista che tenta di razionalizzare e giustificare scientificamente il proprio operato.

Non bisogna tuttavia dimenticare che in quello stesso contesto, parallelamente allo sviluppo di una logica che puntava alla massima standardizzazione, alcune altre sperimentazioni cominciavano a ricercare proprio nella recente introduzione degli standard quantitativi (come l'indice di utilizzo del suolo) l'occasione per sperimentare una maggiore libertà compositiva, interpretandola come un significativo fattore di innovazione. Così, sostenendo che la soluzione per densificare il territorio senza condannarne la qualità abitativa fosse il perseguire la maggiore

commistione di forme costruite eterogenee, dagli anni '50 alcuni architetti avvalorarono la necessità di passare da norme che definivano modelli geometrici imposti (limiti di volume o sagoma) a norme che definissero coefficienti di utilizzazione del suolo, astraendosi da un esito formale prestabilito o imposto, valorizzandone così il potenziale tipologico-sperimentativo: una concezione che introduceva precocemente il principio dell'indipendenza tra densità urbana e tipologia architettonica. La definizione di limiti di densità edificabile di una porzione urbana, svincolando il legame tra forme e quantità, ne avrebbe infatti autorizzato la libera composizione architettonico volumetrica: ciò avrebbe garantito un aumento controllato della densità urbana pur evitando eccessive monotonie compositive imposte da prescrizioni regolamentari di natura più formale che quantitativa, oltre che un risparmio delle risorse ambientali e naturali della città.[9]

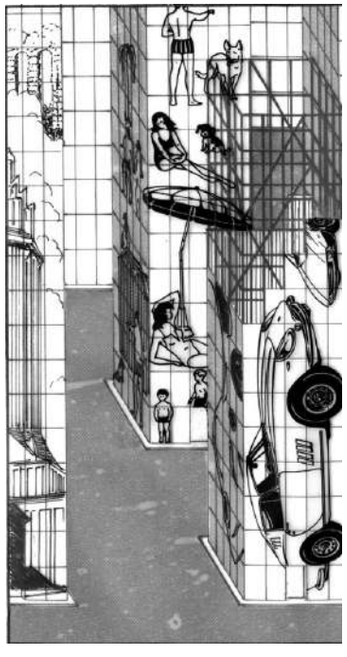
Nello stesso periodo, la convergenza dei precetti funzionalisti, dell'urgenza di ricostruzione post bellica e della politica promossa dal governo per lo sviluppo dell'edilizia collettiva hanno determinato l'indefinita produzione dei grandi collettivi urbani o *grands ensambles.* Alla configurazione di queste espansioni ha contribuito fortemente l'ideale Moderno, affine in questo senso alla corrente igienista del secolo precedente, fondato sulle critiche alla città industriale insalubre e convinto della necessità di liberare lo spazio urbano concentrando abitazioni e funzioni in grandi organismi architettonici che garantissero la presenza di ampi spazi aperti,

maggiore quantità di aria pulita e illuminazione naturale.

Paradossalmente, proprio la diffusione massiva di queste nuove tipologie edilizie, resa possibile dallo sviluppo delle nuove soluzioni costruttive offerte dalla tecnologia del cemento armato, darà vita ad un nuovo immaginario negativo associato alla nozione densità, ancora oggi spesso legata all'immagine dei complessi del dopoguerra comunemente considerati – a torto[10] - molto densi.

Con la fine degli anni '60, il già esplorato desiderio di rottura con la logica del Moderno apre la strada alla diffusione di altri ideali e valori da perseguire, tra cui quello della "qualità della vita" [Team X"; (Smithson, 1982); De Carlo; (Dagnaud, 1978)].

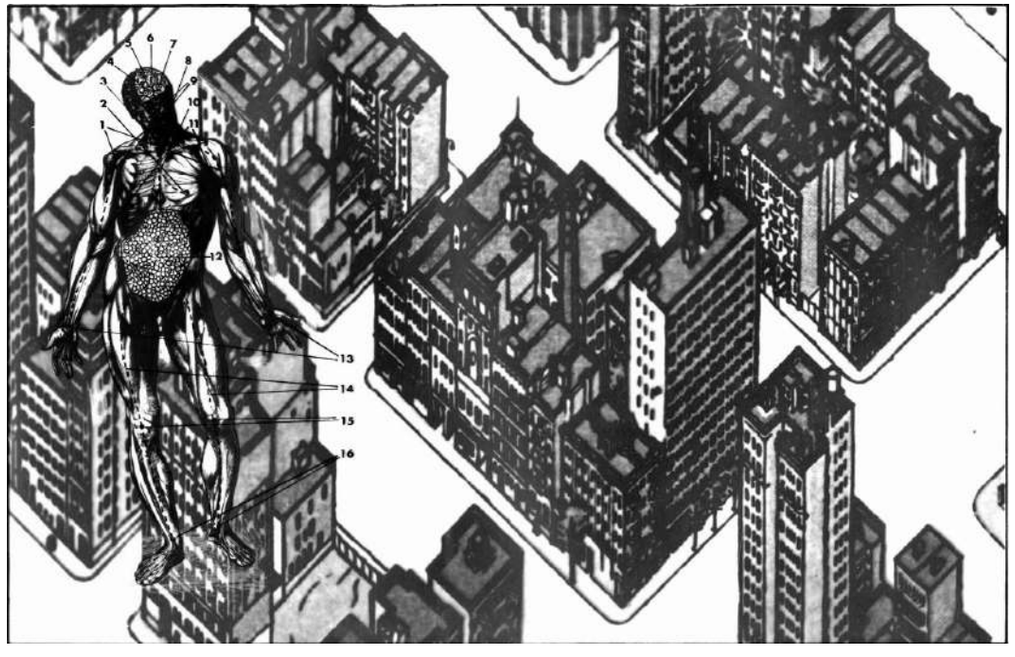
Da una parte, queste nuove linee di ricerca condurranno ad un differente approccio al progetto urbano, alla riqualificazione dei centri storici e alle sperimentazioni sul tema della residenza (Saggio, 1990). Dall'altra, il ritorno alla terra e alla natura, l'importanza conferita alla valorizzazione di nuovi concetti (come quello di "ambiente") e di antichi valori (come quelli di qualità abitativa e di realizzazione individuale) diverranno alcuni *leitmotiv* di un diverso modo di concepire la vita in collettività, che si tradusse in parte nel suo rifiuto e nella propensione verso lo spostamento nelle periferie suburbane[12]. Inoltre, il rigetto dei grandi complessi residenziali porta all'interruzione della loro proliferazione[13] ed una generale svolta nel modo di progettare e applicare le politiche pubbliche e di pianificazione con un sostanziale cambiamento nella percezione di ciò che è considerato "buona città": dopo un periodo



^
Fig. 10: *Premonizioni della parusia urbanistica,* dalla serie "Le dodici Città. Ideali", Superstudio, 1971, in: (Superstudio, 1971).
> **Fig. 11:** *Premonizioni della parusia urbanistica, La città delle case splendide,* dalla serie "Le dodici Città. Ideali", Superstudio, 1971, in: (Superstudio, 1971).

Le dodici Città Ideali costituiscono una critica definitiva all'architettura modernista. Nella forma del racconto di fantascienza illustrato, in queste sperimentazioni i fenomeni urbanistici vengono portati all'estremo, attraverso l'uso dell'ironia e dell'assurdo per evidenziarne contraddizioni e perversioni.

>
Fig. 12 : . Diagramma tratto dal libro Dédensité, che illustra come, secondo l'autore, la de-densificazione porti alla felicità. In: (Belorgey, 1962)



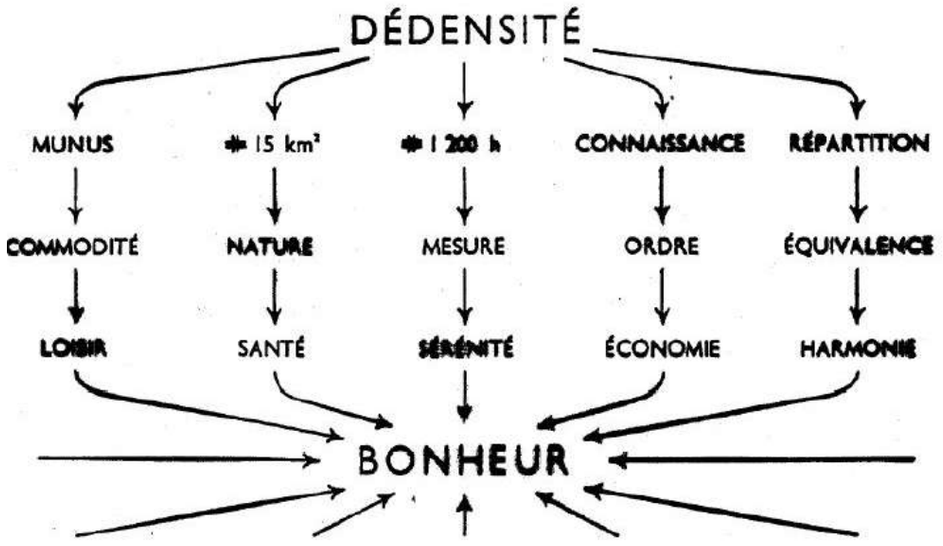


Figure 2 - La Dédensité, source : Maurice Belorgey, 1962

di massicce costruzioni, infrastrutturazioni ed attrezzature arriva il momento in cui la qualità conta più della quantità[14].

In questo contesto, nonostante sia rimessa al centro dell'attenzione disciplinare la necessità di rivalutare i vecchi centri, il perseguimento di una migliore qualità della vita è in gran parte condizionato dall'affermazione dell'ideale della casa unifamiliare (Touati, 2010).

La diffusione delle tipologie residenziali individuali e la "proliferazione urbana" sono fenomeni sicuramente già criticati, e la problematica della diluzione del tessuto urbano negli spazi rurali già identificata (Mayoux, 1979). Tuttavia, sebbene ne costituisca l'incipit, all'epoca la preoccupazione riguardava meno la lotta allo *sprawl* urbano in sé e più la modalità di organizzazione della crescita "periurbana": una problematica che di fatto in quel momento "non è ancora associata ad una valorizzazione della densità. Al contrario, si tratta di una vera e propria politica di 'de-densificazione' dei centri cittadini messa in atto a partire dalla metà degli anni Settanta" da molte delle politiche urbane (Touati, 2010).

A questa tendenza ha contribuito una componente che si è già avuto modo di osservare: l'affermazione del *paradigma ecologico*, fattore che ha influito significativamente sull'uso e la percezione della nozione di densità. Se osservato dalla prospettiva attuale, risulta paradossale osservare come in quegli anni essere "ambientalisti" significasse valorizzare il ritorno alla terra, alla natura e alla campagna, estraniarsi dalla città e dalle densità abitative, sentimento basato su un evidente contrasto tra

"vita in campagna" e "densità urbana". In questo contesto, furono particolarmente rilevanti i contributi del Bioregionalismo americano[15].

Dalla fine degli anni '60 e fino all'inizio degli anni '90, l'ecologia ha quindi influito maggiormente in direzione di un approccio orientato alla de-densificazione: la nozione di densità evoca un'immagine negativa, in particolare perché rimane associata all'urbanistica del periodo funzionalista.

All'accezione negativa relativa alla nozione ha inoltre fortemente contribuito la sociologia. Sebbene l'associazione negativa tra la parola densità e il concetto di *affollamento* risalga agli anni '50 ed in seguito alla diffusione di alcuni studi elaborati nel campo delle scienze naturali e dell'antropologia (Calhoun, 1962)[16], l'indagine sui negativi effetti psicologici delle forti densità abitative è stata più largamente affrontata e approfondita negli anni '70- '80 [17] (Epstein, 1981). Mettendo in diretta relazione il progetto della residenza collettiva con la "densità sociale", il sovraffollamento con la criminalità[18], un atteggiamento sospettoso verso la "concentrazione" è in parte sostenuto in quegli anni anche dagli esperimenti di "prossemica" (con le relative spiegazioni sul concetto di "soglia di sovraffollamento") condotti da Edward T. Hall[19] (Hall, 1968).

In quel contesto, alcune voci fuori dal coro hanno invece rimarcato una necessaria distinzione tra i termini densità ed affollamento, evidenziando come la densità in sé una sia condizione necessaria ma non sufficiente per innescare nell'individuo la sensazione di disagio legata al sovraffollamento (Stokols, 1972).[20] Se già

Françoise Choay aveva tentato di dimostrarlo (Choay, 1965)[21], a queste riflessioni si aggiunsero altre considerazioni su come a questa dinamica contribuisca il divario tra densità percepita e desiderata (Rapopori, 1975), mentre un altro studio originale (Freedman, 1975) analizzò il tema della densità sociale attraverso una diversa chiave di lettura che interpretava la densità come uno strumento per incrementare il valore positivo o negativo di una situazione di base[22] .

In realtà, già nei primi anni Sessanta un testo di largo successo, scritto dall'antropologa americana Jane Jacobs, aveva tentato di chiarire che la densità abitativa in sé (numero di abitanti su una data superficie) non fosse un parametro decisivo nel considerare una condizione di degrado sociale, contrariamente al grado di sovraffollamento all'interno dei singoli alloggi (abitanti per vano) (Jacobs, 1961).[23]

Tuttavia, la complessiva influenza di questa letteratura, associata ad un immaginario comune ancora spaventato dalle pratiche del periodo funzionalista, continuerà ad imporre un'accezione spiccatamente negativa associata alla nozione di densità. È in questo panorama che in molti contesti europei la densità diventa strumento di una pianificazione urbana orientata al controllo dell'eccessiva densificazione nei centri delle grandi città[24], verso una strategia di de-densificazione che controllasse la tendenza all'"urbanismo verticale" (Touati, 2010).

Infatti, solo successivamente, con l'avvicinarsi degli anni '90, la prospettiva ambientale sulla città è radicalmente cambiata. Quando il rapporto Brundtland (1987) inaugura una nuova visione sull'approccio ecologico alla protezione

ambientale, le modalità di sviluppo urbano vengono totalmente reinterpretate. Questo momento, che consacra l'avvento del concetto di *sviluppo sostenibile*, rimette in primo piano il concetto di *densità urbana*. Si diffonde l'idea che, a fronte di problematiche come l'inquinamento e l'eccessivo consumo di suolo e la distruzione di risorse naturali, la soluzione possa essere trovata nella densificazione degli insediamenti esistenti. La duplice natura di questo "nuovo orientamento" – l'attenzione alla tematica ambientale e l'importanza della qualità abitativa – ha introdotto "la considerazione che ai temi dell'espansione urbana che hanno fortemente caratterizzato l'idea delle parti di città" si dovesse "sostituire (...) quella degli interventi nella città già edificata, nella cosiddetta città costruita, (...) nel bisogno di consolidare e migliorare il contesto esistente e non di trasformare indiscriminatamente il territorio per una crescita infinita della metropoli" (Saggio, 1990).[25]

Se la *densità* diviene nuovamente un criterio per stabilire cosa sia auspicabile ed il mezzo per raggiungere un obiettivo condiviso (quello della sostenibilità), essa ha finito per diventare, nel tempo, un obbiettivo in sé. L'inversione di tendenza diviene tanto più evidente nella misura in cui nello stesso periodo la necessità di portare le grandi città nell'era della globalizzazione e della competitività passa inevitabilmente per l'adozione di politiche di rinnovamento dei centri urbani e di densificazione delle città esistenti.

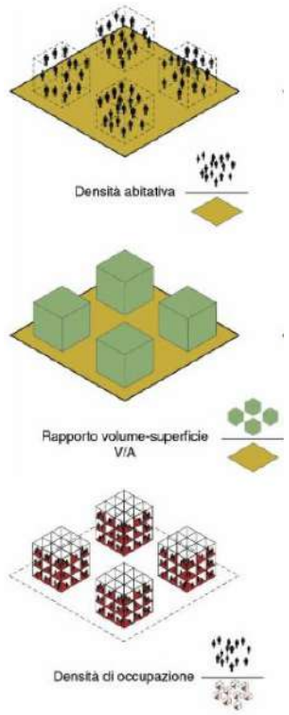
Nello stesso contesto si inserisce l'affermazione definitiva della "lotta allo *sprawl*" come principio fondamentale per la questione

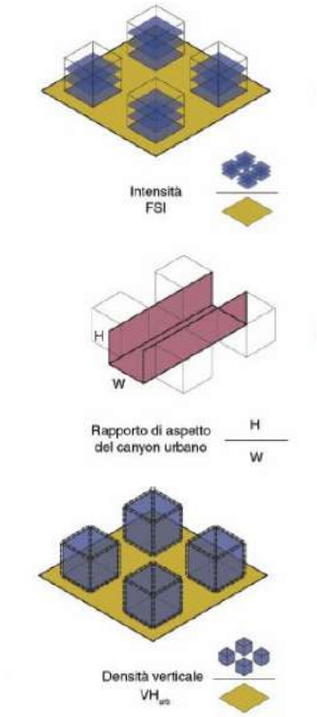
ecologica, che associa al principio della riqualificazione dei centri urbani il contrasto dell'espansione incontrollata. Da questo momento, e fino ai nostri giorni, la necessità di applicare i principi dello sviluppo sostenibile alla pianificazione ha quindi comportato l'emergere della nozione di *densità urbana* come concetto di primaria importanza per l'organizzazione delle città (Duhem, 1999) (Reale, 2008)[26] .

Così, dopo essere stata considerata fonte delle più gravi patologie urbane, la nozione è apparsa in gran parte delle politiche e dei dibattiti pubblici degli ultimi 20 anni come l'unico antidoto alla crisi ambientale ed alla dispersione che caratterizzerebbe la società odierna sul duplice piano fisico e sociale, divenendo al contempo *strumento* e *misura* della "buona città" (Sorkin, 2003).

Parallelamente (ed in parte conseguentemente), si è già visto[27] come questa rinnovata interpretazione della nozione sia stata progressivamente associata, nel campo della ricerca architettonica, all'opportunità di sperimentare nuove possibilità abitative ed associative. Proprio nella densità si intravede un nuovo potenziale progettuale che favorisca il definitivo superamento di una pianificazione bidimensionale ereditata dalla criticata prassi funzionalista, valorizzando le potenzialità della "terza dimensione" nel pensiero progettuale (Reale, 2008) [28].

Al contempo, un considerevole interesse viene conferito alla ricerca sulla "densità in relazione alle forme architettoniche e urbane" (Clément & Guth, 1995)[29], di cui il panorama francese è stato particolarmente fecondo[30]. In questo ambito di





<^ **Fig. 13:** Alcuni dei più diffusi metodi di misura della densità urbana, M. Morganti, 2021, in: (Morganti, 2021).

ricerca, si cerca di indagare la caratterizzazione delle componenti della forma urbana attraverso diversi indicatori, di cui quello della densità viene analizzato con interesse particolare. Lo studio sul rapporto tra densità e forma integra in questo frangente anche la *dimensione percettiva* (ad esempio attraverso l'introduzione della "densité bâtie visuelle" (Abadia, et al., 1996)) e alcuni "criteri di misurazione della qualità urbana", per mettere in luce, nell'analisi di modelli e situazioni specifiche (anche attraverso il parallelismo tra situazioni urbane differenti come Parigi, Hong Kong e Amsterdam), il ruolo nodale della progettazione architettonica ed urbana per "rendere accettabili le alte densità" (Guth, et al., 2000).

In effetti, questa diffusa attenzione alla densità come nozione chiave[31] non ha riguardato la sola introduzione della questione ambientale, ma anche il rinnovato interesse per quella sociale: la densità è stata così sempre maggiormente associata alla possibilità di intensificare valori quali l'*urbanità*, la *diversità (mixité),* la *prossimità,* la maggiore possibilità di *scambi interpersonali*. Al contempo, gli studi hanno progressivamente focalizzato l'attenzione su come altri fattori (ad esempio la diversità sociale) oltre quello meramente quantitativo siano determinanti in relazione alla "percezione della densità" e alla qualità sociale [32].

Tuttavia, questa rinnovata attenzione agli esiti spaziali del progetto urbano (Corboz, 1993), *l'interesse rivolto alla dimensione spaziale dei fenomeni sociali* (Soja, 1999)[33] e, viceversa, all'influenza della composizione spaziale sulla qualità delle *relazioni* ha raramente mantenuto la

sua forza.

Sul piano della prassi operativa questo ha comportato la centralità della nozione densità nell'ambito di politiche che ne hanno spesso sostenuto la necessità per giustificare grandi operazioni urbane o di sviluppo immobiliare. Al contempo, il concetto ha mantenuto il suo carattere più "tecnico", rivelandosi nuovamente il metro di misura per la gestione delle quantità insediate ed insediabili in specifiche porzioni urbane: esso appare così sistematicamente nei Piani di Uso del Territorio della maggior parte dei paesi occidentali e costituisce l'indicatore di fattibilità economica per la gestione del progetto e l'installazione di strutture pubbliche senza dubbio più influente[34].

Nonostante ciò, nell'ultimo decennio una diversa sensibilità di approccio alla problematica ha evidenziato l'esigenza di una reinterpretazione che si è fatta strada in più contesti: "Un necessario superamento degli approcci puramente tecnici e quantitativi alla densità, costruiti a partire da un discorso contrastato sulla denuncia e stigmatizzazione dell'edilizia suburbana come unico responsabile dell'espansione urbana" (Bendimerad, 2010). In questa prospettiva, la convergenza di alcune fertili linee di ricerca già analizzate nella prima parte del lavoro, e che dalla *questione urbana* si dispiegano e si riflettono sul piano del problema progettuale legato al concetto "densità", sembrano costituire uno sfondo propizio al perseguimento di nuovi orizzonti o scenari interpretativi, la cui esplorazione sarà intrapresa nei prossimi capitoli.

Note

1 Cfr. (Jaccoud, 1999).

2 Il termine è usato in uno dei più antichi documenti di sanità pubblica della Société Royale de Medicine (Oudin-Rouvière, 1794), in cui la densità viene definità come "entassement des hommes", ossia eccessiva promiscuità, ristrettezza degli alloggi ed eccessiva vicinanza degli edifici. Altri studi sono stati parimenti condotti per dimostrare un legame diretto tra densità e mortalità, rilevando una proporzionalità tra il numero di decessi e "la ristrettezza delle strade, l'elevazione delle case e l'affollamento delle famiglie" (Lachaise, 1822). Cfr anche il lavoro storiografico di Yankel Fijalkow sulla nozione di insalubrità (Fijalkow, 1995) e quello condotto sugli isolati insalubri (Fijalkow, 1998)

3 Tale interpretazione è stata reintrodotta dalla più recente pandemia (Covid19), che ha posto nuovamente al centro del dibattito pubblico globale la questione della relazione tra la densità abitativa dei centri urbani e l'emergenza sanitaria (le cause e le condizioni favorevoli ad una maggiore diffusione del virus) Cfr. a tal proposito (Burgel, 2021), e il numero 52-53 della rivista FAM "Coronavirus, città, architettura. Prospettive del progetto architettonico e urbano".

4 Il modello di città omogenea e poco densa proposto da Cerda si discosta fortemente dal modello di città compatta e circoscritta. Cerda concepì un sistema egualitario che inibisse la speculazione immobiliare, causa di densificazione eccessiva e quindi di un'elevata mortalità. Se nel suo progetto Cerda non enuncia direttamente valori di densità auspicabili, il concetto è comunque al centro del suo lavoro analitico. L'interesse di Cerda è prevalentemente orientato alla quantità di spazio a disposizione per ogni abitante, tanto che la densità rappresenta essenzialmente un indicatore e conseguentemente un mezzo di analisi critica (Clément & Guth, 1995).

5 Il modello della città giardino si pone come alternativa al duplice fenomeno dell'eccessiva densificazione della città e alla sua eccessiva espansione, fenomeni particolarmente accentuati nella situazione londinese del tempo per il continuo afflusso di popolazioni rurali. Affermando la necessità di rimettere al centro valori umani quali quelli di comunità e di relazionalità, questi modelli ne sostenevano il maggiore conseguimento attraverso l'adozione di uno standard di densità abitativa massima (30 case per ettaro escluse le strade), variabile a seconda della natura e delle dimensioni degli edifici, giustificato dalla possibilità di ottenere maggiore illuminazione naturale e diversi vantaggi di natura economica: "La densità diventa così un elemento programmatico: accompagna l'equilibrio finanziario e funzionale che ogni città giardino si propone di raggiungere ridistribuendo le risorse del territorio alla comunità" (Clément & Guth, 1995). Gli standard derivanti da questi modelli rappresentarono il principale riferimento per la costruzione di alloggi in Inghilterra fino agli anni '60.

6 A tal proposito Hans Bernoulli ha spiegato come l'appropriazione fondiaria da parte del mercato privato borghese a seguito dell'abbattimento dell'Ancien régime per opera della rivoluzione illuminista ne avrebbe causato un aumento spropositato dei prezzi (Bernoulli, 2006).

7 In questi termini si può inquadrare anche la campagna di ruralizzazione lanciata da Roosvelt negli anni '30, così come in parte quella adottata in Unione Sovietica una decina alcuni anni prima. (Maj, 2012)

8 Ciò che diede definitivamente sostanza a questa "tendenaza alla diffusione" fu sicuramente lo sviluppo dell'industria automobilistica e la distribuzione di massa del mezzo privato in quello che è stato definito fenomeno del Fordismo.

9 E' stato notato come questa libertà formale abbia allo stesso tempo generato una maggiore tendenza all'astrazione del progetto, concepito come "un gioco plastico di associazione tra volumi di diversa natura e scala" (Amphoux, et al., 1999) purché rispondenti alle logiche quantitative imposte (se non era imposta la forma, era imposta la quantità del contenuto): da questo punto di vista, il passaggio dalla "regola di sagoma/forma" alla norma quantitativa del coefficiente ha promesso maggiore libertà formale, ma ha al contempo rafforzato una concezione astratta del territorio, oltre che una mancata ricerca di coerenza e integrazione dello spazio urbano nel suo insieme: un tipo di mancanza che sarà, in un certo senso, la stessa di cui saranno tacciate molti anni dopo le esperienze francesi delle ZAC . Inoltre, in questo tipo di sperimentazioni concentrate sulla composizione degli edifici, la qualità dello spazio esterno era raramente presa in considerazione, se non come un vuoto residuo senza particolari caratteristiche Anche le questioni sociali dello spazio pubblico rimanevano quasi completamente ignorate, problema che dovrà essere affrontato dalla successiva generazione di architetti (Cfr. "Histoire moderne des modèles architecturaux de la densité" in (Amphoux, et al., 1999)).

10 SI verà in seguito come, nel caso di Parigi, alcuni brani urbani caratterizzati da queste tipologie costruttive possano rivelarsi poco densi rispetto ad altre tipologie edilizie meno “intensive”.

11 Intrapreso negli anni ’50 con la critica al funzionalismo ortodosso del primo movimento moderno, (CIAM a Otterlo nel 1959) lo scisma del Team X ha riportato al centro dell’attenzione della cultura architettonica una diversa sensibilità interessata alla varietà semantica degli spazi di relazione e alla qualità del dialogo tra lo spazio residenziale e quello pubblico, introducendo nuove tematiche e richiamando un’immagine della città più complessa rispetto alla concezione della città come semplice somma delle parti imposta dal funzionalismo moderno. Così, proprio a partire dal lavoro del Team X, una nuova generazione di architetti cominciò a studiare soluzioni che superassero l’approccio esclusivamente funzionale (Cfr, (Saggio, 1990)).

12 Un fenomeno che porterà al dispiegamento di quella dimensione che alcuni nel panorama francese definiranno "rurbain" (Bauer & -M., 1976)

13 In Francia, alcuni eventi ebbero particolare importanza in questo senso (la circolare Guichard del 21 maggio 1973 e il mandato di Valery Giscard d'Estaing (Touati, 2010)).

14 In questo panorama si inseriscono anche le considerazioni dello storico André Corboz sul lascito della generazione del CIAM e sulla critica al modello ideale dello spazio assoluto “come unico emblema per un’estetica dell’armonia”. La lettura del moderno aveva impedito di cogliere la vera natura delle trasformazioni urbane senza interrogarsi su quale fosse e come sarebbe potuta evolvere la struttura di quello spazio tra le cose, fatto che avrebbe realmente condannato soprattutto le periferie (Corboz, 1993). A tal proposito, è tuttavia stato osservato come “questa attenzione allo spazio topologico e allo spazio corporeo – a differenza di quanto sostenuto da Corboz in un famoso e importante articolo su Casabella – è ben presente in alcune esperienze cardine dell’architettura moderna: nella fattispecie in Le Corbusier e in Mies van der Rohe” (Bocchi, 2006).

15 Cfr. i lavori di (Berg, 1978) e (Sale, 1985) .

16 Gli studi di Calhoun (1947) sulle dinamiche di “population control” dimostrarono, attraverso esperimenti sui topi, che mantenere un gruppo di elementi in una situazione di stress da affollamento per alcune generazioni, avrebbe comportato lo sviluppo di un “behavioral sink” (comportamento malsano) di reciproca distruzione derivante dal fatto che “gli animali sono naturalmente portati a regolare la propria densità in funzione dell'autoconservazione”. Un altro studio di Wilhelm Shafer ha poi dimostrato come le specie tendano a crescere fino al raggiungimento di una “densità critica”: il sacrificio del “minimo spazio personale richiesto” per la sopravvivenza di ogni specie innescherebbe dinamiche spontanee di “controllo demografico”, ad esempio eliminando altri individui (Schäfer, 1956). Allo stesso modo, John Cristian ha sostenuto la tesi che nei mammiferi le dinamiche di aumento e decrescita della popolazione siano controllate da meccanismi fisiologici in risposta alla densità (Christian, 1963).

17 In questo lasso di tempo si diffondono alcuni degli studi più noti sul sovraffollamento e sulla densità residenziale che hanno avuto una forte influenza nel campo della progettazione e pianificazione urbana. Si vedano tra gli altri : Rolf Jensen, High Density Living (London: L. Hill, 1966); Andrew Baum, Glenn E. Davis, and John R. Aiello, “Crowding and Neighborhood Mediation of Urban Density,” Journal of Population (vol. 1, Fall, pp. 266–279, 1978); Paul M. Insel and Henry Clay, Too Close for Comfort: The Psychology of Crowding (Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hill, 1978);Mark Baldassare, Residential Crowding in Urban America (Berkeley, CA: University of California Press, 1979). I diversi studi hanno messo in evidenza fenomeni o eventi innescati in risposta a dinamiche di sovraffollamento. L’ipotesi ancors generalmente condivisa è che l'affollamento porti allo stress, e che quindi inneschi una reazione a catena all'interno dell'individuo e verso l’esterno (stimolando comportamenti, atteggiamenti, azioni sull’ambiente circostante) con conseguenze di diversa natura: l'adattamento alle circostanze spaziali, oppure lo stress e il disagio. A tal proposito Altman ha sostenuto che il sentimento di sovraffollamento sia uno stato che l’individuo può controllare attivando una serie di meccanismi di regolazione interpersonale (gesti, spostamenti…), ma solo fino ad un punto oltre il quale non è più possibile regolare questo sentimento, con conseguenze negative sul piano fisico e psicologico (Altman, 1975). Baum e Valins hanno poi formulato il concetto di sovraffollamento come una sindrome derivante dall’interazione sociale non voluta. (Baum & Valins, 1977).

18 Uno degli esempi più noti è il libro Defensible Space in cui il sociologo O. Newmann dimostra una diretta correlazione tra tassi di criminalità negli alloggi pubblici e fattori di progettazione. Lo studio dimostrò ad esempio come il livello della criminalità crescesse progressivamente all’aumentare del numero dei piani (Newman, 1972), ponendo tuttavia scarsa attenzione alle caratteristiche socio-culturali degli abitanti o alle circostanze sociali specifiche. Allo stesso modo, formulò l’ipotesi che la progettazione in sé potesse stimolare un maggiore senso di comunità e sviluppare una “forma comune di territorialità” (Baldassare, 1975).

Questo fenomeno spinse l’agenzia pubblica *New York State Urban Development Corporation* (UDC) a formulare una serie di *Criteria for Housing* per la formulazione di progetti innovativi di edilizia residenziale (IAUS-UDC, 1973), basati sulla constatazione della necessità di un superamento dell’aspetto quantitativo posto come obiettivo del progetto residenziale. Molte proposte in questo contesto dimostravano i vantaggi del modello *low rise – high density,* sotto il profilo sociale e della qualità della vita (Saggio, 1990).

19 Si veda a questo proposito il paragrafo "Appendice"

20 Stockols ha messo in luce come diversi fattori - circostanze personali, sensoriali, sociali ed ambientali di diversa natura - interagiscano con i fattori spaziali, e che solamente la qualità complessiva di questa interazione porti a sviluppare una sensazione di adeguatezza o inadeguatezza spaziale ed un conseguente atteggiamento di risposta (Stokols, 1972).

21 Nell’opera “L’urbanisme, Utopies et réalites” la storica dell’architettura francese aveva citato a titolo di esempio un quartiere di Boston ritenuto insalubre da autorità municipali e urbanisti per la forte densità abitativa, ma che in realtà aveva il più basso tasso di mortalità infantile e delinquenza (Choay, 1965). Allo stesso modo, Vincent Fouchier e Pierre Merlin – autori di alcuni dei più rilevanti studi sulla densità urbana in Francia elaborati a partire dagli anni ’90 - hanno ripreso l’esempio di Milton Keynes (descrivendo il caso di una cittadina inglese con il più alto tasso di suicidi e composta principalmente da case basse isolate), per dimostrare l’infondatezza della relazione univoca tra densità e qualità sociale (Fouchier & Merlin, 1994).

22 Secondo Freedman, se la situazione di base ha una implicazione negativa, l’aumento della densità ne incrementa il valore negativo. Inversamente, se la situazione di base è di “segno” positivo, l’aumento della densità accresce il carattere positivo della situazione. In questo testo fondamentale per la moderna “environmental psychology”, Freedman conferma l’improprietà della sovrapposizione fra concentrazione spaziale e disfunzione sociale, sostenendo che la densità in sé non sia un parametro decisivo nell'indicare una condizione di degrado. Non essendo possibile definire oggettivamente - astraendosi dal contesto specifico - se essa sia troppo alta o troppo bassa, la densità fungerebbe da elemento incrementale capace di aumentare l’intensità di tendenze o situazioni già esistenti in luoghi o momenti specifici. Nel tempo sarà sempre più chiaro per molti che alte densità e conflitti urbani non abbiano una diretta correlazione (Fouchier & Merlin, 1994) e che, parimenti, le sole tipologie edilizie non possano essere considerate direttamente responsabili del degrado sociale che in esse si manifesta, come dimostra l’esempio citato da Luca Reale delle *MietKasernen* di fine ottocento che caratterizzano alcune grandi città europee: da caserme d’affitto degradate e caratterizzate da scarsissima qualità abitativa destinate alle fasce di popolazione meno abbienti, costituiscono oggi una scelta residenziale privilegiata, essendosi trasformati in quartieri residenziali privi di conflitti sociali (Reale, 2008).

23 La sociologa americana aveva sottolineato inoltre lo stretto, complesso e delicato rapporto tra densità e condizione urbana, sostenendo come concentrazioni abitative anche superiori ai mille abitanti per ettaro fossero non solo possibili ma anzi necessarie per l'attivazione di sistemi sociali altamente organizzati. Secondo la Jacobs, “Una delle ragioni per cui comunemente le basse densità urbane sono considerate come un fattore positivo e le densità elevate come un fattore negativo - senza che ciò sia giustificato dai fatti – è che spesso si fa confusione tra elevata densità di abitazione e sovraffollamento. Elevata densità di abitazioni significa un alto numero di alloggi per ettaro; sovraffollamento vuol dire invece che troppe persone abitano in un alloggio in relazione al numero di vani che lo compongono” (Jacobs, 1961).

24 In Francia, la Legge di orientamento territoriale (LOF) (1967) stabilisce i principali documenti urbanistici per lo sviluppo locale e la base dell'attuale normativa urbanistica. Ad ogni settore determinato dal POS (Piano d'uso del suolo) viene assegnato un livello di densità costruita, attraverso il principale strumento normativo del Coefficiente di Occupazione del Suolo (COS) che fissa un tetto massimo di metri quadrati edificabili. Nello stesso spirito la legge Galley istituì il Plafond Légal de Densité (PLD) (1975) per ridurre le eccessive densità abitative nei centri urbani e controllare la tendenza all’“urbanistica verticale” nelle grandi città (Touati, 2010), anche in relazione alle forti tensioni nel mercato fondiario (Perrin, 1978).

25 Questo approccio orientato a perseguire il “riammaglio” e la continuità dei tessuti, spinge alla ricerca di soluzioni insediative alternative a quelle che avevano caratterizzato la fase precedente, più adeguate all’inserimento di nuovi interventi nei tessuti esistenti: “L’attenzione alla città costruita deve spingere i progettisti italiani a considerare nuovi aspetti che, in sintesi, sono: 1. la ricerca di densità residenziali adeguate all’ambito urbano — circa 300-450 ab/ha — attraverso costruzioni basse ma compatte che si inseriscano nelle smagliature urbane e che superino la disposizione di edifici alti distanziati che ha caratterizzato i progetti della fase dell’espansione; 2. la ricerca di soluzioni insediative e distributive adeguate a raggiungere tali densità nel rispetto del limite dell’altezza” (Saggio, 1990)

26 Cfr. tra gli altri l’Appel d’offres de recherche du ministère de l’Equipement « La ville, la densité, la nature » (1994).

27 Cfr. parte 1.

28 SI considerino ad esempio le già menzionate sperimentazioni di Sitte o degli MVRDV.

29 Questo “lavoro esplorativo” di Pierre Clément e Sabine Guth ha tentato di delineare la genesi della nozione nella storia moderna dell'architettura e dell'urbanistica e di sviluppare un metodo per leggere criticamente l'evoluzione del rapporto tra densità e forma nelle teorie e pratiche architettoniche e urbane. Il lavoro mostra che, dalla sua comparsa in relazione alla nascita dell'urbanistica come scienza, il concetto di densità è stato utilizzato in una ampia varietà di modi, spesso opportunistici e talvolta contraddittori (Clément & Guth, 1995). Questo lavoro di ricerca è stato poi sviluppato in due pubblicazioni [(Clément & Guth, 1995) ; (Clément & Guth, 1996)] di approfondimento sul tema nel periodo contemporaneo in Francia.

30 Cfr. lo studio “Maîtrise d'ouvrage et formes urbaines”, realizzato per un gruppo di promotori ed attori della pianificazione urbana (District du Plateau de Saclay, de la DREIF, EPA de Cergy-Pontoise e de Saint-Quentin en Yvelines e altri) dei poli sviluppo della Parigi ovest dall'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France (IAURIF) con l'apporto dell' Ipraus (Abadia, et al., 1996).
Cfr. anche il progetto di ricerca “*La densité dans tous ses états*”, realizzato nell'ambito di un appello del Ministero dell'Educazione Nazionale, della Ricerca e della Tecnologia, che ha ampliato geograficamente e culturalmente questo approccio alla densità nel suo rapporto con le forme. Lo studio ha incrociato discorsi e delle configurazioni spaziali di nuovi quartieri sviluppati a cavallo del 20° secolo ad Amsterdam e Hong Kong, due situazioni contrastanti ed altamente limitate dal punto di vista delle possibilità di espansione urbana. Questa serie di studi si è rivelata fondamentale per prendere coscienza della modalità operative immaginate e realizzate per la costruzione di nuovi quartieri in zone periurbane o di nuove polarità, e quindi del posto determinante che ha assunto il criterio della densità nel processo di costruzione in atto nella metropoli parigina.

31 All’inversione di valore, da negativo a positivo, del termine densità e delle questioni a essa collegate, hanno contribuito anche le prime e già analizzate teorie architettonico-urbane di Rem Koolhaas, sviluppate negli anni ’80 ma la cui influenza si è pienamente manifestata nei decenni successivi. Nella sua lettura radicale di Manhattan come icona della modernità, la parola chiave diventa infatti "congestione" (una sorta di iper-densità raggiunta dalla massima capacità attrattiva e di sovrapposizione di programmi in macro edifici, resa possibile grazie all’impatto delle nuove tecnologie) (Koolhaas, 1978).

32 Così, Duhem ha elencato diversi casi in cui altri criteri (come il mix sociale) si rivelano più significativi di quello della concentrazione demografica. Ha infatti spiegato come ci siano quartieri caratterizzati da torri intensive (per es. Place des Fêtes , con 1000 abitanti/ha) che hanno conservato una identità di “comunità di villaggio” grazie a condizioni sociali favorevoli e alla presenza di una fascia di popolazione relativamente agiata, mentre altri quartieri meno densamente popolati (ad esempio Pyramides di Evry), architettonicamente più interessanti e meno densamente popolati (240 abitanti/ha) hanno sperimentato una crisi sul piano sociale, soprattutto a causa di una eccessiva realizzazione di alloggi sociali e strutture pubbliche rispetto ai comuni periferici caratterizzati da edilizia maggiormente estensiva. Parimenti, altre “densità medie” corrispondono a situazioni di alta qualità abitativa (si veda il caso del settore Bordeaux Caudéran dove la resistenza alla densificazione mostra un atteggiamento di difesa degli equilibri sociali e degli stili di vita), contrariamente a densità similari ma “mal vissute” (come nel caso del quartiere Minguettes a Lione in cui ”ad un processo di de-densificazione è corrisposta una situazione di “fallimento sociale”). Se l'elevata densità abitativa di Place des Fêtes e la scarsa qualità architettonica delle torri è compensata dal “rispetto urbano”, dalla diversità funzionale, dalla presenza di servizi e infrastrutture, la “povertà” delle tipologie architettoniche di Minguettes (torri e barre) non fa che rafforzare la scarsitò delle attrezzature e il degrado dei servizi nel quartiere (Duhem, 1999).

33 In una lezione al Berlage Institut nel ‘99, il geografo Edward Soja aveva delineato e sottolineato l’importanza che il tournant spatial transdisciplinare avvenuto nell’ultimo decennio aveva avuto nella comprensione di un nuovo scenario. In particolare, l’attenzione portata sulla dimensione spaziale dei fenomeni sociali era stata motivo di un rinnovato interesse per i concetti di luogo, scala, spazio e territorio in molti ambiti disciplinari (Soja, 1999).

34 Cfr. l’articolo “Les avatars d'un rapport densité / formes urbaines à Paris” (Clément & Guth, 1998) incentrato sul contesto parigino, che mette in luce gli aspetti analizzati confrontando l'evoluzione del concetto “densità” in rapporto alle forme architettoniche e urbane attraverso l'analisi di alcuni progetti recenti o in corso di realizzazione (intra-muros e periferici), mostrando come il concetto di densità, da un’iniziale utilizzo come indicatore di insalubrità sia progressivamente diventato un rilevante elemento normativo ed un significativo fattore progettuale giustificando di volta in volta la necessità di mantenimento o di rinnovamento delle forme esistenti oltre che la redditività finanziaria delle operazioni immobiliari.

3 Una nozione per diverse interpretazioni

Quali reali problematiche, tra quelle che interessano il nostro ambito disciplinare, si celano dietro la questione della densità? Se si tratta di una misura definita da un rapporto quantitativo che, in quanto tale, non ci interessa molto, il grado di interesse cambia nel momento in cui, attraverso di essa, diviene possibile intravedere, “misurare” e comprendere altro fattori: ad esempio, l'influenza di attori e dinamiche economiche che guidano i processi di costruzione, la soddisfazione delle persone o la qualità dei rapporti sociali. Dietro questo tema si celano infatti una serie di altre questioni, di natura abitativa, economica o sociale, che rimangono di primario interesse per il progetto urbano.

Attraverso i paragrafi che seguono si metteranno in evidenza alcune problematiche che riguardano il tema generale e lo influenzano nell’ottica progettuale. Molte delle questioni non saranno indagate in maniera esaustiva, coinvolgendo evidentemente altri campi disciplinari ai quali si rimanda per l'approfondimento di specifiche tematiche, oltre alle note di approfondimento poste a fine capitolo. L'obiettivo è infatti aprire una panoramica di ampio respiro sulla pregnanza del tema nell’interesse del progetto architettonico ed urbano contemporaneo.

3.1 Uno strumento di interpretazione socio - spaziale

Se la nozione di densità urbana traduce un concetto che ha subito molteplici variazioni sul piano interpretativo, non stupisce che difficilmente essa trovi un uso univoco anche in ambito sociologico. Molti sociologi vi hanno fatto riferimento, se pur il più delle volte associandole o sostituendole un'altra nozione (come nel caso di Maurice Halbwachs, che associa la questione della densità sociale a quella dell'anonimato in grandi città), o per deplorarne la mancanza o l'insufficienza[1].

Tuttavia, come ha proposto il sociologo Christophe Jaccoud (Jaccoud, 1999), essa ha significativamente contribuito a formare la disciplina. Le prime costruzioni teoriche sul legame sociale dispiegate nel corso dell'800 sono state infatti intimamente legate all'osservazione della densificazione delle grandi città e dei fenomeni sociali ad essa connessi (dinamiche collettive e teorie sulle folle, perdita dei legami sociali che caratterizzavano le comunità rurali o preindustriali, l'incalzante anonimato e la progressiva evanescenza dei legami interpersonali nella modernità), di fronte ai quali "i teorici sono progressivamente passati da giudizi di filosofia morale a sforzi per oggettivare una sociologia nascente" (Amphoux, et al., 1999).

Due differenti tendenze – definite "teoria implicita della densità omicida" e "teoria implicita della densità sociale" (Amphoux, et al., 1999) – si sono così delineate. Da un lato, come si è già in parte avuto modo di vedere, molti sociologi hanno attribuito alla densità abitativa le colpe

del degrado sociale associandola negativamente a meccanismi socio comportamentali come quelli derivanti dalla "psicologia delle folle"[2] (Le Bon, 1985) . Dall'altro, un secondo filone teorico attribuito a Durkheim[3] ha intravisto in essa un nuovo potenziale sociale (Jaccoud, 1999). In questo contesto le dinamiche innescate dalla densità non sono considerate "misfatti" ma fatti oggettivi da accettare ed analizzare: essa non doveva più essere giudicata come segno di declino di una società passata, ma come indice dell'emersione di nuovi legami sociali che altro non sono se non il naturale riflesso di una "complessificazione-densificazione" della società stessa[4].

In linea più generale, questa interpretazione sulla nascita della sociologia mette in luce come i confronti ideologici attorno al concetto di densità ripercorrano, non sempre consapevolmente, un vecchio dibattito. Tra l'incentivo alla criminalità o lo stimolo al legame sociale, diverse connotazioni ancora spesso oppositive sono spesso associate alla nozione densità, nonostante sia stata ampliamente esplorata l'inesattezza di una determinazione associativa assoluta "tra densità e socialità, tra un indice misurabile e una qualità relazionale" (Amphoux, et al., 1999).

In questa prospettiva, le riflessioni sulla densità come *misura di relazione sociale* possono essere ricondotte ad alcune tematiche inscritte in questo dibattito.

Densità – Urbanità

Riguardo le interazioni sociali che si articolano in uno spazio urbano, è stato già parzialmente descritto come – a partire dal noto lavoro di

Jane Jacobs - l'eredità degli ultimi decenni sulle riflessioni riguardo la relazione tra densità ed *urbanità* abbia portato a sintetizzare così la problematica: la presenza di insediamenti densi massimizzerebbe il potenziale delle interazioni sociali, mettendo in univoca correlazione un "rapporto tra densità e urbanità" che "si basa sul concetto di soglie percorribili: a determinate densità (soglie), il numero di persone all'interno di una data area è sufficiente per generare le interazioni necessarie a determinate funzioni o attività urbane. (...) Maggiore è il numero e la varietà delle attività urbane, più ricca è la vita di una comunità; quindi, l'urbanità si basa sulla densità" (Lozano, 2013).

La stessa associazione è stata fatta in più ambiti con la *diversità sociale* come misura stessa dell'urbanità, affermando che "evidentemente, se lo scopo da conseguire è quello di un'efficiente vita urbana, le densità dovrebbero salire fino al livello occorrente per stimolare in un quartiere la massima diversità potenziale" (Jacobs, 1961). Questa lettura si basa in sostanza sull'identificazione dell'interazione urbana con la *comunicazione*, ed associa direttamente la *frequenza* dell'interazione con la *qualità* della comunicazione. Ma che tipo di comunicazione considera? Ne esiste solamente uno?

Come si è già avuto modo di accennare in più punti, sono evidenti le carenze di una tale semplificazione interpretativa che non considera come la semplice frequenza delle interazioni e degli incontri non qualifichi in alcun modo (e sicuramente non in maniera univoca) i legami sociali o le modalità abitative.

Diverse questioni influenti sulla problematica

rischiano così di essere trascurate. Basti pensare, tra le altre, alla questione già introdotta sull'influenza che le relazioni di natura virtuale stimolate dallo sviluppo delle tecnologie della comunicazione esercitano sempre maggiormente sulla sfera delle relazioni interpersonali. Se storicamente le interazioni di una popolazione all'interno di un'area erano basate sulla vicinanza spaziale, oggi le comunicazioni istantanee hanno ridotto la nostra dipendenza dalla vicinanza fisica - e quindi dalla densità abitativa - per generare interazione? Vanno considerate anch'esse nella quantificazione della *frequenza interazionale?* Se sì, in quale misura?

Andando oltre, una questione risulta ancora più dirimente per l'ambito disciplinare in cui si inserisce la nostra trattazione. Come sappiamo da un lungo percorso culturale e condiviso che ne ha consolidato la consapevolezza, una componente influisce significativamente sulla qualità delle interazioni sociali, delle relazioni tra ambiti collettivi e sfera privata: la *forma urbana*. Si avrà modo di approfondire la questione nel capitolo successivo, ma preme in questo frangente ricordare come non si possa prescindere da uno studio approfondito condotto attraverso una lettura qualitativa della forma urbana come primario elemento di incidenza sull'intensità e la qualità delle relazioni interpersonali che caratterizzano una condizione socio-spaziale: incidenza esercitata non solo dalla conformazione spaziale degli spazi costruiti e degli "spazi tra" di essi, dalle rispettiva *qualità*[5] o dalla relazione tra questi due piani, ma anche dalle soglie[6] che mediano questa

interazione. La questione non può evidentemente essere adeguatamente indagata attraverso la lente di una lettura meramente quantitativa che, sebbene possa rivelarsi necessaria, non sarà esaustiva o sufficiente.

In effetti, dagli anni '60 anche la disciplina della sociologia ha sviluppato numerosi studi (in parte già introdotti) nell'ambito di una "prospettiva ambientale" (Baldassarre, 1978) che ha iniziato a porre in relazione l'ambiente (in particolare gli edifici che abitiamo) con i sentimenti e i comportamenti, dimostrando come le caratteristiche fisiche di uno spazio avessero una forte influenza su atteggiamenti, azioni e relazioni sociali. La scuola di psicologia ecologica di Barker, ad esempio, ha posto un forte accento sul ruolo del microambiente nel determinare il comportamento umano (Barker, 1968). Se le formulazioni di Barker consideravano, oltre all'ambiente fisico in sé, altri fattori parimenti influenti sulle risposte umane ai contesti socio-spaziali (significati sociali, fattori culturali e pressioni sociali), molti hanno successivamente posto maggiore enfasi sulle proprietà di stimolazione dell'ambiente fisico, subendo il fascino del poter individuare proprietà visibili e statiche dell'ambiente come fattore causale rispetto a variabili socioculturali più difficili da misurare e rilevare in tutti i contesti.

L'influenza di questa "prospettiva ambientale" nella pianificazione e progettazione urbana ha comportato una maggiore consapevolezza sulla responsabilità dell'ambiente costruito e delle sue modalità di organizzazione su questioni di natura socio-spaziale, tra cui l'idea che la configurazione spaziale possa essere manipolata per raggiungere un giusto equilibrio tra comunanza e individualità.

In questo contesto, sulla questione della densità abitativa diverse ricerche hanno fin dall'inizio[7]

analizzato le potenzialità del progetto nel "forzare" la prossimità spaziale comportando maggiore interazione sociale e spirito di comunità. Alla base di questi studi vi era infatti la convinzione che il contatto imposto dalla densità abitativa avrebbe amplificato l'utilizzo dello spazio condiviso traducendosi in cooperazione o comunanza e non al contrario in conflitto o isolamento[8].

Tuttavia, alcuni studi hanno fin da subito sottolineato come siano piuttosto la qualità e la conformazione degli spazi costruiti ad influenzare direttamente problematiche di natura sociale, psicologica ed interazionale, e non la densità, "non considerabile di per sé né dannosa o benefica" (Mitchell, 1974).

Queste posizioni teoriche hanno nel tempo modificato la loro impostazione, sostituita da idee più complesse sulle relazioni uomo-ambiente con l'opinione prevalente che il *design* degli spazi abitati possa facilitare o inibire un'azione predominante ma non determinare in senso assoluto un comportamento (Baldassarre, 1978): la conformazione spaziale sarebbe quindi solo uno dei fattori nella definizione dei parametri di influenza sulle interazioni umane. Il nuovo presupposto è quindi di considerare gli effetti reciproci del comportamento e dell'ambiente, integrando la preoccupazione per l'ambiente fisico con la preoccupazione per i fattori sociali e psicologici che operano all'interno e all'esterno di esso. Alcuni di questi lavori, designati come "teorie dell'equilibrio"[9], hanno quindi suggerito che le variabili spaziali siano sistematicamente e sequenzialmente correlate a un assortimento di fattori non

spaziali. Le conseguenti ricerche sullo *spazio personale*[10] e, successivamente, l'introduzione del termine "privacy" (Altman, 1975), hanno avvicinato la letteratura sul comportamento socio-spaziale alla questione della “regolazione del contatto sociale”[11]: un meccanismo secondo cui individui e gruppi controllano il reciproco flusso di informazioni tramite un "confine" (Simmel, 1964) che separa l’essenza individuale dal mondo esterno. Lo spazio e i fattori correlati influiscono nel generare confini che regolano i contatti sociali.

In questa più generale prospettiva la nozione di densità ha assunto una specifica connotazione, quella del potenziale valore *incrementativo*. Interpretata come tale per la prima volta nel fondamentale studio di Freedman (Freedman, 1975), il tema della densità ha così assunto un’inedita chiave di lettura, particolarmente interessante per la trattazione. Secondo quella che possiamo definire “teoria della densità-intensità”, la densità rappresenterebbe uno strumento per incrementare il valore - positivo o negativo – di una situazione di partenza: se essa ha una implicazione o connotazione negativa, l’aumento della densità ne accresce il valore negativo. Se la situazione di base, al contrario, è di segno positivo, l’aumento della densità ne accresce il carattere positivo. Non essendo possibile definire oggettivamente - astraendosi dal contesto specifico - se essa sia troppo alta o troppo bassa, positiva o negativa, la densità fungerebbe invece da elemento catalizzatore ed incrementale, capace di aumentare l’intensità di tendenze già in atto in luoghi o momenti specifici[12].

Densità-Individualismo e Socialità

La seconda grande tematica riguarda indubbiamente la relazione *Densità-Individualismo* e *socialità*, come misura dell’intensità del rapporto tra sfera pubblica e sfera privata.

Sappiamo da tempo che "ogni parte di città, soprattutto se osservata nella costituzione del suolo urbano, è fortemente identificata non solo dalla geometria dei suoi tracciati, dalla dimensione delle suddivisioni, dalla gerarchia monumentale e dalle regole di organizzazione spaziale, ma soprattutto dall'articolazione dei differenti spazi collettivi e privati” (Secchi, 1986). Dare una forma di qualità alla “prossimità” costituisce sicuramente una delle sfide maggiori per il progetto di architettura della città: la capacità di comporre una forma spaziale per quella “dimensione nascosta” (Hall, 1968) che separa il mondo dell’interiorità individuale da quello della esteriorità pubblica.

La questione della densità come misura di urbanità di cui sopra è parallela ed evidentemente interrelabile a questa seconda tematica: la necessità di ricercare il giusto equilibrio tra la sfera domestica e quella pubblica, generando una forza socialmente coesiva ma allo stesso tempo garante della irrinunciabile affermazione dei desideri individuali.

Il tema è frequentemente introdotto all’interno dei dibattiti sulla necessità di perseguire una più o meno elevata densità abitativa. Da un lato, si sostiene che l’individualità si possa sviluppare al meglio in un’atmosfera di isolamento, con ovvio riferimento al “mito

della villa suburbana" o all'americano "ideale pastorale di Jefferson" (Sorkin, 2003). Dall'altro, che proprio l'individualismo e la ricerca di maggiore isolamento siano la causa di numerose problematiche connesse allo sviluppo urbano come lo *sprawl* e le dinamiche di ghettizzazione e isolamento sociale. Inoltre, vi si intravede l'antitesi alla "buona città" per la caratteristica "tensione antiurbana"[13] che allontanerebbe la possibilità di qualsiasi esperienza inaspettata.

Tale posizione identifica nella densità (intesa come densificazione) la risposta all'ingente minaccia di dispersione territoriale e sociale. Senza voler ripetere (o anticipare) ciò che è meglio approfondito in altra sede, si può in questo contesto ricordare di guardare con cautela alla condanna categorica di qualsiasi forma sia riconducibile all'"anti-densità". Ammesso che la sua universale "abolizione" sia un obiettivo realmente auspicabile[14], è difficile non considerare come la volontà di ostacolare la crescente tendenza all'autonomia individuale delle società sia di complessa attuazione[15].

Ciò non significa che non ci sia allo stesso tempo la necessità di "fare città" o abitare in collettività: al contrario, occorre rigenerare spazi urbani da condividere, rispondere alla richiesta di luoghi che agevolino incontri e scambi, all'esigenza di *intensità*. Tuttavia, "se vogliamo ragionare sulla questione del rapporto tra stili di vita e densità, non dobbiamo dimenticare che la diversità degli stili di vita va in entrambe le direzioni: va sia nella direzione di una domanda di polarità e condensazione, sia nella direzione della domanda di una maggiore dispersione" (Bourdin, 2007): essa non può

Fig. 14: Quartier Riverbend a Randburg, tra Jo'burg e Pretoria, In: (IPR, 2019).

che riflettersi quindi inevitabilmente in una spazialità eterogeenea, che alterni relazioni verticali e interazioni orizzontali, dispiegando differenti forme di urbanità.

Densità- Giustizia spaziale

La terza tematica riguarda la misura densità connessa alle strategia di densificazione come strumento orientato al superamento dell'"ingiustizia spaziale". Da un lato, nella maggiore densità è spesso intravista una maggiore equità sociale, offerta dalla maggiore accessibilità, dalla presenza di servizi ed infrastrutture pubbliche oltre che – come si è visto – di una maggiore coesione sociale. In realtà, si potrebbero citare innumerevoli esempi che dimostrino come la densità di per sé non comporti nessuno di questi valori o caratteristiche[16].

Inoltre, non si può non anticipare in questo contesto il pericolo che strategie di eccessivo accentramento possono comportare favorendo dinamiche di segregazione o aristocratizzazione. Come si avrà modo di approfondire nel capitolo successivo, è chiaro come l'organizzazione spaziale delle città e la rispettiva composizione sociale dipendano fortemente dagli sviluppi del mercato fondiario e immobiliare. Un certo tipo di "espansione urbana" promuove la segmentazione residenziale basata sul reddito e aggrava le divisioni sociali ed economiche non perché eccessivamente dispersiva, ma perché contribuisce a conferire valore (sociale, culturale e soprattutto economico) a poche centralità predominanti. Così, le fasce di popolazione più svantaggiate si trovano sempre maggiormente

escluse dai centri e da alcuni quartieri a cui l'accesso è finanziariamente proibitivo.

Sull'argomento, alcuni studiosi hanno parlato di una città a "tre velocità" (Danzelot, 2004): che si caratterizza cioè per la gentrificazione o imborghesimento dei centri urbani e di certe periferie, la "periurbanizzazione" delle classi medie in uno spazio meno costoso e protetto, e la relegazione dei meno abbienti nelle aree residenziali caratterizzate dalla predominanza dell'edilizia sociale. A questa zonizzazione residenziale si aggiunge ovviamente l'aggravante della settorializzazione delle attività industriali, commerciali, ricreative e per il tempo libero (ADEME, 2015). La monofunzionalità degli ambienti urbani contribuisce alla *dispersione* urbana tanto – e forse anche di più – della scarsa densità abitativa. Questione che dimostra, una volta di più, l'insensatezza del concentrarsi su una sola misura (la densità) anziché concentrarsi su delle *situazioni*, diversificate da una serie di fattori influenti e di intensità differenti.

Fig. 15: Il caso della metropoli Parigina è un caso emblematico di quanto espresso. Come mostra lo slogan di questo cartello pubblicitario affisso in una stazione metro parigina, vivere la Parigi "autentica" è sempre maggiormente considerato un privilegio per pochi.

3.1.2 Verso una "prossemica della densità"

Come si era preannunciato, affrontare il tema della densità non può prescindere da tali riflessioni di natura interdisciplinare. Queste, come molte altre questioni, si inscrivono tuttavia in un dibattito che sarebbe impossibile esplorare in maniera esaustiva. Attraverso il paragrafo si è infatti voluto mettere in luce la rilevanza di tematiche e dibattiti che, sebbene in parte afferenti ad altri ambiti, è impossibile trascurare.

Si è così potuto constatare che "la densità, prima di essere un indicatore oggettivo, è prima di tutto una rappresentazione, un costrutto sociale" (Joye, 1998). Al contempo si è potuto comprendere come le condizioni socio-culturali di contesto influenzino da sempre le domande e i ragionamenti riguardanti un tema che, in linea più generale, implica riflessioni riguardanti l'abitare collettivo. Una tale eterogeneità di interpretazioni, articolate su diversi piani e secondo differenti punti di vista (posizioni intellettuali o politiche, esigenze degli abitanti), ricorda quindi definitivamente come non sia possibile definire una densità ideale, né da un punto di vista politico, né da un punto di vista sociologico[17].

Allo stesso modo, la "densità urbana" si rivela una nozione profondamente influenzata dalla variabile spazio-temporale (tempo e luogo specifici, contesto storico). Basti pensare a come sia cambiata l'angolazione da cui abbiamo cominciato ad osservare la parola "densità" con una pandemia in corso. L'emergenza COVID-19 contribuirà inevitabilmente a modificare, ancora una volta, la percezione collettiva del corpo umano in relazione allo spazio che abita e costruisce, in relazione all'interazione con gli altri corpi: "la prossemica ai tempi del coronavirus vede infatti sospeso quel codice antropologico complesso che individua nello spazio il suo canale di comunicazione privilegiato, uniformando distanze e comportamenti. Quella "quarta dimensione dello spazio" di natura prettamente culturale, così come individuata da Umberto Eco"[18] (Dorato, 2020).

In realtà, è possibile affermare come la stessa "distanza sociale" (ossia l'isolamento dei singoli

nello spazio, la distanza entro la quale non si prevede contatto fisico, fissata dall'antropologo americano e padre della prossemica[19] Edward Hall tra 1 e 3 metri) sia una misura che, nel corso del tempo, si è progressivamente trasformata, forse complessivamente *dilatata* con complicità dei fenomeni[20] connessi alla rivoluzione tecnologica, comunicativa e informatica di cui si è già parlato. È evidente che le possibili alterazioni derivanti da simili cambiamenti siano rileggibili nei principali effetti che queste hanno e avranno sulla forma e sulla struttura dello spazio abitato in continua mutazione.

Queste modalità di interazione tra urbanità e densità non possono quindi che essere studiate in relazione al loro contesto e non possono prescindere dall'indagine condotta su esempi concreti. In altre parole, se si può ragionare su strategie utili o auspicabili su larga scala (ad esempio orientate ad una regolazione del mercato immobiliare), esse richiedono di essere associate a una preoccupazione ricondotta alla scala minore del progetto. In questo senso, la questione della densità orientata alla produzione di urbanità si traduce in una ricerca condotta sulla capacità dello spazio abitativo di stimolare il potenziale di scambi e interazioni sociali[21].

Ritornando alla questione iniziale, più che una specifica densità è forse proprio il confronto tra diverse densità che genera urbanità. In questa prospettiva, appare più calzante anche la definizione della Jacobs: "la densità abitativa più opportuna è una questione di funzionalità, che non può essere risolta astrattamente sulla base delle superfici teoriche da riservare ad un certo numero di persone, viventi in qualche

"Il mondo moderno non è percorso dal venir meno della razionalità ma dall'insorgere di molteplici razionalità contrastanti;

anche per questo l'urbanistica non può essere pratica acquiescente: essa non può che rimanere continuo esercizio di radicale critica sociale"

(Secchi, 2005)

addomesticata e improbabile società. Le densità sono troppo alte o troppo basse quando ostacolano la diversità urbana invece di favorirla" (Jacobs, 1961).

3.2 Uno strumento di produzione e trasformazione spaziale

Si è visto nei capitoli precedenti come molte delle posizioni e delle tendenze a "densificare la città" siano ancora fortemente dipendenti da alcune rappresentazioni politiche o culturali più o meno passate, modellate dal discorso della salvifica *densità*.

Da tali presupposti, si può meglio comprendere come l'unica azione che sembra suscitare un sentimento di generale condivisione da parte di tecnici, accademici e politici sia quella legata al concetto di *densificazione.* Come sorta di "passepartout" (insieme a quello della sostenibilità) per definire qualsiasi strategia di intervento sul territorio ed essere esenti da critiche, l'*éloge de la densité* ricorre continuamente in dibattiti pubblici, aule universitarie e tavole rotonde orientati alla definizione di nuove politiche urbane e territoriali (Fontana, 2013).[22]

Se sotto alcuni aspetti sentendo parlare di densità sembra di ripercorrere una storia già largamente rivista, è altrettanto evidente che l'*éloge de la densité* si presenti oggi sotto altre vesti, fortemente influenzate - come si è già avuto modo di approfondire - dalle trasformazioni ambientali ed economiche che hanno investito gli ultimi decenni.

In effetti, il concetto di densificazione, anche se "poco presente nei testi legislativi e regola-

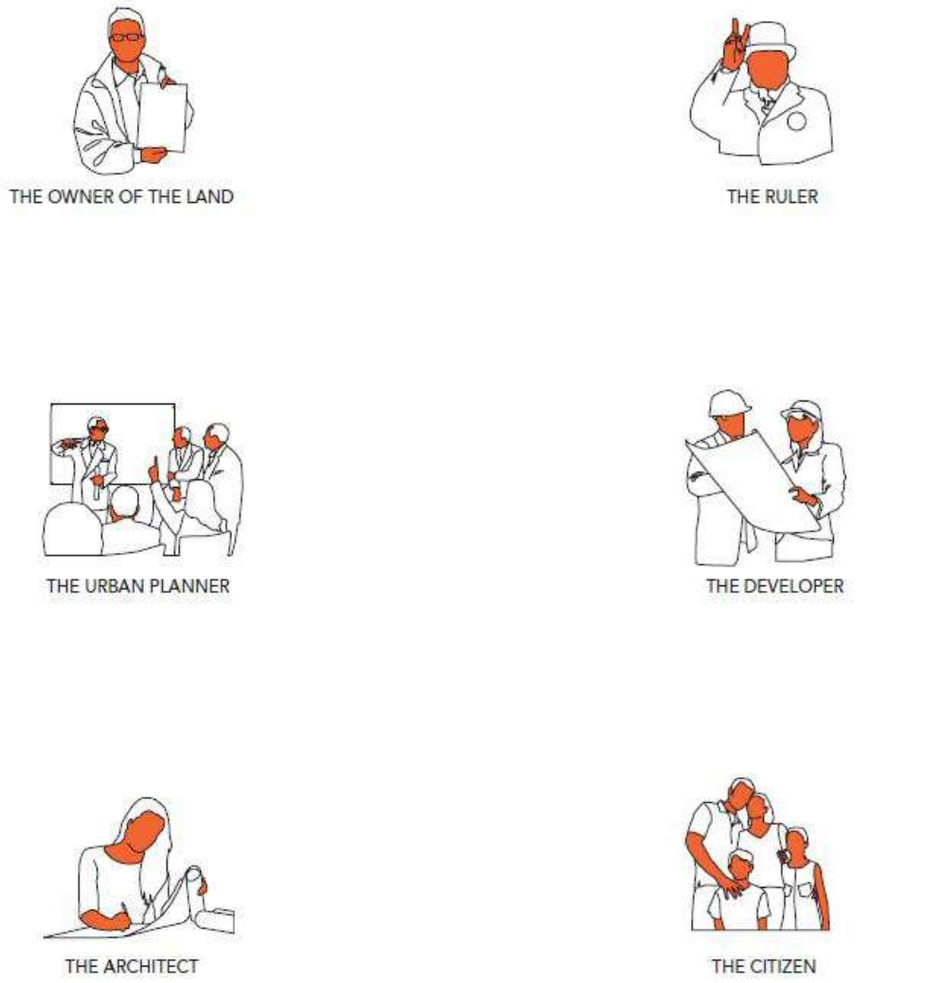
mentari, appare come un secondo fine permanente" (Belli-Riz, 2005). Come si vedrà in seguito, un più recente tentativo verso il superamento di una ricerca incentrata sulla sola densificazione ha portato l'emersione di un altro termine, quello dell'*intensità* (Paquot, 2009): concetto che dovrebbe meglio combinare e tenere in considerazione una duplicità di aspetti, sia l'aspetto quantitativo che quello qualitativo (Panerai, 2011).

Da questo presupposto si è così dispiegata una nuova strategia, quella dell'*intensificazione*. Tuttavia, essa continua ad implicare la *densificazione* nella sua definizione come uno dei principi fondamentali, oltre che – all'atto pratico e il più delle volte – il reale obiettivo sul piano operativo.

Come visto, la densità è stata spesso ridotta a un coefficiente con valore prescrittivo, tendendo sempre di più a trasformarsi in uno strumento di negoziazione tra autorità pubbliche e attori privati. La nozione si è così man mano rivelata indissolubilmente legata, nella prassi operativa, alla sfera politica ed economica, divenendo al contempo strumento economico e mezzo politico.

3.2.1 Il progetto della densità tra pianificazione, normative e logiche di mercato

Se il progettista illuminato è divenuto maggiormente cosciente di come il tema della densificazione non possa più costituire un obiettivo in sé, nel riferimento agli indici[23] l'attenzione si concentra su uno strumento normativo necessario (in alcuni casi l'unico) a garantire reali vantaggi come l'equità nella ripartizione dei diritti di costruzione o la formulazione di una stima attendibile del prezzo dei terreni (Gardet, 1999). Densità ed economia sono infatti, come è stato ampiamente spiegato[24] ed approfondito a partire dagli anni 2000, strettamente interrelati (Favarger, 1999).



^ **Fig. 16:** *Who are the agents of density ?*, in: (Fernàndez Per & Javer, 2015)

Nonostante possa sembrare banale, è tuttavia necessario distinguere le diverse sfaccettature di questa relazione – differente a seconda degli usi che si fanno della nozione e della posizione disciplinare di chi la usa - per comprenderne cause e conseguenze sulla produzione dello spazio urbano.

La nozione densità può infatti al contempo rappresentare un oggetto di studio in sé per la teoria economica, uno strumento di valutazione strategica per l'economia privata, o un obiettivo di natura gestionale per l'economia pubblica[25]. Che ci si ponga dal punto di vista teorico o della prassi operativa, del privato o della sfera pubblica, essa può assumere quindi per la ragione economica le vesti della causa o della conseguenza, del mezzo o del fine.

Come messo in luce nel rapporto di ricerca dell'IREC[26] (*Institut de Recherche sur l'Environnement Construit*), dietro queste dinamiche di natura economica, se ne celano ovviamente molte altre, parimenti o maggiormente influenti: fattori sociali che influenzano le scelte di localizzazione degli abitanti (il cui comportamento non è affatto esclusivamente economico), e che a loro volta possono influenzare le stesse dinamiche economiche[27]; "effetti soglia" che influenzano la correlazione tra indici di densità e costi di costruzione (ad esempio l'aumento della densità prescritta dalle normative consente un guadagno

tanto maggiore in quanto può indurre una diminuzione dei costi di costruzione, ma allo stesso tempo, oltre una certa soglia, l'effetto può essere invertito); impatti della densificazione sulla qualità dell'ambiente, sulla qualità architettonica o sulla mobilità[28].

Più in generale, i fattori che influenzano la densificazione sono di diversa natura, includono il mercato dei terreni e delle proprietà, economie relative all'industria delle costruzioni, oltre che fattori sociali[29], riguardanti stili di vita e forze politiche. Come spiegato da Waters (Waters, 2016), se l'espansione urbana pianificata si verifica soprattutto quando i processi di acquisizione della terra sono accompagnati o preceduti dallo sviluppo delle infrastrutture sostenuto dalla politica statale (ad esempio, nei casi di Cina, Corea), l'espansione incontrollata – più strettamente connessa a dinamiche inerenti la domanda privata e la speculazione immobiliare - è piuttosto guidata dallo sviluppo privato lungo gli assi di collegamento tra città che, il più delle volte, mancano di infrastrutture urbane più ampie (come nei casi si India, Indonesia e Vietnam) (Waters, 2016)[30].

Gli inversi percorsi di ri-densificazione possono invece verificarsi conseguentemente ad incentivi socioeconomici connessi a fenomeni di agglomerazione ed alla conseguente scarsa attrattività della "vita suburbana", oltre che in relazione ai mutamenti delle strutture familiari o degli stili di vita, come in molte città europee (Rode, et al., 2014). In ogni contesto si genera così un diverso equilibrio tra domanda privata, processi di mercato e politiche pubbliche.

Mentre l'obiettivo della "densificazione" è dichiarato in più occasioni un obiettivo desiderabile in termini di risparmi o vantaggi economici, i mezzi per raggiungerlo non possono essere di natura esclusivamente economica e ridursi alla prescrizione di precisi requisiti di densità (costruita o abitativa): approccio che si rivelerebbe miope nel non considerare la complessità di un fenomeno che non annulla mai l'impatto di fattori qualitativi di diversa matrice.

L'obiettivo in quest'ottica dovrebbe allora subire uno slittamento concettuale, dalla densità in sé - imporre tanta o tale densità – alla densità come strumento "per negoziare l'urbanità dei progetti proposti, cioè per raggiungere obiettivi qualitativi, ad esempio nel campo dei trasporti o nella creazione di spazi pubblici" (Grosjean, et al., 1999).

Da ciò emerge il *valore politico* della nozione, in particolare nella sua declinazione a operazione o strategia di densificazione. Al di là della sua accezione normativa, essa costituisce una leva economica ed uno strumento di gestione o *distribuzione spaziale*, alla quale le autorità pubbliche possono ricorrere per influire significativamente non solo sulle quantità, ma sulle qualità degli esiti spaziali che determinate scelte politiche o negoziazioni economiche possono comportare.

La questione del rapporto tra densità e qualità architettonica ha trovato nel tempo una nuova rilevanza, soprattutto in conseguenza delle riflessioni sull'accentuato divario tra dinamiche di sviluppo privato e intenzione del progetto urbano; queste considerazioni hanno evidenziato gli "effetti perversi" del ridurre la nozione a esclusivo indice di edificabilità, contribuendo a rendere lo sviluppo urbano troppo dipendente

dalla situazione economica[37] o dall'intenzione politica.

In questa prospettiva ed in termini di progetto, si inserisce la questione dell'indipendenza tra densità e tipologia costruttiva. Da quando è divenuto più chiaro che a pari densità abitativa o edificata si possono progettare forme infinitamente diverse, alcuni modelli insediativi (come quello delle *case basse ad alta densità*) hanno progressivamente – anche se timidamente - attirato maggiore attenzione, anche grazie allo sviluppo parallelo di dibattiti su problematiche di altra natura, come quelle del rapporto tra spazio privato e pubblico. Tuttavia, questa attenzione alla "diversificazione delle forme di densità urbana" è andata di fatto di pari passo con il movimento inverso della standardizzazione nella produzione di massa di edifici intensivi e prevalentemente caratterizzati da una scarsa qualità abitativa (Marchand, 1998) che ha sconfinato oltre il Moderno e traguarda i nostri giorni.

Così, Shlomo Angel nel testo "Housing policy matters. A Global Analysis" metteva in luce a cavallo del nuovo millennio come "oltre ed al di sopra dei controlli sulla crescita che vietano lo sviluppo residenziale in maniera categorica, esiste una molteplicità di regolamenti urbanistici e sull'uso del suolo che limitano o specificano quale tipo di sviluppo residenziale sia consentito (se e quando è consentito). In genere, vengono imposti limiti massimi alla densità abitativa finalizzati a contenere un uso intensivo del suolo in nome della salute e della sicurezza, garantendo in particolare che adeguate quantità di aria e luce solare penetrino negli ambienti residenziali e che gli abitanti abbiano un accesso adeguato agli

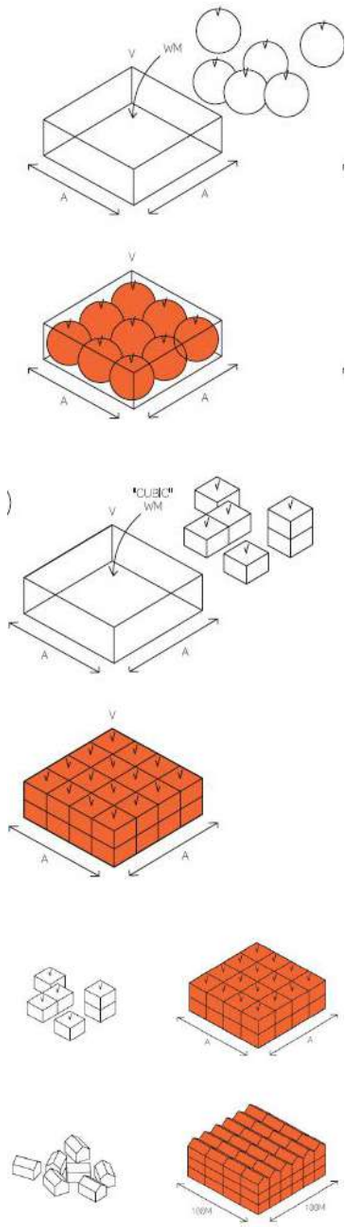


Fig. 17 : *The cubic watermelon,* in: (a+t, 2015)

spazi aperti.

Queste restrizioni assumono la forma di rapporti di superficie consentiti, limiti nella copertura del terreno, restrizioni in termini di altezze e di parcheggi fuori strada oltre che di requisiti di spazio aperto. Esse essenzialmente dettano la forma delle comunità residenziali ad alta densità, generalmente costringendole in alte torri circondate da spazi aperti. In questo contesto, edifici bassi ad alta densità (*High-density low-rise development*), che hanno ospitato per secoli un equivalente numero di persone in abitazioni tra loro adiacenti con piccoli cortili, di solito non sono contemplati. In gran parte, tali restrizioni hanno poco a che fare con salute e sicurezza, e più con il desiderio dei governi di sostenere il passaggio dalla tradizione alla modernità di cui i grattacieli sono diventati il simbolo"[trad. (Angel, 2000)].

Dietro questo processo parallelo e inverso emerge il divario crescente (tanto più marcato in alcune realtà come quella italiana) tra due ragioni oggi quasi totalmente estranee l'una all'altra: quella appartenente a colui che in Francia è definito *maîtrise d'ouvrage* (il promotore), legata alla logica dello sviluppo immobiliare, e quella propria del *maîtrise d'oeuvre* (il progettista), legata alla logica del progetto e della ricerca architettonica e urbana.

Questo panorama rende dunque evidente una duplice discrepanza: tra progetto e prassi operativa, e tra progetto e ragioni normativo-regolamentali. Al contempo, come evidenziato già da tempo, la tendenza alla standardizzazione assunta dalle regole di densità edificabile sono sempre più distanti dalla reale trasformazione

dello spazio urbano, dalle mutazioni sociali e dalla crescente diversificazione degli stili di vita.

La sfida per la ricerca architettonica e urbana è quindi ancora una volta provare a invertire la logica di articolazione tra regolamentazione e progetto: non predisporre il progetto sulla base della normativa urbanistica, ma tentare di influenzare la normativa attraverso il progetto; il che significa "uscire dalla logica del progetto implicito per entrare nella logica di un progetto esplicito" (Viganò, 1998).

3.2.2 Densità e paradigmi culturali: alcuni falsi miti

Nella prima parte del lavoro si sono discussi i limiti di alcune posizioni eccessivamente ideologiche riguardanti le dinamiche di urbanizzazione, tanto più evidenti in un contesto in cui le tradizionali forme di organizzazione socio-spaziale vengono incrementalmente riorganizzate in "inediti paesaggi di urbanizzazione i cui contorni rimangono sfocati, volatili, e sono quindi particolarmente soggetti a forme feticizzate di narrazione, rappresentazione e visualizzazione" (Wachsmuth, 2014)[32].

Allo stesso modo, il capitolo precedente ha potuto chiarire come la nozione densità sia da sempre, e sempre più spesso, associata ad alcune relazioni biunivoche basate su legami di "causa-effetto" che convergono in determinati "paradigmi[33] culturali" (Maj, 2012).

Parallelamente alla relazione che intercorre tra la "densità" e altri valori di natura sociale di cui viene considerata condizione causale (socialità, complessità, diversità o urbanità), un altro (e il più noto) tra questi binomi è quello "densità-*sostenibilità*".

Densità e sostenibilità

La nozione "densità" è stata infatti negli ultimi vent'anni quasi indissolubilmente legata al paradigma culturale della sostenibilità attraverso alcuni attributi e fenomeni come quelli della "contrazione" e della "crescita".

Questo processo, originato da alcune riflessioni sorte già negli anni '60 in relazione alle ormai manifeste conseguenze di uno sbilanciato rapporto tra componente umana e componente naturale[34], passa attraverso il radicale ripensamento del concetto stesso di *progresso*: si introduce così la necessità di rifondare il campo dell'abitare includendo la cura dell' ambiente fra le responsabilità dirette dell'azione dell'uomo. Questa ambizione emerge inizialmente nel testo *Silent spring* di Rachel Carson, (Carson, 1962) considerato l'opera madre dell'ecologismo contemporaneo. Pochi anni dopo, il saggio "The Population Bomb" di Paul R. Ehrlich (Erlich, 1968) denunciò l'allarmante esplosione demografica a scala mondiale. Mettendo in relazione il fattore demografico con il consumo di risorse e l'inquinamento, lo studio rese evidente una realtà destinata a sconvolgere la concezione del rapporto fra uomo e natura: per la prima volta, il mondo appariva troppo piccolo in relazione ad una definitiva crisi dello spazio, da intendersi anch'esso come risorsa finita. La gravità delle problematiche ambientali generate da una popolazione in crescita esponenziale ed

armata di uno spropositato potere tecnologico fu poi documentata in un testo fondamentale per la storia del pensiero ecologico: *A Blueprint for Survival* di Edward Goldsmith e Robert Allen (Goldsmith & Allen, 1972). Nello stesso anno fu pubblicata anche la prima edizione di *The Limits to growth*, il risultato di una indagine commissionata ad alcuni ricercatori del MIT dal gruppo di intellettuali del 'Club di Roma': attraverso algoritmi di calcolo computerizzati, che incrociavano i dati relativi al trend della crescita demografica con il consumo delle risorse constatato in quel momento, il lavoro mise in evidenza l'impossibilità da parte della biosfera terrestre di sostenere il modello della 'crescita indefinita'.

Questo nuovo paradigma di pensiero coinvolse inevitabilmente la scienza architettonica ed urbana, introducendo il problema della sostenibilità delle forme di insediamento e di urbanizzazione: un iter di studi e riflessioni disciplinari che culminò, alla fine del XX secolo, con la condanna della dispersione e dello *sprawl* da contrastare attraverso gli "strumenti" della compattezza e della densificazione[35].

Tra le principali politiche urbane condotte dall'inizio del XXI secolo, la compattezza è infatti stata generalmente salutata come obiettivo universalmente proficuo per la nuova pianificazione urbana e territoriale[36]. Come ha affermato la *World Bank*, "density makes the difference" (WorldBank, 2009)[37]: un principio che è divenuto centrale nella sua politica urbana per diversi anni, allo stesso modo in cui quello della densificazione è stato individuato il principale mezzo di sviluppo sostenibile all'interno della

politica europea (EEA, 2006)[38]. Così, anche il Programma delle Nazioni Unite per gli insediamenti umani UN-HABITAT ha proposto un'agenda di "Pianificazione urbana" rivolta ai leader delle città che richiede strutture spaziali maggiormente compatte, che garantiscano il massimo beneficio pubblico con il minimo impatto negativo (UN-HABITAT, 2012).

Ponendo l'accento sul rapporto fra stili di vita e consumo di territorio, questo approccio identifica in sostanza nel "progetto della densità urbana" lo strumento risolutivo per la carenza di risorsa territoriale, considerando la *densità* un valore in grado di risarcire la società dell'impoverimento energetico e l'ambiente del carico di inquinamento crescente.

Nella densità è stata nel tempo intravista una soluzione di più ampio respiro, adatta ad arginare il consumo di altre risorse oltre a quella del suolo, quali il tempo e il denaro, e a risolvere problematiche di natura sociale (delle quali si è parlato nel capitolo precedente)[39]. Tali principi sono così riassumibili attraveso questo passo del libro di Luca Reale: "La città ad alta densità, infatti, oltre ad essere molto più ragionevole da un punto di vista ambientale (meno emissioni dovute al trasporto individuale, minore superficie per abitante da scaldare o raffrescare, minore produzione di rifiuti, minore utilizzo di acqua pubblica, ecc.), 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 colgono due temi tradizionali: da un lato si riafferma la ricerca dell'identità della città europea, di cui

l'isolato urbano è letto come cellula costitutiva; dall'altro il processo di concentrazione è inteso anche come definitivo risveglio dal sogno modernista della ville verte e dal conseguente anatema contro la rue corridor (fig. 1), oltre che in antitesi alla città-giardino di Howard e dei suoi eredi (fino agli ultimi strenui difensori di suburbia come Robert Bruegmann). 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 nella contemporaneità di città funzionalista e garden city è contenuta nella consapevolezza che siano entrambi modelli perdenti, se associati al trasporto automobilistico individuale." (Reale, 2012)

In Italia, il più significativo tentativo di sistematizzazione dei dati relativi ai costi prodotti dalla dispersione urbana è raccolto nel testo "I costi collettivi della città dispersa" di Roberto Camagni, Maria Cristina Gibelli e Paolo Rigamonti, in cui gli autori evidenziano una doppia natura di "costi" che possono essere "collettivi" (o "sociali") se connessi all'uso di risorse limitate quali il suolo e l'energia, e "pubblici" legati agli oneri di infrastrutturazione (Camagni, et al., 2002)[40]. Sostenuta da simili argomentazioni, la lotta allo *sprawl* mobilita così urbanisti e pianificatori verso quella che abbiamo già potuto definire "urbanistica della compattezza".

Complessivamente, questo *policy approach* si traduce in due sostanziali convinzioni

potenzialmente fuorvianti. Da un lato, c'è l'implicazione che qualsiasi modello urbano non compatto o chiaramente delimitato in estensione spaziale sia dannoso per l'ambiente. Dall'altro, nel prendere quasi alla lettera la metafora dell'impronta ecologica della società, esso implica che una distinzione accentuata tra ambito antropico e naturale sia una condizione cruciale per la sopravvivenza del pianeta. L'assertività di queste formulazioni sminuisce così la reale complessità dei sistemi territoriali e tende a ignorare concetti, studi e riflessioni maturati in diversi campi disciplinari, rendendosi pertanto suscettibile di interrogativi significativi.

E' infatti necessario tenere presente come spesso queste posizioni si basino su specifiche ipotesi condizionali, e assunte aprioristicamente, come lascia in parte trasparire la stessa frase conclusiva del citato testo di Reale: "*se* associati al trasporto automobilistico individuale". Innanzitutto, esse considerano un modello territoriale e urbano ancora fortemente radiocentrico e gerarchizzato nel quale, conseguentemente, è necessario un forte pendolarismo e in cui evidentemente l'efficienza dei mezzi di trasporto collettivi non risulta adeguata alle esigenze di spostamento. Questo approccio sembra mostrare così una certa arrendevolezza di partenza nelle possibilità del progresso tecnologico, che da un lato non considera le potenzialità delle nuove tecnologie e delle connessioni virtuali, dall'altro le possibilità offerte da un tipo di trasporto più "ecologico"[41]. Al contempo, le stesse posizioni attribuiscono alla diffusione urbana la formazione di

"crescenti fenomeni di segregazione e specializzazione territoriali, di molto degrado ambientale: elementi tutti che allontanano da un modello di sviluppo sostenibile, alterandone alcuni elementi costitutivi, quali la compattezza e la diversificazione funzionale del tessuto insediativo" (Camagni, et al., 2002), assumendo implicitamente che, al contrario, la densità implichi di per sé l'affermazione di dinamiche e valori opposti, come la diversificazione funzionale dei tessuti e l'integrazione sociale[42].

A questa lettura di stampo anche economico si contrappone una branca di teorie cosiddette "neoliberiste", che hanno espresso una maggiore fiducia di fondo nei meccanismi di autoregolazione dei "processi di contesa", disposte quindi ad accettare le conseguenze (o "esternalità") della dilatazione spaziale contemporanea in quanto evidentemente assorbite dal plus valore prodotto dal progresso economico e sociale. Una certa rilevanza è stata così assunta dalle teorie sulla cosiddetta "decrescita" o "post-crescita" e da altre strategie di riduzione che hanno recentemente promosso alcune trasformazioni necessarie per avviarsi verso un coraggioso "nuovo mondo" (Latouche, 2008): una lettura che presuppone la necessità di vivere in modo diverso, ossia di "vivere meglio con meno". In questa prospettiva, un modello estensivo[43] (piuttosto che intensivo) di sviluppo urbano potrebbe addirittura rivelarsi più adatto a promuovere una strategia di riduzione[44].

Alcune posizioni parallele e affini, che si è già avuto modo di menzionare, hanno preso piede anche nella disciplina urbanistica, accettando le forme più spontanee della cosiddetta "città

emergente" (Dubois-Taine & Chalas, 1997), della "città diffusa" o della "metropolizzazione del territorio" (Indovina, 2009), con l'intento di aggiornare gli strumenti di una disciplina ancora lontana dalla comprensione dei reali fenomeni che caratterizzano la realtà contemporanea[45].

Più recenti ricerche hanno poi dimostrato che molti degli argomenti che presentano la città densa come più sostenibile – in quanto maggiormente efficiente sul piano economico, dell'uso di risorse e trasporti oltre che dell'accessibilità ai servizi (Holman et al, 2015) - siano quantomeno discutibili[46] (Echenique, et al., 2012). Non necessariamente "densità" implica diversità funzionale e accessibilità ad impiego e servizi: un insediamento può essere densamente costruito, ma richiedere comunque il continuo spostamento dei suoi abitanti che non riescono a trovare nei pressi della propria abitazione le risposte alle proprie necessità. Allo stesso modo, la maggiore densità abitativa non sempre riduce la necessità di viaggiare in auto private (Holman, et al., 2015) e può anzi causare congestione del traffico e problemi di parcheggio, così come la costruzione di edifici intensivi può causare congestione anche "pedonale" soprattutto in relazione alla fruizione dei trasporti pubblici.

Questo piano di considerazioni dipende infatti fortemente dalla più ampia presa in considerazione delle generali modalità di sviluppo urbano, così come la necessità di spostamenti verso un centro più o meno lontano dipende dalla gerarchia territoriale e dalle necessità in termini di mobilità che essa genera. I problemi legati al trasporto nella così detta "città dispersa" (ossia composta da sole abitazioni

casualmente sparse sul territorio) riguardano una situazione che non comporta la generazione di una vera urbanità, ma che mantiene e rafforza un modello gerarchico e "cittadino-centrico" per il quale le persone continuano a gravitare quotidianamente sul centro cittadino.

Inoltre, sappiamo come il trasporto non sia l'unica componente rilevante nel bilancio energetico delle città. Gran parte degli argomenti a favore della densificazione si basa in effetti sul risparmio economico ed energetico attribuito al minor inquinamento non soltanto legato ai trasporti ma anche al minore fabbisogno energetico associato alla compattezza morfo-tipologica dei tessuti (Cecere, et al., 2012); (Morganti, 2018). Anche in questo caso, sono sempre più numerosi i contributi che dimostrano come forme di spazi costruiti eccessivamente compatti, soprattutto se correlati a uno scarso accesso a spazi verdi o risorse idriche, possano al contrario aumentare il consumo energetico residenziale (Ye, et al., 2015)[47]. A ciò si aggiunge il fatto che una serie di altre questioni rilevanti, tra cui l'accessibilità economica degli alloggi, la privacy, il benessere mentale e fisico, la coesione sociale e la biodiversità, non sono spesso prese ugualmente o adeguatamente in considerazione in queste analisi (Boyko & Cooper, 2011).

Sollevando questi punti di discussione, non si vuole chiaramente sostenere lo *sprawl*, dichiarare una posizione favorevole alla dispersione (concetto ben diverso, peraltro, da quello di diffusione) o a alla suburbanizzazione legata alle promesse del 'sogno americano'. L'intento è piuttosto quello di stimolare un pensiero critico sulla "dogmaticità" di questi discorsi

che, sotto la veste ambientalista, sostengono la densificazione come un 'dato' di partenza non sottoposto o sottoponibile a verifica, anche e soprattutto in base alle specificità geografiche, politiche o culturali. L'idea che la città densa sia oggettivamente – e in tutti i suoi aspetti - più sostenibile rispetto ad altre forme di densità può infatti essere contestata per diversi motivi.

Opponendosi al netto dualismo interpretativo basato sul binomio (alta)densità-sostenibilità[48], non si intende al contempo sminuire l'innegabile urgenza delle questioni ambientali, ma aprire il dibattito sulla ricerca di una maggiore sostenibilità abitativa nell'ambito di una più ampia e molteplice dimensione cognitiva. La sostenibilità come fine innegabilmente condivisibile può essere perseguita attraverso mezzi che sappiano realmente cogliere il senso di una realtà fatta di alternanze, di trasformazioni continue, di pratiche differenziate.

In questa prospettiva, il prevalere di approcci banalizzanti lascia troppo spesso trasparire aspetti di un processo politico orientato a favorire alcuni interessi più di altri. Il successo dei temi della densificazione e della battaglia contro lo *sprawl*, come è stato notato, agevolano il lavoro di un certo approccio urbanista (tramite l'ausilio di parole d'ordine quali "controllo" della crescita), accontentano politici e promotori immobiliari aree urbane che attraggono nuovi residenti, attività, investimenti, consentendo ad esempio di sfruttare il divario locativo derivante da dinamiche di accentramento. Al contempo, è stato messo in luce come la necessità di città dense sia un argomento conveniente per quelle amministrazioni che si trovano a gestire

la resistenza di alcune comunità locali alla "crescita" e allo sviluppo urbano[49]. Non a caso, la *Smarth Growth*, associata ai principi della *compact city*, è spesso sostenuta con entusiasmo dai cosiddetti *land delevopers*, dai costruttori e da alcune élite politiche[50]. Inoltre, è stato notato come l'emergere di un discorso consensuale sullo sviluppo sostenibile (e la sostenibilità stessa come ideologia) siano spesso accompagnati da una tendente "depoliticizzazione delle questioni in gioco" [51] .

Lo scopo di queste riflessioni è quindi, in sintesi, mettere sul piatto la molteplicità delle questioni in gioco riguardo le politiche di densificazione. Il punto non è quindi criticare la "densità" (nozione che, di per sé, misura oggettiva assolutamente non è), né la compattezza dei tessuti, ma spostare l'attenzione da una questione che rischia di diventare preponderante su altre che dovrebbero invece essere oggetto di indagine strumentale.[52] Ancora una volta, la densità, e soprattutto le *modalità* e i reali obiettivi da perseguire attraverso di essa dovrebbero essere in un certo senso "ri-politicizzati" (Charmes & Keil, 2015).

Densità, mobilità e accessibilità

Alla questione della sostenibilità si lega il tema della mobilità in relazione al binomio densità-accessibilità. Come introdotto, pianificazione infrastrutturale e densità sono da sempre due aspetti della trasformazione urbana inevitabilmente legati: quello dello spostamento è stato a lungo il principale criterio a sostegno della tesi dell'inequivocabile sostenibilità della

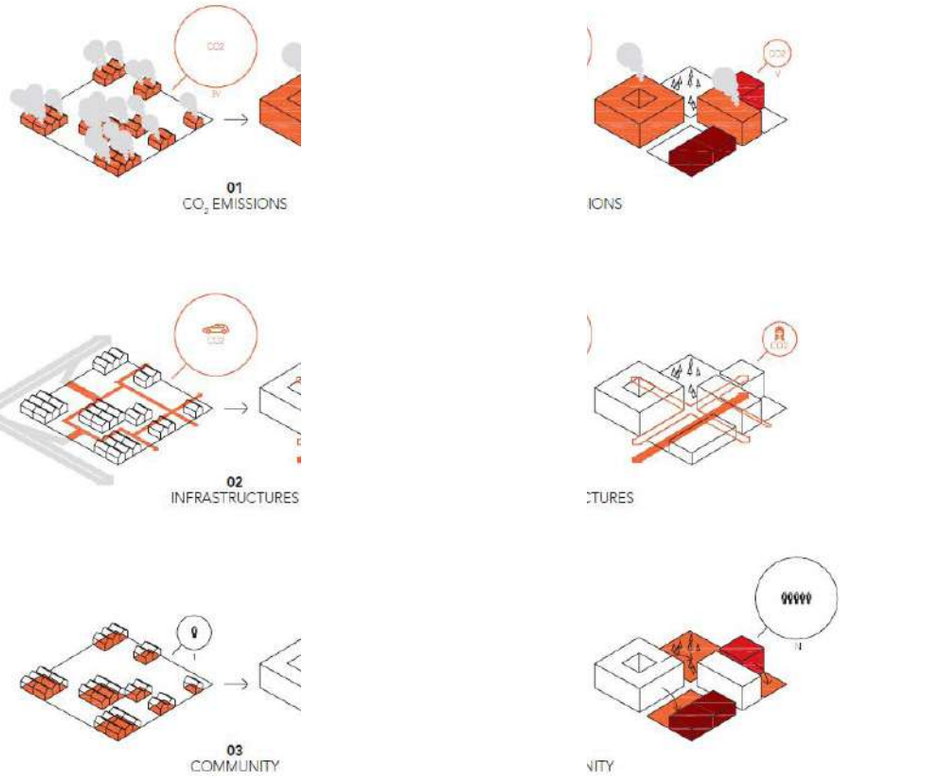


Fig. 18: *Fattori influenti sulla sostenibilità della maggiore compattezza urbana,* in: (A+T, 2015)

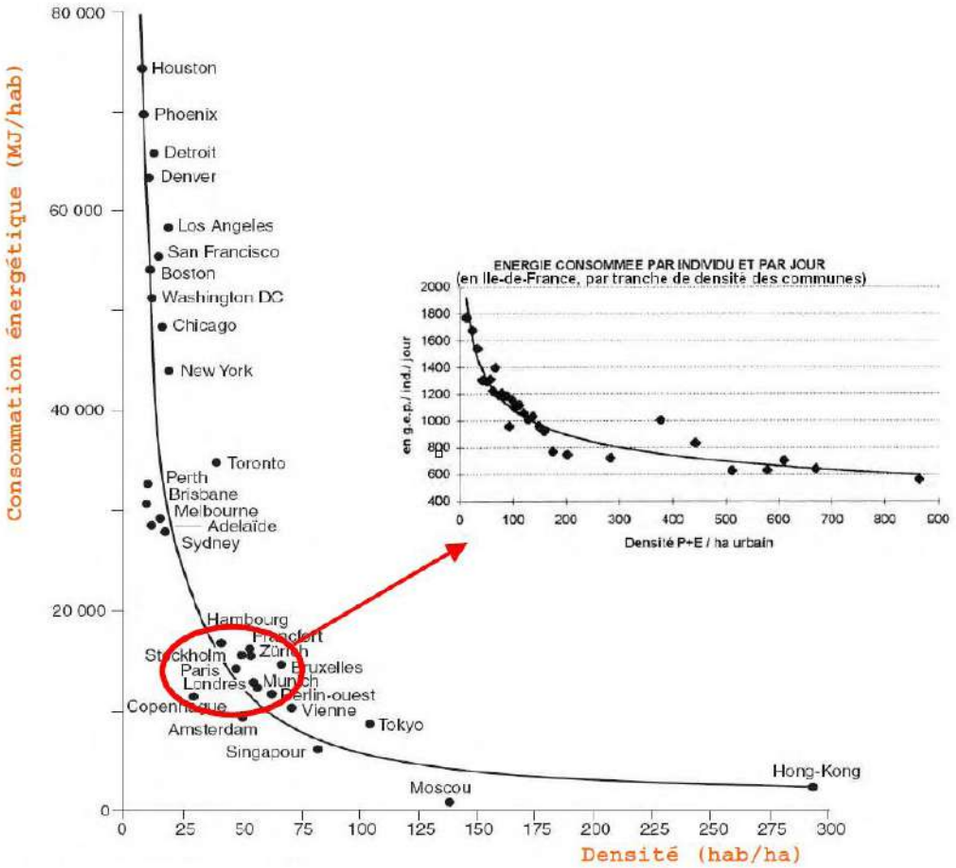
città densa e compatta, oltre che la principale fonte di critiche relative a tutto ciò che non fosse considerabile tale.

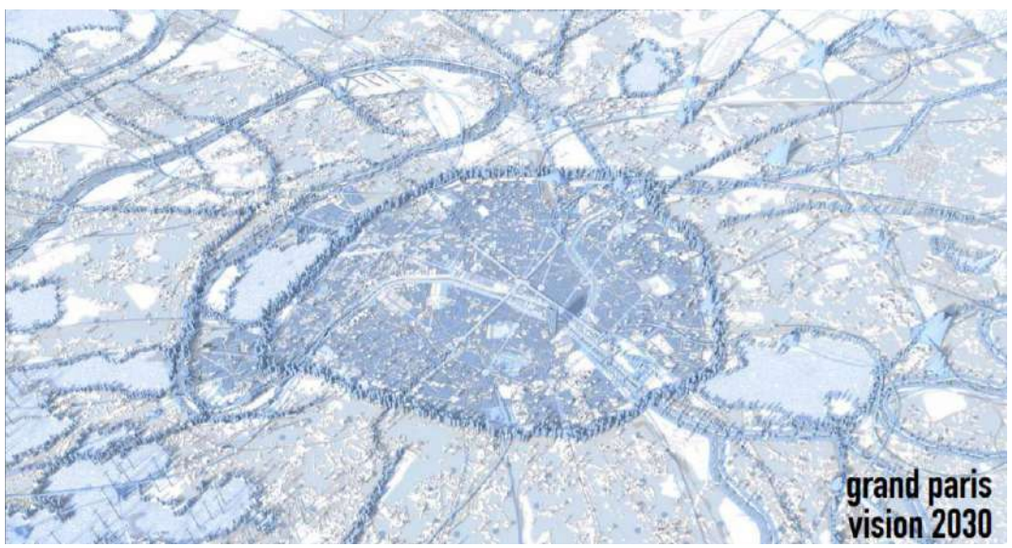
Se lo stile di vita ecologista è stato in un primo momento identificato con la fuga dalla città e dal suo inquinamento, abbiamo infatti compreso come già dagli anni Ottanta si sia manifestato un capovolgimento che ha cambiato la posizione del discorso ecologista sulla forma della città: vivere in uno spazio residenziale caratterizzato da uno sviluppo prevalentemente "orizzontale" non è più considerato un avvicinamento alla campagna, ma una scelta ostile all'ambiente. A questa inversione di rotta ha significativamente contribuito il successo del lavoro di Peter Newman e Jeffrey Kenworthy[53] (Newman & Kenworthy, 1999), che ha dimostrato nero su bianco la semplice ed efficace equazione che una città densa fosse una città sostenibile perché più accessibile, quindi meno inquinante.

Da quel momento, vivere "a bassa densità" avrebbe implicato l'essere lontani dalle risorse e dai servizi -imprescindibilmente concentrati nel centro città- e dipendere dall'auto privata anche per i viaggi più brevi; conseguentemente, avrebbe significato consumare più energia. Anche sul piano economico sono poi state evidenziate le problematiche connesse al costo dello *sprawl*: un'altra semplice equazione dimostra infatti che più la città è estesa, più lunghe devono essere reti ed infrastrutture (Jaglin, 2010).

Tuttavia, ancora una volta la relazione biunivoca assume un senso reale e può quindi essere criticamente osservata solo se integrata in un campo analitico più ampio.

Si parte spesso dal presupposto che l'"alta





< **Fig. 19 :** *Consumo energetico e densità,* diagramma di Newman e Kenworthy, in: (Fouchier, 2007).

< **Fig. 20:** *Progetto per Grand Paris,* MVRD, 2011. La proposta ipotizza la densificazione lungo le principali direttrici infrastrutturali.

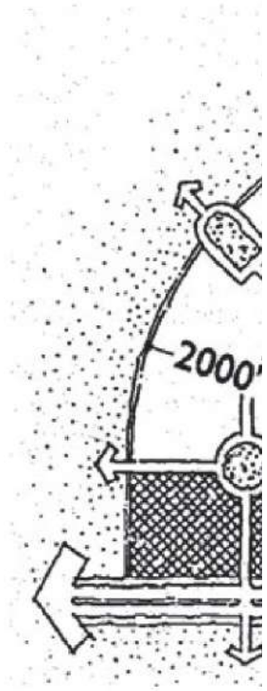
densità" garantisca la diversificazione delle modalità di spostamento così come una maggiore accessibilità pedonale ai trasporti pubblici[54]. Sebbene sia indubbio che, sul piano dei costi, le linee dei servizi infrastrutturali collettivi debbano percorrere corridoi ad alta intensità di frequenza per essere efficienti, è tuttavia criticabile il principio che tende a considerare irrevocabilmente correlati l'effetto della densità sulle modalità di trasporto e quindi sul grado di inquinamento. Questione che emerge chiaramente se si prendono in analisi, ad esempio, le dinamiche connesse al pendolarismo quotidiano: una situazione urbana caratterizzata da una separazione dei luoghi di lavoro dalle aree residenziali (quindi da omogeneità e segregazione funzionale su larga scala), comporta che, al di là della densità abitativa o edificata, difficilmente le persone riusciranno a spostarsi a piedi per raggiungere il luogo di lavoro o l'accesso ai servizi necessari.

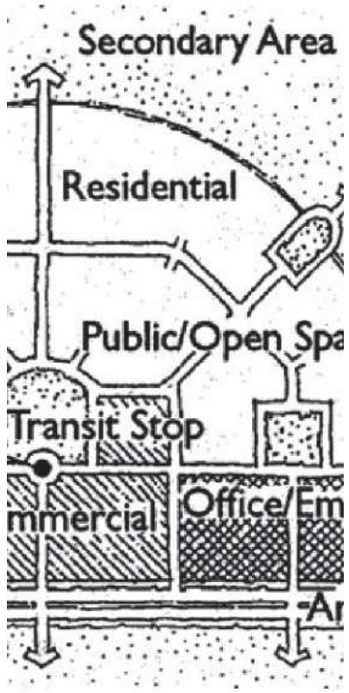
Secondo il "principio di ragionevolezza" maggiormente condiviso, la pianificazione persegue, potremmo dire tradizionalmente, l'obiettivo generale di collegare le diverse aree urbanizzate al centro delle grandi città o metropoli attraverso linee di trasporto pubblico, assecondando una struttura gerarchica rafforzata dalla costruzione edilizia lungo queste "direttrici". Su queste basi, una delle soluzioni più diffuse, che negli ultimi decenni ha in effetti trovato un certo riscontro applicativo nelle grandi aree metropolitane (Carlton, 2009), è stato l'approccio TOD (*Transit Oriented Development*), teorizzato principalmente da P. Calthorpe[55] e basato sul principio di orientare lo sviluppo urbano in

funzione del sistema di trasporto, densificandone alcuni punti nodali per contrastare l'espansione territoriale (Calthorpe, 1993).

Secondo i sostenitori del TOD, la densificazione urbana in concomitanza dei nodi di trasporto pubblico offre un notevole numero di vantaggi[56], motivo per cui molti pianificatori hanno ampiamente adottato questo approccio, al punto che "ora quasi tutte le regioni metropolitane con importanti infrastrutture di trasporto pubblico hanno adottato una qualche forma di scenario TOD ad alta densità" (Carlton, 2009), ritenuto una strategia efficace sul piano del risparmio energetico e dell'inquinamento (UN-HABITAT, 2013)[57].

Questo approccio ha ad esempio influenzato la più recente pianificazione adottata nell'Île de France: il Masterplan regionale "SDRIF *Horizon 2030*", adottato nel 2013, delinea uno scenario orientato alla realizzazione di un "territorio più coeso" attraverso il superamento di fratture e disuguaglianze tra l'est e l'ovest della regione. Una diffusa uguaglianza "al centro dell'area densa oltre che a scala regionale" propone così il superamento delle diversità che avvalorano la contrapposizione centro/periferia, oltre che la struttura radiocentrica e gerarchizzata che ha strutturato l'organizzazione territoriale fino ad oggi. E' stato così proposto un modello "multipolare" che prevede la densificazione dei tessuti esistenti per rispondere al crescente bisogno abitativo e l'*intensificazione* di alcune polarità minori per incentivare la formazione di nuove "zone intense" con una relativa autonomia. Queste zone dal "forte potenziale di densificazione/intensificazione" sono così





^**Fig. 21 :** Schema di funzionamento di un quartiere organizzato attorno a una stazione di trasporto pubblico in: (Calthorpe, 1993)

prevalentemente individuate in prossimità dei principali nodi di trasporto esistenti o in progetto. Nonostante l'apparente razionalità della strategia, in molti si sono chiesti se essa sia realmente l'unica soluzione ipotizzabile. Così l'architetto e urbanista Antoine Brès ha espresso questa perplessità: "[riguardo le zone urbane che non coincidono con la presenza di nodi di trasporto infrastrutturali], dovremmo quindi condannare all'abbandono i loro abitanti poiché non hanno altra scelta che spostarsi con il proprio veicolo privato? Se le ventidue metropoli francesi definite dalla legge del 16 dicembre 2010 occupano [solo] il 2% del territorio della Francia continentale ospitando il 29% della sua popolazione (CESE 2019), sarebbe bene lasciare che il concetto di TOD guidi i principi di sviluppo dei grandi agglomerati le cui reti di trasporto pubblico non sono ancora sature, e considerare invece, per il restante 98% del territorio, modalità di sviluppo 'orientate sulla *distribuzione'* all'interno delle regioni (DOD)" [trad. da (Brès, 2020)].

In generale, è stata infatti in più contesti messa in dubbio l'universale validità della soluzione TOD, che riporta non poche problematiche (Bolleter & Ramalho, 2020): essa può essere piuttosto inefficace quando si tratta di risolvere questioni di accessibilità a periferie più lontane e situate ai margini di queste grandi reti, così come - nella prassi operativa – diverse proposte di densificazione urbana si trovano ad affrontare impedimenti di varia natura alla loro implementazione, legati ad esempio alla mancanza di consenso da parte di una comunità[58] o all'effettiva disponibilità

fondiaria nei pressi delle stazioni. E' stato inoltre dimostrato come in molti casi, rispetto ad altre strategie di investimento, le strategie TOD possano rivelarsi eccessivamente complesse, richiedano più tempo, siano più rischiose e alla fine più dispendiose (Carlton, 2009).

Più recentemente sono stati proposti atri modelli di sviluppo urbano, che prendono in considerazione come "elementi trainanti" altre componenti oltre a quella dei nodi di trasporto, come l'esistenza di elementi naturali, la presenza di insediamenti esistenti o la conformazione urbana già naturalmente sviluppata. In questo contesto, Bolleter e Ramalho hanno elaborato una diversa ipotesi, il GOD (*Green oriented development*), che propone di indirizzare lo sviluppo urbano attorno e in funzione degli spazi aperti e verdi. Pur non negando l'ovvia necessità di ricercare una relazione sensata con la pianificazione infrastrutturale, il principio su cui si basa la proposta è ricercare una maggiore mediazione tra la conformazione territoriale esistente e l'obiettivo di una più agevole accessibilità (prevalentemente ciclopedonale) intorno ai nodi del trasporto pubblico.

Un altro modello, di matrice ugualmente americana, sta trovando un certo riscontro anche tra progettisti e pianificatori europei, definito DOD (*Distribution Oriented Development*). Questa proposta - già citata a proposito dello scenario Francese e dello scetticismo espresso da Antoine Brès - incentiva a considerare modalità di sviluppo orientate alla *distribuzione* territoriale delle aree urbane. Questa visione incoraggia la "riformulazione di domande le cui risposte sono troppo spesso fondate su criteri specifici della città

Fig. 22: Particules élémentaires, Jean-Pierre Attal, ©2003

convenzionale (densità, compattezza, continuità in particolare), anche se significa mettere in discussione il dogma degli ultimi decenni che il più delle volte considera con condiscendenza gli spazi "a bassa densità" o "dell'urbanizzazione dispersa" (Brès, et al., 2017). Partendo da punti di vista e strumenti "più specifici e meno 'cittadino-centrici'", questo approccio punta a mettere in crisi molte delle convenzionali certezze e pone conseguentemente nuove questioni, che possono essere così sintetizzate: è meglio "consumare spazio" nel cuore di un agglomerato urbano, riducendo incrementalmente le residue opportunità di spazi aperti e congestionando ulteriormente i trasporti pubblici, oppure rafforzare e sostenere altre situazioni urbane (piccole città, borghi e altri luoghi considerati "periferici"), per contribuire alla vitalità distribuita di un territorio considerato nel suo insieme, rispondendo quindi a un maggior numero di aspettative per diverse tipologie di abitante?[59]

Al di là di più specifici risvolti applicativi, l'ipotesi invita così a rivalutare i rapporti tra lo spazio antropico e il territorio, rifondando il "paradigma ecologico".

In questa stessa prospettiva si inserisce anche il modello di "metropoli orizzontale" già introdotto nella prima parte del lavoro: quest'ipotesi propone infatti un secondo tipo di transizione oltre quella riguardante le modalità insediative e abitative: quella relativa ai modelli di mobilità. Questa interpretazione spaziale", che pone le basi per una equa e 'democratica' distribuzione spaziale e sociale delle possibilità" (Cogato Lanza, 2018), richiede evidentemente di

ripensare anche il supporto infrastrutturale, di svincolare l'associazione univoca tra determinate forme urbane e specifiche modalità di trasporto ritenute più "sostenibili". In un certo senso, la validità di questi presupposti è avvalorata dall'analisi condotta da Bénédicte Grosjean sulla regione di Bruxelles, che mostra quanto sarebbe riduttivo associare aprioristicamente la città diffusa e la mobilità automobilistica privata. Nel Brabante Belga infatti la città diffusa è nata in concomitanza allo sviluppo del servizio ferroviario e con esso si è parallelamente sviluppata: proprio la rete ferroviaria ha generato la maglia infrastrutturale sottile e piuttosto isotropa che caratterizza questo territorio, incentivando una dinamica espansiva in cui abitazioni e posti di lavoro si sono progressivamente diffusi su un vasto territorio (Grosjean, 2010).

3.2.3 Le questioni in gioco

Come emerso, quello della pianificazione territoriale ed infrastrutturale, così come della sociologia e degli altri campi di cui l'analisi si è fin qui alimentata, sono ambiti disciplinari dai quali il progetto urbano può cogliere principi e spunti di riflessione rilevanti e non trascurabili.

Il *corpus* teorico fin qui descritto serve infatti a mostrare quale sia la "posta in gioco" – molto più articolata di ciò che spesso si voglia far credere - nelle dinamiche di densificazione; a tenere insomma a mente che esistono diverse strade percorribili per uno stesso obiettivo. Ogni strada, ovviamente, comporta la negoziazione di termini diversi, la cui definizione dipenderà non solo dagli obiettivi imposti ma anche dalle componenti che si è disposti a sacrificare. Nello specifico, riguardo alcuni assunti impliciti nella relazione densità-sostenibilià-accessibilità, si deve considerare che la ricerca di un'interazione "intelligente" tra i diversi *layers* che costituiscono il palinsesto urbano può rivelarsi cruciale per un significativo ribaltamento di molte prospettive. Così, un ripensamento del sistema di trasporto tradizionale e del suo sistema di gestione potrebbe consentire l'ipotesi di soluzioni a scala territoriale che favoriscano l'affievolirsi del divario tra centralità e polarità periferiche, mentre una mobilità innovativa nella sua capacità di relazionarsi efficientemente con differenti densità abitative ed intensità urbane potrebbe consentire una pianificazione più flessibile ed una gestione integrata dell'interezza territoriale[60].

Proprio nell' epoca in cui la crisi delle risorse costringe a ripensare i termini e gli strumenti dello sviluppo, il lavoro di riscrittura del rapporto tra spazio urbano e naturale richiede, sia in termini di ricerca che in termini di progetto, la messa in discussione di dualismi e opposizioni esclusive (concentrazione e dispersione, centro e periferia, diffusione ed ecologia) che hanno animato negli anni i dibattiti sul tema della *densità*. Questo processo di *decostruzione* è necessario per porre le basi utili ad affrontare con consapevolezza la ricerca architettonica e la costruzione dello spazio abitativo.

Note

1 Si può citare in questo senso il dibattito nato all'interno del Collège de sociologie (un collettivo creato a Parigi per iniziativa di Georges Bataille e svoltosi dal 1937 al 1939 con lo scopo di studiare le scienze sociali), in particolare le posizioni di Caillois o Klossowski. (Amphoux, et al., 1999)

2 Alla "psicologia delle folle" vengono associati una serie di "misfatti" da contrastare per rifondare l'ordine sociale: concentrazione di forze sconosciute e ingovernabili, sviluppo di comportamenti irrazionali, aumento del disordine (Amphoux, et al., 1999).

3 Della divisione del lavoro sociale (1893)

4 Le due differenti tendenze sono state così definite "théorie implicite de la densité meurtrière" e la "théorie implicite de la densité sociale" (Amphoux, et al., 1999).

5 Si avrà modo di approfondire successivamente come alcuni valori specifici e caratterizzanti la spazialità urbana possano rivelarsi particolarmente influenti sulla questione dell'intensità (sociale ed urbana), come il dinamismo e l'eterogeneità.

6 Sul tema delle "soglie" e del loro valore nelle relazioni sociali si rimanda ad una vasta e feconda trattatistica. (……)

7 Si veda ad esempio: (Festinger, et al., 1950)

8 Così, nel già citato studio di Freedman egli suggerisce che l'isolamento sociale nei grattacieli possa essere alleviato se le persone sono costrette ad entrare in contatto con i loro vicini (ad esempio condividendo macchine per bibite e altre strutture a servizio della comunità) (Freedman, 1975). Allo stesso modo la Jacobs ha sostenuto che un modello abitativo "basso ad alta densità" comporterebbe una certa vicinanza reciproca tra gli abitanti che si tradurrebbe in una vivace vita comunitaria e in un ambiente monitorato più attentamente dai suoi residenti (Jacobs, 1961).

9 Così definite poiché descrivono lo sviluppo di una serie di adattamenti che aiutano l'organismo umano a funzionare all'interno di date circostanze spaziali, esse introducono e definiscono il concetto di "omeostasi" e le modalità di raggiungimento di una relazione stabile tra stati interni, azioni e realtà esterne (Baldassarre, 1978).

10 La ricerca sullo spazio personale di Argyle & Dean (1965) ha sollevato per la prima volta la questione della "compensazione", secondo cui una distanza "ottimale" non raggiunta porterebbe a reazioni compensatorie per diminuire lo stress provato dall'inadeguatezza della situazione. Patterson (1973) estese l'analisi suggerendo che una serie di segnali non verbali, inclusa la distanza, hanno importanti valori comunicativi e che, quando uno di essi viene ostacoalto, altri segnali devono interferire per assicurare la costanza del significato situazionale interposto tra attori e estranei (vedi anche Pederson & Shears, 1973). Un altro studio di Sundstrom e Altman (1976) supporta la premessa di base che esistano distanze ottimali per le interazioni, e che esse che varino in funzione del livello di coinvolgimento (amici e sconosciuti interagenti; estranei non interagenti).

11 Altman ha spiegato come l'individuo percepisca di avere una privacy adeguata nel momento in cui riceve il livello e il tipo di stimolo sociale che si aspetta di ricevere in una data situazione socio-spaziale. Al contrario, la percezione della mancanza di privacy può derivare dalla violazione dello spazio personale, così come un contatto sociale inadeguato può comportare un negativo sentimento di isolamento (eccessiva lontananza nelle distanze interpersonali, mancanza di "invasioni interpersonali" attese) (Altman, 1975).

12 Freedman conferma così l'inesattezza dell'associazione fra concentrazione spaziale e qualità sociale, sostenendo che la densità in sé non sia un parametro decisivo nel giudicare una condizione sociale da un punto di vista qualitativo.

In questa stessa prospettiva si possono in un certo senso rivedere le posizioni secondo le quali la densità abitativa comporterebbe una maggiore urbanità: se bastano due persone perché esista un "livello base" di comunità, ed essendo quello della densità è un "fattore amplificativo", l'accrescimento del fattore amplificativo incrementerebbe la situazione di partenza generando una maggiore urbanità. Come si è detto, occorre tuttavia considerare innumerevoli altre questioni: l'ipotesi di cui sopra funzionerebbe ad esempio solo se la complessità e molteplicità delle condizioni socio-spaziali di base fossero favorevoli all'esistenza o formazione di una società e di uno "spazio urbano".

13 La questione è limpidamente spiegata così da Sorkin: "Questa "cattiva" città è il luogo dell'eccessiva reciprocità che genera coercizione, la versione oppressiva della cooperazione. Il risultato è stato lo speciale contributo dell'America all'urbanistica: lo sviluppo urbano incontrollato, figlio bastardo della mentalità della frontiera, dell'idea del continuo aumento di potere sulla natura e della fantasia universale della separazione, (…) in un'evasione della densità condannata al fallimento sin dall'inizio e che ora cerca disperatamente di risolvere la sua impossibilità attraverso il falso movimento. Invece di fare esperienza della densità come congeniale valore aggiunto alla vita urbana, le nostre plebi di periferia la trovano nella paralizzante mobilità del traffico (…) difesi dai carapaci delle loro Sport utility vehicle per non essere contaminati dalla folla" (Sorkin, 2003).

14 Riguardo questo tema, Cristina Bianchetti ha introdotto un interessante spunto di riflessione mettendovi in relazione il concetto di paesaggio: "Rispetto alla polis e alla sua dimensione collettiva, la nozione di paesaggio presuppone tuttavia un tipo di relazione molto più individualizzata legata al fatto di sistemarsi, di costruire una dimora, un nostro territorio, con un valore posizionale, un luogo sicuro, indenne, nel quale sia possibile abitare con noi stessi e con i nostri. Questa visione individualizzata del paesaggio, se da una parte rafforza il senso di appartenenza, costruendo nuovi vicinati, dall'altra si svolge nell'ambito dell'espansione individuale, che è la sfera del comfort, della qualità e rassicurazione: si costruisce uno spazio pubblico dove si abita con coloro con i quali si sceglie di stare: si abita entre nous, entre voisin, in piccole cerchie" (Bianchetti, 2014).

15 Si consideri a tal proposito l'intervento interessante del sociologo A. Bourdin in occasione di un convegno sulla densità urbana nell'Île de France: « Non saremo in grado di impedire la tendenza delle nostre società, che è una tendenza verso l'autonomia degli individui. Farei tante altre piccole statistiche: se la quantità di suolo utilizzata si mettesse in relazione non più al numero di abitanti, ma all'evoluzione del PIL, forse avremmo un'altra interpretazione del territorio. Vale a dire che non c'è crescita della popolazione in Île de France, ma c'è una crescita del PIL in I Île de France, e questo ha una certa influenza sugli stili di vita, che vanno in entrambe le direzioni. Siamo in una logica di stile di vita che consuma lo spazio. In alcune aree si può ridurre il consumo di spazio in relazione agli stili di vita, ma ci sono molti altri piani in cui risulta più difficile intervenire, soprattutto in relazione a tutto ciò che riguarda l'autonomia, la sfera della vita privata, (…) l'autonomia e la specificità della residenza» (Bourdin, 2007).

16 Risulterà banale quanto efficace citare l'esempio delle Favelas per indicare un caso di forte densità e scarsissima qualità abitativa o accessibilità ai servizi, oltre che essere l'emblema di una fortissima segregazione sociale.

17 Si consideri, come si è già avuto modo di evidenziare, la discrepanza tra il dibattito in auge negli ultimi decenni a favore della "città compatta" come archetipo di "città sostenibile", e alcuni modelli precedentemente diffusi e diametralmente opposti che hanno ricercato proprio nell'allontanamento dalle polarità urbane una maggiore sostenibilità abitativa. Analogamente, lo stesso discorso può essere condotto riguardo il contesto geografico. A queste considerazioni sull'inadeguatezza di qualsiasi tentativo di definizione e prescrizione di densità urbane perseguibili o auspicabili, si aggiunga che le possibilità di controllo o regolazione della densità urbana attraverso politiche interventiste risultano sempre meno realisticamente attuabili, influenzate come sono da una molteplicità di dinamiche (una tendenza critica di natura liberale, movimenti cittadini associativi, maggiore preponderanza ed efficienza di trattative pubblico-privato e di operazioni condotte da promotori privati).

18 Cfr. (Eco, 1968)

19 La Cfr. il paragrafo "Appendice".

20 Come "l'implosione dello spazio nel tempo", "la trasmutazione della distanza in velocità"… (Grosz, 1992).

21 Pont e Haupt, nel loro lavoro sulla densità, hanno indicato diversi studi che hanno utilizzato il concetto di urbanità per descrivere una condizione sociale caratterizzata da pluralità, differenza, interazione e comunicazione (Hajer, 1989; Heeling et al., 2002: 101; Jacobs, 1961; etc). Tra gli altri, Radović afferma che "molte manifestazioni di intensità sono strettamente legate all'urbanità", di cui "le varie definizioni possono essere qualificate per gradi di intensità, come espressi in situazioni urbane diversificate nello spazio e/o nel tempo"[trad. da (Radović, 2013)]. Per altri, come per Lozano (Lozano, 2013), l'urbanità come potenziale di interazione tra abitanti e istituzioni, è in parte creata dalla densità e, a sua volta, incoraggia una maggiore densità: "The other factors that influence how much diversity is generated, and where, will have nothing much to influence if enough people are not there " (Jacobs, 1961). [Cfr. (Cho, et al., 2016)].

Tuttavia, come sottolineato in più punti, la “densità” (intesa come “concentrazione di persone”) può essere una condizione necessaria ma non sufficiente a determinare il grado o carattere dell’urbanità, né a valutare qualitativamente una data condizione abitativa.

22 A tal proposito, anche J. M. Roux suggerisce che “La densità urbana fa tendenza! Non c’è discorso, colloquio professionale, o uno SCOT (Schéma de Cohérence Territorial) che non ricorra al suo elogio. Ci piacerebbe sapere quanti, degli adepti al culto della densità, vivono nei piani terra di una via popolata e senza l’alternativa di una residenza secondaria” (Roux, 2008).

23 Cfr. Ad esempio lo strumento francese del CUS (coefficiente di utilizzo del suolo), utilizzato come indice per la progettazione “tridimensionale” al contrario dell’indice bidimensionale COS (coefficiente di occupazione del suolo)

24 Per una lettura approfondita del legame tra densità urbane e analisi economica delle scelte residenziali cfr. (Girard, 2016)

25 L'economia urbana come disciplina teorica ed “a-spaziale” spiega questioni come la scelta dell'ubicazione e le differenze nella rendita fondiaria, la densificazione del centro (aumento del rapporto tra superficie calpestabile e superficie di terreno), come risultato dei comportamenti razionali dell'homo oeconomicus che in quanto utilizzatore cerca di minimizzare i costi di trasporto e come promotore di massimizzare i profitti di costruzione. Nell’ottica dell’economia immobiliare, il ruolo della densità si inverte: non è più il risultato di comportamenti "naturali", ma la causa, il motore dello sviluppo promosso dalla costruzione di privati. Al contempo, non è più oggetto di descrizione teorica ma strumento di valutazione del prezzo dei terreni; non è più un indicatore di valori come centralità o gerarchia, ma diventa potenziale di guadagno. Questa dinamica influisce direttamente sul costo dei terreni e conseguentemente delle abitazioni: maggiore è il potenziale edificabile in relazione ad indici imposti, più il promotore sarà disposto a pagare un prezzo elevato per il terreno. Allo stesso modo, si possono citare situazioni di stasi dettate dal fatto che alcuni fattori (depressione del mercato o calo nella domanda e nelle possibilità di investimento che risultano quindi inferiori alle costruzioni ammissibili), associati all'esistenza di particolari indici di densità edificatoria, inducono comportamenti di attesa da parte degli investitori che, con la speranza di ottenere in futuro il massimo profitto, non sviluppano operazioni immobiliari. Infine, nella prospettiva dell'economia delle finanze pubbliche, la densità (questa volta misurata in rapporto alla popolazione residenziale) diventa un fattore per la determinazione di una gestione razionale: la densificazione diviene un obiettivo, o addirittura un dovere, nel momento in cui costituisce un mezzo per risparmiare sui costi dell’infrastrutturazione e delle reti collettive.

26 Cfr. (Grosjean, et al., 1999).

27 Fenomeni di ghettizzazione di quartieri possono portare all’incremento o all’abbassamento vertiginoso dei prezzi immobiliari (in relazione al gruppo sociale – più o meno abbiente o culturalmente “elevato” - predominante); fenomeni di criminalità organizzata possono comportare l’abbandono di un quartiere ed il calo dei prezzi degli immobili, o viceversa la criminalità può prosperare maggiormente in aree in cui vi è una scarsa intensità o mixité urbana.

28 Si vedano ad esempio i dibattiti sul trasporto lento in contesti urbani densi (“la città del quarto d’ora” o “a misura di abitante”).

29 Si consideri a tal proposito la dinamica del “not in my backyard”, che influisce direttamente sulle politiche di densificazione dei tessuti suburbani residenziali composti da residenze individuali (Si veda cap. 2.3 della parte 3). Cfr. anche (Lussault, 2013)

30 Il confronto tra i fenomeni di espansione incontrollata in India e in Cina rivela alcuni degli effetti dei diversi “driver” che hanno guidato fenomeni di de-densificazione. In Cina, la densità demografica della popolazione urbana è diminuita del 25% tra 1999 e 2005, con un raddoppio dei terreni edificati nelle città di provincia (World Bank and the Development Research Center of the State Council, 2014). Al contrario, lo sviluppo urbano in India è stato caratterizzato da tassi di espansione orizzontale molto più bassi (Waters, 2016). Ciò è stato attribuito a una convergenza di fattori: diritti di proprietà privata più forti, governi locali più deboli e capacità insufficiente di sviluppare infrastrutture urbane, mancanza di incentivi pubblici e minori investimenti stranieri, che hanno contribuito a mantenere dinamiche di accentramento e uno concentrazione dello sviluppo – economico e quindi demografico – focalizzato sulle aree urbane esistenti (Sellers, et al., 2009).

31 Cfr. (Degen, 1998)

32 Si veda a tal proposito anche “The Urban Sensorium: Space, Ideology and the Aestheticization of Politics” (Goonewardena, 2005).

33 Da questo punto in poi si sceglierà di prendere in prestito questo termine in relazione al suo duplice valore conferitogli dalla linguistica e dal campo della Scienza: da una parte, con il termine paradigma si intende “(Nella linguistica moderna), l’insieme degli elementi della frase che contraggono tra loro una relazione virtuale di sostituibilità, potendo sostituirsi gli uni agli altri nello stesso contesto”; dall’altra, “nella sociologia e filosofia della scienza, (…) quel complesso di regole metodologiche, modelli esplicativi, criteri di soluzione di problemi che caratterizza una comunità di scienziati in una fase determinata dell’evoluzione storica della loro disciplina: a mutamenti di paradigma sarebbero in tal senso riconducibili le cosiddette ‘rivoluzioni scientifiche’” [Cfr. (Kuhn, 1962)]

34 Fin da subito, si rese evidente come questo tipo di analisi implicasse il non poter considerare l’uomo come componente “naturale” e parte della natura stessa.

35 Tra i tanto altri di riferimento, in parte già citati, vedere anche: (Jenks, et al., 1996); (de Roo & Miller, 2000); (Reale, 2008); (Hwa, et al., 2017).

36 E’ stato notato come le autorità pubbliche abbiano (in diversa misura) inglobato in questa concezione della sostenibilità associata all’alta densità anche “l’ideologia della città creativa” (Florida, 2004) , che ne ha proposto il perseguimento anche di altre caratteristiche misurabili riguardanti particolari aspetti culturali (tra gli altri, l'indice di tolleranza e di diversità). Altri hanno tuttavia notato che “se all'interno delle grandi metropoli c'è certamente una crescente internazionalizzazione delle società, l'esperienza di una crescente intensificazione e ibridazione non è sempre certa” (Brès & Devisme, 2020).

37 Cfr https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/5991

38 Si avrà modo di approfondire nella terza parte del lavoro come lo stesso approccio abbia generalmente e fortemente influenzato le politiche di strategia urbana portate avanti negli ultimi due decenni nell’Ile de France. Sebbene la densificazione non sia affatto l'unico cambiamento morfologico che interessa le aree periferiche delle grandi città, è sicuramente tra le strategie più discusse all'interno della comunità disciplinare: “la densificazione delle periferie residenziali è comunemente considerata un obiettivo chiave. Ciò è dimostrato in Francia dalla cosiddetta legge ‘*Grenelle 1 et 2 de l´environnement*’, emanate nel 2009 e nel 2010. *Grenelle 2*, ad esempio, prescrive un livello minimo di densità, soprattutto nelle aree vicine ai collegamenti di trasporto pubblico. Tali disposizioni sono quasi incontrastate, sia dalla sinistra che dalla destra (almeno a livello nazionale).” (Charmes & Keil, 2015)

39 Riguardo la letteratura contemporanea internazionale sulla promozione della densità attraverso il progetto, vedere anche (MVRDV, 1998); (Fader, 2000); (Campoli & MacLean, 2002); (Schittich, 2004); (Haughey, 2008), oltre che i lavori della “density series” di a+t architecture publishers.

40 Sono infatti così definiti : “I costi [...] «collettivi» sono tutti quei costi, che l’economista chiama «costi sociali» o «esternalità tecnologiche negative», che non incidono pecuniariamente su un bilancio privato: costi che gli individui e la società si trovano a sopportare indirettamente per effetto di inquinamento, congestione, rumore, caduta della qualità estetica della città, caduta della qualità del vivere sociale, riduzione o compromissione di risorse ambientali portatrici di utilità”. Questi costi attribuibili alla forma della città dispersa si possono ricondurre a diversi ambiti, legati essenzialmente al fattore spazio-tempo (Camagni, et al., 2002).

41 Cfr. anche (Bourdin, 2007)

42 Si potrebbero citare innumerevoli esempi di situazioni di forte densità abitativa e scarsissima mixité funzionale, oltre ad essere luoghi caratterizzati da una spiccata segregazione sociale (dalle Favelas Brasiliane ai ricchi quartieri newyorkesi).

43 Si veda a tal proposito il lavoro “Better living through extensity” di (Rebillot, 2018).

44 In questa prospettiva, può apparire paradossale osservare come molti degli argomenti centrali su cui si basano le teorie a favore di una “urbanistica estensiva” derivino proprio dal lavoro di pensatori che, nei campi della sociologia, dell'economia e dell'ecologia urbana, hanno dato vita – come abbiamo visto – al movimento ambientalista contemporaneo. In "The Limits of the City" (1974), Bookchin teorizzava in effetti un decentramento in nome di un progetto sociale radicale. In esso, e in numerose pubblicazioni successive come “Urbanization without Cities” (1992), Bookchin portato avanti la convinzione che le società gerarchiche siano inevitabilmente legate ad un innaturale volontà di dominio sulla natura. Più o meno nello stesso periodo, l'ambientalista britan-

nico Edward Goldsmith ha delineato - nel già citato “A Blueprint for Survival” (1972) - un piano ambizioso per affrontare la crisi ecologica attraverso un programma radicale di decentralizzazione e deindustrializzazione come mezzo più efficace per frenare i danni ambientali causati dalle società industriali votate al mito della crescita: una ri-strutturazione globale che proponeva l’abbandonare l’attaccamento alla città e distribuire l'insediamento umano su un “vasto campo urbano fatto di piccole comunità autoregolate”. In queste proposte, “la questione della scala non riguardava la limitazione dell'impronta spaziale nel tentativo di evitare danni. L'ambizione era piuttosto quella di introdurre una nuova struttura sociale che Goldsmith e Bookchin ritenevano sarebbe stata più efficace alla piccola scala” (Rebillot, 2018)

45 Si è visto nella prima parte come, mettendo in diretta relazione le trasformazioni socio-economiche e l’organizzazione dello spazio, Indovina ha cercato di spostare l’attenzione dal fatto formale dello spazio urbano alla sua essenza costitutiva in quanto luogo della realizzazione sociale. In questo senso, la città diffusa corrisponderebbe alla dilatazione fisica della struttura urbana su territori più vasti. Una tale possibilità interpretativa sembra trasparire in effetti nello stesso testo di Camagni, Gibelli e Rigamonti, che hanno ammesso come in questa inedita situazione urbana, “La prossimità non si configurerebbe più come un problema spaziale, bensì temporale, e sarebbe strettamente associata ai progressi della mobilità che consentono di integrare territori plurimi, soltanto apparentemente specializzati e segregati [...]” (Camagni, et al., 2002).

46 Ad esempio, nel noto studio che analizza il consumo energetico legato ai trasporti di cui si parlerà più avanti, Newman e Kenworthy prendono in considerazione solo gli spostamenti quotidiani, senza considerare gli spostamenti a lunga distanza (effettuati per piacere o per affari) [Cfr. (Charmes & Keil, 2015)]. Altri studi hanno infatti dimostrato come in realtà questi ultimi aumentino proporzionalmente in concomitanza di densità urbane maggiori, ad esempio in relazione alla più accentuata necessità di una fuga dal caos e dallo stress dei densi centri urbani (Holden & Norland, 2005) (Nessi, 2013); (Nessi, 2010).

47 Questo studio ha esplorato la compattezza della forma urbana in relazione all'emissione di carbonio per l'uso di energia domestica in ambito urbano (“urban household energy use carbon emission” o UHEUCE). Sono stati selezionati come indicatori quantitativi l'indice di compattezza normalizzato, la connessione tra spazi verdi (GS) e corpi idrici (WB) e l'accessibilità ad entrambe le componenti dello spazio naturale da parte delle abitazioni. Così come gli aspetti della compattezza dello sviluppo urbano sono stati correlati positivamente con l’UHEUCE, allo stesso modo un'altra forma di espansione urbana caratterizzata dalla maggiore vicinanza a spazi verdi e corpi idrici ha mostrato le stesse correlazioni positive con l’UHEUCE: lo studio ha così dimostrato l’inversa proporzionalità tra accessibilità alle risorse naturali (verde e acqua) e emissioni di carbonio derivanti dal consumo energetico. Ciò dimostrerebbe che progettare città tanto compatte da comportare una minore accessibilità agli spazi aperti può aumentare il consumo energetico complessivo. L'impiego sostanziale di GS e WB nella composizione urbana, anche se frammentato (ad esempio per incrementare il grado di porosità degli insediamenti) potrebbe ridurre le emissioni derivanti dall'uso di energia residenziale.

48 Su questa linea d’onda, il rinomato studio di pianificazione e architettura di Richard Rogers, tra i principali sostenitori dell’urbanistica della compattezza, afferma che "Le città policentriche compatte sono l'unica forma di sviluppo sostenibile". Secondo questa posizione, essendo in gioco la sopravvivenza dell'umanità, non avrebbe quindi affatto senso discutere la possibilità di incrementare la densità delle città, che ne è la chiave per la compattezza.

49 Si vedano a tal proposito i contributi sulla densificazione dei tessuti/comuni suburbani in contesti Europei come Francia (Charmes & Keil, 2015) (Touati-Morel, 2015) o oltreoceano come il Canada (Charmes & Keil, 2015).

50 Si veda a tal proposito: (Charmes & Keil, 2015). In tale prospettiva critica, tra gli altri John Logan e Harvey Molotch hanno notato che le politiche di densificazione non servono solo gli “interessi ambientali”, ma rafforzano quella che hanno definito la "stessa vecchia macchina della crescita" (Logan & Molotch, 2007).

51 Si vedano a tal proposito i lavori di (Béal, et al., 2011) e (Keil & Whitehead, 2012).

52 Dopo un decennio di entusiasmo per la nozione di densità, al punto che si è potuto parlare di “ossessione per la densità”, si è arrivati a dubitare del reale interesse di una certa pianificazione territoriale di fronte alle reali questioni energetiche e climatiche. Allo stesso tempo, alcuni urbanisti sono sempre più sospettosi verso una “improvvisa” preoccupazione energetica che arriverebbe ad oscurare le altre dimensioni dell'urbanità.

53 I due australiani Newman e Kenworthy hanno confrontato 30 città su scala mondiale concludendo che le città più dense consumano meno energia per il movimento dei loro abitanti. La curva riportata nel noto studio raffigura il rapporto tra consumo energetico e densità abitativa distinguendo tre gruppi di città: le città nordamericane e quelle australiane, caratterizzate da densità urbane basse e consumi energetici molto elevati (leggermente inferiore nelle città canadesi); un secondo gruppo di città, con densità e consumo energetico dovuto al trasporto privato di livello medio (costituito principalmente da città europee), Infine, le città più dense e meno energivore risultano essere le città asiatiche.

54 Si veda a titolo di esempio (Lozano, 2013).

55 Si è già avuto modo di parlare, nella prima parte della trattazione, del fenomeno del New Urbanism. Tra i suoi maggiori esponenti, l'architetto e urbanista Peter Calthorpe infatti ha proposto un modello di crescita per le città americane basato non più sull'uso dell’automobile privata, ma su pratiche di mobilità sostenibile rese possibili da una nuova forma di urbanizzazione (New Urbanism). Questo lavoro (Calthorpe, 1993) è considerato il maggiore riferimento per i principi del TOD, in particolare il famoso diagramma teorico (non relativo ad un contesto specifico) che descrive lo sviluppo urbano di una zona centrale (comprendente abitazioni, negozi e attività) di un raggio pari a 600 metri, il che rende facilmente raggiungibile a piedi qualsiasi destinazione da qualsiasi posizione di provenienza. Al centro, una stazione. La densità decresce, ovviamente, con la distanza da quest'ultima (Stránský, 2019). Per la logica apparente e la relativa semplicità quantomeno concettuale del sistema, questa strategia è stata adottata da molti pianificatori in diverse città (Curtis, 2010). L'idea che il transito possa orientare lo sviluppo urbano non è certo nuova per un approccio pianificatorio di cui Peter Calthorpe viene considerato solamente “un rianimatore piuttosto che un creatore di idee” (Carlton, 2009). Molti deli stessi urbanisti americani affermano in effetti di ispirarsi a pregressi esempi europei (Renne & Wells, 2004) (basti pensare alle città satellite di Howard). Tuttavia, dalla fine degli anni '80 -quando Peter Calthorpe ha codificato l'idea dello sviluppo orientato al trasporto – il TOD è diventato un principio centrale della pianificazione moderna (Carlton, 2009).

56 Questi vantaggi includono rendere il trasporto pubblico più praticabile dal punto di vista economico (Hagan 2017), una maggiore mobilità delle famiglie a basso reddito, un impulso ai servizi locali e una minore dipendenza dall'automobile, che a sua volta può aiutare a ridurre il consumo di energia e le emissioni di gas serra e incoraggiare il camminare (Congresso di New Urbanism 2016). I sostenitori ritengono che TOD aumenterà anche l'efficienza degli investimenti infrastrutturali e ridurrà i costi di manutenzione, in particolare per i sistemi di linea, come l'approvvigionamento energetico e idrico, e lo smaltimento dei rifiuti. Infine, i sostenitori di TOD ritengono che fornirà ai residenti una varietà di posti di lavoro locali, stimolerà la diffusione della conoscenza e quindi la crescita economica, il che contribuisce a una migliore qualità della vita per i residenti (OCSE 2012).

57 A questo concetto sono stati nel tempo associati altri “attributi”. Ad esempio, Cervero ne ha tradotto i principi nella famosa formula delle 3D (Density, Diversity, Design), designando tre fattori chiave nel promuovere pratiche di mobilità più sostenibili : la densità e la diversità delle funzioni urbane ridurrebbero la necessità dell'uso dell'auto, avvicinando tra loro luoghi di origine e destinazione, mentre la qualità del progetto degli spazi pubblici renderebbe più attraente la fruizione dello spazio pubblico.

58 Si veda a tal proposito (Dovey & Woodcock, 2014), oltre che (Bolleter & Ramalho, 2020) pp- 15-18

59 (Mariolle, et al., 2016)?

60 Cfr. La ricerca ORME-MAGE, UMR AUSser 2019-2020, Continuité des trames vertes et bleues et mobilité innovante : scénarios exploratoires pour Paris 2024 et l'Écorégion 2030, condotta sulla realtà della grande agglomerazione parigina. Questi studi confermano come il perseguimento di un modello di “ville intelligente” possa essere assecondato dalla previsione di un intelligente sistema infrastrutturale/di reti, e come esso stesso renda possibile ipotizzare una coesistenza di forme insediative diversificate ed alternative.

Appendice

Una parentesi sulla prossemica

La prossemica è la scienza sociale che studia la percezione che l'uomo ha degli spazi personali e collettivi. In semiotica è la branca del sapere che si occupa di descrivere le dimensioni e le forme spaziali della distanza che l'individuo pone fra sé e il suo gruppo sociale di appartenenza.

Il termine ha compreso nel tempo più ampie osservazioni e teorie interrelate riguardo l'uso dello spazio da parte dell'uomo. Il suo principale teorico, Edward T. Hall, attraverso considerazioni derivate inizialmente da studi di antropologia e biologia, e sulla scorta di analisi comportamentistiche animali, ha indagato la struttura dello spazio in relazione al comportamento umano, giungendo a configurare una sorta di "semiologia dello spazio" (Gangemi, 1969): il fitto sistema di interazioni tra uomo e ambiente è messo in relazione ai ricettori sensoriali e ai valori semantici che i comportamenti, costituenti veri e propri sistemi di comunicazione, assumono nei differenti modelli culturali.

Il testo "The hidden dimension" di Hall rappresenta il testo fondativo della branca della Prossemica, pervaso dalla convinzione che ogni cosa – dal singolo edificio alla città – rifletta le "sense modalities" dei suoi costruttori ed occupanti. Nello studio si afferma come l'uomo sia caratterizzato da elaborazioni spaziali più complesse rispetto agli altri animali, e che abbia così generato nella sua spazialità una nuova dimensione nascosta, la dimensione culturale. Gli studi di etologia animale e comparata, sui quali Hall imposta le proprie ricerche, unitamente a quelli antropologici, servono ancora oggi da punto di riferimento per una comprensione anche accurata dei meccanismi regolatori del comportamento umano e di come l'uomo «concepisca il proprio ambiente in termini di spazio» (Watson, 1972)

Hall ha definito come "distanza personale" o "sociale" la distanza che, al contrario della "distanza critica", pone in relazione individui della stessa specie e costituisce lo spazio di distanza regolarmente mantenuto dalle cosiddette "*no-contact species*" (distinte così dalle "*contact species*" (Hediger, 1961)): in sostanza, una sorta di bolla invisibile o sfera protettiva che circonda l'individuo.

Gli studi di Hall hanno mostrato come la "distanza sociale" - caratterizzante l'interazione tra animali "sociali" in quanto bisognosi del contatto reciproco – esista su un duplice piano: come distanza *fisica* (sviluppata e percepita attraverso i sensi) oltre la quale l'individuo perde il contatto concreto con un gruppo o con un altro individuo, e come distanza *psicologica*, un tipo di "fascia nascosta che tiene unito un gruppo" (Hall, 1968).[1] Pertanto, la distanza sociale non può considerarsi un fattore sempre rigidamente fissato, ma variabile a seconda delle specie ed è in buona parte determinato dalla situazione (ad esempio, una situazione di pericolo). Inoltre, già in questo frangente Hall aveva previsto

un fatto fondamentale: “La distanza sociale negli uomini è stata estesa tramite telefono, TV (...) consentendo di integrare le attività dei gruppi a grande distanza” .

L’uso dello spazio da parte dell’uomo appare quindi strettamente relazionato all’esperienza percettiva e si articola secondo modelli di comportamento che variano in differenti sistemi culturali.[2] La possibilità di individuare un denominatore comune nell’uso dello spazio non viene tuttavia del tutto scartata da Hall, che osserva: “Pur tenendo ben presente che ci sono grandi differenze tra le esigenze spaziali dei diversi individui e delle diverse culture, (...) si può stabilire un criterio che ci consenta di ordinare ‘oggettivamente’ il senso delle varie esperienze spaziali. Insomma, la nostra esperienza di uno spazio dato è determinata da ciò che vi possiamo fare: un locale che può essere attraversato in uno o due passi ci dà evidentemente un’esperienza totalmente differente da quella di una sala che ne richiede quindici o venti; una stanza col soffitto così basso che si può toccare dà tutta un’altra impressione di una col soffitto altro tre metri e mezzo” (Hall, 1968).

Tuttavia, Umberto Eco ha chiarito il valore del contesto culturale ed emotivo nell’interazione sociale: “per la prossemica lo spazio “parla”, la distanza cui io mi pongo dall’altro, che intrattiene con me un qualsiasi rapporto, si carica di significati che mutuano da civiltà a civiltà. Nell’elaborare la possibilità di rapporto spaziale tra individui in relazione non posso non tenere conto dei valori semantici che questi rapporti spaziali acquistano in determinate situazioni etnologiche e sociologiche” (Eco, 1968). Ed è proprio in relazione agli studi

ˆ **Fig. 23:** *Restless sphere“*, Coop Himmelbau, (1971), Photo: PETER SCHNETZ. COURTESY OF COOP HIMMELB(L)AU ARCHIVES.

condotti in questo ambito disciplinare che emerge con ulteriore chiarezza come non sia possibile stabilire principi fondanti e universalmente validi su valori di prossimità o distanza “giusti” o oggettivamente auspicabili.

Un secondo insieme di riflessioni di cui si può far tesoro riguarda poi la considerazione del valore significante attribuito alla spazialità ed alla sfera relazionale: ogni individuo appare avvolto da molteplici sfere d’intimità e di socialità, forse misurabili solo in relazione ad un dato contesto culturale, che codificano diversi tipo di rapporti possibili.

La prossemica ha indubbiamente aperto nuovi orizzonti, non solo per architetti e urbanisti, anche se alcuni aspetti risultano superati e non sono stati esenti da critiche[3]. Per il campo del progetto urbano, rimane fondamentale comprendere, interiorizzare e rielaborare alcune considerazioni ed osservazioni da tradurre in forma di composizione spaziale. Così come con l’ambito dell’ “antropologia dello spazio” (Castex, et al., 1996), un confronto con le scienze sociali per la ricerca architettonica può offrire apporti preziosi e una visione più ampia, che sia di supporto per l’approccio qualitativo allo spazio costruito e abitato. Queste considerazioni costituiscono quindi una corpus da tenere a mente per sottrarre il progetto da forme o soluzioni stabilite apriori, che non siano coscienti della complessa rete di aspetti e questioni che sottendono la proposizione di spazialità o forme architettoniche e urbane aprioristicamente preordinate.

Se la distanza che separa due individui in relazione costituisce un fatto in parte misurabile (se pur non in maniera univocamente ed

universalmente valida), è maggiormente rilevante che tale distanza acquisti significati diversi in diverse situazioni contestuali: questa constatazione fa sì che non sia più la misurazione quantitativa (la distanza) a stabilire le modalità di un intervento (o di un progetto), bensì le modalità di attribuzione di un significato. La distanza, in quanto parte di un "codice prossemico", acquisisce quindi un significato particolare per l'architettura che si pone a considerarla più come fatto culturale e sistema di significazioni che come parametro quantitativo oggettivo. È qui che emerge come anche gli assunti sulla necessità di perseguire una determinata "soglia" di densità per garantire una certa distanza interpersonale perdano credibilità.

Pur non essendo tra gli obiettivi del presente lavoro entrare nel campo extra-disciplinare degli studi sulla prossemica dello spazio, si è cercato di prenderne in prestito alcune utili considerazioni. Si è cercato in effetti di rimarcare - attraverso le consapevolezze che il relativo *corpus* di studi ha generato - l'importanza del considerare l'impatto che fatti spaziali, architettonici ed urbani, esercitano sulla spazialità personale e relazionale degli individui di una collettività. L'apporto del lavoro di Hall, seppur nato in un momento storico molto diverso, può fornire oggi lo spunto per nuove riflessioni che tengano conto delle diverse scale dello spazio urbano, dalla metropoli ai quartieri al singolo edificio. Questo approccio ci pone di fronte alla possibilità di codificare una nuova prossemica, che incoraggi il tornare a considerare l'uomo come centro attivo dello spazio che lo circonda, a «trovare il modo di calcolare e misurare la *scala umana* in tutte le sue dimensioni, comprese quelle più celate e profonde» (Hall, 1968).

Note

1 Hall definisce quattro tipi di distanza che caratterizza le interazioni umane: intima, personale, sociale e pubblica. In base alla distanza fisica, esse implicano un diverso coinvolgimento sensoriale (inteso come modo di comunicazione) della reciproca presenza.

Secondo Hall infatti ogni individuo è avvolto da una serie di sfere che rappresentano i diversi livelli della nostra intimità, secondo distanze che variano in funzione dei contesti e della cultura di appartenenza. La prima sfera, a una distanza di circa mezzo metro, è l'ambito dell'intimità; le seconda con un raggio di 1,2 m definisce lo spazio personale. Fino ai 3,6 m abbiamo poi lo spazio sociale, oltre il quale entriamo nello spazio pubblico. Dovendoci imporre almeno 1 metro di distanza saremo costretti a limitare ogni contatto interpersonale alla sfera sociale.

2 Questo aspetto è stato limpidamente spiegato da Umberto Eco: "Indubbiamente la semplice riflessione ci convince del fatto che certe distanze confidenziali accettate nei paesi latini, anche tra persone non legate da stretta intimità, sono considerate negli Stati Uniti vere e proprie violazioni della privacy; ma il problema è di stabilire se tali distanze siano codificabili. (...) Hall cita l'esempio delle città giapponesi dove si definiscono non le strade ma le intersezioni e le case vengono numerate non secondo la loro successione spaziale, ma secondo la successione temporale [...] Configurazioni semi-fisse: riguardano la concezione degli spazi interni o esterni, divisibili in centripeti e centrifughi. E' centrifuga la sala d'aspetto di una stazione, centripeta la disposizione delle sedie e dei tavoli in un bar italiano o francese; allo stesso tipo di configurazioni appartengono le scelte in favore della main street, lungo la quale si distendono le case, e la piazza attorno a cui le case si raggruppano creando un diverso spazio sociale [...] Configurazioni informali: sono dette tali perché di solito vengono codificate incoscientemente: ma non per questo sono meno definibili. Il lavoro di Hall ha valore proprio nella misura in cui egli è riuscito ad attribuire valori misurabili a queste distanze [...]D'altra parte le variazioni da cultura a cultura sono più macroscopiche di quanto comunemente si pensi. Molte definizioni spaziali valide per gli americani non funzionano per i tedeschi. La concezione dello spazio personale per il tedesco (che si riflette sulla sua angoscia nazionale per lo "spazio vitale") interviene a definire diversamente il limite entro il quale egli giudica la propria privacy minacciata dalla presenza dell'altro: il significato di una porta aperta o chiusa cambia enormemente se si passa da New York a Berlino; in America affacciarsi con la testa a una porta è considerato ancora "stare fuori", mentre in Germania è ritenuto "essere già entrati"; spostare la propria sedia per avvicinarsi all'ospite quando si è a casa altrui, è ritenuto ragionevole in America (e in Italia), mentre è già scortese in Germania, (le sedie di Mies van der Rohe sono più pesanti di quelle concepite da altri architetti e designer, così da rendere difficile il loro spostamento); d'altra parte in una civiltà come la nostra è ritenuto non spostabile il divano mentre in una casa giapponese, la disponibilità del mobilio è diversa». E ancora, "«Gli occidentali sentono lo spazio come un vuoto tra gli oggetti, mentre i giapponesi (si pensi all'arte dei giardini) lo avvertono come forma tra le forme, passibile di configurazioni architettoniche autonome; d'altra parte il concetto di privacy non esiste nel vocabolario giapponese, e il modo che un arabo concepisce per "stare solo" non consiste nel separarsi fisicamente dagli altri, ma nell'interrompere il contatto verbale e così via. Le ricerche urbanistiche sul numero di metri quadrati necessari per individuo hanno senso solo all'interno di un modello culturale dato» (Eco, 1968).

3 Zevi ha esternato due riserve alla tesi di Hall: "Anzitutto, il bisogno di individuazione non può essere arrestato al livello del gruppo etnico; riguarda anche la famiglia e il singolo. Non basta dire: per ogni popolo uno stile, una trama spaziale. Wright affermò un pensiero più avanzato: per ogni uomo uno stile. La seconda obbiezione riguarda il quadro ideologico di Hall, affetto sia da una visione eccessivamente statica dei diversi costumi spaziali, sia da una notevole dose di illuminismo. Sembra quasi che basti capire le esigenze ed appagarle in modo a-critico per salvare il mondo... il problema invece non consiste nel 'che', ma nel 'con chi' si progetta, cioè nella dimensione extra-disciplinare dell'architettura, l'unica che consenta interventi organici ma attivi e rinnovatori".

4 Verso una nuova interpretazione

« Il faut préciser, de quelle densité on parle ? humaine, bâtie ? et à quelle échelle de la région urbaine, du quartier, de l'îlot, de parties de l'agglomération, est-elle envisagée? On ne peut rien dire de la densité sans avoir bien précisé ces deux aspects. »

Questa osservazione del CSI[1] alla prima consegna del lavoro ha avuto sul momento un effetto destabilizzante: sembrava metterne radicalmente in discussione al contempo il programma, l'obiettivo e il metodo. Successivamente, si è tuttavia rivelata uno stimolo per ridefinire quella che in principio era stata solo un'intuizione.

Si potrebbe in effetti obiettare, contro lo sforzo di voler analizzare ed attualizzare questo concetto, che la *densità* non sia una nozione complessa né bisognosa di essere riformulata. In effetti, come sappiamo, la nozione in sé indica semplicemente un rapporto. Pertanto, essa può assumere – e si è visto come abbia effettivamente assunto nel corso del tempo - differenti valenze e sfumature di significato in relazione ai valori di questo rapporto che si sceglie di considerare. La questione potrebbe sembrare dunque ridursi a dover stabilire *quali densità*[2] si vogliano analizzare o considerare per poter prima comprendere e poi trasformare (attraverso il progetto) una situazione urbana.

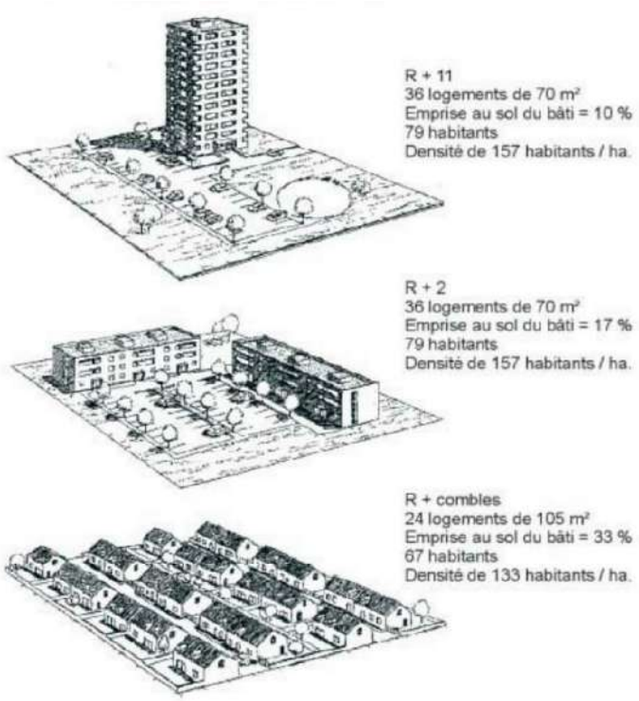
Tuttavia l'intento del presente lavoro richiede una prospettiva totalmente diversa da cui affrontare la questione, avvalorato dalle considerazioni fatte e dalla consapevolezza che il rapporto tra densità fisica e urbanità – come osservato – risulta sempre meno ovvio o autoevidente.

L'obiettivo principale consiste quindi nel traslare il campo di analisi da un'idea di "densità" intesa in senso stretto e tradizionale (densità umana, costruita, residenziale o funzionale) al concetto di "intensità" come *densità di relazioni*, cercando poi di identificarne forme e configurazioni spaziali.

4.1 Da misura relativa a misura relazionale

Come sappiamo, la densità è una misura *relativa*. La sua definizione non è univoca, essendo in effetti possibile identificare innumerevoli *tipi di densità*: residenziale, umana, abitativa, vegetale, costruita, di alloggi, di impiego, di attività...

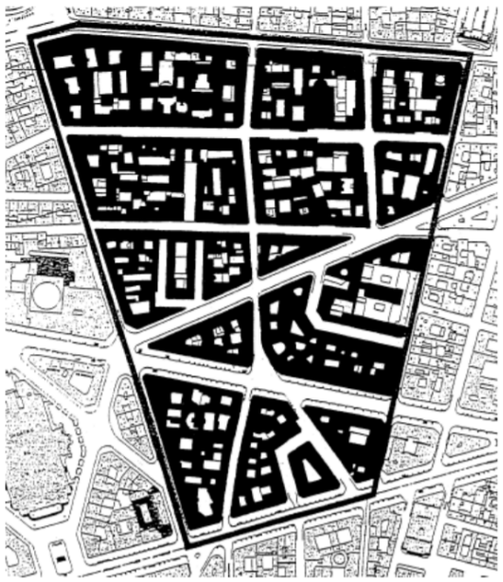
In linea più generale – nel campo degli studi urbani come in sociologia o in geografia – la densità esprime infatti la relazione teorica tra un indicatore quantitativo (demografia, numero di abitazioni, numero di posti di lavoro, ecc.) e una data area di studio. La densità nel senso assoluto del termine è quindi soprattutto un rapporto, una relazione aritmetica che può avere infinite declinazioni a seconda delle quantità e della scala di riferimento prese in considerazione nell'analisi.

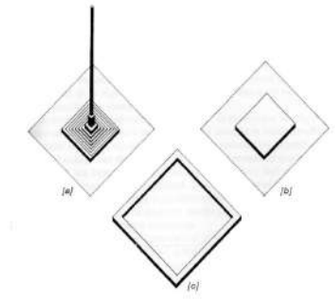


[v] **Fig. 24:** Disegno di V. Fouchier tratto da un testo degli anni '60 di Joseph Comby, piuttosto interessante nella lettura intuitiva che propone: mostra che a parità di densità, abbiamo un COS (coefficiente di occupazione del suolo) di 0,5 in tutti e tre i casi, a prescindere dall'esito formale o compositivo. Si possono così avere tre forme molto diverse con la stessa "densità" In: (Fouchier, 1997).

[v] **Fig. 25:** Due esempi con cui Fouchier dimostra la relatività dell'approccio quantitativo alla densità: la città giardino di Stains (a sinistra) e la Parigi haussmanniana nel 9 [e] arrondissement (a destra), V. Fouchier, 1997.

Calcolando la densità in termini di numero di abitanti per ettaro, la Parigi di Haussmann risulta meno densa della città giardino. L'esempio mostra come la "quantità" di abitanti non sia il miglior criterio per misurare la densità: occore "non limitarsi ad un unico significato della quantità misurata" (Fouchier, 2007)





[^] **Fig. 26:** *Housing density in relation to its distribution,* Martin& March, 1972. In: : (Berghauser Pont & Haupt, 2010.

L. March ha esaminaoto la correlazione tra densità e forma costruita (Martin, et al. 1972). Contrariamente a quanto sostenuto dall'opinione condivisa, secondo la quale se le densità aumentano gli edifici bassi devono lasciare il posto a quelli alti, March ha sostenuto la possibilità di realizzare più spazio abitativo attraverso l'adozione di tipologie bifamiliari negli spazi periurbani rispetto all'utilizzo di grattacieli nei centri urbani. Man mano che la città si espande con fasce di uguale ampiezza, le fasce esterne possono ospitare più spazio costruito rispetto alle fasce interne, motivo per cui si rende necessaria una compensazione al fine di ottenere in verticale una pari superficie abitativa nelle fasce interne.

Così, è stata in più contesti sottolineata la necessità di differenziare ulteriormente i diversi tipi di densità[3] tra loro troppo spesso confusi: residenziale o demografica[4], "interna" o "esterna", abitativa o di impiego, netta o lorda, del "contenuto" o del "contenitore"[5], umana o residenziale[6], costruita o vegetale, reale, desiderata o percepita[7].

Le diverse definizioni hanno inoltre trovato traduzioni normative ed applicative differenti all'interno dei documenti urbanistici[8], variabili a seconda dei contesti di riferimento e delle politiche locali. In Francia, ad esempio, sono stati introdotti strumenti come il coefficiente di uso del suolo (COS[9]) e il coefficiente di impronta al suolo (CES[10]), poi implementati o sostituiti dall'introduzione di altri parametri[11] caratterizzanti la sagoma e il volume degli edifici (arretramento, prospetti, altezze, etc.) per consentire una maggiore considerazione degli esiti sulla forma urbana rispetto ad un approccio basato su indici numerici e prescrizioni meramente quantitative[12] (Si veda sull'argomento la terza parte della trattazione, in particolare il cap 1.4). Nei Paesi Bassi, la "densità puramente fisica" è invece stata associata di recente a un indice differente rispetto a quelli di densità volumica costruita o abitativa, il *Floor Space Index* (FSI)[13].

In sintesi, così come emerso dalla trattazione precedente, diversi significati sono stati attribuiti a una nozione fortemente poliedrica che oscilla tuttora tra connotazioni tecniche (definizioni quantitative), sociali (definizioni qualitative) e "sensibili" (definizioni fenomenologiche e percettive). Al contempo, ne sono state sempre

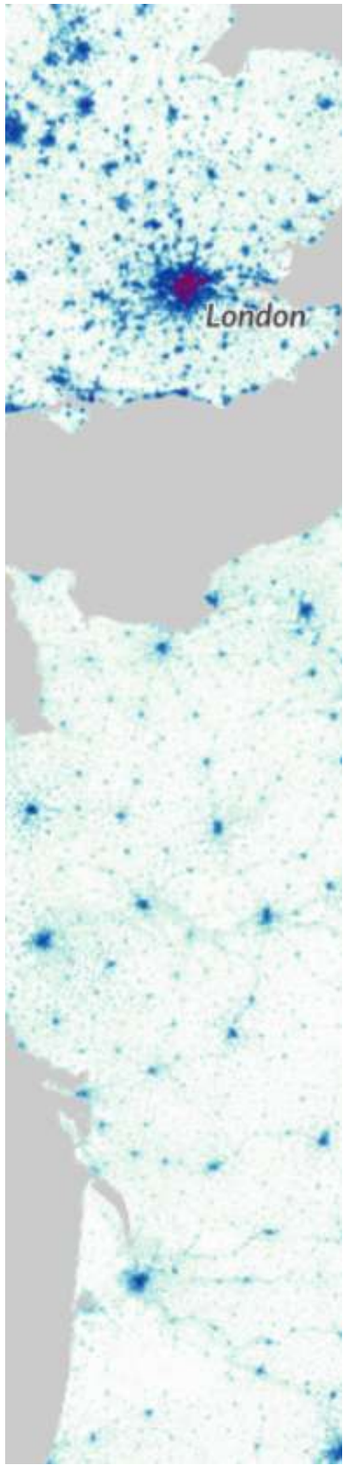
più spesso messe in luce diverse ormai note carenze o indeterminazioni.

Gli approcci prettamente quantitativi alla densità hanno infatti mostrato un'adeguatezza del tutto parziale[14]: è stato sempre maggiormente chiaro come gli stessi "coefficienti numerici di densità" possano avere molteplici effetti, potenzialmente molto differenti, sulla morfogenesi dello spazio urbano e sulla sua fruizione sociale.

I limiti di questo approccio sono divenuti poi ancora più evidenti in considerazione di come il valore assunto dalla nozione sia stato fortemente influenzato dalla specifica dimensione culturale: le differenze tra città come New York e Los Angeles, Lione e Bordeaux[15], o tra la realtà dell'agglomerazione Parigina e la situazione di urbanizzazione diffusa nei Paesi Bassi sono emblematiche.

Diverse posizioni in ambiti tecnici, accademici e di ricerca ne hanno poi di sottolineato il carattere eccessivamente sintetico oltre che vago e ambiguo. Dietro l'apparente semplicità di una frazione aritmetica e di uno strumento tecnico-normativo, la diversità interpretativa cui è soggetto si affianca inoltre a diversi presupposti impliciti nel suo utilizzo convenzionale, che rendono la nozione inadeguata o incompleta: si suppongono il territorio o l'area di riferimento come isotropi ed omogenei, gli elementi quantificati come immobili e permanenti, i comportamenti sociali standardizzati; condizioni che raramente caratterizzano un reale contesto urbano.

La nozione di *densità urbana* si è allora rivelata sempre più difficile da connotare e misurare



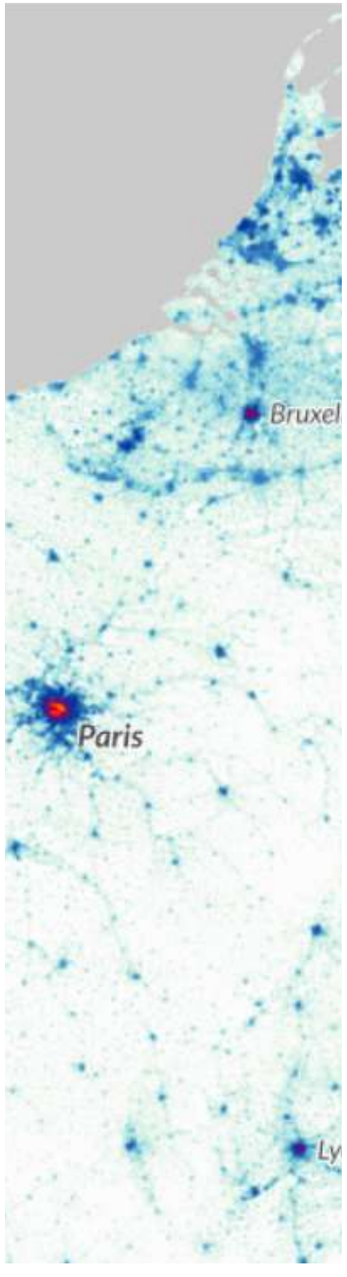


Fig. 27: Densità della popolazione mondiale. Fonte: luminocity3d.org.

in maniera univoca, non esistendo un solo indicatore a valenza universale per esprimerne la consistenza, né un unico tipo di densità più rappresentativo degli altri. Al contempo, si è ribadita la necessità di specificare di volta in volta quale tipo di densità e quali valori/parametri caratteristici si intendesse prendere in considerazione.

In effetti, è già emerso dai capitoli precedenti come il modo di concepire e analizzare la densità sia in parte già mutato, proporzionalmente a come è mutato il modo di leggere e interpretare il *fatto urbano*. Il tentativo di darne un'interpretazione univoca, difficile da perseguire e potenzialmente ingannevole negli esiti applicativi, ha infatti rivelato diverse problematiche proprio nel momento in cui la stessa nozione è stata assunta come chiave di differenziazione interpretativa tra categorie insediative o territoriali.

In questo contesto, la più interessante acquisizione nel dibattito è stata la necessità di traslare l'attenzione verso aspetti situati *oltre* la questione numerica, attraverso una chiave di lettura maggiormente *qualitativa*: attenta cioè alla specificità, alle caratteristiche peculiari e *qualificanti* una situazione o una spazialità[16]. In tale prospettiva vanno inseriti i contributi che, proprio per definire questo scarto intellettivo, hanno più volte sollecitato la necessità di allontanarsi dal focus sulla "densificazione" per introdurre una nuova nozione, quella di *intensificazione*[17]. Questi ultimi hanno sottolineato la necessità di considerare, nel definire politiche e strategie urbane, una molteplicità di fattori oltre la sola componente numerica relativa al numero degli abitanti da insediare o degli alloggi

da fornire: la presenza di attività (Fouchier, 2007), la diversità sociale e delle tipologie costruttive, la mixité funzionale o la presenza di spazi di condivisione sociale, quest'ultimo aspetto in parte ancora poco considerato.[18]

Questo scarto terminologico verso "l'intensità urbana", diffusosi negli ultimi anni nell'ambito di studi, dibattiti interdisciplinari e politiche urbane, ha mostrato la volontà di "completare il quadro di riflessione sulla morfologia urbana e sulla nuova ecologia urbana, per legare il soggettivo all'oggettivo" (Da cunha, 2009). Tuttavia, come già introdotto, anche quello dell'intensificazione è finito per rivelarsi in molte occasioni uno "specchietto per le allodole" che, nascondendo il reale interesse legato alla densificazione dei tessuti, si è tradotto il più delle volte in un dibattito sulla "scelta obbligata tra le torri e l'aumento del COS" (Benigni, 2014).

Un secondo ordine di grandezza ha poi influenzato la questione in una contemporaneità plasmata dalla "fine delle grandi narrazioni": la relatività, l'inadeguatezza di modelli aprioristici così come di calcoli con valore universale ha così condizionato anche le riflessioni sulla densità. Uno dei più importanti e recenti lavori sul tema della densità in relazione alla forma urbana, quello di Berghauser Pont e Haupt, ha così evidenziato che, se "lavorare con le densità vuol dire accettare l'arroganza della media – poiché produce vantaggi – allo stesso tempo, [si è iniziato ad] approfondire le diverse caratteristiche dei componenti che costituiscono tale media" (Berghauser Pont & Haupt, 2010).

Ciò che tuttavia ha fatto solo recentemente il suo ingresso nel dibattito, anche se ancora poco

approfondito, è l'intento di "considerare la densità dal punto di vista del *carattere fenomenologico* che la definisce nella creazione della città, ma anche della sua gestione come componente dello sforzo di migliorare la qualità della vita urbana" (Sorkin, 2003).

Ciò a cui ci si riferisce quando si parla di *densità* in questo senso - come indice di attrattività e qualità - è in effetti qualcosa che è cambiato nella sua concezione, sempre più spesso identificata con lo stato di "intensità" di un ambiente urbano. Alcuni aspetti nello specifico rivelano lo slittamento concettuale di questa nozione chiave, che per questo d'ora in avanti definiremo *intensità*: in primo luogo, la volontà di analizzarla come questione di interesse socio-spaziale[19] e dal punto di vista del relativo *carattere fenomenologico;* in secondo luogo, la necessità di osservarla attraverso una lettura *qualitativa*, interessata all'influenza che essa può esercitare su una certa spazialità e alla comprensione dei fattori che contribuiscono a generarne la specificità. Infine, un terzo punto ne chiarisce definitivamente la rivoluzione cognitiva: la necessità di considerarla un *indice relazionale*, ossia, "nella sua definizione più elementare, ciò che consente la vicinanza, il riunirsi di corpi nello spazio" (Sorkin, 2003).

Un ultimo aspetto, ancora poco approfondita nel campo disciplinare, è già emersa in più punti della trattazione: la necessità di adottare un approccio *dinamico* all'interpretazione dello spazio urbano, è proprio la chiave di lettura che giustifica e richiede lo scarto semantico dell'*intensità*. Da questa angolazione, l'oggetto dell'analisi non riguarda più "ciò che consente la vicinanza", se al concetto di *vicinanza*[20] diamo

un valore prestabilito e una connotazione che ne presuppone la *brevità* del carattere. Si è infatti già avuto modo di esplorare come la questione del "vicino" e del "lontano" abbia assunto nel tempo connotazioni sempre meno precise: le trasformazioni sul piano tecnologico e comunicativo - oltre che cognitivo – hanno plasmato la realtà, richiedendo la definizione di nuovi valori rispetto a quelli a cui la storia ci ha abituato: quelli di *relatività, multidimensionalità, interconnessione.*

Allo stesso tempo, sappiamo come il legame tra relazioni intersoggettive e urbanità (tradotta fisicamente nello spazio urbano) è lo stesso rapporto che esiste tra l'*urbs* (lo spazio in cui si insediano gli edifici) e la *civitas* (propriamente l'insieme dei suoi *cives*) : l'una non può esistere senza l'altra, non ha senso se non rapportata all'altra. Questa diversa "condizione spazio-temporale" contemporanea non può quindi annullare la validità di valori quali *vicinanza* e *prossimità* proprio in quanto condizioni di esistenza della "società", né la necessarietà delle relazioni fisiche: la "*densità di incontro* è il substrato della socialità e la base materiale della democrazia. Entrambe dipendono dalle relazioni faccia a faccia che sono, in ultima analisi, l'argomento sovrano per la logica dell'urbanità" (Sorkin, 2003). Se quindi l'*interazione* tra gli elementi di un sistema urbano è evidentemente una precondizione per l'esistenza del sistema stesso (la base per la formazione e la continuazione dell'esistenza delle organizzazioni sociali), la valenza qualitativa di queste interazioni influenzerà incontrovertibilmente la natura del sistema.

"*Più concretamente il problema dello spazio e della dislocazione si pone per gli uomini in termini demografici; e quest'ultimo problema della dislocazione dell'umanità non implica semplicemente la questione del sapere se ci sarà spazio a sufficienza per l'uomo nel mondo – problema che è comunque importante – ma anche quello di conoscere quali relazioni di prossimità, che tipo di stoccaggio, di circolazione, di approvvigionamento, di classificazione degli elementi umani, deve essere considerato primariamente in questa o quella situazione per conseguire un certo fine. Viviamo in un'epoca in cui lo spazio ci si offre sotto forma di relazioni di dislocazione*."

(Foucault, 1984)

Il concetto di *intensità* si situa quindi a metà strada, o per meglio dire, ricongiunge i due aspetti: la fluidità/il dinamismo e la consistenza fisico-spaziale delle relazioni urbane. Essa non esiste per tanto a una scala e una spazialità precisa, ma dipende dalla scelta interpretativa di chi la introduce[21]. In questa prospettiva, ritorna centrale il considerare la dimensione "politica" dell'*urbs*, il cui fine principale – la ricerca della "buona città"[22] - consiste "nell'alimentazione reciproca e continua di tre termini: *urbs, civitas, polis*. L'*urbs* non è altro, come indica l'etimologia stessa, che un "campo", i cui solchi richiedono di essere abbozzati dalla *civitas*, poi tracciati dalla *polis*" (Chadoin, 2004). L'interpretazione proposta dello spazio urbano odierno non riguarda quindi un processo di sgretolamento e dissoluzione, ma di riscrittura delle modalità di lettura e progetto di questi "solchi": che altro non sono, appunto, che *relazioni*.

4.2 Dallo spazio di contatto allo spazio di connessione

Alla luce del tentativo di ridefinizione proposto, un testo rimane di importanza fondamentale: *Espacements* di F. Choay [23], che descrive l'emergente crisi dello spazio abitativo attraverso un confronto diretto con il passato.

Partendo dall'analisi dello "spazio di contatto" che ha origine nell'epoca medievale, vengono introdotti alcuni interrogativi: "Perché la nostra epoca non ha inventato una nuova forma di spazio di contatto? La sua progressiva cancellazione è

sinonimo di progresso o regresso? Liberazione o amputazione?". L'indagine viene condotta con un approccio antropologico allo studio dello spazio urbano, che permette di interrogare la" capacità di edificare" ed il modo di dar forma agli ambiti spaziali dal punto di vista dei rapporti che si instaurano tra questi e l'uomo, unica specie in grado di *misurarlo*.

Nel medioevo, le mura - un confine fisso che definisce la città come spazio chiuso e limitato – scandiscono l'unitarietà dello spazio urbano distinguendolo dalla campagna circostante, contribuendo all'accrescimento del senso di appartenenza negli abitanti. A differenza degli insediamenti pre-urbani alto medievali, le città, o borghi (come verranno definiti successivamente) nascono con l'avvento di un nuovo tipo di economia e di stile di vita, con l'avvento della vita urbana: le mura non rappresentavano più la sola difesa militare, ma il limite del diritto urbano. La trama serrata delle costruzioni si sviluppa secondo il principio della contiguità e della prossimità, con un criterio che appare fortemente casuale nel dispiegare l'alternanza di edifici pubblici - le emergenze – e di edifici comuni, aggregati in un tessuto complesso ed estremamente eterogeneo. In questo mondo caotico, lo spazio pubblico assume un'importanza dirimente, ed è anzi esso stesso condizione di esistenza di quella inedita spazialità da ora in poi definita urbana. Le piazze principali, luoghi della dilatazione spaziale e della grande accessibilità, si configurano nella vita sociale come punti di ritrovo, dibattito politico e scambio commerciale, come stanze a cielo aperto. Le strade, caratterizzate da una

maggiore compressione spaziale, sono luoghi a misura di pedone, e costituiscono il perfetto "spazio di contatto" che permette scambi interpersonali, di merci, di informazioni. L'unico caso in cui le vie di comunicazione coincidono con le vie dell'informazione.

Lo spazio urbano dell'epoca classica, che Choay definisce "spazio scenico" o "teatrale", subisce una forte metamorfosi: l'eliminazione del principio di casualità nella composizione del tessuto urbano e l'affievolirsi della differenziazione. La trama è subordinata alla rigorosa orditura di strade rettilinee ed ortogonali, di ampie piazze geometriche ai margini delle principali vie di percorrenza, spesso rigorosamente progettate secondo i nuovi principi compositivi legati allo studio della prospettiva. Così come le piazze, anche le strade cambiano scala, alcune più ampie e regolarizzate diventano corsi e viali alberati, e tendono ad essere sempre più omogenee nella morfologia e nelle quinte composte dalle regolarizzate facciate degli edifici. Questo nuovo rigore della geometria urbana riflette la rivoluzione intellettuale che ha puntato più sull'universalità dell'uomo e della ragione che sulle sue peculiarità: il legame tra spazio urbano e funzione si discosta sempre di più dalla tradizione medioevale, proporzionalmente all'affievolirsi della frequenza del contatto umano a causa della progressiva dilatazione di spazi sempre meno legate a bisogni e comportamenti quotidiani.

Con la nascita della città industriale, poi di quella moderna definita dallo "spazio della circolazione", avviene la successiva

trasformazione radicale della natura dello spazio urbano.

Tuttavia, un forte differenziazione divide l'inizio di questo processo dall'apogeo della sua evoluzione. La rivoluzione industriale stravolge gli equilibri precedenti, la annessa concentrazione demografica comporta l'estensione delle periferie oltre vecchi confini e perimetrazioni, la struttura della città diviene anarchica e sempre più caotica: l'esempio di un'epoca di "ammasso informe, confusione di case: un caos architettonico" è la Parigi del 1848, città in cui comincia a emergere per la prima volta la netta distinzione tra quartieri altolocati e quartieri popolari. La necessità di conferire un nuovo ordine a questo inedito "non-spazio" si declinerà nel tempo in due forme contrapposte: la profonda ri-strutturazione della città antica (di cui è emblema il piano di intervento per Parigi intrapreso dal Barone Haussmann tra il 1853 e il 1870), o le proposte di matrice ideologico-politica per nuovi tipi di insediamenti attraverso cui rifuggire dalla negatività di un opprimente spazialità urbana (come il modello delle città giardino[24] o le proposte degli "ingegneri sociali" come Owen e Fourier).

In questo momento, lo spazio urbano viene totalmente riconfigurato e subordinato alla predisposizione di sistemi di circolazione veicolare che coinvolgono l'insieme della città, puntando ai grandi collegamenti lungo assi principali e lungo connessioni radiali tra centro e periferia, soppiantando del tutto la circolazione pedonale. L'insieme dello spazio pubblico – integrante sistema di circolazione, piazze e nuovi tipi di spazi verdi[25] - subisce

nel complesso una crescente dilatazione, ma costituisce ancora parte integrante dello spazio urbano. In questo momento, il nuovo spazio di circolazione reinterpreta, integra e connette ancora gli spazi storici e affianca a essi nuovi spazi di prossimità[26].

Con l'avvento del XX secolo, alcuni segni di definitiva decostruzione della tradizionale spazialità urbana trovano una concretizzazione con l'affermarsi del movimento moderno, in cui si assiste alla definitiva scomparsa dell'*urbanité*: attraverso una "decostruzione sistematica di tutti i tipi precedenti di città (...) i membri dei CIAM ridefiniscono il ruolo dell'architetto nella nuova società tecnologica, di cui rivendicano la pianificazione globale. (...) La modernità era per loro simboleggiata da oggetti (...) piuttosto che da processi e da nuovi sistemi di relazioni". Soprattutto, un fatto in particolare segna la svolta radicale: "la comunicazione si risolve in circolazione, la scala locale e l'*urbanité* cedono il posto alla sola scala territoriale" (Choay, 2008).

Complessivamente, frantumazione e funzionalismo sono le nuove parole chiave: lo spazio frantumato è passibile di nette classificazioni e differenziazioni derivanti dalle funzioni attribuite. In questo momento, lo spazio è frantumato dalla rete di circolazione e dal verde che la completa, lo spazio di contatto è totalmente interiorizzato nelle grandi unità funzionali che compongono la città.

Ancora una volta una significativa rivoluzione conseguente all'emergere di un insieme di fattori tecnologici, economici ed estetici, configura lo spazio urbano della contemporaneità, inedito e in continua trasformazione: il perfezionamento

dei trasporti che riducono la distanza tra i luoghi, lo sviluppo delle telecomunicazioni e dei mass-media, che permettono una diffusione omogenea e veloce dell'informazione, il potenziamento dell'informatica che realizza un sistema generalizzato di connessioni simultanee.

Così, la progressiva scomparsa dell'antica distinzione tra città e campagna porta a rimettere in gioco concetti come il legame spazio urbano-funzione. Lo spazio urbano contemporaneo è uno "spazio di connessione", in cui "alla tradizionale logica di articolazione si sostituisce una logica (...) che permette ad ogni insediamento umano, singolare o collettivo, di collocarsi a proprio piacimento sul pianeta" (Choay, 2008). Questa inedita dimensione ha determinato una marcata alterità tra *l'éspace de connexion* e le scale di prossimità con cui fatica a relazionarsi, contrariamente a quanto aveva concesso l' *éspace de circulation* haussmanniano. Ciò che lega i rapporti umani è tuttavia, in una certa misura, il ritorno ad un certo spazio di connessione, che ora fluttua "virtualmente" tra gli individui: nonostante la sua estensione fuori scala, esso non implica necessariamente la scomparsa dei nuclei urbani – intesi come spazio fisico di esistenza di una comunità - ma semplicemente li include in una rete a maglia più grande.

Ma che ne è dello spazio di contatto? Sarebbe forse da reinventare? Con quali regole o principi?

La stessa Choay sottolinea come la ricostruzione di una spazialità "conviviale" non possa in alcun modo assumere una veste passatista che ricalchi o riproduca *l'espace de contact* medievale, "né una reintepretazione postmoderna di stili passati". Occorre piuttosto

" individuare regole che tengano conto della complessità interscalare dell'abitare oggi una regione urbana, dell'interdipendenza assoluta dei luoghi tra loro, dell'esistenza di strutture tecniche complesse. Tener conto di tutto ciò significa dotarsi di strumenti in grado di trattare soprattutto le 'grandi agglomerazioni' in cui è organizzato lo spazio europeo" (Choay, 2008). Si tratta in sintesi di restituire allo spazio il suo "statuto antropologico" (Choay, 2005), accettando al contempo una condizione attuale che può solo essere reinterpretata attraverso il progetto urbano e territoriale contemporaneo.

4.3 Dal paradigma informazionale al **paradigma** *relazionale*

La Choay, attraverso la rilettura di Alberti e alla luce delle problematiche attuali (la globalizzazione e le sue conseguenze) recupera e attualizza la vocazione *antropogenica* dello spazio abitativo[27], presupponendo l'immutata e imprescindibile importanza della corporeità[28] e della fisicità delle relazioni.

Ma la necessaria riscoperta della dimensione corporea è realmente in contrasto con lo sviluppo egemonico delle reti tecniche e tecnologiche? A che punto l'affermazione di questo nuovo "paradigma" contribuisce alla negazione del corpo?

In termini di pianificazione urbana, l'affermazione delle prime reti infrastrutturali sotto l'impatto della rivoluzione industriale ha certamente influenzato l'uso della corporeità,

senza tuttavia metterla totalmente in discussione: in quel momento la metamorfosi della spazialità urbana non esclude la preoccupazione per lo spazio fisico né per la scala della prossimità, la diffusione delle reti non ha prevalso egemonicamente sulla spazialità tradizionalmente destinata ad accogliere le relazioni umane. La tecnologia rappresenta in effetti una "necessità strumentale e compatibile con la convivenza di vecchi e nuovi spazi, destinati ad accogliere corpi e relazioni sociali"(Choay, et al., 2005) .

La stessa preoccupazione emerge dalle riflessioni di Cerdà (Cerda, 1867)- "paladino della tecnologia" e padre della disciplina urbanistica come scienza - sul destino della città in crescente espansione, che non rivelano in alcun modo l'arrendevolezza ad una sopraffazione delle reti sui corpi: la sua proposta a scala urbana, le sua analisi sullo spazio sempre maggiormente interconnesso attraverso lo sviluppo reticolare di trasporti e comunicazioni, non offuscano l'interesse per le *urbes*, unità di vicinato o cellule costitutive di un sistema indefinitamente sviluppabile che mantengono tuttavia il fine ultimo dell'accoglienza dei corpi nella quotidianità dei rapporti umani. Per Cerda, proprio la doppia polarità che caratterizza l'essere umano – il moto e la permanenza, lo spostarsi e l'abitare – costituisce la missione per il progetto dello spazio urbano. In effetti, nonostante il vertiginoso sviluppo infrastrutturale e tecnologico che dalla fine del XIX secolo ha percorso il XX secolo, l'attenzione alla presenza attiva del corpo umano ha continuato ad essere al centro delle riflessioni di molti professionisti e teorici nel campo disciplinare. In questa prospettiva,

si inserisce pienamente il lavoro di Gustavo Giovannoni (Giovannoni, 1931), come mostrano le precoci riflessioni sulla "compatibilità tra l'*aménagement per reti*, di cui è stato uno dei primi teorici, e quello che si potrebbe definire *sviluppo contestuale*": egli immagina "nuclei di *urbanité*"[29] di dimensioni e forme molteplici che con il restante sistema urbano possono intrattenere una dialettica omologa a quella che in altri tempi legava città e campagna" (Choay, et al., 2005); frammenti antichi, da preservare o reinterpretare, e nuclei nuovi da rifondare in funzione delle nuove esigenze abitative. Questa dualità fondamentale si basa inevitabilmente sull'esistenza di un sistema infrastrutturale a scala territoriale che deve essere combinato con una scala di progettazione locale o "minore"[30] attraverso una reciproca complementarietà.

A differenza della rivoluzione industriale e delle trasformazioni appena delineate, la rivoluzione elettronico-telematica iniziata negli anni '60 e '70 ha però introdotto una condizione radicalmente differente, una rottura sostanziale derivante dall'egemonia della tecnologia e delle sue reti immateriali, dall'incombenza della spazialità virtuale, dal predominio di una tecnica che forse non è più solo mezzo ma che diviene un fine. Lo spazio fisico tradizionale, luogo di coinvolgimento del corpo per eccellenza, è quindi in via di definitiva dissoluzione?

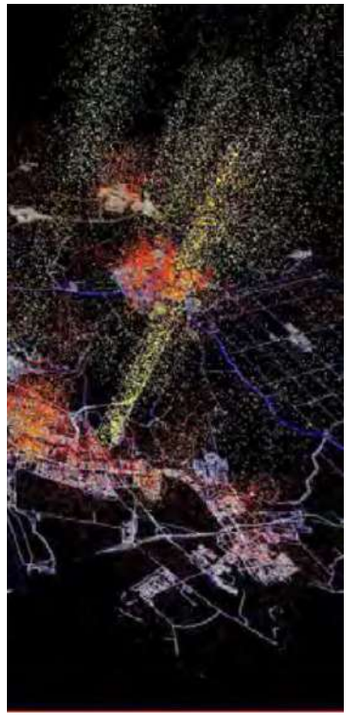
Sicuramente, l'"urbanismo delle reti" ha concretizzato la "comunicazione generalizzata" preconizzata da Cerdà, liberandoci definitivamente dagli antichi vincoli temporali e spaziali e consentendo ora di abitare e lavorare in qualsiasi luogo, ad unica eccezione dell'esservi

"connessi". I profondi mutamenti riguardanti comunicazione, spostamento, gestione dei flussi, hanno radicalmente modificato, modificano e modificheranno i luoghi e le modalità di *interazione* in una dimensione spaziale che appare svuotata di quei "supporti simbolici che solidarizzavano i membri delle comunità umane tra loro e con i luoghi attraverso la mediazione del corpo" (Choay, et al., 2005). Già Melvin Webber ne aveva precocemente intuito - analizzando il fenomeno degli scambi telefonici – l'essenza di un'inedita condizione che definì "*non-place urban realm*", l'urbano senza luogo né limiti (Webber, 1967). Questa visione annunciava l'influenza decisiva che le reti informatiche avrebbero esercitato sulla pianificazione urbana, l'apertura spaziale che avrebbero consentito e lo sviluppo di innovative modalità comunicative di interazione come il telelavoro. Una vasta letteratura e ricerca ha poi descritto lo "sviluppo di spazi virtuali basati su internet come strumento della politica e della pianificazione urbana" che hanno prodotto la crescente disaffezione verso gli spazi "organici" della quotidianità (Choay, 2008). Questa impostazione è stata particolarmente avvalorata dal lavoro di W. J. Mitchell, *City of bits*. Nonostante la consapevolezza che "l'agorà elettronica" sia "fondamentalmente e profondamente anti-spaziale" (Mitchell, 1995), molti interpreti di questa lettura hanno intravisto in questa inedita urbanità senza "luogo né limite" il sostituto più efficace degli antichi spazi locali della socialità.

Se è innegabile che questa previsione abbia ampiamente fatto il suo corso, alcune domande rimangono attuali. Le *virtual societies* possono davvero sostituire il valore delle comunità locali?

Fig. 28: Intensità degli usi della telefonia modile durante la notte di San Silvestro nella Città d'Amsterdam, 2007. Fonte: www.currentcity.org.

Il progetto Current City analizza le reti di telefonia mobile come sensori naturali per tracciare le dinamiche urbane, tracciando i movimenti collettivi delle persone come mostrato nell'immagine. L'ubiquità dei cellulari è considerata uno strumento che consente analisi dettagliate delle "intensità urbane" e dei flussi umani (Lavadinho, 2009).



Il nuovo "paradigma informazionale", che ha reso possibile la nascita della "società in rete" descritta da Castells (Castells, 1989)[31], ha ridimensionato la necessità degli scambi fisici, degli incontri "faccia a faccia", o al contrario le ha intensificate[32]? In sintesi, l'intersoggettività corporea sarà progressivamente soppiantata da un'intersoggettività basata sulla comunicazione virtuale che esclude totalmente il corpo nella sua reale presenza fisica?

Sul piano dei risvolti sull'ambiente costruito, il paradigma informazionale ha indubbiamente costituito una rivoluzione senza precedenti, comportando – come tale – diverse problematiche ma anche grandi potenzialità. L'affermazione di nuovi sistemi comunicativi potrebbe ad esempio rappresentare una reale occasione per rivalutare la coesistenza di diverse possibilità e modalità abitative, scardinando l'attrattività apparentemente ineluttabile dei grandi accentramenti. Al contempo, se le nuove tecnologie hanno reso possibile ripensare il significato stesso di alcuni concetti come quello di *prossimità*, rimane tuttavia la convinzione condivisa nei diversi ambiti disciplinari secondo cui, a prescindere dal momento storico e dalle condizioni socio-economiche, la *relazione* fisica come mezzo di interazione rimanga espressione fondamentale della nostra civiltà oltre che un bisogno fondamentale[33].

In questa prospettiva lo stesso sviluppo dell'informatica, a cui nessuno evidentemente pensa di rinunciare, non risulta incompatibile con il perseguimento di uno sviluppo più propriamente "antropico": si tratta in fondo di riscoprire l'adeguata scala o entità spaziale a cui esso possa ancora corrispondere.

Proprio queste trasformazioni, che dotano

di libertà finora insperate, non devono essere condannate come un male in sé. Ciò che dovrebbe in effetti essere scongiurato, è il predominio della tecnica sulla qualità dell'abitare. Non si tratta quindi di opporsi al progresso né alla tecnologia, né di negare la validità di un più ampio sistema "a maglie larghe", ma di far interagire con esso la maglia più minuta, quella dei luoghi discreti dell'abitare da ricostruire o rafforzare. Preservare la scala locale significa rinnovarla, farla dialogare con il sistema complessivo, con la stessa attitudine già in certa misura presente negli intenti di Haussmann, Cerda o Giovannoni, sul presupposto che "lo spazio organico locale, il luogo, non può avere sostituti: non è rimpiazzabile dallo spazio funzionale del territorio di area vasta. Questi due tipi di pianificazione sono complementari" (Choay, 2008).

Questa generale necessità richiama in sintesi la riscoperta del luogo nella sua dimensione fisica, oltre che della dimensione locale[24] e della relazione umana. In questo senso, appare particolarmente pregnante la seguente definizione: « Un sito, nella prospettiva qui scelta, non è un territorio, ma lo spazio geografico e istituzionale definito da una rete di interazioni - da un insieme di conversazioni» (Topalov, 2015).

Il tema della relazione come forma di interazione è, in effetti, il fulcro tematico del presente lavoro e il fine per il quale si intende indagare la questione della *intensità* urbana come condizione socio-spaziale di fondamentale rilevanza.

Note

1 Il sistema accademico francese prevede la formazione di un Comité de Suivi Individuel (Comitato di supervisione individuale), ossia un corpo docente che supervisiona il lavoro di redazione della tesi di valutanto l'andamento della ricerca.

2 materiale (costruita), umana (demografica, residenziale o relativa all'impiego), programmatica (riguardante le funzioni)?

3 Nessuna di queste interpretazioni, né la nozione "densità" come comunemente definita, costituisce l'oggetto di interesse del lavoro. Per questo motivo non se ne passeranno in rassegna le diverse definizioni e qualificazioni, per l'approfondimento delle quali si rimanda alle innumerevoli trattazioni che ne hanno illustrato il quadro di riferimento. Nel panorama francese, si considerino tutti i lavori di Vincent Fouchier (tra cui: V. Fouchier, « La densité humaine nette : un indicateur d'intensité urbaine », in : Données Urbaines, n°2, Anthropos, 1998, p.181-189), molti dei lavori di Pierre Merlin, e i lavori dell'IAU e dell'ADEME: « Faire la ville dense, durable et désirable. Agir sur les formes urbaines pour répondre aux enjeux de l'étalement urbain », ADEME, 2015 (ADEME, 2015) ; "Appréhender la densité. Note rapide sur l'occupation du sol", n°382-383-384, IAU Ile-de-France, 2005 (IAU, 2005). Nel contesto italiano: il lavoro di Luca Reale (Reale, 2008).

4 La relazione tra le due quantità non è ovvia: A parità di densità residenziale – che considera il numero di alloggi su un'unità di superficie - sono possibili diverse forme costruite con potenziali di "occupazione" degli stessi molto diversi. Inoltre, a seconda della scala in cui viene condotta l'analisi, possono emergere informazioni differenti. Alla scala del singolo lotto, ad esempio, la relazione tra densità residenziale e densità di abitanti può fornire informazioni sulla densità degli alloggi, mettendo in rapporto il numero di abitanti che occupano un lotto con le unità abitative esistenti nell'edifico che insiste sullo stesso. Conseguentemente, consente di definire lo spazio disponibile per abitante. E' evidente che, a seconda delle tipologie edilizie e delle caratteristiche del tessuto urbano, la superficie per abitante sarà più o meno considerevole (le città metropolitane dense avranno una superficie per abitante molto più ridotta di altre situazioni territoriali).

5 Che, come nel caso della differenziazione tra densità residenziale e di abitanti, opera una distinzione tra la densità che riguarda l'ambiente costruito e quella che riguarda gli utenti.

6 In questo contesto è stata messa in luce la necessità di considerare, nell'analisi delle densità urbane volte a definite strategie di pianificazione (IPR), la coesistenza della densità abitativa e della densità di impiego (la somma dei quali costituisce la densità "umana") per fornire una panoramica più completa ed adeguata su una specifica situazione urbana.

7 Che corrisponde alla percezione soggettiva del grado di densità, differente per ogni individuo. Questa differenziazione mette in evidenza che «le sensazioni di affollamento e isolamento sono presentate come il risultato di un divario tra la densità percepita e il livello ideale di densità desiderata» (Bordas-Astudillo & APUR, 2003).

Cf. "À l'interface de la densité et des formes urbaines : la densité vécue" in (ADEME, 2015).

8 Soprattutto l'indice di densità demografica o residenziale è ad oggi ampiamente utilizzato nell'ambito della disciplina urbanistica: così, ad esempio, il Dutch Ministry of Spatial Planning and the Environment utilizza il numero di nuclei familiari per ettaro "come indice di classificazione degli ambienti urbani" (Berghauser Pont & Haupt, 2010).

9 Rapporto tra la superficie di pavimento costruita abitabile (o superficie edificabile) e l'area del lotto su cui insiste l'edificio. Era lo strumento normativo che permetteva di definire il diritto di costruire su un terreno. È stato abolito con la legge ALUR del 26 marzo 2014 e sostituito da regole riguardanti sagoma e arretramento rispetto ai limiti di proprietà, che dovrebbero privilegiare considerazioni sugli esiti delle operazioni costruttive sulla forma urbana piuttosto che calcoli meramente quantitativi.

10 Rapporto tra la proiezione al suolo dell'edificio e la superficie del lotto. Esso considera l'effettivo grado di copertura e impermeabilizzazione di un terreno, a differenza del COS che considera la sommatoria delle superfici dei piani costruiti.

11 Questi strumenti sono stati adottati per confrontare le densità in diversi quartieri o edifici residenziali, ma hanno presto rivelato i limiti di una lettura che non rende conto di altri fattori fondamentali

come la forma complessiva o la percezione dei diversi contesti urbani. Ad esempio, nel caso della metropoli parigina, contrariamente a quanto atteso dal senso comune le densità abitative ed edilizie più elevate non si trovano nei quartieri dei grands ensembles, ma in quelli Haussmanniani. E' evidente come si tratti di due realtà totalmente opposte sul piano morfo-tipologico e della spazialità architettonica e urbana generate.

12 Si avrà modo di approfondire meglio la questione nella terza parte del lavoro.

13 Tradotto in inglese dal termine originale 'Eilandjes in de krottenzee' (Berghauser Pont & Haupt, 2010).

14 Sono state nel tempo messe in luce diverse indeterminazioni o inadeguatezze degli approcci quantitativi alla questione, riguardanti: la confusione tra densità interna e densità esterna (un quartiere di le torri sovraffollate ha spesso una densità esterna inferiore rispetto a una zona di ville suburbane); l'inadeguatezza di analisi che considerano gli indici della popolazione residente rispetto a indici che dovrebbero includere il numero di posti di lavoro nel territorio interessato; l'inesattezza legata all'arbitrarietà del territorio considerato (in base a divisioni amministrative, dei confini comunali, ecc.) ; i limiti e l'insufficienza degli indici vegetazionali considerati (superficie vegetale per abitante, distanza dagli spazi verdi in base alla loro dimensione; le lacune nascoste, sebbene ormai note, dovute a confusioni di significato tra densità lorde e nette, tra coefficienti numerici e forme urbane (Grosjean, et al., 1999) . Tra i primi, è stato Vincent Fouchier a sottolineare come strategie urbane volte alla densificazione dovessero focalizzarsi maggiormente su alcuni aspetti riguardanti il miglioramento della qualità urbana. Si vedano anche i lavori dell'IAURIF- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France, o il programma HERCULES.

15 Una città come Bordeaux, la cui pianura alluvionale non ha consentito lo sviluppo di tipologie spiccatamente verticali e la cui tradizione rurale è molto forte, è caratterizzata da una densità abitativa due volte e mezzo inferiore a quella di una città come Lione: conseguentemente, gli orientamenti politici e le pratiche urbanistiche non possono essere le stesse. L'agenzia di pianificazione urbana di Bordeaux ha ad esempio calcolato che sul territorio della comunità urbana attualmente popolata da 650.000 abitanti, sarebbe possibile ospitare 200.000 abitanti in più senza invadere un metro quadrato di terreno agricolo (utilizzando solo i cosiddetti "dentes creuses" (denti cavi), terreni incolti o edifici da riabilitare) (Amphoux, et al., 1999).

16 Cfr. La definizione sul vocabolario Treccani: "Proprietà che caratterizza una persona, un animale o qualsiasi altro essere, una cosa, un oggetto o una situazione, o un loro insieme organico, come specifico modo di essere, soprattutto in relazione a particolari aspetti e condizioni, attività, funzioni e utilizzazioni".

17 Professionisti, ricercatori e enti pubblici hanno manifestatp una preferenza per la nozione di intensità (Paquot, 2009) perché maggiormente adeguata a prendere in considerazione sia aspetti quantitativi che qualitativi (Panerai, 2011). Sulle problematiche della peri-urbanizzazione e sulla relativa "bassa densità" viene spesso messa in luce la scarsa distribuzione di strutture e servizi, e per questo si parla sempre maggiormente di strategie di "intensificazione urbana" che prevedono un miglioramento della qualità urbana attraverso un miglioramento sul piano dei servizi e della diversificazione funzionale (Benigni, 2014).

18 Cfr. ad esempio il testo di Sorkin sulla densità: "Un quartiere dove si vive bene rappresenta anche un altro stile di densità, la densità di usi. Un buon quartiere è un luogo in cui tutte le necessità della vita quotidiana – vivere, lavorare, andare a scuola, giocare, fare la spesa, ecc.- sono disponibili a breve distanza da casa quindi facilmente raggiungibili a piedi. Ciò suggerisce un'idea di "completezza", sia come misura di densità soddisfacente che come unità di misura fisica. I numeri possono variare moltissimo ma l'intenzione resta la stessa. (...) Di nuovo, le questioni sono sia quantitative che qualitative" (Sorkin, 2003).

19 Cfr. la giornata di studi "Les représentations disciplinaires de la notion de densité urbaine", in particolare l'intervento di Marcus Zepf « La densité urbaine, centre de gravité réticulaire et approche socio-spatiale" (Zepf, 1998).

20 Secondo il dizionario Treccani: "Il fatto, la condizione di esser vicino, come posizione relativa nello spazio; prossimità, breve distanza".

21 Si veda il testo di Da Cunha e Kaiser "Densité, centralité et qualité urbaine : la notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines " da cui emerge l'interscalarità dell'analisi e della pianificazione che riguarda il concetto di intensità urbana. (Da Cunha & Kaiser, 2009)

22 Da intendersi in senso più ampio, della duplice ricerca della qualità abitativa dell'ambiente urbano e della sua positiva interazione con l'insieme territoriale.

23 Il libro, illustrato con le suggestive foto di Jean-Louis Bloch-Lainé, nasce da un incarico conferitole da un imprenditore immobiliare, Claude Alphandèry, per la scrittura di un commentario a un libro di immagini sull'architettura francese.

24 Sebbene si possa obiettare che il movimento delle città giardino partecipasse, come quello del Moderno, al processo di decostruzione della "città europea" alla quale si oppone in effetti dichiaratamente, esso corrisponde tuttavia ad un progetto di ricostruzione di un modello che preservi al tempo stesso la città e la campagna, e ne torni a valorizzare l'antica complementarietà. Con l'obiettivo di rifondare l'urbanità e una certa qualità abitativa, esso costituisce un tentativo di riabilitazione della scala locale del progetto. Non è l'opposizione al concetto di città in sé, ma verso alcune deformazioni imposte dal processo di industrializzazione, come la decostruzione dello spazio urbano attraverso lo sconfinamento periferico e la monofunzionalità di alcune sue parti.

25 Choay spiega come, nel caso dei "grands travaux" di Haussmann a Parigi, l'interazione ordinata delle diverse componenti di due sistemi solidali – l'arredo urbano e gli spazi verdi – abbia consentito la preservazione " di una scala spaziale originale e conviviale" (Choay, 2008).

26 La Choay propone infatti una inedita revisione storico-critica sugli interventi di Haussmann: la considera in effetti una ridefinizione attiva dello spazio della città storica rispetto alle insorte esigenze della città moderna. Così, il nuovo spazio di circolazione reinterpreta, integra, connette gli spazi storici ed affianca ad essi nuovi spazi di prossimità producendo nuova urbanité : "non si tratta di una 'tabula rasa'. La nuova scala di pianificazione, infatti, lascia sussistere frammenti anteriori di scale diverse fra maglie della nuova urbanizzazione" (Choay, 2008). Per un riferimento italiano sulla questione cfr. (Dato, 1995) e (Morbelli, 1997)

27 Tra i primi contributi a riscoprirne il valore fondante e generativo del progetto, l'approccio alla città di F. Choay implica una riflessione sul corpo umano in relazione alle diverse scale della pianificazione urbana. Inaugurato nel 1971, in un articolo della Nouvelle Revue de psychanalyse, questo percorso di riconoscimento dell'importanza del corpo parte dal lavoro di Alberti al quale essa attribuisce un ruolo generativo della nozione di Espacement, termine poi adottato come titolo della raccolta pubblicata da Seuil, per «il ruolo che quest'ultimo dà al dialogo e al corpo(...). Dopo Alberti e Filarete, nessuno ha saputo dire come e perché la vocazione dell'architetto passi necessariamente attraverso la mediazione del proprio corpo e attraverso la pratica del dialogo, tranne Paul Valéry». (Choay, et al., 2005)

28 Si veda a tal proposito il recente libro di Cristina Bianchetti "Corpi tra spazio e progetto" (Bianchetti, 2020).

29 Come chiarisce Alberto Magnaghi nella sua prefazione al libro Del destino della città (Choay, 2008), "Choay definisce urbanité l'adeguamento reciproco tra una forma di tessuto urbano e una forma di convivialità", che si distingue quindi dal più generico concetto di urbano e la cui traduzione italiana "urbanità" non riesce a rivelarne la pregnanza di significato.

30 Attraverso lo "sdoppiamento specifico tra il grande sistema di circolazione e la trama interna dei quartieri" (Giovannoni, 1931), si rende possibile preservare il progetto urbano locale "dell'edilizia minore: che si può interpretare come la metodologia che, alla scala della quotidianità, consente di percepire gli spazi articolati, dimensionati, proporzionati, predisposti per accogliere la casa, il tempo libero, la vacanza, portatori di atmosfera conviviale, cioè dispensatori di piacere essenziale ed estetico" (Choay, 2008).

31 Manuel Castells ha approfondito gli effetti economico-sociali dello sviluppo delle tecnologie informatiche e telematiche, osservando uno slittamento paradigmatico nel rapporto spazio-tempo: «a differenza di molte teorie sociali classiche, che presuppongono il dominio del tempo sullo spazio, io propongo l'ipotesi che sia lo spazio a organizzare il tempo nella società in rete. (...) Lo spazio è espressione della società. Poiché le nostre società stanno attraversando una trasformazione strutturale, è un'ipotesi ragionevole affermare che è attualmente in corso la nascita di nuove forme e processi spaziali». La sua analisi mette in evidenza la rilevanza delle trasformazioni tecnologiche e la predominanza dei flussi nelle trasformazioni dell'organizzazione spaziale a scala urbana e territoriale. Riprendendo le teorie sulle «città globali» (Sassen, 1991), Castells le integra con ulteriori riflessioni: non solo le "città globali" ma anche le «economie nazionali e regionali» sono connesse al loro interno e a reti globali, il che dimostra come non si assista alla scomparsa di regioni e località, ma alla loro integrazione in reti internazionali che ne collegano i diversi settori (Castells, 1996-2000): «Non tutte le aree metropolitane possono (o dovrebbero) essere come la Silicon Valley o Yokohama. Ma tutte hanno bisogno di una combinazione di infrastrutture tecnologiche, risorse umane e sistemi flessibili di gestione locale, perché senza di esse saranno soggette agli alti e bassi selvaggi e sempre più destabilizzanti dei flussi globali dell'economia e della comunicazione» ((Borja & Castells, 1997)). Cfr. anche (Castells, 2009) .

32 Riguardo la tendenza all'accentramento in relazione alle teorie delle città globali, è stato osservato come «gli incontri al bar e al ristorante, le riunioni aziendali [...], i cocktail e la frequentazione dei centri benessere [...]sono altrettante opportunità di incontrare regolarmente le persone che contano, di creare rapporti di fiducia. "[...] la combinazione di dispersione spaziale delle attività economiche e integrazione sistemica, una combinazione fondamentale per l'era economica attuale, ha contribuito ad attribuire un ruolo strategico alle maggiori città. Lungi dal divenire obsolete per effetto della dispersione resa possibile dalle tecnologie informatiche, le città hanno accentrato funzioni di comando» (Sassen, 2010). Questa lettura ha messo in luce che l'accrescimento del potere delle città e dei centri direzionali in relazione agli interessi dei grandi capitali, che poco hanno realmente a che vedere con la questione della qualità della vita urbana e delle relazioni sociali. Anche il lavoro di William J. Mitchell, diffuso negli anni '90, ha mostrato come le industrie dell'informazione necessitino di una struttura materiale che non sia isotropa: proprio quelle forme di "networking" che avrebbero potuto favorire un'ulteriore dissoluzione della città nel territorio, sono legate all'ampiezza di banda che è soggetta a drastiche riduzioni nelle zone marginali, e quindi genera nuove necessità aggregative: "Se nel tessuto urbano tradizionale il valore immobiliare di proprietà è determinato dalla posizione, dalla posizione, dalla posizione (come i guru della materia non si stancano di ripetere), il valore di un collegamento in rete è determinato dall'ampiezza di banda, dall'ampiezza di banda, dall'ampiezza di banda. [...] I legacci dell'ampiezza di banda stanno spiazzando la tirannia della distanza, mentre emerge una nuova economia dell'uso del territorio e dei trasporti, un'economia in cui la possibilità di collegarsi a grande ampiezza di banda costituisce una variabile sempre più cruciale" (Mitchell, 1995). Seppur scritto in un momento in cui l'accessibilità alla rete era un bene non alla portata di tutti, il testo già preconizzava un passaggio fondamentale nel cambio di paradigma in atto su tematiche di "spazialità" e "connessioni".

33 Cfr. tra gli altri il lavoro di Jon T. Lang, in cui emerge il medesimo principio: "interactions are the basis for the formation and continued existence of social organizations". (Lang, 1987)

34 Con questo termine si fa riferimento all'importanza del *luogo* come declinazione spaziale di una condizione abitativa alla scala della prossimità, che consenteil dispiegamenteo dei rapporti umani. Con questa precisazione si prendono le distanze da una certo dibattito di natura politica già chiarito da Francesco Indovina: "Di rilievo in questo ragionamento è la questione dell'identità. Recentemente l'identità ha assunto come dato costitutivo prevalentemente i "luoghi", sfociando spesso in un gretto localismo chiuso ad ogni "altra" cultura che non fosse quella locale (sempre più ristretta e magari "inventata" ricercando cervellotiche discendenze). Se da una parte non c'è dubbio che i luoghi costituiscono una componente della coscienza individuale non si può non notare come legare identità esclusivamente ai luoghi finisce per impoverire quella e limitare l'esperienza personale. Non si è riflettuto abbastanza che la forma di localismo che tende a prevalere anche se cerca di legare identità e città (luogo) finisce sostanzialmente per negare la città, tipico luogo "aperto" e di incontro, o a determinare una sorta di "costrizione urbana", un fortilizio che metaforicamente, ma anche realmente, la sera chiude le "porte" per escludere tutti gli altri. Una costruzione ideologica, quella del localismo, che ha anche alimentato un movimento politico, che pare non regga alla prova dei fatti: le esigenze dettate dalla crescita economica, dalle modifiche degli stili di vita, dalla quotidianità e dalle aspirazioni personali, hanno determinato la messa in crisi di tale ideologia (...) e lo svilupparsi di una contraddizione tra ideologia localistica e apertura metropolitana" (Indovina, 2009).

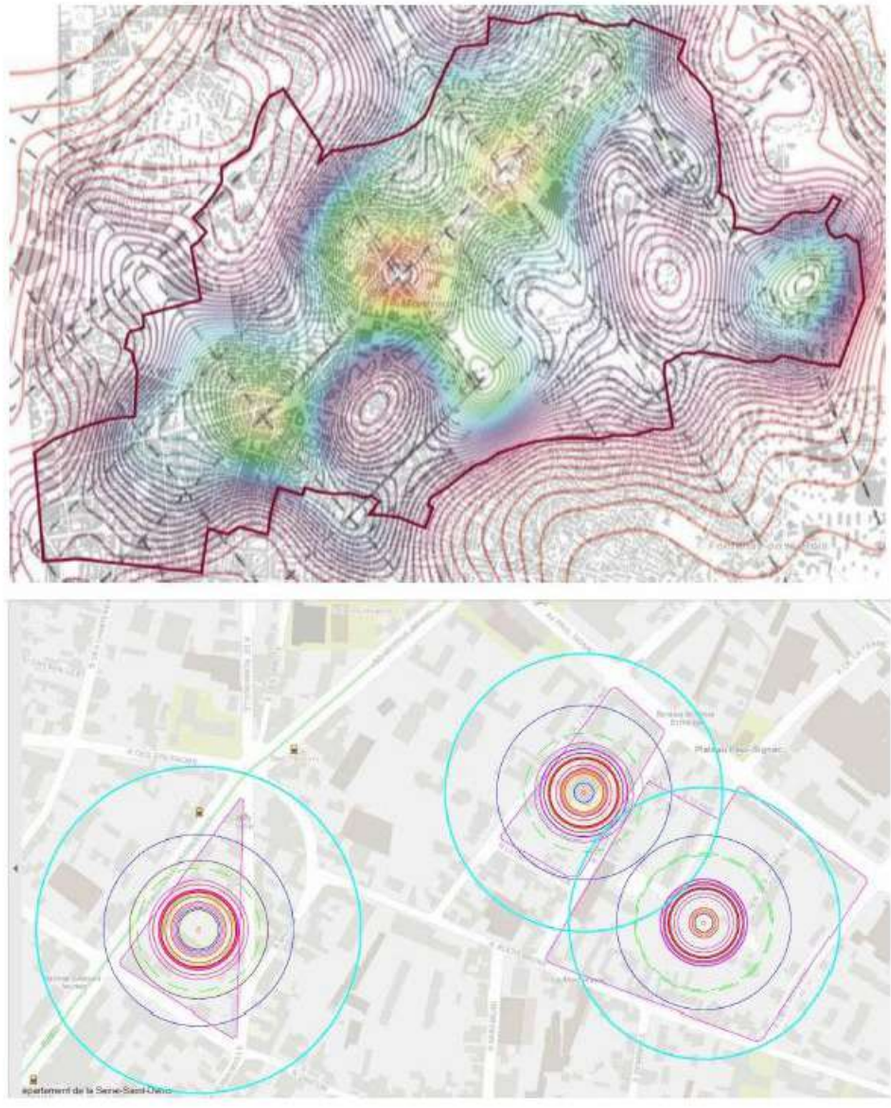


Fig. 29: Diagrammi di studio sulla densità urbana a Montreuil (Cfr. parte 4).

5 La forma dell'intensità

5.1 Un'interpretazione teorica del concetto per un nuovo approccio al progetto

La ricerca della "*giusta densità*" è stato posto più volte tra i temi cruciali per il progetto contemporaneo, e dentro questo obiettivo, diverse altre questioni hanno trovato una loro naturale collocazione.

Si è detto tuttavia come l'obiettivo della presenta trattazione sia la riformulazione di questo strumento di misura – quello della densità – per determinarne uno che sia maggiormente coerente con alcune significative trasformazioni contestuali che si è tentato di considerare, e che sappia quindi render maggiormente conto di una molteplicità di fattori influenti su un duplice piano, sociale e fisico-spaziale.

Più precisamente, la proposta riparte dall'idea della "densità urbana" che, nella sua definizione più elementare, rappresenta ciò che consente, caratterizza e definisce la prossimità, l'incontro dei corpi nello spazio; da quel principio basilare insomma secondo cui "senza un minimo di densità, non esiste spazio urbano" (Bastie & Dezert, 1991). Se il concetto di densità

"La densità è la variabile critica nel determinare l'urbanità a causa dei suoi effetti localizzativi. La densità determina l'accessibilità delle persone alle persone, delle persone al lavoro, delle persone ai servizi e alle attività ricreative; in breve, permette alle relazioni urbane di prosperare."
(Lozano, 1990)

nell'ambito del progetto urbano è infatti stato identificato con la *conditio sine qua non* di una vita in collettività, il tema della densità è stato spesso ricondotto alla ricerca di un difficile equilibrio: se troppo bassa, caratterizzerebbe una condizione socio-spaziale eccessivamente "liquida"; se troppo alta, determinerebbe l'evaporazione dell' "urbanità" nella sua accezione positiva.

Ripartendo in effetti da quest'ipotesi, secondo cui la densità (fisica e sociale) sia fattore costitutivo dell'urbanità, il presente lavoro presuppone e indaga la natura di una svolta culturale i cui aspetti fondamentali si è cercato di descrivere nei capitoli precedenti. Questa posizione riflette inoltre una certa attenzione conferita nel nostro campo al tema delle *relazioni,* fatto significativo per un ambito disciplinare, quello dell'architettura, che nasce come studio della configurazione spaziale nella rigidità di una dimensione più specificamente fisica e "geometrica": in questo sforzo è stata in effetti intravista la possibilità di orientare un "approccio relazionale alla concezione del progetto, in opposizione ad uno di tipo oggettuale, cioè fondato su ragioni compositive e di astrazione" (Secchi, 2017).

Dalle considerazioni fatte fin qui deriva inoltre la necessità di incentivare una rappresentazione maggiormente dinamica e reticolare della spazialità urbana, intesa come una maglia di relazioni intersoggettive in continua mutazione nel tempo e nello spazio, e la sua *intensità* come una sorta di "campo gravitazionale" che dilata o restringe le maglie di una rete in continua trasformazione[1].

L'interesse per queste connessioni multistrato e multi-scalari distingue questo tipo di interpretazione spaziale da quella basata sull'immanenza: uno spazio iperconnesso in cui ogni componente acquista significato come parte di un insieme organico.

A fronte di questa condizione, diviene possibile immaginare di formulare un diverso approccio alla "questione della densità": se lo spazio è interpretato come un sistema di relazioni, l'intensità può essere considerata come indice della qualità[2] e della densità di queste relazioni. Essa diviene *misura*[3] di una condizione spaziale che non è più connotata dalla distanza in sé, ma dal carattere delle relazioni che la stessa spazialità riesce a generare, e da cui è allo stesso tempo influenzata.

Ma questa intensità, che deriva dall'interazione tra la conformazione spaziale e quella sociale, come deve essere indagata? come valutare ad esempio la "densità sociale" degli spazi urbani, come includere la nozione in un approccio socio-spaziale? è la conformazione spaziale che influenza l'intensità sociale o viceversa? In questo senso si propone di partire da un approccio che in sociologia è definito "generativo"[4], secondo il quale il rapporto con l'habitat o il funzionamento sociale non sono determinati né dalla sola forma urbana né dalla sola composizione sociale degli abitanti, ma da reciproci processi di interazione tra forme urbane, forme architettoniche, culture e situazioni socio-economiche degli abitanti (oltre che da politiche pubbliche e strategie di gestione urbana).

Ma quali sono le componenti che possono influenzare l'intensità urbana di uno spazio abitativo? Quali sono gli elementi che partecipano allo sviluppo di questa "connotazione socio-spaziale"? Quali sono le configurazioni che ne esacerbano la forza?

Se da un lato la questione dell'*intensità* riguarda la relazionale tra le due componenti fondamentali della composizione spaziale e della configurazione sociale (al contempo causa ed effetto della prima), e sebbene sia imprescindibile considerarle in maniera integrata, la presente trattazione si pone come questione principale il tema del progetto e degli strumenti che gli sono propri, e di come questo possa influenzare conseguentemente la componente delle interazioni umane e più in generale la condizione caratterizzante una situazione abitativa; di come sia possibile, in definitiva, *intensificare* spazi abitati favorendo e rafforzando dinamiche positive del vivere comune attraverso un *progetto di architettura* che traguardi la dimensione urbana. Di come, infine, perseguire la "capacità di dimensionare il progetto sulle misure della nostra corporeità, di prevedere quella presenza di pieni e di vuoti che condiziona il dispiegarsi dell'intersoggettività e la costruzione del legame sociale" (Choay, 2008).

In questa direzione di ricerca si inscrive quindi la volontà di delineare "termini e valori" che contribuiscano a determinare l'*intensità* di una specifica condizione urbana, che si tenterà di identificare nel capitolo successivo.

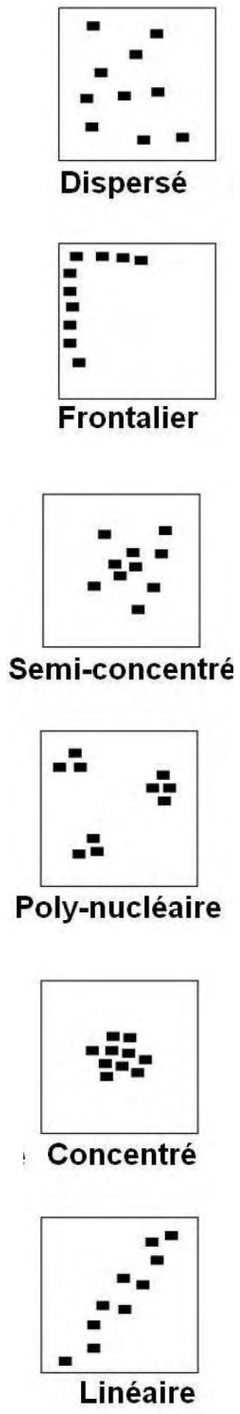
^ **Fig. 30:** Studio sulle relazioni tra spazi privati e condivisi nel progetto LoMon+ per 36 alloggi a Montreuil, Francia

5.1 Termini e valori di un sistema complesso

Nel tentativo di acquisire e delineare alcune possibili modalità di trasformazione di uno spazio urbano attraverso la sua *intensificazione*[5] è necessario identificare in principio le componenti o caratteristiche principali che concorrono a identificare il concetto di *intensità*. Questo sforzo richiede di individuare, a fronte degli innumerevoli tentativi di definizione intrapresi nella letteratura sul tema e alla luce delle riflessioni precedenti, alcuni diversi principi su cui orientare interpretazioni e proposte. Quest'ultima sezione del capitolo è pertanto dedicata all'individuazione di alcuni principali termini o parametri di natura *qualitativa* che abbiano la capacità di render conto delle diverse variabili in gioco fin qui descritte.

Avendo già definito il concetto di intensità come una misura *relazionale*, occorre innanzitutto precisare che essa assume completezza di significato a diverse scale interpretative: socio-relazionale o "umana", architettonica, urbana e territoriale.

Sul piano della **relazione sociale** o umana, l'intensità urbana è interpretabile come indice dei rapporti di vicinanza e prossimità tra le componenti di una determinata collettività. Essa influisce su – e al contempo deriva da – la distanza tra le persone, le funzioni e le attività da esse praticate. Quest'ambito di analisi include l'influenza che una specifica intensità urbana possa esercitare sul rapporto tra sfera privata e sfera collettiva, oltre che su diverse altre questioni che si intrecciano con le maglie di questa



< **Fig. 31 :** *Disposizione spaziale e densità,* in: (Fouchier, 2007).

"Non importa quale quantità si misuri, non bisogna confondere forma e densità: sono due cose diverse. I diagrammi qui accanto mostrano 6 configurazioni spaziali di una stessa densità: ogni quadrato contiene 10 punti (un punto potrebbe essere un abitante, un edificio, una città... qualunque cosa). Questi punti sono disposti secondo una posizione diversa, per cui è facile immaginare che l'organizzazione, le relazioni tra i punti, le conseguenze di queste relazioni, le mobilità, gli stili di vita non siano gli stessi tra queste configurazioni, sebbene la densità sia equivalente. Quindi forma, organizzazione e densità sono concetti ben distinti. Non riduciamo tutto alla densità - che è solo un rapporto di una quantità su una superficie - la densità non dice nulla sul modo di vivere, sull'organizzazione o sulle forme"

(Fouchier, 2007)

analisi da cui sono direttamente influenzate (possibilità e frequenza di scambi interpersonali, predisposizione al confronto reciproco, fenomeni di ghettizzazione o di integrazione sociale[6]...).

Riguardo la **scala architettonica**, è evidente come l'intensità urbana sia una misura che non può prescindere dalla questione dell'architettura e dell'habitat, delle tipologie e delle modalità abitative. Si è detto come una vastissima letteratura abbia già indagato la relazione tra tipologia architettonica e densità abitativa o edificata, dimostrando come esistano diverse "forme" per una stessa densità, quindi diverse "forme di densità". Proseguendo l'indagine a seguito dello scarto semantico introdotto, a quali *forme* dello spazio costruito è possibile associare il tipo di *intensità*?

Alla **scala urbana** poi, coerentemente con la lunga tradizione di pensiero che ha analizzato il legame tra tipologia architettonica e morfologia della città e che ha studiato la forma urbana fino a fondarne un ambito disciplinare e scientifico autonomo, si rende evidente come l'intensità urbana possa essere direttamente influenzata dalla morfologia dello spazio urbano, dall'articolazione delle sue componenti e dall'interazione dei suoi elementi costitutivi.

Infine, alla **scala territoriale**. Si è visto come il tema della densità urbana sia stato negli ultimi decenni ampiamente trattato in relazione a specifiche dinamiche territoriali di aggregazione o disgregazione di insediamenti urbani, tanto da offuscare l'interesse per la scala più "concreta" e locale. Come è stato già enunciato, e ribadendo la necessità di interrelare le scale di analisi per non trascurare l'interazione tra la maglia minuta dello

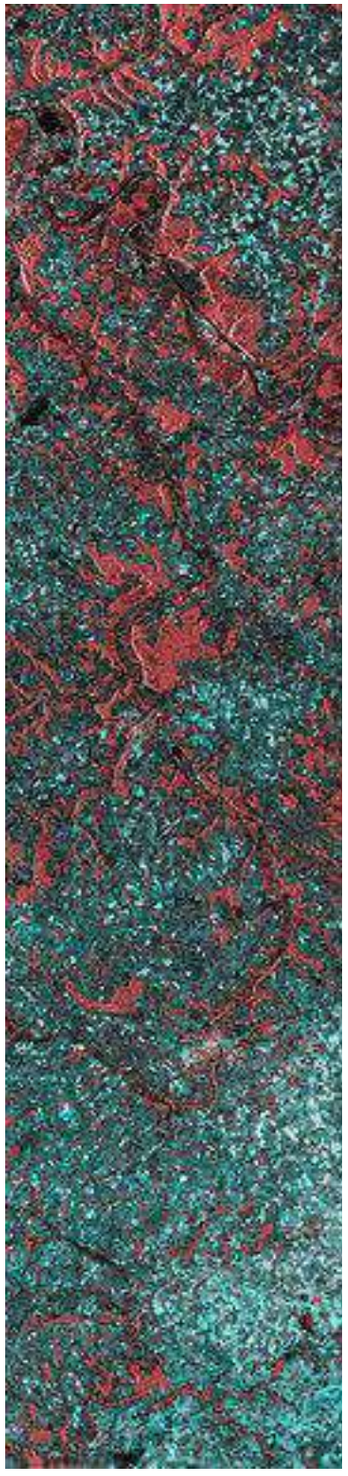
spazio quotidiano e la rete territoriale in cui si inscrive, uno studio che si interessi dell'intensità urbana non può ignorare processi e fenomeni influenti sulla forma degli insediamenti, sulla reciproca influenza tra di essi, e sulla relazione che lo spazio abitato instaura con il territorio.

L'influenza dello spazio costruito sulle relazioni interpersonali esiste quindi su diversi piani e a diversi livelli interpretativi che coesistono e si compenetrano: alla scala architettonica (ad esempio, intensità sociale in un edificio collettivo) tramite relazioni che possiamo considerare sia orizzontali che verticali; alla scala urbana (intensità di un tessuto urbano, di un agglomerato, di un quartiere) e territoriale (intensità relazionale tra nodi di un sistema policentrico, gerarchico o diffuso, più o meno continuo) tramite relazioni prevalentemente orizzontali.

Emerge così la duplice natura del concetto: da una parte, quella di una misura *interscalare*; dall'altra, quella di un *sistema complesso*, composto da differenti equazioni i cui componenti, che chiameremo d'ora in poi *fattori*[7] *di intensità relazionale,* sono rivelatori di una certa intensità di relazione tra gli elementi di una spazialità urbana (tra individui, tra spazi costruiti, tra questi ultimi e i relativi abitanti).

Per *intensità urbana* si intende quindi una sorta di concetto ombrello, una nozione che ne racchiude molte altre, in cui diversi valori - di *porosità*, *prossimità* o *distanza*, di *confine* o *soglia*, di *rapporto* o *relazione* – possono trovare una naturale collocazione in quanto inscritti e impliciti nella sua misura.

Volendo infine sintetizzare, in vista di un



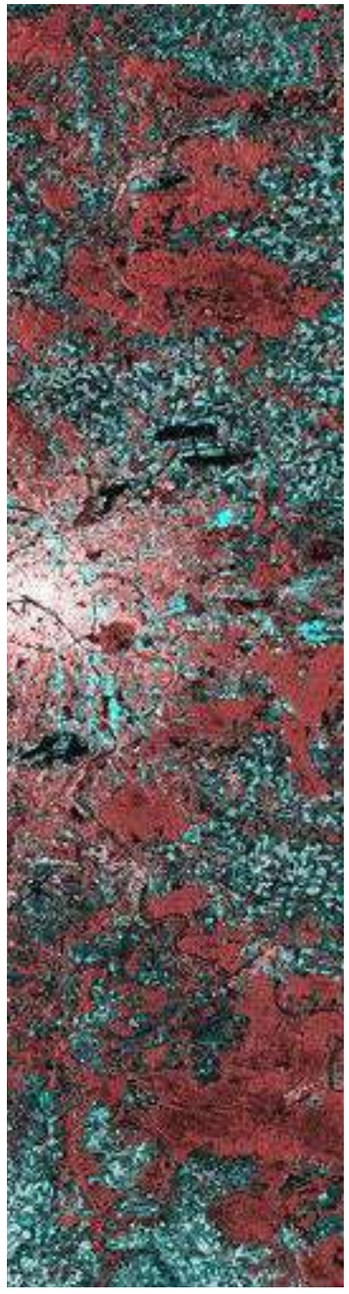


Fig. 32: *Immagine radar di Parigi immagine radar dal satellite Sentinel-1A, Dati Copernicus/ESA (2015),* 2015.

approccio teorico-operativo che sia orientato ad influenzare prassi analitica e progettualità, sono quattro i principali fattori di intensità relazionale da prendere in considerazione per una interpretazione organica dell'intensità urbana .

- **Intensità di relazione tra spazi costruiti,** derivante dalla conformazione dello spazio urbano e dalle sue caratteristiche qualificanti, tra cui: la compattezza del costruito e il rapporto pieni-vuoti, la porosità, il rapporto con il suolo, il dinamismo spaziale, l'articolazione spaziale, l'eterogeneità morfologica;
- **Intensità di relazione sociale / umana,** riguardante la frequenza con cui le persone si riuniscono, si muovono e si incontrano in un dato spazio, anche influenzata dalla densità umana[8]: in sostanza, l'intensità di relazione e di incontro;
- **Intensità percettiva/vissuta,** riguardante l'articolazione programmatica, il rapporto spazio pubblico-privato, la diversità funzionale e morfo-tipologica, la presenza di servizi e spazi che contribuiscono alla qualità abitativa;
- **Intensità di connessione** relativa alla densità delle reti fisiche e virtuali che favoriscono la connessione fisica ed interpersonale, oltre che la presenza di spazialità che favoriscano gli scambi e le relazioni sociali (spazi pubblici, semipubblici, spazi e servizi per l'interazione sociale).

Dalla modalità aggregativa delle cellule abitative in una certa tipologia architettonica,

alla morfologia urbana caratterizzata da specifici meccanismi di funzionamento interno e diversamente connessa alle altre entità territoriali, queste diverse componenti influenzano evidentemente la qualità degli scambi interpersonali e delle relazioni in una data situazione spaziale. Attraverso lo studio della relazione esistente tra spazi costruiti e intensità urbana, è allora possibile comprendere o proporre modalità di funzionamento e interazione tra queste dinamiche. In questa prospettiva emerge pertanto il valore potenziale del "progetto di intensificazione" nella composizione spaziale.

Termini e valori di un sistema complesso

Ad ogni fattore di intensità relazionale corrispondono alcuni principali parametri di seguito individuati.

Intensità tra spazi costruiti, che considera il rapporto percorsi-insediamenti e gli spazi "tra"):

Compattezza (rapporto pieni-vuoti) orizzontale

Compattezza verticale

Rapporto con il suolo

Dinamismo spaziale, compressione, dilatazione

Rapporto con verde/elemento naturale

Articolazione spaziale (rapporto pubblico-privato, gerarchie)

Fludità spaziale e dei percorsi (permeabilità dei bordi, continuità).

Intensità sociale / umana, che considera i rapporti di scambio e i valori di prossimità, casualità di incontro, diversità, rapporto sfera pubblico-privata

Densità umana (abitativa + lavorativa)

Densità di alloggi

Densità di servizi

Diversità sociale

Intensità Intensità vissuta: che considera articolazione programmatica, qualità della vita, eterogeneità e diversità

Mixité/Eterogeneità funzionale

Diversità morfo-tipologica

Presenza di spazi pubblici

Luoghi culturali

Spazi per il benessere/tempo libero

Intensità di connessione: che considera qualità e tipologia degli scambi interazionali

Intensità delle reti fisiche

Intensità delle reti virtuali

Intensità socio-relazionale dello spazio abitativo

Spazi pubblici di relazione

Note

1 Si consideri a tal proposito il contributo di M. Zepf, "La densité urbaine, centre de gravité réticulaire et approche socio-spatiale", nella giornata di studi organizzata dall'IREC "Les représentations disciplinaires de la notion de densité urbaine" (Zepf, 1998). Zepf propone una rappresentazione dinamica e reticolare della densità, basata su un modello formalizzato dal filosofo Vilèm Flusser (V. Flusser, Der Flusser-Reader zu Kommunikation, Medien und Design, Bollmann Verlag, Mannheim, 1995.)

2 Di nuovo, e nelle pagine successive, per qualità si intende la caratteristica o essenza qualificante.

3 Non nel senso della misurazione numerica, ma del soppesare, verificare.

4 L'analisi "socio-urbana generativa" è un approccio che mira a identificare i significati e le pratiche sociali che possono essere generati da determinate forme di organizzazione spaziale: forme urbane e abitative e la loro articolazione con l'ambiente urbano, le modalità di aggregazione dei diversi "dispositivi socio-spaziali" che lo compongono. Questo approccio si basa in particolare sul lavoro di Antony Giddens (Giddens, 1987), il quale ha mostrato che lo spazio non determini le pratiche sociali e i significati che gli abitanti gli conferiscono ,ma che contribuisca a generarle. Lo spazio è così inteso come un intermediario che può favorire lo sviluppo di certe pratiche e prevenirne altre, un portatore di significati potenziali, che solo gli abitanti posso reinterpretare ed attualizzare, concetrtizzandone il potenziale significato. Cfr. (Bonetti, et al., 2015)

5 Si tratta in sintesi di interpretare una situazione di partenza per poter successivamente progettare una sua trasformazione, o (come nel caso dello studio che seguirà) analizzare un intervento trasformativo realizzato.

6 Molte dinamiche legate alle questioni fin qui affrontate (ad esempio il rapporto gerarchico centro-periferia o tra un polo attrattore ed altre aree ad esso funzionalmente e socialmente subordinate, la densificazione dei centri orientata al rafforzamento di poche centralità egemoniche che comporta spesso un andamento esclusivo del mercato immobiliare) possono essere messe in relazione a diversi altri fenomeni di natura socio-spaziale (Sassen, 1995), come quello della gentrificazione (Glass, 1964): il progressivo cambiamento socioculturale di un'area urbana da proletaria a borghese a seguito dell'acquisto di immobili da parte di classi più abbienti, (o processo di "imborghesimento") può essere influenzato da determinate politiche urbane volte alla densificazione. Cfr. sull'argomento: (Clermont, 2010)

7 Letteralmente, che fa, fabbricante, creatore. Da intendersi come "un elemento che contribuisce a produrre un effetto o un risultato specifico".

8 Presenza umana in un spazio, data dalla somma della componente demografica/residenziale e quella relativa alla presenza di una qualsiasi attività antropica (commerciali, lavorative, legate al benessere e al tempo libero).

6 Conclusioni: verso un approccio operativo al progetto *site-specific*

Al fine concretizzare la ricerca in scelte progettuali e trasformative, lo strumento analitico-progettuale dell'intensità delineato nei paragrafi precedenti è stato adottato come "lente" attraverso cui osservare e interpretare una specifica realtà territoriale, quella dell'agglomerazione parigina.

La terza parte del lavoro ha quindi l'obiettivo di analizzare, all'interno del contesto urbano selezionato, il dispiegarsi delle molteplici dinamiche, complessità e implicazioni, e delle conseguenti soluzioni spaziali, connesse al progetto di densificazione o – come più recentemente definito - di intensificazione urbana.

La scelta del "campo" di studio deriva da due ipotesi principali: in primo luogo, la spiccata eterogeneità urbana generata dalle diverse densità ed intensità urbane di cui si compone il mosaico urbano considerato; in secondo luogo, l'attualità delle problematiche connesse al tema della densità-intensità urbana nell'attuale dibattito politico, intellettuale ed accademico, oltre che nel concreto processo di produzione architettonico-urbana e di trasformazione territoriale in atto.

Nei capitoli seguenti viene pertanto inizialmente analizzato il contesto scelto partendo dall'approfondimento delle politiche urbane e delle scelte di natura strategica che hanno guidato

la recente pianificazione a scala regionale e metropolitana.

Sono poi esplorati alcuni progetti elaborati all'interno dell'Atelier International du Grand Paris, seguiti dall'approfondimento di alcune interessanti sperimentazioni condotte su specifiche forme urbane o tipologie architettoniche adottate nel panorama francese come interessanti modelli di ricerca sulla densità urbana.

L'ultima parte della trattazione si concentra infine sullo studio di un brano urbano specifico, con lo scopo di tradurre il concetto ancora vago dell'intensità delle forme urbane in concrete realtà costruttive, traslando lo sfondo teorico che ha generato la definizione di questa "lente interpretativa" sul piano del progetto e della produzione architettonico-urbana.

6.1 Una precisazione di *scala*

Come detto, la misura dell'intensità urbana è una misura *interscalare*, motivo per cui lo studio di seguito condotto sarà, a sua volta, inevitabilmente interscalare.

L'intensità urbana non può infatti essere letta ad una scala esclusiva non considerando gli effetti e i processi concatenanti che avvengono alle altre scale di riferimento. L'intensità urbana di un quartiere sarà infatti inevitabilmente influenzata da quella dell'insieme territoriale di cui fa parte, così come influenzerà inevitabilmente l'intensità urbana di uno brano di tessuto più ristretto o di un isolato. Si comprenderà infatti, attraverso lo studio che segue, come ognuna delle scale

Fig. 33: *Le Mode d'occupation du sol (MOS),* IPR, 2017.

Il Mos (Modalità di copertura del suolo) è uno strumento digitale che rappresenta la copertura del suolo dell'Île-de-France. Aggiornato regolarmente dalla sua prima edizione (1982) fino al 2017, è uno strumento per analizzare l'evoluzione del suolo. Realizzato da foto aeree, il Mos distingue gli spazi agricoli, naturali, forestali e urbani (abitazioni, infrastrutture, attrezzature, attività economiche, ecc.) secondo una classificazione composta da un massimo di 81 voci di legenda.

acquisisca completezza di significato solo se posta in relazione alle altre. Per questo motivo, lo studio analitico sarà inizialmente condotto alla scala territoriale dell'agglomerazione Grand Paris, per poi intrecciarsi con le scale di un comune, di un quartiere e infine di un isolato.

L'isolato[1] o *ilot urbain*, identificato all'interno degli studi di morfologia urbana come l'insieme di quattro entità fondamentali che costituiscono il *plot pattern (*rete infrastrutturale, trama parcellare, forma degli edifici, spazi aperti) è infatti comunemente considerato l'unità minima fondamentale del tessuto urbano la cui interazione con la maglia della rete infrastrutturale determina la struttura fondamentale dell'organismo urbano.

Specifico elemento di organizzazione spaziale che «il XIX secolo trasforma e il XX abolisce» (Panerai 1980), il complesso processo evolutivo di erosione, dissoluzione, ricomposizione e apertura dell'isolato ha coinciso con le maggiori trasformazioni urbane dell'ultimo secolo (Reale, 2012). Negli ultimi decenni, numerosi architetti e urbanisti vi hanno identificato l'unità da cui partire per rigenerare il tessuto delle città (Portzamparc 1994), motivo per cui esso rappresenta, ancora oggi, un dispositivo spaziale di grande interesse e rinnovata sperimentazione.

Proprio attorno a questa entità, caratterizzata da una forte identità spaziale, si sono inoltre negli ultimi decenni "coagulate le differenti definizioni di densità, consentendo di descrivere parametricamente la morfologia del costruito" (Cecere, et al., 2012)[2]. [3]

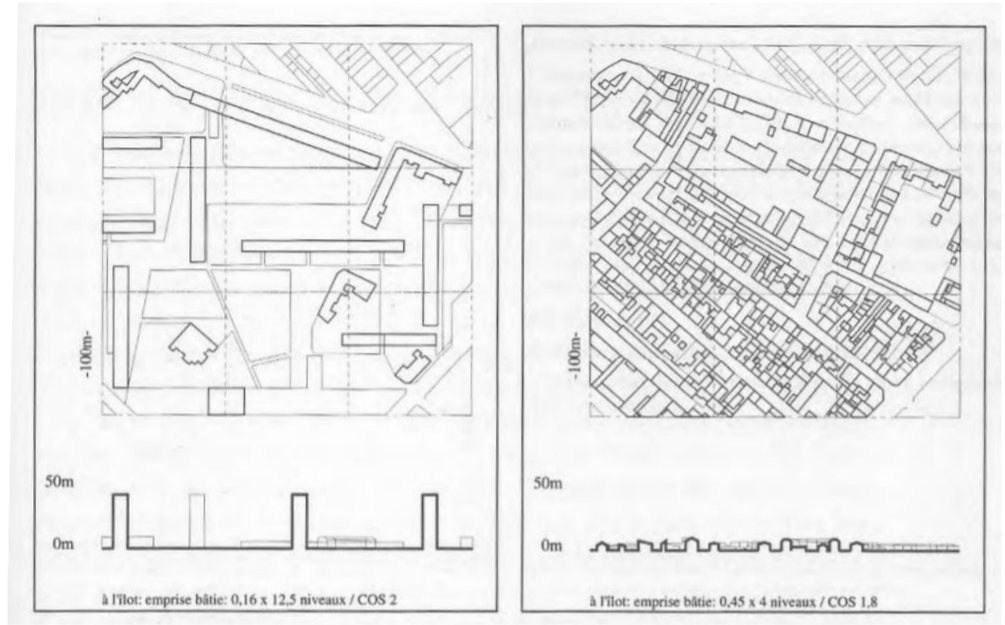
Allo stesso modo, questo studio assume la validità di questa entità nucleare (che costituisce tuttavia solo il punto d'arrivo dello studio inter-

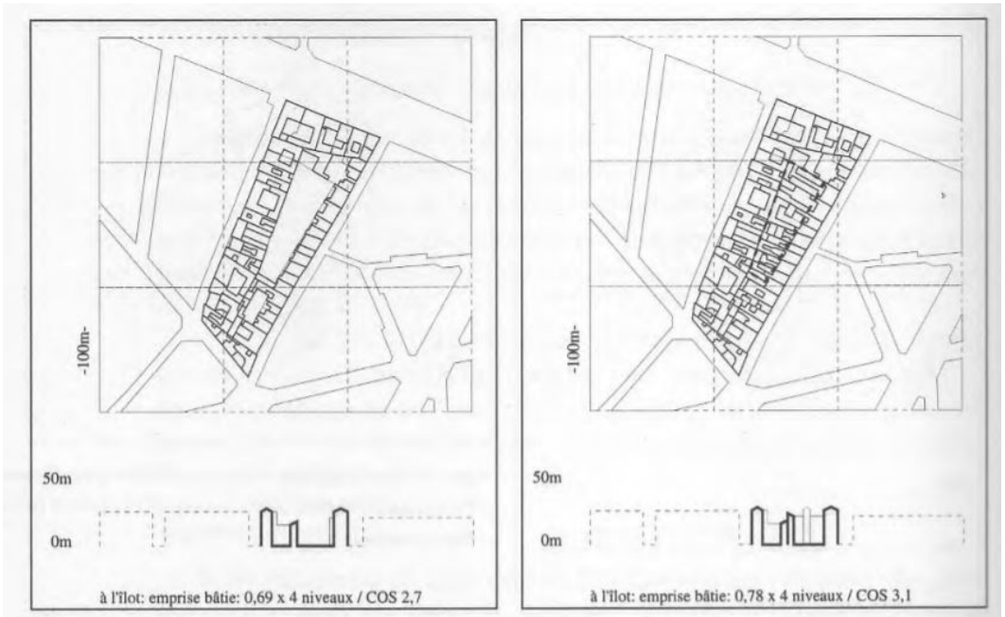
scalare proposto), considerandola particolarmente adeguata in relazione agli intenti proposti, per diversi motivi: l' unitarietà spaziale[4] (più o meno accentuata) che ne caratterizza, in ogni caso, l'essenza; il situarsi a quel livello "intermedio tra la casa e il quartiere ", che consente la visione simultanea della scala architettonica e di quella urbana integrandola nello spazio dell'habitat; la stessa "ibridazione" descritta che consente al contempo di considerarla una scala d'analisi "a misura d'uomo"[5].

La scelta di specifiche unità analitiche, sebbene arbitraria, serve per stabilire delle regole che siano chiare e definite, a vantaggio della linearità del lavoro da svolgere. Il fine tuttavia è, come detto, la predisposizione di un *approccio* analitico-progettuale, che sia tuttavia flessibile e passibile di reinterpretazioni da elaborare in relazione al contesto[6] considerato.

Nello specifico, le scelte adottate per lo studio in oggetto hanno seguito il criterio della corresponsione tra unità analitica (comune, quartiere, isolato) e realtà socio-spaziale analizzata: come si vedrà, il comune scelto si caratterizza infatti per una forte identità storica e fisica che ne costituisce una sorta di "città" autonoma, se pure totalmente e profondamente interconnessa all'agglomerazione metropolitana di cui fa parte. Allo stesso modo, i quartieri che ne fanno parte si caratterizzano per una forte connotazione morfo-tipologica, funzionale e culturale, nonostante siano caratterizzati da una spiccata eterogeneità formale e caratteriale; al contempo, una contaminazione reciproca, diffusa dalla storia e dagli eventi, fa sì che in ognuno di essi sia possibile ritrovare un po' del carattere degli altri.

ˆ **Fig. 34: "***Differenze spaziali fra Isolato urbano ottocentesco e l'isolato moderno a Berlino",* in: (Maj, 2012) .





ˆ **Fig. 35:** *Settore Plaisance, Parigi (XIVe), piano di zonizzazione proposto da P. Maitre e J. Tournant, 1959 (a sinistra) e stato esistente (a destra),* in: (Clément& Guth, 1998).

ˆ **Fig. 36:** *Proposta di G. Sébille per la trasformazione di un isolato esistente del VIe arr. a Parigi (a sinistra) e stato esistente (a destra),* 1932, in: (Clément& Guth, 1998).

In secondo luogo, riguardo la scelta dell'isolato come unità analitica, si può aggiungere un'ulteriore precisazione. Quella dell'isolato è certamente una figura che si inscrive nelle fila di una tradizione prettamente europea, della cosiddetta "città tradizionale", "storica" o "consolidata". Si è anche detto come, tuttavia, la presente trattazione abbia voluto scardinare la biunivoca correlazione tra densità (o intensità) e alcune selezionate figure dell'urbano (come quelle della città compatta). Tuttavia, è possibile – e forse auspicabile - recuperare il portato di alcuni valori "tradizionali" anche nella rivoluzione della spazialità urbana contemporanea: continuare, in sostanza, a leggere e interpretare lo spazio attraverso lenti interpretative che hanno mostrato la loro validità nel corso del tempo. Allo stesso tempo, l'isolato rappresenta una figura spaziale piuttosto "trasversale" e costituisce un'entità ancora capace di mostrare una certa flessibilità trasformativa.

Infine, la scelta avvalora l'intento di *adattare* strumenti e unità di misura alla specificità del contesto considerato: quella dell'isolato costituisce infatti una entità spaziale che, nel caso del territorio parigino, rappresenta un'unità analitica fondamentale nel campo degli studi urbani di contesto francese. Adottata dai principali enti di ricerca urbana come strumento analitico, la figura dell'isolato caratterizza e definisce i principali studi condotti sull'intera agglomerazione, dal centro di Parigi alle frange più estreme. Secondo questa impostazione, l'agglomerazione emerge come un *mosaico* fatto di tasselli, ognuno connotato da un suo carattere e una diversa *intensità* urbana.

6.2 Una precisazione sul *luogo*

La trattazione ha illustrato, nella prima parte, una molteplicità di contributi che concorrono a confermare la contemporanea predisposizione verso un progetto urbano che "esce dalla città": in una linea continua di trasformazione del pensiero intellettuale e disciplinare, si è così determinata la concomitanza tra la "generalizzazione dell'urbano" e la "fine della città": dalla *Disappearing City* di Frank Lloyd Wright (1932) al noto articolo "Il regno dell'urbano e la morte della città "(1994) di Françoise Choay, è emerso uno sfondo - per molti fatto di caos ed incertezza - su cui si è stagliata la sensazione di una « società urbana (che) ha invaso la maggior parte dello spazio, perdendo così la sua corrispondenza originale con lo spazio delimitato della città » (Viard, 1990). La tendenza si è tuttavia tradotta in un predominante slogan mediatico: attraverso la frequente contrapposizione tra città storiche consolidate, sedimentate ma "sotto minaccia", e gli spazi difficilmente qualificabili (periurbano o suburbano, rurale o *periferico*, definiti anche "città tra"), si rivela spesso il segno di un atteggiamento dettato da interessi economici sia sul piano immobiliare che commerciale (Brès & Devisme, 2020). Il presupposto non sempre implicito che esista una sorta di spazio puro, elitario, protetto e da proteggere, acuisce molte problematiche evidenziate, come quelle legate ai costi delle abitazioni e ai fenomeni di discriminazione sociale.

Una sorta di "invisibilità spaziale" ed un relativo disinteresse disciplinare verso tutto ciò che non sia definito *città* persiste quindi in maniera abbastanza sorprendente in una parte considerevole della critica sugli studi urbani: in maniera non molto

difforme da come Thomas Sieverts deplorava l'incapacità di osservare la *Zwischenstadt* "con la stessa attenzione e lo stesso interesse mostrato verso le nostre vecchie città, non mobilitando i nostri sensi allo stesso modo" nonostante le nuove realtà si mostrassero "individuali, diverse le une dalle altre come le nostre familiari città storiche" (Sieverts, 1997). Gli esiti concreti di tale condizione emergono dall'analisi dell'odierna pianificazione urbana[7] e dall'osservazione delle condizioni in cui versano gran parte delle periferie metropolitane. Lo stesso può dirsi per i borghi, i villaggi e i piccoli centri storici, che solo recentemente iniziano ad essere presi in una certa considerazione.

Per questi motivi, la questione della densità assume quello che potremmo definire un "valore politico". Da un lato, la prospettiva assunta dalla trattazione, assumento un ampliamento della concezione di *città pubblica* o di *urbanità*, rimette fortemente in gioco il valore delle "periferie", quei luoghi in cui la disponibilità di superficie, la distanza tra le case e la possibilità di spazio aperto permettono di prefigurare nuovi scenari, nuove opportunità di ripensare il valore dello spazio pubblico e la qualità dello spazio privato. Tale approccio potrebbe consentire di ripensare "prossemicamente" le spazialità più mortificate dalle trasformazioni urbane degli ultimi decenni, le stesse in cui è avvenuta in molti casi la reale crescita urbana[8]. Da questo punto di vista, la questione chiave trasla e si trasforma: non è più la densificazione di centri urbani già molto o troppo densi. Più interessante diviene piuttosto il tema della densificazione (o del *rafforzamento*) delle periferie o delle polarità più lontane, non solo come risposta ad una crisi abitativa ma anche come

^ pagina precedente e a fianco

Fig. 37: *Les Ilots Morphologiques Urbains (IMU 2012),* Stralci della carta di analisi della tipo-morfologia degli isolati urbani nell'Ile-de-France, IPR.

Per affrontare le questioni poste dalla "promozione di soluzioni di densificazione e intensificazione", che contrastano tuttavia con problematiche che "si adoperano piuttosto a favore della ventilazione e della respirazione delle nostre città", l'IPR ha formulato e adottato alcuni strumenti di analisi del tessuto urbano, dalla scala del quartiere a quella degli edifici, basandosi sul contributo della tipomorfologia urbana riconosciuto in particolare nella scuola italiana.
L'Institut Paris Région ha così definito un nuovo riferimento geografico digitale di analisi della tipo-morfologia degli isolati urbani nell'Ile-de-France, individuando le cosiddette "isole morfologiche urbane (IMU)" attraverso l'adozione di circa cinquanta indicatori.

Questo strato di informazioni geografiche sulla tipomorfologia degli isolati viene adottato parallelamente all'utilizzo del MOS (Cfr. fig. 33).

strumento volto al rinnovamento urbano. Il tema centro-periferie da tempo dibattuto[9], esige risposte che non possono esauristi nel perseguimento della maggiore densità o compattezza degli insediamenti intesa come sola saturazione dei vuoti: fatto che, di per sé, implicherebbe nuovamente l'incrementale mancanza di spazi aperti e pubblici oltre che la possibilità di acuire problematiche sociali e psicologiche dettate, ad esempio, dall'esiguità delle spazialità personali. Una metropoli incrementalmente densa e compatta può mantenere le stesse problematiche nel momento in cui, per andare a lavoro, è comunque necessario traversarla integralmente nel traffico dei veicoli privati. Più utile può essere allora iniziare a ripensare adeguatamente *porzioni di spazio urbano*, non più incentrando la questione su una sola scala (quella della città o della metropoli): in questa prospettiva, non conta la scala della città, della metropoli o dell'agglomerato, né quella dell'isolato, ma la scala dell'ambiente urbano e dello spazio umano.

L'insieme di queste considerazioni motiva la scelta del *terrain*[10], dettata dalla necessità di selezionare un tessuto "periferico" ma comunque totalmente inscritto nel territorio metropolitano: un paesaggio urbano "intermedio" tra la grande agglomerazione e il territorio circostante. La scelta del tassello urbano (il comune di Montreuil) consente un "confronto" immediato tra una diversità di situazioni urbane caratterizzate da intensità paragonabili, da un lato, a quelle di un centro cittadino, dall'altro, a quelle delle frange più periferiche. Proprio questa situazione intermedia, dovendo fornire da caso esemplare, consente una maggiore ricchezza semantica con cui poter sintetizzare alcune questioni chiave.

Note

1 Come modello spaziale inscritto nei geni della città europea, tradizionalmente costituito da edifici allineati sulla strada e numerosi spazi interstiziali, passaggi, cortili e giardini al suo interno, esso mantiene al contempo un grande potenziale di trasformazione e adattamento.

2 L'entità dell'isolato è stata presa come riferimento per la scala di analisi in molti dei recenti studi di morfologia urbana che hanno indagato la relazione densità urbana-energia. Si possono citare tra gli altri gli studi di M. Morganti e (Cecere, et al., 2012).

3 Si consideri soprattutto il lavoro di (Berghauser Pont & Haupt, 2010)

4 E' stata vista proprio nel in questa unitarietà spaziale caratteristica la possibilità di opporsi ad un eccessivo frammentarismo spaziale di quell'urbanisme parcellaire (Michelin,2010) che considera la trama dei lotti in maniera isolata. Concentrare il progetto sulla scala dell'isolato renderebbe possibile il ripensamento della trama urbana esistente come composta da sottoinsiemi che non coincidano più con singole parcelle autonome, ma che generino altresì delle nuove unités de vie (Lucan 2012).

Questo concetto delle "unità di vita" viene spesso usato a partire dagli anni '50 e '60 (Smithson, 1962) per indicare delle "unità di vicinato" che, moltiplicate e reciprocamente articolate tra loro, costituiscono un quartiere o un distretto urbano. (Cfr, il lavoro del Team X).

5 Si è già detto della necessità di rimettere al centro della ricerca progettuale l'uomo e la sua corporeità, obiettivo che richiede inevitabilmente la definizione di una scala d'analisi locale e umana.

6 La necessarietà di questa condizione è stata già più volte sottolineata.

7 Ad esempio, come hanno notato Brès e Davisme, dall'analisi dei PLU francesi (Brès & Devisme, 2020).

8 Cfr. Il Dossier « L'explosion périurbaine », Etudes foncières, n°138, mars-avril 2009, p. 43-54

9 Si possono citare le parole che il team di Chombart de Lauwe ha formulato più di 50 anni fa, che mostrano come le sfide sono in parte ancora le stesse: "Sarebbe quindi inutile separare i problemi del centro e quelli delle periferie come se non fossero due aspetti complementari di uno stesso squilibrio. Non si può che riconquistare la libertà di azione necessaria per uno sviluppo volontario della capitale solo dando agli abitanti della periferia un ambiente di vita armonioso e sufficientemente autonomo perché non sia più imposto loro il ricorso a Parigi come l'unico modo per condividere nelle ricchezze della grande città. " (Cornau, et al., 1965)

10 In ambito francese, si tratta di un termine molto significativo, che sta ad indicare, all'interno di ogni ricerca, studio o indagine, il campo di osservazione e di applicazione.

Bibliografia

A+T, 2015. *WHY DENSITY? Debunking the myth of the cubic watermelon. Density Series.* s.l.:A+T Research Group.

Abadia, G., de Divonne, P. & Guth, S., 1996. *Maîtrise d'ouvrage et formes urbaines, rapport d'étude.* Paris: IAURIF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France)-IPRAUS - UMR AUSser.

ADEME, 2015. *Faire la ville dense, durable et désirable. Agir sur les formes urbaines pour répondre aux enjeux de l'étalement urbain.* Angers: ADEME.

Altman, I., 1975. *The Environment and Social Behavior..* Monterey: Brooks-Cole.

Amphoux, P., Grosjean, G. & Salomon, J., 1999. *La densité urbaine : du programme au projet urbain. Rapport de recherche IREC n°142,* Lausanne: Institut de Recherche sur l'Environnement Construit.

Angel, S., 2000. *Housing policy matters.* Oxford: Oxford university press.

Baldassarre, M., 1978. Human Spatial Behavior. *Annual Review of Sociology,* Volume 4, pp. 29-56.

Barker, R., 1968. *Ecological Psychology.* California: Stanford University Press.

Bastie, J. & Dezert, B., 1991. *La Ville.* Paris: Masson.

Bauer, G. & -M., R. J., 1976. *La rurbanisation ou la ville éparpillée.* Paris: Seuil.

Bauman, Z., 2002. *Modernità liquida.* Roma-Bari: Laterza.

Baum, A. & Valins, S., 1977. *Architecture and social behavior : psychological studies of social density.* New York: Hillsdale, N.J. : L. Erlbaum Associates ; Distributed by the Halsted Press Division of Wiley.

Béal, V., Gauthier, M. & Pinson, G., 2011. *Le développement durable changera-t-il la ville ? Le regard des sciences sociales.* Saint-Etienne: Presses de l'Université de Saint-Etienne.

Bégout, B., 2013. *Suburbia.* Paris: Inculte Essai.

Belli-Riz, P., 2005. La Mesure de la maison individuelle. In: G. Tapie, ed. *Maison individuelle, Architecture, Urbanité, Plan Urbanisme Construction Architecture, .* Paris: éd. de l'Aube, pp. 139-149.

Belorgey, M., 1962. *Dédensité.* Dijon: Editions humaines.

Bendimerad, S., 2008. *La ville entre densité, compacité et intensité.* s.l.:Le Moniteur.

Bendimerad, S., 2010. *Habitat pluriel - Densité, urbanité, intimité.* 199 ed. s.l.:Puca - collection recherche .

Benigni, C., 2014. *Les espaces intermédiaires et la densification des tissus périurbains..* Paris: Université Parisi Ouest Nanterre La Défense. Thèse pour l'obtention du doctorat en Urbanisme.

Berghauser Pont, M. Y. & Haupt, P. A., 2010. *Spacematrix: Space, Density and Urban Form.* Rotterdam: nai010 publishers.

Berg, P., 1978. *Reinhabiting A Separate Country: A Bioregional Anthology of Northern California.* San Francisco: Planet Drum.

Bernoulli, H., 2006. La città e il suolo urbano. In: Venezia: Corte del Fontego.

Bianchetti, C., 2011. Nuove virtù. In: *Il novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica.* s.l.:Donzelli.

Bianchetti, C., 2014. *Intimité, extimité, public. Riletture dello spazio pubblico, Progetto Territories in crisis,.* Politecnico di Torino: ed École Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Bianchetti, C., 2020. *Corpi tra spazio e progetto.* Milano: Mimesis.

BMCA (Brès, A. & Mariolle, B., 2003. *Le Grand Paris des densités dispersées, Chapitre "Système métropolitain: Métropole en relations".* Paris: AIGP.

Bocchi, R., 2006. Architettura peripatetica. *Parametro,* Issue n. 264-265.

Bolleter, J. & Ramalho, C. E., 2020. *Greenspace-Oriented Development. Reconciling Urban Density and Nature in Suburban Cities.* s.l.:Springer.

Bonetti, M. et al., 2015. *L'habitat individuel dense : les interactions entre les dispositifs architecturaux et urbains et le déploiement des modes d'habiter.* Laboratoire de sociologie urbaine générative-CSTB ed. Paris: PUCA.

Bookchin, 1974. *The Limits of the City.* Quebec: Black Rose Books Ltd.

Bookchin, M., 1993. *Urbanization without Cities.* Quebec: Black Rose Books Ltd.

Bordas-Astudillo, F. & APUR, 2003. *Densités vécues et formes urbaines. Etude de quatre quartiers parisiens.* Paris: APUR.

Borja, J. & Castells, M., 1997. *Local & Global.* London: Earthscan Publications.

Bourdin, A., 2007. La densité à l'épreuve des modes de vie et de la mobilité. In: *Le rendez vous de l'AFTRP - Aménager en Île de France : la densité urbaine en question.* Paris: AFTRP.

Boyko, C. & Cooper, R., 2011. Clarifying and re-conceptualising density. *Progress in Planning,* 76(1), p. 1–61. .

Brès, A., Beaucire, F. & B., M., 2017. *Territoire frugal. La France des campagnes à l'heure des métropoles.* Genève: Metis Press.

Brès, A. & Devisme, L., 2020. L'urbain, à ses limites ?. In: F. Adisson, et al. eds. *Pour la recherche urbaine.* Paris: CNRS Éditions.

Burgel, G., 2021. *Ville et covid : un mariage de raisons.* Paris: Karthala.

Cadenasso, M. L., Steward, T. P. & Kirsten, S., 2007. Spatial heterogeneity in urban ecosystems: reconceptualizing land cover and a framework for classification. *Front Ecol Environ,* 2(5), pp. 80–88.

Calhoun, J. B., 1962. A 'Behavioural sink . In: E. (ed.), ed. *Roots of behaviour,.* New York: Harper&Brothers.

Calthorpe, P., 1993. *The Next American Metropolis : Ecology, Community, and the American Dream,.* New York: Princeton Architectural Press.

Camagni, R., Gibelli, M. C. & Rigamonti, P., 2002. *I costi collettivi della città dispersa.* Milano: Alinea.

Campoli, J. & MacLean, A., 2002. *Visualizing Density: A Catalog Illustrating the Density of Residential Neighborhoods.* Washington, DC:: Lincoln Institute of Land Policy – Working Paper.

Carlton, I., 2009. *Histories of Transit-Oriented Development: Perspectives on the Development of the TOD Concept.* Berkeley: University of California.

Carson, R., 1962. *Silent Spring.* s.l.:Houghton Mifflin.

Castells, M., 1989. *The informational City: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban Regional Process.* Oxford: Blackwell Ltd.

Castells, M., 1996-2000. *The Information age: Economy, Society, and Culture (three volums).* Oxford: Blackell Publishers.

Castells, M., 2009. *The rise of the network society.* Hoboken: John Wiley and Sons.

Castex, J., Cohen, J. & Depaule, C., 1996. *Histoire urbaine, anthropologie de l'espace.* Paris: CNRS.

Cavalieri, C., 2018. Horizontal Metropolis: Theories and Roots,a Transcultural Tradition. Introduction. In: P. Viganò, C. Cavalieri & M. Barcelloni Corte, eds. *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and Urbanization.* s.l.:Springer International Publishing AG, part of Springer Nature 2018.

Cecere, C., Coch Roura, H., Morganti, M. & Clementella, G., 2012. Dalla Riqualificazione Energetica al Recupero Sostenibile. Un metodo di analisi energetica dei tessuti della città compatta. *Ricerche e progetti per il territorio, la città, l'architettura,* Issue 5.

Cerda, I., 1867. *Teoría General de la Urbanización.* Madrid: Imprenta espanola.

Chadoin, O., 2004. *La ville des individus: Sociologie, urbanisme et architecture, propos croisés.* Parigi: Editions L'Harmattan.

Charmes, E., 2010. *La densification en débat. Effet de mode ou solution durable ?.* Paris: Institut français d'urbanisme - Université Paris-Est Marne-la-Vallée.

Charmes, E. & Keil, R., 2015. The politics of post-suburban densification in canada and france. *International Journal of Urban and Regional Research,* 39(3), pp. 581-602.

Charmes, E. & Keil, R., 2015. The Politics of Post-Suburban Densification in Canada and France. *International Journal of Urban and Regional Research, Wiley,* 39(3), pp. 581-602.

Choay, F., 1965. *L'Urbanisme, utopies et realités. Une anthologie.* Paris: Seuil.

Choay, F., 2004. *Espacements. Figure di spazi urbani nel tempo.* Milano: Skira.

Choay, F., 2005. l'utopie et le statut anthropologique de l'éspace edifié. In: M. Van Shaik & O. Màéel, eds. *Exit Utopia. Architectural provations 1956-1976.* Delft/Monaco: Prestel.

Choay, F., 2008. *Del destino della città.* Magnaghi, A. (a cura di) ed. Firenze: Alinea.

Choay, F., Mongin, O. & Paquot, T., 2005. Les ressorts de l'urbanisme européen d'Alberti et Thomas More à Giovannoni et Magnaghi. Entretien avec Françoise Choay. *Esprit,* Issue 318, pp. 76-92.

Cho, I. S., Heng, C. K. & Trivic, Z., 2016. *Re-Framing Urban Space: Urban Design for Emerging Hybrid and High-Density Conditions.* New York: Routledge.

Christian, J. J., 1963. The Pathology of Overpopulation. *Military Medicine,* 128(7).

Clément, P. & Guth, S., 1995. De la densité qui tue à la densité qui paye. La densité urbaine comme règle et médiateur entre politique et projet. *Les Annales de la Recherche Urbaine,* Issue 67, pp. 72-83.

Clément, P. & Guth, S., 1995. *La densité dans ses rapports aux formes architecturale et urbaines. Rapport de recherche.* Paris: CNRS / Pir-villes, programme "Densité". IPRAUS - UMR AUSser.

Clément, P. & Guth, S., 1996. Densité, évolution du concept. *Le Courrier du CNRS,* Issue 82, pp. 204-206.

Clément, P. & Guth, S., 1998. Les avatars d'un rapport densité / formes urbaines à Paris. *Les Cahiers de l'IPRAUS,* Issue 1, pp. 125-146.

Clément, P. & Guth, S., 1998. Les avatars d'un rapport densité / formes urbaines à Paris. *Les Cahiers de l'IPRAUS,* Issue 1, pp. 125-146.

Clermont, A., 2010. Les dynamiques spatiales de la gentrification à Paris.Une carte de synthèse. *Cybergeo. Espace, Société, Territoire,* Issue 505.

Cogato Lanza, E., 2018. Horizontal Metropolis: Theories and Roots, a Transcultural Tradition Statements. In: P. Viganò, C. Cavalieri & M. Barcelloni Corte, eds. *Horzontal Metropolis Between Urbanism and Urbanization.* s.l.:Springer International Publishing AG, part of Springer Nature 2018.

Corboz, A., 1993. Avete detto spazio?. *Casabella,* Issue 597-598.

Cornau, C. et al., 1965. *L'Attraction de Paris sur sa banlieue, étude sociologique, préface de Paul-Henri Chombart de Lawe.* Paris: Les Editions ouvrières, coll. L'Evolution de la vie sociale.

Curtis, C., 2010. The Network City metropolitan planning strategy: a paradigm shift for sustainable transport?. In: I. Alexander, S. Greive & D. Hedgcock, eds. *Planning perspectives from Western Australia: a reader in theory and practice.* Perth: Fremantle Press, p. 258–273.

Da cunha, A., 2009. Densité, centralité et qualité urbaine : la notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines ?. *Urbia, Les Cahiers du développement urbain durable, coll. Intensités urbaines ,* Issue 9, pp. 13-59.

Da Cunha, A. & Kaiser, C., 2009. Densité, centralité et qualité urbaine : la notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines. *Urbia-Les Cahiers du développement urbain durable. Intensités urbaines,* Issue 9.

Dagnaud, M., 1978. *Le mythe de la qualité de la vie et la politique urbaine en France – Enquête sur l'idéologie urbaine de l'élite technocratique, 1945-1975.* Paris : Editions de l'EHESS.

Danzelot, J., 2004. La ville à trois vitesses: relégation, périurbanisation, gentrification. *Esprit,* pp.

15-39.

Dato, G., 1995. *L'urbanistica di Hausmann. Un modello impossibile?.* Roma: Officina.

de Roo, G. & Miller, D., 2000. *Compact Cities and Sustainable Urban Development.* London: : Ashgate.

Degen, J., 1998. *"Densité urbaine et qualité architecturale", journée d'étude "Les représentations disciplinaires de la notion de densité urbaine".* s.l.:IREC (Institut de Recherche sur l'Environnement Construit).

Dorato, E., 2020. Città, Corpi, Salute. *Urbanistica informazioni,* Issue 286.

Dovey, K. & Woodcock, I., 2014. *Intensifying Melbourne: transit-oriented urban design for resilient urban futures..* Melbourne: Melbourne School of Design, The University of Melbourne.

Dubois-Taine, G. & Chalas, Y., 1997. *La Ville émergente.* Paris: Éditions de l'Aube.

Duhem, B., 1999. "Ville, densité, nature, quelques enseignements d'un programme de recherches", journée d'étude internationale "La densité urbaine : pratiques d'urbanisme et enjeux réglementaires". In: G. Grosjean, J. Salomon & P. Amphoux, eds. *La densité urbaine : du programme au projet urbain. Rapport de recherche IREC n°142.* s.l.:IREC (Institut de Recherche sur l'Environnement Construit).

Duhem, B., 1999. Ville écologie. Bilan des appels de recherche. In: *Ville, densités urbaines et développement durable. Actes du séminaire organisé à Paris les 14 et 15 octobre 1999.* s.l.:Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement.

Echenique, M., Heargraves, V., Mitchell, G. & Namdeo, A., 2012. Growing Cities Sustainably. Does Urban Form Really Matter?. *Journal of American Planning Association ,* 78(2), pp. 121-137.

Eco, U., 1968. *La struttura assente.* Milano: Bompiani.

EEA, 2006. *"Urban sprawl in Europe: The ignored challenge". EEA(European Environment agency) Report 10/2006.* Copenhagen: EEA.

Engels, F., 2011. *La situazione della classe operaia in Inghilterra.* Milano: Lotta comunista.

Epstein, Y. M., 1981. Crowding Stress and Human Behavior. *Journal of Social Issues,* 37(1).

Erlich, P. R., 1968. *The population bomb.* Londra: Macmillan.

Fader, S., 2000. *Density by Design: New Directions in Residential Development.* Washington, DC: Urban Land Institute.

Favarger, P., 1999. De l'économie urbaine à l'économie immobilière : quelques usages de la notion de densité. (Contributo al Rapporto di ricerca). In: G. Grosjean, J. Salomon & P. Amphoux, eds. *La densité urbaine: du programme au projet urbain. Rapport de recherche IREC n°142.* s.l.:Institut de Recherche sur l'Environnement Construit.

Fernàndez Per, A. & Javer, M. (. R. G., 2015. *Why density? Debunking the myth of the cubic watermelon.* s.l.:Publisher A+t Architecture Publishers.

Festinger, L., Schachter, S. & Back, K., 1950. *Social Pressures in Informal Groups.* New York: Harper.

Fijalkow, Y., 1995. Les usages de la notion de densité résidentielle. Les enjeux de l'intervention publique à Paris, 1850-1946. *Les Annales de la Recherche Urbaine,* Issue 67, pp. 85-94.

Fijalkow, Y., 1998. *La Construction des îlots insalubres, Paris 1850-1945.* Paris : édition l'Harmattan.

Florida, R., 2004. *Cities and the Creative Class.* New York-Londres: Routledge.

Fontana, F., 2013. *Seuils et densités dans les perspectives de régénération urbaine au tournant du XXIème siecle. Thèse de doctorat, Université de Strasbourg.* Strasbourg: ÉCOLE DOCTORAL Sciences Humaines Sociales.

Foucault, M., 1984. Spazi altri. In: *Eterotopia.* Milano: Mimesis, pp. 9-10.

Fouchier, V., 1997. *Les densités urbaines et le développement durable : le cas de l'Ile-de-France et des villes nouvelles.* Paris: SGVN. DOcumentation Francaise.

Fouchier, V., 2007. La densité à l'échelle de l'Ile-de-France. In: *Aménager en Ile de France : la densité urbaine en question.* s.l.:Les rendez-vous de l'AFTRP.

Fouchier, V., 2009. Le règlement ne fait pas la ville. *Etudes foncières.*

Fouchier, V. & Merlin, P., 1994. *Les fortes densités urbaines, une solution pour nos villes ?.* Paris: Institut français d'urbanisme.

Freedman, J., 1975. *Crowding and Behavior.* New York: Viking Press.

Gangemi, V., 1969. La prossemica: un nuovo apporto all'architettura?. *op. cit.,* Issue 13-14.

Gardet, G., 1999. La densité, enjeu de négociation dans le cadre des instruments d'urbanisme (Contributo al Rapporto di ricerca). In: G. Grosjean, J. Salomon & P. Amphoux, eds. *La densité urbaine: du programme au projet urbain. Rapport de recherche IREC n°142.* s.l.:Institut de Recherche sur l'Environnement Construit.

Giddens, A., 1987. *La constitution de la société.* Paris: PUF.

Giovannoni, G., 1931. *Vecchie città ed edilizia nuova.* Torino: Utet.

Giovannoni, G., 1998. *L'Urbanisme face aux villes anciennes, 1970.* Paris: éd. Seuil.

Girard, M., 2016. *Densités urbaines et analyse économique des choix résidentiels. Economies et finances..* s.l.:Université de Bourgogne.

Glass, R., 1964. *London: Aspects of Change.* London: MacGibbon & Kee..

Goldsmith, E. & Allen, R., 1972. *A blueprint for survival. .*: Ecosystems Ltd.

Goonewardena, K., 2005. The Urban Sensorium: Space, Ideology and the Aestheticization of Politics. *Antipode,* 37(1), pp. 46-71.

Grosjean, G., Salomon, J. & Amphoux, P., 1999. *La densité urbaine : du programme au projet urbain. Rapport de recherche IREC n°142.* Lausanne: IREC (Institut de Recherche sur l'Environnement Construit).

Grosz, E., 1992. Bodies-Cities. In: B. Colomina, ed. *Sexuality and Space.* New York: Princeton Papers on Architecture.

Guth, S. et al., 2000. *La densité dans tous ses états. Action concertée incitative "La ville, enjeux de société et questions scientifques".* Paris: Ministère de l'Education Nationale, de la Recherche et de la Technologie, IPRAUS - UMR AUSser.

Hall, E., 1968. *La dimensione nascosta.* Milano: Bompiani.

Haughey, R., 2008. *Getting Density Right: Tools for Creating New Compact Development.* Washington, DC: ULI.

Hediger, H., 1961. The evolution of territorial behaviour. *Viking fund publications in anthropology,* Issue 31.

Holden, E. & Norland, I., 2005. Three Challenges for the Compact City as a Sustainable Urban Form: Household Consumption of Energy and Transport in Eight Residential Areas in the Greater Oslo Region. *Urban Studies ,* 42(12), pp. 2145-2166.

Holman, N., Mace, A., Paccoud, A. & Sundaresan, J., 2015. Coordinating density: Working through conviction, suspicion and pragmatism. *Progress in Planning,* Issue 101, p. 1–38.

Howard, E., 1902. *Garden Cities of To-morrow.* London: Swan Sonnenschein & Co. .

Hwa, J., Bay, P. & Lehmann, S., 2017. *Growing Compact: Urban Form, Density and Sustainability.* s.l.:Taylor & Francis Group.

IAU, 2005. Appréhender la densité. *Note rapide sur l'occupation du sol*, Issue 382-383.

IAU, 2009. Comment encourager l'intensification urbaine ?. *Les Carnets pratiques de Institut d'amenagement et d'urbanisme Île de France,* Issue 1.

IAURIF, 1995. *Référentiel de densités et de formes urbaines. Référentiel de densités et de formes urbaines.* Paris: s.n.

IAUS-UDC, 1973. *Another chance for housing: low-rise alternatives.* New York: Whitney Museum of Modern Art.

Indovina, F., 2009. *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano, Franco Angeli, Milan..* Milano: Francoangeli.

IPR, 2019. Les villes changent le monde. *Les cahiers de l'intitut Paris Région,* Issue 176.

Jaccoud, C., 1999. *"La réponse de Durkheim : la naissance de la sociologie, l'érosion des liens sociaux et l'émergence des nouvelles densités", Rapport de recherche IREC n°142.* Lausanne, Institut de Recherche sur l'Environnement Construit.

Jaccoud, C., 1999. *C. Jaccoud,La réponse de Durkheim : la naissance de la sociologie, l'érosion des liens sociaux et l'émergence des nouvelles densités.* Lausanne, Institut de Recherche sur l'Environnement Construit.

Jacobs, J., 1961. *The Death and Life of Great American Cities.* New York: Random House.

Jaglin, S., 2010. Introduction : "Étalement urbain, faibles densités et 'coûts' de développement". *Flux,* pp. 6-15; 79-80.

Jenks, M., Burton, E. & Williams, K., 1996. *Compact City: A Sustainable Urban Form?.* London: Spon Press.

Joye, D., 1998. *"La densité comme représentation sociale", journée d'étude organisée le lundi 8 juin 1998 sous le titre "Les représentations disciplinaires de la notion de densité urbaine".* s.l.:IREC.

Joye, D., 1998. La densité comme représentation sociale. In: *Journée d'étude "Les représentations disciplinaires de la notion de densité urbaine".* Lausanne: IREC.

Keil, R. & Whitehead, M., 2012. Cities and the Politics of Sustainability. In: K. Mossberger, S. E. Clarke & P. John, eds. *The Oxford Handbook of Urban Politics.* s.l.:Oxford University Press.

Koolhaas, R., 1978. Delirious New York. In: New York: The Monacelli Press.

Kopp, A., 1987. *Città e rivoluzione. Architettura e urbanistica sovietiche degli anni Venti.* s.l.:Feltrinelli.

Kuhn, T., 1962. *La struttura delle rivoluzioni scientifiche.* Milano: Einaudi.

Lachaise, C., 1822. Topographie médicale de Paris.

Lang, J. T., 1987. *Creating Architectural Theory: The Role of Behavioral Sciences in Environmental Design.* New York: Van Nostrand Reinhold.

Latouche, S., 2008. *Breve trattato sulla decrescita serena.* s.l.:Bollati-Boringhieri.

Lavadinho, S., 2009. Dynamiques d'intensité événementielle : visions d'une urbanité en devenir. *Urbia-Les Cahiers du développement urbain durable. Intensités urbaines,* Issue 9.

Le Bon, G., 1985. *Psychologie des foules.* Paris: Alcan.

Logan, J. & Molotch, H., 2007. *Urban Fortunes: The Political Economy of Place.* Berkeley and Los Angeles: University of California Press.

Lozano, E., 1990. Density in Communities, or the Most Important Factor in Building Urbanity. *Community Design and the Culture of Cities .*

Lozano, E., 2013. Density in Communities, or the Most Important Factor in Building Urbanity. In: M. Larice & E. Macdonald, eds. *The urban reader design.* New York: Taylor and Francis.

Lussault, M., 2013. L'urbain s'étale !. *Esprit,* Issue 3, pp. p. 131-143.

Maciocco, G., 2019. Abitare il territorio. *L'industria delle costruzioni.*

Maj, U., 2012. *City3: l'architettura della città multilivello-Immagini per la metropoli oltre lo spartiacque entropico - Tesi di dottorato Dott orato in Architett ura, Urbanistica e Conservazione dei Luoghi, Politecnico di Milano.* s.l.:s.n.

Marchand, B., 1998. *"Densité, complexité urbaine et profondeur typologique", journée d'étude "Densité urbaine, typologie architecturale et espace sensible".* s.l.:IREC.

Mariolle, B. et al., 2016. L'architecture, l'habitant et la nature.. *Les Carnets du paysage,* Issue 29, pp. p. 168-191..

Mayoux, J., 1979. *Demain l'espace. L'habitat individuel périurbain.* Paris: La Documentation française.

Mitchell, M., 1974. Mitchell, R. E. Misconceptions about man-made space: in partial defense of high-density housing. *The Family Coordinator,* Issue 1, pp. 51-56.

Mitchell, R. E., 1971. Some social implications of high density housing. *American Sociological Review,* Issue 36, pp. 18-29 .

Mitchell, W. J., 1995. *City of Bits.* Cambridge: Mit Press.

Morbelli, G., 1997. *Città e piani d'Europa.* Bari: Dedalo.

Morganti, M., 2018. *Ambiente costruito mediterraneo. Forma, densità ed energia.* Montefalcone: Edicom.

Nessi, H., 2010. Formes urbaines et consommation d'énergie dans le transports. In: E. Charmes, ed. *La densification en débat. Effet du mode ou solution durable?.* s.l.:Etudes foncières, pp. 30-32.

Nessi, H., 2013. Influences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir. *Les Annales de la Recherche Urbaine ,* Issue 108, pp. 128-132.

Newman, O., 1972. *Defensible space; crime prevention through urban design,.* New York: Macmillan.

Newman, P. & Kenworthy, J., 1999. *Sustainability and Cities. Overcoming Automobile Dependence.* s.l.:Island Press.

Oudin-Rouvière, 1794. Dissertation sur les substances qui peuvent influer sur la santé des habitants de cette cité. In: Parigi: -.

Panerai, P., 2011. La Question de l'intensité. *Urbanisme, Enjeux/Ambitions/Décisions Ile-de-France, hors-série,* Issue 41, pp. 46-47.

Panerai, P., 2011. La Question de l'intensité. *» in Urbanisme, Enjeux/Ambitions/Décisions Ile-de-France, hors-série,* Issue 41, pp. 46-47.

Paquot, T., 2009. *L'espace public.* Paris: La Découverte.

Perrin, N., 1978. Le point sur... le plafond légal de densité. *Etudes foncières ,* Issue 3, pp. 31-35.

Petitot, J., 1977–1982. *Centrato/Acentrato. Enciclopedia, vol. II..* Torino: Einaudi.

Radović, D., 2013. Intensities in Ten Cities. In: D. Radović, ed. *Mn'M Workbook 1: Intensities in Ten Cities (pp. 6–8).* Tokyo: IKI (International Keio Institute) + flick studio co., ltd., pp. 6-8.

Rapopori, A., 1975. Toward a Redefinition of Density. *Environment and Behavior ,* 7(2), p. 133–158.

Reale, L., 2008. *Densità, città, residenza. Tecniche di densificazione e strategie antisprawl.* Roma: Gangemi.

Reale, L., 2012. *La città compatta: sperimentazioni contemporanee sull'isolato urbano europeo.* Roma: Gangemi.

Reale, L., 2020. Corpi e spazi nella città pubblica. Verso una nuova prossemica?. *FAM Magazine,* Issue 52-53.

Rebillot, J., 2018. Better Living Through Extensity. In: *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and Urbanization .* s.l.:Springer, pp. 107-110.

Renne, J.-L. & Wells, J. S., 2004. Emerging European-style Planning in the USA: Transit-Oriented Development, World Transport. *Policy & Practice,* 10(2), pp. 12-25..

Rode, P. et al., 2014. *Accessibility in cities: Transport and urban form.* London: LSE Cities, The London School of Economics and Political Science.

Rooney, N., 2003. *At Home With Density.* Hong Kong: Hong Kong University Press.

Roux, J., 2008. Éloge de la densité. Leçon de morale ou projet urbain?. *Urbanisme,* Issue 361.

Saggio, A., 1990. *Progettare la residenza. Dissertazione in Composizione Architettonica.* s.l.:Dipartimento di Progettazione Architettonica e Urbana; Dipartimento di Architettura e Analisi della Città. Facoltà di Architettura, Università «La Sapienza».

Sale, K., 1985. *Dwellers in the Land: The Bioregional Vision.* s.l.:Random House.

Sassen, S., 1991. *The Global City: New York, London, Tokyo.* Princeton: Princeton U.P..

Sassen, S., 1995. On concentration and centrality in the global city. In: P. L. Knox & P. J. (. Taylor, eds. *World Cities in a World-System.* Cambridge: Cambridge UP, pp. 63-75.

Sassen, S., 2010. *Le città nell'economia globale.* s.l.:Il Mulino.

Schäfer, W., 1956. *Der kritische Raum und die kritische Situation in der tierischen Sozietät.* Francoforte: Kramer.

Schittich, C., 2004. *High-Density Housing: Concepts, Planning, Construction.* New York: Princeton Architectural Press and Birlhauser.

Secchi, B., 1986. Progetto di suolo. *Casabella.*

Secchi, B., 2006. *Première leçon d'urbanisme (Patrizia Ingallina, Trans.).* Marseille: Parenthèse.

Secchi, R., 2017. *L'architettura: dal principio verità al principio responsabilità.* Roma: Officina Edizioni.

Sellers, J. et al., 2009. Peri-urban development and environmental sustainability: Exampes from China and India. *Asia-Pacific Network.*

Sieverts, T., 1997. *Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land.* Berlin: Vieweg+Teubner Verlag.

Simmel, G., 1964. The spatial relations of social forms. In: N. J. Spykman, ed. *Social Theory of Georg Simmel.* New York: Russell Sage, pp. 144-162.

Smithson, A., 1962. *Team 10 Primer 1953-62.* London: Architectural design.

Smithson, A., 1982. *The emergence ot Team 10 out of CIAM.* London: Architectural Association.

Soja, E., 1999. *Lesson in Spatial Justice.* s.l.:Berlage Institut Report, lesson.

Sorkin, 2003. Pensieri sulla densità. *Lotus,* Issue 117.

Stokols, D., 1972. On the distinction between density and crowding : some implication for future research. *Psychological Review,* 79(3), pp. 275-277.

Stránský, V., 2019. Périurbain et Transit-Oriented Development : un couple invraisemblable ?. *Flux,* Issue 115, pp. 33 - 57.

Superstudio, 1971. Twelve Cautionary Tales for Christmas. *Architectural Design.*

Superstudio, 1972. Le dodici città ideali. *Casabella,* Issue 26.

Thoreau, H. D. & Carew, T., 1854. *Walden: Or, Life in the Woods.* s.l.:Ticknor and Fields.

TNS-Sofres, 2007. Les Français et leur habitat – Perception de la densité et des formes d'habitat.

Topalov, C., 2015. *Histoires d'enquêtes. Londres, Paris, Chicago (1880-1930).* Paris: Garnier.

Touati, A., 2010. Histoire des discours politiques sur la densité. In: E. Charmes, ed. *La densification en débat. Effet de mode ou solution durable ?.* Paris: Institut français d'urbanisme - Université Paris-Est Marne-la-Vallée, pp. 24-26.

Touati-Morel, A., 2015. Hard and soft densification policies in the Paris city-region. *International journal of urban and regional research,* Issue 603.

UN-HABITAT, 2012. *Urban planning for city leaders.* Nairobi: UN HABITAT.

UN-HABITAT, 2013. *Planning and design for sustainable urban mobility: Global report on human settlements 2013.* New York: United Nations: s.n.

Unwin, R., Association, G. C. a. T. P. & Britain), T. a. C. P. A. (., 1912. Nothing gained by overcrowding!. In: *Garden Cities and Town Planning Association.* s.l.:s.n.

Viard, J., 1990. *Le tiers-espace, essai sur la nature.* Paris: Editions Klincksieck.

Viganò, P., 1998. *"Densité et projet, entre l'implicite et l'explicite",journée d'étude internationale "La densité urbaine : pratiques d'urbanisme et enjeux réglementaires".* s.l., IREC (Institut de Recherche sur l'Environnement Construit").

Wachsmuth, D., 2014. City as Ideology: Reconciling the Explosion of the City Form with the Tenacity of the City Concept. *Environment and Planning D: Society and Space.*

Waters, J., 2016. Accessible cities: from urban density to multidimensional accessibility. In: D. Simon, ed. *Rethinking sustainable cities.* Bristol: Bristol University Press, pp. 11-60.

Watson, O. W., 1972. *Il comportamento prossemico.* Milano: Bompiani.

Webber, M., 1967. The Urban Place and the Nonplace Urban Realm. In: *Explorations in to urban structure.* Philadlphia: University of Philadelphia Press.

World Bank and the Development Research Center of the State Council, P. C., 2014. *Urban China: Toward efficient, inclusive, and sustainable urbanization,.* Washington, DC: World Bank.

World Commission on Environment and Development, W., 1897. Our common future - Brundtland report.

WorldBank, 2009. *World Development Report 2009 : Reshaping Economic Geography.* s.l.:The World Bank.

Wright, F. L., 1940. Broadacre City: The New Frontier - A new success ideal. 1(1).

Ye, H. et al., 2015. 'A sustainable urban form: The challenges of compactness from the viewpoint of energy consumption and carbon emission. *Energy and Buildings,* Issue 93, pp. 90-98.

Zepf, M., 1998. *"La densité urbaine, centre de gravité réticulaire et approche socio-spatiale", journée d'étude "Les représentations disciplinaires de la notion de densité urbaine".* Lausanne: IREC, Rapport de recherche n. 142.

Zunino, G., 2009. Plaidoyer pour une ville intense. *Urbia-Les Cahiers du développement urbain durable. Intensités urbaines,* Issue 9.

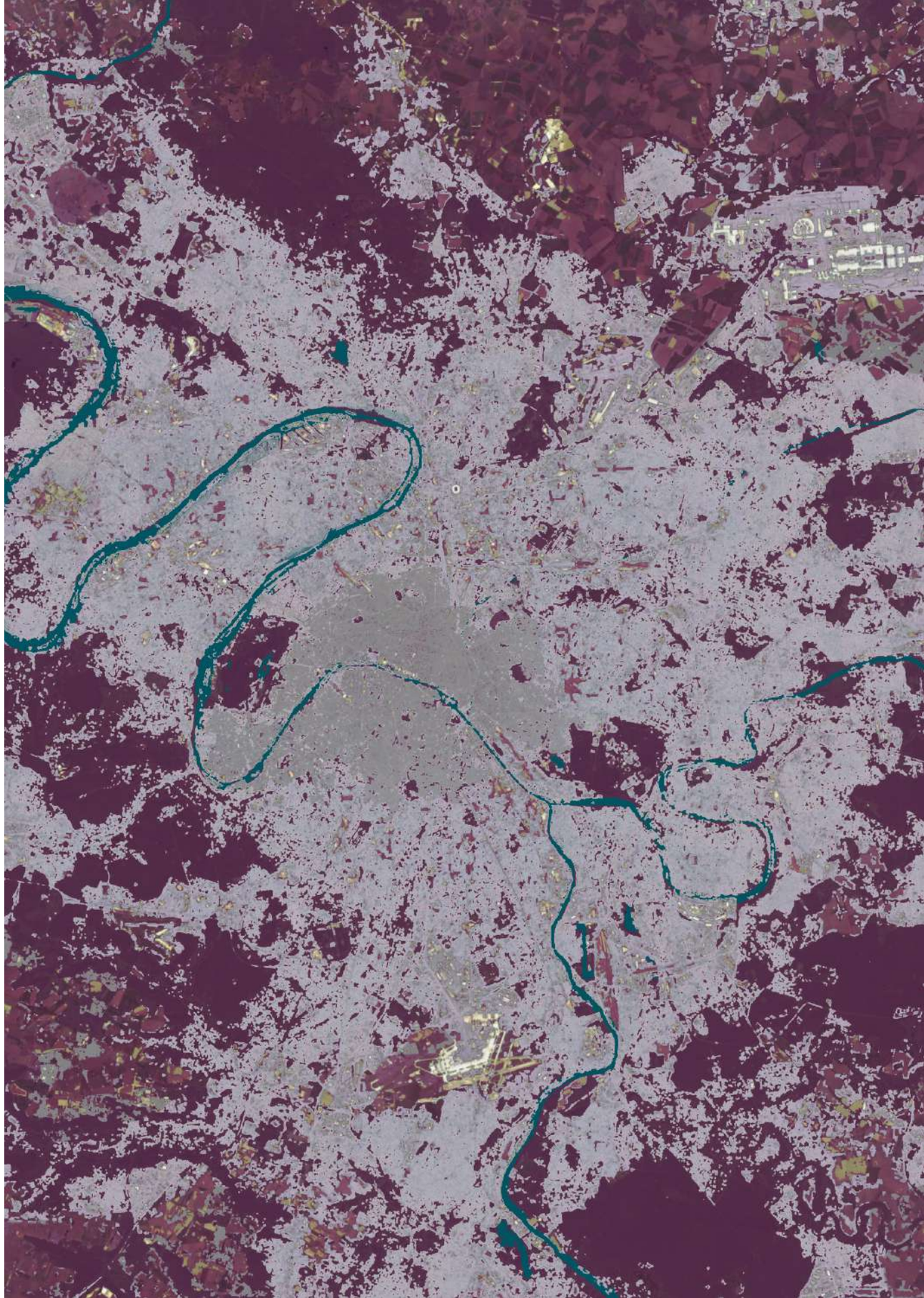
Sitografia

worldview.earthdata.nasa.gov

worldview.earthdata.nasa.gov

TheConversation: https://theconversation.com/canicule-et-urbanisme-arretons-de-densifier-nos-villes-142504

TRIBUarchitecture: http://densite.ch/fr



> **Fig. 38:** veduta aerea (Fonte google earth) dell'agglomerazione parigina rielaborata dall'autore

3 *Grand Paris*

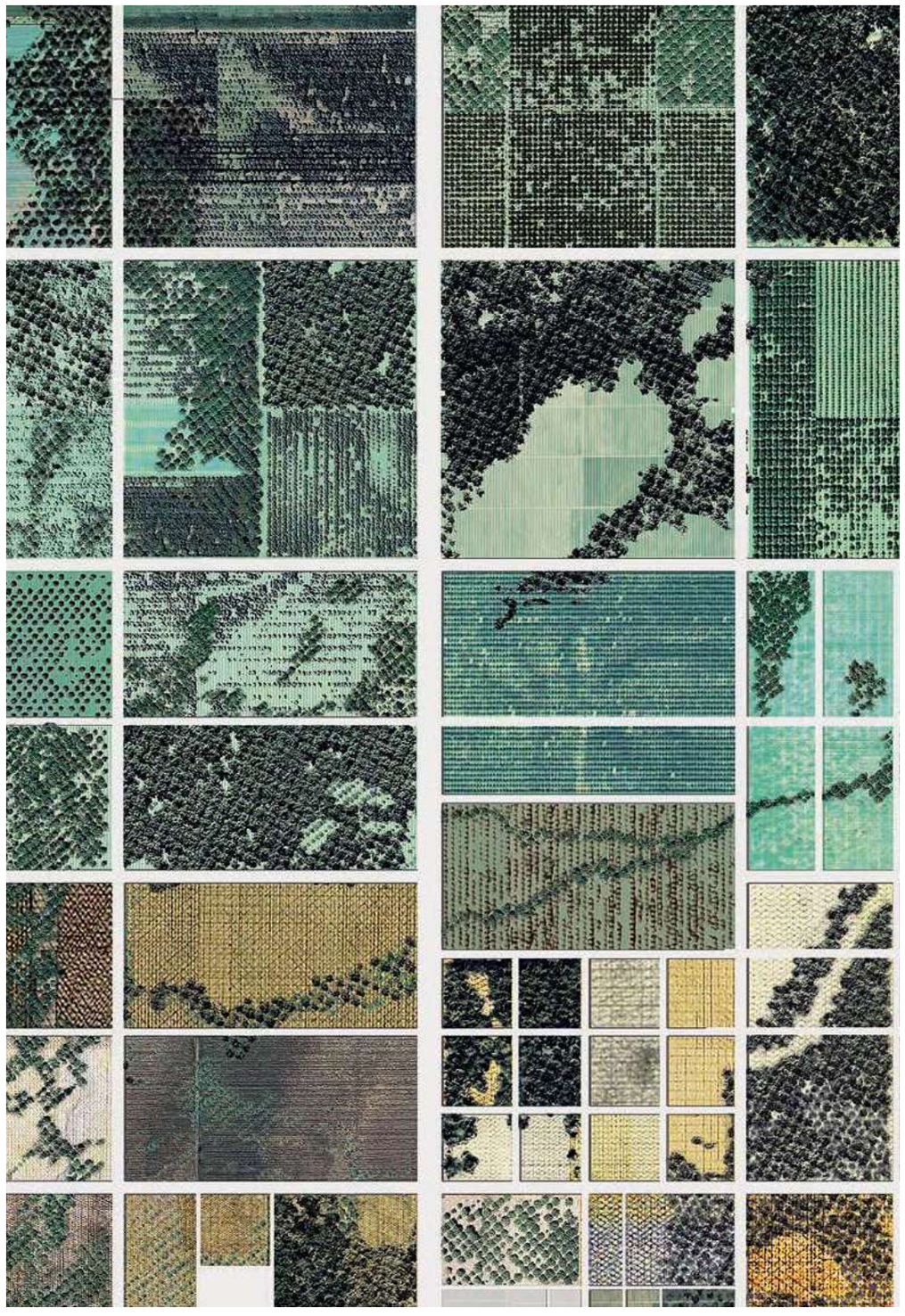
Il progetto della densità tra pianificazione, scenari e ipotesi trasformative

"L'éloge de la densité ricorre continuamente.
Per motivi di risparmio energetico e non solo.

Nella competizione su Le grand Pari(s) l'urbanità, l'interazione, lo scambio tornano ad essere misurati su fattori di concentrazione, tanto che sovente si ribadisce che "la compacité est la première règle de l'urbanisme",

e si ridisegna, da capo, la città compatta e monocentrica"

(Bianchetti, 2011)



[c] **Fig. 1:** *Diagrammes des differentes intensités du paysage territoriel,* M. Desvigne, in: Natures intermédiaires - les paysages de Michel Desvigne, monographie, Birkhauser, 2009.
© ph.guinard@air-images-net

1 Un mosaico metropolitano

1.1 Parigi e il territorio metropolitano

Parigi e densità sono due parole che "vanno a braccetto", nei discorsi accademici e secondo il senso comune, molto più di quanto dovrebbero. O forse, l'errore risiede piuttosto nella conseguenza e nella consistenza dell'associazione *esclusiva*: nonostante pochi (se pur significativi) sforzi[1] è decisamente più inusitato ritrovare in una stessa frase Parigi e "città diffusa", o agglomerazione parigina e "metropoli orizzontale".

Eppure, Parigi è cambiata. Come molte città prima e dopo di lei, si è trasformata. Seguendo in principio la Senna come principale canale di sviluppo, l'espansione della Grande Parigi ha privilegiato direzioni nord-ovest e sud-est, espandendo una struttura radiocentrica e seguendo le direttive di un piano regolatore regionale (1965) riguardo l'ubicazione di nuove polarità più o meno periferiche come La Défense o le villes nouvelles, e il percorso della principali infrastrutture come la RER. Altre logiche hanno influenzato poi la crescita di una città che ha superato per intervalli successivi i suoi antichi limiti: il processo di industrializzazione, la segmentazione delle periferie attraverso i nuovi tracciati degli assi infrastrutturali, la grande

espansione edilizia dei *Trente Glorieuses*, e infine l'intensa urbanizzazione diffusa dagli anni '80.

Se per buona parte della fase di ampliamento questo processo può essere descritto, prendendo in prestito le parole di M. Carta[2], come "espansivo nella dimensione territoriale e ipercentrico nella dimensione funzionale", la recente configurazione urbana sembra rivelare una condizione più complessa, caratterizzata da processi che tentano di sovvertire la gerarchia territoriale sviluppando una maggiore diffusione di polarità emergenti: un allontanamento progressivo dal modello metropolitano monocentrico verso una progressiva *metropolizzazione del territorio* [3].

La nuova dimensione territoriale ha parimenti influenzato, sotto molteplici aspetti, la generale impostazione intellettuale e l'approccio alla pianificazione spaziale. La visione radiocentrica, monocentrica o "ipercentrica" (Carta, 2021), basata sul principio della centralizzazione materiale ed economica, si è progressivamente indebolita fino ad essere in molti contesti superata a favore di letture orientate a interpretare la *policentralità* o la *multipolarità* dei fenomeni urbani, anche attraverso l'adozione di metafore come quelle di "arcipelago", "costellazione", "città continua", "reticoli policentrici".

In questo panorama permangono certezze ma si insinuano nuovi dubbi, permangono convinzioni ma si definiscono nuovi obiettivi: da un lato, come visto, permane il diktat della compattezza insediativa e della densificazione come emblema di sostenibilità; dall'altro, si dichiara la necessità di perseguire un *riequilibrio* territoriale, ammesso che non si tratti - come avviene in molti casi - di meccanismi "spontanei" già *in fieri*. Allo stesso modo, si ricerca, da una parte, un "rinnovato legame con il territorio", ma dall'altra si incoraggia l'incrementale costipamento degli spazi antropici al fine di rimarcare un confine tra ciò che è "naturale" e ciò che non lo è, tra ciò che è "ambiente" e ciò che ne determinerà inevitabilmente la sua condanna. In questo quadro, emerge la crescente *differenziazione* ontologica e spaziale che connota la dimensione urbana, ed emerge altrettanto evidente – seppure ancora fin troppo sottovoce – la necessità di accettare l'eterogeneità di una condizione in cui la vera sfida si rivela essere la *valorizzazione* della pluralità.

> **Fig. 2:** Ortofoto della tipica Parigi intra-muros dall'alto, sull'arco di Trionfo (VIII arr.)

Se nell'immaginario comune Parigi rappresenta l'emblema della "città europea densa e compatta", essa è stata in realtà profondamente trasformata da fenomeni complessi ed intrecciati che riflettono in modo esemplare quel superamento dei confini della *città* di cui si è parlato. Parigi *intra-muros* rappresenta in effetti solo il 5% del suo insieme urbano. La città è oggi diluita in un'agglomerazione di territori estremamente diversificati. La reale consistenza dell'agglomerato parigino rivela, in un certo qual modo e nel suo complesso, un caso di *ibridazione* tra città compatta e città diffusa, tra una gerarchia urbana verticale e una metropoli orizzontale, "a metà strada tra i due estremi di Hong Kong e della città diffusa dei Paesi Bassi" (Secchi & Viganò).

È da questa prospettiva che si delinea la necessità di sottolineare, di comprendere e di indagare questo territorio metropolitano come una *composizione* di eterogenee forme ed *intensità* urbane. Su tali presupposti, i paragrafi successivi approfondiscono i processi trasformativi che hanno modellato questa poliedrica realtà urbana.

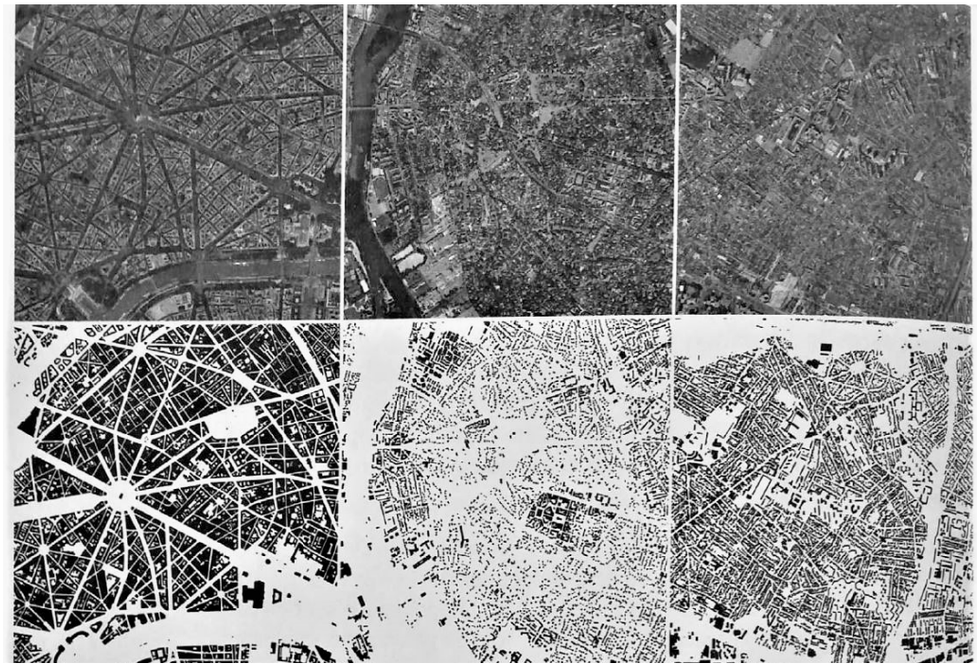


Fig. 3: Parigi (sinistra), Hong kong central (Centro), north-western metropolitana area (destra), B. Secchi e P. Viganò, 2011, in: (Secchi & Viganò, 2011).
Fig. 4: La Parigi "hausmannien" (a sinistra), il *pavillonnaire* (al centro), i *grands ensembles* (a destra) (Secchi & Viganò, 2011)

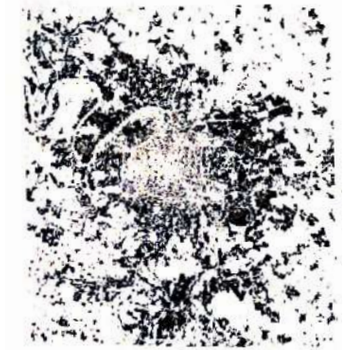
Da sinistra, Fig. 5 : Veduta aerea del compatto tessuto Hausmanniano.
Fig. 6: Drancy, tessuto pavillionaire. La Mare,2008.
© ph.guinard@air-images-net
Fig. 7: Torri Nuages, Nanterre, 2008
© ph.guinard@air-images-net

1.2 Dalla città al territorio metropolitano

Come accaduto a molte città europee, se pur in modi anche molto diversi a seconda del contesto storico-geografico, dopo essere stata per lungo tempo limitata a territori ristretti e densamente occupati la città si è espansa per aggregazione di nuovi territori ai perimetri antichi[4].

Fino al 18° secolo era ancora possibile tracciare i confini della città, che era allora circondata da un recinto chiuso con diverse funzioni, dalla difesa alla gestione della tassazione. Ciò non significa che non esistesse un "periurbano", ma che tra la città intramurale e i suoi dintorni, tra il "dentro" e il "fuori" le disparità e il distacco erano sottolineati da solchi così profondi da poterli per molti versi considerare due mondi a sé stanti. La rivoluzione industriale e l'esodo rurale hanno poi cambiato profondamente la natura dei confini di questo rapporto tra città e campagna: la crescita demografica e lo sviluppo delle infrastrutture generano una rapida estensione delle città su territori molto più ampi, diluendone i limiti fisici e simbolici.

Su questo processo ha fortemente influito l'evoluzione culturale in relazione alla nozione densità già descritta nella seconda parte della trattazione: dalla fine del 18° secolo e con l'emergere del movimento igienista, anche nel panorama francese "densità" diviene sinonimo di "insalubrità". La densità nelle città è definita "l'attributo della promiscuità degli uomini, della ristrettezza degli alloggi e della disposizione degli edifici dei tessuti medievali"[5]. Questo valore negativo riferito alle condizioni igieniche e al sovraffollamento è persistito a lungo nel



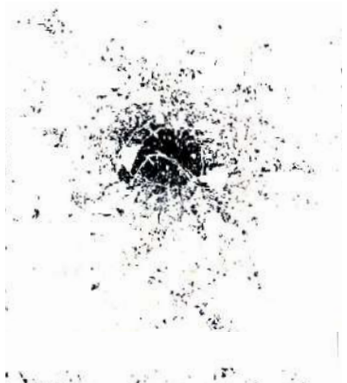


Fig. 8: Paris "bas", Paris "haut", Batiment productifs, B. Secchi e P. Viganò, 2011, in: (Secchi & Viganò, 2011).

discorso senza che la nozione fosse definita quantitativamente.

I primi piani urbanistici, prima di dedensificare e decongestionare la città con l'ampiamento e l'apertura delle strade, cercarono soprattutto di delimitare i perimetri delle aree urbanizzabili. Gli spazi costruiti più recentemente si densificano progressivamente tentando di riprodurre la logica urbana complessiva. Sebbene i centri divengano nel tempo meno densi rispetto alla situazione medievale, questo periodo di "restaurazione" della fine dell'Ottocento è descritto da alcuni come "l'età d'oro della città densa e continua"[6], in cui la regolarità dei tracciati delimita composti isolati e lotti ordinati secondo una rete di infrastrutture gerarchiche che consente un'efficace ottimizzazione d'uso del suolo (Charmau, 2015).

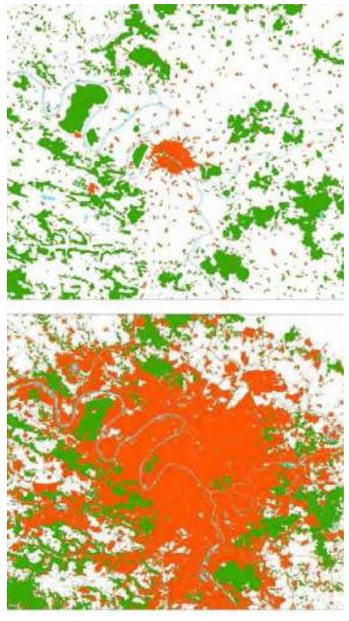


Fig. 9: Estensione dell'agglomerazione urbana nel 1980 e nel 2003, IAURIF.

Il XX secolo è poi il momento della comparsa delle città giardino, che mette in crisi le certezze del sistema haussmanniano, della compattezza e della continuità del costruito a favore di una sperimentazione verso una sorta di "ordinata discontinuità". Inizialmente concepite come elemento della pianificazione a scala regionale, le prime città giardino degli anni '20 sono state in realtà costruite in base alle opportunità fondiarie. Sebbene l'idea di sviluppare comunità nuove autonome, circondate da aperta campagna, come soluzione al sovraffollamento e all'insalubrità della città nel 19° secolo sia stata allettante fin dall'inizio[7], il concetto originale ha subito "alcuni errori di traduzione" (Devereux, 2013). In effetti, in Francia l'influenza del modello promosso da Ebenezer Howard all'inizio del

‘900 si manifesta più ampiamente attraverso programmi politici e sociali volti a risolvere il problema abitativo legato all'espansione urbana nel tentativo di integrare l’ideale della città giardino nel quadro amministrativo e comunale esistente, contrariamente alla proposta originaria. Ciò non significa che il movimento delle città giardino in Francia sia stato un fallimento, ma che, al contrario, la visione di Howard sia stata ridimensionata per soddisfare principalmente le esigenze degli abitanti e dello sviluppo urbano della città[8]. Da questa premessa è emersa una condizione iniziale di sottile equilibrio tra un “desiderio di autonomia” delle nuove polarità urbane che ha al contempo mantenuto un forte legame (spesso di dipendenza) con “la città madre” ed una forte continuità con il tessuto urbano propulsore, di cui costituisce la naturale prosecuzione senza evidenti distacchi, senza grandi salti di scala[9].

Contemporaneamente, la conurbazione parigina è stata fortemente urbanizzata nel corso del XX secolo, trasformando la Parigi intramurale in un territorio in significativa espansione: dalla fine dell'800 fino agli anni '40 del secolo scorso, attorno alle nuove infrastrutture stradali, ferroviarie e fluviali si sono costituiti numerosi insediamenti industriali, aree dedicate alla logistica, alla produzione di manufatti, ai grandi servizi urbani.

Dopo la prima guerra mondiale, la costruzione delle “periferie” ha subito un significativo incremento attraverso la realizzazione di complessi abitativi diversificati, dai collettivi costruiti lungo gli assi stradali radiali in contiguità con i centri storici ai preponderanti

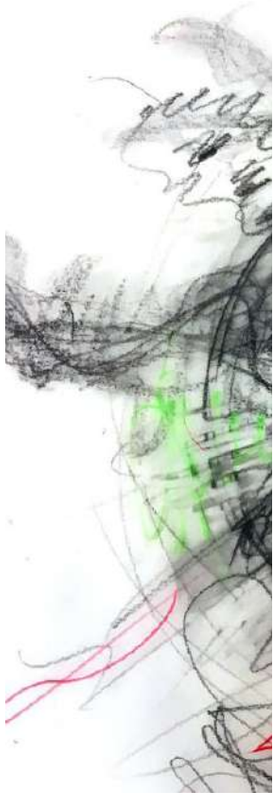


Fig. 10: Gran Paris secondo R. Castro, A. Sarfati, 2018.

Sarfati ha così descritto la prosposta di Castro: “Grand Paris secondo Roland Castro? Un'esplosione di 3000 villaggi e infenite sfaccettature. QUesta atomizzazione farà un giorno una città?” (Sarfati, 2018).

“padiglioni” (case unifamiliari con giardino). Approfittando della forte crisi abitativa, le iniziative private si moltiplicano, spesso senza le necessarie opere di urbanizzazione, generando i primi quartieri periferici prevalentemente in prossimità delle stazioni ferroviarie[10].

Tuttavia, negli anni '20 e '30 si assistette anche a una produzione edilizia sociale di qualità (grazie alla legge Bonnevay (1912), che permetteva a comuni e dipartimenti di creare alloggi a basso costo). Diverse città sperimenteranno un nuovo tipo di edilizia popolare fatta di abitazioni sane e ben servite. Contemporaneamente, la legge Loucheur (1928) determina la possibilità di accesso a prestiti individuali agevolati per acquistare terreni e costruire, accelerando l’espansione periferica residenziale. Negli anni '30 viene elaborato anche il primo piano di sviluppo della regione parigina PARP (si veda il capitolo successivo) e la costruzione di nuovi tratti autostradali (APUR, 2013).

A guerra finita, un piano di generale riorganizzazione regionale puntava alla massiccia produzione residenziale per risolvere definitivamente la crisi abitativa che persisteva dalla rivoluzione industriale ed il problema delle pessime condizioni abitative in cui versava buona parte della cittadinanza (esistevano circa 200.000 baraccopoli)[11]. Produrre 70.000 unità abitative all'anno nella periferia parigina era già un obiettivo imprescindibile nel 1958. Come si sa, sarà nei principi dell’architettura Moderna che si cercheranno le risposte alle maggiori esigenze di comfort, aria, sole e luce in opposizione ai “misfatti” della storica città densa.

In quegli anni (1950-1970) la percezione della

densità cambia nel mondo dell'urbanistica e diviene uno strumento di razionalizzazione del territorio, strumento tecnico di misurazione e valutazione al servizio delle grandi operazioni urbane funzionaliste. Per riportare la Francia alla sua antica grandezza, lo Stato scommette sul settore edile stabilendo densità elevate da perseguire alla scala regionale (220 unità abitative per ettaro). Emerge il concetto di zonizzazione per controllare l'uso del suolo associando coefficienti di densità abitative, funzioni e aree. È il periodo dei "grands ensembles", costruiti in massa a partire dagli anni '50. L'immaginario negativo sviluppato nel tempo attorno a questi grandi complessi residenziali[12], percepiti come "produttori di un universo di cemento disumanizzato", comporterà una concezione della densità nel panorama parigino per molto tempo comunemente associata a questa immagine[13]. Fino alla metà degli anni '70, la politica residenziale dei grandi collettivi ha prodotto più di un milione di nuove unità abitative sui terreni agricoli ancora presenti nel raggio di 15 km da Parigi. Parallelamente, a Parigi si persegue la politica di risanamento dei quartieri insalubri e di rinnovamento di settori industriali in gran parte del nord, est e sud della città.

Contemporaneamente, la politica delle "*villes nuovelles*" nelle zone di estensione, stabilita dal piano regolatore regionale del 1965 (SDAURP[14]), si intreccia con quella dei grands ensembles. Al di là delle periferie già costituite e che sembra impossibile riorganizzare, si ipotizza di creare nuovi centri urbani resi autonomi dalla dotazione di tutte le funzioni necessarie: Marne-la-Vallée,

Cergy-Pontoise o Saint-Quentin-en-Yvelines, Evry, Melun-Sénart.

A questo sviluppo si affianca la proliferazione dei cantieri autostradali, convergenti in una rete che frammenterà i territori periferici. Sorgono poi altri "*pôles restructurateurs de la banlieue*" in cui concentrare nuovi posti di lavoro e attrezzature (come Saint-Denis, Le Bourget, Créteil o La Défense). La Défense diventerà il noto distretto degli affari, mentre negli altri vennero dislocate università, centri commerciali o altri servizi. In effetti, già in questo momento emerge chiaramente come "la legislazione francese in materia urbanistica sia nata e si sia evoluta sotto la pressione dei problemi posti dalla crescita delle periferie parigine e in particolare dai complessi residenziali" (Bastié, 1964). Proprio in quegli anni infatti F. Choay scriverà che "Di fatto, la maggior parte delle realizzazioni urbanistiche attuali risultano da ciò che i neuropsicologi chiamerebbero un 'comportamento ridotto ': la necessità di fronteggiare subito un aumento demografico e il dramma dei senza tetto impediscono una pianificazione globale accurata e stabilita. Ci si occupa prima di quanto è più urgente, secondo schemi prestabiliti. In Francia, solo l'urgenza può giustificare Sarcelles" (Choay, 1965).

Dalla metà degli anni Settanta, la rottura con le forme ereditate dal movimento moderno comporterà il biasimo dei *grands ensembles*, stigmatizzati per non aver saputo mantenere le promesse sotto cui erano nati (diversità sociale, qualità della vita...). Il modello viene ripensato e in gran parte respinto a favore di un "ritorno all'isolato", alla continuità del costruito e alla

composizione urbana. Emerge così una nuova politica abitativa, caratterizzata da una nuova generazione di architetti che sperimenta nuovi modi di abitare in una rinnovata urbanità, ritorna a progettare isolati che si inseriscono tra quartieri periferici e grandi complessi residenziali, ricompone i centri storici, recupera il valore degli allineamenti stradali. Al contempo, negli stessi anni alcuni fattori come il desiderio di una maggiore "qualità della vita" e di "ritorno alla natura", a cui contribuirono altri di natura economica legati al nuovo mercato immobiliare, oltre che la diffusione dell'automobile, generarono una propensione dei ceti medi a spostarsi nelle periferie suburbane. La crescente domanda sociale di case unifamiliari, respinta nei decenni precedenti da una politica interventista, sarà favorita da una politica. Tuttavia, come ha sottolineato Pierre Merlin, "limitando le possibilità economiche, questa legge ha permesso di diventare proprietari solo nelle zone in cui l'abitazione era poco costosa, quindi su terreni economici lontani dal cuore delle città e perfino dalle loro vecchie periferie"[15].

Da questo momento, la massiccia produzione e proliferazione di case singole case associata ad una politica di *de-densificazione* trasformerà ulteriormente gli equilibri del territorio urbanizzato. Dal 1962 al 1968, i territori urbanizzati subiscono un incremento del 40%. Il centro dell'agglomerato si è notevolmente ampliato, ma il fenomeno di principale portata è la crescita dei comuni periurbani che dagli anni '60 ha raggiunto il suo culmine (Da Cunha et al. 2007). Si assiste inoltre ad un'interruzione della costruzione dei grandi complessi oltre che al

loro abbandono da parte delle fasce medie della popolazione, segnando l'inizio di un processo di ghettizzazione e degrado.

Come si è già avuto modo di evidenziare nella precedente parte della trattazione, gli anni '70 sono anche per la Francia il momento dell'affermazione della nozione di protezione ambientale nelle politiche urbane e del cosiddetto pensiero ecologico. Tuttavia, la densità rimane percepita come un mostro da cui difendersi, emblema di un modello urbano in contrasto con la natura. All'epoca "fare l'ecologista" significava piuttosto favorire il ritorno alla vita in campagna. Fino agli anni '90 si perseguirà quindi una generale de-densificazione. Nascono in questo frangente i primi strumenti di pianificazione basati sulla *densità* con l'arrivo del POS e del COS che fissa un tetto massimo di metri quadri edificabili, di cui parleremo nei prossimi paragrafi.

Come abbiamo visto, gli anni '90 introducono l'affermazione del paradigma dello sviluppo sostenibile, le questioni ambientali condivise a scala globale riportano "di moda" il valore della densità. La riqualificazione dei centri urbani e la lotta all'espansione urbana incontrollata diventano i temi portanti al centro delle attenzioni di politiche e studi urbani anche nel panorama francese. A cavallo tra gli anni '90 e 2000 le periferie, dimenticate dalle politiche statali dalla politica di creazione delle ville nouvelles, acquisiscono una rinnovata importanza e rivendicano, sotto l'impulso particolare di alcuni amministratori e di alcuni importanti progetti, un nuovo controllo sul territorio comunale e intercomunale in cui si

sviluppano progetti urbani su larga scala[16].

Da allora, sono stati prodotto molteplici progetti per il cuore denso dell'agglomerato: i maggiori siti industriali vengono riabilitati e reintegrati nella città (da Boulogne a Saint-Denis, da Paris Rive Gauche ai Docks di Saint-Ouen). Inoltre, diversi centri cittadini periferici vengono ripensati per trasformarsi in nuovi "luoghi unificanti della vita locale", come il caso del centro cittadino di Montreuil, di cui si parlerà ampiamente più avanti (Apur, 2013). Questo rinnovamento dei tessuti urbani assumerà una particolare forza nei successivi dieci anni, come dimostra l'enorme sforzo che sottende il progetto Grand Paris Express e della molteplicità degli altri progetti che genererà.

Oggi, lungo il Canal de l'Ourcq a est, come tra La Défense e la Senna a ovest, nelle aree del distretto Seine-Saint-Denis destinati ad ospitare i giochi olimpici 2024 come nei *quartiers de gare* del nuovo progetto GPE, tutto si muove, molto si trasforma, ancora sotto gli imperativi dello sviluppo sostenibile associato all'alta densità e alla compattezza. Tuttavia, qualcosa sta cambiando - o forse *dovrebbe* cambiare - e le reali sfide si giocano sempre di più in una diffusa molteplicità di territori e nell'eterogeneità di un mosaico urbano che della compattezza e della coerenza inziale conserva ben poco.

Note

1 Cfr. (Secchi & Viganò, 2011)

2 Da sottolineare che nel suo testo Carta fa riferimento alla dimensione nazionale Italiana, in cui "al Nord, si è perseguito un forsennato sviluppo metropolitano espansivo nella dimensione territoriale e ipercentrico nella dimensione funzionale, confidando in un "effetto gocciolamento" per il resto del paese che avrebbe avuto bisogno di adeguate catene di trasmissione del valore e, quindi, di una politica urbana nazionale" (Carta, 2021).

3 Si veda il già citato testo di F. Indovina (Indovina, 2009).

4 Per una visione (se pur paziale) dell'evoluzione della città e si vedano le carte storiche nel Dossier 1 del successivo capitolo.

5 Si veda a tal proposito il già citato testo di Anastasia Touati, Histoire des discours politiques sur la densité (Touati, 2010).

6 Cfr. (FNAU, 2006).

7 Si veda la pubblicazione di Georges Benoît-Lévy, "La cité jardin"., che ispirerà la costruzione di quattro città giardino, poi di esempio per altre iniziative come quella della Compagnie du chemin de fer du Nord a Tergnier (1919-1923) . Queste prime città giardino non sono state gestite in modo collaborativo o pensate all'interno di un quadro di pianificazione organica, ma sono state concepite per funzionare in maniera isolata all'interno di un territorio rurale come piacevoli cittadine operaie create da corporazioni o benefattori (Benoit-Lévy, 1911).

8 La strategia evoca una certa somiglianza con l'attuale scenario della pianificazione regionale. Il nuovo Piano regolatore (cfr. Capitolo 2 Parte 3), per far fronte all'emergenza abitativa, prevede una maggiore densificazione (anche se definita "Intensificazione urbana" per indicare aumento della densità di alloggi, funzioni, posti di lavoro, attività economiche) di alcune polarità urbane periferiche, definite in funzione della "capacità di carico" (evidentemente maggiore rispetto alla zona densa di Parigi) e nei dintorni dei principali nodi infrastrutturali. Va però sottolineata una differenza sostanziale: quando l'ufficio pubblico per l'edilizia abitativa a basso costo della Senna, in particolare nella figura di Henri Sellier, ha costruito nuovi quartieri nella periferia di Parigi, si trattava esoprattuto di nuove polarità sono totalmente dipendenti dalla "città madre" sul piano dell'offerta lavorativa e della capacità produttiva, un insieme di alloggi sociali in cui non erano previste attività o servizi, possibilità lavoravorative né l'autosufficienza che in origine Howard aveva immaginato. Al contrario, oggi emerge una diversa intenzionalità nel rendere più autonome le polarità periferiche.

9 A differenza del modello inglese, che si stabilisce all'interno di uno spazio rurale dal quale è inseparabile, le città giardino della regione Ile-de-France sono state costruite principalmente vicino a Parigi, in un raggio di una quindicina di chilometri a nord-est del territorio parigino. Questo fenomeno è principalmente legato alla politica dell'Ufficio pubblico per l'edilizia abitativa a basso costo (OPHBM) della Senna, che ha costruito più della metà delle città giardino nella regione dell'Ile-de-France, creato nel 1916 da Henri Sellier.

10 Cfr, (Fourcaut, 2000)

11 Cfr, "Construction et urbanisme dans la région parisienne", annuaire publié par le Commissaire à la Construction et l'Urbanisme pour la Région Parisienne, imprimerie municipale, 1958

12 Cfr, Tissot, S. (2008) "French suburbs" : A New Problem or a New Approach to Social Exclusion ? (Tissot, 2008).

13 Si dirà spesso che i *grands ensemble* dovrebbero essere "de-densificati" perchè associati all'iperdensità, nonostante "molti grandi complessi francesi abbiano tecnicamente la stessa densità di un nucleo urbano formato da villette a schiera con piccoli giardini, tuttavia ciò che conta è la dimensione dei singoli edifici" (Charmes & Keil, 2015).

14 Cfr, "Appendice" alla Parte 3.

15 Cfr. Pierre Merlin, « L'exode urbain est plus rapide que ne l'a été l'exode rural » (Merlin, 2010).

16 Come spiega C. Mazzoni, tra gli innumerevoli esempi è particolarmente emblematico il caso della Plaine St-Denis e del territorio Paris Nord-Est : "Nello schéma directeur régional de l'Île de France del 2007, come in quello che propone la visione all'orizzonte 2030, tale territorio non è più visto come il luogo di incrocio di autostrade e relative bretelle di allaccio all'anello periferico: i piani articolano la questione delle reti stradali, autostradali e ferroviarie al tema delle trame naturali (vegetali e d'acqua) e al mosaico degli spazi che esse connettono" (Mazzoni, 2022).

2 Dalla densità all'intensità nella pianificazione contemporanea

« Per rendere la città intensa bisogna rispettare alcuni principi progettuali,

ma soprattutto rendere la città il risultato di un approccio collettivo di tutti gli attori del progetto urbano»

[trad. da (Zunino, 2009)]

2.1 Dal progetto urbano al mosaico metropolitano

Nel contesto introdotto si inserisce il dibattito pluridisciplinare costruito in Francia negli ultimi vent'anni, indirizzato alla comprensione di questa complessa trasformazione del territorio metropolitano. Di una struttura territoriale rappresentata per più di un secolo dalla consueta dicotomia città-periferie, si è cercato di elaborare una diversa chiave di lettura interpretativa e di rappresentazione.

Proprio la rivalutazione della presenza di una moltitudine di identità parziali e conflittuali costituisce la rivoluzione analitica/dell'analisi rispetto al passato: la presa d'atto che il tessuto urbano sia costituito da un sistema di relazioni sempre più frammentate, eterogenee e complesse che devono essere considerate nella ridefinizione di un approccio operativo e contemporaneo.

Se nel corso degli anni Settanta e Ottanta, la "riconquista della città" teorizzata e dibattuta nell'ambito disciplinare dell'architettura urbana[1] e al crocevia con gli approcci di altre scienze umane e sociali[2] ha consentito l'emergere della nozione di "progetto urbano", basato su nuovi

processi e attori nella produzione della città oltre che su un progressivo allontanamento dalla pratica operativa funzionalista[3], a cavallo degli anni 2000, con il consolidamento della nozione di "paesaggio urbano" (Corajoud, 1981), nel dibattito disciplinare sono state introdotte nuove scale: proiettate oltre il "progetto della città", hanno orientano lo sguardo verso la dimensione metropolitana, in una visione "telescopica" tra scala locale e la scala territoriale (Mazzoni, et al., 2022).

Nell'ultimo decennio, questa nuova dimensione (fisica ed intellettuale) ha comportato poi il progressivo passaggio da una "pianificazione della metropoli" ad una "pianificazione dell'agglomerazione"[4], con l'introduzione di nuovi o rinnovati obiettivi come la maggiore equità socio-spaziale e una più equilibrata distribuzione territoriale, da perseguire soprattutto attraverso l'abolizione del sistema radiocentrico: si è iniziato così a descrivere un diverso meccanismo di funzionamento urbano, negli anni variamente definito attraverso molteplici immagini e metafore, come quella dell'arcipelago, della costellazione o della nebulosa (che ha orientato dibattiti e politiche nella definizione di un modello multipolare o policentrico[5], o come quella del "mosaico".

Questa nuova dimensione, vede da un lato un significativo cambiamento nell'atteggiamento statale nei confronti dello sviluppo della *regione capitale*, dall'altro richiede la definizione di una nuova visione politica del futuro della metropoli e nuova visione spaziale ad essa correlata: una nuova forma di agglomerato per la costruzione

di un comune senso di appartenenza.

In particolare, le amministrazioni legate alla Parigi metropolitana hanno chiamato diverse équipe di esperti internazionali per riflettere con politici e tecnici sulla costruzione della *Grande Parigi*, con l'obiettivo condiviso di sviluppare *nuovi modelli territoriali* per l'agglomerazione parigina.

Dalla revisione dell'SDRIF del 1995 (conclusa nel 2007) alla consultazione internazionale "Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne" (2009), dai successivi lavori dell'Atelier International du Grand Paris fino all'ultimo SDRIF horizon 2030, è emersa una nuova *visione politica* del futuro della metropoli, interessato a comprenderne l'"intensità urbana" e finalizzato alla costruzione di un nuovo "senso di appartenenza condiviso" (Ferri, 2008).

A questa visione politica si accompagna l'emergere di nuovi strumenti di rappresentazione e costruzione del territorio metropolitano. Queste politiche testimoniano un crescente coinvolgimento dei vari attori[6] nel tentativo di superare il processo operativo a cascata legato alla pratica del progetto urbano nato negli anni '80.

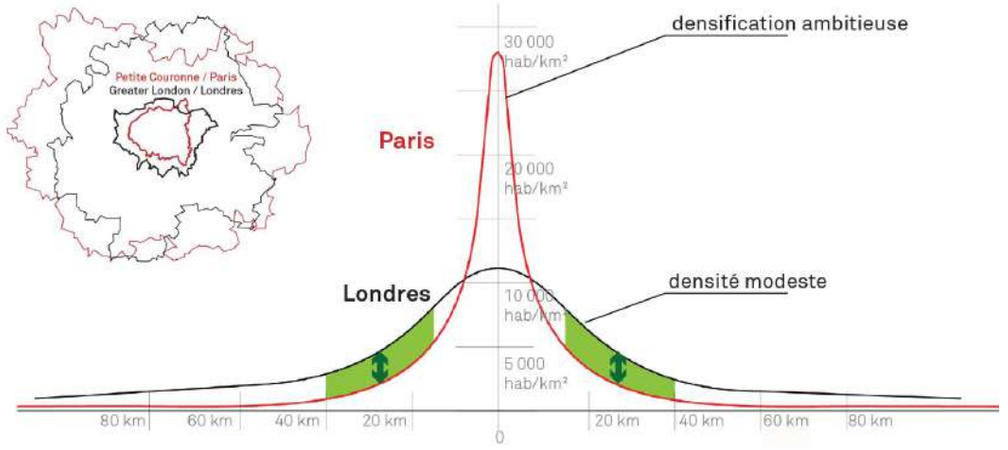
Si inizia inoltre a porre una maggiore attenzione alla *specificità* dei territori, pur senza perdere di vista l'importanza del carattere unitario dell'insieme: se il territorio non è più percepito in modo dicotomico attraverso l'opposizione città densa/periferia dispersa, non è nemmeno percepito o descritto come un insieme composto di singolarità giustapposte. Il paesaggio urbano contemporaneo emerge così come un *mosaico* di luoghi e individui che ne

compongono i diversi tasselli.

Il territorio metropolitano, nella sua estensione, non appare omogeneo , ma un contenitore di diverse forme di organizzazione spaziale generate per diffusione ma anche per densificazione, multipolarità, integrazione: se è caratterizzato da una forte espansione urbana, è allo stesso tempo definito da una grandissima eterogeneità spaziale. La metropoli contemporanea appare quindi, da un lato, disaggregata e dispersa, dall'altro, composta da polarità e addensamenti, da corpi territoriali che costituiscono basi potenziali per lo sviluppo di nuovi centri urbani ripercorrendo un fenomeno inverso della dispersione.

Tuttavia, come vedremo, la profondità e la complessità di questo fermento intellettuale si perde, almeno in parte, nella concreta pianificazione spaziale, nella definizione di nuove politiche urbane e nella traduzione in concrete proposte operative.

In questo "scenario condiviso", si diffonde una quantità incredibile[7] di progetti, visioni e ipotesi trasformative coerentemente con la pianificazione metropolitana e regionale redatta negli stessi anni, seguendo in particolar modo le linee guida per lo sviluppo regionale imposte dalla SDRIF e il principio generale del collegare poli e centralità più o meno dense attraverso l'implementazione del sistema della mobilità. A definire i criteri principali di questo nuovo disegno collettivo, un programma comune (tra cui il numero di alloggi da produrre: "70.000 all'anno"), diverse strategie ("come e dove?") e un dominante imperativo da seguire: la città sempre più densa e compatta.



˙**Fig. 11:** Curva delle densità abitative nelle agglomerazioni urbane di Parigi e Londra, "Comment et ou habiter?", Contributo dell'atelier TVK al seminario di studi «Habiter le Grand Paris» dell'AIGP, 2013

Densification Policy	Municipality	Actors Involved	Morphological Change	Political Project
Incentive policy of soft densification	Small municipalities (around 10,000 inhabitants)	Individual homeowners, small local developers, other actors involved in individual housing construction	Soft densification: no radical transformation of prevailing urban forms	Soft development intended to stop population decline without altering the living environment
Interventionist policy of hard densification	Medium-sized municipalities (50,000- 100,000)	Municipality, public land institutions, developers, social landlords	Hard densification: houses replaced with apartment buildings and public facilities	Hard development intended to attract new populations and businesses so that the municipality can play a major role in the city-region The municipality maintains control over urban forms and finances infrastructures and public facilities
Flexible policy of hard densification	Medium-sized municipalities (50,000- 100,000)	Developers	Hard densification: houses replaced with apartment buildings and shops	Market-led hard development intended to attract new populations and businesses so that the municipality can play a major role in the city-region

˙**Fig. 12:** I differenti tipi di politiche di densificazione implementati nelle post-periferie della città-regione di Parigi, Touati-Morel, 2015, in: (Touati-Morel, 2015)

2.2 Strategie di densificazione e politiche urbane in l'Île de France

All'interno del panorama internazionale, in cui "densità", "compattezza" e "intensificazione" sono divenute le parole chiave della pianificazione urbana[8], il rinnovato interesse per il concetto e la misurazione della "densità"[9] ha caratterizzato anche in Francia la definizione di politiche di produzione urbana orientate a contrastare il consumo territoriale e la grave crisi abitativa.

Dalla metà degli anni '90, una serie di misure legislative sono state implementate per promuovere la densificazione urbana: nuovi piani per la mobilità (Plans de déplacements urbains), premialità per la densificazione, definizione e imposizione di soglie minime di densità, eliminazione delle restrizioni sulle dimensioni minime degli appezzamenti, revoca degli strumenti per la regolazione della densità edilizia, etc. Dagli anni 2000, la nazione ha definitivamente assunto una precisa strategia che incoraggia a preservare le risorse territoriali attraverso la densificazione dei tessuti esistenti.

Nel frattempo, parallelamente ad una serie di misure ed atti giuridici prodotti a livello statale[10], enti regionali, metropolitani e locali hanno assunto un ruolo significativo nell'attuazione di queste politiche, in particolar modo la Région Île-de-France che, come si vedrà, ha basato sul principio della "città compatta" la redazione del documento di pianificazione strategica SDRIF (Région Île-de-France, 2008). Infatti, se in precedenza lo Stato era l'unico attore influente nella definizione e nell'attuazione delle politiche di pianificazione, il processo di decentramento[11]

'La narrazione della "città compatta" sottovaluta "uno spazio essenziale, ma immenso, della metropoli. Rispetto ad altre metropoli europee come Londra (...) l'attuale densità di popolazione della Grande Parigi rivela forti contrasti: estremamente densa nel nucleo, per declinare molto rapidamente fino a raggiungere densità molto basse ai margini della Petite Couronne (10/15 km). Le densità della Grand Londres variano più moderatamente su tutto il territorio con una maggioranza delle densità medie all'interno della corona verde. La metropoli parigina sembra invece priva di densità medie tra la A86 e la Francilienne. Lo conferma l'analisi delle densità abitative lungo le linee RER: o meno di 25 unità abitative/ha (nappe pavillonnaire) o più di 75 unità abitative/ha (per i grands ensembles, ad esempio)".

(TVK, 2013)

avvenuto tra gli anni '80 e '90 ha notevolmente alterato gli equilibri di governance urbana, trasferendo prerogative e responsabilità di pianificazione urbana anche al livello comunale (Charmes & Keil, 2015).

I comuni francesi svolgono infatti oggi un ruolo centrale per le politiche di densificazione sul piano attuativo ed godono inoltre di una certa autonomia decisionale nello stabilire se e in che misura adottare politiche di densificazione, oltre che nel definirne le specifiche modalità attuative, motivo per cui "le aree suburbane di Parigi vengono trasformate da dinamiche di densificazione e diffusione di varia entità a seconda delle specifiche situazioni locali" (Touati-Morel, 2015)[12].

Tuttavia, nonostante la proliferazione di leggi e regolamenti a favore di un denso sviluppo urbano, l'attuazione locale delle politiche di densificazione si è rivelata difficile in molti casi, per ragioni di diversa natura, non solo politica ed economica[13]. Come si avrà modo di approfondire di seguito, tra le componenti che articolano e caratterizzano questo processo "dialettico", molte delle difficoltà sono emerse in particolar modo nelle zone più "periferiche", in cui molti progetti di densificazione residenziale hanno incontrato la resistenza di residenti e proprietari che temono il deprezzamento dei propri immobili oltre che uno stravolgimento nella composizione sociale del loro quartiere[14].

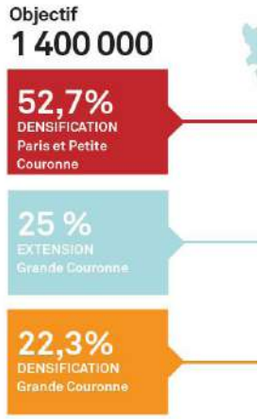
Diversi autori hanno infatti messo in discussione la rilevanza, la fattibilità e, soprattutto, l'accettabilità da parte di fruitori (residenti) ed attori (soprattutto autorità locali) verso queste politiche che "servono certi interessi ma ne

trascurano molti altri" (Charmes & Keil, 2015)[15]. Se infatti gli obiettivi legati alla densificazione urbana tendono ad essere principalmente presentati e giustificati in un quadro normativo basato sulla condanna agli effetti negativi attribuiti allo *sprawl* , da un punto di vista critico questo approccio ha offuscato molte altre questioni rilevanti sul piano socio-spaziale, sottovalutando molte delle conseguenze trasformative di determinate operazioni e le reali questioni in gioco, emerse soprattutto nell'attuazione alla scala locale.

In tale ottica, è stata osservata una certa correlazione tra l'*intensità dei processi di densificazione* e il *grado di centralità* ambito dai differenti comuni all'interno della gerarchia "post-suburbana" (Touati-Morel, 2015): in sostanza, più forte è l'intenzione di una municipalità di "crescere" e diventare una nuova polarità (o "centro secondario") attraendo nuovi residenti e attività, maggiore è il grado di intensità della densificazione.

Questa prospettiva, anche se descrittiva di un fenomeno parziale, è esplicativa della rilevanza rivestita dalle politiche di densificazione nella costruzione dello spazio urbano, nella distribuzione dei "pesi urbani" e nella definizione degli equilibri territoriali, soprattutto per i comuni periferici che cercano di conquistare una maggiore autonomia. Al contempo, mostra come l'analisi delle politiche di densificazione sia un importante rivelatore delle politiche e delle situazioni urbane oltre che delle problematiche locali.

Se il modello della città densa e compatta continua a essere oggetto di acclamazione generale, appare al contempo sempre più



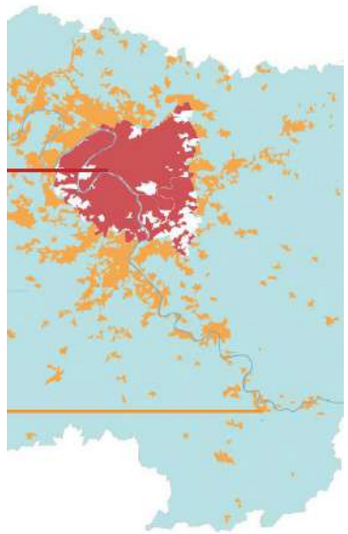


Fig. 13: Obiettivi della densificazione per l'agglomerazione Pargina, Contributo dell'atelier TVK al seminario di studi «Habiter le Grand Paris» dell'AIGP, 2013.

necessario approfondire, comprendere e rimettere in discussione non solo i discorsi politici e le posizioni accademiche o intellettuali, ma anche (e soprattutto) le pratiche attuate dai governi che promuovono "a ogni costo", in maniera uniformata ed uniformante la densificazione e la compattezza urbana.

2.3 Le scale della pianificazione

La gestione del (*Trés) Grand Paris* si basa su una gestione pubblica complessa, basata su una vasta gamma di strumenti della pianificazione e animata da un considerevole numero di attori.

Alcuni quesiti dirimenti stimolano quotidianamente il dibattito in corso sulla definizione di un modello di sviluppo sostenibile: densificare i *quartiers des gares* o preservare l'identità dei diversi stralci urbani? Imporre di una politica "zero artificializzazione del suolo[16]" o assecondare una tendenza maggiormente espansiva? Come perseguire un maggiore equilibrio est/ovest e tra il cuore della metropoli e le relativa periferia?

Come descritto nei paragrafi precedenti, un lungo periodo di politiche urbane fortemente interventiste ha lasciato il posto allo sviluppo ad una "pianificazione strategica" che ha dato maggiore spazio agli enti locali e ai comuni, consentendo inoltre l'apertura agli attori privati (Desjardins, et al., 2012), puntando a riunire gli attori in vista di un progetto comune: un modello di pianificazione "incitativo il cui obiettivo è di sviluppare e non di regolare" (Benigni, 2014).

Al contempo, si è avvalorata l'importanza del progetto urbano a scala locale come ambito privilegiato per implementare i mezzi realizzativi dei progetti definiti alle diverse scale: della città, dell'agglomerato, metropolitana o regionale[17]. Emerge l'obiettivo primario di interpolare le diverse scale del progetto attraverso un approccio inter-scalare, che dalla prospettiva territoriale sia in grado di trovare coerenza e riscontro attuativo alla dimensione locale: dall'intero agglomerato al singolo isolato.

2.3.1 Dalla scala della città alla scala del territorio regionale

Per far emergere il prolifico corpus di progetti e scenari che hanno animato il dibattito e guidato l'*aménagement* del territorio parigino, si riporta in "Appendice" al presente capitolo una selezione cartografica e iconografica di riferimento. La stessa costituisce l'estratto di una ricerca[18] sulla metropoli parigina condotta all'interno del *laboratoire* IPRAUS[19] (Mazzoni, et al., 2022).

La raccolta comprende due dossier: il primo contiene alcune rappresentazioni dell'agglomerato parigino realizzate tra il XVIII la fine del XX secolo (precisamente, fino al 1995, data della prima stesura dello SDRIF); il secondo, intitolato «La planification à l'échelle de la région parisienne (1932-1995)», si concentra sulla pianificazione alla scala regionale, approfondendo l'excursus redazionale dello SDRIF che ha portato all'elaborazione dell'ultimo Master Plan (2013).

Si tratta di una raccolta non esaustiva né storiografica ma finalizzata all'evidenziazione di

Fig. 14: Les échelles du Grand Paris, IPR, 2019

alcuni aspetti significativi: da un lato l'evoluzione e l'ampliamento dello sguardo rivolto al territorio parallelamente alla reale evoluzione dello spazio urbano; dall'altro, l'eterogeneità delle visioni interdisciplinari e multi-scalari che hanno influenzato la definizione dell'attuale panorama metropolitano.

A seguito della suddetta analisi, nei paragrafi successivi è approfondito il ruolo dello SDRIF di più recente formulazione, con particolare attenzione alle strategie urbane e politiche incentrate sulla questione della *densità / intensità* urbana e territoriale.

2.3.2 Alla scala regionale: Il "progetto della densità" al centro del nuovo SDRIF[20]

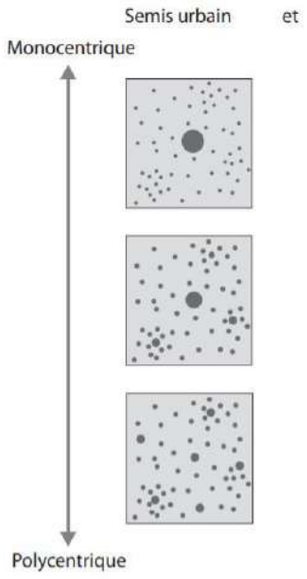
In quanto principale protagonista della pianificazione del territorio alla scala regionale, la Regione Île-de-France ha assunto nuove responsabilità, in particolare dagli anni '90: da un lato quella della pianificazione urbana, focalizzata sulla redazione del Piano Regolatore Regionale SDRIF, dall'altro quella relativa al sistema di trasporto pubblico, con l'Île-de-France Mobilités.

Per far fronte a questioni e problematiche e definire nuovi obiettivi riguardanti il complesso sistema territoriale è stato pertanto redatto un Masterplan dalla la Regione in collaborazione con lo Stato: l'« Île-de-France SDRIF Horizon 2030 », adottato nel 2013. Il Master Plan sviluppa uno "scenario esplorativo" orientato al raggiungimento di un «territorio più coeso» attraverso il superamento di fratture,

squilibri territoriali e sociali, riequilibrando le polarità est-ovest della regione e perseguendo un'eguaglianza diffusa[21], «al cuore dell'area densa oltre che a scala regionale ».

Perseguendo il superamento del dualismo centro-periferia, che ha strutturato il sistema radiocentrico su cui il territorio metropolitano si è espanso nell'ultimo secolo, è stato ipotizzato un modello «multipolare», che rivela pertanto un nuovo modo di interpretare e progettare la scala territoriale. Il progetto, rispondendo in primis al crescente bisogno abitativo, prevede la densificazione dei tessuti esistenti e l'intensificazione di molteplici aree urbane "periferiche" per generare nuove "zone intense" e più autonome. Il perseguimento dell'auspicato riequilibrio territoriale si basa sulla formulazione di due principali strategie: l'"intensificazione urbana" distribuita e la riconnessione territoriale attraverso le connessioni e le reti infrastrutturali. Lo SDRIF ha assunto infatti come *input* generativo il sistema infrastrutturale – quello esistente e quello previsto dal progetto Grand Paris Express (approfondito nel paragrafo successivo) – per definire il progetto territoriale e *localizzare* l'urbanizzazione e l'intensificazione di specifici poli strategici.

Il recente SDRIF si pone quindi per molti aspetti in diretta continuità con il precedente. Tra le principali sfide che la regione Ile-de-France si era posta con la revisione del primo SDRIF (1994), emergeva già la necessità di costruire una maggiore quantità di alloggi per rispondere all'emergenza abitativa, con un obiettivo fissato a 60.000[22] nuove unità abitative all'anno, poi aumentato dal successivo SDRIF[23]. Le 35.000



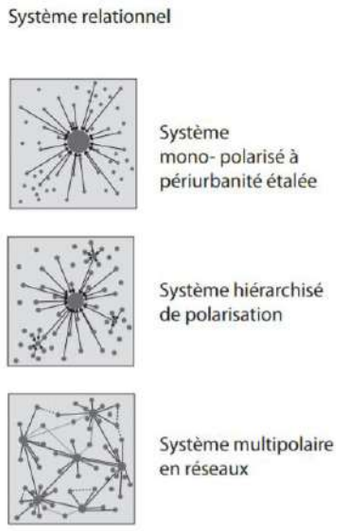


Fig. 15: *Semis urbains et systèmes relationels : le modèle multipolaire en reseau,* Da Cunha & Kaiser, 2009. In: (Da Cunha & Kaiser, 2009)

effettive unità abitative all'anno costruite intorno agli anni 2000 sono infatti risultate insufficienti a soddisfare i bisogni abitativi, motivo per cui lo Stato ha inserito nella legge Grand Paris del 2010 l'obiettivo di raddoppiarne la produzione: costruire 70.000 alloggi all'anno è così divenuto l'obiettivo che ha guidato la redazione dell'ultimo SDRIF. Per accogliere questo nuovo volume di abitazioni, c'era chiaramente bisogno di spazio. Ma che tipo di spazio? Dove e con quale intensità?

Come ha spiegato V. Fouchier, rispetto al piano del 1994, il nuovo SDRIF (2008) non risponde allo stesso modo a questa *sfida quantitativa*. Innanzitutto, si basa su un progetto spaziale che mira ad accogliere una parte molto significativa dello sviluppo nel cuore dell'agglomerato, "perché è proprio lì che possono essere costruite densità sostenute ed è allo stesso tempo lì che esiste un potenziale fondiario sottovalutato, ma ben servito. Si tratterà di coniugare trasporto pubblico - ed evoluzione della rete del trasporto pubblico - e attrazione di persone, posti di lavoro, servizi in termini di densificazione. ". Allo stesso tempo, il nuovo piano non si pone l'obiettivo di fermare le estensioni urbane ma di polarizzarle, riducendone il volume complessivo e rendendole più dense all'interno di una nuova *rete di centri*, un agglomerazione multipolare. Sugli obiettivi riguardanti la mobilità e la rete di trasporto pubblico, si intende rendere il cuore dell'agglomerato "molto meglio servito di quanto non lo sia attualmente perché sarà interconnesso, attraverso una maglia della stessa qualità della Parigi *intra muros* per uno spazio molto più ampio nella periferia circostante. La sfida è *collegare meglio tra loro le periferie, che forniranno*

uno dei supporti per la densificazione: nessuna densificazione sostanziale se non c'è miglioramento né dell'accessibilità né della qualità urbana. Al di fuori dell'agglomerato centrale, è auspicabile polarizzare lo sviluppo attraverso spazi abitativi che saranno strutturati dal trasporto pubblico che convergeranno su poli a loro volta rafforzati nella loro densità e centralità" (Fouchier, 2007).

In seguito a un fermento intellettuale sviluppato successivamente alla redazione della legge Grand Paris (2010)[24], lo SDRIF sarà quindi aggiornato, ripartendo dagli stessi principi. Ciò che conferirà nuova forza a questo progetto di portata regionale, sarà il trainante progetto Gran Paris e, soprattutto, la messa in atto del nuovo progetto infrastrutturale Grand Paris Express (2013).

Questioni e obiettivi

Il piano sviluppa uno scenario esplorativo ad orizzonte 2030, il cui contenuto si traduce in due principali documenti di lavoro:

- Il *Projet spatial régional* PSR), costruito su una visione generale delle sfide da affrontare alla scala regionale, contenente obiettivi e strategie.
- La *Carte de destination générale des différentes parties du territoire* (CDGT)[25], di valore prescrittivo per i documenti urbanistici locali, e comprendente la traduzione cartografica degli indirizzi normativi contenuti nel PSR.

Lo SDRIF individua alcuni principali obiettivi alla base del PSR. Tra di essi, emerge la volontà

di perseguire una "*Ile-de-France plus solidaire*", superando fratture e disuguaglianze territoriali e sociali, riequilibrando l'est e l'ovest della regione.

Questo obiettivo di generale *riequilibrio* era presente già nella proposta del primo SDRIF (1994): esso aveva portato alla definizione di un modello territoriale definito "policentrico", in cui era stata intravista la possibilità di superare lo sviluppo radiocentrico che aveva prevalso nella formazione del territorio metropolitano. Se da una parte i piani precedenti il nuovo SDRIF non hanno avuto molto successo in questo senso, hanno tuttavia il merito di aver inaugurato un ribaltamento di prospettiva che riflette una maggiore consapevolezza della multipolarità che caratterizza la dimensione metropolitana contemporanea, costituita da una molteplicità di luoghi che possono essere definiti "centri"[26].

Al contempo, è stato evidenziato come le proposte per i precedenti SDRIF non abbiano realmente superato il dualismo "centro-periferia" (AIGP, 2012). In effetti, il modello reitera un meccanismo radiocentrico, se pur "moltiplicato" per più polarità, considerando i diversi poli come multiple centralità da connettere, con un confine ed una periferia: un modello che rischia peraltro di influenzare politiche e sforzi collettivi (come quelli riguardanti gli obiettivi di densificazione o intensificazione) in maniera diseguale, finendo per contribuire alla competizione tra le diverse polarità. Questo approccio, se pur orientato al superamento della precedente pianificazione che "ha puntato a rendere il centro vicino a tutto piuttosto che rendere tutti i punti accessibili" (Grosjean, 2012), lascia intravedere la permanenza di una certa *gerarchia* nella scala interpretativa

(poli di “serie A” e poli di “serie B”, polarità da intensificare (ed altre da dimenticare?), forme urbane “sostenibili” ed altre sostituibili).

Il dibattito ha pertanto comportato l’introduzione di una diversa terminologia con la formulazione del modello cosiddetto “multipolare”, su cui si basa in effetti il Progetto Spaziale Regionale del nuovo SDRIF: una eterogeneità di centri urbani dislocati con una distribuzione maggiormente continua e diffusa, che al contempo costituiscono un insieme unitario alla scala più ampia del bacino parigino o della regione.

Tuttavia, il nuovo modello multipolare, disegnando sul territorio quelle che sono state definite delle “ ‘patate’ di primo e secondo rango” intorno a Parigi, è ancora, dal canto suo, un sistema spaziale che conserva una marcata gerarchizzazione e una certa rigidezza (AIGP, 2012) nel descrivere le componenti e il funzionamento dello schema territoriale, come quelli di "nucleo denso" e di "spazi o aree periurbane", di “centri” e di “periferie”, da cui la persistenza di dualismo concettuale tra la densità di un “cuore urbano” e il restante “peri (meno?) urbano”.

Un secondo obiettivo fondamentale riguarda la necessità di indirizzare l’andamento dello sviluppo urbano per “anticipare i cambiamenti ambientali", al fine ridurre la vulnerabilità del territorio, prevenire il consumo degli spazi agricoli e naturali e garantire la continuità degli ecosistemi naturali costituenti la "*trame verte et bleue*".

Il progetto spaziale regionale (PSR)
e la Carta generale di destinazione territoriale (CDGT):
polarizzare le intensità urbane

Il PSR[27], al centro del piano, illustra pertanto la visione al 2030 di “una regione metropolitana compatta, multipolare e verde”. Il progetto è redatto sulla base delle tre sfide sopra menzionate. Il progetto si articola su 3 “pilastri”:

1. “connettere e strutturare”;
2. “polarizzare ed equilibrare”;
3. “conservare e valorizzare”.

I tre pilastri, tradotti in *strategie*, definiscono in sintesi il funzionamento territoriale riguardo:

1. il sistema delle reti;
2. la “materia urbana” composta da spazi costruiti e attività umane con densità e intensità urbane differenti;
3. gli ecosistemi e le risorse ambientali esistenti e da rafforzare, in particolare le reti del verde e dell’acqua.

Come il progetto spaziale, gli orientamenti normativi in applicazione della strategia complessiva sono radotti nella CDGT[28]. La Carta è la versione normativa del progetto spaziale. La precisazione di limiti e dettagli decisionali sugli spaziali individuati sulla CDGT il piano rimanda ai documenti urbanistici locali. La CDGT stabilisce quattro tipologie di entità territoriali in cui sono inscritti i diversi comuni:

- il “cuore della metropoli”, che corrisponde al più denso spazio urbanizzato, da articolare in diretta continuità con Parigi. In quest’area, i comuni in cui la cui densità media residenziale è stata stimata superiore a 220 abitazioni/ettaro nel 2008

(ovvero il doppio della densità media degli spazi residenziali di tutto il “cuore della metropoli”, pari a 110 abitazioni/ettaro) sono ivi individuati per l'applicazione di specifiche *linee guida per la densificazione*.

- l’entità territoriale precedente è a sua volta circoscritta nella seconda zona, quella denominata “agglomerato centrale”, che corrisponde alle maggiori polarità urbane da rafforzare e *intensificare* poste tra il cuore della metropoli e lo spazio rurale, al fine di gestire lo sviluppo urbano garantendo la tutela degli spazi aperti[29].

- l’“agglomerato dei poli della centralità”, corrispondenti alla rete delle città che si articolano nello spazio prettamente rurale; sono definiti dalla presenza del “polo di centralità” propriamente detto, che designa il comune raggruppando le funzioni economiche, le attrezzature e i servizi essenziali alla vita quotidiana, e dal resto dei comuni che vi sono agglomerati (secondo la definizione dell'INSEE) .

- Infine, “borghi, villaggi e frazioni”, che corrispondono a centri con caratteristiche rurali (villaggi rurali, grandi borghi o piccoli centri urbani) con un basso livello occupazionale ed infrastrutturale e servizi di prossimità.

Nel paragrafo successivo sono approfondite le tre tematiche che strutturano il progetto spaziale, mettendo soprattutto in luce la relazione con le politiche di densificazione-intensificazione di interesse per la trattazione.

“Relier et structurer” :
strutturare e indirizzare la densità

Entro il 2030, lo SDRIF prevede lo sviluppo di una rete di trasporto maggiormente diversificata ed implementata a tutte le scale, sia in termini di collegamenti internazionali[30] che di spostamenti locali. A livello regionale, si punta all’intermodalità[31] e la multi-modalità[32] di trasporto attraverso la trasformazione dei principali assi viari in *boulevards urbains*, lo sviluppo di nuove linee tranviarie, il miglioramento del il trasporto pubblico locale e la diffusione capillare delle piste ciclabili, al fine di per alleggerire e decongestionare le reti esistenti e al contempo consentire spostamenti tangenziali o “da periferia a periferia” che attualmente sono insufficienti.

Nell'agglomerato centrale e più in particolare nella zona densa, lo SDRIF prevede in maniera combinata il miglioramento delle infrastrutture esistenti e la creazione di nuove reti, in funzione dei quali orientare l’imminente sviluppo urbano. In particolare, considera i più recenti assi di sviluppo della Rete Espressa Regionale (RER) e della nuova rete Grand Paris Express (GPE), oltre che il prolungamento di alcune linee metropolitane e la realizzazione di sistemi tangenziali tram-treno (Transports collectifs en site propre- TCSP). Nella “corona” più esterna, lo SDRIF prevede un sistema di trasporto organizzato alla scala dei “bacini di vita” e delle necessità locali di spostamento, riconnessi alla strutturante rete maggiore mediante lo sviluppo di nuovi servizi di autobus. Il criterio generale è quello di rafforzare l'offerta di trasporto pubblico intorno ai “*pôles de centralité*” riducendo il ricorso all’automobile. Il

Piano mira inoltre a ottimizzare ed implementare le infrastrutture fluviali e portuali, promuovendo la "multimodalità aria-ferro-acqua-strada".

Si comprende chiaramente come per lo SDRIF, la rete infrastrutturale costituisca "la spina dorsale dello sviluppo territoriale", al punto che è possibile rileggervi un approccio, per certi versi superato, a *generare il programma attraverso il progetto infrastrutturale* (e non viceversa), affine al metodo TOD di matrice americana di cui si è parlato nella seconda parte della trattazione. In effetti, dal 2008, nonostante critiche e scetticismi in merito al notevole investimento pubblico destinato a questa imponente rete di trasporto, la geografia dello sviluppo urbano è stata fortemente indirizzata in funzione della nuova configurazione infrastrutturale. L'attenzione (soprattutto economica e degli investitori) si è particolarmente concentrata sui quartieri serviti dalle future stazioni del Grand Paris Express (i *quartiers de gare*)[33], con particolare attenzione agli aspetti della *densità* (e della densificazione), della *mixité* e delle attrezzature. È pertanto il progetto infrastrutturale a dettare le regole di una gestione dello spazio urbano che rischia di trascurare la rilevanza (anche sovraordinata) di altri aspetti, per il perseguimento dei quali le reti dovrebbero costituire un mezzo strumentale e non un fine aprioristicamente imposto.

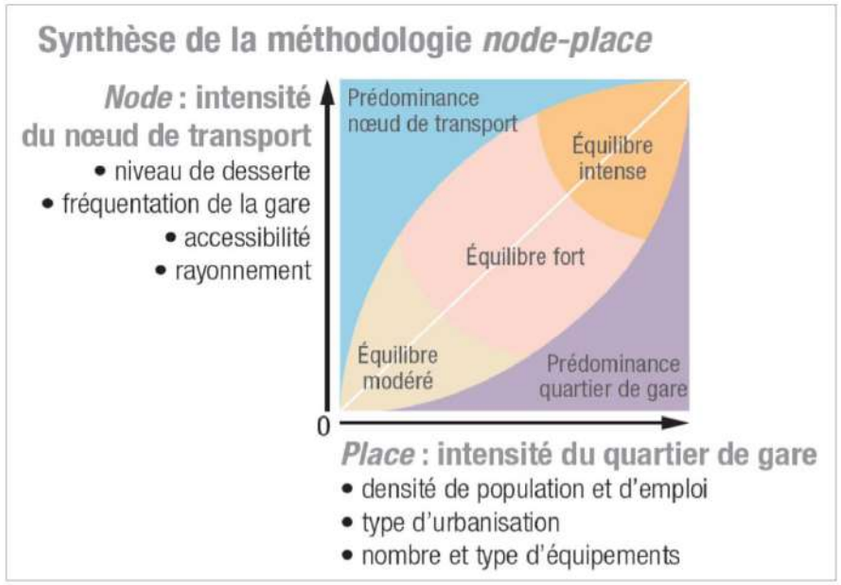
Questo approccio, che considera le infrastrutture come "elemento che si sovrappone al territorio" favorendo alcuni nodi della trama divenuti più cruciali di altri, ha generato numerosi dibattiti, in cui si è denunciata l'incoerenza di un progetto complessivo il cui principale obiettivo dichiarato consisterebbe nel riequilibrio e nel

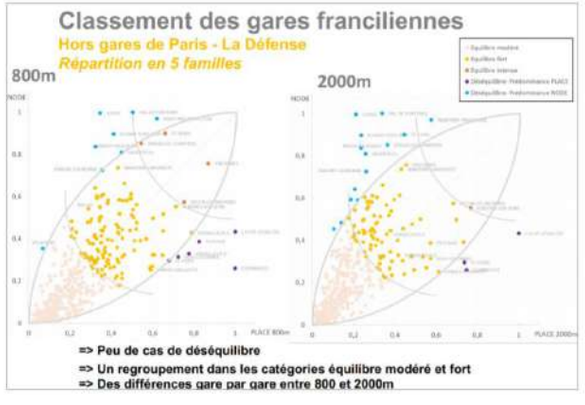
Fig. 16: Nuova linea di tram (T1) in fase di realizzazione nel comune di Montreuil. Il progetto prevede la rigenerazione di una imponente infrastruttura stradale in stato di abbandono in boulevard urbain, una nuova infrastruttura verde che consenta di combinare diverse modalità di trasporto ed incentivi la mobilità dolce.

perseguimento di una maggiore uguaglianza socio-spaziale alla scala territoriale.

Se infatti la localizzazione dei nuovi *quartiers de gare* presuppone un maggiore "potenziale urbano" delle polarità che va a servire, un rischio tra gli altri è quello di trascurare o dimenticare le necessità delle realtà territoriali che sono già svantaggiate o mal servite. Inoltre, come dimostra uno studio sulla relazione tra aree urbane e nodo di trasporto nei *quartiers de gare* condotto dall'IAU IdF (Insitut d'amenagement et d'urbanisme d'Ile-de-France)[34] [Cfr. f**ig. sotto**], rimane da verificare l'effettiva coerenza tra l'intensità urbana (sul cui valore del significato rimangono validi gli interrogativi già anticipati e successivamente approfonditi) del quartiere o dell'intera "polarità urbana", e l'intensità del nodo di trasporto (proporzionale alla posizione nella gerarchia infrastrutturale) o dell'area immediatamente circostante.

La sfida che permane è quindi riuscire a sviluppare parallelamente e contemporaneamente i due livelli del progetto, urbano e infrastrutturale, che dovrebbero compenetrarsi reciprocamente. Se – come mostra uno studio di MR Ventos (2002) – la vera maturità di una rete di trasporto pubblico è dimostrata dalla capacità di svincolarsi dal determinismo iniziale che la spingerebbe a confermare le centralità e le concentrazioni esistenti in nome di una determinata performance economica, la reale sfida diviene la formulazione di scenari esplorativi più audaci, che mirino realmente ad una "irrigazione più equa" dei territori urbani, anche anticipandone la trasformazione (Panerai, 2008).





ˆ **In alto, Fig. 17:** *Synthèse de la metrodologie node-place,* IAU. 2018.
Il grafico sintetizza il metodo *node-place* (Cfr. nota 34) sviluppato dall'IAU, che consente una comparazione delle coppie nodo-luogo (stazione/ quartier de gare), classificabili come: situazioni di equilibrio (moderato, forte o intenso) o situazioni di squilibrio (in cui predomina lo snodo dei trasporti o il quartiere in cui insiste la stazione).

In basso, Fig. 18: I grafici confrontano le coppie *gare-quartier* in relazione all'influenza dell'intensità del nodo di trasporto o dell'intensità urbana dal quartiere interessato. Il grafico in alto considera tutte le stazioni dell'Ile-de-France (437), mostrando le diverse stazioni suburbane omogeneramente concentrate nella parte di "equilibrio moderato". Al contrario, il grafico in basso non considera le stazioni parigine per mostrare, tra le 399 stazioni suburbane, diversi equilibri e "situazioni di relazioni" tra le stazioni e il rispettivo quartiere (IAU, 2018).

"Polariser et équilibrer" :
progettare ed equilibrare la densità urbana

Il secondo pilastro tematico "Polarizzare e Bilanciare" definisce gli orientamenti e gli obiettivi dello sviluppo urbano, rivelando un disegno al contempo spaziale e politico che mira a guidare l'evoluzione morfologica, spaziale e funzionale dell'agglomerato.

L'organizzazione territoriale è strutturata attorno ai "*bassins de vie*" (unità territoriali in cui gli abitanti effettuano la maggior parte degli spostamenti legati al lavoro, all'accesso a servizi e attrezzature, al tempo libero, ecc.) e ai centri urbani connessi, come visto, a nodi di trasporto pubblico esistenti o previsti (stazioni metro, stazioni RER, nuove stazioni GPE). Questi ultimi sono pertanto favoriti in termini di *intensificazione* urbanisa pianificata (aumento della densità abitativa e funzionale, aumento dell'offerta di lavoro e di attività economiche) e sono considerati il "nocciolo duro" dello sviluppo previsto. Questo obiettivo ha comportato la previsione di un "aumento della densità del 15%" in queste centralità. In termini operativi, questo obiettivo si traduce all'interno dello SDRIF nell'elaborazione di strategie riguardanti "tre componenti della densità urbana interconnesse":

1. Densità *abitativa*.
2. L'intensità degli impieghi e delle *attività*, da aumentare e ridistribuire.
3. Densità *sociale* e delle pratiche.

Al fine di determinare soluzioni concrete a uno dei maggiori problemi della regione - la mancanza

di alloggi - il piano definisce la necessità di aumentare in modo significativo il volume delle nuove abitazioni, attraverso la costruzione di 70.000 unità abitative da costruire in media all'anno fino al 2030. Una domanda è emersa dal principio come fondamentale, che continua a rimanere aperta: “come e dove?”[35]. La linea guida per il dispiegamento di questa strategia è stata definita nella necessità di una “densificazione complessiva degli insediamenti esistenti”, stabilendo un limite massimo di consumo di suolo destinato a queste nuove realizzazioni (29.000 ha).

Lo sviluppo multipolare dell'agglomerato si inserisce pertanto nel macro-obiettivo dello “sviluppo sostenibile” imposto dalle direttive nazionali ed europee, che impongono la densificazione degli spazi già urbanizzati per un “agglomerato sempre più compatto che si oppone allo *sprawl* urbano nell'ottica di una politica di conservazione e integrazione della natura, capace di controllare l'urbanizzazione e la crescita demografica e l'uso dello spazio» (IAU, 2013).

Un ultimo tema emerge dalla definizione di questa nuova “narrativa strategica”: la questione dei confini dell'agglomerato, che rivela la contraddizione tra due necessità; da un lato, il rigido controllo da imporre all'urbanizzazione e del consumo di suolo, e, dall'altro, la consapevolezza del valore effimero di qualsiasi tentativo di “fissare il limite una volta”, in un momento in cui sappiamo che nessuna linea tracciata potrà efficacemente cristallizzare (ammesso che sia realmente auspicabile) la continua trasformazione degli spazi metropolitani .

“Préserver et valoriser” :
ecosistemi, trame verdi e blu e corridoi ecologici

Il terzo pilastro strategico risponde in modo specifico agli obiettivi di preservare e valorizzare gli spazi naturali. A partire dagli anni '70, e seguendo le orme degli esperimenti del primo Novecento (Musée social, Office public du département de la Seine, ecc.), le autorità pubbliche francesi hanno definito un'ambiziosa politica di integrazione del verde nello sviluppo urbano locale e regionale[36]. Sulla base di queste esperienze, ha a poco a poco preso forma il progetto di una “cintura verde urbana”. Lo SDRIF 2030 riprende questo percorso, ma dichiara (almeno nelle intenzioni) di voler al contempo trasformare significativamente il rapporto che intercorre tra città e natura, tra spazio antropico e naturale, a livello regionale e locale[37].

Nel piano, l'insieme di giardini e parchi pubblici collegati tra loro da trame vegetali che traversano il cuore dell'agglomerato, la corona boschiva, l’insieme degli spazi aperti definiscono le maglie di un tessuto organico di sviluppo e gestione integrata dei territori.

Gli orientamenti nazionali che forniscono il quadro prescrittivo sovraordinato al piano in questo ambito impongono infatti la preservazione e la riabilitazione delle continuità ecologiche e della biodiversità, in funzione delle quali si impone di ripensare l’organizzazione delle attività antropiche, sebbene l’orientamento dello SDRIF lasci trapelare la possibilità di valorizzare alcune delle attività umane che possono avere un effetto positivo sulla componente ambientale. Il progetto territoriale regionale, in accordo con il

piano regionale “Schéma régional de cohérence écologique” (SRCE), incorpora inoltre gli obiettivi sulla limitazione della frammentazione degli spazi naturali causata dalle grandi infrastrutture di trasporto, sulla definizione di limiti per i fronti urbani limitrofi agli spazi agricoli, boschivi e naturali e sulla gestione e valorizzazione delle risorse idriche[38].

A scala urbana, il piano valorizza la presenza degli spazi aperti (giardini e parchi con valore paesaggistico, di relax, educativo, culturale) in cui si intravede anche uno strumento per contrastare la vulnerabilità dei sistemi urbani (inquinamento acustico, inquinamento dell'aria e dell'acqua, inondazioni dovute all'artificializzazione del suolo).

Tuttavia, quest’ultimo aspetto mostra, almeno in parte, un potenziale contrasto con le politiche e gli orientamenti forniti in materia di densificazione (che a tratti appare eccessiva) dei tessuti esistenti, in cui raramente emerge una adeguata preoccupazione per le conseguenze che determinate scelte prevalentemente quantitative (numero di alloggi all’anno) possono avere sulle spazialità urbane e sulla qualità e la vivibilità delle stesse, soprattutto a fronte di una imminente - e forse in alcuni contesti inadeguata – saturazione dei vuoti della trama urbana. In effetti, è nella redazione dello stesso SDRIF che si sottolinea l’importanza del ruolo svolto dagli spazi aperti (anche se si sottolinea “periurbani”) per gli abitanti dell'Ile-de-France che vivono nelle aree più densamente edificate, in particolare quelli della cintura verde.

Rimane altresì il dubbio che la quotidianità di coloro che abitano nelle prime corone possa

essere realmente “riqualificata” dalla presenza di spazi aperti che possono essere raggiunti solo in auto o tramite lunghi tragitti, così come permane quello riguardante i reali benefici apportati dalla presenza di parchi e giardini in aree urbane in cui l’eccessiva densificazione (anche verticale) dei tessuti tenderebbe a vanificare la presenza degli stessi.

Come sempre, le risposte sono da ricercare nell’equilibrio, anche se il concetto delle trame integrate negli spazi costruiti appare rassicurante, come una sorta di ultimo baluardo che combatte la battaglia della sostenibilità non solo ambientale ma anche abitativa.

2.3.3 Alla scala dell’agglomerato: Il progetto Grand Paris e il Grand Paris Express

Eletto Presidente della Repubblica nel 2007, Nicolas Sarkozy ritiene che il progetto regionale, formalizzato nello SDRIF del 2008, sia poco ambiziosa. Dopo aver nominato un segretario di Stato alla regione capitale nel 2009 lancia il noto progetto “Grand Pari(s)”. La consultazione internazionale sul futuro della conurbazione parigina rafforza in effetti una serie di consapevolezze maturate nel decennio precedente, dalle iniziative di cooperazione come la *Conférence Métropolitane* nel 2006 o la creazione del Forum di studi *Paris Métropole* nel 2009.

La legge *Grand Paris*, approvata nel 2010, determina la formazione della la Société du Grand Paris, incaricata della progettazione e realizzazione della rete di trasporto *Grand Paris Express* all’interno del Grand Paris.

Soprannominato il "*grand huit*", questo progetto (inizialmente Réseau de transport public du Grand Paris) di metropolitana veloce e automatica comprende 200 km, 4 nuove linee e l'estensione di una linea esistente, e 68 stazioni. mira a collegare i principali centri economici periferici (Roissy, Orly, Saclay, La Défense, Cité Descartes), contrariamente al progetto "Arc Express" proposto dalla Regione orientato a servire i tessuti densi della prima corona.[39] A seguito di un dibattito pubblico, nel 2011 una convenzione[40] tra Stato e Regione riunisce i due progetti nel "Grand Paris Express". La nuova rete infrastrutturale, che dovrebbe essere completata entro il 2030 e realizzata congiuntamente dalla Société du Grand Paris (SGP) e dal Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), prevede una tracciato (definitivamente stabilito nel 2013 e i cui lavori sono iniziati nel 2015) che dovrebbe riconnettersi all'attuale rete radiale centrata su Parigi per ampliare le possibilità di viaggio sulla tangenziale, alleggerire le linee esistenti, incentivare la mobilità dolce anche nei siti periferici e favorire lo sviluppo di nuove centralità urbane "dense e miste".

Nel progetto Grand Paris, le stazioni della rete GPE costituiscono pertanto dei nodi particolarmente importanti, stabiliti come centri di *intensificazione urbana* che strutturano il sistema multipolare dell'agglomerato, coerentemente con quanto descritto in relazione allo stesso SDRIF Horizon 2030. Al contempo, il progetto sostiene la prospettiva di *decentramento* ed il superamento del sistema radiocentrico, garantita da un più "orizzontale" meccanismo territoriale consentito dall'implementazione

di relazioni tangenziali tra i territori delle corone periferiche senza il necessario passaggio obbligato attraverso il denso nucleo metropolitano.

Il nuovo piano regolatore regionale SDRIF Horizon 2030 approvato nel 2013 recepisce quindi questo progetto infrastrutturale, conferma il principio della una "metropoli policentrica compatta" ponendo tra gli obiettivi prioritari la densificazione dei *quartiers de gares (*i quartieri attorno ai principali nodi di trasporto della rete*)*, ossia la costruzione dei nuovi alloggi prevalentemente attorno alle stazioni, esistenti ed in progetto. L'attuazione di questo grande progetto si basa tuttavia su visioni politiche che da allora sono in parte cambiate.

Incoraggiati inizialmente dallo Stato tramite contratti di sviluppo territoriale (CDT), la realizzazione è ora soprattutto nelle mani degli gli enti locali, in particolar modo quelli inerenti le aree di influenza delle 68 stazioni del GPE, a cui è affidata l'effettiva progettazione, realizzazione e gestione di nuovi alloggi, attrezzature o uffici.

Così, con l'estensione di quattro linee della metropolitana e di dieci linee di tram, è in atto una reale rivoluzione infrastrutturale a scala regionale. Il progetto infrastrutturale Grand Paris Express è quindi identificato come potenziale "trasformatore" dell'area metropolitana, la cui concretizzazione è subordinata ad alcune significative variabili, come la reale ed efficiente delle interconnessione con le reti esistenti, e il cui esito è vincolato alla riuscita di un sistema inter-scalare in cui progetti urbani alla scala locale si inseriscano in una strategia condivisa e coordinata.

Tuttavia, rimangono aperte alcune questioni: molti altri territori della metropoli (più o meno “periferici”) sembrano essere dimenticati, e dovrebbero parimenti essere meglio serviti e collegati, pena la permanenza o accentuazione delle problematiche esistenti legate al pendolarismo, anche se altri progetti strutturali di vasta portata sono in completamento (come il grande attraversamento regionale est- ovest della RER E tra Mantes/Poissy et Chelles/ Tournan (2022-2024)).

Riguardo la questione del pendolarismo, è fondamentale inoltre sottolineare come il solo progetto infrastrutturale non possa rivelarsi sufficiente a fornire risposte ad esigenze e problematiche legate, ad esempio, alla qualità della vita degli abitanti, se non accompagnato da adeguate politiche ed azioni strutturali che, nella posta in gioco per le scelte sulla *localizzazione,* orientino ad esempio lo sviluppo delle attività e dei servizi o la produzione di spazi di incontro sociale: se due terzi degli alloggi saranno realizzati nella grande corona dell’agglomerato, il sistema deve andare di pari passo con una reale intensificazione urbana delle nuove polarità, che non costringa ad esempio gli abitanti a gravare quotidianamente su altre centralità, al di là dell’efficienza del sistema di trasporto.

Rimangono inoltre i dubbi già delineati nel paragrafo precedente, in relazione ai rischi di un progetto di sviluppo urbano guidato esclusivamente o principalmente dalle direttive di un progetto infrastrutturale che guida ed orienta principi insediativi e “densificatori”. L’aumento della costruzione residenziale dal 2018 legata a questo nuovo progetto ha infatti incontrato una serie di difficoltà e soprattutto stimolato significativi interrogativi sulle conseguenze generate dalla corsa alla produzione edilizia: sulla qualità abitativa, sulla reale “capacità densificativa” dei tessuti nelle nuove polarità da intensificare oltre che sugli equilibri locali delle realtà in fase di trasformazione.

Al contempo tuttavia, con i programmi di riqualificazione urbana, la regione ha contribuito alla ristrutturazione di una grande quantità di complessi di edilizia sociale[41].

L’observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

L'osservatorio dei *quartiers de gare* del Grand Paris è uno strumento di partenariato, costruito gradualmente a partire dal 2013, che associa la Société du Grand Paris (SGP), la Direction Régionale et Interdépartementale de l’Équipement et de l’Aménagement (DREA) e l'Atelier Parisien d'Urbanisme (Apur). Nasce della volontà di acquisire uno strumento per la conoscenza e l'analisi dei quartieri delle future stazioni dell'agglomerato e per seguirne l'evoluzione.

L'obiettivo dell'ente è comprendere l’evoluzione del tessuto urbano legato ai quartieri intorno alle stazioni, ai loro sviluppi urbani e sociali, le dinamiche connesse alla costruzione residenziale, allo sviluppo economico, all'accessibilità. Partendo da una “fotografia” della realtà urbana prima dell'avvio del progetto, l’osservatorio si propone di valutare l'impatto dei nuovi nodi infrastrutturali sugli equilibri urbani, sulle dinamiche di densificazione e riqualificazione dei tessuti esistenti. La principale domanda al centro della ricerca è: in che misura la stazione genera una centralità?

Oltre agli studi per i singoli quartieri o le analisi condotte sulle singole linee, tra il 2014 e il 2017 sono stati condotti approfondimenti tematici sulla scala dell'intera rete del Grand Paris Express che hanno messo in relazione la rete con le strutture culturali[42], sanitarie, sportive o abitative entro un raggio di 800 metri intorno alle stazioni.

Riguardo la questione abitativa, uno studio intrapreso nel 2017 si inserisce nel particolare contesto della produzione edilizia metropolitana, segnato inoltre dalla nascita, nel 2016, della nuova Métropole du Grand Paris (MGP) comprendente 131 comuni nel cuore della agglomerato. Dal 2017 la Métropole du Grand Paris[43] ha sviluppato il Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH), al quale ha contribuito lo studio dell'APUR incentrato sul patrimonio abitativo nei distretti delle stazioni del GPE. Il piano affronta le grandi tematiche legate all'emergenza abitativa, alle strategie di densificazione, alla mixité funzionale e all'accessibilità, confrontando la densità edilizia attuale per prefigurare le prospettive di sviluppo in relazione al potenziamento del servizio di trasporto pubblico, analizzando l'offerta degli alloggi per individuare eventuali squilibri, analizzando i cambiamenti ereditati dalla progressiva rete Grand Paris Express in termini di prezzi delle case e dinamiche immobiliari. Al contempo, mostra una certa sensibilità a questioni maggiormente legate alla qualità abitativa ed urbana, come la fragilità di alcuni tessuti, la qualità e la diversità dei paesaggi urbani, l'interazione tra le diverse forme urbane.

Fig. 19: Grand Paris Express, les quartiers de gares, Observatoire des quartiers de gare du Réseau du Grand Paris Express (RGPE).In : (Apur, 2015) © APUR © SGPE

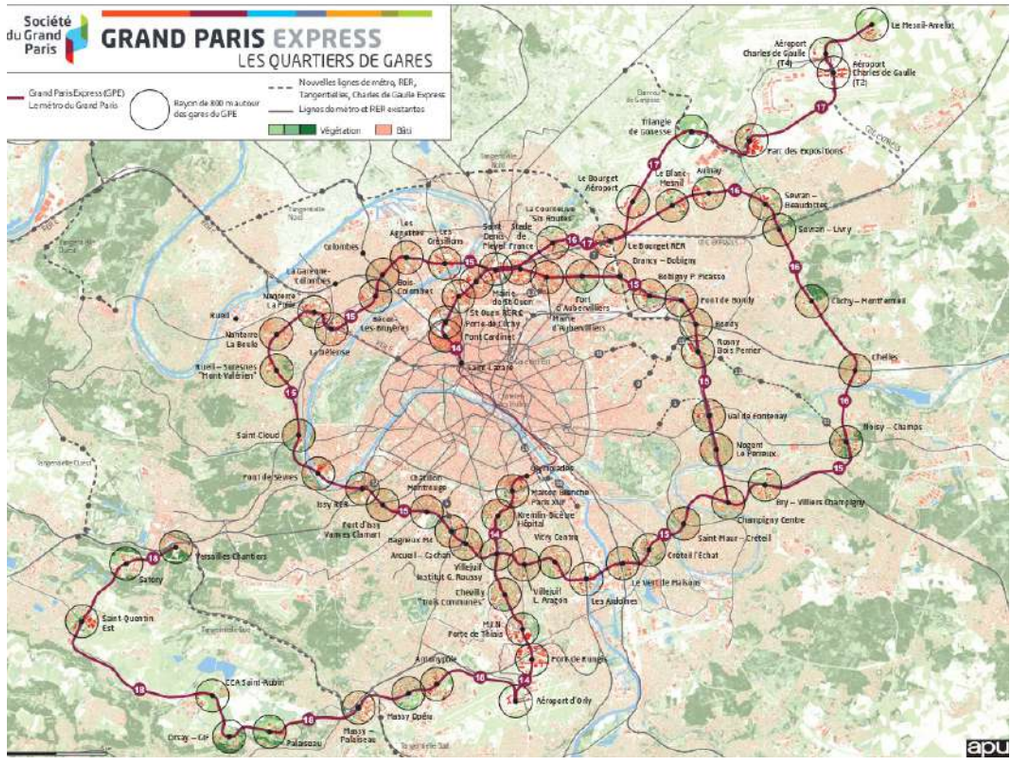
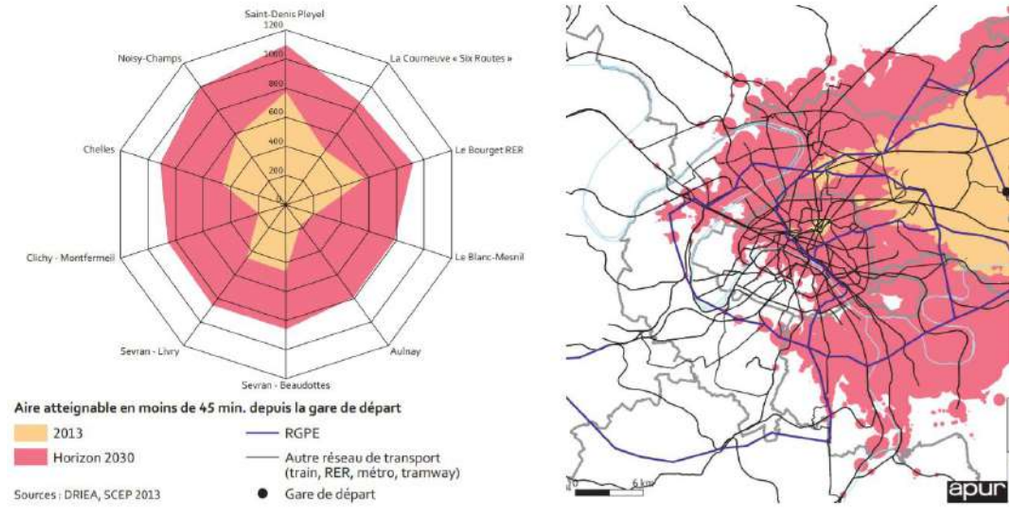


Fig. 20: Studio sull'accessibilità e i tempi di percorrenza in funzione del sistema della mobilità alla scala dell'agglomerato.
In: (Apur, 2015) © APUR © SGPE



Qualche dato

La significativa densificazione in corso nei quartieri delle stazioni del Grand Paris Express entro il 2030 è prevista attraverso due modalità principali: attraverso la realizzazione di grandi progetti di sviluppo (*projets d'aménagement*), la maggior parte dei quali già definiti, e attraverso le trasformazioni "puntuali" della trama dei tessuti urbani esistenti.

Per quanto riguarda la seconda modalità, non è molto difficile fare previsioni di processi che riguardano le evoluzioni delle singole parcelle in settori più o meno densi, molto variabili a seconda delle iniziative private: l'evoluzione dei tessuti è chiaramente « difficile à maîtriser du fait que les maîtres d'ouvrage sont des propriétaires différents pour chaque pavillon » (Debarre, 2007). Sulla prima modalità sono state formulate dall'APUR diverse stime in base agli scenari previsti. Entro il 2030, la sola realizzazione dei *projets d'aménagement* dovrebbe portare ad un aumento della densità edificata maggiore o uguale al 20% in 19 dei 33 quartieri di stazione analizzati.

A queste stime vanno pertanto aggiunte le evoluzioni "diffuse" dei tessuti esistenti. Seguendo quindi le indicazioni dello SDRIF (nell'area densa un aumento del 15% della densità costruita vicino alle stazioni entro il 2030 e del 10% altrove) per i 33 quartieri, si prevedono quasi 18 milioni di m² di nuova superficie costruita, di cui poco meno di 6 milioni in alloggi e 12 milioni in attività, distribuiti su 177 progetti distinti (APUR, 2021).

Fig. 21: Densità edilizia esistente e stima delle densità future al 2030 nei *quartiers de gares,* In: (APUR, 2021)

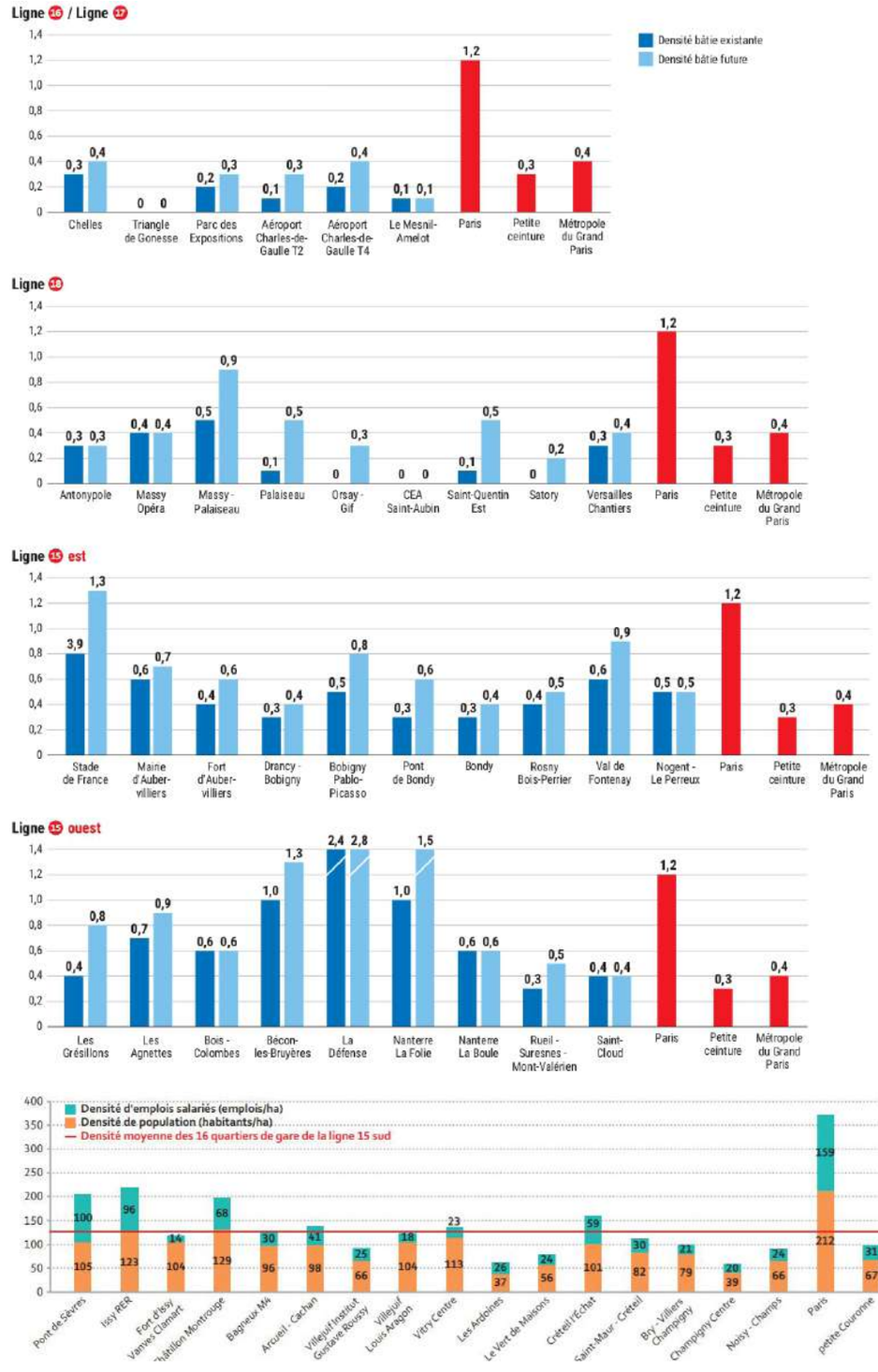
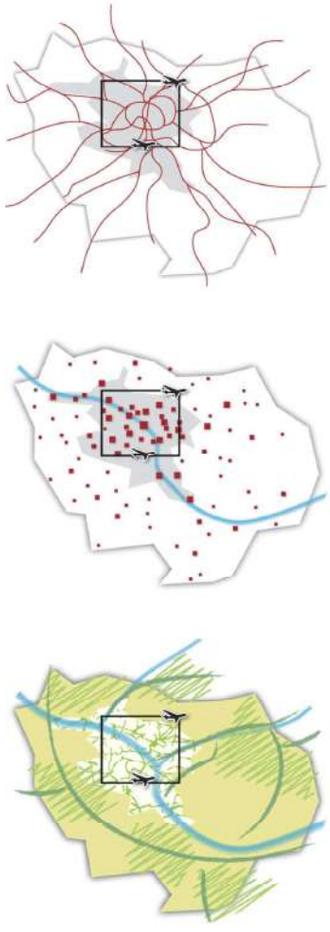


Fig. 22: Relazione tra densità (abitative e di impiego) e Quartiers de gare, l'esempio della linea 15, Apur.

2.3.4 Alla scala Metropolitana

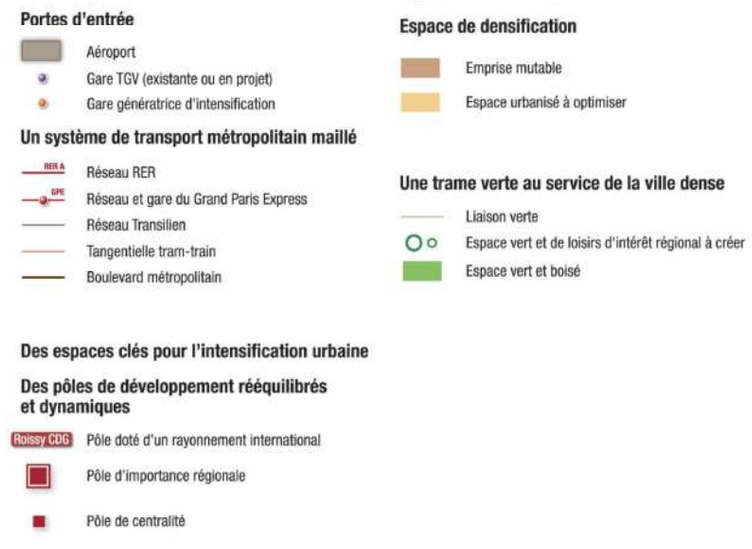
Lo SDRIF identifica il “cuore della metropoli”[44] come tassello chiave dello sviluppo regionale. Pur nel generale obiettivo di promuovere una visione integrata ed egualitaria sull'intera regione metropolitana e una maggiore solidarietà tra spazi urbani, periurbani e rurali, tra scala territoriale, locale e metropolitana, il piano ha sviluppato uno “zoom” sul cuore metropolitano nell'ambito del PSR, sviluppato e articolato sui tre pilastri strategico-tematici già descritti. L’area è identificata come il più denso spazio urbanizzato in diretta continuità con la città di Parigi, in cui lo SDRIF intravede il principale motore del rinnovamento demografico, “de maillage et d’intensification, (qui) devra jouer un rôle de porte d’entrée et de *redistribution* au sein de la région” (IAU, 2013).

Anche dall'approfondimento a questa scala emerge un approccio intellettuale e progettuale non ancora in gradi di superare il dualismo territoriale (centro-periferia, urbano-periurbano), distinzione che emerge chiaramente dalla necessità di dover continuare a definire, stabilendo delle classificazioni (con il rischio i presupporre rapporti gerarchici o preferenziali) il carattere dei territori attraverso aggettivi come “urbano” o “periferico”, e che in effetti rispecchiano in buona parte l’approccio progettuale e pianificatore che emerge in più punti dall’analisi del Piano. È tuttavia encomiabile l’incredibile sforzo che sottende la volontà di intensificare, almeno sul piano delle connessioni, il territorio in molte delle sue parti fino alle frange più periferiche. Resta da verificare come tutte le grandi sfide proposte (in tema di densità edilizia, intensificazione urbana,



ˆ **Fig. 23:** Tre pilastri del PSR lla scala del cuore metropolitano, SDRIF Horizon 2030, 2013.

ˆ **Fig. 24:** Zoom sul cuore metropolitano, SDRIF Horizon 2030, 2013.



connessione territoriale, uguaglianza sociale, sostenibilità ambientale e qualità abitativa...), che si è cercato di mettere in luce in questo capitolo, si declinino alla scala locale, per molti aspetti la più significativa sul piano attuativo.

In effetti, è parte dello sforzo che si tenterà di condurre nella seconda sezione, in cui si condurrà l'approfondimento di molteplici aspetti emersi nell'excursus proposto alla scala locale di una realtà territoriale specifica, sempre attraverso la chiave di lettura dell'*intensità* come definita nella seconda parte della trattazione.

A conclusione del capitolo, ci si soffermerà di seguito sul ruolo rivestito dalla pianificazione alla scala locale e comunale, sempre cercando di mettere in evidenza il ruolo delle politiche e delle tematiche inerenti la questione della densità-intensità nel progetto urbano.

2.3.4 Alla scala comunale: ScoT, PLU, PADD

La legge di decentramento del 2 marzo 1982, accompagnata dalla legge sulla ripartizione dei poteri del 7 gennaio e del 22 luglio 1983, svolge un ruolo essenziale nel trasferimento dei principali poteri urbanistici e nell'attuazione della pianificazione territoriale ai comuni. Nell'ambito della legge LOADDT, e della legge SRU del 13 dicembre 2000,[45] più recentemente delle leggi Grenelle I e Grenelle II, e oggi nell'ambito della legge Duflot, i poteri sono stati via via trasmessi ed estesi agli enti intercomunali.

Gli strumenti definiti a livello locale sono lo Schéma de cohérence territoriale (ScoT), il Plan local d'urbanisme (PLU), il Plan local d'habitat

(PLH)[46] e il plan des déplacements urbains (PDU), questi ultimi due prevalentemente sostituiti dal Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), uno dei principali documenti del PLU che integra al suo interno politiche ed orientamenti (e ne fissa gli obiettivi) delle politiche pubbliche in termini di sviluppo urbano, mobilità, alloggi, ambiente, economia, attrezzature, territorio e risorse.

Piano di coerenza territoriale (ScoT)

Come documento urbanistico intercomunale, lo ScoT resta un documento importante nell'attuazione delle politiche statali e per coordinare le politiche pubbliche (Wiel, 2007). È inoltre uno strumento a disposizione degli eletti locali poiché la sua scala si estende per circa 15 km intorno alle città, quindi si applica ai comuni che vi sono inclusi e può pertanto essere sviluppato in uno o più aree intercomunali.

Lo ScoT non è uno strumento operativo, ma piuttosto giurico, anche se costituisce un documento quadro, che serve a garantire le condizioni per la realizzazione di azioni pianificate. Si può citare, ad esempio, la legge Grenelle che ha potere di ingiunzione nei confronti dello ScoT per imporre una certa densità urbana ai PLU dei comuni che ne fanno parte. Lo ScoT si concretizza nei seguenti documenti che lo compongono: il "rapporto di presentazione" che contiene la diagnosi del territorio e la valutazione ambientale; il "progetto di pianificazione e sviluppo sostenibile" (projet d'aménagement et développement durable) (PADD) che contiene gli obiettivi ei principi strategici per la pianificazione e la tutela dell'ambiente; e il Documento di Orientamento e

Obiettivi (document d'orientation et d'objectifs) (DOO) che contiene l'insieme delle prescrizioni dello ScoT. L'assenza di elaborati progettuali all'interno dello ScoT mostra come esso sia meno focalizzato sulla regolazione d'uso del suolo e che la sua vocazione sia piuttosto strategica, strutturante e prescrittiva. Gli altri documenti di pianificazione locale come i PLU, PLH, PDU devono rispettare il quadro giuridico imposto dallo ScoT.

Gli obiettivi dello ScoT sono molteplici e riguardano la coerenza e l'equilibrio territoriale in termini di attrezzature e infrastrutture, la gestione economica degli spazi e delle aree da urbanizzare attraverso processi di ampliamento, rinnovamento o conservazione, vigilando sul rendere i settori da urbanizzare o preservare coerenti con il trasporto pubblico.

Nel Codice Urbanistico (si veda l'articolo riportato di seguito), lo ScoT sembra essere lo strumento privilegiato per il raggiungimento degli *obiettivi di densificazione*, essendone l'unico documento che riporta prescrizioni e obiettivi in merito (vedi allegato box 2, p. 414). Il rapporto di presentazione, infatti, fornisce un'analisi del potenziale di densificazione e cambiamento nei territori che ricopre. Come detto, significativi interrogativi rimangono in relazione a quale forma possa assumere questo obiettivo. Per controllare la tendenza all'espansione territoriale, la strategia di densificazione attuata dagli agglomerati, basata essenzialmente su due livelli di intervento (concentrazione e strutturazione della futura urbanizzazione negli agglomerati e contrasti dell'espansione urbana incontrollata negli spazi rurali) è pertanto tradotta e regolata dai documenti di pianificazione di tipo SCoT.

Article L123-1-2
(Code de l'Urbanisme),

Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement.
Il s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.
Il analyse la capacité de **densification** *et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers.*

Piano urbanistico locale PLU

Il Piano Regolatore Territoriale (Plan d'occupation des soils) (POS) definito dalla Legge LOF[47] è stato ben accolto perché, garantendo l'opportunità di controllo sulla scala comunale, consentiva l'influenza delle amministrazioni locali sull'urbanizzazione del comune.

Il POS è stato poi trasformato, nell'ambito della legge SRU, nel Piano Urbanistico Locale (PLU). Lo scopo di questo cambiamento è identificabule con la volontà di integrare la nozione di "progetto urbano" conferendo una dimensione *qualitativa* al principale documento di pianificazione urbana locale affinché non fosse più un mezzo di esclusivo controllo quantitativo e spaziale.

Anche la redazione del PLU è quindi di competenza comunale, più raramente a livello intercomunale (PLUI).

Se non è subordinato ad uno SCoT, il PLU deve prevedere, prima della sua istituzione, un'analisi dei territori da preservare, densificare o urbanizzare, consentendo il controllo del consumo delle aree naturali, agricole e forestali. Gli obiettivi e il progetto del PLU sono definiti nel documento PADD.

Come prescritto dal Codice Urbanistico (Cfr. la nota a margine della pagina a fianco), gli obiettivi di moderazione del consumo territoriale e di contrasto all'espansione urbana incontrollata devono essere chiaramente identificati all'interno di tali documenti in quanto principali strumenti attuativi di una politica che deve garantire l'equilibrio tra funzioni urbane e tutela ambientale.

Con la legge n°2014-366 al PLU è stato attribuito il ruolo di disciplina dell'uso del suolo. In questo contesto è particolarmente significativa l'eliminazione del *coefficiente di occupazione del suolo* (COS)[48], strumento ritenuto inadatto a gestire le sfide imposte dagli obiettivi di controllo della crescita urbana (Cfr. Par.2.4).

Inoltre, a seguito delle nuove disposizioni della legge ALUR (2013-2014) che comportano una riforma territoriale e la semplificazione degli atti urbanistici in un'ottica di *densificazione*, le competenze del PLU sono state trasferite agli enti intercomunali (établissements publics de coopération intercommunale EPCI)[49].

Se in precedenza il PLU doveva essere redatto compatibilmente con il PLH (Plan Local d'Habitat) - che definiva gli obiettivi di sviluppo relativi all'edilizia abitativa - e con le strategie di trasporto pubblico sviluppate negli ScoT e del PDU, il PLU intercomunale prende il posto dei PLH e PDU divenendo un documento integrato capace di definire tutti gli obiettivi della sostenibilità in materia di mobilità e alla politiche residenziali.

2.4 Strumenti e misure della densità nella pianificazione francese

Coerentemente con quanto emerso nella seconda parte della trattazione, anche in Francia, al variare delle definizioni attribuite alla nozione "densità" o del grado di importanza attribuito a questa misura, è corrisposta l'adozione e la trasformazione di diversi strumenti e parametri normativi all'interno

dei documenti urbanitici, come il coefficiente di uso del suolo (COS[50]), il coefficiente di impronta al suolo (CES[51]) e il tetto della densità legale (PLD)[52]. I

Il processo di formulazione e adozione di tai parametri, utilizzati per misurare (quantificando il potenziale costruttivo) ed imporre determinate densità edilizie, riflette lo stretto rapporto tra la pianificazione urbanistica e la questione della densità in Francia. Pierre Clément e Sabine Guth hanno a tal proposito spiegato come la definizione di queste prescrizioni quantitative abbia in effetti rappresentato "la prima occasione in cui il concetto di densità è stato introdotto in un regolamento urbano in Francia" (Clément & Guth, 1995).

Inizialmente, nel contesto di ricostruzione postbellica, lo Stato si impone come promotore dello sviluppo urbano dimostrandosi favorevole alle "densità elevate": si attua una riduzione delle aree edificabili a parità di abitanti insediabili, si ridefiniscono il rapporto tra l'altezza degli edifici e la larghezza delle strade e le regole di allineamento dei volumi e si abolisce il limite sul numero dei piani costruibili. All'interno di questo quadro la densità rappresenta uno strumento tecnico di misurazione e valutazione, finalizzato all'ottimizzazione dell'uso del suolo e alla massimizzazione della rendita.

Intorno agli anni '70 la pianificazione intraprende una direzione diversa, influenzata dalla nascita dell'ecologia e da una nuova sensibilità verso l'ambiente, la natura, e la ricerca di una maggiore qualità dell'ambiente di vita: si introducono nuovi parametri al fine di *limitare le costruzioni*, le loro impronte al suolo e le loro altezze, con l'intento di limitare la densità. È con questao proposito che viene, ad esempio, stabilito il "tetto di densità legale" (PLD) nel quadro della

legge fondiaria del 1975. Tutte le normative sono infatti ripensate abbassando il massimo valore consentito dei coefficienti, facendo emergere una maggiore attenzione alle caratteristiche della spazialità urbana esistente (trame dei tessuti, attacchi a terra) e mostrando in una certa misura la volontà di rimettere l'abitante e "qualità della vita" al centro delle preoccupazioni[53].

Con un'ulteriore inversione di tendenza, la svolta degli anni '90 introduce un panorama in cui la densità diviene un obiettivo primario dello sviluppo sostenibile: il ricorso all'uso del termine non avrà più un valore *limitativo* (le quantità massime tollerate) ma piuttosto prescrittivo e quasi *impositivo* (le quantità da ottenere per sfruttare il massimo potenziale di una superficie urbana). Essa sarà pertanto posta alla base della revisione e della formulazione di indici e prescrizioni nella redazione di piani e documenti, conseguentemente rivisti per tener conto dei nuovi obiettivi[54]: all'interno di essi si introduce ad esempio la redazione degli "*studi di densificazione*", finalizzati a definire la *capacità di densificazione* e trasformazione degli spazi costruiti.

In un certo senso, analizzando i documenti istituzionali, i regolamenti urbanistici e i testi normativi, sembra paradossale che la nozione *densità* vi appaia a stento, aspetto forse sintomatico di una certa difficoltà applicativa di un quadro di controllo fortemente prescrittivo, come dimostra peraltro lo sviluppo del PLD. In ogni caso, nonostante la riluttanza sull'adozione del termine densità e la vaghezza giuridica e applicativa che permane in molti aspetti delle normative e dei documenti di pianificazione, "la maggior parte dei documenti urbanistici si oppone allo sprawl e

promuove la densità" (Roux, 2009).

In questo frangente, la densificazione viene condotta attraverso interventi di rinnovamento urbano[55] più o meno puntuali (saturazione dei cosiddetti "denti cavi" o recupero di aree abbandonate), alcuni di nuova estensione, altri destinati al "perseguimento di un'elevata densità nei centri esistenti". Al contempo, permangono aree e agglomerati "la cui densità è inferiore a quella che potrebbe essere raggiunta" (Wiel, 2009), lontane dalle logiche che guidano i maggiori interessi economici ed immobiliari. Inoltre, l'implementazione di queste strategie coesisterà con una crescente "peri-urbanizzazione", a dimostrazione dell'impossibilità di controllare l'interezza del processo attraverso strategie di densificazione incentrate esclusivamente sulla regolamentazione quantitativa (aumentando le soglie di densità edilizia nei centri urbani e limitando i diritti di costruire altrove),

Nello stesso panorama si inserisce l'abolizione del PLD, ormai obsoleto in un contesto di politiche urbane totalmente differenti dalle precedenti. Inizialmente limitato nel campo di applicazione dalla Legge di Solidarietà per il Rinnovamento Urbano (SRU), è stato definitivamente abolito nel 2014: è stato infatti considerato "illegittimo" nei confronti della proprietà privata[56] e soprattutto paralizzante per la densificazione delle aree urbanizzate[57], pertanto in contrasto con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile e con i principali documenti urbanistici (POS e poi PLU) che ne hanno recepito le direttive[58].

Coerentemente con questa impostazione generale ha fatto poi il suo ingresso la Loi ALUR (loi Duflot 1 et 2)[59], una riforma della pianificazione

e dello sviluppo urbano che si inserisce tra le politiche promosse dal presidente Hollande nell'ambito del Piano di investimenti abitativi (2013). La riforma prescrive di contrastare l'espansione urbana densificando i quartieri suburbani e periurbani attraverso l'adozione di alcune misure: l'incentivo alla sopraelevazione degli immobili esistenti, l'abolizione di limiti dimensionali dei terreni edificabili imposti per motivi di tutela architettonica o paesaggistica, la tutela degli spazi naturali e agricoli rafforzando la prescrizione di non edificabilità al di fuori delle aree non oggetto di progetti di sviluppo urbano nei precedenti dieci anni (le cosiddette "2AU", nuovamente classificate come aree naturali[60]).

In questo contesto si inscrive anche la decisione di abolire definitivamente il COS (legge ALUR n. 2014-366) trasferendo al regolamento del PLU la gestione dell'occupazione e dell'uso del suolo. Il motivo di tale decisione riguarda i limiti di uno strumento quantificativo che si è rivelato eccessivamente rigido nell'adattamento a diversi contesti ed esigenze architettoniche o abitative. Questa carenza è emersa in prima istanza dalla necessità di densificare principalmente le aree periurbane, in cui il valore prescritto del COS è spesso più basso in relazione al carattere prevalentemente periferico, non consentendo la densificazione di terreni in cui si vorrebbero costruire volumetrie più consistenti. Al contempo e in seconda istanza, con tale abolizione si è sostenuto di voler conferire maggiore priorità alla qualità architettonica rispetto a quella conferita ai dati quantitativi (il COS). Se le due motivazioni appaiono in parte contraddittorie (da una parte la volontà di costruire *di più,* dall'altra quella di costruire *meglio*), entrambe rivelano la volontà di liberarsi dalle costrizioni di un parametro che impone determinate quantità da rispettare disinteressandosi di questioni dirimenti quali il *come,* il *dove* o, soprattutto, il *perché*.

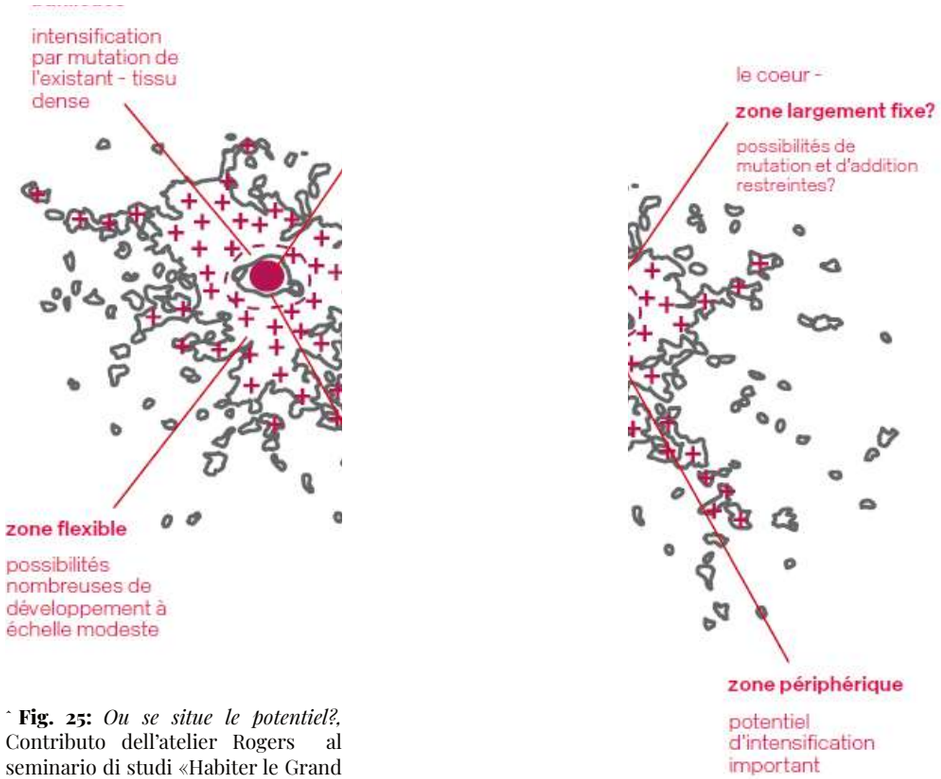


Fig. 25: *Ou se situe le potentiel?,* Contributo dell'atelier Rogers al seminario di studi «Habiter le Grand Paris» dell'AIGP, 2013.

Emerge così come i valori qualitativi stiano tornando al centro degli studi e della pianificazione urbana anche se, a fronte dell'incalzante e sempre presente "paradigma delle città compatta", la predominanza delle questioni quantitative non viene del tutto accantonata. In effetti, tale operazione non risulta essere semplice come si vorrebbe: se il COS, così come il POS, sarà abolito nel 2016, lo strumento privilegiato dalle strategie di densificazione permarrà fino a quel momento e il suo uso sistematico nello sviluppo del progetto urbano sarà difficile da scardinare.

Si fa strada tuttavia una crescente volontà di allontanarsi da strumenti nati in un contesto di razionalizzazione della pianificazione, a favore di una ricerca maggiormente incentrata sulla qualità architettonica ed urbana. Inoltre, si inizia a prendere coscienza di come l'aumento della densità edilizia ed abitativa comporti conseguenze che devono essere valutate sotto molteplici aspetti, tra cui i potenziali effetti negativi che non possono essere compensati dalla sola tutela delle aree agricole o dalla qualità architettonica dei singoli interventi. In questo senso si iniziano a rimettere in discussione alcuni capisaldi del paradigma ecologico: alcuni hanno ad esempio cominciato ad evidenziare come la densificazione possa diventare una valida "alternativa al periurbano" solo nella misura in cui, senza opporsi alla natura di questo fenomeno o delle relative modalità abitative, riesca ad assecondarlo al fine di migliorarlo, offrendo,

come suggerisce Wiel, un “altro periurbano”, meno disperso, più accessibile e meglio servito (Wiel, 2007).

È inoltre in questa prospettiva che avviene una traslazione semantica e (almeno negli intenti) concettuale di questa nozione chiave (“densità”), che induce discorsi intellettuali e dibattiti politici ad evidenziare la necessità di concentrarsi maggiormente su aspetti che connotino e riflettano con maggiore sensibilità e profondità osservativa le diverse sfumature del progetto urbano, concernenti la qualità della vita, delle relazioni sociali, del rapporto con la natura e con lo spazio aperto e caratterizzanti le diverse *intensità* urbane.

2.5 Dalla densità all’intensità: definizioni, questioni e problematiche

I paragrafi precedenti hanno permesso di esplicitare gli obiettivi e gli strumenti utilizzati per gestire lo sviluppo urbano a fronte delle prescrizioni imposta dagli obiettivi dello sviluppo sostenibile, di cui la densificazione è parte fondamentale.

Il fenomeno diffuso a livello globale - il fenomeno di "allentamento" che descrive buona parte dei processi urbani e dei movimenti delle persone (dalle città alle periferie o nel vacuum del periurbano[67]), al centro delle preoccupazioni degli urbanisti - ha quindi investito anche il contesto francese.

Se la nozione di *sprawl* urbano è in un certo senso vaga ed associata nei diversi contesti a una moltitudine di altre nozioni (spazio suburbano, periurbano o rurbano, suburbia, esurbia, città diffusa, città emergente..) gli esperti degli studi urbani sono tuttavia unanimi sulle conseguenze dannose di questo fenomeno di natura non solo ambientale, che possono essere anche causa della perdita di identità spaziali e dell'alterazione dei paesaggi . È in questo contesto che è nata la nozione di “città densa”.

Tuttavia, si è visto nella seconda parte della trattazione come la nozione di "densità", che conosciamo oggi come *la* soluzione all'espansione urbana incontrollata, sia una nozione eminentemente culturale, e come sia stata, anche in Francia, associata a percezioni e raccomandazioni diverse a seconda dei contesti storici fino ad un momento in cui è apparso il desiderio di “densificare la città”. Si è infatti visto come la “densità” abbia assunto un ruolo chiave nel panorama urbano in cui, anche se di fatto il termine è "poco presente nei testi legislativi e regolamentari, appare come un retropensiero permanente" (Belli-Riz, 2005).

Tuttavia, un altro termine ricorrente sembra aver detronizzato quello di “densità urbana” nel vocabolario urbanistico orientato alla promozione della città densa come modello di sviluppo sostenibile, rinvenibile in documenti urbanistici, articoli, seminari e produzioni accademiche: quello di “intensità urbana”.

Nato come nuovo concetto-chiave della riflessione sulla città sostenibile, il team MVRDV ne ha fatto lo slogan della proposta per il progetto Grand Paris: “Paris plus petit et plus intense” Così, anche Cécile Duflot, la ministra dell’uguaglianza dei territori e responsabile del progetto Grand

“ È possibile densificare avendo un habitat molto più basso delle torri.

Ma sono contrario all'idea di densità e preferisco parlare di "intensità urbana". Ciò che dà il piacere di essere in città (...) non è necessariamente il fatto di essere molto numerosi in un km².

Densità non è sinonimo di qualità della vita urbana. Gli stili di vita tra Hong Kong e Parigi non sono gli stessi.

Bisogna quindi stare attenti perché il rapporto con gli altri è diverso da una cultura all'altra. Sovraffollamento non è necessariamente sinonimo di qualità della vita. Quanto alla vicinanza, non è definita da ciò che è vicino, ma da ciò che è nel tuo cammino quotidiano. A “densità” preferisco pertanto “intensità” e a “prossimità” preferisco “itinerario quotidiano”.

(Chapelle, 2009)

Paris, nel suo discorso di chiusura al Forum Grand Paris fa riferimento all'intensità: "Per avere successo, una città intensa, densa e sostenibile, dobbiamo sapere come utilizzare ogni territorio nel modo più pertinente e porre fine allo spreco di spazio" (2013).

Il termine, apparentemente semplice, è stato introdotto come più adeguato per superare il deficit semantico della nozione di densità. Nel panorama franco-parigino, Thierry Paquot e Vincent Fouchier sono stati tra i primi a sostenere l'adozione di questo concetto, in occasione della redazione dello SDRIF adottato dal Consiglio regionale nel 2008, sostenendo che "è possibile densificare avendo un habitat più basso delle torri. Ma preferisco parlare di intensità urbana. Ciò che piace in città è una certa intensità di negozi, servizi, parchi, trasporti pubblici... Densità non è sinonimo di qualità urbana» (Paquot, 2009). Lo stesso termine ricorre assiduamente anche all'interno dei lavori costruiti nell'ambito del Grand Paris, tra cui quelli dell'AIGP, approfonditi più avanti[62].

Concretamente, il nuovo termine è stato introdotto nel momento in cui, come ha notato Vincent Fouchier, ci si è accorti che parlare di densificazione richiedesse un altro tipo di riflessioni sull'effettivo miglioramento della qualità urbana per i reali fruitori degli spazi urbani. Così, nell'ultimo decennio, professionisti, ricercatori ed enti pubblici hanno cominciato a prediligere la nozione di intensità che, secondo una certa chiave di lettura, presupporrebbe una maggiore complessità interpretativa consentendo di tener conto di aspetti sia quantitativi che qualitativi (Panerai, 2011). L'associazione tra la

nozione di "intensificazione urbana" e il concetto di "*qualità* urbana" è divenuta sempre più frequente e sostenuta da una serie di attributi che sarebbero impliciti nella nozione stessa, tra cui ad esempio la mixité funzionale, l'accessibilità ai servizi o la prossimità sociale: "la questione essenziale dell'intensificazione" diviene quindi comprendere "se possiamo garantire la densificazione apportando un miglioramento qualitativo allo spazio abitativo: più centri abitati, ma anche più attrezzature, spazi meglio trattati, migliore offerta di servizi" (Da Cunha & Kaiser, 2009).

Il nuovo concetto, come ogni concetto emergente, fatica tuttavia ad inquadrarsi in una definizione stabile e precisa, più frequentemente descritto attraverso definizioni "evocative", secondo cui ad esempio "l'intensità urbana evoca immediatamente la realtà di una città in movimento" (Da Cunha & Kaiser, 2009). Alcuni tentativi mostrano tuttavia gli sforzi di darne una definizione specifica ed integrata, con l'obiettivo di definire un adeguato strumento di progettazione e misurazione qualitativa dello spazio urbano, tra cui le riflessioni sviluppate da Da Cunha e Kaiser o Zuino[63]: in questi contributi, gli autori collocano la nozione di intensità nel campo della pianificazione urbana confrontandola in particolare con i concetti dello sviluppo urbano sostenibile e le diverse nozioni di morfologia urbana. Anche all'interno dello SDRIF, la nozione emerge come ricorrente nella definizione di proposte e orientamenti strategici. Gli obiettivi posti all'orizzonte 2030 indicano infatti l'intensificazione urbana come la soluzione da attuare per "rimediare all'espansione

incontrollata delle città", pur non fornendone una definizione precisa se non attraverso la definizione dell'obiettivo da perseguire attraverso di essa: "un modello di città più denso e compatto (...) [ottimizzando] la fruizione degli spazi urbani già ben attrezzati e serviti. Questo è l'obiettivo espresso dal concetto di intensificazione urbana"(IAU Idf, 2009)[64].

L'approccio all'intensificazione urbana proposto dall'IAU Idf[65] nello Sdrif emerge infatti come una *strategia* generale, che si basa sostanzialmente su tre processi principali (Darley, 2009)[66]. Il primo - e principale - obiettivo strategico prevede l'*ottimizzazione* degli spazi già urbanizzati, attraverso, appunto, la loro intensificazione. Con questo termine, lo Sdrif intende pertanto il "combinare" diverse componenti: "densità, accessibilità al trasporto pubblico, forme urbane attraenti, mix sociale, articolazione e diversità delle forme urbane, presenza della natura nella città". La densificazione dei tessuti è implicita in questo concetto ed è anzi il processo principale su cui si basa il dispiegamento della intensificazione urbana, attraverso lo sfruttamento di terreni sfitti, cuori degli solati, fondi di lotti inutilizzati, sopraelevazioni in contesti urbani fortemente edificati. Un secondo processo è la riconversione o il "rinnovo di immobili obsoleti". Infine, un terzo processo consiste nel "cambiamento di destinazione d'uso degli edifici", soprattutto di aree industriali abbandonate.

In effetti, si intravede chiaramente come l'obiettivo definito come "intensificazione urbana" comprenda la componente della densificazione come componente significativa del processo. In via preliminare, ricordano che la densificazione

è un motore essenziale del progetto urbano, ma che non è necessariamente accompagnata dalla qualità urbana. Questa interpretazione, assume ancora infatti la densificazione come motore essenziale del progetto urbano, ma nella consapevolezza che non sia necessariamente accompagnata dalla qualità urbana. È infatti stato notato in più contesti come questo nuovo termine includa quello dello della densificazione nella sua definizione come uno dei principi fondamentali e fondanti.

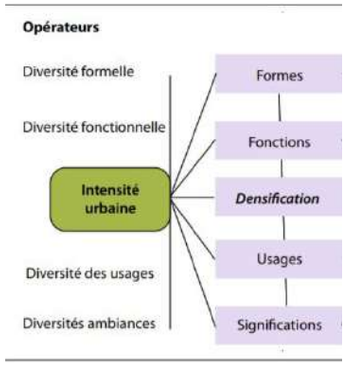
In generale, se la logica della densità viene da un certo momento criticata come misura "miope" della spazialità urbana, in quanto esclusivamente incentrata sulla componente quantitativa (un rapporto aritmetico, un insieme di numeri o metri quadrati), l'intensità introduce il valore di una logica qualitativa che integra approcci complementari, necessari per la "determinazione di una strategia globale" (Zunino, 2009). La traduzione semantica descrive in sostanza il passaggio da uno stato di coefficiente con un ruolo di "prescrizione quantitativa", ad un processo progettuale di "prescrizione qualitativa" (Amphoux, 2003). Ne emerge una nuova unità di misura, che è in qualche maniera oggetto di una dicotomia, o meglio di una ibridazione, tra l'oggettivo (il quantitativo, la materialità dello spazio) e il soggettivo (la percezione, la qualità della vita, le esigenze e le relazioni interpersonali).

A differenza della densità, misura quantitativa che ha portato a considerare esclusivamente – e nella migliore delle ipotesi - le forme urbane ad una precisa scala (prevalentemente architettonica, del singolo edificio, o anche del lotto o della città), l'intensità urbana introduce un ulteriore

passaggio nella trasformazione interpretativa: la questione viene affrontata in ottica più globale, che integra le diverse scale (isolato, distretto, città, agglomerato, regione) nella misura in cui i "progetti di intensificazione urbana", per lavorare realmente sulla qualità urbana, non sono più "solo" progetti architettonici (che considerano la relazione tra gli edifici e il lotto), ma integrano considerazioni su funzioni, attività commerciali, trasporto pubblico, reti e le connessioni (a diverse velocità), spazi di interazione sociale, fattori percettivi, stili di vita: insomma, e più in generale, sulla *qualità* abitativa. In questo senso, nella ricerca sull'intensità urbana trova terreno maggiormente fertile l'ottica progettuale che si orienta verso l'adozione di una scala analitico-progettuale olistica ed integrata .

Tuttavia, risulta difficile ipotizzare la reale efficacia di un processo che parte dal termine densificazione e "aggiunge" per semplice sommatoria di valori altre considerazioni - peraltro potenzialmente molto soggettive - come la qualità urbana o la vivibilità. In effetti, i principali processi che riguardano attualmente il concreto campo d'azione relativo a quello teorico dell'intensificazione urbana si concentrano su strategie che mirano a trasformare il costruito, e principalmente gli edifici esistenti, riconducendosi spesso a "semplici" operazioni di densificazione del costruito alla scala della parcella o dell'isolato.

Anche Philippe Panerai ha affrontato la questione nel lavoro "Paris métropole. Formes et échelles du Grand Paris", sottolineando come la maggior parte dei progetti proposti all'interno dell'AIGP per il progetto Grand Paris abbiano



ˆ **Fig. 26:** *L'intensité urbaine comme opérateur de densification qualifiée*", Da Cunha & Kaiser, 2009.

La tabella riassume l'approccio di Da Cunha all'intensità urbana, in cui l'autore sintetizza questioni e componenti coinvolte nella definizione dell'intensità urbana. In effetti, la densificazione è al centro di questo approccio, ed è proprio il principale fattore che stabilisce la connessione tra intensità e qualità urbana, la quale, a differenza della densità, deriva dalla considerazione di fattori qualificati da considerazioni prettamente qualitative. (Da Cunha & Kaiser, 2009)

adottato la nozione intensità "per porre questioni di densità, senza usarne la parola" (Panerai, 2008), al fine di facilitarne l'accettazione attraverso l'uso di un termine – quello di intensità - più vago rispetto a quello di densità. L'autore ha sottolineato al contempo che, se con l'adozione del concetto di intensità si pretende di associare agli aspetti quantitativi quelli qualitativi, tuttavia l'intensità presuppone, così come la densità, una soglia minima (quindi una quantità), al di sotto della quale non si può ipotizzare che possa esserci un'intensità urbana.

In questo senso, la ricerca sull'intensità urbana deve ancora dimostrarsi capace di "superare [il] deficit semantico (ed ontologico) della nozione di densità" (Da Cunha & Kaiser, 2009). Allo stesso modo, sono emersi diversi scetticismi riguardo il pericolo dell'adozione di un termine che potrebbe rivelarsi una semplice strategia *politically correct* al problema della densità, per "indorare la pillola" nascondendo reali interessi e motivazioni che sottendono determinate politiche e volontà di densificazione dei tessuti urbani. Il dubbio sulla validità di questa annunciata "rivoluzione culturale" permane ed è sostenuto in più occasioni: in un contesto in cui il concetto di "densità" evoca ancora, comunemente, l'immagine di volumi fitti, verticali, promiscui e bui, in cui la densità è ancora frequentemente associata alle lastre dei *grands ensembles* dei "*trente glorieuses*", il concetto di intensità urbana è solo un modo più "poetico" per parlare di densità?

Alcuni lavori hanno tuttavia condotto questa ricerca verso direzioni interessanti. Ariella Masboungi ha ad esempio descritto l'intensità come la capacità di "*creare interesse,*

differenziazione, dare vita al quartiere creando forti polarità e rafforzando le pratiche locali". Un altro tentativo di definizione è stato elaborato poi da Antonio Da Cunha, che ha definito, l'intensità come "la somma di tutti gli eventi che si svolgono in uno spazio e in un'unità di tempo. [In questo senso] l'intensità urbana evoca immediatamente la realtà di una città in movimento". Inoltre, l'autore intravede nell'intensità urbana uno "strumento per la *gestione adattiva delle densità* urbane e delle *tensioni* che generano" (Da Cunha & Kaiser, 2009). Nelle sue ricerche Da Cunha descrive l'intensità urbana rafforzando il valore di diverse multipolarità nel tessuto, la loro articolazione attraverso le reti connettive, la diversità funzionale: uno scenario che si basa sull'articolazione delle forme urbane e delle reti di spostamento, che definisce un principio trasversale di strutturazione della città, che può investire le aree più centrali come le aree ritenute periferiche o periurbane. Questo scenario ricorda in un certo senso il testo di Françoise Choay, che abbiamo già avuto modo di citare, nel quale l'autrice ricorda il valore delle riflessioni di Gustavo Giovanonni sui "nuclei urbani multiformi e multipolari" come centralità più o meno periferiche legate da spazi costruiti o aperti, "portatori di valori d'uso complementari" (Giovannoni, 1998).

Questa prospettiva introduce nel discorso una componente fondamentale, quella *fenomenologica* o sensoriale, che rimette al centro delle considerazioni l'uomo e la sua corporeità oltre la componente *relazionale.* In questo senso di può interpretare la lettura di Thierry Paquot nell'articolo "Vers un urbanisme sensoriel" (Chapelle, 2009), che spiega l'intensità urbana

(piuttosto che l'intensificazione) come questione svincolata dal numero di abitanti o abitazioni, ma verificabile nell'*alchimia* che si genera nello spazio urbano, in quelle che definisce "atmosfere", che definiscono la qualità della vita e della spazialità urbana. In questa "urbanistica sensoriale e partecipativa", "l'intensità urbana è più importante della densità".

Nella stessa direzione, Pascal Amphoux propone di utilizzare la parola intensità "per (...) richiamare questa dimensione sensibile, la terza dimensione della nozione di densità", riportanto però la questione ad una differenza tra la "densità" e la "sensazione di densità" (o densità percepita). Tuttavia, un aspetto importante della sua interpretazione consiste nello scoraggiare la tentazione di ridefinire principi strategici di validità generale, ossia principi di "intensificazione" equivalenti alla prescrizione di determinate e specifiche regole o azioni di validità generale.

Al contrario, il cambio di paradigma adottato sulla "questione della densità" dovrebbe infatti suggerire, anche nell'enunciazione di principi progettuali, la ricerca di una maggiore relazione con la dimensione locale, con la specificità, con la diversità, con i gradienti qualitativi che connotano la realtà, per l'apprezzamento dei quali il termine stesso di intensità è stato scelto come privilegiato. In questo senso, l'operazione di "intensificare" si traduce come il "*mettere in tensione* gli elementi della composizione urbana" (Amphoux, 2003) .

Tuttavia, i reali confini epistemologici, semantici e concettuali di questo neonato concetto rimangono ancora da stabilire. Soprattutto, rimane molto da fare sul piano della traduzione di un *concetto* astratto, in un *progetto*

concreto, sostenuto da uno sforzo collettivo in cui l'intenzione progettuale dovrebbe rivestire un ruolo tanto importante quanto le norme e le regole ad esso associate e dallo stesso definite.

In questo percorso, un primo obiettivo sembra potersi identificare con il tornare a prendere in considerazione l'abitante e la sua esperienza del luogo, così come il valore delle relazioni che vive. Al contempo, si consolida l' interesse per la trasformazione non solo di tessuti e parcelle, ma dello spazio e della spazialità, e non solo di quello costruito (le superfici edificabili o abitabili) ma anche di quello connettivo (lo spazio "tra" il pieno e la densità). Emerge, poi, la volontà di considerare la qualità (oltre la quantità) delle relazioni interpersonali e non solamente il numero di abitanti, di attività o di posti di lavoro da "concentrare". Infine, si consolida la possibilità di stabilire un punto di partenza o, piuttosto, da cui ripartire: la *specificità* umana, urbana o territoriale, identificabile ed osservabile alla scala della dimensione locale. Al contempo, questo concetto chiave si rivela centrale e strategico per il progetto urbano anche alla scala territoriale: la necessità di equilibrare la distribuzione antropica, anche generando o rafforzando nuove centralità al di là del loro posto nella gerarchia territoriale[67], richiama il concetto dell'intensità come valore da conferire *democraticamente* alle diverse spazialità come garanzia di pari dignità.

A questa scala il campo dell'intensità ribalta quindi le prospettive: in un certo senso, gli spazi e i luoghi privilegiati per la sperimentazione e per l'efficace attuazione di "strategie di intensificazione urbana" sono proprio i luoghi considerati "periferici".

Note

1 (Rossi, 1966; Huet, 1977)

2 (Lefèbvre, 1968)

3 Cfr. (Tsiomis, 2007)

4 In ambito internazionale si parla ormai di Paris city-region, "città-regione" .

5 Cfr. SDRIF di cui al paragrafo successivo

6 Cfr. e (Gaudin, 1995)Le Galès, 1995; (Dormois, 2008)

7 Da " Réinventer Paris ", lanciato dalla città nel 2014, la formula degli appels à projets urbains innovants (APUI) si è diffusa a macchia d'olio ("Inventons la Métropole du Grand Paris", "Réinventons la Seine"...): in totale 150 progetti su quasi 250 ha nel 2018 e 7 miliardi di euro di investimento promesso da operatori privati alla Métropole du Grand Paris (Fauconnet & Lecroart, 2019).

8 In Canada, la Provincia si è identificata come principale protagonista nell'elaborazione di ben definite politiche di densificazione e nell'attento monitoraggio della loro applicazione da parte dei comuni (vedi Poppe e Young, 2015, questo numero; e Filion, 2015, questo numero).

9 (Fouchier, 1995; Burton et al., 1996; Jenks, 2000; Dempsey, 2010; OCSE, 2012)

10 Tra cui il Solidarity and Urban Renewal Act, il Grenelle Environmental Protection Acts, il Greater Paris Act e, più recentemente, la nuova recente legge del presidente François Hollande sulla pianificazione e l'edilizia abitativa (Touati-Morel, 2015)

11 Cfr. Le leggi loi de décentralisation du 2 mars 1982 - Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative alla ripartizione dei poteri tra comuni, dipartimenti, regioni e Stato, e la Loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 che le integra ulteriormente.

12 Cfr. Anche Darley, A. and A. Touati (2011) Processus et politiques de densification de l'habitat en Île-de-France, Note rapide de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île-de-France 567, 4

13 (Castel, 2006; Pinson et al., 2006; Dempsey, 2010).

14 Questo fenomeno è stato spesso riassunto con la "sindrome NIMBY" ("not in my back yard") (Girard, 2016). Si vedano a tal proposito i contributi di (Fijalkow, 2014) e (Torre, et al., 2010).

15 Cfr. I contribute " Reorienting urban development? Structural obstruction to new urban forms" e " Urban compaction: feasible and acceptable?" (Breheny, 1997)

16 Il concetto di " zéro artificialisation nette " è apparso nel 2018 nel Piano per la biodiversità del governo francese: Un obiettivo sostenuto dal 2011 dalla Commissione Europea per porre fine all'impatto delle città sulla biodiversità e sui cambiamenti climatici (IPR, 2020).

17 Cfr. « La Planification urbaine française : théories, normes juridiques et défis pour la pratique » (Douay, 2013)

18 Rapporto di ricerca ORME-MAGE. I-Site FUTURE, Université Gustave Eiffel; ORME - Observatoire pour la Recherche sur les Méga-Evénements ; Chaire Mage - Métropoles et architecture des grands évènements ; UMR AUSser (MC CNRS 3329). Paris analogue / JO 2024

19 Institut Parisien de Recherche Architecture, Urbanistique et Société

20 Schema Directeur de la Region Ile de France. La presente trattazione è basata sui documenti ufficiali forniti dalla Regione Île-de-France e dall'IPR (Insitut Paris Région) e consultabili alla pagina: https://www.institutparisregion.fr/planification/ile-de-france-2030/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif/

21 La preponderante questione dell' "uguaglianza dei territori" al centro di politiche e dibattiti ha portato a definirla una "passione francese" (Estèbe, 2015).

22 L'obiettivo dello Sdrif fissato nel 2007 a 60.000 unità abitative all'anno si riduce con la legge ALUR alla realizzazione di 500.000 unità abitative agevolate o private all'anno, di cui 150.000 unità abitative sociali, per tutto il territorio. Per questo è stato assunto un impegno ad accelerare le procedure e ad un trasferimento di competenze attraverso l'adeguamento dei vari documenti urbanistici al fine di rispettare gli obiettivi di densificazione e di meglio chiarirli (in linea con tale impegno , ritroviamo nel testo della legge ALUR al punto 35 "Chiarimento delle norme del piano urbanistico locale e altri provvedimenti di densificazione" (Benigni, 2014)..

23 Il tasso precedente di costruzione era inferiore a 40.000 (Fouchier, 2007)

24 Cfr.

25 La carta copre l'intero territorio regionale ed è costruita un fondo di carta definito a partire dal Mode d'occupation du sol (MOS) 2008.

26 La consapevolezza di questo processo di metropolizzazione territoriale ha inoltre comportato il conferimento di una maggiore autonomia alle pluralità locali, attribuendo all'ente comunale un ruolo maggiore nel processo decisionale.

27 Dal punto di vista grafico il piano mostra un approccio innovativo, già introdotto dallo SDRIF del 2008, che segna il superamento della zonizzazione a favore di un approccio più flessibile e coerente con la complessità della realtà urbana contemporanea.

28 Un dedicato elaborato grafico contiene tre mappe che declinano la legenda secondo i tre pilastri del PSR, oltre alla carta che individua le tipologie di comuni secondo gli orientamenti che li riguardano (carta delle "Maggiori entità geografiche") .

29 L'area coincide con l' "unità urbana" di Parigi come definita dall'INSEE.

30 L'apertura inter-regionale e a livello internazionale coniuga lo sviluppo di piattaforme aeroportuali, stazioni TGV e infrastrutture portuali.

31 possibilità di utilizzare più modalità di trasporto in successione per effettuare lo stesso tragitto

32 possibilità di scegliere tra diverse modalità di trasporto per compiere lo stesso tragitto

33 Per uno studio sull'incidenza e sulle dinamiche urbane che sottendono il fenomeno dei quartiers de gare si veda l'insieme di contributi: (IAU, 2018).

34 Lo studio mette in luce la relazione tra nodo di trasporto e intorno urbano nell'ambito del fenomeno descritto. l'IAU ha sviluppato in collaborazione con Ile-de-France Mobilités uno strumento per classificare i quartiers de gare dell'Ile-de-France, volto ad analizzare la relazione città-trasporto nei quartieri considerati. Questo strumento permette di mettere a sistema "l'intensità urbana del distretto" e "l'intensità del nodo di trasporto" grazie alla metodologia node-place. Lo studio prende le mosse dalla consistente attenzione generale rivolta ai qdg, che si riflette in particolare su obiettivi e scelte politiche in materia di densificazione, gestione o limitazione dell'estensione urbana, integrati nei documenti di pianificazione come lo SDRIF o il Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (PDUIF). Il metodo combina due indicatori sintetici: l'indicatore del nodo, che caratterizza l'intensità del nodo di trasporto (che combina dati quali livello di servizio, presenza in stazione, accessibilità, portata del nodo di trasporto, ecc.) e l'indicatore di luogo, che caratterizza l'intensità del quartier de gare, in due aree di incidenza del raggio di 800 e 2000 m attorno alla stazione. Lo studio mostra pochi casi di squilibrio: i casi di squilibrio a favore del nodo di trasporto si riscontrano nelle periferie interne ed esterne (piccola e grande corona) e corrispondono a nodi di trasporto con un ruolo considerevole su scala regionale. In questi casi, si pone quindi la questione se il rapporto debba essere bilanciato aumentando l'intensità del *quartier de gare* (Bouleau & Laurent, 2018).

35 A tal proposito, si vedano i lavori de l'AIGP "Construire le Grand Paris" (2011) e "Habiter le Grand Paris" (2013), descritti di seguito.

36 Si consideri la circolare ministeriale del 1973, che ha consacrato la concezione degli spazi verdi come strutture (équipments) di interesse pubblico che strutturano la spazialità urbana.

37 La struttura spaziale dell'"ecosistema" Ile-de-France emerge pertanto come organizzata intorno a quattro grandi entità geografiche: il cuore della metropoli che integra un "tessuto verde urbano" determinato dalla penetrazione della natura negli spazi costruiti e dalla continuità che essi mantengono con il verde periurbano e con lo spazio rurale; la cintura verde, un anello con un raggio variabile tra 10 e 30 km intorno a Parigi; lo spazio rurale, le aree agricole, le arre boschive, i principali giacimenti di materiali sfruttabili, le principali risorse naturali, i parchi naturali regionali esistenti e i due grandi parchi in progetto; infine le valli fluviali e le cinture verdi, che connettono tra loro le prime tre componenti.

38 Sul piano della sostenibilità, il piano integra inoltre la questione della gestione sostenibile delle risorse promuovendo la transizione energetica attraverso la realizzazione di superfici verdi, la promozione dell'agricoltura urbana, la sostituzione dei materiali e le soluzioni atte a ridurre l'effetto isola di calore urbano (ICU), la riduzione delle emissioni legate ai trasporti.

39 Entrambi si ispirano alla rete infrastrutturale Orbital, proposta nel 1990 dall'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France, incluso nello SDRIF del 1994, ma non attuato per motivi finanziari.

40 Convalidata dallo specifico decreto del 24 agosto 2011

41 tra il 2003 e il 2015 sono state demolite e ricostruite in altro modo 37.000 abitazioni e riabilitate 84.000

42 Riguardo il legame con la cultura, nel 2014 l'Apur - in collaborazione con la Société du Grand Paris e l'Assessorato Regionale per gli Affari Culturali dell'Ile-de-France - ha realizzato uno studio cartografico sui "luoghi culturali esistenti e in progetto" nelle vicinanze delle stazioni, per comprendere il futuro delle interazioni tra le nuove stazioni e i luoghi culturali.

43 Essendo la frammentazione comunale uno dei maggiori impedimenti per l'attuazione del progetto Grand Paris, lo Stato ha promosso innumerevoli iniziative ed orientamenti normativi al fine di identificare, creare o rafforzare coalizioni territoriali afferenti a diverse realtà locali. In particolare, è stato istituito l'istituto pubblico per la cooperazione intercomunale Métrople du Grand Paris, un'inter-comunalità che dal 2016 riunisce la città di Parigi e 130 comuni del cuore dell'agglomerato comprendendo pienamente la "Piccola Corona" e sette comuni della "Grande Corona". Nella stessa ottica, lo SDRIF ha previsto la formazione dei Territori di interesse metropolitano (TIM) che descrivono una nuova "scala di riflessione infra-regionale" che mira a incoraggiare una visione comune alla scala della stessa area abitativa: corrispondono a settori che hanno un ruolo strutturante per la loro capacità potenziale di "fornire una risposta locale alle problematiche regionali".

44 Il « cœur de métropole » corrisponde a una delle Grandi entità territoriali allegata alla Carta Generale di Destinazione delle diverse parti del Territorio (CDGT) già descritta.

45 La loi Solidarité Renouvellement Urbain è costruita secondo tre assi principali, che sono l'esigenza di solidarietà, lo sviluppo sostenibile (tutela del territorio e gestione economica dei territori) e il rafforzamento della democrazia e del decentramento (Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000)

46 Il Piano abitativo locale è stato creato nel 1983, nell'ambito della legge sul decentramento. Con la creazione del POS e la sua integrazione all'interno di esso, il PLH assume acquisisce valore legale e diventa un documento urbanistico che ha un ruolo di programmazione. , il PLH mira a garantire parità di accesso all'alloggio e combattere la segregazione sociale. L'imposizione del 20% di alloggi sociali negli agglomerati con più di 50.000 abitanti è introdotta con la legge SRU del 2000, , che rafforza il ruolo e il potere del PLH. Così come il PLU deve essere compatibile con lo ScoT, il PLH deve essere compatibile con il PLU. Il PLH è destinato a scomparire in favore del PLU intercomunale che abbraccia la politica dei trasporti e quella residenziale.

47 La legge LOF è stata il supporto per la redazione dei principali documenti urbanistici e strumenti di pianificazione per lo sviluppo locale (i POS) nel 1967.

48 Con la nascita dello strumento normativo del POS (1967), creato nell'ambito della Legge LOF già citata, vengono creati strumenti quantitativi: "i coefficienti delle superfici calpestabili edificabili rispetto ad una superficie di terreno". Esistono in quel contesto diversi tipi di coefficienti, diversi a seconda della destinazione dell'edificio, sia esso ad uso residenziale o commerciale: inizialmente il coefficiente d'uso del suolo (CUS) - rapporto tra la superficie cumulativa dei piani (volume dell'edificio) e la superficie del lotto, creato nell'ambito del PUD nel 1958, poi sostituito dal COS, creato appunto nell'ambito del POS. Questa "rivoluzione", che riguarda non solo le modalità di formulazione e gestione degli strumenti urbanistici ma le stesse strategie di densificazione, è stata così descritta: "Al P.O.S. dotato del suo strumento principale, il C.O.S., viene progressivamente assegnato un ruolo più ampio, sia riguardante l'uniformazione degli strumenti che l'organizzazione interna della forma urbana. Traducendo la volontà di rilanciare l'economia, e nel momento in cui il numero di abitanti in una data area non è più la chiave, questo uso della densità sotto forma di "cosificazione" della città non è un fenomeno

isolato. Al contrario, fa parte di una tendenza che si sta diffondendo in tutto il mondo" (Clément & Guth, 1995).

49 La riforma ha incontrato una certa resistenza tra i sindaci dei comuni, soprattutto periurbani, non vedendo di buon occhio questo trasferimento di poteri che ha stimolato un sentimento di usurpazione del controllo sullo sviluppo del proprio territorio. Tuttavia, un centinaio di inter-comunalità in Francia hanno avviato questo processo di "co-sviluppo" della pianificazione urbana, di cui si può citare il caso dell'EPT (Établissement public territorial) Est Ensemble, di cui si parlerà meglio in seguito.

Ad esempio, è stato sottolineato come nell'agglomerato di Vesoul, l'elaborazione di un PLU intercomunale ha consentito un lavoro congiunto che ha comportato la riduzione di 273 ettari di aree urbanizzate. Cfr: Van eeckhout, "A Vesoul, l'agglomération enraye l'urbanisation massive", https://www.lemonde.fr/planete/article/2013/10/24/etalement-urbain-l-agglomeration-de-vesoul-a-reduit-de-60-ses-zones-constructibl_3502491_3244.html (Consultato il 17/01/2022).

50 Rapporto tra la superficie costruita abitabile (o superficie edificabile) e l'area del lotto su cui insiste l'edificio. Era lo strumento normativo che permetteva di definire il diritto di costruire su un terreno.

51 Rapporto tra la proiezione al suolo dell'edificio e la superficie del lotto. Esso considera l'effettivo grado di copertura e impermeabilizzazione di un terreno, a differenza del COS che considera la sommatoria delle superfici dei piani costruiti.

52 Il "tetto di densità legale" rappresenta un limite di densità, che è stato fissato a 1 per tutti i comuni francesi e a 1,5 per Parigi. In ogni comune, l'adozione del PLD doveva essere sottoposto al voto. Il principio di funzionamento del PLD si basa sul fatto che, oltre la soglia autorizzata, non si può più costruire se non richiedendo una concessione edilizia e pagando un corrispettivo per il superamento del tetto di densità legale (versement pour dépassement du plafond légal de densité VDPLD) corrispondente al valore di terreno mancante e acquistato dalla pubblica amministrazione (una sorta di acquisto di diritti di costruzione). Esso è stato inizialmente considerato una potenziale risorsa per finanziare le operazioni urbane attraverso i proventi derivanti dai diritti di costruzione, ma ha finito in alcuni casi per limitarle entro una soglia di densità massima, se pur con effetti sensibilmente diversi in relazione alla diversa attrattività immobiliare dei comuni in cui è stato applicato.

Per approfondire il funzionamento del PLD , Cfr. (Comby, 2003).

53 Comby ha sottolineato come l'adozione del PLD si inserisse in un contesto di politiche urbane orientate a privilegiare aspetti qualitativi piuttosto che quantitativi, contribuendo a facilitare l'accesso alla proprietà e favorendo una "urbanizzazione periferica caratterizzata da case singole" (Comby, 2003).

54 Sono ad esempio stati aggiunti requisiti relativi alla densificazione nell'ambito dello ScoT e del relativo Rapporto di presentazione. Allo stesso modo, è stato previsto l'aggiornamento dei PLU affinchè possano analizzare "« la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. (Le PLU) expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers » (art. 139 loi ALUR). Gli "studi di densificazione" all'interno del PLU consentiranno quindi di calcolare ed identificare le aree con potenziale di densificazione e le aree da proteggere.

55 La legge del 1 agosto 2003 di orientamento e programmazione per la città e il rinnovamento urbano ha portato alla creazione dell'Agenzia nazionale per il rinnovamento urbano (ANRU) la cui missione consiste nel pilotare e sostenere progetti di rinnovamento urbano sull'intero territorio francese ed in particolare il Programma Nazionale di Rinnovamento Urbano (PNRU) che mirava a trasformare radicalmente i quartieri classificati come Zone Urbane Sensibili (ZUS). Il Nuovo programma di rinnovamento urbano (NPNRU), succeduto al PNRU nel 2014, intende continuare la trasformazione dei quartieri più svantaggiati, contribuendo al loro sviluppo economico e sociale, ma anche al loro adeguamento sul piano della sostenibilità ambientale. In questo contesto, la questione del potenziale di densificazione all'interno dei quartieri prioritari della politica urbana diventa un aspetto fondamentale dei progetti urbani sostenuti nell'ambito della NPNRU.

56 Il limite imposto dal PLD è stato ritenuto una violazione del diritto di costruire su una proprietà. Secondo queste posizioni, "con il PLD la densità è diventata uno strumento che limita la proprietà individuale e la libertà di ciascuno di costruire sulla propria proprietà". Le decisioni riguardanti l'eventuale "rimozione del tappo" hanno a tal proposito generato un acceso dibattito giuridico-ideologico (Benigni, 2014).

57 Cfr. (Belanger, 2006).

58 Nell'attuazione dei vari documenti e piani urbanistici è infatti emersa una contraddizione tra "un progetto di città" espresso dal piano urbanistico e il PLD, strumento tecnico che dovrebbe invece "inchinarsi" ai progetti ad esso sovraordinati (Benigni, 2014).

59 Il progetto di legge Duflot 1 et 2 diviene nel 2014 la loi n°2014-366 ALUR (loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové).

60 L'edizione Mos 2012 mostra un livello di consumo molto basso delle aree agricole, boschive e naturali dell'Ile-de-France, che rappresentano il 75% della superficie regionale: tra il 2008 e il 2012 sono le superfici di queste aree sono diminuite di 647 ha/anno, ovvero al tasso più basso osservato da tre decenni. (IAU-IdF, 2013)

61 Sebbene si tenda ad usare il termine di periurbanizzazione e quello di *sprawl* in modo intercambiabile, esistente una distinzione rilevante: lo *sprawl* urbano è un'estensione urbana in continuità con la città compatta, la periurbanizzazione un'estensione urbana in discontinuità (CRDALN : L'étalement urbain en France – Février 2012).

62 Cfr. Intensité, Conversations métropolitaines de l'Atelier International du Grand Paris, 2010

63 Si vedano i contributi al numero 9 della rivista Urbia dal titolo "Intensité urbaine": (Da Cunha & Kaiser, 2009); (Zunino, 2009).

64 Cfr. (Darley, 2009)

65 Si veda anche l'uso della nozione la lavoro (IAU-IdF, 2013)

66 Cfr. anche (Zunino, 2009)

67 Cfr. su questo punto (Charmes, 2006)

Fig. 27: Vista del nuovo quartiere La Poudrette a nord di Pavillon-sous-Bois.
Foto: Gael Damerval

3 Il ruolo degli spazi “periferici”

3.1 La periurbanizzazione

A livello regionale, come a livello globale, viene spessa evidenziata la crescente concentrazione di popolazioni e attività nelle grandi aree metropolitane. Tuttavia, zoomando alla scala delle metropoli o degli agglomerati, e più in generale dei diversi insediamenti urbani sparsi sul territorio, si può osservare una generale de-densificazione ed una diffusione centrifuga di abitanti e attività verso la aree periferiche.

In Francia, questa tendenza estensiva dell’urbanizzazione, generalmente descritta come periurbanizzazione, è in atto da molto tempo su vasta scala. Soprattutto dagli anni '90, processi di ridistribuzione demografica generalizzati hanno investito il territorio metropolitano generando una totale inversione di tendenza dei ritmi di crescita. Se fino agli anni ‘70 il ritmo di crescita demografica era direttamente proporzionale alla “gerarchia urbana” (l’aumento demografico era maggiore nelle aree più centrali), dal 2009 la correlazione si è sostanzialmente invertita (Jousseaume & Talandier, 2016).

Come ha notato A. Brés, questa contesa ridistributiva tra “città" e “campagna” volge oggi “a favore delle campagne”, in particolare dei

piccoli insediamenti umani nelle zone rurali e dei comuni al di fuori dalle piccole città[1]. Questo rimescolamento delle dinamiche demografiche ha chiaramente conseguenze diverse, in alcuni casi positive per alcune realtà -soprattutto piccole città e borghi - che acquisiscono una maggiore "intensità abitativa" (mantenimento delle attività locali, riapertura delle scuole, riduzione dei grandi tragitti casa-lavoro) in altri casi negative, per le realtà urbane di medie dimensioni che perdono abitanti (Wolff, et al., 2013)[2] e per le frazioni e i villaggi che vivono tutt'ora una minore dinamica demografica[3].

In generale, il fenomeno è quanto mai al centro delle preoccupazioni per la sostenibilità dello sviluppo urbano, ritenuta incompatibile con il principio di sviluppo sostenibile e di tutela dei terreni naturali e agricoli. Il consumo di spazio agricolo o naturale che si trasforma in spazio urbano, posto in diretta relazione all'intensità d'uso dei suoli urbani e alla loro maggiore o minore densificazione, ha comportato l'equazione spawl-densità che, come si è visto, è stata posta al centro delle principali riflessioni della pianificazione a scala regionale.

In realtà, se osservata da un punto di vista "macroscopico", la Francia non è poi "molto urbanizzata": lo spazio artificializzato rappresenta il 9% del territorio. Tuttavia, ciò che preoccupa maggiormente è la crescita del fenomeno: in 10 anni, il consumo di spazio dovuto all'urbanizzazione è stato stimato di entità pari all'area di un dipartimento francese (Lefevbre, 2013). La maggior parte di questo "consumo territoriale" è a avvenuto a discapito dei terreni agricoli.

In parte, contrariamente ai decenni precedenti l'inizio del XXI secolo, in cui le città centrali e le aree rurali hanno complessivamente perso abitanti a favore della crescita esponenziale delle aree "periurbane", dagli anni 2000 la tendenza sembra essersi riequilibrata. Le zone centrali e rurali registrano nuovamente una crescita positiva, ma tuttavia, le aree periurbane rimangono il luogo di maggiore evoluzione. In generale, per un certo lasso di tempo il fenomeno già in parte descritto con l'aumento dei viaggi in auto e il calo dei prezzi dei terreni in periferia ha permesso alla borghesia di avverare il "rêve pavillonnaire", il sogno della casa unifamiliare". Sia le politiche abitative che quelle locali hanno reso questo specifico modello residenziale economicamente e socialmente sostenibile, un'opzione abbordabile per la maggior parte delle classi sociali. Naturalmente, in molti casi sono state le circostanze economiche ad imporre determinate scelte come il trasferirsi lontano dal luogo di lavoro. Tuttavia, tra le tante significative cause della periurbanizzazione in Francia, è stata evidenziata l'influenza di una certa reticenza da parte degli "abitanti periurbani", in parte già evidenziata, verso "l'elevata densità" e la diversità sociale attribuite contemporaneamente alle aree più centrali e alle limitrofe banlieues, le aree dell'immediata periferia caratterizzate da progetti di edilizia sociale a basso reddito già descritte e identificate come "eccessivamente dense".[4] Molti hanno sostenuto come questa reticenza spiegherebbe in larga misura l'allontanamento dalle aree urbane centrali e dai loro "problemi": quel desiderio di pace e tranquillità che riflette in sintesi una visione negativa della vita nelle città (Lussault, 2013)[5] .

Questa interpretazione può sembrare paradossale, se messa sullo stesso piano analitico con cui si sono osservati i principi alla base delle principali strategie e politiche urbane degli ultimi anni. Sicuramente, la lettura si rivela eccessivamente semplicistica nello spiegare un fenomeno che è decisamente più complesso.

Sebbene non sia possibile approfondire in questa sede la natura di dinamiche che richiederebbero analisi molto approfondite, è possibile sintetizzare i principali fattori a cui è attribuita, nel panorama francese, questa tendenza. In primo luogo e più comunemente, questa tendenza all'espansione orizzontale e alla diffusione è attribuita al vettore residenziale, in particolar modo all' "ideale della casa isolata" con giardino e circondata dalle amenità della natura[6]. In questo senso, l' urbanizzazione "diffusa e in diffusione" è da intendersi come il risultato di scelte e decisioni degli individui, fenomeno che è in larga misura attribuibile all'importanza conferita "allo stile di vita, che, almeno nei paesi sviluppati, è spesso un scelta piuttosto che un vincolo" (Lussault, 2013). Questo processo, di cui gli attori principali sono gli individui come forza motrice di una peri-urbanizzazione che essi stessi contribuiscono a plasmare secondo le proprie esigenze spaziali e sociali (la volontà di abitare con chi è ritenuto più simile a sé, o di stabilire una certa distanza dagli altri individui) .

Molti studi, analisi e statiche hanno osservato le aspettative espresse dagli abitanti in merito all' "abitazione ideale", identificata per la maggior parte con la villa unifamiliare, più isolata dai "fastidi urbani", come evidenziato da recenti analisi dell'Osservatorio sugli usi emergenti della

città (Observatoire des usages émergents de la ville (L'ObSoCo / Chronos, 2017) e dagli studi di TNS Sofres (2007) e di CREDOC (2008) da cui emerge come oltre l'80% dei francesi intervistati desideri vivere in una casa singola[7]. È inoltre frequentemente rimarcato come l'ideale della casa isolata sia attribuibile all'immaginario collettivo negativo associato a forme urbane ritenute "dense" (edifici plurifamiliari e soprattutto grandi collettivi), incapaci di garantire la privacy desiderata e una adeguata qualità della vita.

Ovviamente, le situazioni e le analisi non sono così semplici né semplificabili, e la realtà mostra una maggiore diversità di forme abitative, molto variabile anche nei diversi contesti urbani considerati. Infatti, le case unifamiliari sono occupate dal 20% della popolazione mentre il 56% vi aspira. È infatti fondamentale distinguere quanto le preferenze e gli orientamenti siano volontari o imposti. Diverse sono infatti le componenti che influiscono più o meno significativamente sulle ambizioni e sulle scelte individuali, di cui possiamo identificare tre principali categorie di fattori.

In primo luogo, diverse questioni influenti sull'intensità urbana di una determinata situazione abitativa (presenza di servizi, attrezzature, infrastrutture, spazi per il tempo libero e per la socialità,...). Gli studi di opinione (si veda lo studio TNS Sofres) evidenziano che, se i francesi vogliono vivere in una casa unifamiliare, ricercano al contempo una certa vicinanza ai servizi quotidiani essenziali (scuola, negozi, medico, ecc.) e facile accesso alle infrastrutture di mobilità, oltre che l'accesso agli spazi aperti e per lo svago: il rapporto con lo spazio esterno e la

natura è chiaramente un fattore determinante nel desiderare una soluzione abitativa che dia accesso a un giardino o uno spazio esterno privato.

In secondo luogo, risultano determinanti le politiche abitative e le normative che indirizzano lo sviluppo residenziale. Se infatti l'andamento espansivo dell'edilizia abitativa è stato per lungo tempo dominato dalle tipologie abitative individuali, negli ultimi anni la tendenza si è invertita, in particolare su impulso del Grenelle de l'environnement e della Legge ALUR, oltre che per influenza degli orientamenti che hanno prefissato obiettivi di sostenibilità ambientale in termini arresto dell'espansione territoriale e della densificazione orientata alla maggiore compattezza dell'esistente: dal 2012 la costruzione di alloggi collettivi ha infatti superato quella degli alloggi individuali. Allo stesso modo influiscono significativamente le politiche infrastrutturali, come dimostra in maniera eclatante il caso del Grand Paris di cui si è avuto modo di parlare. In generale, l'allontanamento residenziale dai centri di agglomerazione e dalle aree occupazionali è proporzionale al miglioramento dell'offerta infrastrutturale, delle tipologie di trasporto e dell'aumento della velocità di spostamento[8].

Inoltre, sulle questioni introdotte influiscono significativamente (forse in misura anche maggiore) le dinamiche di natura economica e l'andamento del mercato immobiliare. Il costo degli immobili è un fattore di scelta chiaramente determinante. Se si considera come il rapporto tra il costo in una "città" o in una limitrofa zona "suburbana" può essere 4 volte superiore[9], si può meglio comprendere come l'interesse delle famiglie per gli immobili in periferia non

sia una scelta realmente "disinteressata"[10]. A Parigi, questo divario è spesso incredibilmente discriminante, in cui il costo degli immobili nel centro urbano più denso rimane proibitivo per molti nuclei familiari (ADEME, 2018).

Alla tendenza scatenata dai fattori descritti, è noto come abbia influito il progresso tecnologico nelle sue diverse sfaccettature: da una parte, "l'automobilismo di massa che consente alle persone di abitare un'area di sviluppo urbano molto dispersa dal centro. L'auto ha preso il posto di quel primo vettore dello sprawl urbano, il treno, portandolo a un livello di massima intensità"; in secondo luogo, lo sviluppo frenetico delle tecnologie delle telecomunicazioni digitali, che "ha rafforzato la forza di questo principio di espansione, consentendo di mantenere la connettività tra settori urbani separati e aprendo la strada all'urbanizzazione di spazi lontani dal centro che sono, o erano in precedenza, isolati" (Lussault, 2013).

Infine, è stato sottolineata superficialità del ridurre la portata del fenomeno in termini di tendenze esclusivamente residenziali: anche le attività e i posti di lavoro, insieme alle persone, si espandono, motivo per cui non risulta sufficiente o esaustivo attribuire il "consumo di spazio" a una questione meramente preferenziale sulle tipologie residenziali più ambite; occorre infatti considerare anche la dimensione occupazionale che, sebbene sia caratterizzata, a distanza dai centri densi degli agglomerati, da una distribuzione più "nebulosa" rispetto a quella della popolazione, "in quota relativa, in evoluzione, l'occupazione si sta diffondendo più velocemente degli abitanti" (Fouchier, 2007). Come ha sottolineato infatti

già alcuni anni fa Vincent Fouchier, vicedirettore generale l'Institut d'Aménagement et d'urbanisme de l'Ile-de-France (IAU île-de-France, oggi Institut Paris Region), in Francia è stata fatta molta "politica urbana attraverso la politica abitativa (residenziale)", il che è stato chiaramente fondamentale. Tuttavia, questo approccio reiterato rischia di perpetuare l'offuscamento (o l'oblio) di altri aspetti fondamentali in termini di strutturazione urbana, come la localizzazione degli uffici, delle attività industriali e artigianali, delle attività commerciali, dei servizi, degli spazi aggregativi.

Così, affinché gli individui siano attratti da ambienti più o meno densi, ma soprattutto propositivi di una reale qualità e sostenibilità abitativa, questi ultimi devono essere "intensi". Anche per Fouchier, "intensificazione" non implica necessariamente densità edilizia o residenziale: "intensificare significa sfruttare al meglio e di più gli spazi urbani esistenti, che spesso non sono sufficientemente utilizzati in relazione alle loro potenzialità. Significa dare più destinazioni, più occasioni di incontro, più possibilità di attività, più persone".

Queste considerazioni sono in linea con le riflessioni esplorate nelle altre parti della trattazione, e rimarcano l'importanza della "questione densità", sul cui uso superficiale del termine occorre vigilare per non perpetuare una maniera di "fare progetto o pianificazione urbana [esclusivamente] attraverso l'alloggio" (Fouchier, 2007) o il numero di alloggi: preoccupazione indubbiamente necessaria, ma certamente non sufficiente.

3.1 Il progetto di intensificazione per gli spazi "periferici"

Parallelamente alla persistenza di aree suburbane che vedono mantenuto il loro "status" attraverso la confusa proliferazione di abitazioni unifamiliari, diverse periferie di più lunga data stanno subendo un processo ontologicamente trasformativo (Harris, 2010)[11] definito post-suburbanizzazione (Phelps & Wu, 2011): un fenomeno non interessa tutte le periferie in maniera omogenea, ma descrive cambiamenti significativi e diffusi.

In questo contesto, la densificazione è stata identificata come una "dimensione particolare della (post-)suburbanizzazione". Una crescente letteratura di studi urbani sul cambiamento suburbano si è recentemente sviluppata per tracciare come le aree suburbane vengano trasformate attraverso regolamenti, strumenti e dinamiche di mercato associate ai processi di densificazione. Oltre ai noti obiettivi di densificazione "sostenibile" orientati a produrre nuovi alloggi senza invadere le aree naturali, la densificazione è spesso promossa dai comuni per ottenere una crescita attraendo nuovo capitale umano ed economico. Questo processo indica un passaggio da una logica suburbana "tradizionale", che preserva lo *status quo* delle aree edificate esistenti "bloccando la densificazione", a una logica post-suburbana che asseconda o promuove l'evoluzione dei distretti periferici.

E' stato evidenziato che le politiche di densificazione sono più facilimente attuabili in alcuni comuni caratterizzati da una dinamica locale favorevole alla "crescita", quindi predisposti a subire il cosiddetto fenomeno di "post-suburbanizzazione". Al contempo, sono state identificate alcune

determinanti socio-economiche di “anti-growth regulations” presenti nelle periferie tradizionali, in cui l’opposizione ai processi di densificazione – quindi alla trasformazione dello “status” del luogo – rimane più difficile da attuare (Touati-Morel, 2015)[12].

Nel caso europeo, la “post-suburbanizzazione” sta comportando un graduale spostamento dell'attenzione dal discorso sulla città europea tradizionale (centrale, densa, compatta) verso un approccio “che riconosce la dissoluzione come teorizzato dalla letteratura sulla "città intermedia" o sulla Zwischenstadt” (Charmes & Keil, 2015)[13].

In Francia molte periferie stanno oggi vivendo processi di densificazione, se pur di varia entità a seconda delle dinamiche locali[14]. Il fenomeno della peri-urbanizzazione, principalmente attribuito alla preferenza degli abitanti per la casa individuale rispetto alla residenza collettiva, ha in parte sollecitato una maggiore attenzione della pianificazione urbana verso le aree periferiche. Tuttavia, molte di queste aree sono state poco considerate dalla ricerca urbana e dalle politiche di densificazione rispetto alle “polarità emergenti” o al “cuore denso dell’agglomerato". Inoltre, l'attenzione rivolta a queste spazialità, dominata dalle preoccupazioni per la densificazione quantitativa, ha troppo spesso trascurato la ricerca di soluzioni che siano efficaci sul piano qualitativo.

In questa prospettiva, il tema dell'"Intensificazione" si rivela ancor più fondamentale per la gestione “periferica”: come è stato notato, “se è facile percepire intensità sugli Champs Elysées o su Times Square, è meno ovvio rilevarle a Marne-la-Vallée o Aubonne. Eppure ci sono. Basta guardare, avendo in mano e in mente gli strumenti di misurazione giusti e le leve di azione appropriate” (Lavadinho, 2009)

Note

1 Cfr. (Détang-Dessendre & Piguet, 2016)

2 Cfr. (IPR, 2020) lavoro IPR città medie-piccole (conferenze paris)

3 Si veda a tal proposito il contributo di Brès e Delaville « Microgéographie de la dispersion bâtie, ce qui n’est pas la ville » (Brès & Delaville, 2017).

4 Sebbene complessivamente la Francia sia uno dei paesi meno densi dell'Europa occidentale, ha uno dei più alti tassi di alloggi collettivi. Ad esempio, il numero di alloggi in edifici collettivi è due volte più bassa in Belgio che in Francia, mentre la densità di abitanti nel paese è tre volte superiore Certu, Quizz 20 questions sur la densité – 2010.

5 Cfr. Anche « Etalement et densité : Quels enjeux urbains à l’oeuvre dans la conception des formes urbaines ? » (Marry & Arantes, 2013) e Marry, S., Densité urbaine et qualité de vie , 2009.

6 Questi discorsi sono sovente affrontati ricorrendo all’ideale della “Vita in campagna”. Tuttavia, è interessante in questo senso leggere il contributo di M. Lussault che spiega come “Vivere in campagna oggi è senza dubbio una delle posizioni più urbane possibili. I “neorurali” che rivendicano questo stile di vita sono semplicemente abitanti delle città che prendono in prestito da un particolare mito urbano - la “campagna” e la vita in campagna - proprio come altri gruppi abbracciano i miti del cosmopolitismo e della diversità sociale per giustificare la vita in aree urbane più densamente popolate, socialmente più diversificate e sviluppate in maniera più coesa in termini di alloggi. Non si può confondere questo problema, a meno che non ci si limiti a un'analisi degli aspetti materiali dello spazio” (Lussault, 2013). Si veda anche il testo di Éric Charmes, La Ville émiettée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine (Charmes, 2011).

7 Cfr. FBC & FUTURIBLES “Densité et formes urbaines”, basato sugli studi di TNS-Sofres « les Français et leur habitat ; Perception de la densité et des formes d’habitat » (TNS-Sofres, 2007) e di CREDOC “Quelques opinions et aspirations en matière de logement” (CREDOC, 2008).

8 In Francia, la distanza media tra casa e lavoro è passata da 6 a 14,7 km tra il 1967 e il 2008 a parità di tempo di percorrenza(MEEM “Artificialisation de la mesure à l’action” 2017). Chiaramente, la scelta sarà influenzata anche dalla possibilità effettiva di compensare con i guadagni legati alla maggiore disponibilità di terreno i maggiori costi dovuti al trasporto.

9 (CDRALN, 2012)

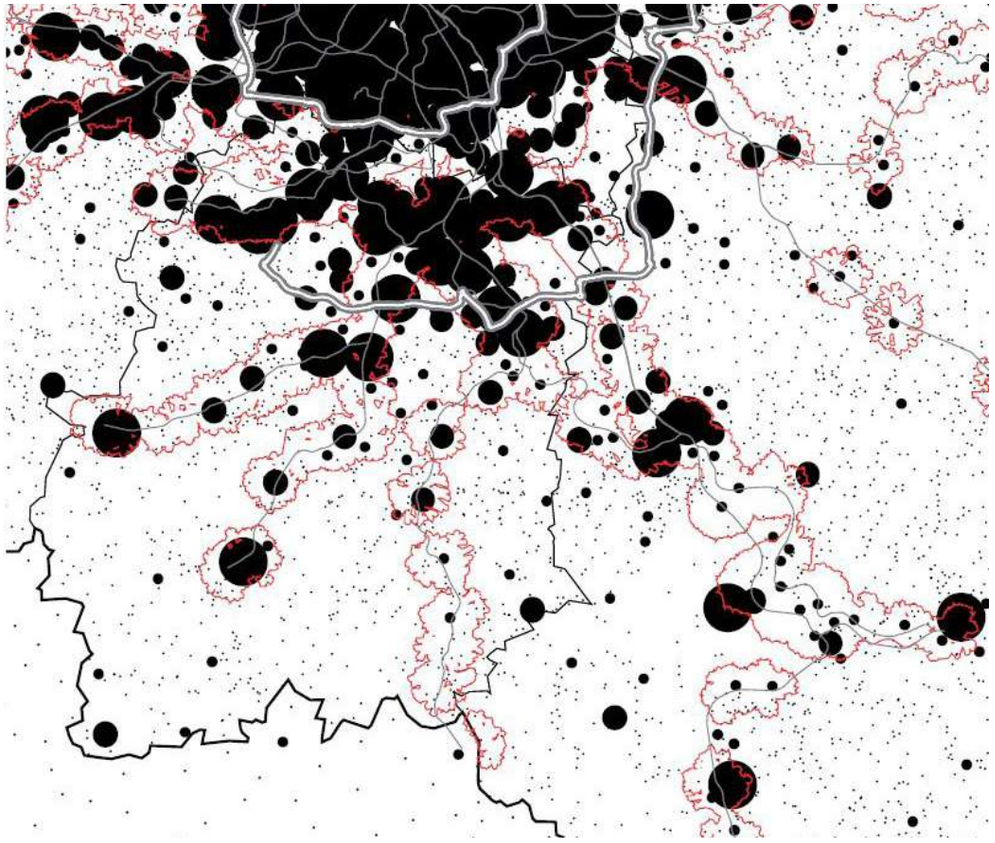
10 Il prezzo al metro quadro decresce con la distanza dai centri urbani: in media, raddoppiare la distanza dal centro dell'area urbana (es. da 10 a 20 km) si traduce in un prezzo al metro quadro inferiore del 17%. All'interno delle aree urbane, essere a un chilometro dal centro dell'area abbassa il prezzo totale delle abitazioni di circa l'1% (MEEM, 2017),

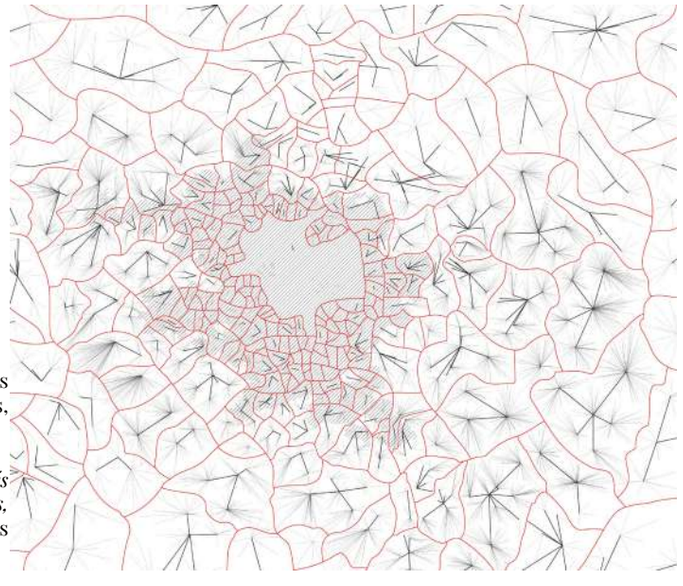
11 (Hamel & Keil, 2014).

12 Al contempo, è stato evidenziato che quanto più un determinato comune si impegna a diventare una polarità emergente o centro secondario e a svolgere un considerevole ruolo economico nella regione, tanto più intensa sarà la densificazione. In quest’ottica, ogni comune ha l'obiettivo politico di raggiungere un certo grado di centralità nella gerarchia post-periferica: quanto maggiore è il grado di centralità cui un comune aspira, tanto più le sue politiche tenderanno a sostenere processi di hard densificazione.

13 Cfr. I contribute “ Reorienting urban development? Structural obstruction to new urban forms” e “ Urban compaction: feasible and acceptable?” (Breheny, 1997)

14 Cfr. Darley, A. and A. Touati (2013) La densification pavillonnaire à la loupe: dynamiques régionales, stratégies locales et formes urbaines [Scanning suburban densification: regional dynamics, local strategies and urban forms]. LATTS (ENPC), Institut d’Aménagement et d’Urbanisme, CETE Île-de-France, Paris





> **Fig. 28:** *systèmes métropolitain,* Brès + Mariolle et chercheurs associés, 2014.

> **Fig. 29:** *Le Grand Paris des densités dispersées, Habiter le Grand Paris,* Brès + Mariolle et chercheurs associés, 2013.

4 AIGP: visioni e scenari per il futuro territorio metropolitano

Con l'avvento del nuovo millennio, un diverso modo di interpretare la “città” cerca di mettere a fuoco i fenomeni di progressiva espansione e rarefazione dei confini di una realtà urbana sempre più difficile da decifrare, una composizione indefinita e informe di frammenti. L'allargamento delle prospettive introduce nuovi orizzonti di riferimento per una spazialità urbana ormai considerata come insieme spaziale e geografico continuamente dinamico ed estremamente complesso. Anche la dimensione metropolitana dell'agglomerato parigino si inscrive in questo processo, in cui, come abbiamo visto, assume una sempre maggiore importanza lo sviluppo di una coerenza interpretativa che riguardi l’insieme territoriale e sviluppi una visione d’insieme e condivisa per il futuro delle trasformazioni urbane.

Nell'ultimo decennio, organi amministrativi e gruppi intellettuali si sono quindi occupati di “ridisegnare” i contorni metropolitani, immaginando nuovi scenari evolutivi della Grand Paris e aprendone definitivamente i confini all'area circostante. Tra questi, l'Atelier International du Grand Paris ha svolto un ruolo fondamentale nel dialogo tra le amministrazioni pubbliche, l'entourage accademico e intellettuale

e i cittadini, rappresentando un punto di incontro per il dibattito e il confronto su diversi temi chiave per «immaginare la metropoli di domani».

L'Atelier nasce nel 2010 per volontà del Presidente Sarkozy, a seguito della consultazione internazionale "Le Grand Pari(s) de l'Agglomération Parisienne" (2008) avviata dal Ministero della Cultura, con l'obiettivo di proseguire e sviluppare le riflessioni di architetti, urbanisti, ricercatori ed esperti mobilitati in quell'occasione occasione. Si tratta di un gruppo di interesse pubblico, la cui governance associa in egual modo lo Stato (Ministero della Cultura e della Comunicazione, Ministero dell'Edilizia abitativa e dell'uguaglianza regionale, Prefettura di Parigi e dell'Ile-de-France) e gli enti locali (Città di Parigi, Regione Île-de-France Regione, sindacato Paris Métropole e Associazione dei sindaci dell'Île-de-France).

Con questo approccio, il gruppo interdisciplinare ha affrontato i temi cruciali per la definizione della nuova Metropoli in costruzione, attraverso diverse sessioni di lavoro che hanno permesso di proseguire bandi di ricerca e progetto incentrati sui territori della metropoli e di crearne di nuovi. La diversità delle visioni formulate dalla équipe emerge dalle composizioni divergenti e anche contraddittorie di un'idea territoriale che mette diversamente a sistema programma, sito e reti nel tradursi in *forme* urbane che interpretano in vario modo le tematiche rilevanti, tra cui quella della densità urbana. Questa diversità si traduce in temi, immagini o metafore contrastanti, come quella della « métropole *polycentrique* » o «*multipolaire*», della «métropole *compacte* » o della «métropole *douce* par le renforcement des pôles existants (...)

et des lieux en symbiose », così come quelle della « ville *poreuse* au développement isotrope », de « la ville *rhizomique* », o della «métropole *linéaire* plurinucléaire ».

Il principale merito di questo laboratorio di idee è quello di aver formulato visioni e proposte progettuali che si basano su una approccio che procede per "scenari esplorativi", che risponde cioè all'esigenza di un'interpretazione olistica dello spazio urbano e della sua governance, dove forme e numeri non bastano a spiegare la natura complessa e l'interazione di processi e sistemi, e di cui è impossibile definire forme e regole impositive o cristallizzanti: un "approccio che favorisce un modo di pensare induttivo, alla ricerca di "futuri possibili", in contrapposizione ai futuri 'probabili' o 'desiderabili' degli scenari normativi", sull'idea che sia impossibile prevedere cosa accadrà effettivamente ma solo tentare di definire una configurazione ideale più intuitiva (Mazzoni, 2021); un approccio che mira a esplorare "cosa potrebbe accadere" e consente quindi di *sperimentare* nuovi concetti, strategie, priorità e innovazioni stimolando e ampliando il dibattito attraverso l'adozione di immagini fuori dagli schemi (Viganò, 2012).

Tuttavia, emerge in più punti la tentazione di definire modelli "formali" quasi aprioristici, a volte subordinati a "tendenze estetizzanti" e che appaiono a tratti come eccessivamente rigidi. Inoltre, molte delle speculazioni del dibattito assumono come punto di partenza il *programma* (derivante da obiettivi o orientamenti strategici prefissati dalla pianificazione regionale o metropolitana, come la costruzione di 70.000 alloggi all'anno) e la *strategia* (come e dove?).

Ma che ne è dell'importanza del *sito*? Il rischio è continuare a considerare la materia urbana (come produzione umana) in contrapposizione dialettica allo spazio da abitare, un oggetto avulso dal territorio su cui intervenire, quasi fosse "calato dall'alto". Nonostante in alcuni disegni[1] emerga l'importanza del lavorare sulla *diversità* del territorio esistente, l'impressione è che si tratti di visioni astratte che poco considerano la diversità del fatto urbano nell'eterogeneità delle identità e delle politiche locali. Inoltre, il dibattito focalizzato sulla "costruzione" e sulla gestione (*aménagement*) lascia spesso in secondo piano alcune riflessioni ugualmente rilevanti come la relazione *établissements humains - environment* : più spesso, la questione delle risorse ambientali, dei terreni agricoli e delle "trame verdi e blu" rimane sul piano della *preservazione* e *valorizzazione* di un elemento, quello naturale, che rimane un corpo estraneo, che si fa fatica a considerare in maniera integrata come parte dello spazio urbano. Raramente si pensa a queste entità (quelle dei vuoti, degli spazi aperti) come elementi strutturanti lo stesso territorio urbano, come parte integrante del progetto metropolitano. Permane un pregiudizio di fondo, sulla negatività della componente antropica che deve essere arginata, circoscritta e differenziata da un ambito naturale, in una relazione duale di cui si esclude ogni possiblità di reciproca positiva influenza.

Tuttavia, alcune carte rivelano approcci interessanti nel *partire dal disegno del "vuoto"* per definire l'intervento sul "pieno"[2]. Alcuni temi di ricerca risultano più "esploratori" e coraggiosi di altri: alcuni più legati alle previsioni imposte dalla pianificazione regionale (eliminare squilibri

e disuguaglianze territoriali e sociali dislocando ed intensificando attività, impieghi e funzioni nelle aree periurbane, privilegiando le nuove centralità in corrispondenza di nodi infrastrutturali esistenti o in progetto)– altri più sensibili all'incentivazione di una maggiore diffusione di pesi ed equilibri urbano (intensificare centralità urbane policentriche incoraggiando lo sviluppo di sistemi economici locali; prevedere la realizzazione di nuovi alloggi prevalentemente all'esterno del cuore urbano di Parigi intra-muros - già molto denso - favorendo e incentivando modi di vita alternativi ma sostenibili da un punto di vista sociale e ambientale; valorizzare risorse energetiche e ambientali locali; potenziare reti di trasporto per connettere non solo le centralità policentriche dettate dal programma infrastrutturale ma il territorio nella sua interezza, favorendo uno sviluppo territoriale diffuso e meno gerarchico; ipotizzare e indirizzare la pianificazione del territorio come organismo in continua evoluzione senza possibilità id demarcare confini precisi e prestabiliti.

La serie di studi presentati in queste pagine è stata prodotta in un decennio che si è rivelato particolarmente prolifico per la produzione di riflessioni, studi e dibattiti significativi per l'intero panorama parigino, da cui sono emerse questioni e proposte significative che emergono al contempo dal percorso svolto dall'AIGP. Nell'illustrarne i percorsi di sviluppo, si cercherà di mettere a fuoco le tematiche e le questioni fondamentali emerse dalle riflessioni collettive e la pluralità delle proposte formulate. Se le "linee guida" della pianificazione impongono a tutte le scale un sviluppo sostenibile passante per la compattezza

delle città, del costruire sul costruito, della densificazione dell'esistente; se l'emergenza abitativa impone una quantità di nuovo materiale urbano da insediare su determinati territori ritenuti più "strategici" di altri, alcune domande emergono incontrovertibilmente e richiedono risposte : "come e dove?", "a quale costo?", "a scapito di cosa, o di chi?".

In particolare, si cercherà di mettere in luce come questi studi, nonostante si siano in larga misura concentrati sulla definizione di un modello "formale" di sviluppo urbano, abbiano innescato un dibattito sulla costruzione e sulla gestione dell'agglomerato urbano che evidenzia importanti riflessioni su molte questioni di natura *qualitativa* - tra cui l'importanza del rapporto tra gli insediamenti umani e il territorio circostante, la qualità abitativa e delle relazioni sociali - oltre le questioni quantitative (numero di alloggi o ettari da costruire/preservare). Inoltre, l'excursus cartografico ha lo scopo di illustrare come diverse *interpretazioni progettuali* della *densità urbana* si siano tradotte in diversi modelli urbani per la conurbazione parigina (metropoli orizzontale e porosa, continua e lineare, densa e compatta; città leggera e diffusa o città compatta, etc.). Infine, un ultimo elemento da sottolineare è l'emersione, già sottolineata in più punti della trattazione, del concetto di *intensità* (contrariamente a quello di densità) anche all'interno dei forum e dei dibattiti dell'Atelier, in cui è spesso emersa la maggiore potenzialità di un concetto capace di superare i limiti di un approccio eccessivamente o esclusivamente quantitativo; capace di descrivere e considerare una molteplicità di valori e di aspetti significativi per il progetto urbano contemporaneo.

Endnotes

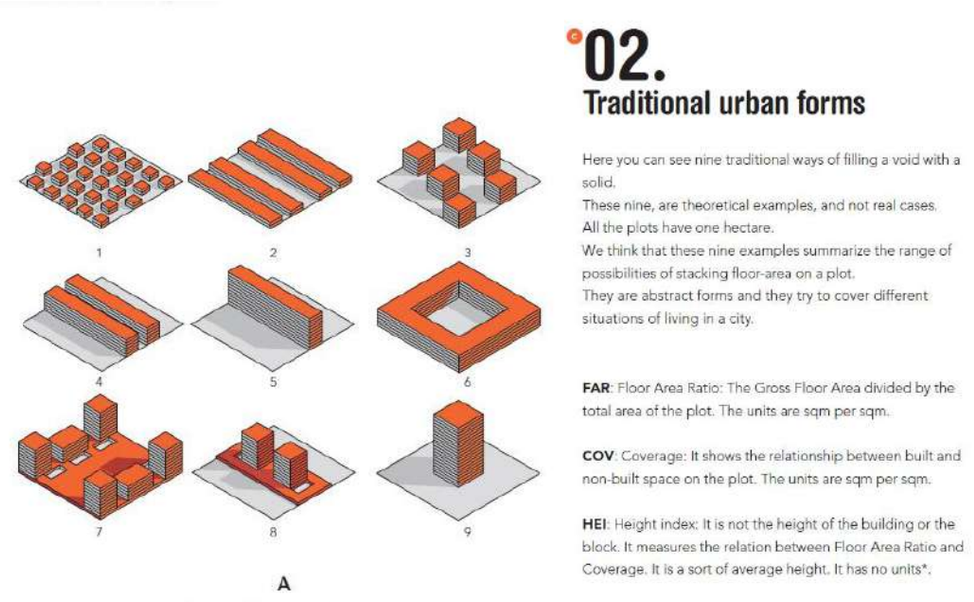
1 Cfr. Il progetto « Le Grand Paris des densités dispersées », BMCA Brès + Mariolle et chercheurs associés, Membre du Conseil scientifique de l'Atelier International du Grand Paris, Commande Habiter le Grand Paris (2013) : "la realitè c'est la dispersione ". Cfr. Anche il porgetto «Habiter le Grand Pari. l'habitabilité des territoires: cycles de vie, continuité urbaine, métropole horizontale » STUDIO_013 Bernardo Secchi et Paola Viganò, Membre du Conseil scientifique de l'Atelier International du Grand Paris, Commande Habiter le Grand Paris (2013)

2 Cfr. i progetti dello STUDIO_013 Bernardo Secchi et Paola Viganò : il progetto citato «Habiter le Grand Pari. l'habitabilité des territoires: cycles de vie, continuité urbaine, métropole horizontale » e il contributo (Secchi & Viganò, 2011) ; Cfr. anche il contributo dell'Equipe LIN al « Séminaire d'étude de l'AIGP sur la mobilité dans le Grand Paris » (2010)

5 Diverse forme di densità

5.1 Densificazione del *pavillonnaire* , *macrolot* e *habitat intermediaire*

Nell'ambito delle strategie di densificazione urbana descritte, in Francia sono condotte diverse sperimentazioni alla scala architettonica per rispondere alle sfide delineate. In alcuni casi, la necessità di densificare tessuti già densi e strutturati, così come la necessità di rigenerare brani di tessuto degradati o abbandonati, ha portato a sperimentare modelli che consentissero di ottenere il massimo "potenziale densificatorio" dallo stralcio urbano (tipicamente l'isolato) a disposizione (*macrolot*) conseguendo anche un'elevata intensità sociale. In altri casi, gli obiettivi di intensificazione dei tessuti periurbani o suburbani hanno portato alla definizione di nuove strategie volte alla densificazione di "riempimento" dei tessuti diradati del tipo ambiente *pavillonnaire*, attraverso strategie come il BIMBY. In altri casi, le sfide poste dal perseguimento di una maggiore densità sono state ricercate in modelli che guardano ad un bagaglio ereditato da una felice tradizione architettonica e ricercano nel modello basso ad alta intensità (low-rise high density models) o *habitat intermediaire* la soluzione alla ricerca di un giusto equilibrio tra un'adeguata densità abitativa e un'elevata qualità abitativa.



˚ **Fig. 30:** Studio sulla relazione tra densità e tipologie architettoniche, In: In: (A+T, 2015).

5.1.2 Il *Macrolot*

Come visto nella seconda parte della trattazione, la figura dell'isolato urbano, specifico elemento di organizzazione spaziale della morfologia urbana, rappresenta ancora oggi un dispositivo spaziale di grande interesse e rinnovata sperimentazione. Negli ultimi decenni, numerosi architetti e urbanisti vi hanno infatti identificato l'unità da cui partire per rigenerare il tessuto delle città (Mongin, 1995[1], convinzione che ha dato vita a promettenti esperimenti architettonici come quelli dei *macrolots*: una soluzione di diffuso successo operativo nelle principali città francesi come modello in grado di rispondere alle grandi sfide della pianificazione contemporanea (diversità, densità, sviluppo sostenibile, condivisione spaziale) (Lucan, 2012)

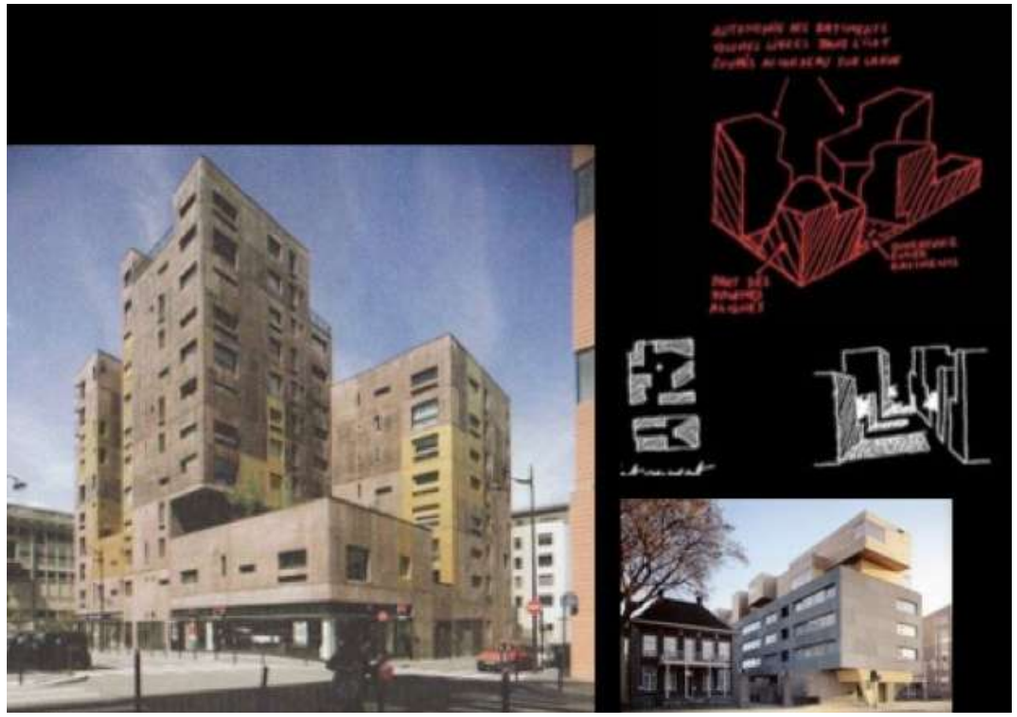
Come evoluzione della tradizionale entità urbana definita dall'isolato denso e compatto, il modello del "macrolot" si inserisce nella continuità del tradizionale blocco europeo ma influenzato, come è stato notato da diversi critici urbani, sia dalla tendenza megastrutturalista degli anni Sessanta che dalla teoria della *bigness* di Koohlas (Fromonot, 2012). A livello di definizione urbanistica, un macro-lot è l'associazione di piccoli lotti, che può in certi casi raggiungere la scala dell'intero isolato urbano (IAU ÎdF 2011). Come le macrostrutture delle grandi utopie megrastrutturaliste che abbiamo già avuto modo di citare, questo nuovo strumento di organizzazione della città riprende, sviluppa ed estremizza il principio dell'unità delle parti nella totalità del blocco, concretizzando l'aspirazione alla coesistenza ed all'intreccio di diverse funzioni – solitamente distinte – in un unico organismo dalla forte densità e mixité programmatica. Tuttavia, se i seguaci della soluzione megastrutturalista avevano sottolineato i vantaggi di riunire funzioni diverse in un imponente organismo architettonico che fosse slegato dalla tradizionale struttura urbana - e addirittura liberato da essa -, la soluzione del macrolot non rifiuta il tessuto di tipo tradizionale (in cui peraltro spesso si inserisce), con il quale ricerca al contrario continuità e dialogo (Guislain, 2016). Ne emerge una forte tensione tra tradizione e innovazione nel processo di costruzione della città, che vorrebbe – almeno nelle intenzioni – scavalcare un superato dualismo tra oggetto architettonico e spazialità urbana.

Il modello del *macrolot* si iscrive quindi nella continuità teorico-compositiva dell'*îlot* – l'isolato tradizionalmente inteso come entità urbana primordiale e morfologicamente autonoma – ma ne propone una profonda reinterpretazione ed attualizzazione. Opponendosi all'eccessivo frammentarismo spaziale attribuito all'*urbanisme parcellaire*[2] che ostacolerebbe il perseguimento di una «densità intelligente »[3], il progetto unitario di un *grand îlot* rende possibile il ripensamento della trama classica in una dimensione più integrata, composta da sottoinsiemi non più costituiti dalle singole parcelle (considerate come autonome) ma altresì da entità in grado di generare delle nuove *unités de vie*[4]; un'organizzazione delle unità residenziali che tuttavia ricostruisce i tracciati e riconosce la strada come elemento generatore.

Questo modello è stato negli ultimi anni particolarmente utilizzato nella ricerca di soluzioni "adaptatives et évolutives" come parte dello strumento di pianificazione urbana delle

ZAC[5]. Il termine è infatti stato coniato da Patrick Chavannes, architetto urbanista incaricato del masterplan per la ZAC Seguin, per designare l'unità edificabile corrispondente ad un isolato di grandi dimensioni.

Nel *macrolot* i residenti condividono – sul piano della proprietà, del diritto alla fruizione e della gestione – lo spazio semi-privato delle corti interne, i diversi servizi comuni ed alcuni ambienti dedicati a funzioni collettive, per un principio di co-proprietà che pone l'accento sull'importanza degli spazi tra gli edifici, del tempo libero e della condivisione. Nonostante l'emersione di rilevanti problematiche derivanti dalla complessità di queste operazioni (difficoltà di concertazione tra un elevato numero di attori, difficile distinzione tra proprietà collettiva e proprietà privata sul piano della gestione finanziaria e manutentiva…), l'«*esprit de copropriété dymnamique* » (Lucan, 2012) che anima il funzionamento di questo modello urbano costituisce un fattore di particolare interesse per le politiche di densificazione urbana che guardano al contempo all'intensificazione di componenti quali l'accessibilità ai servizi o le relazioni di vicinato. L'adozione di questo modello rivela infatti due intenti principali: in primo luogo, una rinnovata ricerca di quella complessità sociale, spaziale e relazionale propria delle unità di vicinato, resa particolarmente proficua da una porosa spazialità di quell'*ambito intermedio* tra la casa ed il quartiere a lungo indagato a partire dagli anni '60 (Team X 1962); in secondo luogo, la volontà di integrare diverse destinazioni d'uso, tipologie abitative e tipi di utenza in un'entità organica che costituisca al contempo la minima cellula generatrice dell'intero tessuto urbano.



[5] **Fig. 31:** Îlot Armagnac, Bordeaux, ANMA, 2012. vista d'insieme delle 161 abitazioni e degli spazi interni condivisi. © ANMA

Il concetto di *macrolot* si genera anche dalla necessità di governare in maniera più efficiente attraverso una collaborazione pubblico-privata il complesso processo di trasformazione di un'area vasta. Molto spesso nel caso di interventi di trasformazione o nuova costruzione in attuazione dei programmi previsti dalle ZAC, i progetti devono rispettare alcune linee generali definite dallo sviluppatore che coordina l'operazione: solitamente un programma improntato sulla mixité tipologica, di usi e di tipologie dimensionali e di accesso all'alloggio, una serie di servizi condivisi, un ampio spazio aperto semi-pubblico nel cuore dell'isolato.

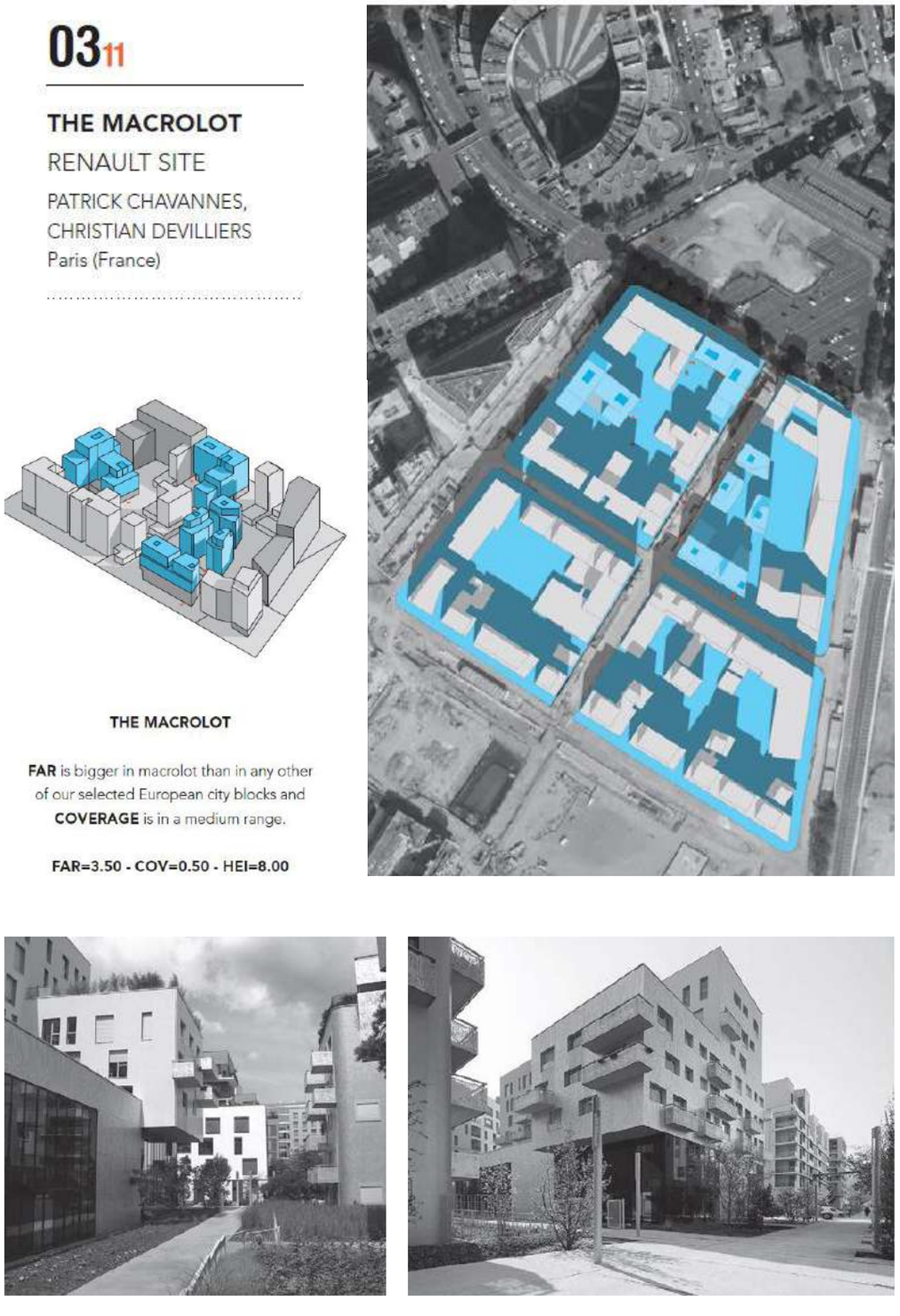
Tra le innumerevoli realizzazioni, l'*Îlot Armagnac* realizzato a Bordeaux da ANMA materializza il modello descritto in una articolata "stratigrafia" funzionale: un seminterrato pubblico a scala urbana, destinato a servizi condivisi e ad attività accessibili al pubblico; un "podio" intermedio, dedicato allo spazio semipubblico, che dà forma a un cortile che segue la dinamica del terreno; infine, attorno ad essa, volumi di diverse forme e altezze destinati a residenze private. Una sorta di piccolo villaggio in un unico macro isolato. La ricerca della "giusta" intensità abitativa che dia valore collettivo alle singole componenti cerca al contempo di preservare la diversità degli ambienti ed il bisogno di privacy, il mix morfologico, la complessità d'uso e la varietà spaziale. Come nella maggior parte dei casi, si tratta di una strategia di riurbanizzazione utilizzata per interventi di nuova costruzione e recupero di vaste aree dismesse con programmi ad elevata densità funzionale (Guislain, 2016), un efficace espediente per densificare la città "già densa".

ˆ **Fig. 32:** Îlot Armagnac, Bordeaux, ANMA, 2012. Vista dall'alto (restituzione digitale). © ANMA

Un altro esempio emblematico è il *Trapeze Renault* sulle rive della Senna, nella ZAC Seguin-Rives de Seine: ciascuno degli isolati definiti nel Trapeze è un macrolot, che rispetta un disegno regolare generale, ma all'interno permette libertà di organizzazione dei solidi architettonici, privilegiando i vuoti sui pieni. In effetti, l'approccio fin qui descritto può accomunare diverse scelte progettuali e realizzative: la ricerca di una sapiente modulazione spaziale dal mondo privato dell'abitazione all'universo pubblico degli spazi condivisi e la sperimentazione su modelli abitativi che incentivino la presenza di vita collettiva dovrebbero infatti costituire il denominatore comune di una prassi operativa che indirizzi allo stesso tempo nuove modalità di intervento sulla città esistente. L'interesse di queste soluzioni risiede inoltre nella ricercata possibilità di prevederne una rilevante autonomia da un punto di vista funzionale, gestionale ed energetico.

L'operazione condotta in maniera integrata alla scala dell'isolato ricorda, per certi versi, l'approccio/la filosofia di intervento di Aldo Rossi a Berlino sull'isolato di *Schützenstraße*: la ricomposizione di un blocco in cui mantenimento e integrazione dell'edificazione preesistente riflettono la progressiva stratificazione del tessuto, di cui è interessante, in questo contesto, rimarcare la forte volontà di conferire una significazione urbana collettiva ad una se pur mantenuta eterogeneità delle componenti; un'operazione in cui lo spazio interno assume nuova vitalità e importanza come *trait d'union* tra le componenti, nel tentativo di incentivare un comune senso di appartenenza e la riappropriazione dello spazio oltre la soglia del singolo alloggio.

ˆ **Fig. 33:** Berlin. Aldo Rossi, Watercolor, collage, ink on paper, Private collection. Courtesy Fondazione Aldo Rossi © Eredi Aldo Rossi



< **Fig. 34:** schemi e foto del macrolot "Renault Site", In: (A+T, 2015).

Oggi, alla luce delle mutate esigenze (sociali, ambientali, igienico sanitarie), ripensare l'isolato in questi termini richiede uno sforzo ulteriore nel ricercare soluzioni adatte alle nuove necessità abitative: la previsione di spazi per lo svolgimento di attività sportive, per il coworking e lo studio, aree ricreative e luoghi aperti per il tempo libero, la previsione di servizi essenziali facilmente reperibili, sono alcuni degli elementi che potrebbero essere riuniti all'interno di un'unità urbano. Sebbene la reinterpretazione dell'isolato possa avvenire attraverso innumerevoli ipotesi trasformative, alcuni orientamenti comuni sostengono il principale interesse di queste sperimentazioni: l'unitarietà di intervento e l'identità spaziale conferita dalla ricucitura di frammenti di tessuto, la complessità funzionale, l'attenzione alla predisposizione di spazialità collettive, la condivisione delle parti su un piano gestionale, energetico[6], spaziale.

Evidentemente, nonostante il discreto successo riscontrato a livello operativo nelle principali città francesi, si tratta di un modello che non può essere ritenuto un *passe-partout* di ogni strategia di densificazione. La pertinenza della scelta di questo modello di composizione urbana deve essere calibrata rispetto ai diversi contesti considerati: se può essere una soluzione adeguata per programmi vincolati all'intenso intreccio di diverse attività, quindi in situazioni che richiedono un'elevata densità funzionale, rimane necessario considerare soluzioni alternative da adottare in contesti più "banali" e connotati da una maggiore disponibilità fondiaria, così come in contesti urbani già fortemente caratterizzati[7].

5.1.2 "*Densifier le pavillonnaire*"

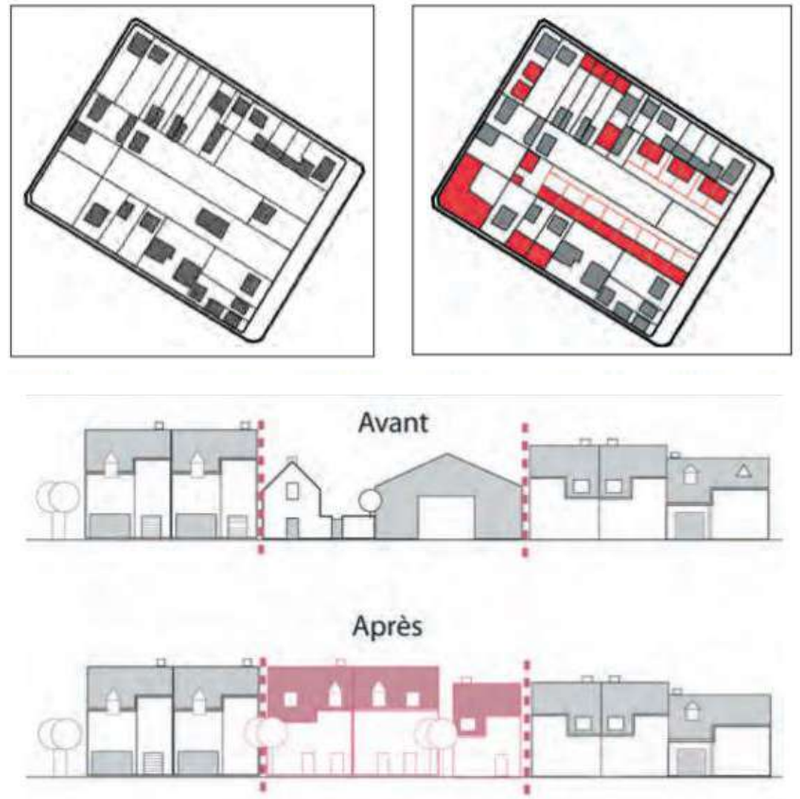
Il tessuto *pavillonnaire*, derivante da un fenomeno di suburbanizzazione o periurbanizzazione che riflette un generale "allentamento dei tessuti urbani", è tipicamente associato all'insorgenza della caratteristica forma urbana "dispersa" composta dalla tipologia della casa individuale (*maison individuelle*) o del tipico *pavillon individuel.*

Questo fenomeno è al centro dei dibattiti sul futuro del territorio metropolitano in relazione alle necessità imposte dalle politiche orientate alla compattezza e alla densificazione della metropoli in espansione.

Anastasia Touati (Touati, 2013) ha enucleato quattro macro-strategie che guidano le politiche per la densificazione dei tessuti suburbani nell'Ile-de-France. La prima individuata è una "strategia protezionistica", che consiste nel limitare o ostacolare tutte le misure che favoriscono la densificazione del tessuto suburbano: in sostanza, una politica di "non densificazione". La seconda policy consiste in una strategia di *soft densification* o *densification douce*, attraverso l'applicazione di strumenti urbanistici o norme incitative che favoriscono la densificazione.[8] Queste iniziative promuovono la trasformazione di tessuti esistenti attraverso interventi alla scala del lotto e sono attuate principalmente per iniziativa degli abitanti. Tra queste, come vedremo, si inserisce la strategia BIMBY. Una terza strategia più incisiva utilizza strumenti normativi che consentano e incoraggino attori privati, come promotori o costruttori, ad investire in interventi di demolizione e ricostruzione su lotti esistenti.

< **Fig. 35:** Schemi di densificazione delle parcelle, A. Darley, M. Naudin Adam, IAU IdF, in: (Zunino, 2009).

Nel suo articolo G. Zunino definisce l'intensificazione urbana come operazione basata su tre processi principali: la densificazione dei tessuti (indicato come il più influente), la ricostruzione di immobili obsoleti, il cambio di destinazione d'uso.



> **Fig. 36:** Tour mixte, Progetto per l'introduzione di tipologie verticali nel tessuto *pavillonnaire*, Bois-Colombes, Finn Geipel+Andi, AIGP, 2013.

Questo processo può portare alla costruzione di immobili residenziali di dimensioni consistenti o di piccoli edifici collettivi, implicando modifiche anche considerevoli di forme, tipologie e morfologie urbane. Una quarta politica di tipo interventista, sia di approccio "morbido" che "forte", è più incisiva nell'implementare strumenti operativi - come le ZAC – che definiscono progetti di sviluppo su larga scala, sia mantenendo forme *pavillonnaires* sia sostituendo i singoli immobili unifamiliari con edifici residenziali collettivi[9].

In linea generale, emerge in maniera abbastanza condivisa la volontà di preservare le caratteristiche esistenti delle aree suburbane. Inoltre, le normative dei documenti urbanistici nei comuni periferici sono spesso più orientate verso l'applicazione di misure "morbide", incitative o "involontarie" (bottom-up) come il BIMBY. In effetti, in questi contesti emergono spesso timori o incertezze riguardo l'accettazione sociale[10] di misure di densificazione eccessivamente radicali o stravolgenti, soprattutto alla scala attuativa locale. Gli altri strumenti considerati strategici per la densificazione, come le ZAC, non trovano grande riscontro applicativo in molti di questi contesti, in cui risulta rilevante anche il mancato coinvolgimento di architetti e professionisti (Benigni, 2014). Al contempo, una serie di riserve da un duplice punto di vista - degli utenti e degli attuatori - investe, come si vedrà nei paragrafi successivi, le pratiche di densificazione più "dolce". Molte proposte emerse negli anni per rispondere alle necessità di densificazione hanno rivelato una certa superficialità nel sottovalutare alcune questioni rilevanti, tra cui la possibilità di sconvolgere equilibri e pratiche della vita locale,

^ **Fig. 37:** Microcentralités dans la ville diffuse, Finn Geipel+Andi, AIGP, 2013.

caratterizzata da stili di vita che possono essere apprezzate o desiderate dai residenti, negando un'identità territoriale che può essere connotata da una già consolidata qualità abitativa. Ciò conferma che ogni politica di densificazione (a qualsiasi scala e con qualsiasi modalità realizzativa) non può garantire in maniera autonoma e svincolata da altre considerazioni contestuali un sicuro miglioramento della qualità della vita o l'assoluta sostenibilità (ambientale o sociale che sia).

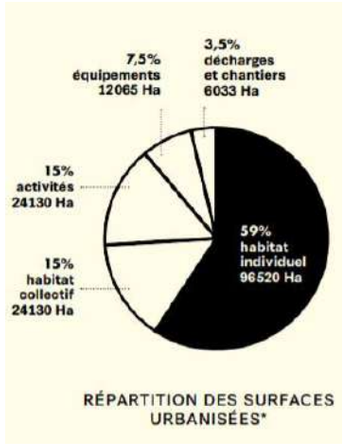
5.1.3 Dal BIMBY (*Build in My Back Yard*) ai processi *bottom-up*

Per far fronte alle necessità di densificazione dei tessuti periurbani si sono diffuse soluzioni e tecniche di "densificazione dolce" come soluzioni adattive, flessibili e poco costose. Questo approccio non è nuovo, se si considera che già nel 1983 l'IAU Idf aveva condotto uno studio sul futuro dell'edilizia suburbana e sulle relative possibilità di densificazione[11]. Negli ultimi decenni tuttavia, nonostante il corpus sostanzioso di lavori, studi e teorizzazioni che hanno comportato la condanna l'habitat suburbano, lo stesso "suburbano" è tornato ad essere un soggetto al centro delle ricerche nel campo degli studi urbani, con particolare riferimento alle questioni riguardanti la necessaria densificazione dei tessuti esistenti.

In Francia questo processo è stato favorito dalla già citata legge ALUR (2014) che prevede tra le altre misure anche la soppressione delle dimensioni minime dei terreni edificabili,

che prevedevano la realizzazione di alloggi individuali su lotti troppo ampi. Inoltre, la legge prevede l'abolizione del controllo esercitato sulle operazioni di divisione dei terreni edificabili. Questo provvedimento semplifica quindi la parcellizzazione, che risulta così essere un valido strumento per densificare il tessuto suburbano.

Queste divisioni sono all'origine di molti progetti BIMBY (Build In My Back Yard), un processo che mira a promuovere una nuova filiera costruttiva lavorando sui tessuti *pavillonnaires* esistenti (dei quartieri residenziali suburbani) attraverso una densificazione "soft" su principale iniziativa dei proprietari: questi progetti consistono nella possibilità per i privati di vendere parte del proprio terreno per costruirvi nuove abitazioni e partecipando così ad uno spontaneo processo di densificazione. L'ipotesi centrale su cui si basa il progetto BIMBY è infatti la capacità collaborativa dei diversi attori urbani (residenti, tecnici, politici/amministrazioni) di mobilitare il territorio dei tessuti suburbani esistenti per finanziare il rinnovamento e la progressiva densificazione dei diversi quartieri. Il tentativo è di canalizzare l'interesse dei privati (in particolare a frazionare terreni per valorizzare al meglio il proprio immobile nel mercato) affinché coincida con gli interessi della collettività (esigenze di ottimizzazione dei tessuti già urbanizzati, intensificazione dei quartieri, diversificazione morfologica e sociale...), ipotesi verificabile ad alcune condizioni: la capacità di incoraggiare e gestire le iniziative individuali definendo regole urbanistiche adeguate, anche fornendo u adeguato servizio di supporto e consulenza.



ˆ **Fig. 38**: Porzione di superficie destinata a residende unifamiliari in relazione al totale della superficie urbanizzata e a quella destinata a residenze, (Iudo, 2017).

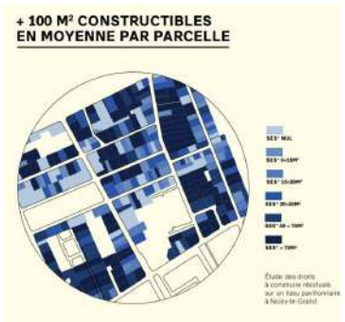
Nell'Île-de-France, oltre l'88% degli abitanti di una casa unifamiliare ne è proprietario, come del terreno annesso. Questo numero considerevole di "Piccoli proprietari" è il risultato di politiche di sostegno pubblico dispiegate per tutto il XX secolo, dalla legge Loucheur del 1928 all'attuale possibilità di "Prestito a tasso zero" (Iudo, 2017).

Il processo BIMBY si basa pertanto su una divisione delle parcelle esistenti e sulla costruzione delle nuove parcelle ricavate, o sulla costruzione in parcelle che in precedenza erano ritenute eccessivamente piccole. Questo approccio di stampo anglosassone è ancora poco diffuso in Francia ma ad esso si guarda con sempre maggiore interesse per l'elevato potenziale di densificazione dei tessuti suburbani in crescita.

Nell'ambito del bando " Villes Durables" dell'Agenzia Nazionale della Ricerca (2009) il fenomeno BIMBY è diventato l'ANR BIMBY, con l'ambizione di incoraggiare e gestire le iniziative individuali attraverso la ridefinizione di normative e regolamenti della pianificazione urbana per "faire émerger la ville durable des tissus pavillonnaires existants" . [12]

Tra le diverse iniziative, alcune di natura abbastanza "spontanea" e orientata a stimolare processi *bottom-up,* hanno visto dispiegarsi le proposte di ateliers, progettisti e startups interessati a definire, sperimentare, sviluppare nuove modalità di intervento per fornire risposte innovative ed al contempo rispettose delle esigenze degli abitanti e delle identità locali alla domanda abitativa.

Tra questi, la start-up Villes vivants nel comune di Périgueux[13] aiuta le autorità locali a identificare i terreni disponibili sui lotti edificabili, informa e accompagna le persone con il supporto di esperti. Il suo obiettivo è sostenere lo sviluppo urbano sostenibile intensificando i tessuti più periferici e lontani dai centri di attività e vigilare sulla qualità dei progetti e mediando tra gli attori dei processi



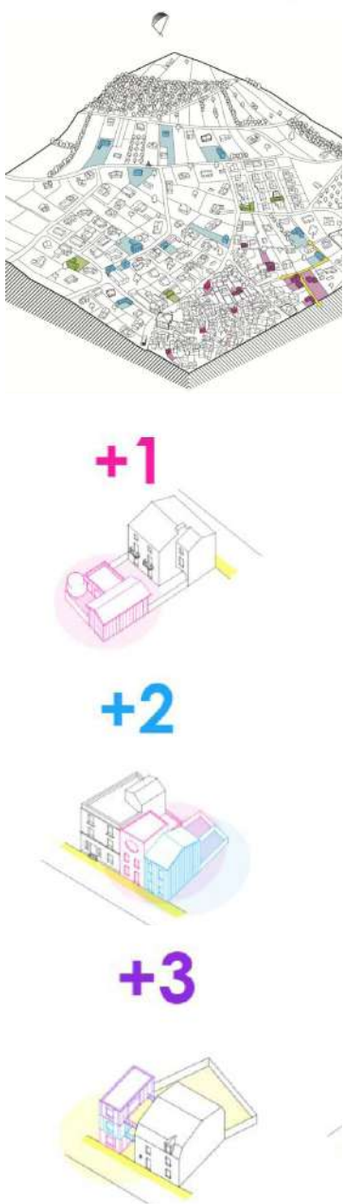
ˆ **Fig. 39**: Stima dei mq costruibili densificando le parcelle (Iudo, 2017).

immobiliari (agenti immobiliari, costruttori, architetti, notai, ecc.).

Come Périgueux, diverse aree in Francia stanno integrando l'approccio BIMBY nella redazione degli strumenti di pianificazione urbana (Scot, PLU...) per rispondere alla crescente domanda abitativa, in particolare nelle aree metropolitane con mercati fondiari e immobiliari ristretti o saturi (in particolare intorno a Chambéry , Grenoble, Bordeaux e nell'Ile-de-France). In effetti, per consentire lo sviluppo di questo fenomeno, gli strumenti devono essere resi più flessibili "allentando" prescrizioni" e controlli.

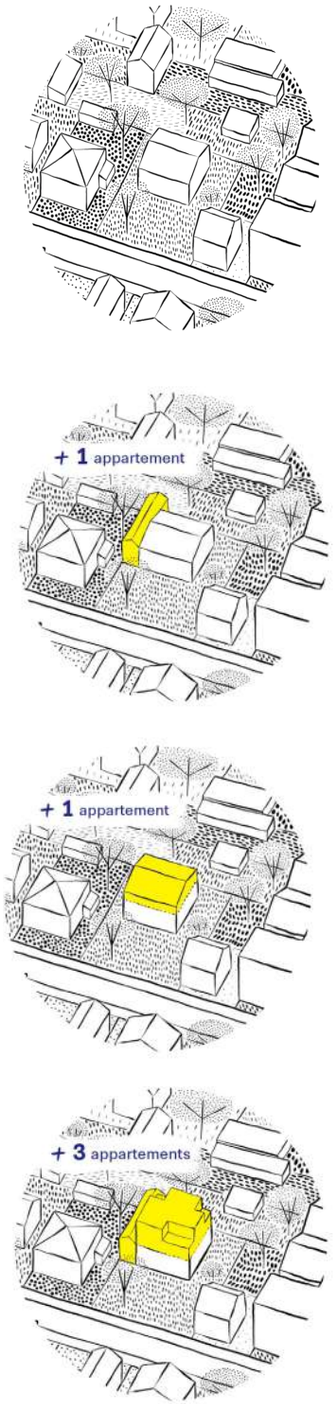
Anche l'iniziativa *iudo*[14], *" plateforme pour l'autopromotion immobilière destinée à la densification et diversification des quartiers pavillonnaires"* fondata da un gruppo di giovani architetti sostenuti da promotori di progetti architettonici e urbani come FAIRE, con il quale è stato realizzato un esperimento con alcuni abitanti ad Arcueil (seguito da una mostra al Pavillon de l'Arsenal), e BPI. Il gruppo è tra le startup selezionate dall'incubatore Ville Durable de Paris&co[15].

Alcune problematiche di natura attuativa sono emerse nel corso degli anni[16], soprattutto in relazione alla difficoltà di gestire processi che coinvolgano e siano anzi promossi dai singoli cittadini, oltre che all'impatto di un processo "caso per caso" che appare eccessivamente lento e di efficienza relativa rispetto all'urgenza abitativa e alle problematiche imposte dalle sovraordinate strategie di sviluppo sostenibile alla più ampia scala metropolitana e regionale (o addirittura globale). Diversi ricercatori e



^ **Fig. 40:** Strategie di densificazione BIMBY, Villes Vivantes, https://www.vivantes.fr/modeles/bimby/

> **Fig. 41:** Strategie di densificazione del Pavillonnaire, iudo. https://www.iudo.co/



professionisti, come Jean-Michel Léger[17] o Emilien Robin[18], si sono interrogati sull'efficacia o sulla validità di tale approccio, che appare per certi versi uno strumento prettamente tecnocratico o con scopi di marketing, oltre che un processo che può essere facilmente strumentalizzato da promotori o investitori immobiliari.

Questi tentativi di "intensificazione dolce"[19] o "leggera" dei tessuti esistenti ripongono particolare attenzione al rispetto dell'identità e delle caratteristiche della materia urbana in fase trasformativa. Sebbene abbia quindi alcuni meriti legati al rispetto dell'identità e della storia dei contesti, alle possibilità di mantenimento di caratteristiche positive (la presenza di spazi aperti, il rapporto con la natura, ritmi di vita sostenibili), e permetta di rispondere alle esigenze legate all'incremento della domanda abitativa dei tessuti periurbani di cui si è parlato, tuttavia, mantiene alcune significative carenze che derivano principalmente dall'essere una soluzione del tutto parziale se prevalentemente incentrata sulla densificazione residenziale, che non ha la forza di influire sulle diverse componenti che, come si è visto e come si approfondirà successivamente, contribuiscono all'intensità urbana ed alla qualità abitativa complessiva.

Sebbene le proposte prevedano persino di poter assorbire la richiesta regionale di alloggi prevista dallo SDRIF con l'esclusiva densificazione dei tessuti suburbani, rimangono significativi interrogati e questioni irrisolte, come la mancanza di servizi, la scarsa accessibilità, le reali possibilità lavorative, la

presenza di spazi pubblici che incentivino le relazioni sociali, che dovrebbero essere prese in considerazione in un approccio interessato non esclusivamente all'esigenza del costruire un determinato numero di alloggi, ma – come più volte ricordato – all'intensità urbana generata o generabile nelle diverse situazioni urbane.

Inoltre, è stato evidenziato come il progetto, divenuto un'etichetta (BIMBI+) propagata come una ricetta miracolosa, rischi di congelare piuttosto o irrigidire processi trasformativi spontanei nel processo di addensamento di questi tessuti suburbani (Benigni, 2014).

5.1.4 *Habitat intermédiaire*
0 *Habitat dense individualisé*

Tra le ricerche condotte sulle possibilità di coniugare quantità e qualità nel rispondere agli obiettivi di densificazione urbana, un'altra risposta interessante e ritenuta valida anche per intervenire in contesti urbani già densi è il cosiddetto "*habitat intermédiaire*"[20] (habitat intermedio): un modello abitativo che cerca di coniugare alcuni vantaggi dell'abitazione individuale traducendoli in forma collettiva o semi-collettiva, intravedendo nelle "densità intermedie" delle "tipologie di compromesso" la possibilità di coadiuvare gli aspetti positivi dell'individualità spaziale senza rinunciare all'urbanità (Léger, 2017). A differenza della Gran Bretagna o dei Paesi Bassi, che hanno una consistente esperienza nella sperimentazione orientata alla conciliazione di forme individuali e collettive, questa tipologia abitativa è poco

presente sul territorio francese, vittima della marcata visione binaria individuo-collettivo che ne ha caratterizzato la storia costruttiva, ma tende sempre più a democratizzarsi nelle nuove operazioni.

Questa "individualizzazione del collettivo" (o "collettivizzazione dell'individuale") si inscrive nella ricerca di conferire una certa *densità* a nuove operazioni immobiliari per conciliare densità (identificata con la creazione di una "comunità") e "individuo" sullo stesso spazio, attraverso una cospicua diversità di trattamenti urbani ed architettonici

Come suggerisce il nome, l'alloggio intermedio designa quindi una tipologia abitativa ibrida che consente di combinare, assemblare e sovrapporre gli alloggi, pur mantenendo una reale somiglianza con la tipologia dell'alloggio individuale, mira a garantire la presenza di spazi esterni individuali (generosi balconi, terrazze, giardini al piano terra, ecc.) e l'accesso individuale agli alloggi, vincolo che implica quindi altezze limitate. Gli spazi comuni sono ridotti e pensati per una gestione poco costosa e condivisa.

L'habitat semi-collettivo è apparso e si è diffuso in Francia negli anni '70 come "uno dei modelli intermedi tra le stecche (*les barres*) e la tipologia suburbana (*le pavillonnaire*) ", ma ha conosciuto una fase di declino nei due decenni successivi a fronte dell'affermazione predominante del modello della casa individuale. Oggi, la sperimentazione sull' "habitat intermedio" ha ripreso nuova forza, soprattutto alla luce degli obiettivi imposti in materia di densificazione e sviluppo urbano, traducendosi principalmente in operazioni di "*habitat individuel dense*"[21].

< **Fig. 42:** Quartiere Trois Riviéres, Stains, Castro Denissof Associés , 2005-2015.

Il quartiere è concepito sul modello delle *maison superposées*, con piccoli collettivi con terrazze e giardini, organizzati attorno a cortili residenziali. Il progetto promuove al contempo l'appropriazione individuale, la socialità e l'intimità domestica. "L'idea è quella di creare una città giardino produttiva e intensa. Soprattutto, non dispersa. A Trois Rivières abbiamo più di 110 case per ettaro, mentre la media abituale è di 25" (Castro Denissof Associés, 2015.

< **Fig. 43:** Shed-art, 40 logements locatifs libres (28 collectifs et 12 maisons de ville) à Aubervilliers. MFR Architectes, 2019.

Una definizione oggi abbastanza condivisa è stata formulata da Mialet, che ha spiegato *l'habitat intermédiaire* come un'evoluzione del modello, già definito nel 1974[22], degli alloggi individuali sovrapposti, ma concepito su una scala più ampia grazie alle possibilità offerte dalle tecniche di costruzione industriale per limitare i costi di produzione avvicinandoli a quelli delle abitazioni collettive "più tradizionali".

In questo approccio si ritrovano alcuni elementi comuni alle ricerche condotte sull'evoluzione dei *tissus pavillonaires* in cui è stata intravista una notevole capacità di "addensarsi e rinnovarsi". [23]

È infatti emersa spesso la difficoltà di distinguere questa tipologia residenziale da quella più tipicamente individuale delle case a patio o, più frequentemente, delle case a schiera. Un passo del lavoro di Jean Michel Léger offre in questo senso una spiegazione: "Un confronto con il cosiddetto habitat intermedio e le case a patio può aiutare ad avanzare nella definizione dell'individualità. L'*habitat intermédiaire* è la denominazione ufficiale di tipologie architettoniche che generalmente sovrappongono due abitazioni "individualizzate" attraverso la disposizione di un ingresso dedicato, un giardino (al piano terra) o un terrazzo (al piano superiore). I residenti intervistati non sanno come qualificare il loro alloggio: chi occupa il primo piano la chiamerebbe *maison* se avesse un giardino al posto del terrazzo, e lo stesso l'abitante al piano terra, se non avesse un vicino di casa sulla la testa[24]. È il confronto con una terza indagine che fornisce la risposta. Si tratta del famoso quartiere di Malagueira che l'architetto

Àlvaro Siza costruì a Évora (Portogallo) tra il 1977 e il 1999: 1.200 casette a patio molto piccole, un terzo in affitto sociale, due terzi in piena proprietà. Nonostante una certa diversità tipologica, le case di uno o due livelli sono tutte a schiera, tutte costruite sullo stesso lotto di 96 mq e tutte organizzate attorno ad un patio che misura mediamente 24 mq, l'abitazione minima in qualche modo. Con tali vincoli sarebbe stato lecito chiedersi se queste abitazioni fossero case singole, soprattutto perché la casa unifamiliare è un tipo culturalmente ancora più radicato in Portogallo che in Francia[25]. La risposta è sì, perché queste case hanno un proprio ingresso autonomo, un proprio patio e sono abitate "da cielo a terra". Una simile affermazione sarebbe piaciuta a Gaston Bachelard (1957) e oggi delizia il ricercatore che può affermare che l'individualità tollera la comproprietà orizzontale, ma non quella verticale[26]" (Léger, 2017). La particolarità del modello consisterebbe pertanto nella sovrapposizione delle diverse unità abitative e nella condivisione non solo orizzontale ma anche verticale.

Spesso utilizzati per la realizzazione di alloggi sociali, l'adozione di questa tipologia rivela spesso una grande attenzione alla qualità degli spazi aperti all'interno del lotto e nel rapporto con la strada, agli spazi di transizione "tra" l'alloggio e le aree collettive e ai diversi gradienti di intensità relazionale tra gli abitanti. Inoltre, si ritrova spesso una certa sensibilità verso l'inserimento dei nuovi interventi all'interno del contesto urbano, con cui si ricerca una transizione graduale evitando rotture ed eccessivi salti di scala[27].

^ **Fig. 44:** 19 logements sociaux (7 maisons et 12 logements superposés) de type PLUS, répartis sur 13 maisons mitoyennes, mail planté dans l'esprit d'une cité-jardin". Po & Po, Jean-Luc Calligaro et Bruno Palisson, architects, Vert-St-Denis, 2005.

In un *tissu pavillonnaire* eterogeneo, questo progetto di abitazioni "basse ad alta densità", che si ispira alle città giardino degli anni '30, cerca di ristabilire legami urbani e paesaggistici e favorisce uno stile di vita basato sull'appropriazione e condivisione degli spazi comuni.

5.2 Una sostenibilità per diverse forme urbane ed abitative

Alla luce del corpus figurativo, progettuale, politico e strategico descritto, i paragrafi precedenti hanno mostrato alcune declinazioni architettoniche e progettuali che si inscrivono nel quadro delle influenti politiche sulla densificazione urbana nel contesto francese, in cui il fenomeno della cosiddetta peri-urbanizzazione viene spesso identificato come antitesi della densificazione stessa.

In questo quadro emerge una realtà contraddittoria: da una parte, sebbene "i fenomeni suburbani e periferici non siano fenomeni emergenti" (Belli-Riz, 2005), essi sono quanto mai oggetto di preoccupazione all'interno del dibattito sulla lotta allo *spawl*. Al contempo, molte di queste spazialità periferiche rimangono emarginate dalle grandi operazioni urbane e dagli interventi attrattori di grandi capitali, prevalentemente concentrati nelle zone dense dell'agglomerato e subordinati o funzionali alla localizzazione dei nodi infrastrutturali. Questo meccanismo finisce per rafforzare o generare nuove gerarchie territoriali, interpretative e selettive: tra ciò che è "buono" e ciò che non lo è, tra ciò che deve essere valorizzato e ciò che finisce per essere abbandonato.

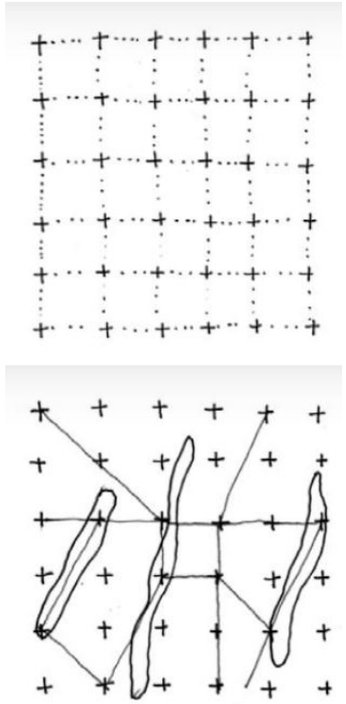
Tuttavia, per conseguire la reale sostenibilità di un processo inevitabilmente organico, in cui conta il totale o non il parziale, è piuttosto necessario considerare tutte le componenti come elementi di un ciclo urbano e di un mosaico metropolitano. Così, l'analisi dei

meccanismi e dei processi di densificazione dei tessuti (periurbani e non) dovrebbe consentire di comprenderne e valorizzarne le particolarità in vista del loro sviluppo futuro, cercando di cogliere le potenzialità delle diverse situazioni urbane o soluzioni compositive. Allo stesso modo, il giudizio sulla sostenibilità dei modelli abitativi dovrebbe ampliare lo spettro d'analisi, integrando nelle considerazioni diversi aspetti (non esclusivamente quantificabili) che rendono determinate scelte "sostenibili", come quello della qualità della vita, del rapporto con la natura o delle relazioni interpersonali.

Nonostante le riflessioni ereditate sull'importanza del *locus*, della diversità territoriale, delle reali esigenze trasformative dei siti, del partire dal *déjà-là*, emerge ancora la predominanza di visioni da un lato eccessivamente astratte, dall'altro generate da programmi quantitativi uniformanti o dal disegno infrastrutturale, insensibili all'eterogeneità delle identità e delle politiche locali.

Un'analisi attenta della morfologia territoriale dell'agglomerazione parigina rivelerà tuttavia l'assoluta diversità dei tessuti, dell'identità sociale e paesaggistica dei diversi tasselli che compongono il mosaico urbano. In quest'ottica, definire densità numeriche da dislocare (numero di alloggi da costruire o di abitanti da insediare) non può essere sufficiente a fornire adeguate risposte alle questioni in gioco[28].

In questo senso, è di fondamentale importanza la definizione di strumenti *ad hoc*, costruiti a partire da e per la specifica realtà urbana, che siano in grado di comprendere e valorizzare la diversità delle componenti come una ricchezza ed una potenzialità, oltre che un'incontrovertibile realtà con cui fare i conti.



^ **Fig. 45:** S La "métropole orizontale", propota di B. Secchi e P. Viganò per Bruxelles 2040.
La griglia urbana regolare, la strutturazione territoriale attraverso tre valli e l'infrastruttura connettiva, i principali luoghi- riferimento nel territorio. In: (Grosjean, 2012)

La capacità di valorizzare la diversità richiede quindi la capacità di adottare una lettura *isotropa* (Secchi & Viganò, 2011) della spazialità urbana, che sappia conferire ad ogni punto lo stesso valore[29] e accordare a ogni componente la stessa libertà di scelta[30].

Senza negare l'importanza di una visione di insieme, le diverse densità – o intensità - urbane dovrebbero essere tradotte in narrazioni territoriali specifiche per ciascuno dei tasselli del mosaico metropolitano. Allo stesso tempo, la necessità di un approccio olistico richiede la capacità, ormai da tempo invocata ma raramente operata, di ondare oltre una pianificazione incentrata sul rassicurante aspetto quantitativo. È in effetti emersa una certa sofferenza nei confronti di politiche "emergenziali" che hanno basato – e continuano a basare – ogni considerazione sulla definizione di quantità da localizzare, di mq da risparmiare, di numero di abitanti da collocare, tendendo a ridurre le persone a un numero e i luoghi a una superficie.

In questo senso si inseriscono le riflessioni - condivise in ambito internazionale e sempre più rilevanti nel panorama francese - sulla necessità di distogliere l'eccessiva attenzione dalla questione "densità" per tornare a considerare questioni *qualitative* e *qualificanti* le diverse modalità abitative e le relazioni socio-spaziali. Da qui, l'emergenza dell'*intensité* come nuovo concetto chiave, che rimane tuttavia ancora da definire, comprendere ed esplorare.

Fig. 46: 58 logements intermédiaires, Saint-Jean-De-Braye, 2016, Dumont Legrand Architectes.

Il progetto fa parte della ZAC du Grand Hameau, progettato da A. Lortie, che accompagna l'arrivo a Saint Jean de Braye della seconda linea di tram dell'agglomerato di Orleans con la creazione di un eco-distretto fatto di isolati di diversa densità e tipologie, dal semi-individuale al collettivo. L'isolato considerato, che sviluppa la tipologia dell'habitat intermédiaire, si pone in una transizione urbana tra un tessuto residenziale esistente a bassa densità a sud e le future costruzioni della ZAC più densa a nord, ricercando una transizione tra "individuale dilatato" e "collettivo denso".

Fig. 47: Le Nouveau Monde, logements construits par Colomer et Dumont architectes, Écoquartier de la Bottière Chénaie, Nantes. Photographie © Pierre-Yves Brunaud / Picturetank / C.A.U.E. 13

6 Dal generale al particolare

Per soppesare gli esiti concreti delle proposte strategiche e progettuali delineate, nel seguito ci si soffermerà sulla dimensione *locale*[37].

Proprio nel confronto con la scala locale è infatti possibile una duplice operazione: da un lato, verificare esiti e potenzialità, così come la reale fattibilità o "auspicabilità", di principi e strategie definiti alle più ampie scale della pianificazione urbana; dall'altro, analizzare diverse *soluzioni trasformative* concretamente messe in atto per rispondere agli obiettivi definiti dalle politiche e strategie considerate.

Alcune domande possono quindi sintetizzare questi intenti: come si traducono, alla scala locale, gli obiettivi di *intensificazione* delle polarità individuate dallo SDRIF? Come si traducono, alla scala degli specifici interventi architettonici, le strategie di densificazione dei tessuti esistenti? Le strategie definite in termini di densità da perseguire o di densificazione da attuare, sono sufficienti a costruire linee d'azione che possano declinarsi in maniera puntuale e diversificata?

Inoltre, se i principali progetti si concentrano sull'intensificazione delle maggiori polarità (emergenti o esistenti) identificate con i nodi di trasporto previsti dai progetti infrastrutturali, cosa succede ai territori ad essi "periferici"? La logica predominante e uniformante continuerà ad essere la gerarchia radiocentrica centro-periferie?

Le stesse preoccupazioni non riguardano solo gli spazi estremamente periferici o le frange più esterne dell'agglomerazione: cosa succede a quegli "spazi tra", tra Parigi e i *quartiers de gare*, tra Parigi e le nuove polarità?

A queste, si possono aggiungere questioni di carattere più generale, che sintetizzano le perplessità emerse dalle precedenti analisi: la questione della densità, come affrontata negli ultimi anni e fino ai nostri giorni, ha saputo interpretare ed interiorizzare il percorso volto a superare i limiti di un approccio aprioristico, "razionalista", eccessivamente rigido e gerarchizzante? La "densità" - come bagaglio di idee, definizioni, immagini e concetti emersi nell'arco della trattazione - ancora parte di un approccio eccessivamente quantitativo al progetto urbano, risulta ancora adeguata a definire nuovi approcci trasformativi nell'ottica di recuperare il valore della *qualità* piuttosto che della quantità? Questa nozione, che rimane rigida nella definizione e nell'applicazione, può essere considerata uno strumento adeguato ad interpretare la realtà contemporanea, in cui i flussi e i processi qualificano più degli oggetti, e in cui diviene fondamentale recuperare il valore delle relazioni, degli incontri, degli scambi?

Alla luce degli interrogativi esposti, la sezione che segue propone di ricercarne le risposte attraverso uno studio *inter-scalare* condotto dalla macro alla micro scala, con lo scopo di *leggere l'intensità urbana* di un comune, di un quartiere, o di alcuni isolati. Partendo dall'approfondimento di prescrizioni e orientamenti strategici definiti alla grande scala per l'area individuata, si analizzeranno le politiche urbane alla scala locale. Infine, alla scala dell'isolato, si analizzeranno alcuni interventi condotti in aree oggetto di previsioni strategiche volte alla loro *intensificazione*.

Note

1 Cfr, anche (Portzamparc, 1994) e PORTZAMPARC C. (1994) – “Des situations plurielles et singulières”. L’Architecture d’aujourd’hui, 294, 94.

2 Per urbanisme parcellaire o découpage parcellaire si intende la tradizionale parcellizzazione degli isolati in lotti eterogenei e sconnessi.

3 Cfr. MICHELIN N. (2010) – Attitudes, propos sur l’architecture, la ville, l’environnement. Archibooks, Paris.

4 Il termine “unità di vita” viene spesso usato a partire dagli anni ’50 e ’60 per indicare le “unità di vicinato” che, moltiplicate e reciprocamente articolate tra loro, costituiscono un quartiere o un distretto urbano (Smithson, 1965).

5 Zones d’aménagement concerté

6 L’unitarietà del macrolot può risultare vantaggiosa anche da un punto di vista energetico. Nella ricerca di sostenibilità su una molteplicità di piani che coesistono e si compenetrano, la possibilità di condividere spazi è infatti potenzialmente legata alla possibilità di condividere diverse modalità di consumo e produzione energetica. Cfr. (Mazzoni, et al., 2020)

7 Cfr. a tal proposito le riflessioni di Jacques Lucan in “Où va la ville aujourd’hui?” (Lucan, 2012)

8 Cfr. (Leger, 2010).

9 Cfr. (IAU-IdF, 2013).

10 Cfr. (Petitet, 2013).

11 Lo studio ipotizzava tre approcci da implementare per densificare il tessuto suburbano: un approccio più operativo, la revisione di documenti urbanistici resi più flessibili, un approccio pre-operativo volto a garantire una efficiente gestione del progetto. Lo studio raccomandava ad esempio il raggruppamento di più lotti per consentire la creazione di un abitazioni aggiuntive. Lo studio del 1983 non prevede ancora la divisibilità parcellare, e rispetto agli obiettivi quantitativi di densificazione prevedeva una media di 16 abitazioni/ha (Dugeny & Romera, 1983).

12 Il progetto ANR-BIMBY ha completato la fase organizzativa nel 2012, e dal 2013 è entrato in una “fase operativa di costruzione, coordinamento e sperimentazione decentralizzata” che punta allo sviluppo di una strategia “open source” all’interno della rete “BIMBY+”, che riunisce i professionisti coinvolti nello sviluppo del settore BIMBY (Miet & Le Foll, 2012).

13 Nel 2018, la città di Périgueux ha realizzato la prima considerevole operazione BIMBY , attraverso la realizzazione di 100 nuove abitazioni nei giardini dei residenti dei diversi quartieri della città, in 30 mesi. L'operazione è stata rinnovata con un nuovo obiettivo di 150 ulteriori unità abitative BIMBY nei successivi 3 anni.

14 https://www.iudo.co/mission-equipe

15 https://urbanlab.parisandco.paris/a-propos/la-plateforme

16 Cfr. https://metropolitiques.eu/Construire-dans-mon-jardin-et.html

17 (Léger, 2013)

18 Cfr. (Robin, 2013), che si interroga sulla reale “ingenuità” del processo: «il settore BIMBY non offre su un piatto d'argento un nuovo mercato di case unifamiliari a basso costo a questi costruttori, in un contesto di recessione nel settore?”

19 Cfr. CAUE Haute Garonne, Densité, intimité, lien social, Le calepin, mars 2015

20 A questo termine se ne affiancano altri che hanno fatto eco alle ricerche sull’habitat intermédiaire a seconda del contesto e della specificità dell’intervento, come quello apparso successivamente di « habitat individuel dense » (PUCA, 2007) o di “logement bas à haute densité” (Atelier MONTASSUT ; 2000). Alcuni hanno tuttavia sottolineato alcune differenze, ad esempio la vera “novità” del concetto di habitat individuel dense (Moley, 2005) inteso piuttosto come una variante del più ampio gruppo dell’habitat intermédiaire il quale, “n’étant ni de la maison individuelle, ni du logement collectif, se définirait plutôt par défaut”. Tuttavia, il PUCA e l'USH* descrivono habitat individuel dense come: "qualsiasi insieme di abitazioni che non si sovrappongono ma che formano un agglomerato urbano, continuo o frammentato, e che fa parte di una logica progettuale complessiva" (PUCA-USH, 2010), definizione che lo distinguerebbe dall’ habitat intermédiaire di cui è caratteriztica distintiva la sovrapposizione di diverse unità abitative.

21 Mialet descrive così il potenziale di questa tipologia: “Nel 2005 sono state costruite circa 250.000 nuove case in tutta la Francia, di cui meno di un quarto in tipologie plurifamiliari. Questi dati sono da confrontare con la progressione dell'espansione urbana incontrollata e l'aumento dell'edilizia suburbana diffusa, fenomeno contro il quale lo Stato ha scelto di combattere con la Legge di solidarietà e rinnovamento urbano (SRU), pubblicata nel 2000. Tuttavia, è difficile non offrire alloggi che soddisfino almeno alcuni dei criteri ricercati nella casa unifamiliare! Tra gli "strumenti" a disposizione degli eletti per diversificare l'edilizia abitativa, vi è l'"abitazione intermedia", una forma di semi-collettiva molto apprezzata dai nostri vicini d'oltrereno e d'oltremanica e che era fiorita, in particolare nella forma innovativa di *gradins-jardins*, nelle nostre villes nouvelles un quarto di secolo fa.” (Mialet, 2006)

22 Nel 1974 la Direction de la Construction ha definito tre criteri di definizione del logement intermédiaire: la sovrapposizione di più appartamenti senza superare un'altezza di tre piani; accessi individuali per ogni alloggio; un terrazzo o giardino privato di superficie pari a un quarto di quello dell'appartamento.

23 La questione era già emersa, in seguito alla pubblicazione del lavoro di Haumont, Raymond e Dezès dell'ISU, nella proposta di legge sull’habitat intermédiaire che “riprendeva le specificità spaziali e simboliche del pavillon” (Benigni, 2014).

24 Cfr. I contributi di Léger, « Quartier Dauphinot, Reims. Évaluation socio-architecturale de l'opération Europan 5, Rapport pour le GIP L’Europe des projets architecturaux et urbains » (Léger, 2010) e « Rénovation de la cité Wagner, Mulhouse. Évaluation socioarchitecturale de l'opération Europan 5, Rapport pour le GIP L’Europe des projets architecturaux et urbains. (Léger, 2010)

25 SI vedano i lavori di (VILLANOVA R., 1994) e (DOMINGUES, 2009)

26 Cfr. (Léger, 2013)

27 Si veda a tal proposito la ricerca svolta dal PUCA « L’habitat individuel dense : les interactions entre les dispositifs architecturaux et urbains et le déploiement des modes d’habiter » (PUCA, 2008).

28 Analizzando i tessuti della metropoli parigina è possibile scoprire come alcuni grands ensembles possano avere la stessa densità abitativa di alcuni tessuti pavillonaires. Allo stesso modo, molti quartieri parigini rinomatamente “molto densi” sono caratterizzati da un'elevata densità di funzioni cui corrisponde una bassa densità abitativa: una condizione che comporta forti squilibri nell’intensità d’uso (e di incontri) nelle diverse ore della giornata, diversamente da altri tessuti - anche più diradati –vissuti in maniera uniforme durante tutte le ore del giorno.

29 Si consideri a tal proposito la “proposta antimetropolitana ” (Grosjean, 2012) di Bernardo Secchi e Paola Viganò per la “ville diffuse”.

30 Cfr. (Secchi, 2008).

31 Con questo termine [der. di locus (luogo): “Di luogo, che ha in sé idea di luogo; Che è proprio e particolare di un determinato luogo”, Da Voc. Treccani) non si vuole indicare esclusivamente la presa in considerazione di un’area più ridotta e limitata da confini amministrativi (un comune, un distretto, una città), ma si vuole piuttosto porre l’accento sull’importanza del luogo

v pagina successiva

Fig. x: Porte de Montreuil – credits courtesy of collective for climate, Atelier georges, tatiana bilbao estudio.

Bibliografia

A+T, 2015. *WHY DENSITY? Debunking the myth of the cubic watermelon. Density Series.* s.l.:A+T Research Group.

ADEME, 2015. *Faire la ville dense, durable et désirable. Agir sur les formes urbaines pour répondre aux enjeux de l'étalement urbain.* Angers: ADEME.

AIGP, 2012. Ccontribution de l'atelier international du Grand Paris. *Cahier des acteurs de la métropole.*

Amphoux, P., 2003. Polarité, Mixité, Intensité, trois dimensions conjointes de la densité urbaine. In: *Inside Density, International Colloquium on Architecture and Cities.* Bruxelles: Lettre Volée, pp. 19-32.

Anon., 1958. Construction et urbanisme dans la région parisienne. *Annuaire publié par le Commissaire à la Construction et l'Urbanisme pour la Région Parisienne,* p. Paris.

APUR, 2013. Atlas Grand Paris. *Paris Projet,* Issue 43.

Apur, 2015. *Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 14.* s.l.:Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris.

Apur, 2015. *Observatoire des quartiers de gare du Réseau du Grand Paris Express (RGPE).* Paris: APUR.

APUR, 2021. *Mutations dans les quartiers de gare du Grand Paris Express – 33 gares mises en service d'ici 2030. paris: apur-observatoire des quartiers de gare du grand paris express.*

Belanger, M., 2006. *Encadrement de la forme urbaine : élaboration d'une nouvelle approche de contrôle juridique de la densité de construction dans le contexte du plan d'urbanisme de Montréal.* Montreal: Tesi di dottorato.

Belli-Riz, P., 2005. La Mesure de la maison individuelle. In: G. Tapie, ed. *Maison individuelle, Architecture, Urbanité, Plan Urbanisme Construction Architecture, .* Paris: éd. de l'Aube, pp. 139-149.

Benigni, C., 2014. *Les espaces intermédiaires et la densification des tissus périurbains..* Paris: Université Parisi Ouest Nanterre La Défense. Thèse pour l'obtention du doctorat en Urbanisme.

Benoit-Lévy, G., 1911. *La Cité-jardin.* Villeneuve Saint-Georges:Editions des Cités-jardins de France.

Bianchetti, C., 2011. *Il novecento è davvero finito-considerazioni sull'urbanistica..* Roma: Donzelli.

Bouleau, M. & Laurent, S., 2018. Articulation ville-transport dans les quartiers de gare : la méthode node-place. In: *Quelles dynamiques urbaines autour des quartiers de gare ? Actes du séminaire ens-iau du 8 décembre 2017 sur les questions urbaines.* s.l.:IAU île-de-France.

Breheny, M., 1997. Urban compaction: feasible and acceptable? Cities 14.4, 209–17.. *Cities ,* 4(14).

Brès, A. & Delaville, D., 2017. Microgéographie de la dispersion bâtie, ce qui n'est pas la ville. In: A. Brès, F. Beaucire & B. Mariolle, eds. *Territoire frugal, La France des campagnes à l'heure des métropoles.* Lausanne: MétisPresses.

Carta, M., 2021. *Decalogo della rigenerazione urbana.* Roma: ANCE.

Chapelle, S., 2009. *Vers un urbanisme sensoriel : entretien avec Thierry Paquot. in: Mouvements.* [Online] Available at: https://mouvements.info/vers-un-urbanisme-sensoriel-entretien-avec-thierry-paquot/ [Accessed 17 01 2022].

Charmau, F., 2015. *De la densité à l'intensité urbaine : étude de cas sur Toulouse.* Toulouse: Thése de doctorat en Architecture, aménagement de l'espace.

Charmes, E., 2006. La Densification des lotissements pavillonnaires de grande banlieue. *Études foncières,* pp. 14-17.

Charmes, E., 2011. *La Ville émiettée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine.* Paris: PUF.

Charmes, E. & Keil, R., 2015. The politics of post-suburban densification in canada and france. *International Journal of Urban and Regional Research,* 39(3), pp. 581-602.

Choay, F., 1965. *L'Urbanisme, utopies et realités. Une anthologie.* Paris: Seuil.

Clément, P. & Guth, S., 1995. De la densité qui tue à la densité qui paye. La densité urbaine comme règle et médiateur entre politique et projet. *Les Annales de la Recherche Urbaine,* Issue 67, pp. 72-83.

Comby, J., 2003. Plaidoyer contre le PLD. *Etudes Foncières,* Issue 60, pp. 16-17.

CRDALN, 2012. *L'étalement urbain en France – Synthèse documentaire.* Paris: CDRALN.

CREDOC, 2008. *Quelques opinions et aspirations en matière de logement.* Paris: CREDOC.

Da Cunha, A. & Kaiser, C., 2009. Densité, centralité et qualité urbaine : la notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines. *Urbia-Les Cahiers du développement urbain durable. Intensités urbaines,* Issue 9.

Da Cunha, A. & Laiser, C., 2009. Intensité urbaine. *Urbia.Les cahiers du développement urbain,* Issue 9.

Darley, A., 2009. *Les Carnets pratiques. Comment encourager l'intensification urbaine ?.* s.l.:IAU Idf.

Debarre, A., 2007. La Réhabilitation du pavillonnaire : objet patrimonial et référence architecturale. In: R. Villanova, ed. *Conjuguer la ville : Architecture, Anthropologie, Pédagogie.* Paris: l'Harmattan.

Dehaene, M., 2018. Horizontal Metropolis: Issues and Challenges of a New Urban Ecology. Statements. In: *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and urbanization.* s.l.:Springer International Publishing AG, part of Springer Nature 2018.

Desjardins, X., Douay, N. & Gagnière, V., 2012. Évolution des schémas, permanence des tracés : la planification de la région parisienne au prisme des réseaux ferroviaires. *Géocarrefour,* 87(2).

Détang-Dessendre, C. & Piguet, V., 2016. La population des villes et des campagnes : des mobilités qui comblent les disparités historiques. In: S. Blancard, C. Détang-Dessendre & N. Renahy, eds. *Campagnes contemporaines. Enjeux économiques et sociaux des espaces ruraux français.* Versailles: Quae.

Devereux, M., 2013. La diffusion de l'idéal des cités-jardins dans le monde. *Les cités-jardins, un idéal à poursuivre. IAU IDF,* pp. 10-13.

Domingues, Á., 2009. *A Rua da Estrada.* Porto: Edição Dafne Editora.

Dormois, R., 2008. Les coalitions dans l'analyse des politiques urbaines post-keynésiennes. *Métropoles ,* Issue 4.

Douay, N., 2013. La Planification urbaine française : théories, normes juridiques et défis pour la pratique. *Information géographique,* Issue 3.

Dugeny, F. & Romera, A.-M., 1983. *Le Pavillonnaire Quel devenir ? Un exemple : La densification du pavillonnaire en région d'Ile-de-France.* s.l.:IAU Idf, STU, Région Ile-de-France,.

Estèbe, P., 2015. *L'égalité des territoires, Une passion française.* s.l.:Presses Universitaires de France.

Fauconnet, L. & Lecroart, P., 2019. Le (trés) Grand Paris. Mutations en débats. *Les cahiers de l'Institut Pars Région. Les villes changent le monde,* p. 176.

Fijalkow, Y., 2014. IV. La ville, une organisation politique. *Repères .,* pp. 71-91.

FNAU, 2006. *Habitat formes urbaines, densités comparées et tendances d'évolution en France.* s.l.:s.n.

Fouchier, V., 2007. La densité à l'échelle de l'Ile-de-France. In: *Aménager en Ile de France : la densité urbaine en question, Les rendez-vous de l'AFTRP.* s.l.:AFTRP.

Fouchier, V., 2007. La densité à l'échelle de l'Ile-de-France. In: *Aménager en Ile de France : la densité urbaine en question.* s.l.:Les rendez-vous de l'AFTRP.

Fourcaut, A., 2000. *La banlieue en morceaux.* Paris: Créaphis.

Fromonot, F., 2012. Manières de classer l'urbanisme. *Criticat,* Issue 8, pp. 41-61.

Gaudin, J.-P., 1995. Politiques urbaines et négociations territoriales. Quelle légitimité pour les réseaux de politiques publiques? (trad. in inglese). *Revue Française de Science Politique ,* 1(45), p. 31–56.

Giovannoni, G., 1998. *L'Urbanisme face aux villes anciennes, 1970.* Paris: éd. Seuil.

Girard, M., 2016. *Densités urbaines et analyse économique des choix résidentiels. Economies et finances..* s.l.:Université de Bourgogne.

Grosjean, B., 2012. Intervista a Paola Viganò. *criticat,* Issue 10.

Guislain, M., 2016. Le macrolot, paysage urbain du XXI siécle?. *AMC, Le Moniteur architecture,* Issue 253.

Hamel, P. & Keil, R., 2014. *Suburban Governance: A Global View.* Toronto: University of Toronto.

Harris, R., 2010. Meaningful types in a world of suburbs. Suburbanization in Global Society. *Research in Urban Sociology ,* Issue 10, p. 15–47.

Harvey, D., 1985. *The urbanization of capital: studies in the history and theory of capitalist urbanization.* Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press.

IAU, 2013. *SDRIF (Schema DIrecteur de la Région Ile de France).* Île-de-France: Île-de-France.

IAU, 2018. *Quelles dynamiques urbaines autour des quartiers de gare ? Actes du séminaire ens-iau du 8 décembre 2017 sur les questions urbaines.* Paris: IAU île-de-France.

IAU-IdF, 2013. Mos 1982-2012. Du ciel à la carte. *Led Cahiers,* 1(168).

Indovina, F., 2009. *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano.* Milano: Francoangeli.

IPR, 2020. LES ESPACES URBAINS AU DÉFI DE LA DENSIFICATION. *Note rapide .*

Iudo, 2017. *Transformations pavillonnaires. Faire la métropole avec les habitants.* Paris: Pavillon de l'Arsenal.

Jousseaume, V. & Talandier, M., 2016. Bourgs-centres et petites villes en France. Méthode pour une base harmonisée de l'armature urbaine française. *Territoire en mouvement,* Issue 32.

Lavadinho, S., 2009. Dynamiques d'intensité événementielle : visions d'une urbanité en devenir. *Urbia.Les Cahiers du développement urbain durable. Intensités urbaines,* pp. 92–109.

Lefèbvre, H., 1968. *Le droit à la ville.* Paris: Anthropos.

Lefevbre, M., 2013. *DENSITE ET FORMES URBAINES, Vers une meilleure qualité de vie.* s.l.:Université Paris-ouest Nanterre La Défense.

Leger, J.-.., 2010. Densification des lotissements : les pavillonnaires font de la résistance. *Études foncières,* Issue 145, pp. 33-35.

Léger, J.-M., 2010. *L'individualité pour tous. Évaluation socio-architecturale du quartier Dauphinot à Reims.* Paris: IPRAUS / Observatoire d'architecture de l'habitat /UMR AUS 3329.

Léger, J., 2013. *Intervention « Construire dans son jardin. L'habitant pavillonnaire, acteur-chef de la densification des lotissements ».* Paris: rencontres RAMAU.

Léger, J.-M., 2013. Malagueira, Housing for all / Malagueira, ein Wohnquartier für alle »,. In: B. FLECK & G. PFEIFER, eds. *Malagueira. Álvaro Siza in Évora.* Freiburg-im-Brisgau: Syntagm Verlag.

Léger, M., 2010. *Rénovation de la cité Wagner, Mulhouse. Évaluation socioarchitecturale de l'opération Europan 5. Rapport pour le GIP L'Europe des projets architecturaux et urbains.* Paris: IPRAUS / Observatoire d'architecture de l'habitat /UMR AUS 3329.

Léger, M., 2017. Pavillon, maison de ville, maison en bande, gated community : quatre figures de l'individualité habitée. *Sociologies. Où en est le pavillonnaire ?.*

Lucan, J., 2012. *Où va la ville aujourd'hui? Formes urbaines et mixités.* Paris: Editions de la Villette.

Lussault, M., 2013. L'urbain s'étale !. *Esprit,* Issue 3, pp. p. 131-143.

Lussault, M., 2013. The Advance of Urban Sprawl. *Esprit,* Issue 3, pp. 131-143.

Marry, S. & Arantes, L., 2013. Etalement et densité : Quels enjeux urbains à l'oeuvre dans la conception des formes urbaines ?. *URBIA - Les cahiers du développement urbain durable. Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable,* Issue 217, pp. 195-217.

Mazzoni, C., 2021. Méthode de recherche par scénarios exploratoires. In: C. Mazzoni, V. Lebois & F. Magliacani, eds. *Paris analogue / JO 2024. Cités jardins et trames interstitielles du territoire pour une nouvelle biorégion urbaine.* Paris: I-Site FUTURE, Université Gustave Eiffel. ORME-MAGE. UMR AUSser.

Mazzoni, C., 2022. Dallo spazio suddiviso allo spazio condiviso. processi di trasformazione urbana nel Grand Paris. *l'Industria delle costruzioni,* Issue 482, pp. 22-33.

Mazzoni, C., Lebois, V., Magliacani, F. & Cassaro, P. F., 2020. Pour une relecture de l'îlot européen de la ville dense. *Villes en parallèle; matériaux pour la ville de demain,* Issue 49-50, p. 503.

Mazzoni, C., Magliacani, F. & Pommier, J., 2022. *Paris, mirroring metropolises. Île-de-France as new Ecoregion.* Paris: La Commune.

MEEM, 2017. *Artificialisation de la mesure à l'action.* Paris: MEEM.

Merlin, P., 2010. L'exode urbain est plus rapide que ne l'a été l'exode rural. *Maires de France.*

Mialet, F., 2006. *Le renouveau de l'habitat intermédiaire.* s.l.:CERTU/PUCA.

Miet, D. & Le Foll, B., 2012. *BIMBY+ : vers un urbanisme sur mesure, open source et démocratique, projet ANR–BIMBY.. .: ..*

Moley, C., 2005. *L'habitat individuel dense : émergence d'un nouveau genre d'habitation. appel d'offres "Habitat pluriel :densité, urbanité, intimité".* Paris: PUCA.

Panerai, P., 2008. *Paris métropole. Formes et échelles du Grand Paris.* Paris: Éditions de La Villette.

Panerai, P., 2011. La Question de l'intensité. *Urbanisme, Enjeux/Ambitions/Décisions Ile-de-France, hors-série,* Issue 41, pp. 46-47.

Paquot, T., 2009. Vers un urbanisme sensoriel. *Mouvement .*

Phelps, N. & Wu, F., 2011. *International Perspectives on Suburbanization : A Post-Suburban World ?.* Houndmills, Basingstoke,: Palgrave Macmillan.

Portzamparc, C., 1994. La ville, âge III. In: C. Parent & C. Portzamparc, eds. *Conférences "Paris d'architectes".* Paris: Pavillon de l'Arsenal.

PUCA, 2008. *L'habitat individuel dense : les interactions entre les dispositifs architecturaux et urbains et le déploiement des modes d'habiter. APPEL D'OFFRES « HABITAT PLURIEL : DENSITE, URBANITE, INTIMITE ».* s.l.:Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables - PUCA.

PUCA-USH, 2010. *Entre individuel et collectif : l'habitat intermédiaire.* s.l.:Plan Urbanisme Construction Architecture et Union sociale de l'Habitat .

Robin, E., 2013. L'Imposture BIMBY. *Criticat,* Issue 12.

Roux, J.-M., 2009. Nouveaux processus de projets pour les périphéries urbaines. Conditions de leur conduite opérationnelle. In: A. Masboungi & D. Mangin, eds. *Agir sur les grands territoires.* Paris : Moniteur.

Secchi, B., 2008. La recherche et le projet urbain. In: Y. Tsiomis, ed. *Matières de ville.* Paris: La Villette.

Secchi, B. & Viganò, P., 2011. *La ville poreuse. Un projet pour le grand Paris et la métropole de l'après-kyoto.* s.l.:Métis Presses.

Smithson, A., 1965. *Team 10 Primer.* New York: MIT Press.

Tissot, S., 2008. *"French suburbs" : A New Problem or a New Approach to Social Exclusion ?.* s.l.:Harvard

University, Center for European Studies Working Paper Series.

TNS-Sofres, 2007. Les Français et leur habitat – Perception de la densité et des formes d'habitat.

Torre, A. et al., 2010. Conflits et tensions autour des usages de l'espace dans les territoires ruraux et périurbains. Le cas de six zones géographiques françaises. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine,* pp. 415-453.

Touati, A., 2010. Histoire des discours politiques sur la densité. In: E. Charmes, ed. *La densification en débat. Effet de mode ou solution durable ?.* Paris: Institut français d'urbanisme - Université Paris-Est Marne-la-Vallée, pp. 24-26.

Touati, A., 2013. *Economie politique de la densification des tissus à dominante pavillonnaire : l'avènement de trajectoires post-suburbaines différenciées. Le cas de la région parisienne (France) et de la région urbaine de Toronto (Canada), thèse de doctorat en urbanisme.* s.l.:Ecole Nationale des Ponts & Chaussés.

Touati-Morel, A., 2015. Hard and soft densification policies in the Paris city-region. *International journal of urban and regional research* , Issue 603.

Tsiomis, Y., 2007. *Echelles et temporalités des projets urbains.* Paris: Jean Michel Place.

Viganò, P., 2012. *Les territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissance.* Genève: MetisPresses.

VILLANOVA R., L. C. &. I. R., 1994. *Maisons de rêve au Portugal.* Paris: Créaphis Éditions.

Wiel, M., 2007. *Planifier la ville autrement.* Paris: l'Harmattan.

Wiel, M., 2009. *Pour planifier les villes autrement.* Paris: l'Harmattan.

Wolff, M., Fol, S., Roth, H. & Cunningham-Sabot, E., 2013. Shrinking Cities, villes en décroissance : une mesure du phénomène en France. *Cybergeo .*

Zunino, G., 2009. Plaidoyer pour une ville intense. *Urbia-Les Cahiers du développement urbain durable. Intensités urbaines,* Issue 9.

> **Fig. 48:** Porte de Montreuil – credits courtesy of collective for climate, Atelier georges, tatiana bilbao estudio.

4 Intensità urbana di un tassello metropolitano

1. Montreuil, l' intensità "mediana" e poliedrica

1.1 Un'identità metropolitana

Oggi direttamente confinante con Parigi, Montreuil è un comune della prima corona il cui sviluppo è stato fortemente caratterizzato da questa vicinanza.

L'identità di questo territorio emerge dall'eredità di due tradizioni, messe a dura prova dalle repentine trasformazioni urbane dell'ultimo secolo, ma che ne segnano al contempo la storia sociale e il paesaggio urbano: quella orticola e quella operaia. Stratificata sull'eredità di una *ville de faubourg* [1] operaia e industriale e, al contempo, sulle lottizzazioni affusolate tracciate dalla sua storia orticola, Montreuil si connota per una spiccata eterogeneità che connota i quartieri, gli stili di vita e le forme urbane attraverso la commistione di funzioni residenziali ed attività economiche, di aree densamente costruite e ampi spazi aperti.

Tuttavia, la stessa realtà urbana ha subito nel tempo le conseguenze che accompagnano il destino di molte *periferie* metropolitane: l'abbandono di aree un tempo destinate ad attività manifatturiere o industriali, la diffusione del degrado caratteristico di quelle

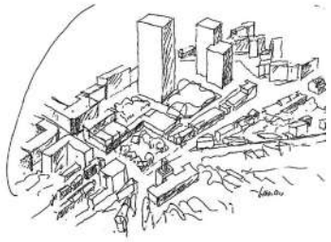
spazialità urbane “di secondo rango” destinate a trasformarsi in sobborghi dormitorio, l’affermazione di fenomeni di ghettizzazione generati da logiche immobiliari discriminanti.

Da alcuni anni sono in atto politiche e progetti orientati a rigenerare alcune aree (quartieri dormitorio o zone abbandonate) e a valorizzarne altre (patrimonio storico, aree agricole e naturali protette). I documenti urbanistici locali e i progetti infrastrutturali a scala metropolitana prefigurano una imminente trasformazione sostanziale di questo brano urbano.

In effetti, l’*intensità urbana* di Montreuil non è affatto uniforme e si diffonde piuttosto in maniera graduale, al contempo lineare (lungo l’asse maggiore che attraversa l’area comunale) e radiale (rispetto al grande centro attrattivo di Parigi): dal cuore pulsante del centro (storico e geografico), la *tensione urbana* si rafforza in direzione di Parigi e tende ad affievolirsi in direzione periferica[2].

Tuttavia, sono entrambe le polarità, la grande metropoli da un lato e le frange periurbane dall’altro, a connotare l’ibridazione caratteristica di questo territorio: le due facce della stessa medaglia, se pur di “segno opposto”, sono infatti contemporaneamente “attrattive” nell’attuale dinamica urbana non più connotata dal semplice meccanismo centro-periferia o città e vuoto territoriale.

In effetti, Montreuil è uno di quegli spazi “tra”: interposto tra Parigi e la “periferia”, ma anche tra il centro denso e le nuove polarità emergenti incoraggiate dai progetti Grand Paris e Grand Paris Express già esplorati. La trasformazione dei nuovi *quartiers de gare* è in pieno fermento,



^ **Fig. 2:** Schizzo del centro della città, A. Siza, 1993.

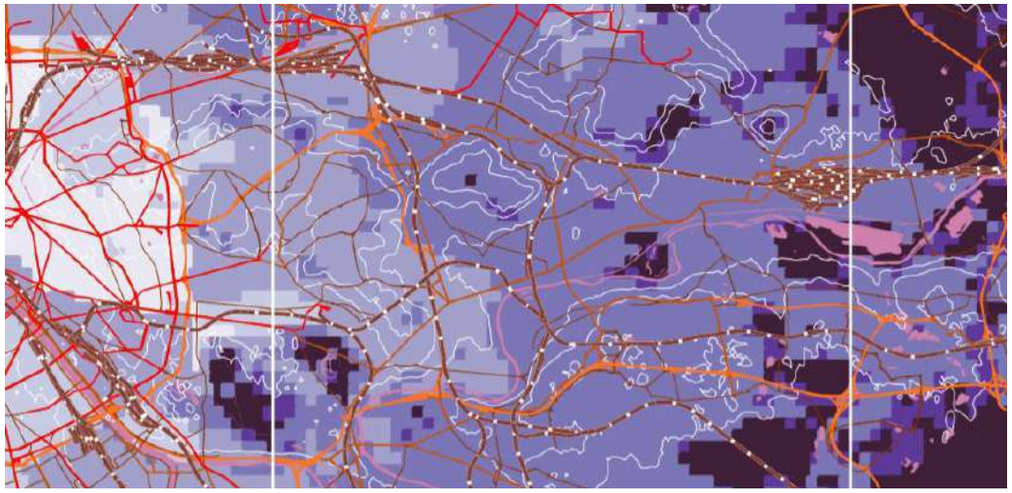
v **Fig.1:** Antica cartolina che mostra una vista dall'alto dei Murs à Peches, Montreuil-Sous-Bois.

la loro “attrattività” ancora difficile da soppesare così come l’influenza esercitata sulle dinamiche che animano i luoghi limitrofi e attraversati dalla nuova ossatura infrastrutturale[3]. Ciò che è certo, è che l’esito di questa dinamica influenza ed influenzerà sempre di più il destino trasformativo di Montreuil.

Al contempo, sono in progetto e in fase di realizzazione diverse *riconnessioni* tra le nuove polarità che prevedono di superare l’attuale frammentazione territoriale e che potrebbero traversare i tessuti di Montreuil irrigandone la rete micro-infrastrutturale di un nuovo dinamismo. Attualmente, tuttavia, l’intensità urbana va digradando verso le frange dell’agglomerazione, lasciando in attesa di definizione soprattutto gli spazi situati tra il centro e i confini generati dalle nuove linee infrastrutturali.

Ad arricchire questo microcosmo urbano è poi la drammatica coesistenza di natura e spazi densamente antropizzati che descrive una “macro-porosità” caratterizzata dalla repentina dilatazione delle fitte maglie urbane. Sebbene la componente naturale sia stata per lungo tempo abbandonata e “rinnegata”, la riconsiderazione di questo valore potenziale è andata di pari passo con molte delle consapevolezze riconquistate negli ultimi anni: il valore della “natura in città”, la necessità di un riavvicinamento alla terra e all’agricoltura, i concetti di “agricoltura urbana” o di “*jardins partagés*”[4].

Questa poliedrica urbanità definisce quindi un campo di sperimentazione particolarmente interessante per declinare la ricerca “esplorativa” su una specifica realtà territoriale.



< **Fig. 3:** Infrastrutture e densità, Carta di Pierre-Baptiste Tartas e Flavia Magliacani / CometLab
Sources: © OpenStreetMap contributors (2020) / Schiavina, M.; Freire, S.; MacManus, K. (2019): GHS population grid multitemporal (1975, 1990, 2000, 2015) R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC) [2015, grid resolution: 250m] / USGS, SRTM version 2.1 (2014).

< **Fig. 4:** Vista dall'alto sul grande vuoto urbano Murs à Pêches.

< **Fig. 5:** Montreuil, vista dall'alto del tessuto eterogeneo e composito, Foto: Bellurget Jean Louis.

1.2 Una stratificazione territoriale[5]

Nato come villaggio agricolo medievale, "Montreuil sur le Bois" si è sviluppato su un altopiano. La sua evoluzione è strettamente legata all'agricoltura, in particolare alla coltura delle pesche grazie alla quale Montreuil è divenuto uno dei principali centri di orticoltura della periferia parigina. L'arboricoltura è stata organizzata sui versanti più esposti secondo il sistema dei "muri di pesco"[6] disposti seguendo l'orientamento della luce solare.

La morfologia del villaggio si è generata su questi sistemi colturali caratterizzandosi per la tessitura di appezzamenti lunghi e stretti, disposti a fasce e intervallati dai muri coltivati, che formano un caratteristico paesaggio urbano.

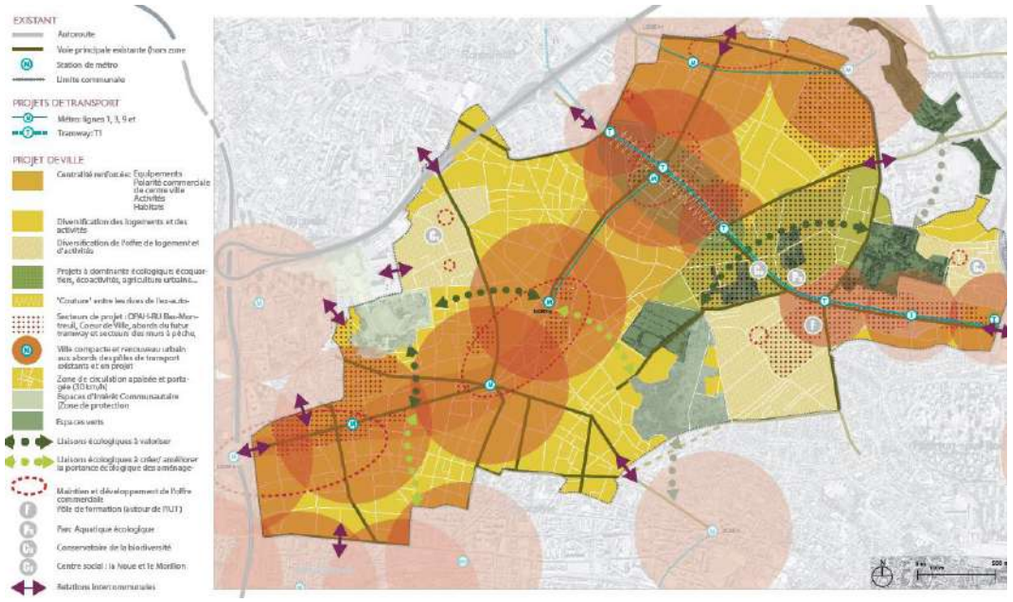
Nel XIX secolo, la forte crescita demografica che accompagna l'industrializzazione sconvolge gli equilibri tra Parigi e le periferie: l'arboricoltura perde importanza e le industrie si spostano dalla capitale verso i comuni periferici. Il rapido sviluppo della città avviene lungo la *Route de Paris*, il principale asse di sviluppo della città che collega Montreuil a Parigi. Il settore Bas Montreuil assume così la forma, ancora attuale, di un eterogeneo tessuto suburbano in cui coesistono residenze e attività. Dall'inizio del '900 il mix di funzioni ha infatti dettato lo sviluppo di forme urbane che uniscono – nello stesso appezzamento e talvolta nello stesso edificio – artigianato, botteghe, depositi e abitazioni in quegli originari lotti ortofrutticoli che non subiscono modifiche sostanziali. Soprattutto nel centro cittadino, nei giardini, tra le case o nel cuore degli isolati, le originarie trame murarie ospitano artigianato e

attività di industria leggera, che vi si insinuano progressivamente senza stravolgere il tessuto complessivo.

Durante il secolo scorso lo sviluppo industriale e delle grandi infrastrutture (in particolare la realizzazione dell'autostrada e il prolungamento della metropolitana da Parigi fino al municipio) favorisce la densificazione del centro cittadino e la realizzazione di servizi e attrezzature. Dagli anni '70 il nuovo raccordo autostradale arriva a servire le aree non ancora edificate, costituendo il motore per lo sviluppo di grandi complessi di edilizia sociale. Nonostante la diffusione dei *grands ensembles* caratteristici di questo periodo, le abitazioni individuali sono essenziali nella connotazione morfologica della nuova espansione urbana. Il paesaggio urbano è stato poi messo fortemente in discussione da interventi di larga scala che stravolgono la caratteristica griglia lamellare dei lotti sostituendola con grandi edifici poggiati su un omogeneo suolo urbano.

Dagli anni '90 diversi interventi di riqualificazione, in particolare a Bas Montreuil e nel centro urbano, ne hanno trasformato la qualità urbana e, in parte, il caratteristico tessuto originario, se pur nel tentativo di mantenerne lo spirito e la convivialità urbana originali. Negli anni successivi un considerevole sforzo collettivo ha puntato alla predisposizione di strumenti e progetti per la rigenerazione e la valorizzazione, ma molti di essi devono ancora trovare attuazione.

Negli ultimi anni diverse politiche di edilizia residenziale orientate alla *densificazione urbana* hanno portato alla definizione di nuove operazioni per lo più puntuali, ad eccezione del più ampio intervento riguardante la ZAC Bossiére-Acacia.



> **Fig. 6:** PLU-Carte du PADD, 2012, (Montreuil, 2012).

> **Fig. 7:** L'asse infrastrutturale su cui è previsto il prolungamento della linea Tram, a nord di Montreuil, costituisce attualmente una frattura tra la parte alta e la parte bassa del territorio. L'infrastruttura è destinata a diventare un ampio *boulevard urbain* riconnettivo, verde e ciclopedonale.

> **Fig. 8:** Uno dei quartieri periferici e degradati di Montreuil, 2021.

1.3 Forme e tasselli di un mosaico metropolitano[7]

L'analisi che segue ha lo scopo di identificare alcune *forme* ricorrenti e significative nella composizione del paesaggio urbano osservato. Nella consapevolezza della parzialità di un intento analitico "classificatorio" che scompone le parti a di scapito di una visione d'insieme, non si propone tuttavia una rassegna tipo-morfologica che ricerca la zonizzazione, ma piuttosto una sintesi delle molteplici sfaccettature che assume l'urbanità di questo territorio.

La comprensione di questa pluralità consentirà di leggere e interpretare in maniera consapevole gli eventi trasformativi - in atto o in corso di definizione – che coinvolgono questo equilibrio urbano.

1.3.1 Il *tissu pavillonnaire*: l'*habitat individuel* spontaneo e organizzato[8]

Il tessuto suburbano di Montreuil è tipico dello sviluppo delle *banlieues ouvrières* (periferie della classe operaia) su lotti originariamente orticoli, avvenuto all'inizio del XX secolo e costituito da parcelle prevalentemente strette e di dimensioni contenute[9].

Dagli anni '30 si sono diffuse abitazioni individuali spontanee principalmente ad Haut-Montreuil. Questa forma urbana si ripropone in maniera abbastanza omogenea su più isolati, formando i cosiddetti *quartiers pavillonnaires*[10], caratterizzati da una forte eterogeneità dettata dalla giustapposizione di scelte totalmente individuali. Gli isolati risultano molto porosi

^ **Fig. 9:** Vista dall'alto del *tissu pavillonnaire,* Montreuil.

^ **Fig. 10:** *tissu pavillonnaire* spontaneo, Organizzazione urbana, parcellare e del costruito, in: (Montreuil, 2017).

^ **Fig. 11:** *tissu pavillonnaire* organizzato, in: (Montreuil, 2017).

^ **Fig. 12:** *Maison de ville*, in: (Montreuil, 2017).

e caratterizzati dalla presenza di ampi spazi vegetali, costituiti dall'alternanza di giardini privati. Questo sviluppo morfo-tipologico si rapporta soprattutto alle grandi residenze collettive degli anni '60.

La tipologia unifamiliare organizzata si è invece sviluppata in modo puntuale e limitato, attraverso piccole operazioni integrate all'interno dei dei *quartiers pavillonnaires*. Queste forme urbane generano spesso dei "microcosmi" all'interno dei tessuti in cui si inseriscono, e sono spesso caratterizzate dalla presenza di spazi aperti semi-pubblici all'interno degli isolati.

1.3.2 La *maison de ville*

La *maison de ville* si è sviluppata principalmente nel centro cittadino e a Bas Montreuil, determinando un paesaggio urbano caratteristico dei piccoli centri *villageoise* o suburbani. Gli edifici ricostruiscono pedissequamente il perimetro dell'isolato, organizzato in maniera ordinata e abbastanza omogenea. Gli isolati si configurano come entità coerenti e per lo più introverse, chiusi rispetto allo spazio pubblico da fronti continui.

Le facciate sono a volte leggermente arretrate rispetto al filo stradale tramite l'interposizione di uno spazio esterno di filtro, mantenendo la continuità con gli altri fronti attraverso la presenza della recinzione perimetrale. Le tipologie edilizie sono tipicamente caratterizzate da uno sviluppo verticale composto di due piani fuori terra.

1.3.6 L'habitat de faubourg

L'*habitat de faubourg* caratterizza soprattutto il centro storico e il quartiere di Bas Montreuil. Questa forma urbana si caratterizza per i fronti lineari e continui in adiacenza della strada e ricalca le trame dei tessuti che costituivano l'antico villaggio e le rispettive periferie. Gli isolati si configurano compatti e quasi totalmente chiusi verso lo spazio esterno. I pochi spazi vuoti all'interno dell'isolato ospitano di solito piccoli edifici di servizio o percorsi pavimentati. L'altezza degli edifici varia dai 4 ai 5 piani fuori terra.

1.3.4 L'isolato urbano

Poco colpita dalle trasformazioni "Hausmanniane", Montreuil ha recepito tardi e con poche realizzazioni questa forma urbana, soprattutto sotto forma di condomini "borghesi" nati negli anni '50.
Gli edifici, solitamente posizionati su ampie parcelle, ricalcano la forma dell'isolato posizionandosi sul filo stradale o leggermente arretrati. Si tratta di tipologie complessivamente "dense" se si considerano le quantità caratteristiche in proporzione al lotto su cui si inseriscono (un'impronta al suolo considerevole ed un'altezza che supera generalmente i 7 piani), che tuttavia "ritagliano" corti e spazi aperti nel cuore degli isolati.

1.3.3 Le barre moderne

Spesso vicino ai *quartiers pavillonnaires*, i *grands ensembles* configurano delle "isole urbane" del

Fig. 13: *habitat de faubourg*, in: (Montreuil, 2017).

Fig. 14: *l'isolato urbano*, in: (Montreuil, 2017).

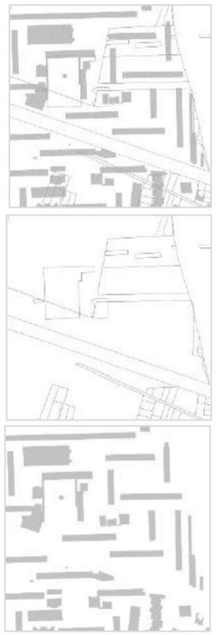


Fig. 15: *Barre moderne*, in: (Montreuil, 2017).

Fig. 16: *edifici plurifamiliari recenti*, in: (Montreuil, 2017).

tutto autonome.
Coerentemente con la genesi progettuale di queste tipologie architettoniche, gli edifici non si rapportano alla strada ma seguono un orientamento autonomo, disponendosi liberamente all'interno di grandi isolati in cui la trama parcellare si confonde e coincide spesso con l'isolato stesso. Gli edifici hanno uno sviluppo prevalentemente lineare ed un'altezza mediamente considerevole (superiore ai 9 piani).

1.3.5 Gli edifici plurifamiliari recenti

Nell'ambito di alcune operazioni di rigenerazione urbana, diversi immobili collettivi si sono diffusi negli ultimi anni soprattutto a Bas Montreuil. Gli edifici di dimensioni solitamente considerevoli ricostruiscono gli isolati o si innestano in maniera puntuale all'interno di un tessuto esistente.

Si tratta spesso di interventi di ricostruzione o di ricucitura tramite la saturazione di vuoti abbandonati. Gli edifici, generalmente di 6 o 7 piani, hanno un'altezza considerevole rispetto al contesto in cui si inseriscono e rispondsono alla volontà di generale "trame dense" all'interno delle "operazioni di densificazione dei tessuti esistenti" previste dagli orientamenti politici ed urbanistici.

Soprattutto nell'Haut Montreuil e nella zona est alcuni immobili collettivi sono stati edificati in maniera puntuale all'interno dei *quartiers pavillonnaires*, innestandosi sulle stesse parcelle e imponendo spesso, a differenza della tipologia precedente, un brusco salto di scala. Gli edifici sono collocati perimetralmente nell'isolato costituendone l'angolo sulla strada o al suo interno.

1.4 Dallo spazio residenziale allo spazio relazionale

Oltre le “tradizionali” tipologie architettoniche e le prevalenti forme urbane osservate, sono in corso di definizione diverse forme di una sperimentazione interessante che affianca altre linee di ricerca agli obiettivi di recupero delle aree degradate e alle prescrizioni quantitative imposte dalle politiche di densificazione urbana[11]. Si tratta di operazioni che ricercano, pur nell’autonomia formale e coerentemente con le specificità del momento attuale (necessità abitative, soluzioni tecnologiche, attitudine alla composizione delle forme), una continuità dialogica con il contesto di riferimento. Allo stesso tempo, si tratta di interventi che rivelano una accurata ricerca sul piano delle *relazioni* che sono destinati ad ospitare e di quelle che propongono, con la loro nuova presenza, ai precedenti abitanti.

Che si tratti di abitazioni individuali raggruppate in un isolato, di *habitat intermédiaire* costituiti dalla sovrapposizione di cellule unifamiliari, di edifici plurifamiliari o dell’ibridazione di diverse tipologie, queste operazioni nascono da politiche e dinamiche che richiedono la “densificazione dell’esistente” ma ripensano l’*input* della densità in una chiave diversa: ricercando – oltre le quantità imposte, gli alloggi da vendere, i metri quadri da costruire o gli abitanti da ospitare – soluzioni che racchiudano o incentivino la socialità, che suggeriscano scambi relazionali, che ne influenzino l’*intensità*.

Da questi interventi emerge la consapevolezza del valore potenziale che assume il progetto quando diviene capace di *comporre* non solo forme o funzioni, ma anche persone e relazioni. Alcuni di essi saranno

Est-Ensemble e Montreuil

Dipartimento Seine-Saint-Denis

oggetto di uno studio più approfondito nell’ultima parte del lavoro.

1.2 Obiettivi e Strategie di trasformazione territoriale

Il territorio di Montreuil si inscrive nella *petite couronne* [12], all'interno del dipartimento Seine-Saint-Denis della cui identità e stratificazione storica è parte integrante: numerosi siti industriali, un patrimonio significativo di alloggi sociali, forte dinamismo demografico, marcata presenza di infrastrutture di trasporto.

Con 64 abitanti e 26 abitazioni per ettaro, Seine-Saint-Denis si caratterizza per una densità relativamente bassa rispetto a Parigi (210 abitanti/ha e 126 abitazioni/ha) e Hauts-de-Seine (88 abitanti/ha e 42 abitazioni/ha). Seine-Saint-Denis e Val-de-Marne (53 abitanti/ha e 24 abitazioni/ha) hanno invece una densità comparabile.

Spesso associata all’immagine dei *grands ensembles* che ne costituiscono una parte considerevole del patrimonio di edilizia sociale, Seine-Saint-Denis comprende in realtà un *tissu pavillonnaire* significativo[13], motivo per cui nella “trasformazione del tessuto suburbano” è stata identificata “una delle sfide della densità” (CAUE93, s.d.).

Il dipartimento della Seine-Saint-Denis comprende 4 Collettività territoriali (T6,T7,T8,T9). Tra queste, Montreuil fa parte dell'Intercomunalità Est-Ensambe (T8) [14], una comunità urbana caratterizzata da

realtà eterogenee: grandi infrastrutture e siti industriali, tessuti di piccola scala e *grands ensembles* di edilizia sociale, quartieri periferici ospitanti grandi edifici per uffici in continuità con Parigi.

Il territorio è contrappuntato da notevoli potenzialità ecologiche e paesaggistiche per le quali si punta da tempo alla valorizzazione ed alla riconnessione attraverso lo sviluppo di nuove trame verdi da implementare nel tessuto costruito.

Le cesure generate dalle infrastrutture isolano diversi quartieri e aree residenziali che risultano abbandonate e scarsamente integrate nonostante la predisposizione di numerosi programmi di rinnovamento urbano (PRU e PNRQAD).

Dagli anni 2000 il territorio è stato infatti al centro di considerevoli politiche di riqualificazione e allo sviluppo di nuove reti infrastrutturali[15] per garantire il collegamento con la restante area metropolitana parallelamente alla realizzazione del progetto Grand Paris Express (Cfr. **Fig.**).

Nell'ultimo decennio, uno sforzo considerevole ha portato alla definizione di obiettivi e strategie comuni all'interno di un progetto collettivo[16] orientato alla trasformazione e al riequilibrio territoriale: la riqualificazione della Plaine de l'Ourcq, la redazione della "Charte aménagement-transport" e il prolungamento della metro 11, i progetti sulla valorizzazione delle "trame verdi e blu" (come il progetto del Parc des Hauteurs), la definizione di un *progetto di intensificazione urbana* lungo l'estensione della linea tram T1.

1.2.1 Il progetto infrastrutturale

Gli orientamenti definiti alla scala regionale (dallo SDRIF e dal Plan de Déplacements Urbains d'Île-deFrance PDUIF[17]) sono stati recepiti dal Plan Local de Déplacements d'Est Ensemble (2015), documento strategico che definisce a livello intercomunale le principali strategie in materia di mobilità poi recepite dai singoli comuni.

Tra questi, per Montreuil sono previsti alcune estensioni delle linee di trasporto pubblico[18] (Cfr. **Fig.**). :

- L'estensione della linea 11, che prevede di collegare l'attuale capolinea della linea (Mairie des Lilas) alla stazione RER E Rosny-Bois-Perrier entro il 2023. Il percorso previsto della linea comprende 2 nuove stazioni metro nel territorio di Montreuil (all'estremità nord del territorio comunale).
- Il prolungamento della linea 1 ad est, dall'attuale capolinea Château de Vincennes alla stazione di Val de Fontenay, con la creazione di tre nuove stazioni entro il 2030. L'estensione infrastrutturale, passando attraverso Grands Pêchers, collegherà la linea 1 alle linee RER E e A, alla linea 15 del Grand Paris Express e all'estensione della linea tranviaria T1.
- Estensione della linea tramviaria T1, che attualmente collega Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles a Noisy-le-Sec, a est fino a Val de Fontenay. L'ampliamento della T1 prevede la realizzazione di 5 nuove stazioni nel territorio di Montreuil in punti strategici (tra cui Aristide-Briand, Mozinor e Ruffins) permettendo così di ricollegare i distretti attualmente separati dall'autostrada A186.
- Oltre ai suddetti progetti intrapresi dalla Regione IDF e dal STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France), l'ampliamento della linea 9 è sostenuto dalle

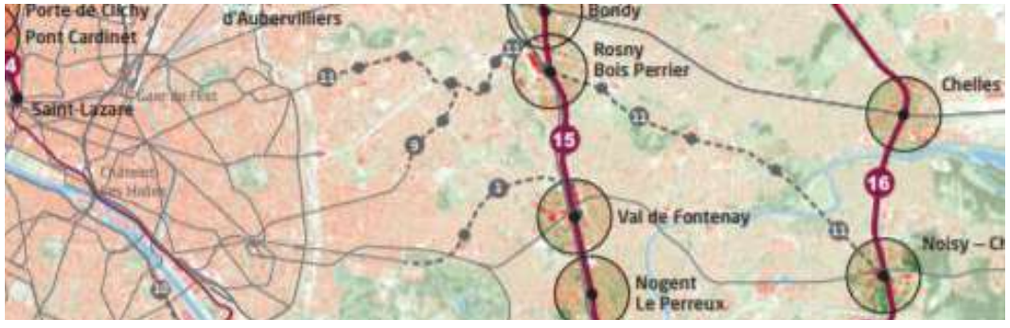
diverse amministrazioni comunali e intercomunali[19]. Il progetto prevede due nuove stazioni oltre l'attuale capolinea Mairie de Montreuil, consentendo l'accessibilità all'ospedale intercomunale André-Grégoire e l'interconnessione con la futura tramvia T1 e con l'estensione della linea 11 della metropolitana. L'estensione della linea 9 costituisce una risorsa fondamentale per garantire l'accessibilità ai quartieri più svantaggiati del cosiddetto *secteur du Plateau*.

1.2.1 Il progetto di edilizia abitativa

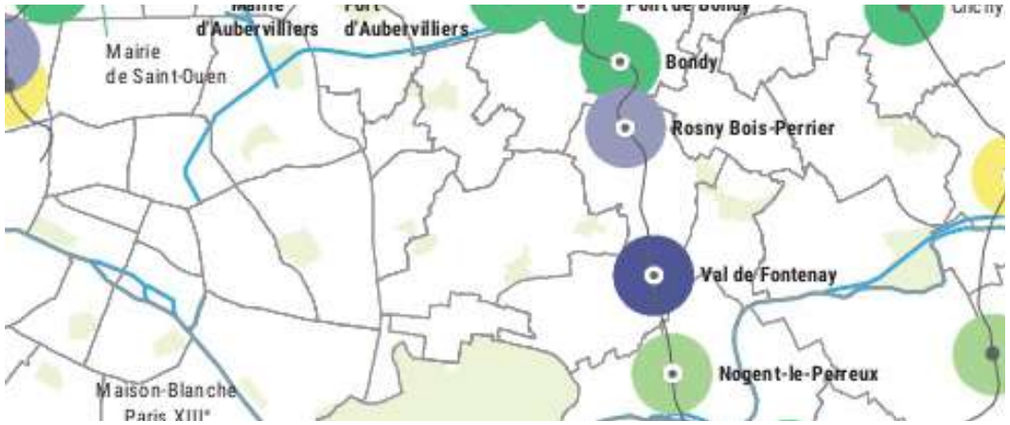
In linea con gli orientamenti regionali[20], l'intercomunalità ha fissato alcuni obiettivi di produzione edilizia residenziale. In relazione alla nuova rete di trasporto pubblico e ai "potenziali di produzione urbana" è stato concordato, nell'ambito di un Contratto di Sviluppo Territoriale (CDT) Intercomunale, un incremento annuo di 2.800 alloggi[21]: uno sforzo costruttivo che prevede il raddoppio della produzione media degli ultimi anni (Est-Ensemble, 2013). Tale obiettivo di "*intensificazione urbana*" è definito attraverso l'individuazione di "progetti e zone di sviluppo strutturanti"[22], come le ZAC di interesse comunitario[23], l'Ecoquartiere della stazione di Pantin, la ZAC Boissière-Acacia a Montreuil.

Montreuil si inserisce in questo disegno collettivo acquisendo un ruolo rilevante per gli orientamenti in materia di produzione edilizia, recepiti dal PLU comunale: il comune obiettivo quantitativo stabilito si è tradotto nella previsione di circa 3.650 nuove unità abitative nel periodo di applicazione del PLH (2016-2021) (Montreuil, 2017).

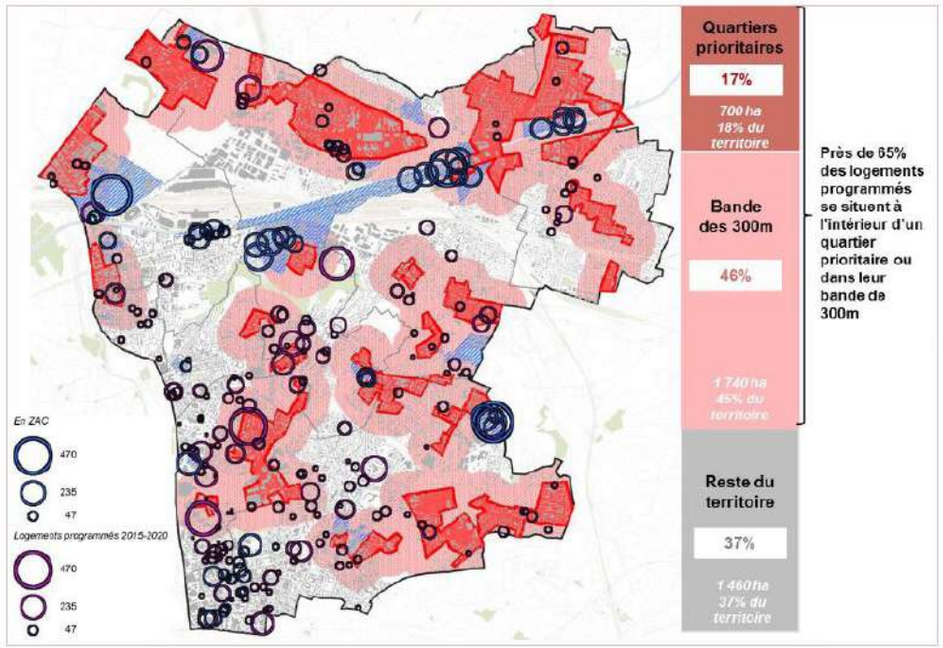
> **Fig. 17:** Stralcio della carta che mostra il progetto Grand Paris Express, zoom sulla zona di Montreuil.



> **Fig. 18:** Carta che mostra il numero di comuni coinvolti all'interno di un *quartier de gare* (area nel raggio di 800 m attorno alla stazione GPE).



> **Fig. 19:** Ripartizione del potenziale di alloggi stimato tra il 2015 e il 2020, GTC (PLH).



1.3 Dalla pianificazione all'intensificazione

1.3.1 Pianificare la densità

Le disposizioni fornite dallo SDRIF[24], a partire dagli obiettivi in materia di densificazione, sono recepite a livello comunale, Questi obiettivi si traducono in prescrizioni prettamente *quantitative,* inerenti *soglie di densità* (umana o residenziale) da conseguire in un determinato orizzonte temporale.

All'interno del piano il territorio di Montreuil viene complessivamente identificato come un insieme di "quartieri da densificare in prossimità di una stazione": per questi quartieri, entro il 2030, si prevede un aumento minimo del 15% della densità abitativa[25] degli spazi residenziali.

Nel piano sono inoltre individuati alcuni "settori a forte potenziale di densificazione", corrispondenti ad aree urbane connotate da un significativo potenziale di trasformazione o valorizzazione, in cui si prevedono i maggiori sforzi in termini di densificazione del tessuto urbano sia nei settori residenziali che in quelli prevalentemente destinati ad attività. Le aree "ad alto potenziale di densificazione" riguardano l'intero quartiere Bas-Montreuil-République, l'intersezione tra i quartieri Centre-Ville, Jean Moulin - Beaumonts e Solidarité Carnot, e i quartieri lungo la A86: Signac-Murs à pêches, Branly-Boissière et Ramenas-Lagrange.

Nello "zoom" del piano sul cuore metropolitano[26], Montreuil viene identificato come un "Pole de centralité", in cui una porzione considerevole del territorio comunale è identificato come spazio di densificazione ad "impronta mutevole".

Complessivamente, il progetto regionale identifica il territorio di Montreuil come un brano urbano caratterizzato da un forte *valore trasformativo* ed "evolutivo" in cui, attraverso consistenti processi di densificazione, è possibile rispondere alle "sfide imposte dalla densità" valorizzando un potenziale ritenuto già in essere.

Alla scala comunale, le principali indicazioni in merito sono fornite dal PLU (Plan Local d'Urbanisme)[27] approvato nel 2018. Al suo interno, il PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) specifica gli obiettivi comuni e definisce, per i diversi quartieri, i principali orientamenti in una scala temporale di 10-15 anni. Il documento contiene le norme che determinano gli standard di costruibilità e definisce, nell'ottica di uno "sviluppo sostenibile", le linee guida per la pianificazione e i principi attuativi in materia di *densificazione* urbana.

Rispetto al Piano del 2012[28] in cui si faceva esclusivo riferimento al "densificare in prossimità dei trasporti in comune", compare nei principali orientamenti strategici la nozione di *densificazione* per stabilire il principio di "*regolare* la densificazione" nella maggior parte del territorio comunale e "non costruire oltre le capacità di servizi pubblici e infrastrutture" (Montreuil, 2028).

Tale principio apparentemente "limitativo" rivela in realtà una preoccupazione parziale, incentrata sulla capacità di supporto offerta da servizi e infrastrutture e piuttosto disinteressata di questioni inerenti la qualità dell'habitat, il potenziale evolutivo dei tessuti,

la porosità dello spazio urbano (anche interno agli isolati e non solamente quello agricolo o definito "naturale"). Tuttavia, compare una maggiore attenzione per la tutela dell'identità dei bassi tessuti residenziali, prevalentemente presente nella parte alta del comune, in cui si prevede di "conciliare la preservazione dell'identità dei quartieri *pavillonnaires*, lo sviluppo della mixité sociale e di piccoli immobili" (Montreuil, 2018).

Al fine di valutare il *potenziale di densificazione* dei tessuti esistenti, il PLU ha previsto una preventiva "Diagnosi fondiaria" con due principali obiettivi:

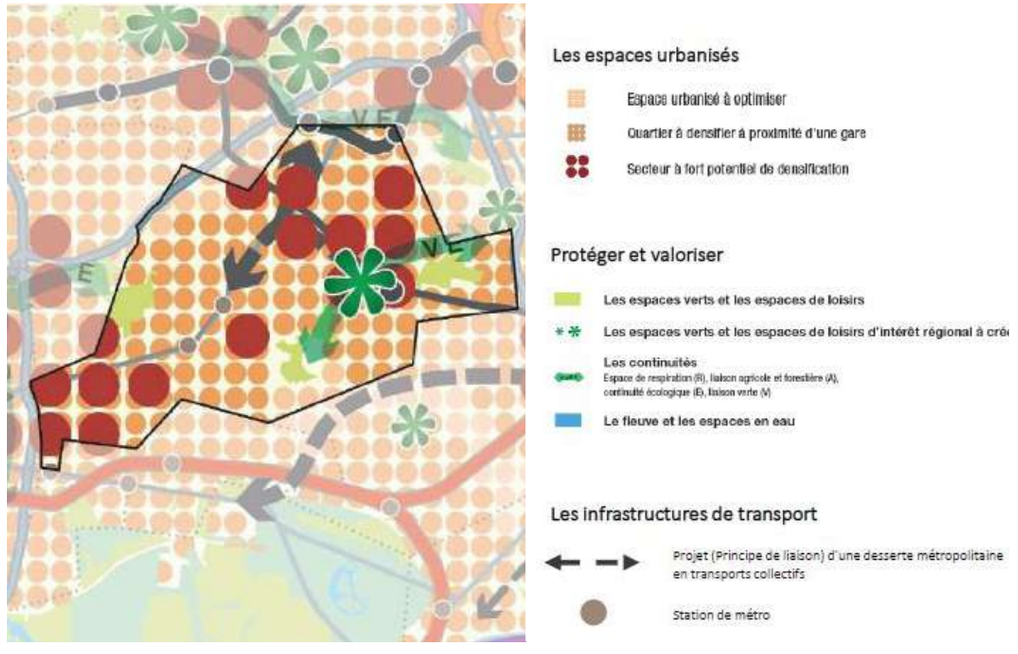
- Valutare il potenziale di densificazione dei quartieri residenziali "caso per caso" e in maniera diffusa, ovvero risultante da iniziative puntuali riguardanti la suddivisione dei lotti, la costruzione su lotti liberi, la realizzazione di nuovi edifici in fondo al lotto;

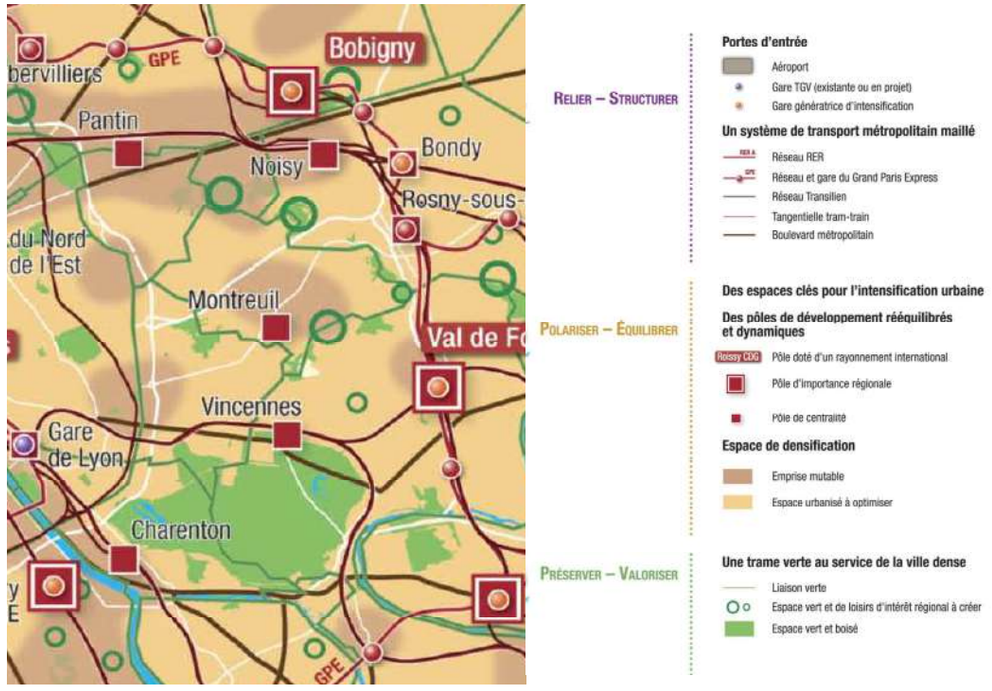
- Identificare i siti che potrebbero dar luogo a progetti complessivi di portata più ampia, pubblici o privati, per soddisfare esigenze di interesse generale[29].

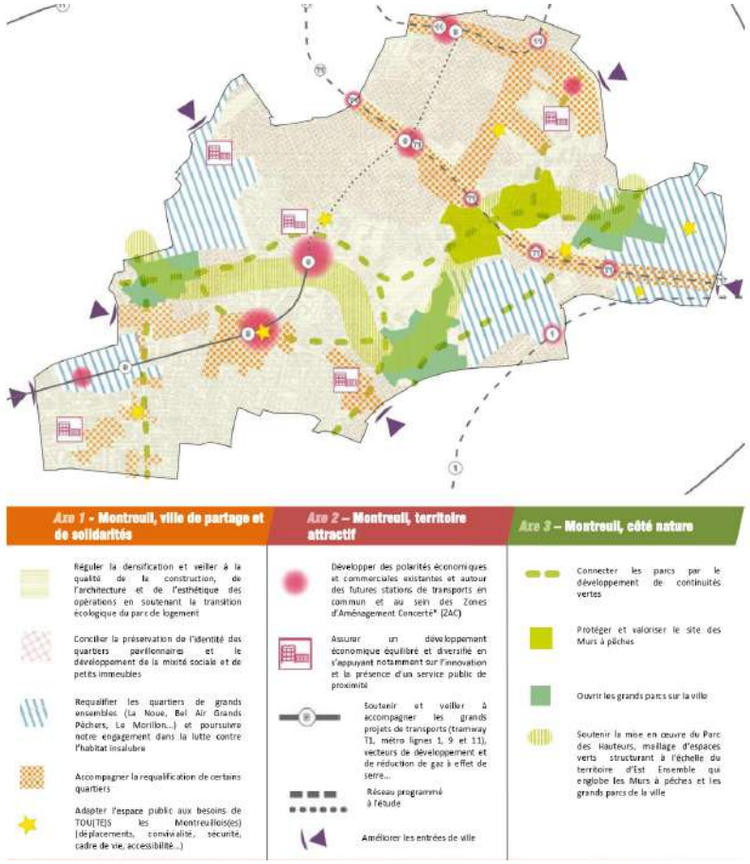
Per l'analisi della capacità di densificazione lo studio ha preso in considerazione le forme urbane prevalenti e l'impronta al suolo degli edifici in proporzione alla dimensione dei lotti. Questi due livelli analitici, considerati parallelamente, convergono nella carta in **Fig.,** congiuntamente con l'analisi di alcune aree specifiche le cui caratteristiche peculiari non consentono la validità delle due analisi precedenti.

> **Fig. 20:** SDRIF, Estratto della CGDT (Carte de destination générale des différentes parties du territoire), Zoom su Montreuil (IAU, 2013)

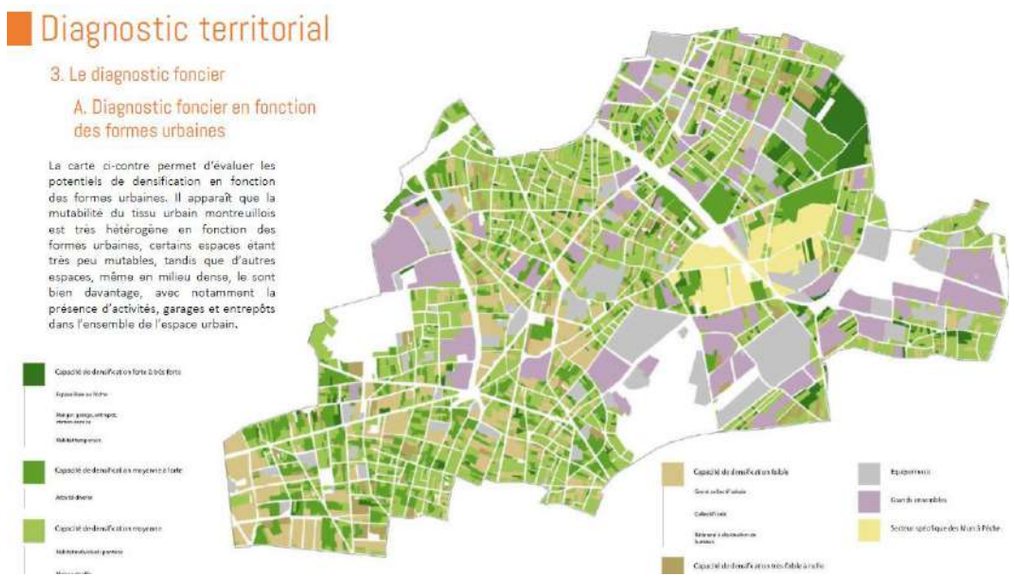
> **Fig. 21:** SDRIF, PSR (rojet SPatial Régional), Dossier "Défis, projet spatial régional et objectifs", Carta del cœur de métropole, zoom sul settore Est-Ensamble Grande Parigi. (IAU, 2013) © IAU ÎdF







< **Fig. 22:** PADD-PLU Approvato, Cartographie de synthèse des grandes orientations, (Montreuil, 2018)



< **Fig. 23:** Diagnosi territoriale, analisi del potenziale fondiario di densificazione, in: (Montreuil, 2017)

1.3.2 Dal progetto della densità al progetto dell'intensità

Dopo un periodo di notevole calo tra gli anni '70 e il 2000[30], l'evoluzione demografica di Montreuil ha mostrato un incremento considerevole al volgere del nuovo millennio[31] per poi tendere a una relativa stabilizzazione della crescita dal 2007 (Montreuil, 2017). In generale, l'aumento demografico rilevato è in linea con il più ampio fenomeno centrifugo che ha caratterizzato il dinamismo demografico del bacino parigino negli ultimi decenni.

Anche Montreuil ha quindi visto il dipanarsi di strategie orientate alla densificazione come richiesto dalle direttive pubbliche nazionali ed internazionali, anche se con un'incidenza diversa rispetto ad altri contesti. Si tratta infatti di una situazione che si presenta già molto "densa" - se si considerano il numero di abitanti e la percentuale di superficie costruita[32] - oltre che fortemente caratterizzata; al contempo, Montreuil costituisce un brano urbano non direttamente coinvolto nelle politiche e nei progetti più influenti, come quelli che stanno coinvolgendo i *quartiers de gare* del GPE.

Tale condizione qualifica questo spazio urbano come uno dei territori ad "*emprise mutable*", uno spazio *da trasformare* con interventi puntuali, leggeri e diffusi; uno spazio da ripensare e ricostruire su sé stesso.

Negli ultimi anni le principali strategie costruttive si sono quindi tradotte in operazioni di *innesto* nelle trame esistenti: da un lato riconducibili ad una *densificazione forte,*[33] caratterizzata da interventi puntuali ma

caratterizzati dalla sostituzione di tipologie basse unifamiliari con tipologie plurifamiliari anche connotate dalla presenza di nuovi servizi, determinando un salto di scala più o meno accentuato; dall'altro assimilabili a soluzioni di *densificazione sottile,* sempre di tipo puntuale ma non comportanti la sostituzione radicale di forme urbane tradizionali o prevalenti.

Nel complessivo scenario attuale, tra Bas e Haut Montreuil esiste un marcato divario economico, urbano e sociale. La parte alta di Montreuil, meno densamente popolata, servita e curata, rappresenta in questo senso l'area con il "massimo potenziale di trasformazione", anche in ragione dell'imminente costruzione delle nuove linee infrastrutturali[34]: proprio in questa porzione urbana si prevede infatti la realizzazione dei principali interventi di rigenerazione[35].

Una serie di questioni che caratterizzano alcuni brani urbani - come il degrado fisico e sociale di spazi abbandonati e zone "dormitorio", l'isolamento e la scarsa mixité sociale associata a dinamiche di ghettizzazione nelle situazioni più "periferiche" - ha indotto i recenti dibattiti a concentrarsi sulle *"possibilità da indagare per soddisfare una crescente domanda di alloggi, pur perseguendo una maggiore qualità della vita"* soprattutto nei quartieri soggetti a queste problematiche.

In quest'ottica si è introdotta, in luogo di concetti e strumenti riconducibili alla "densificazione", la necessità di definire politiche e azioni orientate all'*intensificazione*.

Questa dichiarazione di intenti ha tuttavia trovato principale attuazione in principi di "ottimizzazione della città esistente" tramite la

ricomposizione degli isolati, la riorganizzazione degli spazi costruiti, l'introduzione di nuove funzioni; in sostanza, attraverso "soluzioni di densificazione come il *riempimento* di 'denti cavi' o le sopraelevazioni" (ADEME, 2018)[36]. La linea progettuale condivisa si è in sostanza tradotta nel *"demolire per ricostruire di più, ampliare su una stessa parcella, accorpare e compattare, costruire nel cuore di un isolato o riabilitare edifici abbandonati"* (CETE, 2013).

Emerge così nuovamente come le differenze di approccio rispetto ad uno esclusivamente focalizzato sulla pragmatica e "numerica" densificazione dei tessuti, di cui si sono già sottolineati i limiti, continuino ad essere sottili, a tratti insignificanti.

Tuttavia, questo scenario orientativo sta guidando le principali trasformazioni imminenti o in atto, seguendo due vie parallele.

La prima è quella del grande progetto che punta alla riqualificazione di una consistente porzione urbana, da un lato attraverso soluzioni "rispettose", che cerchino una mediazione con la tradizione e con le preesistenze (il caso dell'operazione di agricoltura urbana Ilot Bossiére, pag. precedente), dall'altro attraverso soluzioni piuttosto incuranti di questa necessità (ZAC Bossiére-Acacia, pag. 12).

La seconda via è invece quella degli interventi puntuali, dell'innesto silenzioso o della sostituzione diversamente trasformativa.

In tutti questi casi le questioni in gioco sembrano essere molte, diversi i fattori da considerare per soppesare gli equilibri dei luoghi in attesa di essere trasformati.

A fronte della necessità di *misurare* la

qualità[37] dell'esistente, *definire* indirizzi e progettualità consapevoli e comporre soluzioni adeguate, permane l'inadeguatezza di soluzioni che si limitano alla definizione delle *quantità* pretendendo di ricavarne, conseguentemente, delle *qualità.* La situazione urbana di Montreuil, connotata da vincoli stringenti imposti da un esistente già prorompente ma svuotata, in molte sue parti, dell'*intensità* urbana che potrebbe invece custodire, dimostra una volta di più quanto sia necessario sperimentare e dispiegare nuovi approcci al progetto urbano, più *qualitativi*, *connettivi* e *relazionali*.

1.3.3 Intensità urbana di un tassello metropolitano

Ripercorrendo l'evoluzione del territorio di Montreuil si è osservata un'urbanità che si insinua ancora oggi in un originario paesaggio, intessuto da muri di pietra che seguono la topografia disegnando linee sinuose e regolari.

Nonostante processi che hanno progressivamente stravolto lo scenario urbano, si conservano le stratificazioni che ne hanno connotato la trasformazione così come la poliedricità che ne caratterizza da tempo l'identità.

Oggi questo tassello urbano si mostra attraverso uno scenario eterogeneo, in cui coesistono e si alternano zone miste e dinamiche ad altre più silenziose, meno fitte e punteggiate da volumetrie basse e diffuse; altre ancora connotate da forti segni urbani separati da pause omogenee di ampi spazi aperti. La continuità del costruito è tuttavia raramente interrotta e configura un suolo urbano di sezione e complessità variabile.

L'*intensità* di questi luoghi non è quindi

isotropa né frammentata, ma costituisce piuttosto un campo fluido contrappuntato da addensamenti o concrezioni che si distendono gradualmente prima di innestarsi con le dilatazioni di altre emergenze.

Tale caratterizzazione, analogamente rintracciabile in altre situazioni urbane, risulta particolarmente interessante per il territorio di Montreuil che viene pertanto proposto come caso studio emblematico per la lettura proposta.

Viene quindi adottata, nel prosieguo della trattazione, una specifica *chiave di lettura* di questa spazialità urbana*:* l'*intensità*.

Al contempo, si propone di considerarla come strumento interpretativo *trasversale*, che sia flessibile e reinterpretabile per la lettura di altre urbanità ma che sappia, al contempo, rispettare la diversità di ciò che interpreta senza appiattirne le peculiarità.

Non si tratta infatti di stabilire un metodo fissamente definito o rigidamente applicato ma piuttosto di avviare uno studio *esplorativo*.

Nel capitolo successivo segue pertanto l'analisi sul macro-tassello metropolitano di Montreuil. Lo studio proposto ha avuto due principali obiettivi: in primo luogo, la *comprensione* dell'intensità attraverso l'individuazione di alcuni fattori caratterizzanti e la *lettura* dell'*intensità* del brano urbano considerato; in secondo luogo, l'osservazione della *variazione* di questo valore in seguito all'attuazione di alcune *operazioni trasformative*.

Prima di ragionare sul *progetto*, lo studio parte dall'osservazione finalizzata a *misurare* l'esistente per soppesarne le caratteristiche fondamentali, le relazioni e le intensità che

caratterizzano il territorio alla scala del **comune**.

Successivamente, sono enucleati alcuni tasselli alla scala del **quartiere** con il medesimo obiettivo, osservare l'esistente e identificarne relazioni ed intensità caratterizzanti.

All'interno di questo sotto-sistema sono poi individuati alcuni **isolati** che rivestono un ruolo nodale, sui quali sono condotti diversi livelli di analisi: dimensionale, morfo-tipologica (forme prevalenti, orditure, trame), di lettura contestuale (permeabilità, porosità, tipi di soglie e margini, relazione con spazi pubblici e percorrenze, rapporto con altri isolati), delle forme architettoniche, delle modalità abitative e d'uso (spazi antropizzati e naturali, eterogeneità funzionale, diversità programmatica). I fattori così individuati convergono poi in una lettura di sintesi volta alla complessiva *rappresentazione dell'intensità*.

Infine, alla stessa scala, l'analisi trasla sul piano del *progetto.* Gli isolati precedentemente individuati sono stati infatti oggetto di recenti interventi di "intensificazione urbana". Lo stesso livello di analisi già condotto sulla condizione *a priori* di questi interventi è pertanto reiterato sulla situazione a posteriori degli stessi, al fine di consentire una lettura *ante* e *post* intervento sul piano dell'*intensità urbana*.

Si intende così interrogare le potenzialità del progetto di intensificazione attraverso l'esplorazione di una pluralità di racconti che ha il fine di suggerire, senza voler definire, alcune possibili interpretazioni trasformative della realtà osservata.

Note

1 Definita anche "ville de faubourg » : Faubourg è una parola del francese arcaico traducibile approssimativamente in italiano con sobborgo o periferia (per il quale si usa oggi la parola banlieue).

2 Come di vedrà nel paragrafo successivo, questa dinamica riflette l'evoluzione storica di Montreuil, nata come insediamento agricolo autonomo e come città operaia distaccata da Parigi ed espansa per fasi successive verso la grande città fino a riallacciarsi al Boulevard Périphérique.

3 Si veda il capitolo....

4 I jardins partagés (giardini condivisi) sono spazi verdi coltivati e curati dagli abitanti, aperti alla collettività per incentivare pratiche di agricoltura urbana e di condivisione sociale.

5 Cfr. (Montreuil, 2017)

6 I "murs à pêches" sono muri intonacati su cui venivano fissati i peschi al fine di catturare il calore accumulato durante il giorno e rilasciato durante la notte. L'introduzione di questa tecnica di coltivazione è stata introdotta all'inizio del XVII secolo divenendo una delle principali fonti di ricchezza della città. Diversi autori del 18° e 19° secolo hanno scritto sul metodo di questa coltivazione a Montreuil. Cfr. https://www.montreuil.fr/la-ville/histoire-de-la-ville/montreuil-durant-lancien-regime/lintroduction-de-la-culture-des-peches

7 L'analisi prende spunto dallo studio realizzato all'interno del fascicolo "Diagnostic et état initial de l'environnement" propedeutico alla redazione del PLU di Montreuil (Montreuil, 2017).

8 Cfr. (Montreuil, 2017)

9 I lotti più grandi (oltre 1.000 m²) corrispondono a ville borghesi con ampi giardini (come a Noisyle-Grand o Vaucresson), mentre l'innesto di dimensioni e forme intermedie è riscontrabile nei tessuti suburbani che si sono sviluppati dopo la seconda guerra mondiale (come in Athis-Mons) (APUR, 2020)

10 Le parcelles pavillonnaires sono definitie dall'Apur come parcelle caratterizzate da un'impronta al suolo da 3 m² a 190 m² e un'altezza dell'edificio inferiore a 10 m.

11 La questione è approfondita nel capitolo successivo

12 La petite couronne (prima corona) è costituita dai tre dipartimenti confinanti con la città di Parigi: Hauts-de-Seine (92), Seine-Saint-Denis (93) e Val-de-Marne (94). Fino alla fine del 1967, una parte di questo insieme, raggruppato con Parigi, formava il dipartimento della Senna. Dal 1 gennaio 2016, la petite couronne, così come sette comuni della grande couronne, sono stati raggruppati con Parigi all'interno della Métropole du Grand Paris.

13 Il tissu pavillonnaire costituisce il 29,1% del tessuto urbano, contro l'11,6% composto da abitazioni collettive.

14 Per una cartpgrafia interattiva consultare la pagina https://cartoviz.institutparisregion.fr/?id_appli=territoires&x=272164.8285155705&y=6258516.21045146&zoom=12

15 Prolungamento delle linee metropolitane 11, 1 e 9 e dei tram T1 e T-Zen3,a cui si aggiunge più a lungo termine la linea 15 Est.

16 L'Est-Ensemble è stata in effetti la prima collettività intercomunale a dotarsi di un proprio PLUI, esecutivo dal 2020.

17 Sviluppato dal Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), mira a coordinare le politiche degli attori della mobilità a livello regionale per tutti i modi di trasporto (trasporto pubblico, mobilità privata, ciclopedonale), nonché le politiche di parcheggio e di circolazione stradale. Affronta inoltre anche la dimensione della pianificazione nel suo legame con la mobilità.

18 Cfr. (Montreuil, 2017)

19 (la città di Montreuil, l'Est Ensemble Grand Paris, il Consiglio dipartimentale della Seine-Saint-Denis e diversi comuni limitrofi hanno costituito l'Associazione per la promozione dell'estensione della linea 9 (APPL9).

20 Si vedano a tal proposito i paragrafi dedicati alla pianificazione regionale e allo SDRIF (Cap. 1.3.2 parte 3)

21 L'obiettivo in materia di produzione edilizia (2800 alloggi all'anno) si è tradotto in 16.800 alloggi nella durata del PLHI (Programme Local de l'Habitat Intercommunal, 2016-2021) a fronte di un previsto incremento demografico di circa 30.000 abitanti entro la fine del 2020. Cfr. (Est-Ensemble, 2015).

22 Nel periodo 2015-2020, le previsioni sulla distribuzione del "nuovo potenziale di produzione" ipotizzavano la collocazione di due terzi delle 15.500 unità abitative programmate all'interno dei "quartieri prioritari della politica cittadina" (circa il 17%) o entro un raggio di 300 metri (circa il 46%), mentre il 28% era previsto nell'ambito di una ZAC (Est-Ensemble, 2013).

23 Le ZAC interessate da questi progetti sono la ZAC du Port à Pantin, l'Ecocité à Bobigny, l'Horloge à Romainville, le Rives de l'Ourcq à Bondy, il Quartier durable de la Plaine de l'Ourcq à Noisy.

24 Cfr. cap. 2 par. 2.3.2 Parte 3.

25 Dal 2013 (data di applicazione del SDRIF) si è previsto un incremento potenziale di almeno 6.962 unità abitative all'interno dell'area urbana, passando da 210,5 a 242 ab/ettaro.

26 Lo zoom sul cuore denso dell'agglomerato è redatto, all'interno dello SDRIF, nell'ambito del PSR (Cfr. il paragrafo "Alla scala metropolitana", Par. 1.3.4 parte 3)

27 Cfr. il paragrafo "Alla scala comunale: ScoT, PLU, PADD", par. 1.3.5 parte 3)

28 Cfr. p. 5. Nella carta del precedente PADD la densificazione non compare infatti tra le strategie principali, ed è fatto esclusivamente riferimento all'obiettivo di "preservare la traccia delle caratteristiche dei tessuti della città, in particolare nell'ambito della densificazione intrapresa nelle zone servite dai mezzi pubblici" (Montreuil, 2012).

29 Guardando ai prossimi anni, solo il progetto sul sito Boissière-Acacia costituisce una reale estensione dell'urbanizzazione esistente. Il sito Boissière-Acacia è situato all'interno di una Zona di Sviluppo Concertato (ZAC), in cui si prevede la realizzazione di circa 1.200 unità abitative su 14 Ha, una porzione di terreno non occupato o poco utilizzato all'interno dell'area già urbanizzata. Oltre al "potenziale di densificazione" previsto dalla rigenerazione di questo sito, le possibilità di estensione urbana sono molto limitate nel territorio di Montreuil, che "non presenta alcun reale potenziale di densificazione se non nella densificazione del tessuto esistente" (Montreuil, 2017).

30 Periodo in cui la popolazione è passata da 95.698 a 90.735 abitanti , ovvero un tasso di variazione del -5,19%.

31 Al censimento INSEE del 2016 la popolazione di Montreuil ha raggiunto i 105.082 abitanti.

32 Urbanizzata all'85%, la città di Montreuil è qualificata dall'INSEE come "comune denso". Montreuil è infatti la seconda città del suo dipartimento dopo Saint-Denis (110.480 abitanti) e la quinta città della regione dell'Île-de-France. Tuttavia, si è già avuto modo di sottolineare più volte come questo tipo di classificazione sia relativa e uniformante, lasciando inesplorate molte questioni rilevanti. Si vedrà di seguito come l'intensità urbana del territorio di Montreuil non sia affatto uniforme: al di là della densità demografica o costruita, molte aree risultano meno densamente (e intensamente) vissute di altre.

33 SI veda a tal proposito il capitolo "il ruolo degli spazi periferici" (1.6 parte 3) e il contributo di A-Touati-Morel "Hard and soft densification policies in the Paris city-region" sulle strategie di densificazione nelle aree suburbane (Touati-Morel, 2015)

34 In particolare la tramvia T1 e le linee 9 e 11 della metropolitana

35 Il Comune di Montreuil ha affidato al team di Oyapock architectes una nuova missione di coordinamento urbano e architettonico della trasformazione dell'isolato Boissière. Questa missione fa seguito a una missione di approfondimento elaborata nel 2016 a seguito del concorso Europan 13 "Habiter /travailler sur le plateau" che ha permesso di elaborare un piano guida con un quadro di spazio pubblico e nuove costruibilità, con un programma misto e una pre-valutazione graduale e finanziaria su l'isola della Boissière.

36 Cfr. anche: (ADEME, 2016).

37 Ancora una volta, con questo termine si fa riferimento alle caratteristiche qualificanti.

Bibliografia

ADEME, 2016. Construire la ville sur elle-même. *Cahier thématique de l'AEU2.*

ADEME, 2018. *Faire la ville dense, durable et désirable. Agir sur les formes urbaines pour répondre aux enjeux de l'étalement urbain.* Paris: ADEME

APUR, 2020. *446000 PAVILLONS DANS LA MÉTROPOLE du Grand Paris. Note n.184.* Paris: APUR.

CAUE93, s.d. *La densité. Un atour pour la Seine-Saint-Denis.* s.l.:CAUE93 Seine-Saint-Denis.

CETE, I.-d.-F., 2013. *ETUDE DE CAS N° 1 - Montreuil : une trame horticole au service de la densité.* Direction Départementale des Territoires de Seine-et-Marne.

Est-Ensemble, 2015. *Contrat de ville 2015-2020.*

Est-Ensemble, G. C., 2013. *CDT Diagnostic Habitat et Equipements,* Paris: Est-Ensemble.

IAU, 2013. *SDRIF (Schema DIrecteur de la Région Ile de France).* Île-de-France.

Montreuil, 2012. *PLU-PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE.* Montreuil: Ville de Montreuil.

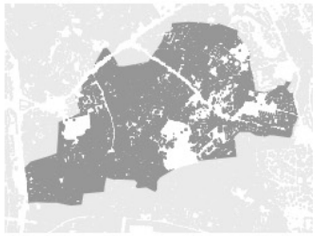
Montreuil, 2017. *Plan Local d'Urbanisme de la ville de Montreuil. Diagnostic et état initial de l'environnement.* Ville de Montreuil.

Montreuil, 2018. *PLU-Projet d'Aménagement et de Développement Durables.*Ville de Montreuil

Touati-Morel, A., 2015. Hard and soft densification policies in the Paris city-region. *International journal of urban and regional research,* Issue 603.

2. Leggere l’intensità urbana

1. Montreuil, l’ intensità “mediana” e poliedrica



Tassello metropolitano selezionato per lo studio proposto: *Montreuil*

Orditure

< La maglia spessa del tessuto rivela la morfologia degli isolati e la trama viaria.
> Emerge l'eterogeneità della trama principale, più spontanea nel centro città, piuttosto ordinata in Bas Montreuil e ricca di dilatazioni spaziali verso le frange perimetrali.

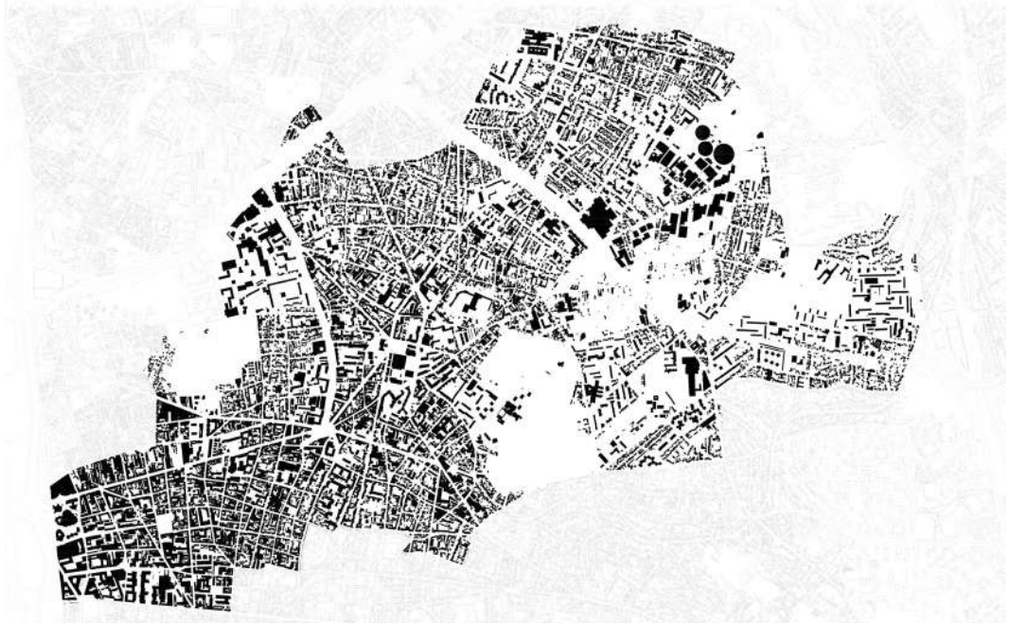
Giaciture

< La maglia fine del tessuto rivela le giaciture e le forme dei lotti.
> Spicca la prevalenza della fitta trama caratteristica di Montreuil, costituita da lotti stretti e allungati che ricalcano le orditutre degli antichi tessuti agricoli scanditi dalla presenza dei *Murs à Pêches.*

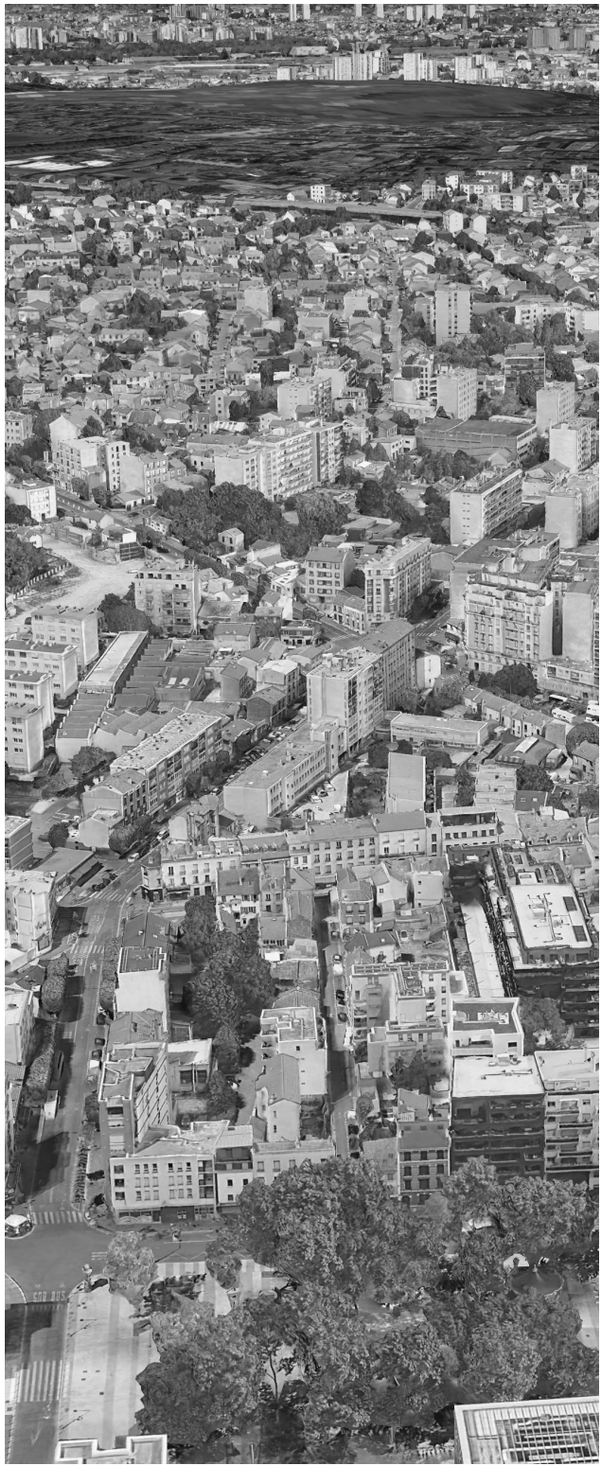
Tessuto

< La rappresentazione del tessuto emerge dalla sovrapposizione della maglia spessa, costituita dagli isolati, e degli edifici.
Il tessuto si presenta complessivamente eterogeneo e puntualmente omogeneo, caratterizzato da tessuti fitti a tipologie edilizie basse e puntuali, densi a tipologie compatte, dispersi a tipologie alte e lineari, misti a tipologie diversificate.

Pieni e vuoti



< L'alternanza di pieni e vuoti rivela la presenza di grandi pause in contrappunto a zone densamente costruite o più dilatate.



Reti

< La carta evidenzia la presenza delle principali reti di connessione infrastrutturale (reti di traporto pubblico e di mobilità dolce)
Emerge la presenza di un principale asse connettivo che relaziona il centro di Montreuil con Parigi. Dopo il centro città, l'asse diviene più frammentato fino ad interrompersi verso le frange settentrionali. Anche la rete di viabilità dolce risulta più intensa nello spazio interposto tra il centro e Parigi andando ad affievolirsi verso le aree periferiche.

Metro
Tram
Autobus
Percosi ciclopedonali

Interazioni

< La coesistenza delle connessioni e degli elementi di interazione e scambio (servizi, luoghi di incontro, assi commerciali, spazi pubblici, luoghi culturali) descive l'intensità interazionale alla scala comunale.
Come l'asse infrastrutturale, la spina dei servizi costituisce l'elemento connettivo e strutturante le principali relazioni alla scala comunale connettendo il Boulevard Périphérique al centro di Montreuil. Gli altri punti di interazione si diffondono progressivamente verso nord e verso i margini.

Metro
Tram
Autobus
Percosi ciclopedonali
Principali assi commerciali e pedonali
Servizi, luoghi di incontro, luoghi culturali

2. Uno scenario comparativo

Lo studio è stato condotto sui diversi tasselli (alla scala del quartiere) che compongono il mosaico urbano di Montreuil, all'interno dei quali sono stati selezionati diversi microtasselli interessati da recenti interventi di densificazione/ intensificazione urbana.

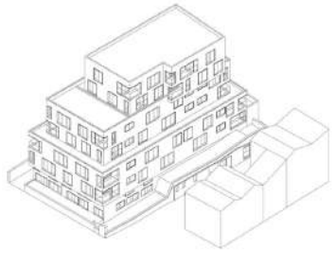
L'obiettivo è ampliare lo scenario delle *possibili ipotesi trasformative* in atto, in progetto o in corso di definizione e arricchire il vocabolario proposto per descrivere le variazioni di intensità del brano urbano studiato.

Gli isolati selezionati, dei quali si riporta per necessità di sintesi una selezione di immagini significative, sono individuati nella carta sottostante.

3

Progetto: Résidence Victor Beausse, 42 logements locatifs sociaux, PETITDIDIER PRIOUX architectes, 2016.

In alto: vista dall'alto dell'isolato e del nuovo intervento.
Al centro: Assonometria dei due volumi previsti dal nuovo intervento; Vista dalla strada che costeggia il lotto verso l'edificio. L'edificio ricerca una mediazione tra la scala imponente dei volumi plurifamiliari da un lato e la scala più minuta delle tradizionali *maisons de ville* dall'altro.
In basso: Vista verso l'edificio e il contesto circostante; Volume "intermedio" tra la scala imponente dell'edificio principale e le case a schiera limitrofe. Tra i due edifici si interpone uno spazio "soglia" di filtro e mediazione, uno spazio di relazione.



5

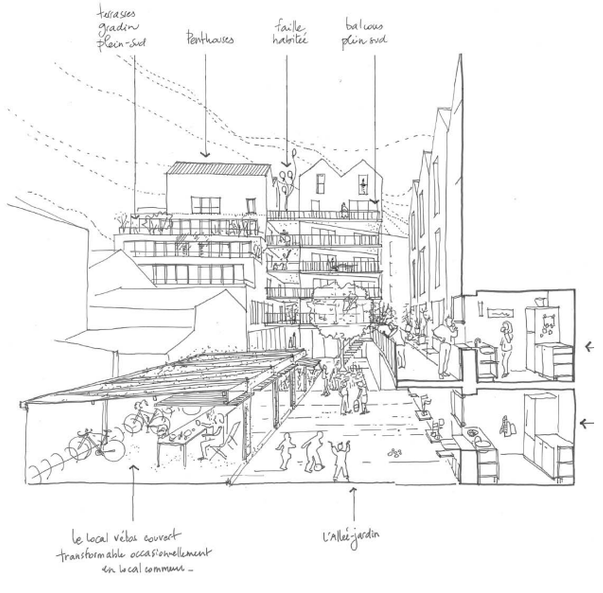
Progetto: 24 logements locatifs sociaux LEMEROU architectes, 2016 .

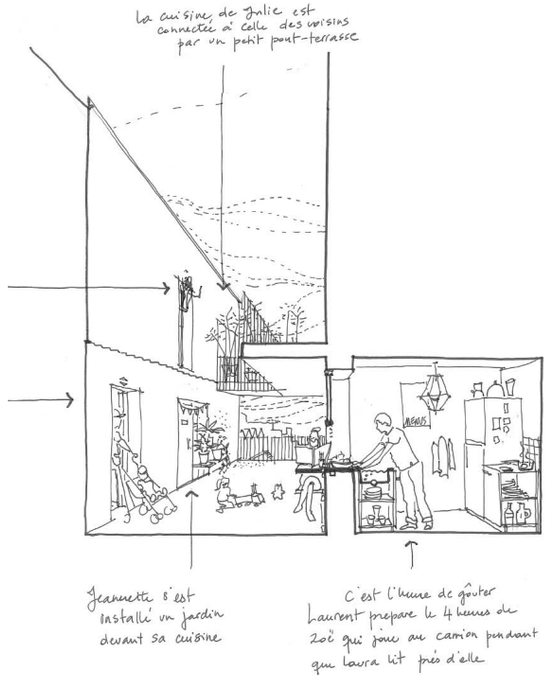
A sinistra, dall'alto: Vista dall'alto dell'isolato e del nuovo intervento; Veduta d'insieme dei nuovi volumi; Vista sulla corte condivisa dall'interno di una residenza; Vista verso un patio privato.
A destra, dall'alto: Pianta del nuovo intervento nell'isolato di riferimento;
Tra gli due edifici si interpongono alcuni spazi "soglia" che incentivano l'interazione dei residenti.

8

Progetto: 36 logements, LoMon+, Sophie Delhay Architecte, 2018 (Concorso).

A sinistra, dall'alto: Planimetria d'insieme; Pianta del nuovo intervento.
A destra, dall'alto: Sezioni che mostrano lo studio sulla relazione tra gli spazi privati, semiprivati e comuni al fine di incentivare l'intensità degli scambi e l'interazione sociale.

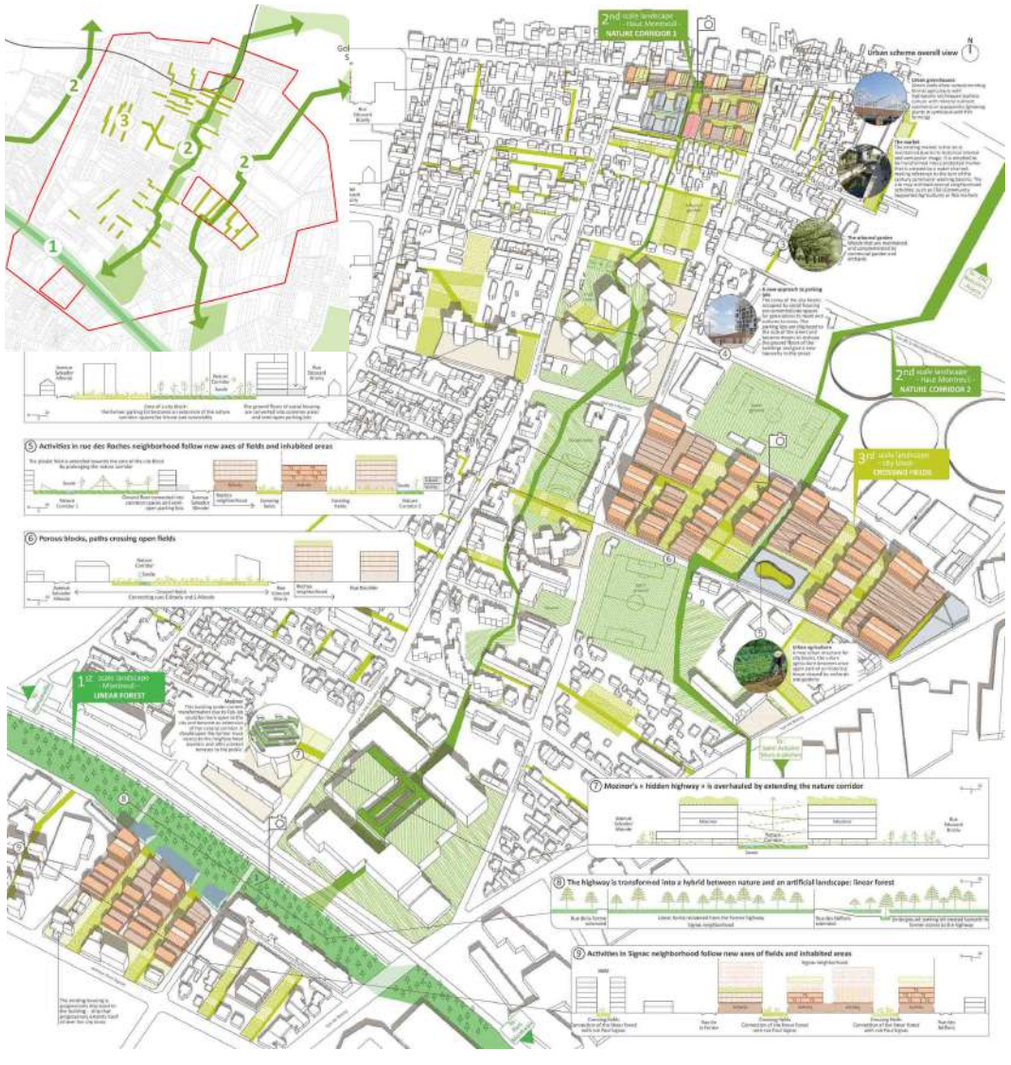




11

Progetto: Europan 13 Montreuil "Habiter Travailler sur le plateau"/ La clé des champs, OYAPOK architectes, 2016 (Concorso, progetto vincitore).

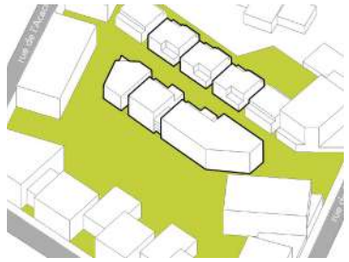
In alto: Vista su uno degli orti urbani condivisi interposto tra i nuovi edifici.
In basso: Diagramma progettuale e Masterplan. Il progetto si affianca agli interventi di riqualificazione previsti nell'ambito della ZAC Bossiére-Acacia.

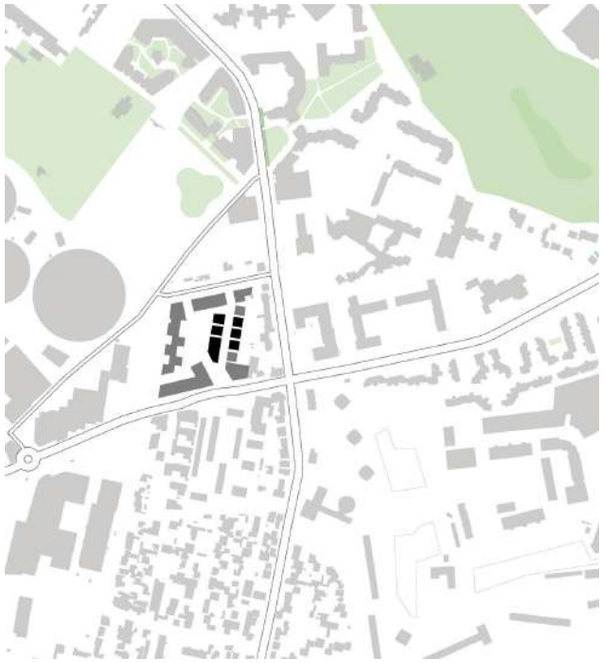


14

Progetto: Jeu de densité perçue, 58 logements collectifs et intermédiaires, 2022 (In corso di realizzazione), Oyapok architectes.

In alto: Vista su uno degli orti urbani condivisi interposto tra i nuovi edifici.
In basso: Diagramma progettuale e Masterplan. Il progetto si affianca agli interventi di riqualificazione previsti nell'ambito della ZAC Bossiére-Acacia.





13

Progetto: 35 LOGEMENTS SOCIAUX A OSSATURE BOIS, LES 18 LOGEMENTS RUE ETIENNE DOLET, LA Architectures, 2011.

In alto a sinistra: Planimetria generale con individuazione dei due interventi (13) e (15).
In alto a destra: Spazi distributivi condivisi e corte comune.
In basso: Vista sulla corte interna condivisa

15

Progetto: 35 LOGEMENTS SOCIAUX A OSSATURE BOIS: LES 17 LOGEMENTS RUE EDOUARD BRANLY, LA Architectures, 2011.

In alto: Vista dalla strada di accesso verso l'ingresso principale.
In basso: Vista dallo spazio interno dell'isolato. L'intervento propone la ripetizione in serie, lungo la profondità del lotto, di edifici *intermédiaires* composti da abitazioni unifamiliari sovrapposte. La composizione volumetrica genera spazialità intermedie che incentivano la relazione tra gli abitanti

All'interno della panoramica proposta, per l'analisi che segue sono stati scelti due quartieri, "Centre Ville" e "Murs à Peches", all'interno dei quali sono stati selezionati due isolati, rispettivamente individuati nella carta sottostante con il numero 1 e 4.

2. **Tassello 1:** *Centre Ville*

[v] Lo studio proposto alla scala comunale prosegue alla scala del quartiere.
"Centre Ville" è il cuore di Montreuil. Costituisce il centro attrattivo ed è stato tra gli ambiti maggiormente interessati dai progetti di densificazione urbana degli ultimi anni.

Bordi

> Il margine degli isolati appare spesso e continuo: circoscrive isole urbane introverse la cui scarsa porosità concede raramente la possibilità di un attraversamento, ad eccezione del cuore del quartiere, grande isolato aperto che costituisce un ampio vuoto adibito a spazio pubblico.

Orditura

> L'orditura irregolare degli isolati appare eterogenea: il centro storico si caratterizza infatti per la coesistenza di parcellle strette e lunghe che riflettono l'antica vocazione agricola della città e di isolati moderni composti da uno o pochi ampi lotti.

Tessuto

< Emerge con chiarezza la coesistenza tra il tessuto storico, minuto e compatto, e il tessuto moderno dei grandi isolati scomposti.

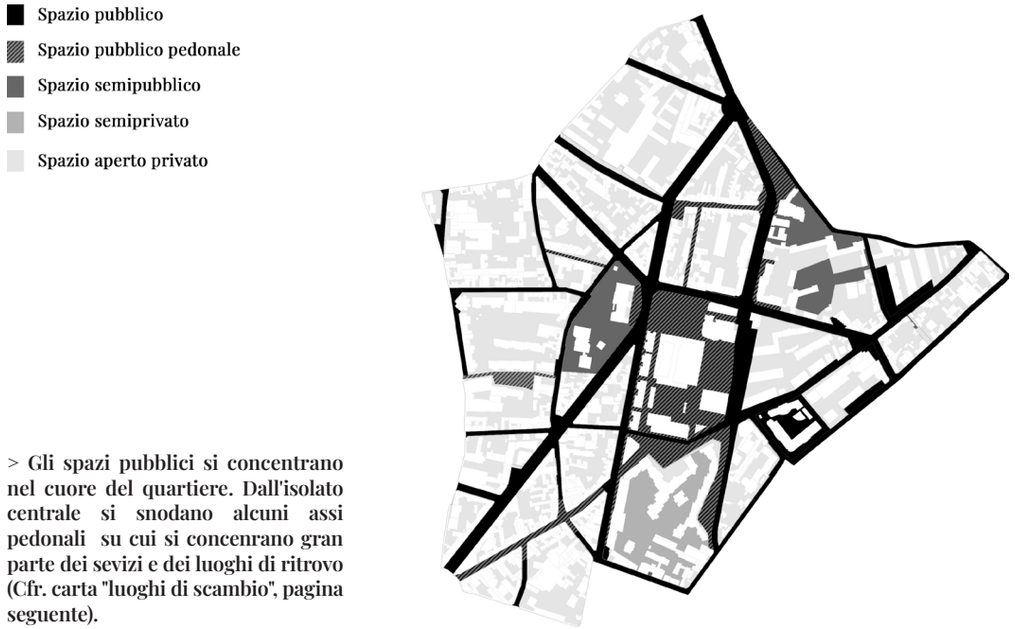
Pieni e vuoti

< Nonostante la compattezza del costruito il rapporto pieni/vuoti è pari a un valore di 0,6 (62% di spazi aperti). La maggior parte dei vuoti è a destinazione privata e circoscritta all'interno degli isolati. Tuttavia nel cuore del quartiere emerge una discreta continuità tra i principali spazi pubblici (Cfr. "Gradiente spaziale pubblico-privato", pagina seguente).

Intensità dei volumi

> Le tipologie edilizie sono diversificate. Negli isolati strorici, caratterizzati da un tessuto mediamente minuto che delimita e definisce isolati compatti e chiusi, gli edifici hanno un'altezza media di 3 piani fuori terra. Negli isolati moderni gli edifici hanno 6/7 piani,, fino ad un massimo di 20 nell'isolato della piazza centrale.

Gradiente spaziale pubblico-privato



> Gli spazi pubblici si concentrano nel cuore del quartiere. Dall'isolato centrale si snodano alcuni assi pedonali su cui si concenrano gran parte dei sevizi e dei luoghi di ritrovo (Cfr. carta "luoghi di scambio", pagina seguente).

Luoghi di scambio

- Servizi
- Attività
- Attrezzature
- Spazi di connessione/ coworking

< La carta mostra la presenza di una spina centrale di forte interazione sociale. Emerge inoltre la presenza diffusa di servizi e attrezzature principali.

Reti

- Servizi
- Attività
- Attrezzature
- Connessioni virtuali
- Strade
- Percorsi pedonali
- Connessioni infrastrutturali
- Metro
- Tram
- Autobus
- Stazioni ciclabili

< Il centro del quartiere è servito da una reta connettiva più intensa nella spina centrale, che va ad affievolirsi in direzione periferica.

Presenza

- 10-20 piani
- 8-9 piani
- 6-7 piani
- 4-5 piani
- 2-3 piani
- 1 piano
- Intensità della presenza antropica

> La carta mostra l'intensità della presenza antropica, che considera la quantità di persone presenti nelle diverse ore della giornata (sia residenzi che lavoratori) in rapporto alla superficie dell'isolato occupato. I due isolati più intensi hanno caratteristiche morfo-tipologiche completamente diverse: un isolato moderno e aperto composto da edifici isolati molto alti, e un isolato storico, compatto e composto da edifici bassi e contigui. La rappresentazione mostra come l'intensità della presenza umana (influenzata anche dalla densità abitativa) sia svincolata dalla presenta di specifiche forme urbane o tipologie architettoniche.

Intensità

> La carta mette a sistema gli elementi precedentemente analizzati, evidenziando la relazione tra l'intensità della presenza umana, le principali connessioni e i luoghi di scambio e interazione sociale.

3. **Microtassello:** *Îlot de l'Eglise*

Rue de l'Eglise è la via pricipale del *Centre Ville*. L'intensità urbana è al massimo potenziale nei dintorni di questo frammento urbano.

^ Dalla scala del quartiere l'osservazione trasla alla scala del microtassello: l'isolato.

L'analisi che segue, partendo da una rappresentazione "convenzionale", interpreta l'intensità urbana attraverso disegni che mettono insieme l'osservazione personale e l'aiuto di dati georeferenziati e software Gis, nel tentativo di fornire una più fluida e flessibile "lettura interazionale" delle dinamiche e delle spazialità osservate.
Lo studio proposto sviluppa una *mise en miroir* di situazioni *ante* e *post* intervento di intesificazione urbana.

Orditura

> L'isolato presenta un'orditura piuttosto irregolare generata dalla stratificazione estemporanea. degli interventi costruttivi. La giacitura dei lotti è ortogonale rispetto al tracciato stradale. I lotti si caratterizzano per delle forme e dimensioni eterogenee.

Tessuto

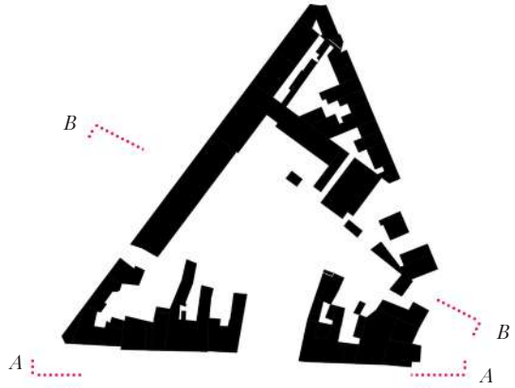
> Come l'orditura delle parcelle, l'isolato si compone di forme architettoniche eterogenee. L'isolato risulta compatto e impermeabile lungo alcuni bordi per la presenza di edifici contigui o di recinzioni private. Su rue de l'Eglise il recinto sembra "rompersi" in corrispondenza di un grande vuoto centrale.

Vuoti

> Più densamente costruito della media osservata alla scala comunale, l'isolato si caratterizza per un rapporto tra spazio edificato e spazio aperto pari a 0,8 con il 45% di superficie coperta.

Esistente

Pieni



Sezione A-A

Sezione B-B

< Nonostante si configuri come isolato densamente costruito rispetto alla media osservata alla scala comunale, l'isolato si caratterizza per un grande vuoto urbano che, posto in adiacenza del corso principale, apre l'isolato verso la strade integrando potenzialmente, al proprio inerno, lo spazio pubblico.

< Il fronte urbano su Rue de l'Eglise è frammentato a seguito della probabile demolizio di un antico edificio.
Il taglio perimetrale apre nuove prospettive e perturba gli equilibri interazionali che caratterizzano il rapporto tra spazi pubblici e privati."

Densità

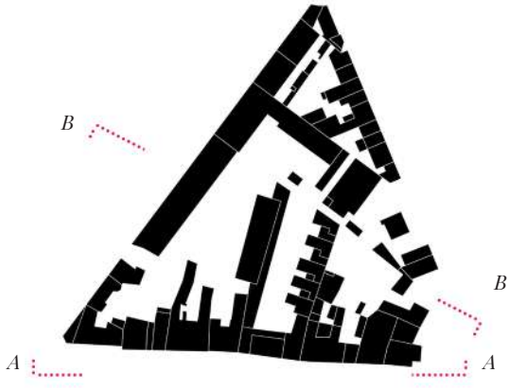
< L'analisi prosegue con la "lettura interazionale" inrodotta

Densità dei volumi in funzione dell'impronta a terra e dell'altezza

Gli edifici di bordo assumono lo stesso "peso", ad eccezione del bordo a nord ovest. All'interno dell'isolato, alcuni edifici più "leggeri" popolano il vuoto per ospitare attività e funzioni alternative (Cfr. "Uso", pag. successiva).

Ipotesi trasformativa

Pieni



Sezione A-A

Sezione B-B

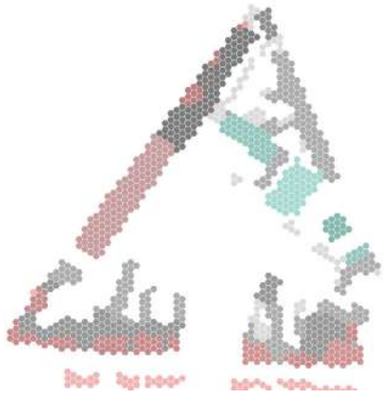
> L'intervento densifica l'isolato già denso, determinando un rapporto tra spazio edificato e spazio aperto pari a 1,3 e raggiungendo il 58% di superficie coperta.
Il rapporto pieni-vuoti che caratterizza la scala comunale è quindi, alla scala dell'isolato, completamente invertito.

> L'intervento riscostruisce il fronte urbano. L'isolato si configura come totalmente compatto, introverso e impermeabile allo spazio pubblico.
L'*infill* del nuovo edificio riempie il cuore dell'isolato con volumi bassi a sviluppo orizzontale.

Densità

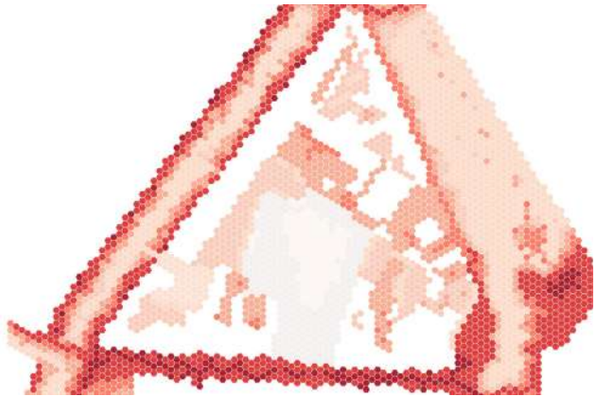
>L'innesto del nuovo edificio riempie il vuoto centrale con volumi che si rapportano, sul fronte stradale, con il peso degli edifici limitrofi. All'interno dell'isolato i volumi sono più leggeri e si sviluppano in profondità seguento la direzione del lotto.

Uso



Servizi
Attività
Edifici

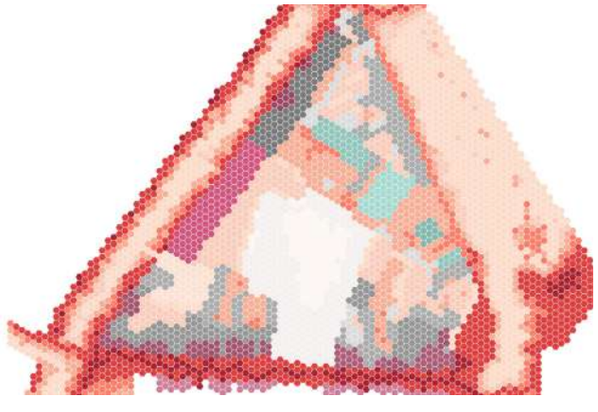
Interazioni



Intensità d'uso e interazione degli spazi aperti

Debole
Intermedia
Forte

Intensità



Servizi
Attività
Edifici
Intensità d'uso e interazione spazi aperti

< Nella situazione precedente all'intervento, il vuoto all'interno dell'isolato interrompe la continuità del fonte commerciale.

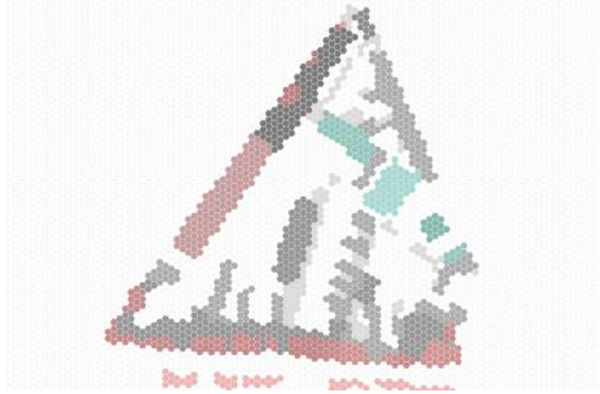
> La proposta di intervento ricostruisce l'unitarietà dell'asse pedonale attrezzato richiudendo su sé stesso lo spazio privato della corte.

< Posto nel cuore pulsante del quartiere, l'isolato si inserisce in uno spazio urbano intensamente vissuto. All'interno, il brano urbano circoscritto tra recinti che dilimitano le proprietà rimane inutilizzato e in attesa di definzione.

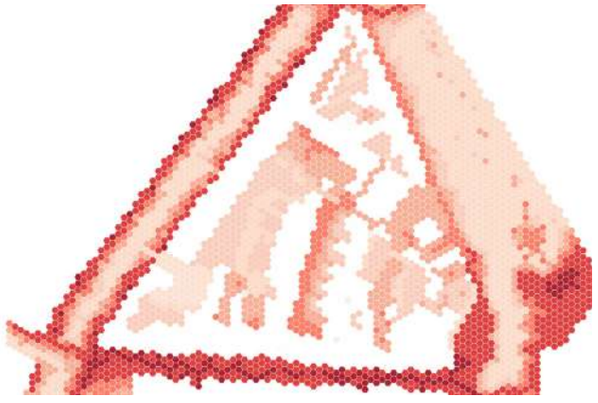
> Il nuovo intervento satura il vuoto lasciando lo spazio sufficiente a ricreare una corte interna condivisa dai nuovi residenti su cui affacciano i giardini privati, che risulta sottoposta a una forte compressione spaziale e a un'alta intensità di scambio.

< L'intervento non influisce sull'intensità alla scala urbana, in una situazione in cui l'intensità era già precedentemente elevata.
> La saturazione del vuoto comporta un'incremendo dell'intensità all'interno dell'isolato, rafforzata dalla composizione di una corte comune che invita allo scambio tra gli abitanti. L'intervento propone una composizione voumetrica che punta sullo sviluppo basso e orizzontale coprendo una maggiore quantità di superficie e incrementando fortemenre la saturazione spaziale.

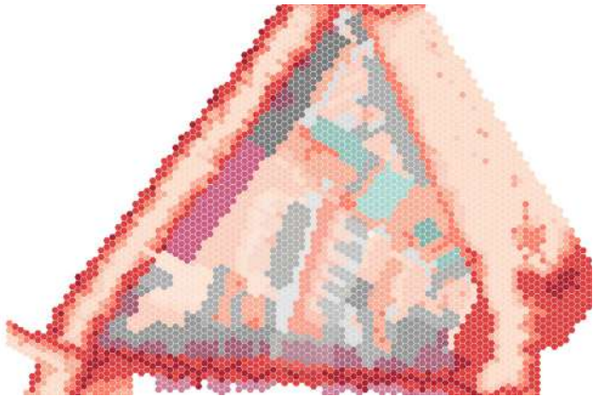
Uso



Interazioni



Intensità



Ante

> Vista dall'alto dell'isolato "coeur de ville" prima dell'intervento di intensificazione urbana (2007).

In alto: Antica cartolina di Montreuil Sous Bois. Vista su Rue de l'Eglise verso la chiesa Saint Pierre Sain Paul.

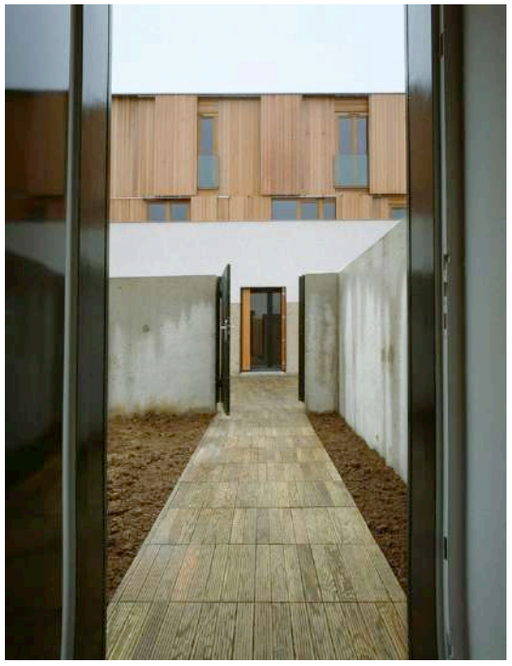
Post

> Vista dall'alto dell'isolato "coeur de ville" dopo dell'intervento di intensificazione urbana (2007).

Progetto: Opération Montreuil-Église, Jean-Pierre Pranlas-Descours, 2008.

In alto: Vista su Rue de l'Eglise verso la chiesa Saint Pierre Sain Paul.

In basso: Vista esterna e verso il cortile interno dell'isolato "coeur de ville".



In alto e in basso: Viste sulla corte interna semi-privata, su cui affacciano i cortili delle residenze private

4. **Tassello 2:** *Murs à Pêches*

^ Lo studio torna alla scala del quartiere.
"Murs à Pêches" prende il nome dal parco agricolo che costituisce al suo interno un grande vuoto urbano, per anni abbandonato e ora oggetto di interventi di recupero da parte della collettività.

Le didascalie delle carte sono illustrate a fine capitolo.

Bordi

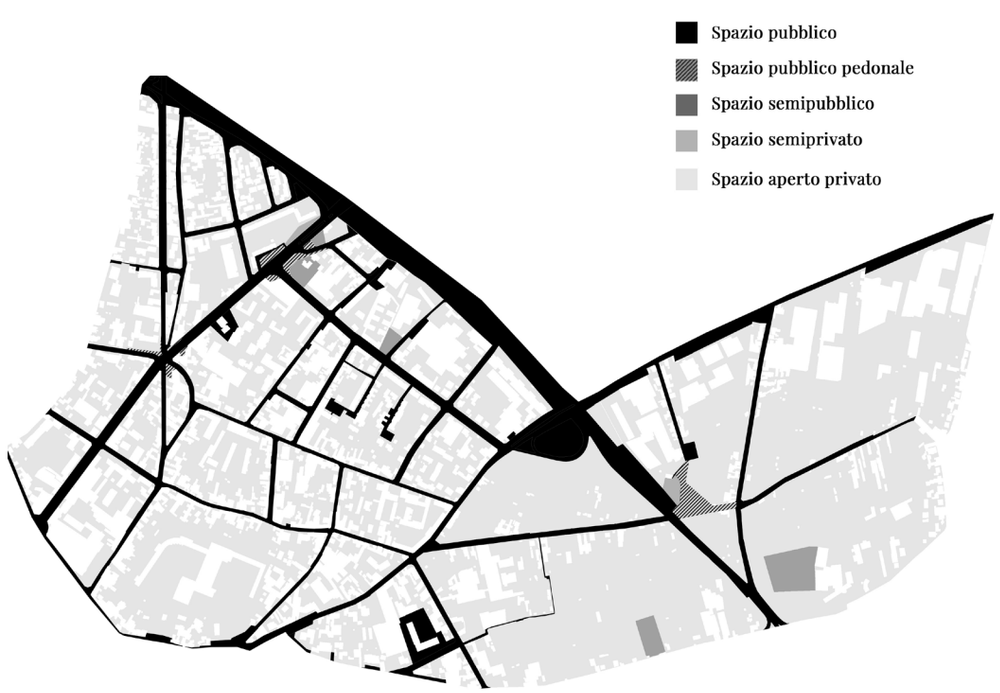
Orditura

Tessuti

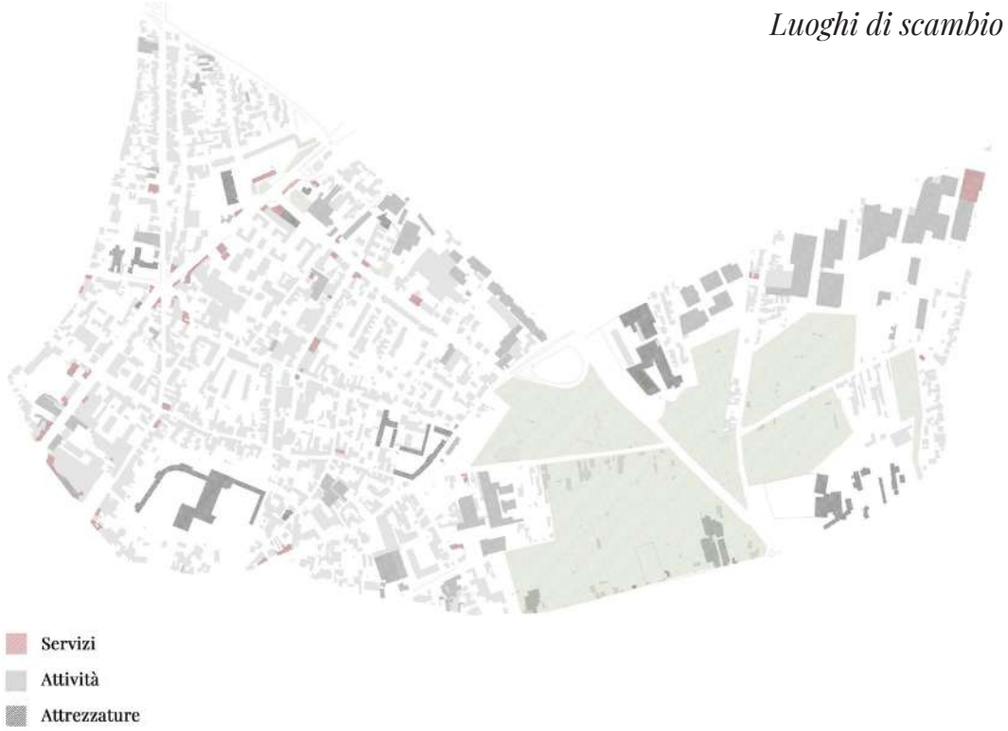
Pieni e vuoti

Intensità dei volumi

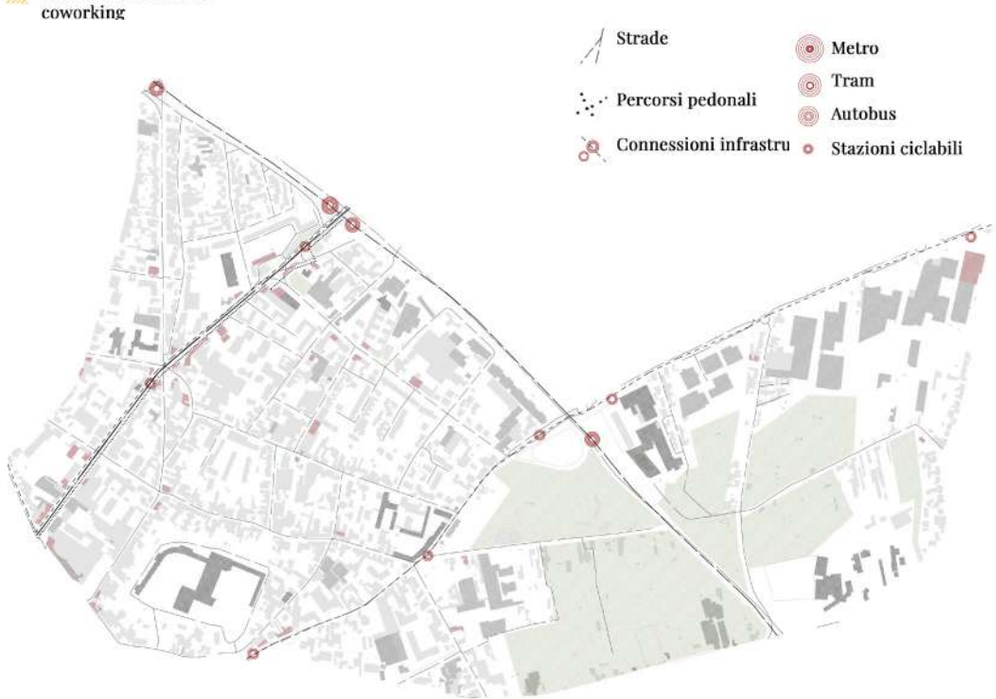
Gradiente spaziale pubblico-privato



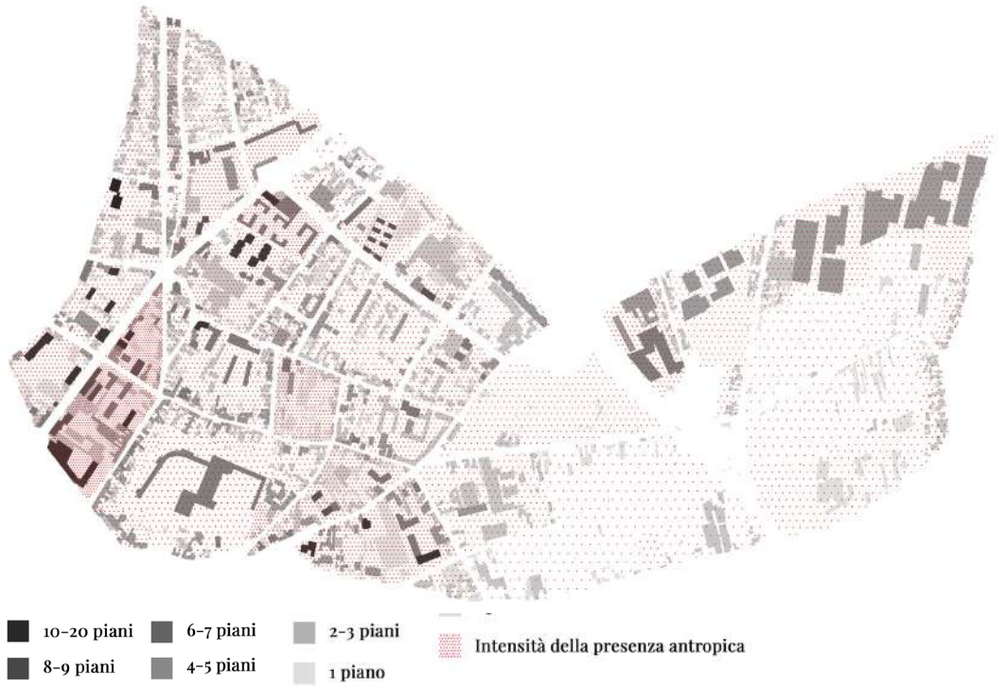
Luoghi di scambio



Reti



Presenza



Intensità

Bordi: Il margine degli isolati appare sottile ma continuo: circoscrive isole urbane spesso visivamente permeabili, ma la cui porosità è interdetta dalla presenza di recinzioni che delimitano le proprietà private concedendo raramente la possibilità di un attraversamento.

Orditura; La maglia fine del tessuto rivela la presenza della caratteristica trama costituita da lotti stretti e affusolati che ricalcano le orditutre degli antichi tessuti agricoli.
Il ritmo serrato delle orditure contrasta, per la porzione orientale del quartiere, con la diradazione che connota il tessuto più diffuso (Cfr. "Tessuti", e "Pieni e vuoti", pagina seguente).

Tessuti: Il quartiere si caratterizza per l'alternanza di tessuti e densità eterogenee. Alcuni isolati si compongono di tipologie basse e minute che ne ricostruiscono i bordi, altri di grandi edifici posizionati in maniera autonoma rispetto alle giaciture della maglia principale. La porzione est del quartiere si connota per la presenza del grande vuoto urbano costituito dai suoli agricoli e vegetati dei Murs à Pêches.

Pieni e vuoti: Il costruito è parzialmente compatto nella porzione ad est e va dissolvendosi verso il parco urbano dei Murs à Pêches. Tuttavia, è quartiere è complessivamente poco denso, con un rapporti pieni/vuoti pari a un valore di 0,3 (75% di spazi aperti). La considerevole quantità di spazi aperti comprende porzioni private interne agli isolati e grandi vuoti urbani costituiti da spazi verdi, industriali o abbandonati . Emerge tuttavia una considerevole mancanza di spazi pubblici (Cfr. "Gradiente spaziale pubblico-privato", pagina seguente).

Intensità dei volumi: Le tipologie edilizie e le forme urbane sono molto diversificate. Si alternano isolati pieni e caratterizzati da un tessuto minuto e spontaneo, isolati moderni con edifici alti disposti liberamente, isolati compatti composti da tipologie caratteristiche del tessuto tradizionale (*maisons de ville*) e isolati misti che fondono le tipologie e le modalità abitative.

Gradiente spaziale pubblico-privato: le ampie superfici di spazi aperti sono raramente fruibilità dalla collettività. Si tratta di spazi recintati, privati o semiprivati, scarsamente accessibili e non traversabili. Emerge una forte carenza di spazi pubblici, di relazione o di ritrovo, ad eccezione di piccoli parchi urbani e alcuni *jardin partagés* che tuttavia rimangono poco accessibili o integrati nelle zone abitate.

Luoghi di scambio: dalla carta emerge l'esigua presenza di servizi e luoghi di interazione sociale. I servizi si concentrano maggiormente sul corso, che costituisce il prolungamento del principale asse attrezzato di Montreuil. Alcuni servizi di piccola entità si diffondono nel tessuto prettamente residenziale, mentre si riscontra la discreta presenza di attrezzature principali (scuole, ospedale).

Reti: due assi infrastrutturali attraversano in direzione nord-sud il quartiere riconnettendolo verso le polarità emergenti: Parigi e i nuovi *quartiers de gare*. Tuttavia, molte porzioni urbane risultano scarsamente servite o attrezzate e versano in uno stato di abbandono. Alcuni interventi in corso di realizzazione (nuove linee di metropolitana e tram) potrebbero tuttavia innescare una serie di fruttuoso meccanismi connettivi e riqualificanti.

Presenza: dalla lettura dell'intensità d'uso emerge chiaramente la discrepanza tra le due porzioni del quartiere. Gli isolati più intensamente vissuti sono pisizionati in adiacenza al quartiere più centrale del "Centre Ville". Emerge inoltre la relatività del legame tipologia edilizia-intensità, osservando come, a diverse morfotipologie (ad esempio basse e puntuali e altre e di grandi dimensioni), possano corrispondere pari intensità abitartive e d'uso.

Intensità: La principale intensità si dispiega lungo l'asse che congiunge il quartiere al centro della città e verso Parigi, per poi diffondersi verso le frange periferiche e verso i vuoti urbani. Il margine nord si consigura attualmente come una forte cesura infrastrutturale in stato di abbandono. I progetti di infrastrutturazione e riqualificazione in corso dovrebbero contribuire a dare continuità all'intensità urbana che si concentra attualmente verso il centro città, implementando l'intensità in direzione di Haut Montreuil e verso i quartieri maggiormente abbandandonati o degradati.

4. **Microtassello:** *L'îlot partecipatif*

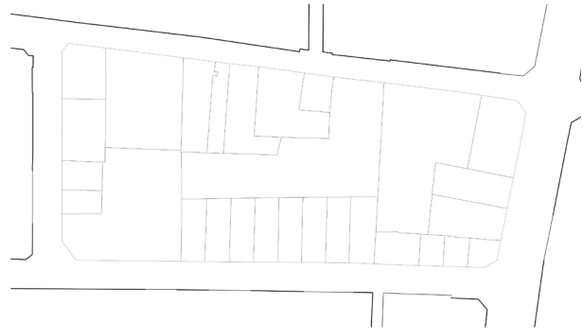
^ Dalla scala del quartiere l'osservazione trasla nuovamente alla scala dell'isolato.

^ L'isolato considerato è situato nella parte più densa del quartiere (Cfr. carta "Intensità", pagine precedenti), tuttavia caratterizzata da una certa mancanza di intensità relazionale dettata dalla carenza di spazi di interazione o condivisione sociale, di servizi e di connessioni.

L'analisi che segue ripropone la lettura già intrapresa per l'isolato "Coeur de ville", sviluppando un parallelismo di due situazioni orecedenti e posteriori alla realizzazione di un intervento di intesificazione urbana.

> Vista dall'alto dell'isolato prima dell'intervento (2007).

Orditura



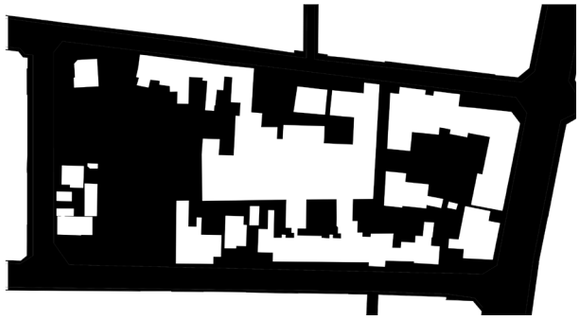
> L'isolato si compone di lotti eterogenei e diversamente ordinati. Le giaciture principali sono ortogonali al tracciato stradale.

Tessuto

> All'interno dei lotti si dispongono alcuni edifici collettivi, singole abitazioni unifamiliari e, su uno dei margini, residenze a schiera tipiche del tradizionale tessuto suburbano di Montreuil, dette *Maisons de ville*.
Su uno degli angoli, un isolato vuoto appare inutilizzato e in attesa di destinazione.

Esistente

Vuoti

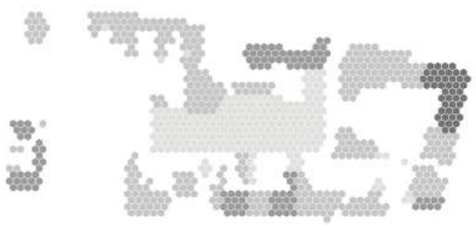


< Diversamente della media osservata alla scala comunale, l'isolato è caratterizzato da una media densità del costruto, con un rapporto pieni-vuoti pari a 0,7 corrispondente al 42% di superficie coperta.

Pieni

Sezione A-A

Densità



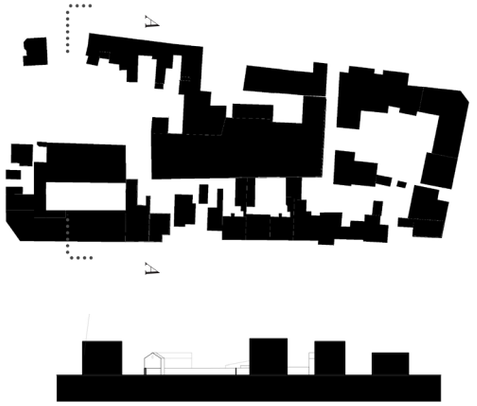
Densità dei volumi in funzione dell'impronta a terra e dell'altezza

Ipotesi trasformativa

Vuoti

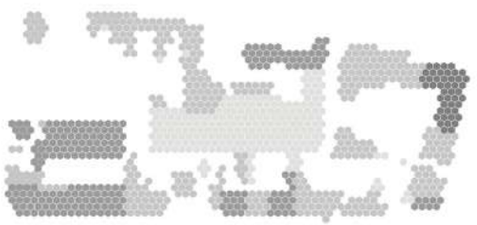
> L'intervento densifica l'isolato determinando un rapporto tra spazio edificato e spazio aperto pari a 1 con il 50% di superficie coperta.

Pieni



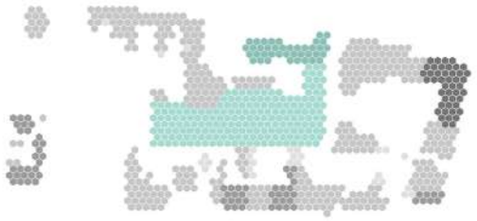
Sezione A-A

Densità

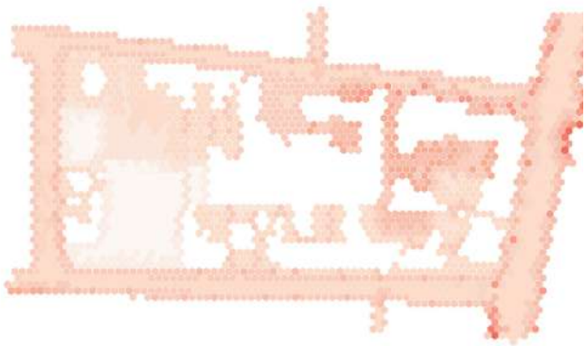


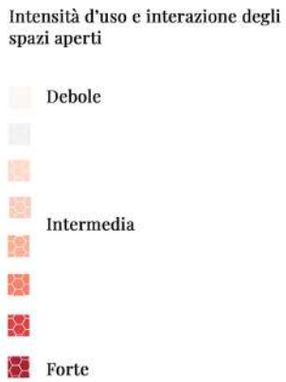
> L'infill del nuovo edificio ricompone l'isolato e ricostruisce l'angolo. I nuovi volumi "controbilanciano" il peso degli edifici esistenti, preponderante sul margine opposto.

Uso

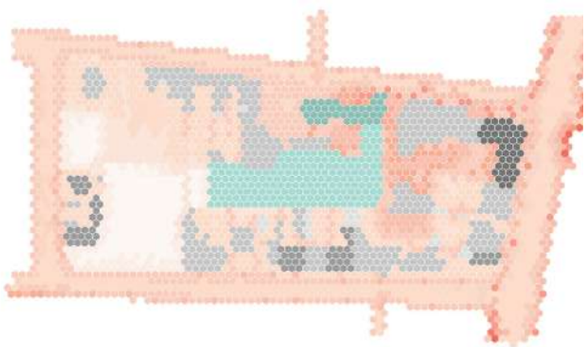


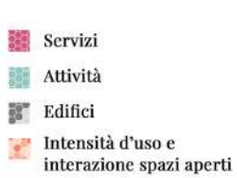
Interazioni



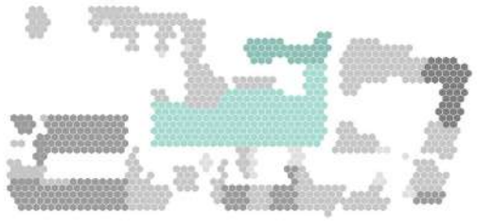


Intensità



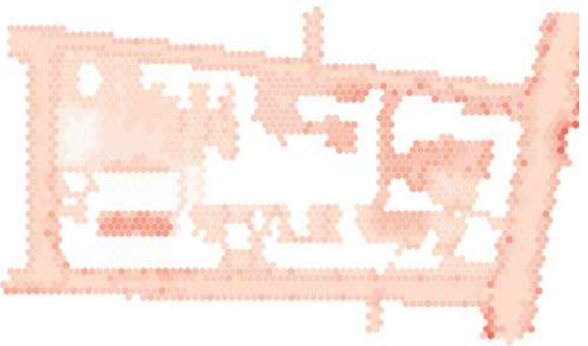


Uso



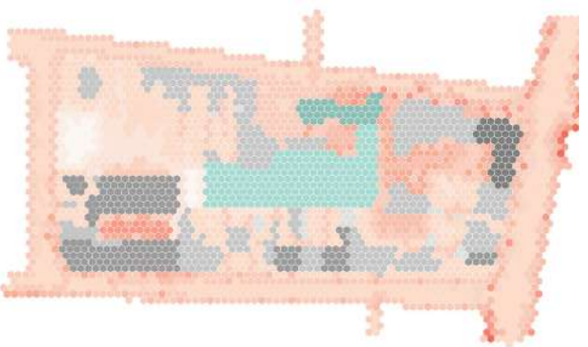
> L'intervento, prettamente residenziale, non influisce sugli usi e sulla destinazione programmatica.

Interazioni



> L'intervento assume come obiettivo fondamentale la composizione di uno spazio di condivisione sociale, in un quartiere in cui la possibilità di condividere spazi pubblici è fortemente carente.
La composizione volumetrica determina la presenza di una corte centrale collettiva su cui affacciano i terrazzi e i giardini privati. La corte generata, caratterizzata da una spiccata compressione spaziale, stimola una forte interazione interpersonale.

Intensità



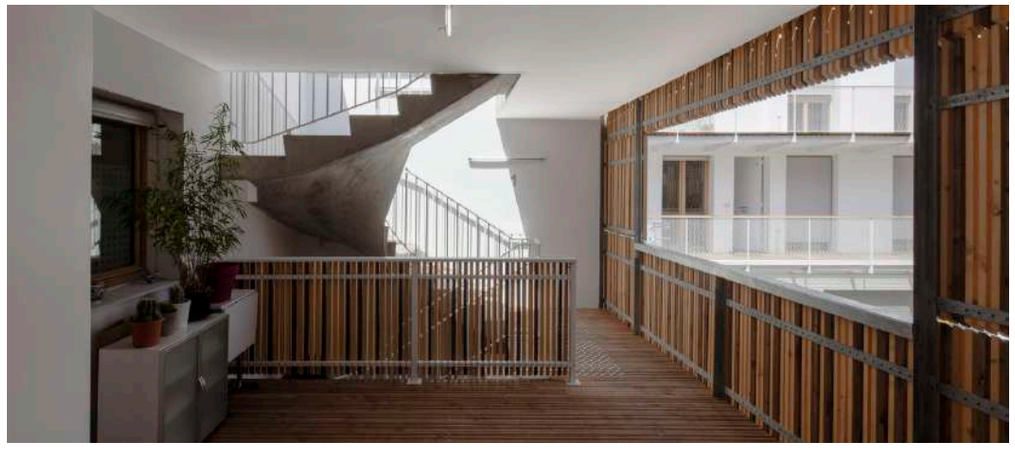
> L'intervento incentiva nuovi flussi e la fruizione di una porzione abbandonata dell'isolato.
Il "peso" della porzione occuppata dal nuovo intervento "bilancia" la controparte costituita dagli edifici alti plurifamiliari posti sul margine opposto, stimolando la formazione di una piccola "comunità urbana".

Progetto: 26 logements participatifs, NZI architects, 2017.

In alto: vista dall'alto dell'isolato e del nuovo intervento.
Al centro: vista dalla strada verso la soluzione d'angolo. L'edificio, pur nell'autonomia formale, ripropone alcune caratteristiche degli adifici adiacenti (altezze, profili), ricercando una continuità nella ricostruzione del fronte dell'isolato.
In basso: Viste sulla corte e sugli spazi distributivi "intermedi" che modulano la transizione tra spazi pubblici e privati.

In alto e al centro: Spazi semi-privati nella corte, in adiacenza delle residenze

In basso: spazi distributivi di accesso alle residenze private.



5 Conclusioni e prospettive

La trattazione è nata dalla volontà di affrontare una problematica al centro del dibattito disciplinare e professionale contemporaneo, sintetizzabile in un quesito principale: la *densità*, come misura carica dei significati e delle aspirazioni attribuitele nel contesto più attuale, come principale soluzione alle grandi sfide della progettazione urbana contemporanea, è una risposta adeguata o sufficiente?

La densità, come traguardo da perseguire e come valore da superare, è *la* risposta?

Su questo incipit si è sviluppata una metodologia di lavoro costruita sulla concatenazione di alcune operazioni fondamentali: in primo luogo *interrogare* lo status quo e *analizzare* le principali condizioni al contorno; in secondo luogo *definire* una direzione di ricerca partendo da una presa di posizione all'interno della problematica al fine di *proporre* una soluzione operativa.

Attraverso l'analisi delle molteplici posizioni sull'argomento, della letteratura fondamentale e delle situazioni contestuali (problematiche urbane, strategie politiche..) si è osservata con sguardo critico la problematica affrontata. L'analisi ha confermato l'importanza e l'attualità del tema per il dibattito disciplinare, soprattutto alla luce delle sostanziali conseguenze sulle politiche urbane perseguite o adottate nella pianificazione contemporanea.

L'osservazione ha poi evidenziato la rilevanza di sostanziali processi trasformativi che hanno investito molte delle agglomerazioni urbane. Questa nuova dimensione territoriale ha parimenti influenzato la generale impostazione intellettuale e l'approccio alla pianificazione spaziale: la visione radiocentrica, monocentrica o "ipercentrica" (Carta, 2021), basata sul principio della centralizzazione materiale ed economica, si è progressivamente indebolita fino ad essere in molti contesti superata a favore di letture interessate piuttosto a interpretare la *policentralità* o la *multipolarità* dei fenomeni urbani.

Nel panorama esplorato permangono tuttavia sostanziali certezze sebbene, al contempo, si insinuino nuovi dubbi, permangono convinzioni mentre si definiscono nuovi obiettivi: da un lato, domina il diktat della compattezza insediativa come emblematica condizione *sostenibile*; dall'altro, si dichiara la necessità di perseguire un *riequilibrio* territoriale (ammesso che non si tratti, come avviene in molti casi, di un meccanismo "spontaneo" già *in fieri).* In sostanza, si ricerca "un rinnovato legame con il territorio" e con la natura ma, al contempo, si invoca un incrementale costipamento degli spazi antropici per rimarcare un confine tra ciò che è "naturale" e ciò che ne determinerà inevitabilmente la sua scomparsa.

Nel quadro osservato emerge infine l'ineluttabile e crescente *differenziazione* ontologica e spaziale che connota la dimensione

urbana, così come emerge altrettanto evidente – ma ancora fin troppo sottovoce – la necessità di accettare l'eterogeneità di una condizione in cui la vera sfida si rivela essere la *valorizzazione* della pluralità.

Al contempo, da questa operazione analitica sono emersi i limiti, sul duplice piano della prassi progettuale e della produzione urbana, di alcune posizioni predominanti e di numerosi approcci disciplinari alla questione della densità.

Tale impostazione ha mostrato due conseguenze principali: da un lato, l'appiattimento di letture, interpretazioni e proposte uniformanti, che individuano nella *densificazione* la strategia da perseguire ad ogni costo, prescindendo dalla specificità urbana considerata; dall'altro, la tendenza a focalizzarsi su questioni di *quantità* da insediare o dislocare trascurando la necessità, ormai da tempo invocata ma raramente assecondata, di superare una pianificazione eccessivamente o esclusivamente ancorata al rassicurante aspetto quantitativo.

Dal panorama esplorato è emersa pertanto una certa sofferenza nei confronti di influenti politiche emergenziali che basano ogni considerazione sulla definizione di quantità da localizzare, di mq da risparmiare o di abitanti da collocare, tendendo a ridurre le persone ad un numero e i luoghi a una superficie.

In questo senso si inseriscono le riflessioni - condivise in ambito internazionale e sempre più rilevanti nel panorama francese - sulla necessità di distogliere l'attenzione dalla questione "densità" per tornare a considerare questioni *qualitative* e *qualificanti* le modalità abitative e

le relazioni socio-spaziali. Allo stesso modo, si riscontra la necessità di definire nuovi metodi e approcci - alla pianificazione in generale e alla questione della "densità" in particolare –, più fluidi e dinamici, che consentano di apprezzare non solo la diversità ma anche la mutabilità dei luoghi, delle relazioni e dei processi.

Sulla base dell'analisi proposta, il lavoro ha quindi intrapreso una specifica direzione di ricerca, con l'obiettivo di reinterpretare la misura *densità* traslando il *focus* su alcune questioni fondamentali, dimenticate o trascurate dalla misura densità come tradizionalmente intesa.

Dalla ricerca è così emersa la crescente rilevanza di un nuovo concetto chiave, quello dell'*intensità*, che tuttavia rimane ancora da definire, comprendere ed esplorare.

Tale operazione si è quindi dispiegata attraverso la costruzione di uno studio *esplorativo,* finalizzato a leggere l'intensità e le variazioni di intensità in uno specifico brano urbano.

L'obiettivo di *definire* tale valore e, successivamente, *misurarne* le variazioni generate tramite il progetto di architettura, ha mostrato le potenzialità del progetto di *intensificazione* attraverso l'esplorazione molteplici *interpretazioni trasformative*, senza tuttavia definire o determinare soluzioni univoche e esclusive.

Lo studio proposto non stabilisce infatti un metodo finito né una rigida applicazione, ma suggerisce piuttosto un *modus operandi*, una sensibilità intellettiva prima che una modalità operativa. Il valore della proposta consiste in effetti in questo potenziale: quello di sviluppare

una chiave interpretativa che sia flessibile e adattabile alla diversità, riproponibile per diverse situazioni contestuali ma che sappia, al contempo, rispettare la diversità di ciò che interpreta senza appiattirne le peculiarità.

Essa costituisce pertanto una prima sperimentazione, ancora da esplorare, approfondire, rimodellare. Tale approccio aperto al "campo del possibile", situato oltre ogni forma di aprioristica esclusione, nasce in effetti dal tentativo di fornire risposte alle domande provocatoriamente implicite nel titolo: che forma ha la densità? E, se la densità non è più la misura che ci interessa realmente, che forma ha l'*intensità* dello spazio urbano contemporaneo?

Come dimostrato dalla trattazione, si ricadrebbe in errore se si tentasse di definire risposte univoche a tali interrogativi di partenza: la sperimentazione intrapresa si arricchisce infatti proporzionalmente alla diversità delle situazioni osservate.

In quest'ottica, la trattazione lascia aperte significative prospettive di ricerca sul piano metodologico e applicativo.

Inoltre, la necessità di sviluppare studi e strumenti analitico-progettuali che sappiano interpretare e valorizzare la diversità delle situazioni abitative caratterizza un orizzonte comune a molteplici situazioni contestuali. Tale considerazione emerge chiaramente osservando il territorio italiano, una realtà che conferma più di altre la necessità di dispiegare studi e progetti che si interessino maggiormente della differenziazione, dei gradienti e delle sfumature, dell'orizzontalità delle relazioni urbane e territoriali.

Come è stato infatti osservato, "nell'ambito dell'armatura urbana europea è [proprio] l'Italia che può e deve proporre un nuovo paradigma di sviluppo sostenibile, fondato sul suo tradizionale arcipelago (...) di diverse specie di spazi tenuti insieme, aggregati e interconnessi (...): un arcipelago fluido di connessioni implicite piuttosto che la struttura rigida di un progetto consapevole" (Carta, 2021).

Su questo terreno di indagine si rivelerebbe pertanto particolarmente interessante sperimentare lo studio proposto, intento con il quale la trattazione lascia aperte nuove possibili direzioni di ricerca.

Annexe:

La métropole parisienne à travers sa cartographie historique et normative

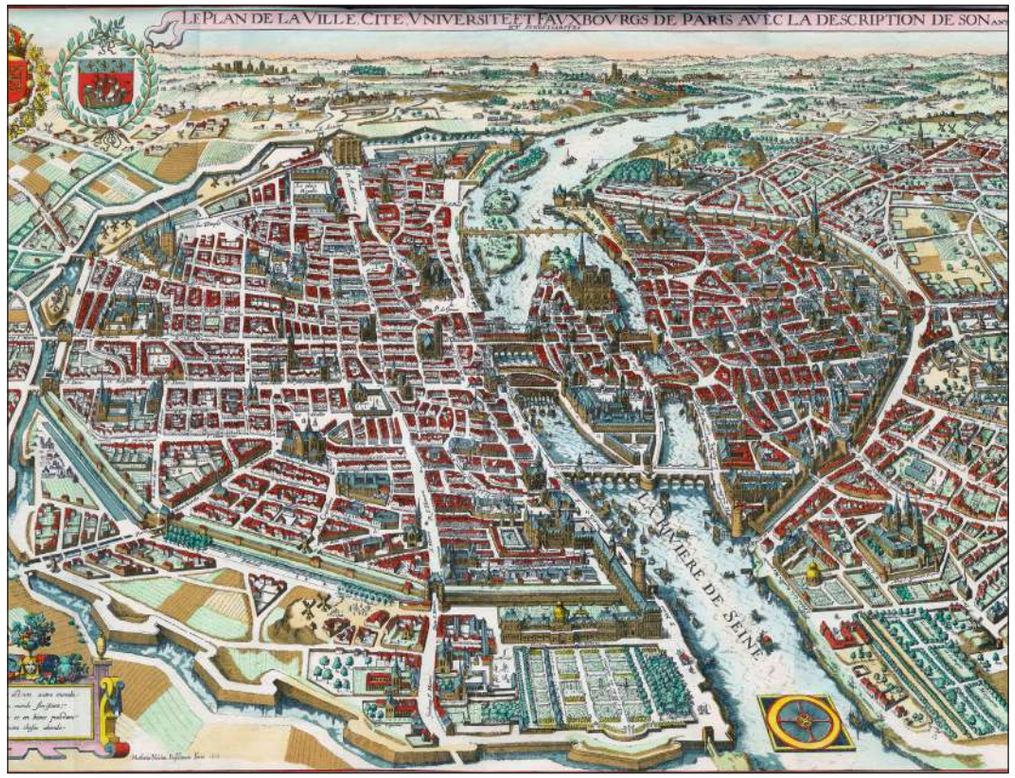
1. Un parcours cartographique

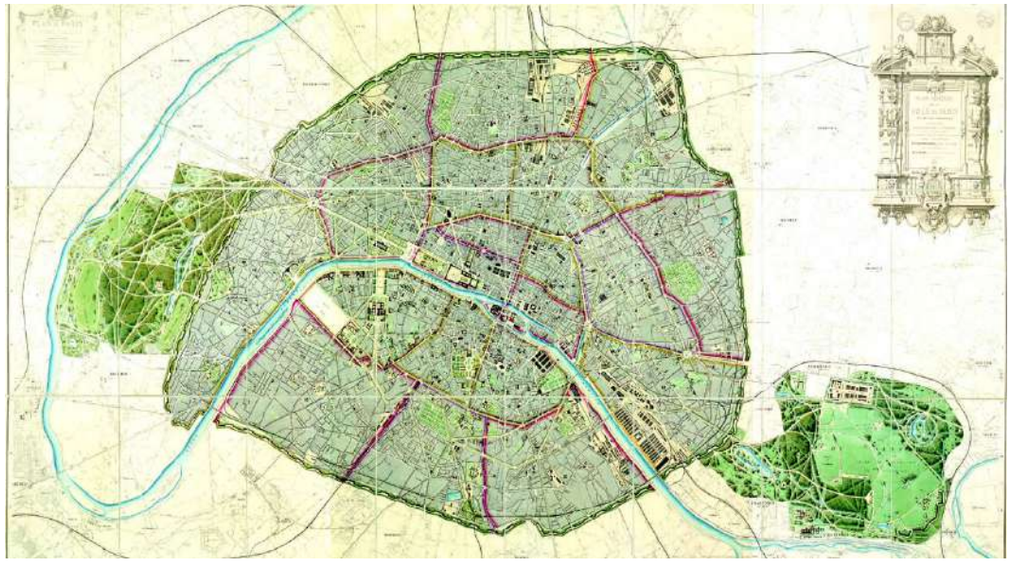
La sélection cartographique suivante comprend quelques représentations de l'agglomération parisienne de 1840 à 1995 (date de l'élaboration du premier SDRIF).

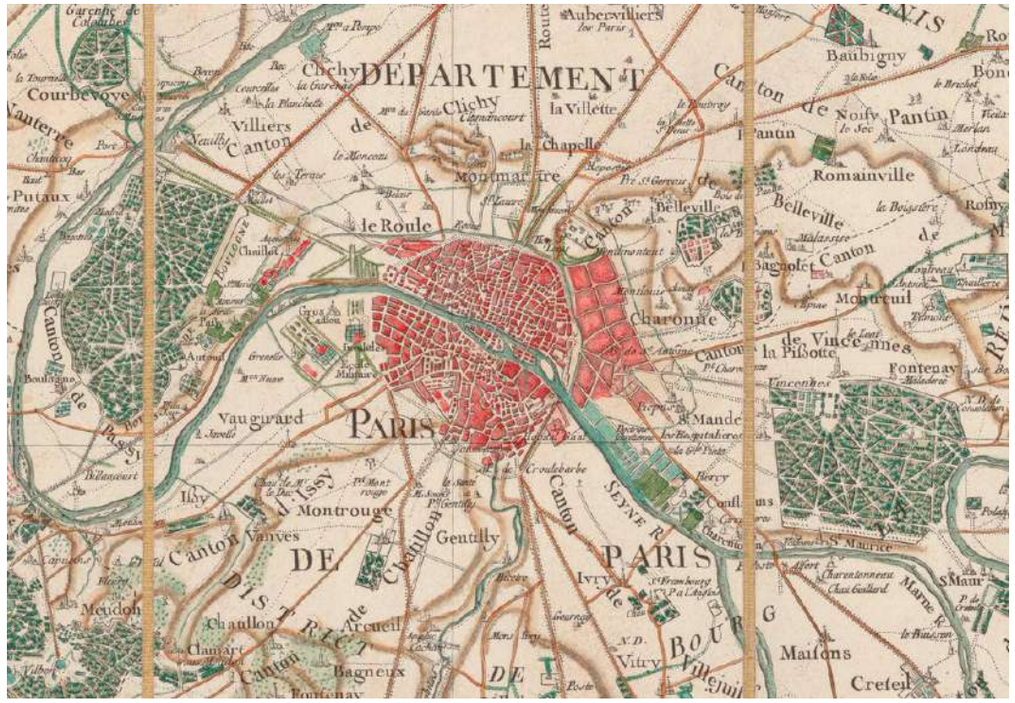
Il s'agit d'un extrait synthétique d'une recherche menée au sein du laboratoire IPRAUS sur l'évolution de l'agglomération parisienne et de l'aménagement à travers l'étude de la cartographie.

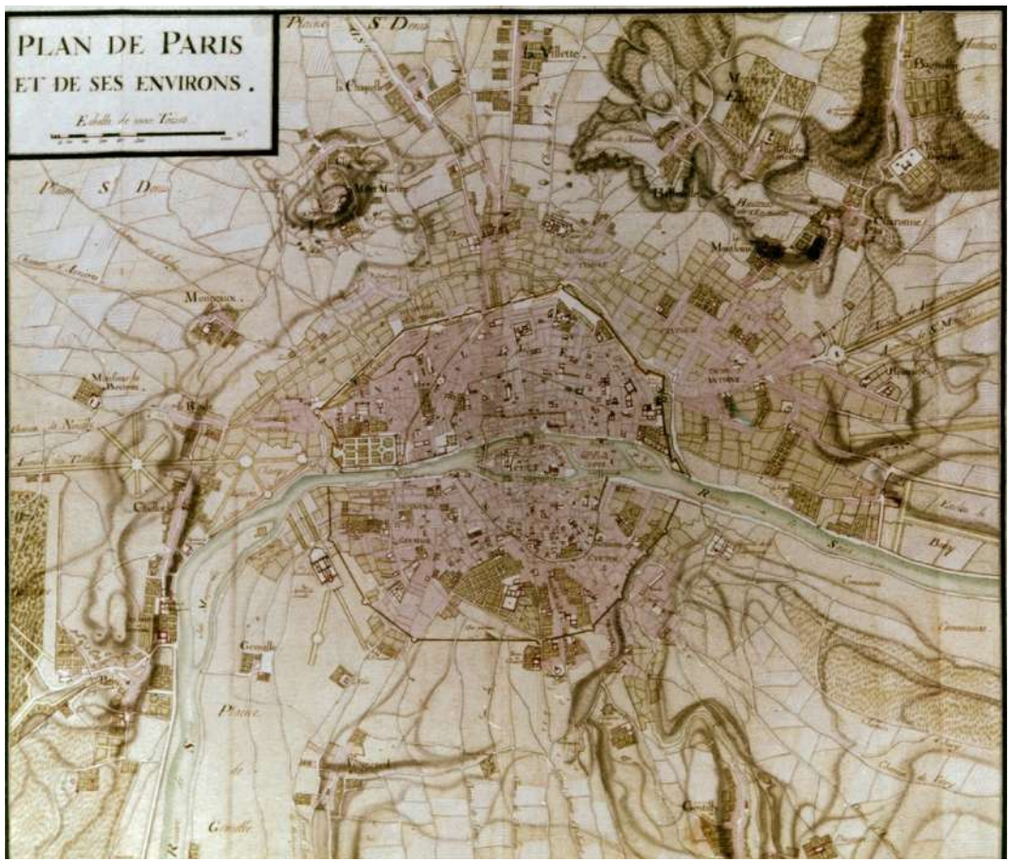
La collection ne constitue pas un recueil exhaustive ni historiographique, mais vise à mettre en évidence certains aspects significatifs de l'evolution de la planification parisienne: d'une part, la transformation de la vision du territoire et l'élargissement du point de vue parallèlement à l'évolution réelle de l'espace urbain; d'autre part, l'hétérogénéité des visions interdisciplinaires et multi-scalaires qui ont influencé la définition du paysage métropolitain actuel.

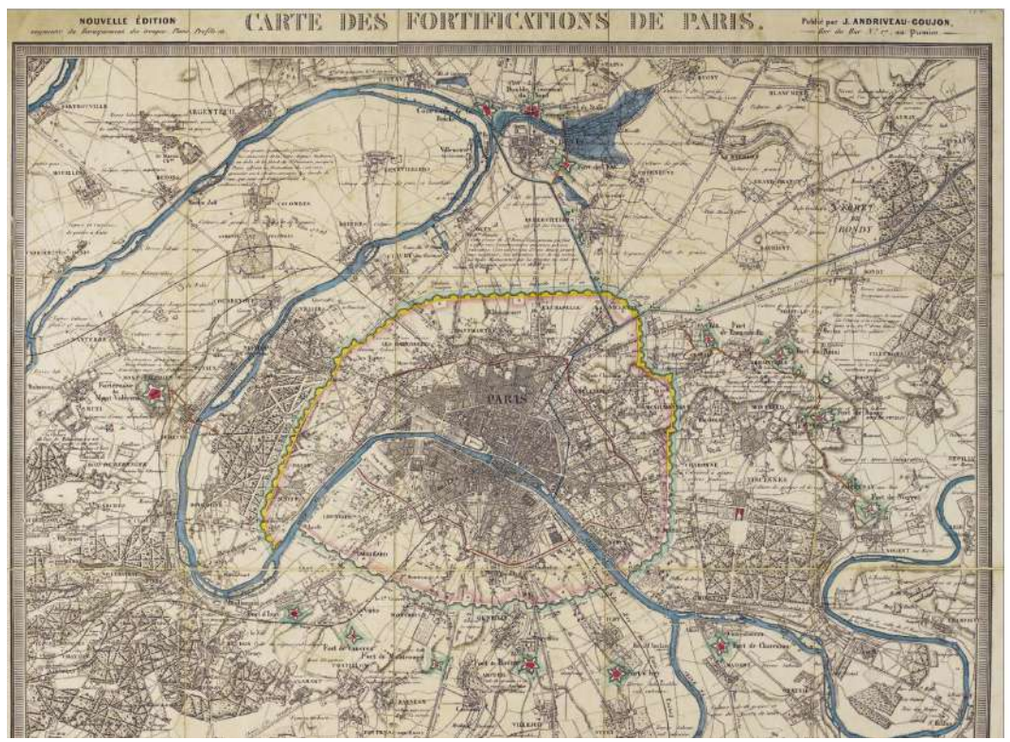
Les informations cartographiques et quelques brèves descriptions sont données au bas de la collection.

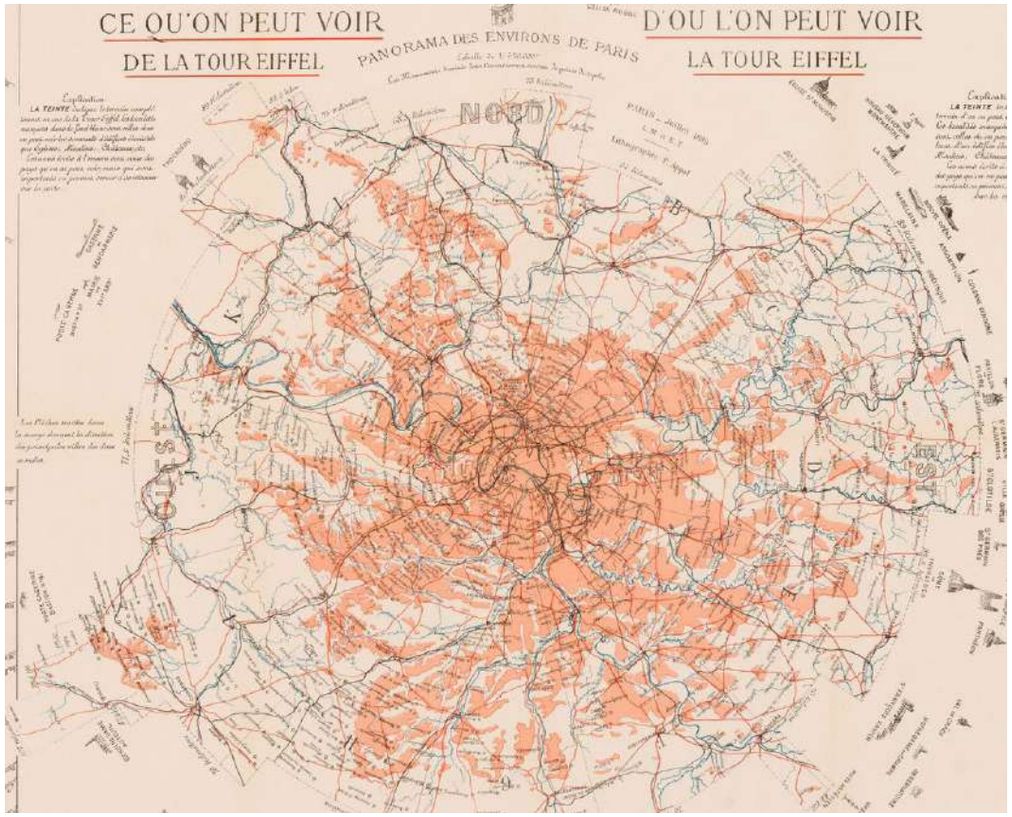


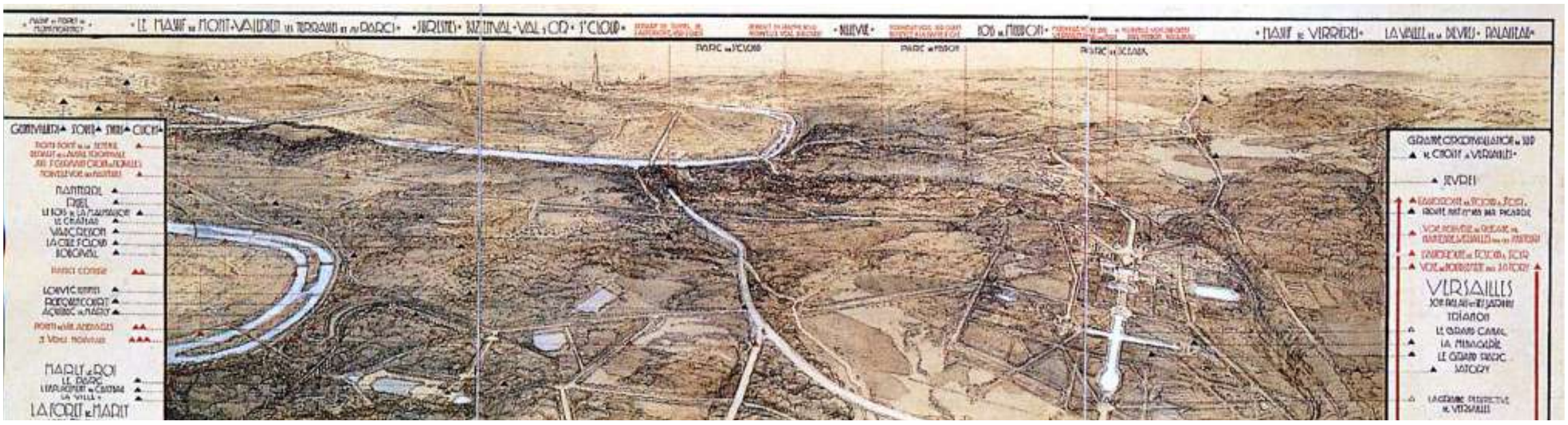


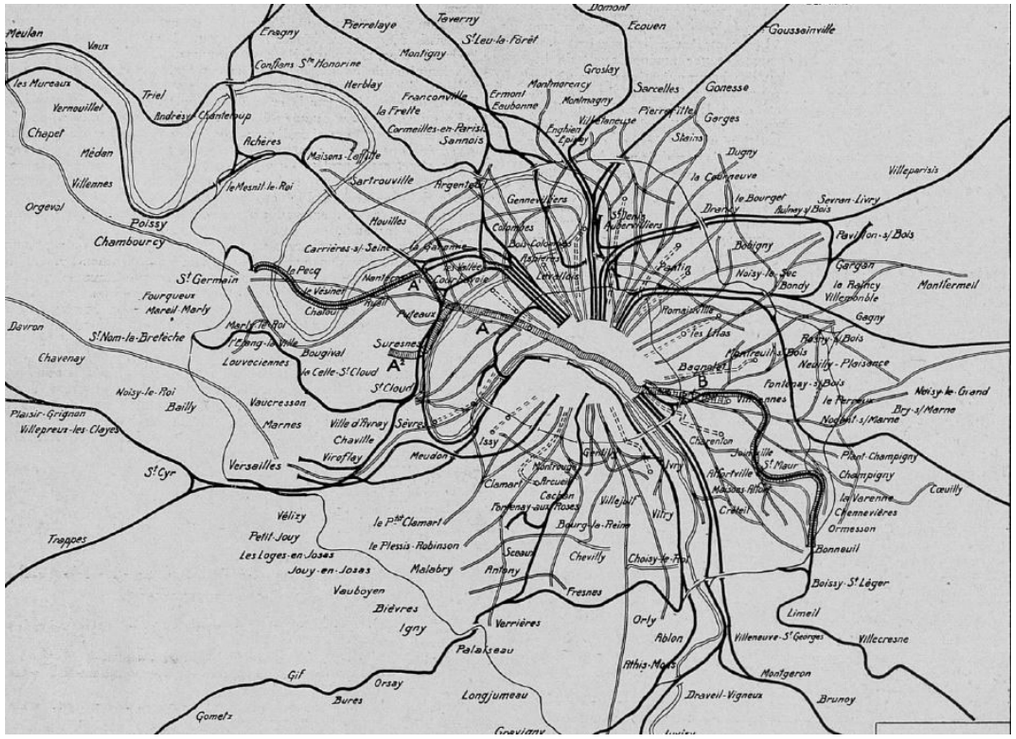

DEPARTEMENT
PARIS
DE
PARIS
Clichy
la Villette
la Chapelle
Montmartre
le Roule
Belleville
Romainville
Pantin
Noisy
Bagnolet
Montreuil
Charonne
Vincennes
la Pissotte
Fontenay
St Mande
Vaugirard
Montrouge
Vanves
Gentilly
Issy
Meudon
Chaillot
Passy
Auteuil
Bellancourt
Courbevoye
Villiers
Canton
Puteaux
Neuilly
Batignolles
Aubervilliers
Baubigny
Bagneux
Arcueil
Chaillon
Clamart
Vitry
Maisons
Creteil
St Maur
Charenton
Bercy
Croulebarbe
Ivry
Seine R.
Marne R.

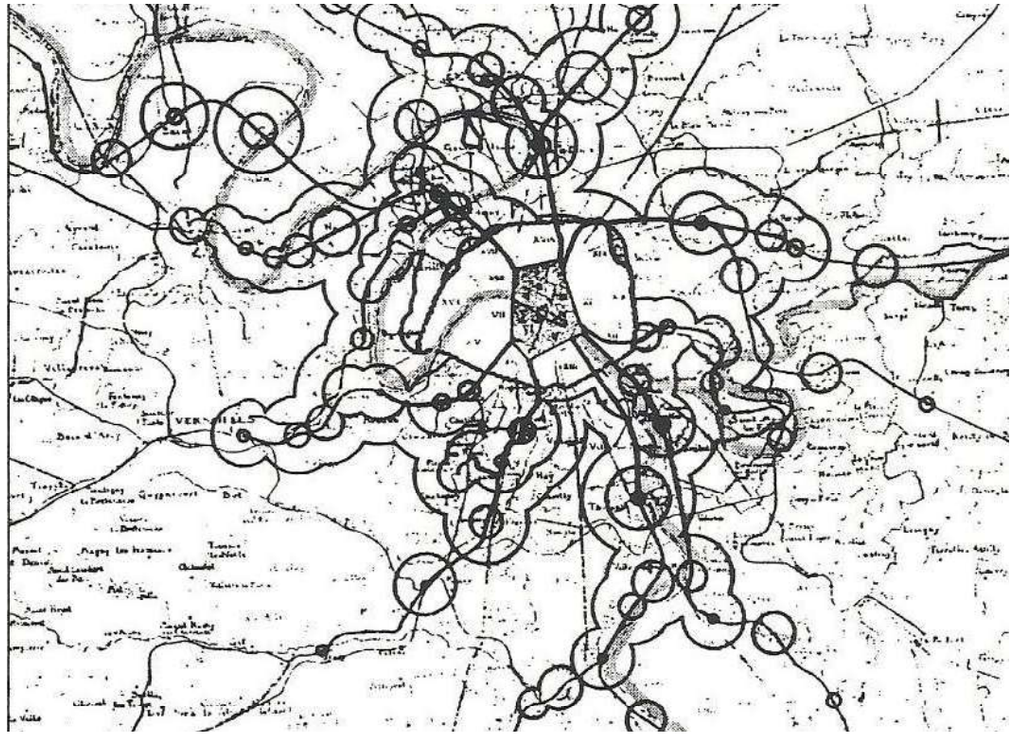

PLAN DE PARIS
ET DE SES ENVIRONS.
Echelle de trois Toises
Plaine S. Denis
La Villette
Montmartre
Chaillot
Grenelle
Gentilly
Bagneux
Meudon
Vaugirard
Issy
Vanves
Montrouge
Bercy
Charonne
Belleville
Pantin
Romainville
Bagnolet
Montreuil
Vincennes
Fontenay
St Mande
Maisons
Creteil
St Maur
Charenton
Marne R.
Seine R.

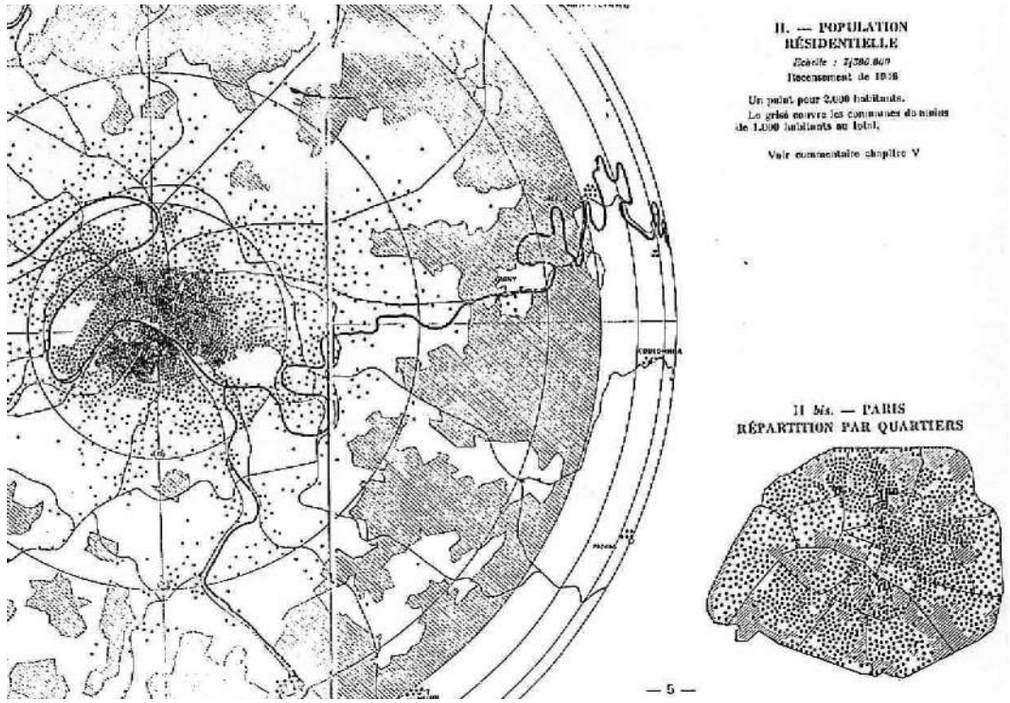

NOUVELLE ÉDITION
CARTE DES FORTIFICATIONS DE PARIS.
Publié par J. ANDRIVEAU-GOUJON.
PARIS
ST OUEN
BONDY


CE QU'ON PEUT VOIR
DE LA TOUR EIFFEL
PANORAMA DES ENVIRONS DE PARIS
D'OU L'ON PEUT VOIR
LA TOUR EIFFEL
NORD


VERSAILLES







II. — POPULATION
RÉSIDENTIELLE

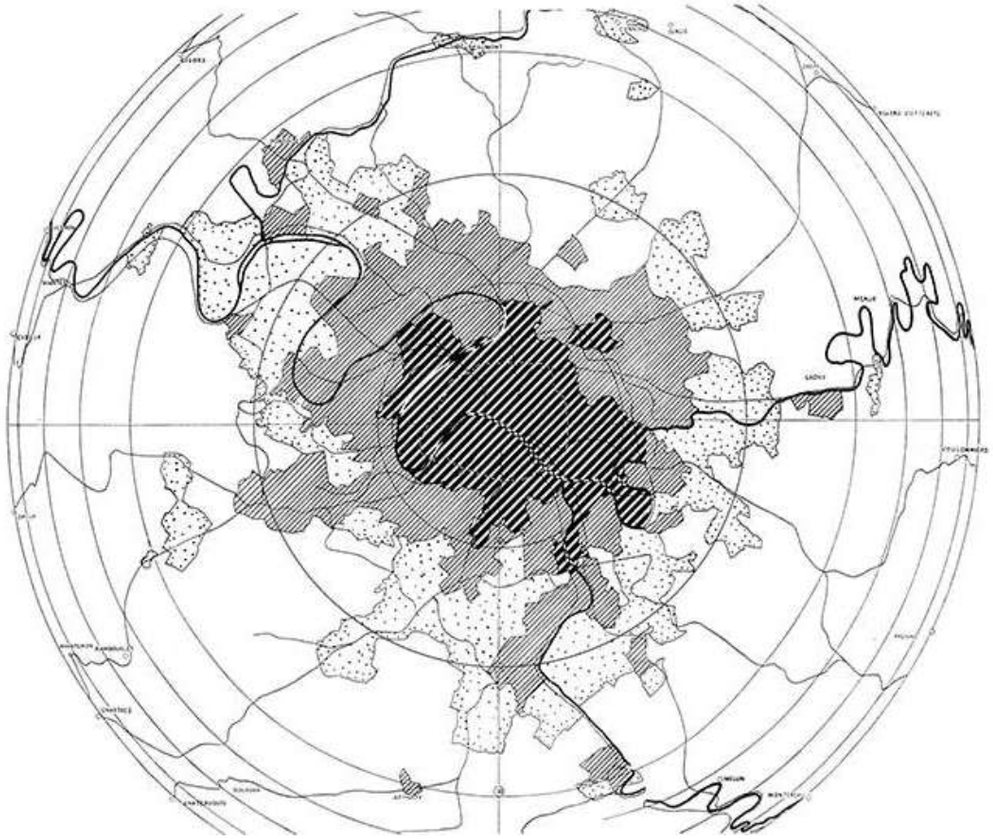
Echelle : 1/380.000

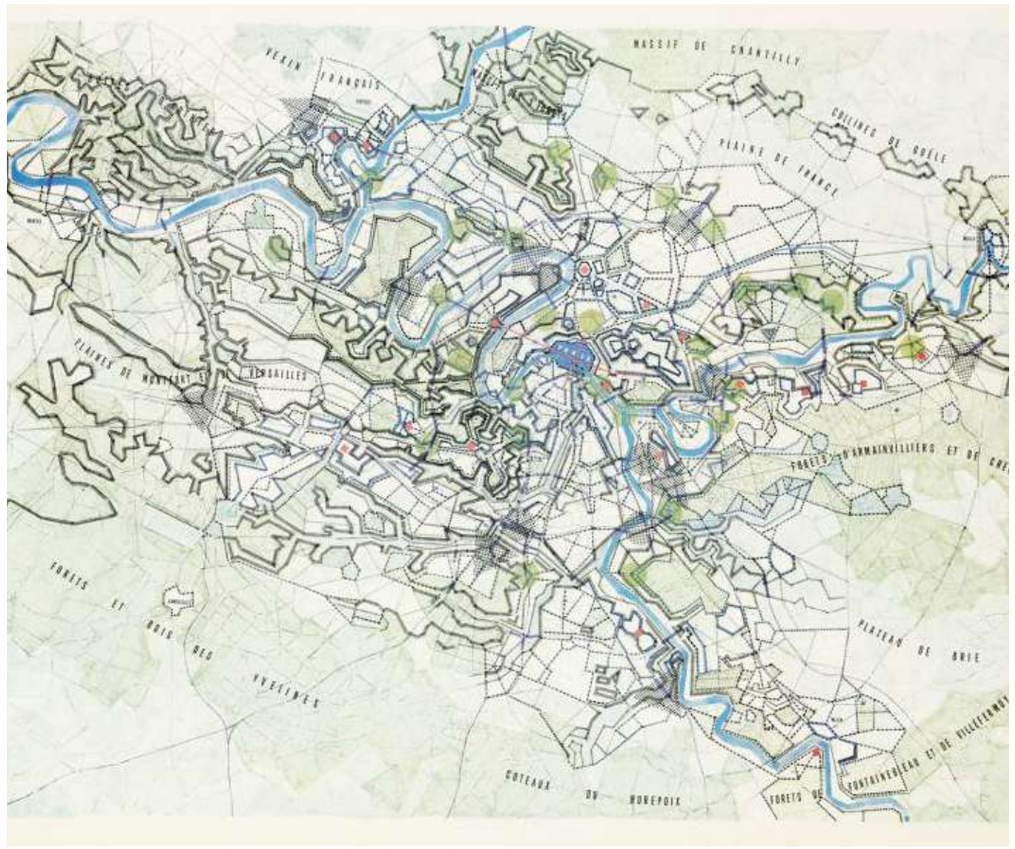
Recensement de 1936

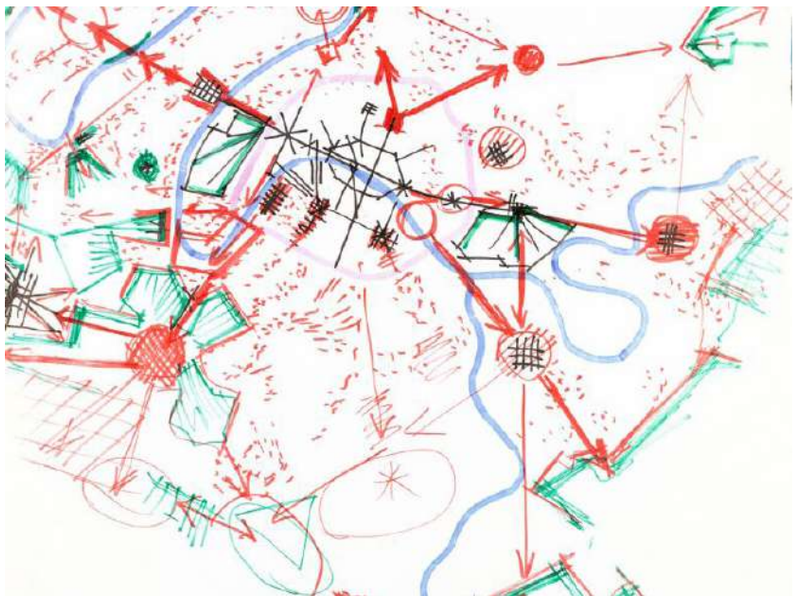
Un point pour 2.000 habitants.
Le grisé couvre les communes de moins de 1.000 habitants au total.

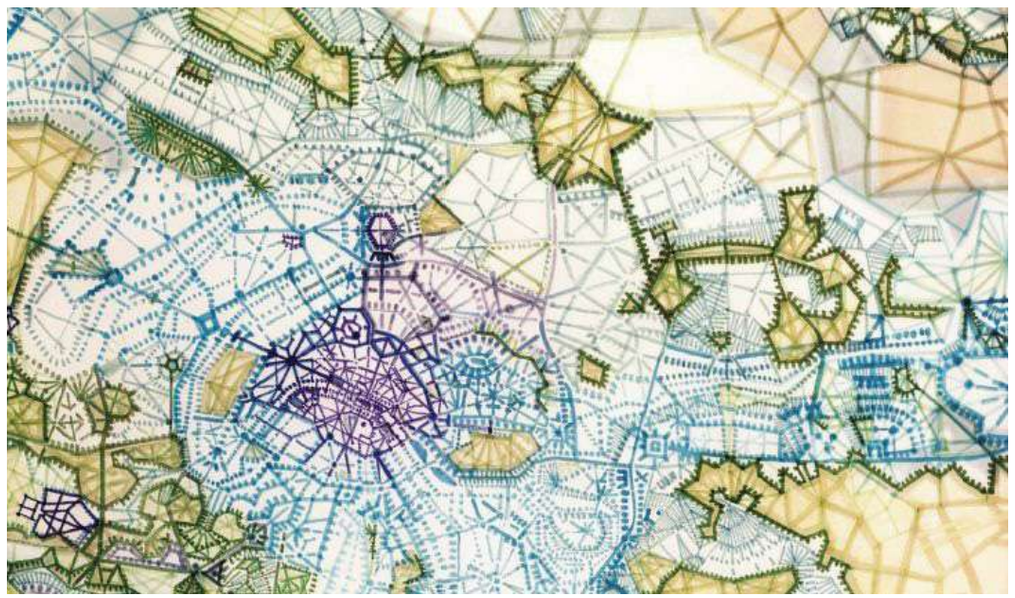
Voir commentaire chapitre V

II *bis*. — PARIS
RÉPARTITION PAR QUARTIERS



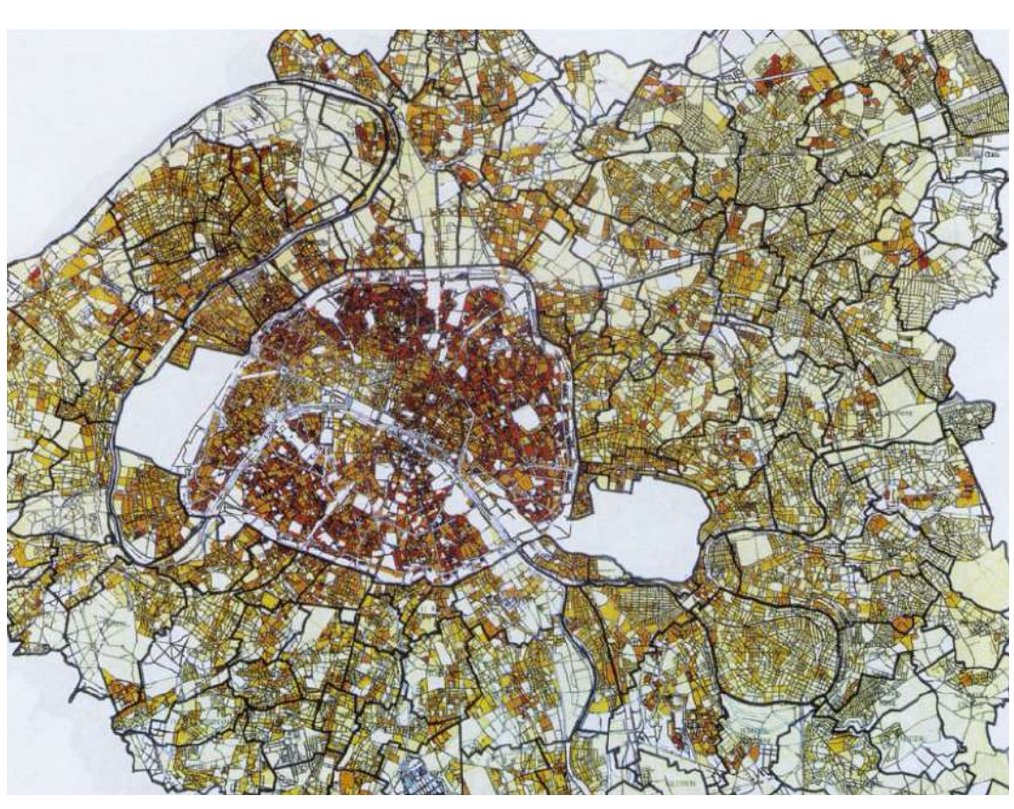

MASSIF DE CHANTILLY
COLLINES DE GOELE
PLAINE DE FRANCE
PLATEAU DE BRIE
COTEAUX DU MORMOIX





ABBEVILLE
AMIENS
BRUXELLES
TOUQUET
BEAUVAIS
FLANDRES
BELGIQUE
CREIL
DIEPPE
MANCHE
ET DES
CHANTILLY
PERSAN
LUXEMBOURG
LUZARCHES
PONTOISE
DAMMARTIN
MEULAN
GONESSE
LE BOURGET
CLAYE SOUILLY
CHELLES
LAGNY
AUTO-ROUTE DE L'EST
VERSAILLES
TRAPPES
SCEAUX
PALAISEAU
LONGJUMEAU
BRIE COMTE ROBERT
LIMOURS
MONTLHERY
CORBEIL
ARPAJON
PYRENEES
LES ALPES
DIJON
GRENOBLE
NICE
LYON
MARSEILLE
NEVERS
CLT-FERRAND
PERPIGNAN
ORLEANS
LIMOGES
BORDEAUX
CAHORS
BIARRITZ
TOULOUSE
COTE VERMEILLE
NICE
COTE D'AZUR

©Castro-Denissof



1. Plan Mérian de Paris, la Ville, l'Université et les villages environnants, 1615. Le plan montre la ville d'un point de vue géométrique et pictural mettant en évidence les limites fortifiées entre le centre-ville et la banlieue. © Archives AUSser

2. Carte pittoresques des Environs de Paris, A. Vuillemin, 1873

3. Plan général de la ville de Paris en 1900, avec les bois de Boulogne et de Vincennes. © AIGP

4. Paris France Map, Nengraved Plan Of Paris And Environs.,1706. © Granger Historical Picture Archive

5. CASSINI III, Plan des environs de Paris, 1756. Détail de la "Carte de France élevée par ordre du Roi", montrant les détails géographiques et structurels de l'ensemble du territoire. Dans le plan de Paris et de ses environs, les grands axes, les ensembles bâtis et les principaux éléments géographiques du territoire sont précisément indiqués. © BNF-Gallia

6. Carte des fortifications de Paris vers 1840-1841. © openedition.org

7. Carte des environs de Paris intitulée “Ce qu’on peut voir de la Tour Eiffel” et “D’où l’on peut voir la Tour Eiffel”, dans l’album “La Tour Eiffel” sur l’Exposition universelle de Paris, F. Appel, 1889. le point de vue privilégié reste celui du centre-ville (le tour) mais le regard s'élargit vers l'environnement territorial. © Collection Centre Canadien d’Architecture

8. Carte du département de la Seine indiquant les modifications de circonscriptions territoriales nécessitées par l’extension des limites de Paris, plan chromolithographié, Charles de Mourgues frères, 1859. © openedition.org

9. Plan d’Aménagement de la Région Parisienne, Perspective de l’ouest parisien, Henri Prost, 1934. © Fonds Prost

10. LA DESSERTE DE LA RÉGION PARISIENNE, dans L’Architecture d’aujourd’hui n.5, 1937. © L’Architecture d’Aujourd’hui

11. Représentation de la population résidentielle. Un point indique la présence de 2000 habitants. Recensement de 1916. La carte montre l'intérêt vers l'évolution démographique et l'éxpansion en dehors des limites de la ville.

12. BONNIER L., «Cartes isochrones de l’agglomération parisienne» , La vie urbaine, n°3, 1919. © La Vie Urbaine

13. JAUSSELY L., Plan d'extension de la ville de Paris, 1919. Léon Jaussely remporte le concours d'extension des paris organisé en 1919 par la Commission d'extension de la Préfecture de Seine. Son plan directeur met en évidence le réseau de communication et son lien avec le système des parcs. © Archives AUSser

14. Le Grand-Paris selon Jacques Bertin, Carte de la densité de popolation, dans P.-H. Chombart de Lawe et al., Paris et l’agglomération parisienne, 1952. © openedition.org

15. Extension des espaces majeurs, hors de Paris, à la dimension nouvelle de l’agglomération, Gerald Hanning, 1973.

16. Projet de SDAURP (1975) Carte n° 6, composition urbaine, Gerald Hanning, 1975. © IAU ÎdF

17. Projet de SDAURP (1975) , Carte de composition urbaine régionale, travaux préparatoires, Gerald Hanning, 1975. © IAU ÎdF

18. Grand-Paris selon Henry Prost, 1934. © openedition.org

19. Le grand Paris, Banlieues 89, projet de R. Castro et M. Cantal Dupart, 1983. © Roland castro

20. Petite couronne, densité de population à l’hectare en 1990, Cartes du SIP, 1992. © APUR

2. La planification à l'échelle de l' Île-de-France

Le dossier se concentre sur la planification à l'échelle régionale, en approfondissant l'excursion éditoriale du SDRIF qui a conduit à l'élaboration du dernier schéma directeur (2013) analysé dans la deuxième section de la thése (Cap. 2.3.2).

1 PARP (Plan d'aménagement de la région parisienne) dit Plan Prost , 1932-1941

Après l'expansion propulsive produite avec la diffusion des nouveaux ensembles résidentiels, les plans Prost, PARP et PADOG produits entre les deux guerres (voir la section précédente) ont essayé d'équiper et structurer les établissements existants en limitant l'extension de l'agglomération.

Le plan d'aménagement a été approuvé en 1939 et validé en 1941, pour être révisé en 1956. La rédaction marque la *création de l'agglomération parisienne*. Dans le context de croissance désordonnée de la banlieue, le plan visait principalement à limiter l'urbanisation aux zones déjà urbanisées et en même temps équiper et réhabiliter la banlieue.

À cette fin, le plan revu poursuivait un accroissement de la densité trop faible de la zone de banlieue en compensant avec une diminution de la densité dans la zone centrale. L'objectif était également la décongestion du centre de Paris à travers la rénovation des quartiers insalubres.

Le développement du réseau autoroutier et rocade dans un rayon de 30-45 km autour de Paris visait à marquer la limite de la région urbaine qui sera la future Region Francilienne.

PARP (Plan d'aménagement de la région parisienne) dit Plan Prost, 1932-1941 .
à gauche: PARP, Carte générale;
à doit: PARP, Région Parisienne.
© Fonds Henri Prost, Académie d'architecture

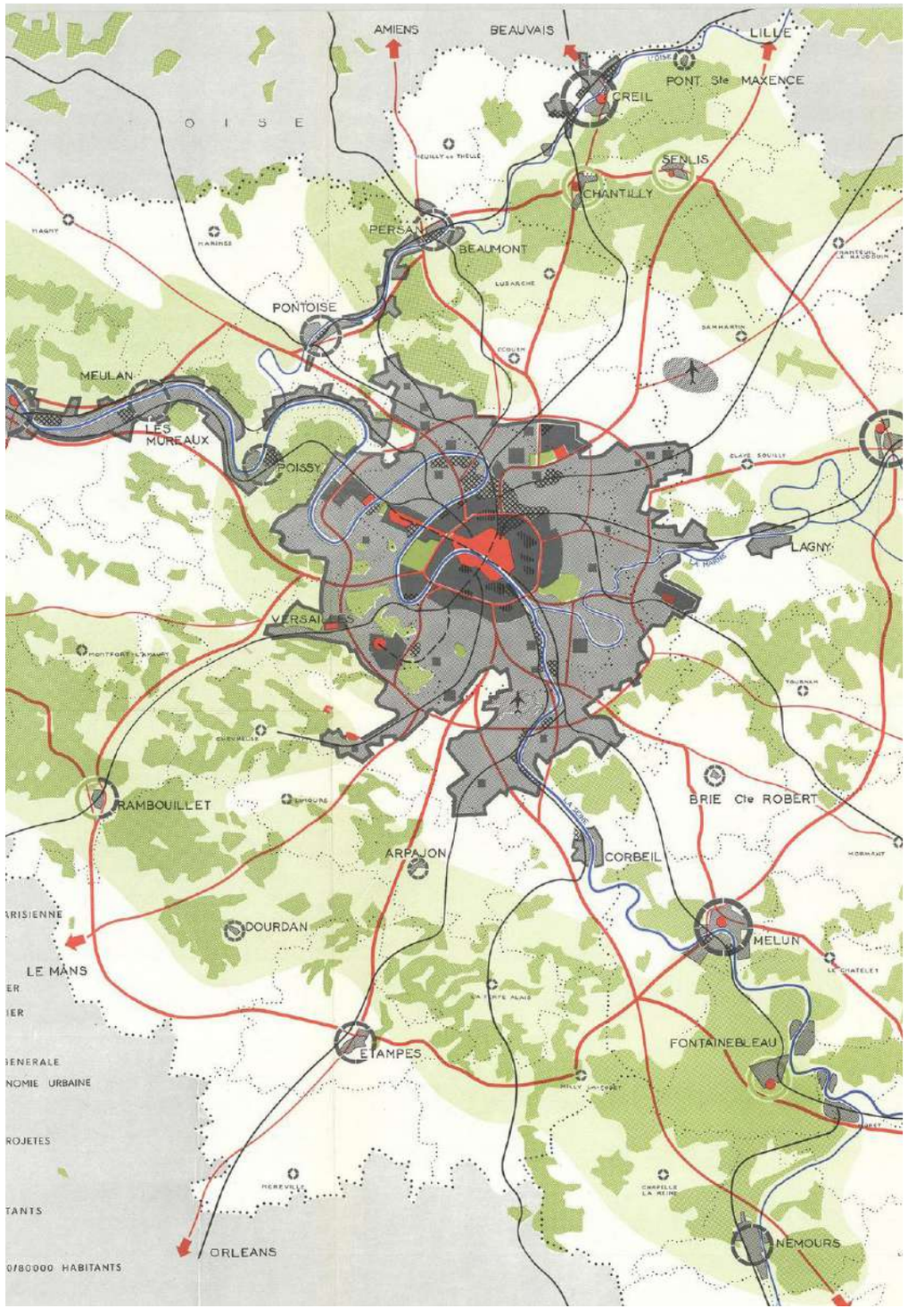
2 PADOG (Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne), 1960

Le Padog, rédigé en 1958 et validé en 1960, a été élaboré dans le but de construire un cadre de référence pour les différents plans directeurs intercommunaux et les plans d'urbanisme communaux.

Il visait avant tout à compenser le considérable retard en matière d'équipements de la Région tout en limitant la croissance urbaine.

Le plan s'est clairement inspiré du document de 1956, qui est complété et étendu. Les principaux objectifs étaient différents, voire contradictoires: maîtriser l'explosion démographique et limiter l'expansion de l'agglomération en fixant un "périmètre d'urbanisation", développer la région parisienne en décentralisant les emplois et en décongestionnant Paris, et loger la population dans de meilleures conditions de vie grâce à une répartition des densités appropriée.

Cependant, c'est la même période de l'explosion des grands ensembles.



PADOG (Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne), 1960.
À gauche: Carte générale;
À droite: Carte de l' Île-de-France et de l'Oise.
© IAU ÎdF.

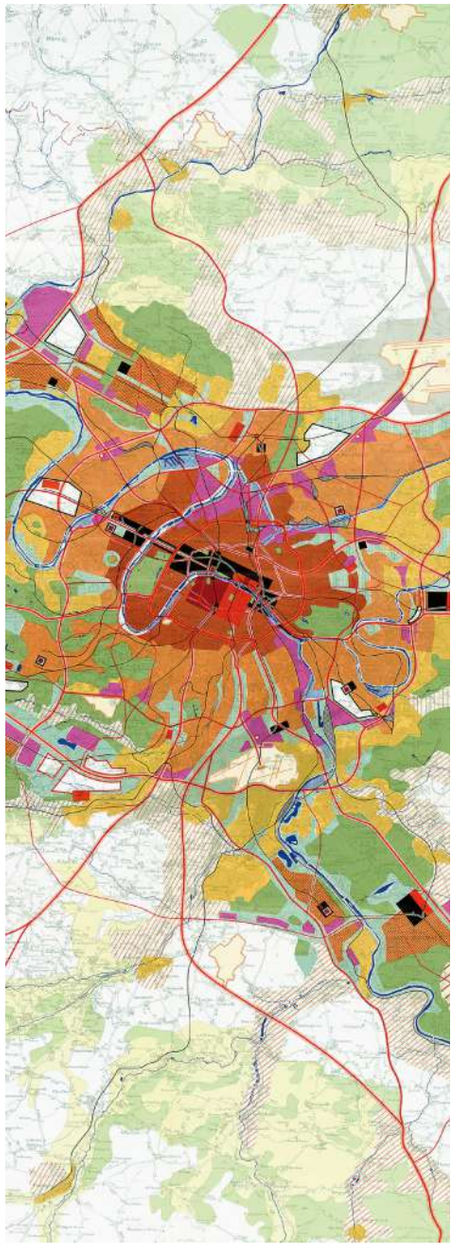
3 SDAURP (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris), 1965

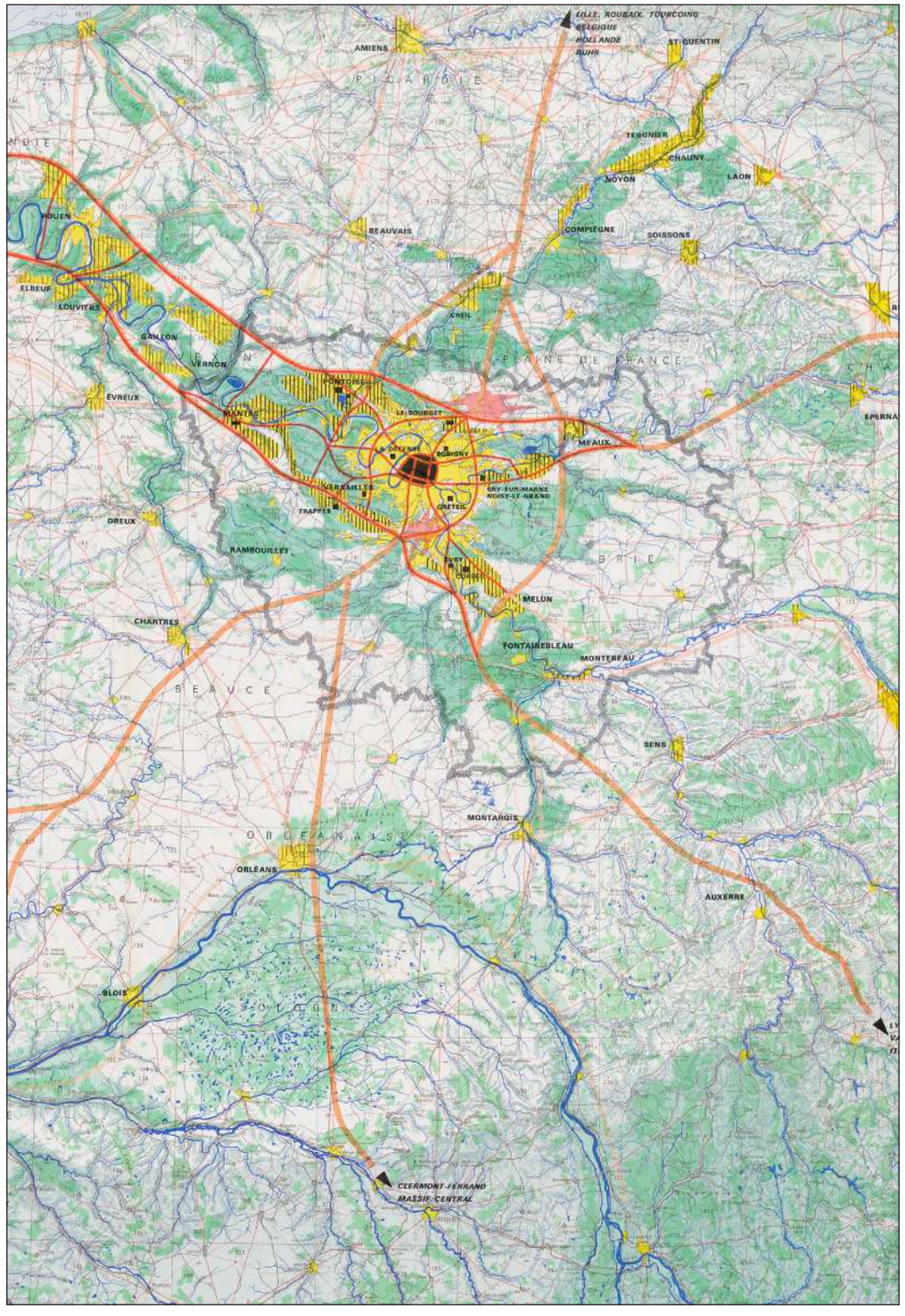
Au début des années 1960 le développement du futur premier Schéma Directeur répose sur un esprit nouveau, davantage tourné vers la *dimension métropolitaine* de la région et la formulation d'un projet collectif. Dès lors, la planification devient tout d'abord un outil de cohérence et de coordination.

Dans ce cadre, le SDAURP de 1965 est élaboré sous la direction de Paul Delouvrier et remplace le PADOG.

Avec une marquée inversion de tendance, le premiere Schéma vise clairement à stimuler une forte croissance démographique et économique expriment l'ambition de faire de Paris une grande ville capable de rivaliser à l'échelle mondiale.

Si auparavant l'objectif principal était de stopper la croissance démographique et urbaine, maintenant le plan est élaboré en partant de l'hypothèse d'une population très croissante. Pour atteindre ces objectifs le plan prévoit la création de huit villes nouvelles dans la continuité des tissus existants et prévoit une forte intensification du transport dans les banlieues. Bien que jamais approuvée, ce plan a formalisé une action de l'État influente et très centralisée.





SDAURP (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris), 1965.
À gauche: Carte no. 1, Synthése
À droit: Carte no2, la région parisienne dans le bassin parisien.
© IAU ÎdF

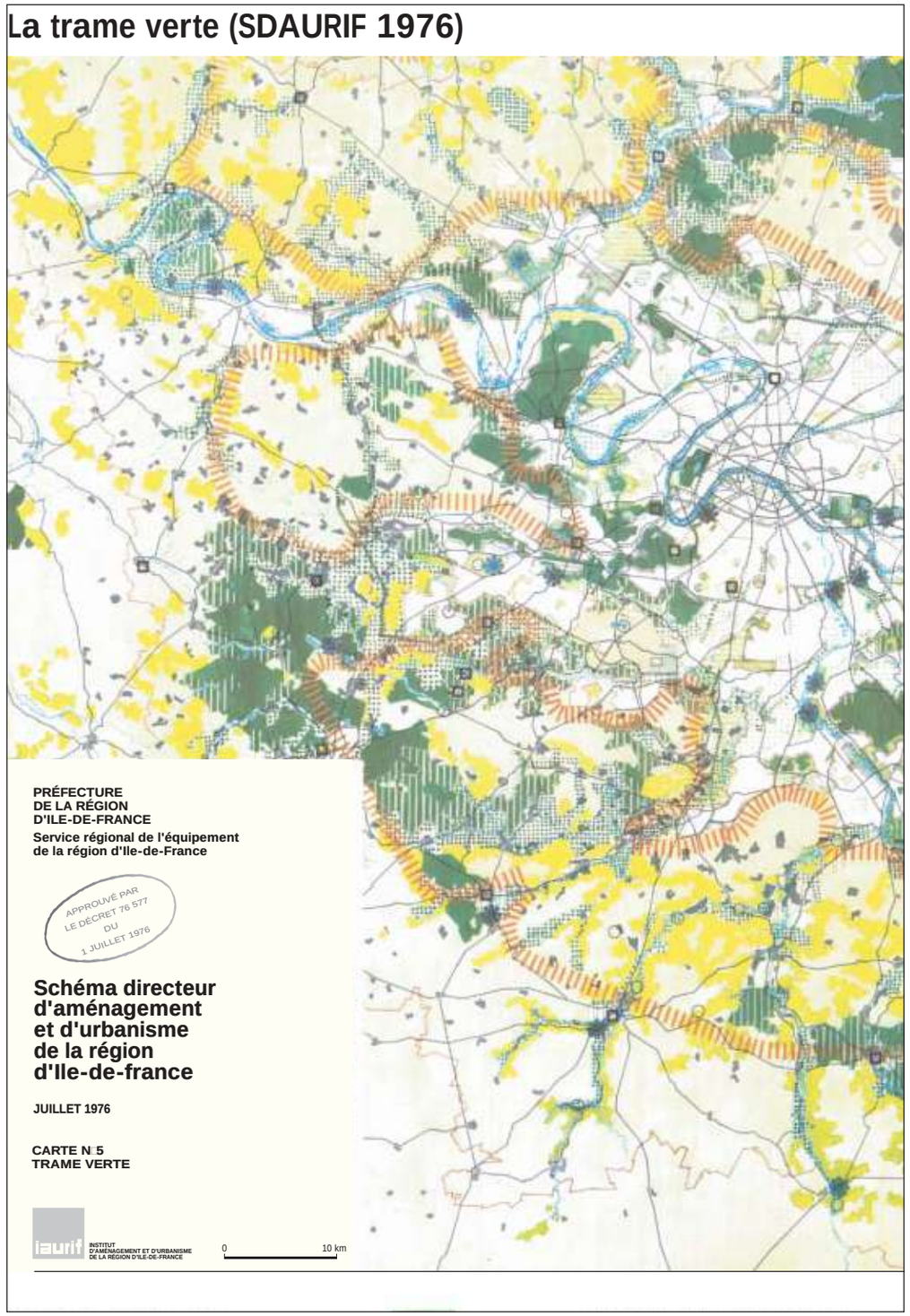
4 SDAURIF (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France), 1976

Le Schéma directeur de 1976 s'appuie sur les principes établis dans le plan de 1976.

Toutefois, un certain nombre de questions, notamment la crise pétrolière de 1973, la réduction de la croissance démographique et économique afférente, ont amené l'État à adopter une attitude plus prudente que la visions ambitieux de 1965.

Le nombre de villes nouvelles est réduit à cinq: Cergy-Pontoise, Saint-Quentinen-Yvelines, Évry, Sénart et Marne-la-Vallée.

Depuis, avec la création des villes nouvelles, des pôles de réstructurantes de la banlieu et des infrastructures necessaires, le principe du *polycentrisme* à l'échelle régionale, déjà introduit dans les plans d'aménagement depuis 1965, a été définitivement établi.



SDAURIF (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France), 1976.
À Gauche: Carte n° 1, Use générale su sol (horizon 2000)
À droit: Map n° 5, La Trame verte.
© DRIEA ÎLE-DE-FRANCE © IAU ÎdF

5 SDRIF (Schéma directeur de la région d'Ile-de-France) horizon 2015, 1994

Après près de deux décennies de débats et de propositions de changements, un nouveau Schéma a remplacé le SDAU en 1994, fixant les orientations de développement jusqu'en 2015.

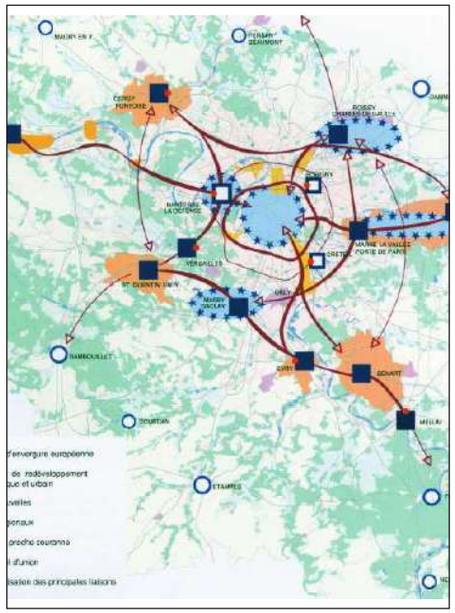
Le plan se compose de plusieurs documents: un rapport, une carte régionale qui traduit graphiquement les orientations et les principes d'aménagement du territoire, ainsi que une annexe avec les principales orientations du rapport.

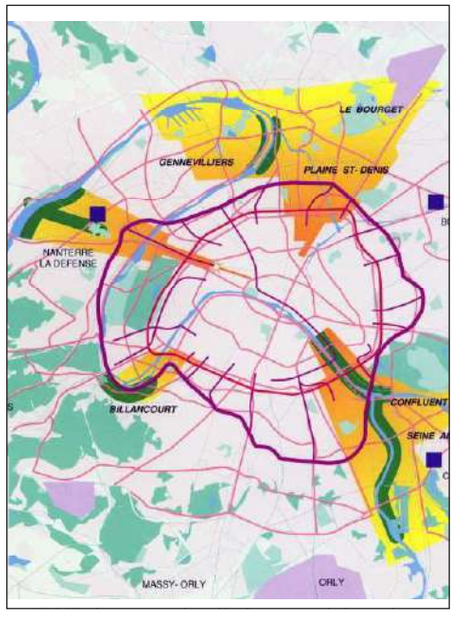
Par rapport aux plans précédents, ce plan énonce quelques nouveaux principes, dont, avant tout la protection environnementale, en soulignant la nécessité de preserver les zones rurales et naturelles.

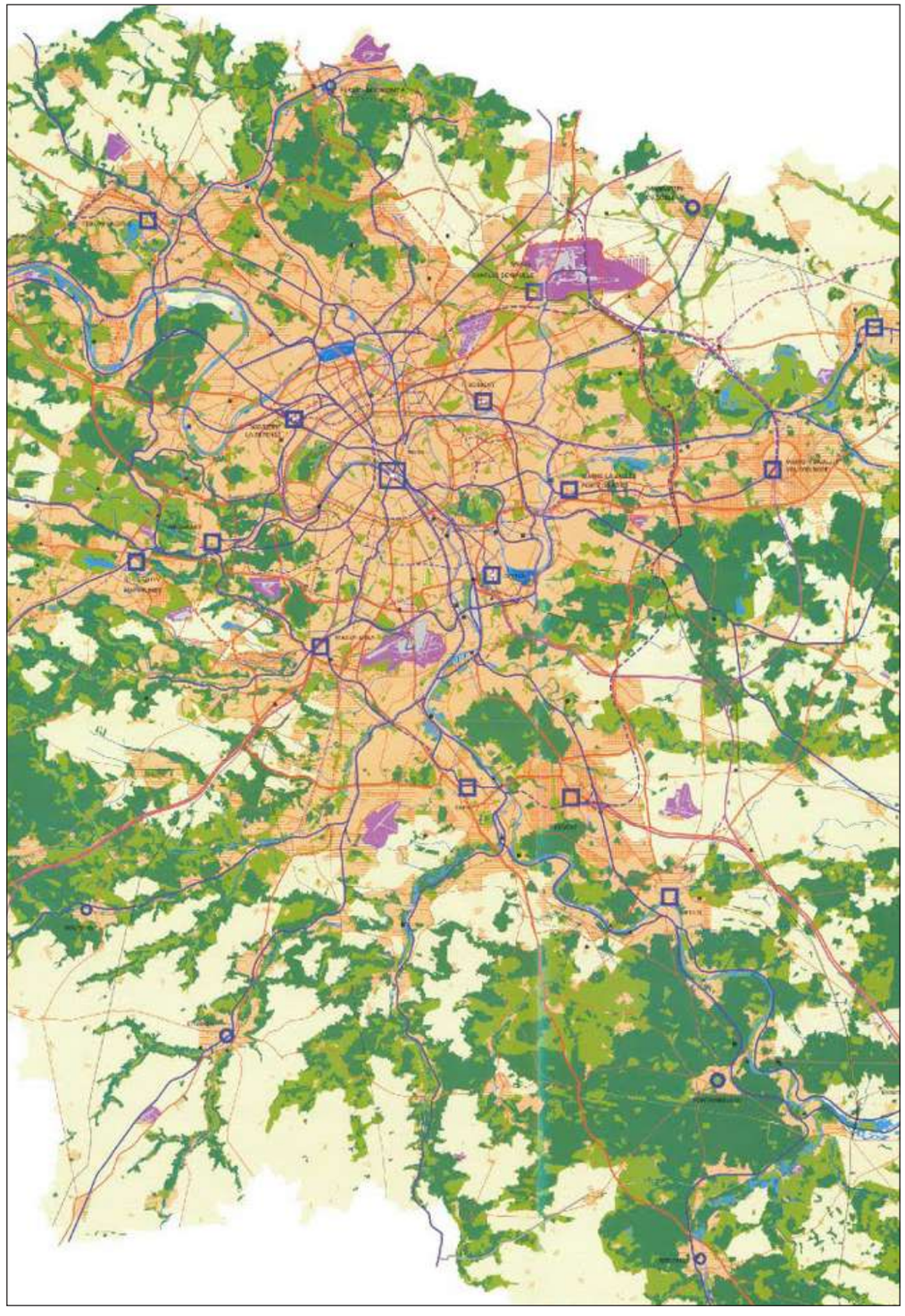
Le plan présente également le but de requalifier les zones industriels de la première couronne et comprend plusieurs projets de rénovation urbaine.

Il confirme et consolide le modèle polycentrique basé sur un projet d'infrastructure cohérent.

Le projet de plan a été adopté en 2008 mais n'est pas entré en vigueur pour des raisons constitutionnelles, bien qu'il ait fait l'objet de quelques applications ad hoc par les autorités locales.







SDRIF (Schéma directeur de la région d'Ile-de-France), 1994.
À Gauche: Schémas généraux de l'organisation régionale polycentrique;
À Droit: Destination générale des sols
© DRIEA ÎLE-DE-FRANCE

5 SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France), Projet Spatial Régional, 2008.

Le plan, élaboré depuis 2004, repose sur une nouvelle approche, dictée par de nouveaux défis et problèmes avant tout liés à la crise environnementale et énergétique et à la nécessité de limiter la consommation de terres naturelles. En outre, un autre objectif majeur est la nécessité de fournir des stratégies pour rééquilibrer le territoire entre l'est et l'ouest.

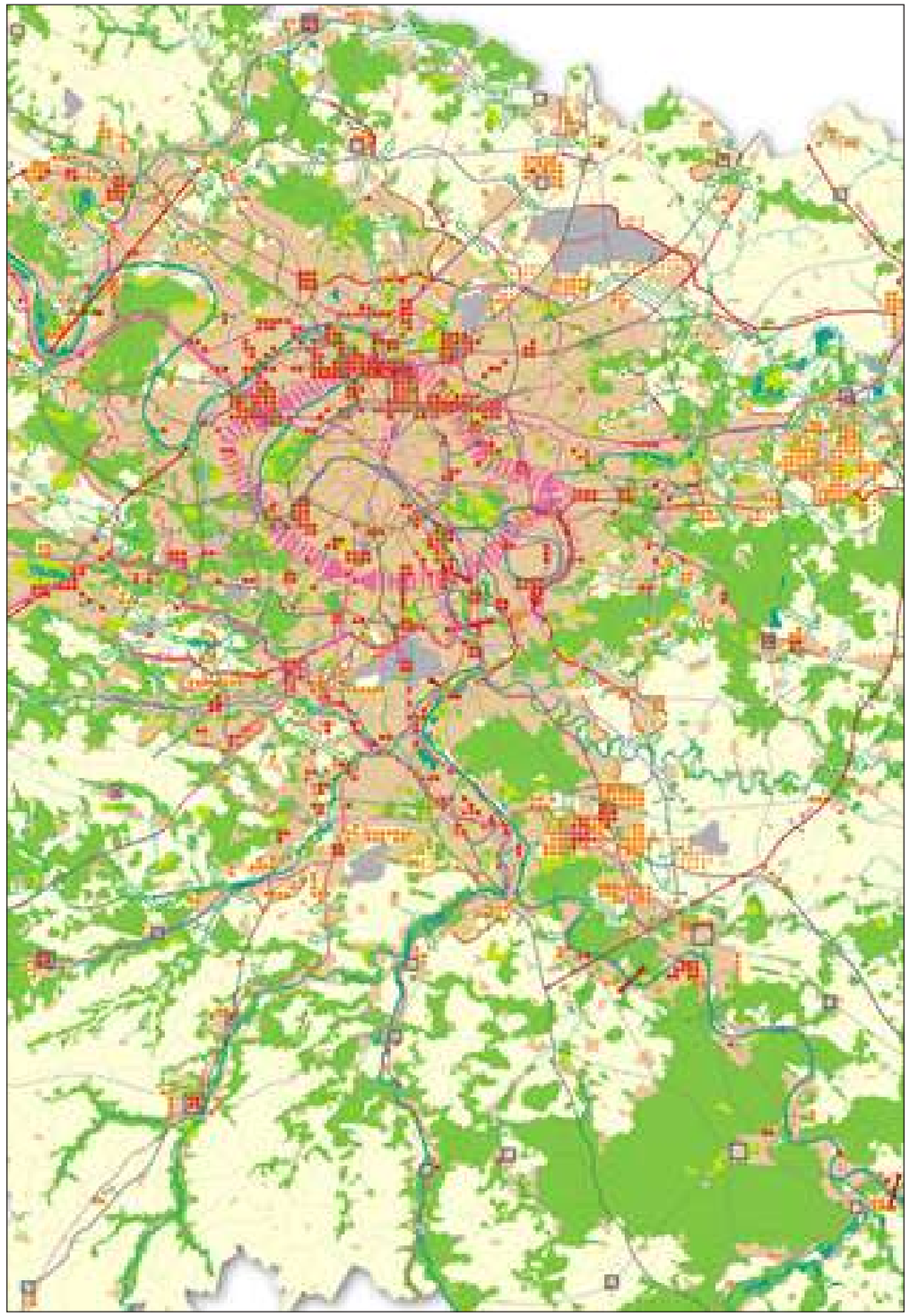
Au cours du processus d'élaboration, des débats ont eu lieu entre l'État et la région, qui a préféré favoriser la densification de l'agglomération par des stratégies impliquant des prévisions de croissance économique jugées trop faibles par le gouvernement de l'État.

Une nouvelle approche de la planification est donc liée à la question de la *densité urbaine*, qui joue un rôle de plus en plus important dans les politiques et les programmes en cours de discussion.

Le processus d'élaboration du plan est ouvert à la participation d'un grand nombre d'acteurs.

Approuvé en 2013, le Schéma vise à structurer le développement régional principalement par le développement des transports publics. naturelles.

SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France), 2008
À Gauche: Carte Generale;
À Droit: Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT)
© IAU ÎdF

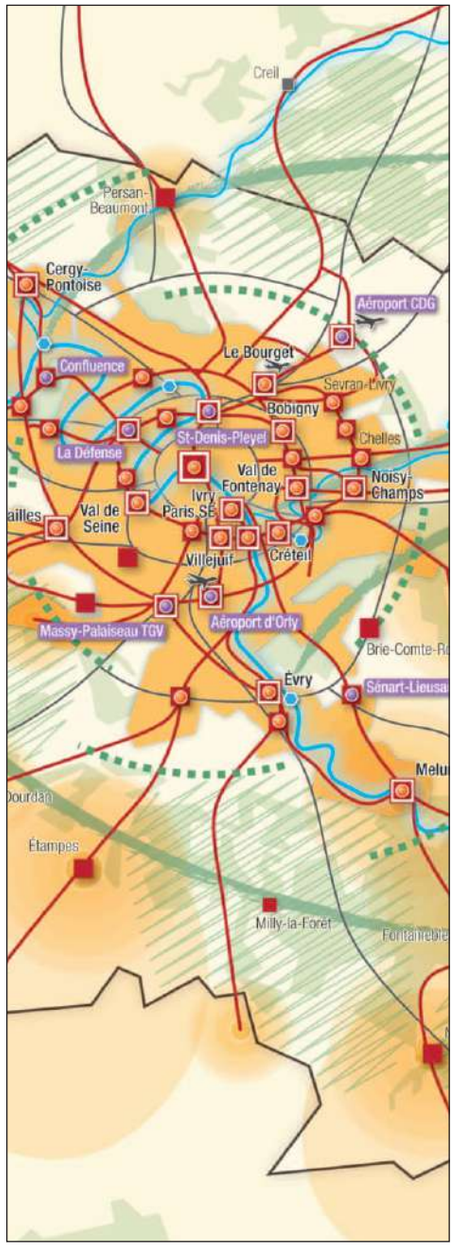


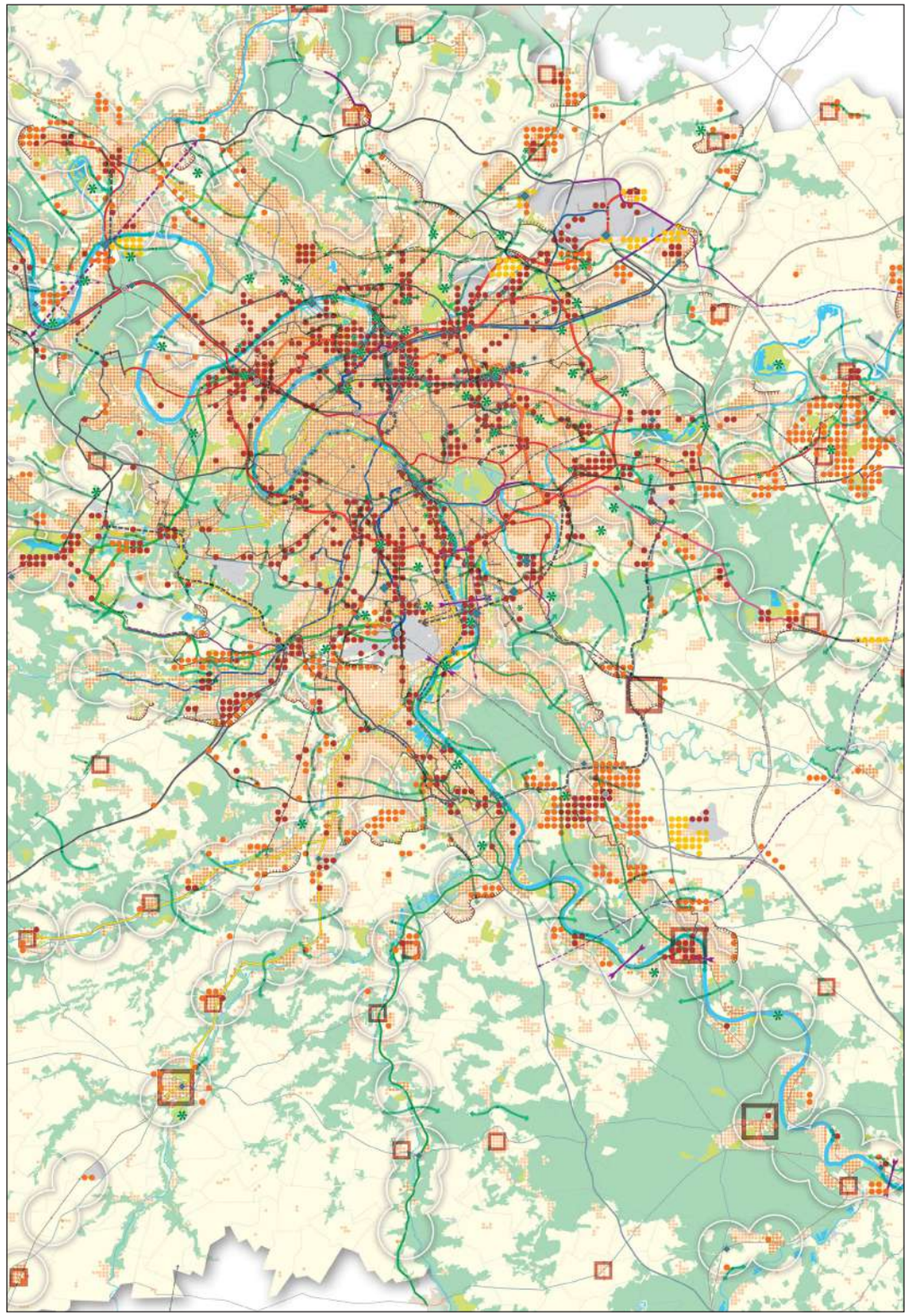
5 SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France projet Île-de-France 2030), Projet Spatial Régional, 2013.

Le Sdrif horizon 2030, rédigé par la Région Île-de-France en association avec l'État, a été adopté en 2013.

Le nouveau Schéma est le résultat d'un dialogue impliquant de nombreux acteurs une vaste concertation dans le cadre d'un vaste processus de consultation entre les élus franciliens, des aménageurs, des experts, et des citoyens, notamment à travers l'enquête publique conduite en 2013.

Pour un examen plus approfondi du sujet, le Schéma 2013 est examiné en détail dans la deuxième section du présent rapport (chapitre 2.3.1).





SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France), 2008
À Gauche: Carte Generale;
À Droit: Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT)
© IAU ÎdF

3. Visions franciliennes à travers les travaux de l'AIGP

L'Atelier a été créé en 2010 pour vouloir du chef de l'Etat, à la suite de la consultation internationale « Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne » (2008) lancée par le ministère de la Culture, avec le but de poursuivre et développer les réflexions des architectes, urbanistes, chercheurs et experts mobilisés à cette occasion. Il s'agit d'un groupement d'intérêt public, dont la gouvernance associe à parité l'État (Ministère de la Culture et de la Communication, Ministère du Logement et de l'Égalité des Territoires, Préfecture de Paris et d'Île-de-France) et les collectivités territoriales (Ville de Paris, Région Île-de-France, syndicat Paris Métropole et Association des maires d'Île-deFrance).

L'Atelier a abordé les enjeux de la nouvelle Métropole en construction à travers plusieurs séances de travail qui ont permis de poursuivre des appels à projets et d'en créer des nouveaux, ciblés sur les territoires de la métropole. Au début de la procédure de révision du SDRIF, en 2011, le Conseil Régional d'Île-de-France sollicite la contribution du Conseil scientifique de l'AIGP, en

< DPA Dominique Perrault architecte urbaniste. Séminaire d'étude AIGP "Habiter le Grand Paris", 2013. © AIGP.

tant que collectif «pourvoyeur d'idées» destinées aux politiques à qui il revient, ensuite, de choisir et décider.

Le collectif s'est attaché aux grands défis mis en avant par la Région et déjà énoncés dans les textes amndés: lutter contre l'étalement urbain afin de préserver les espaces agricoles et naturels, tout en permettant la construction de logements et d'activités; construire un modèle urbain post-carbone de « ville intense », répondant à la transition énergétique et au dérèglement climatique ; développer le « vivre ensemble », vecteur d'identité francilienne, par la solidarité territoriale, le lien culturel et le rapport villenature ; accompagner un modèle économique francilien tourné sur la conversion écologique et sociale. Les travaux ont débouché sur une démarche conceptuelle axée sur la ville compacte, intense, dense, traçant également quelques pistes pour approfondir et renouveler l'exercice de planification.

Dans les pages qui suivent sont montrés les travaux qui ont été présentés lors des différents séminaires et qui ont permis l'identification des pistes à parcourir afin d'envisager des scenarios futurs. Ces travaux ont permis également d'inventer des nouvelles approches cartographiques pour la métropole et exprimer l'interéchelle. Ils ont fait du SDRIF le cadre de cohérence régionale des projets locaux (notamment pour les Contrats de Développement Territorial).

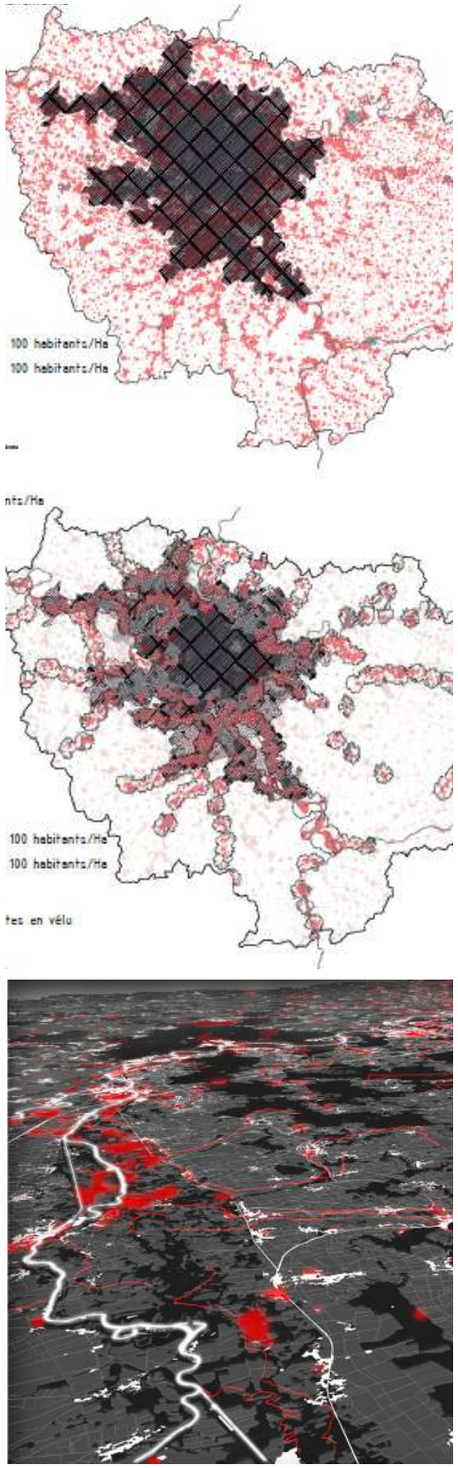
1 Atelier International du Grand Paris (AIGP), séminaire d'étude «Habiter le Grand Paris », 2013

Cette série d'études que nous présentons dans ces pages a été élaborée en mars 2013 par les équipes d'architectes formant le Conseil scientifique de l'AIGP, autour du thème "Vivre le Grand Paris".

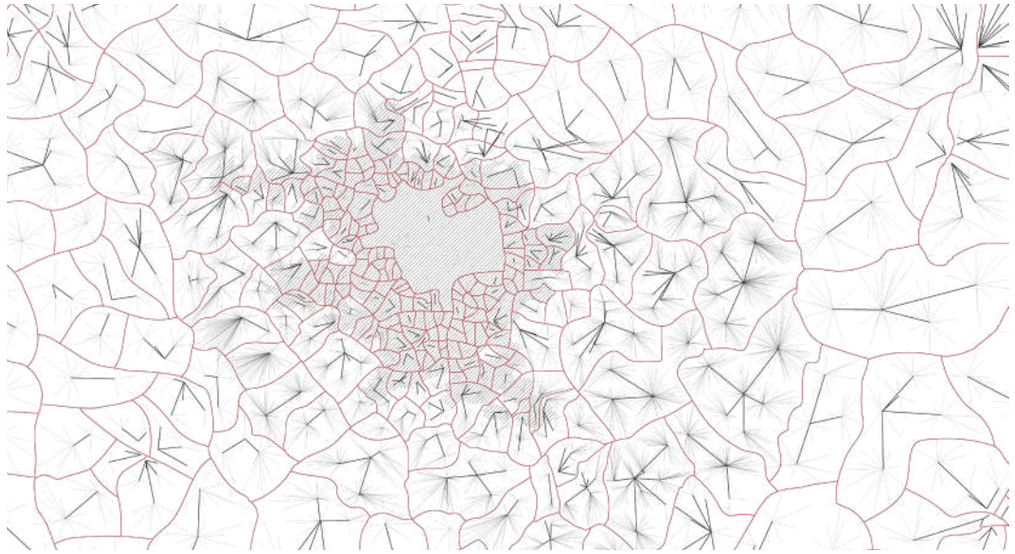
Les équipes posent la question en termes pragmatiques : "où et comment ?".

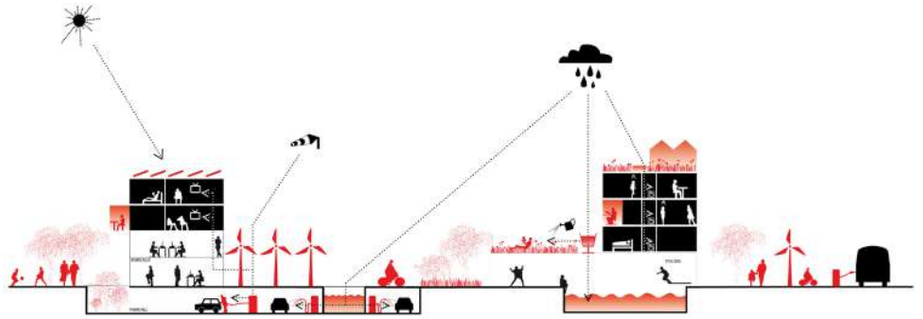
Même si les études n'abordent pas la question quantitative de façon suffisamment approfondie en raison de l'importance d'un modèle plus "formel" de développement urbain, le débat sur la construction et la gestion de l'agglomération urbaine met en avant des réflexions importantes sur la relation entre les établissements humains et le territoire environnant.

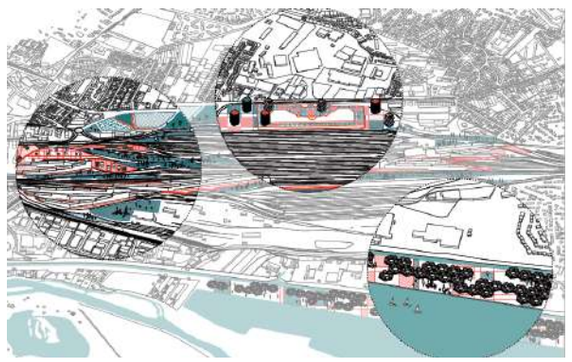
A ce sujet, les différentes équipes ont donné plusieurs interprétations du projet de densité urbaine pour l'agglomération parisienne, traduites en différents modèles urbains (horizontal / poreux, continu et linéaire ou de métropole dense et compacte, ville légère et diffuse, ville compacte, etc.)

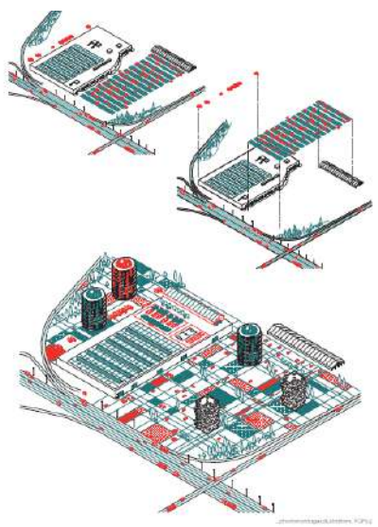


Dans cette page : Contribution de l'équipe Bres + Mariolle et chercheurs associés.
Séminaire d'étude de l'AIGP "Habiter le Grand Paris", 2013. © AIGP.

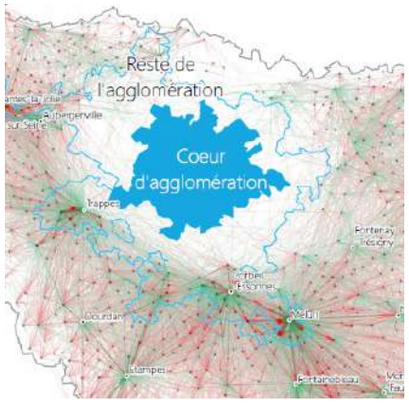


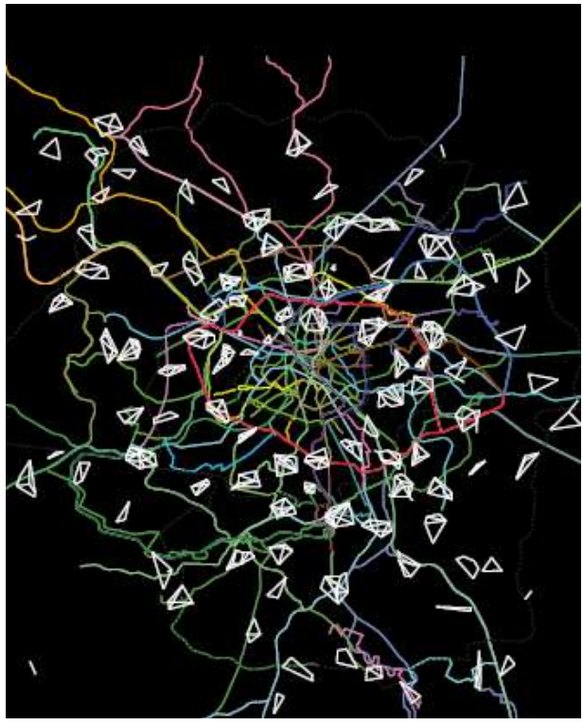


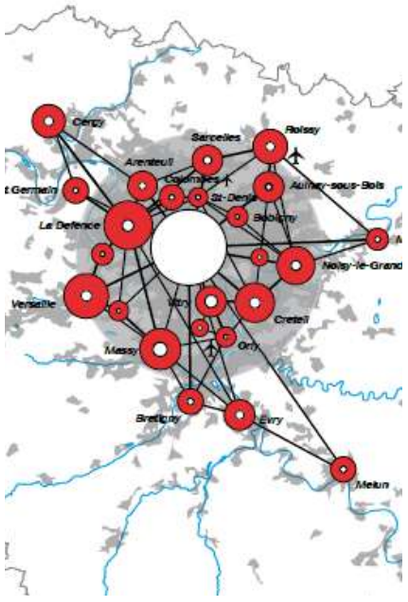


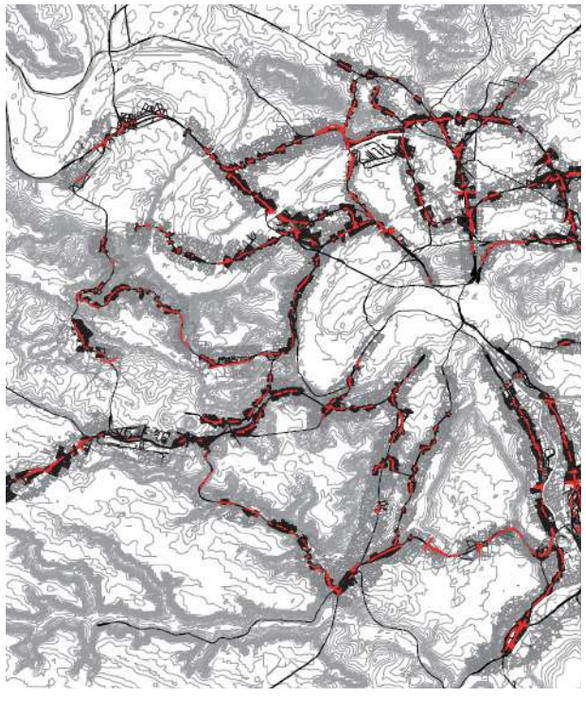


Sur cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP.
En haut: Contribution de l'équipe Bres + Mariolle et chercheurs associés. En bas : FGP(a) + TER, Philippe Gazeau, architecte. Séminaire d'étude AIGP "Habiter le Grand Paris", 2013. © AIGP.

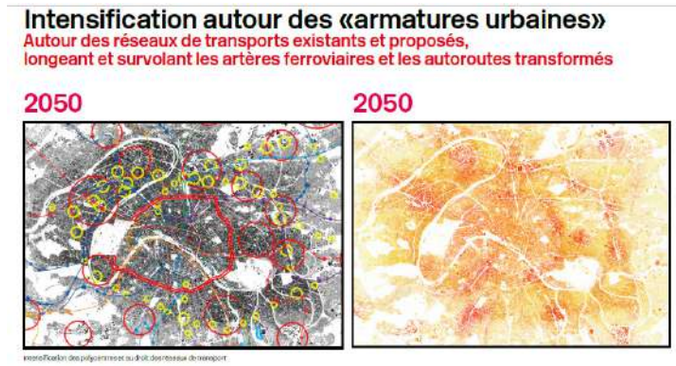


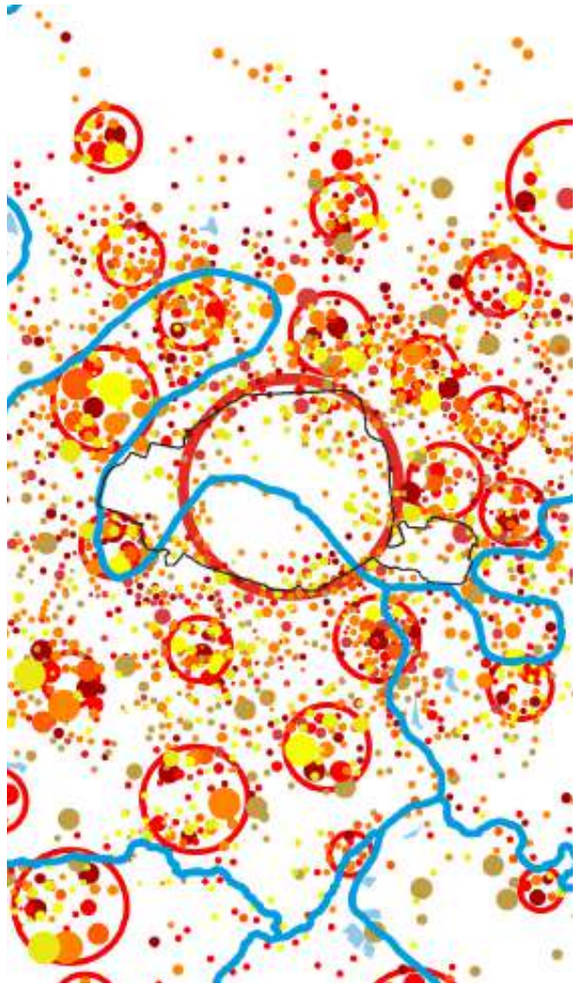


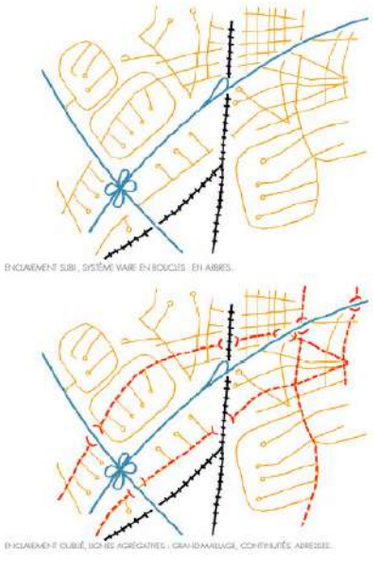




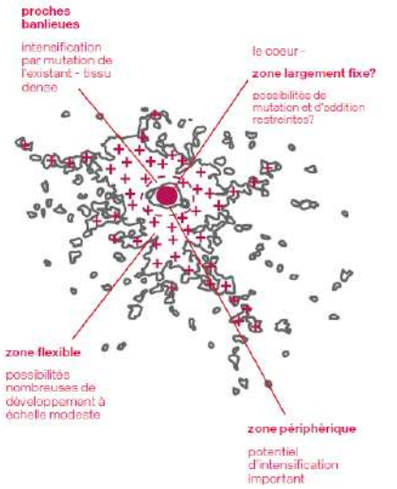
Dans cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP.
En haut à gauche : Agence Francois Leclerq et Ateliers Lion et Associés.
En bas à gauche : Rogers Stirk Harbour + Partners. En haut à droite : DPA Dominique Perrault architecte urbaniste.
En bas à droite : FGP(a) + TER, Philippe Gazeau, architecte.
Séminaire d'étude de l'AIGP "Habiter le Grand Paris", 2013. © AIGP

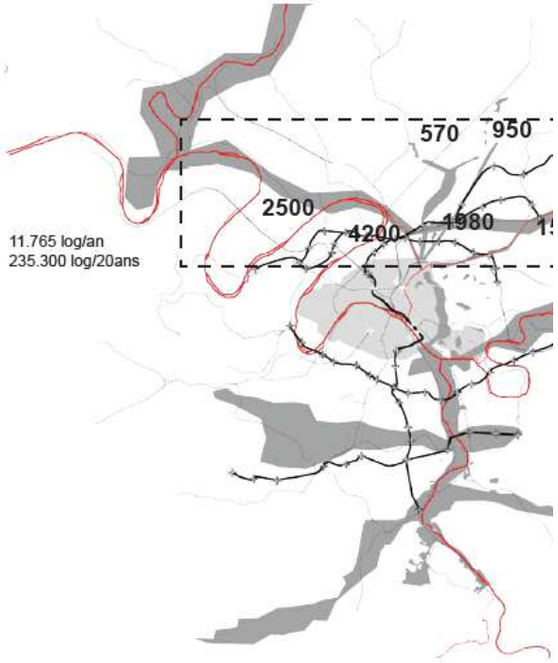


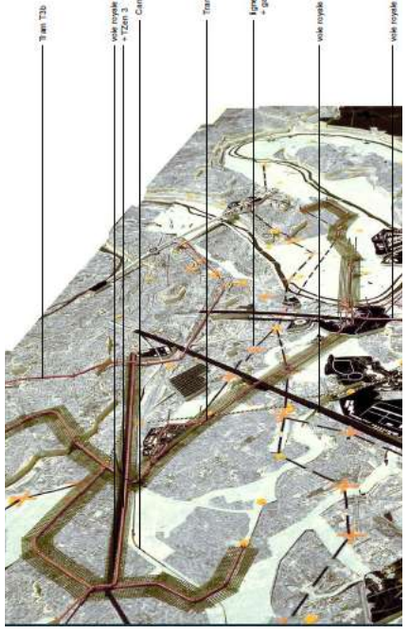


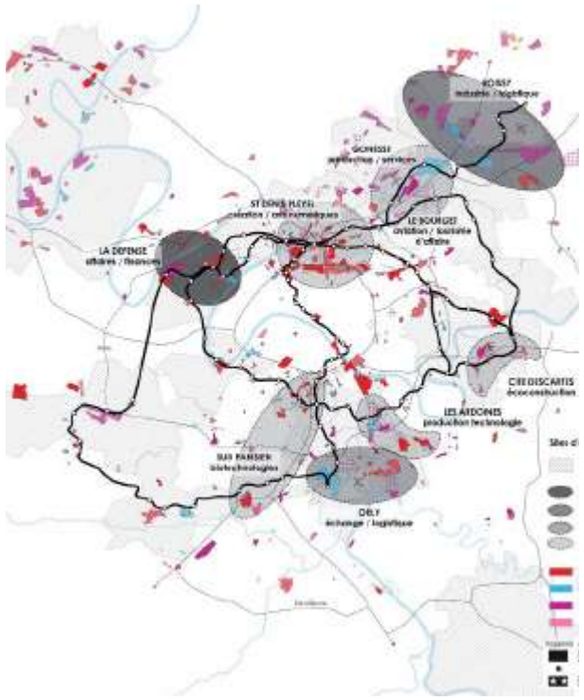


Dans cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP.
En haut et en bas à gauche : Rogers Stirk Harbour + Partners.
En haut et en bas à droite : Agences Elizabeth et Christian de Portzamparc.
AIGP séminaire d'étude " Habiter le Grand Paris ", 2013. © AIGP.

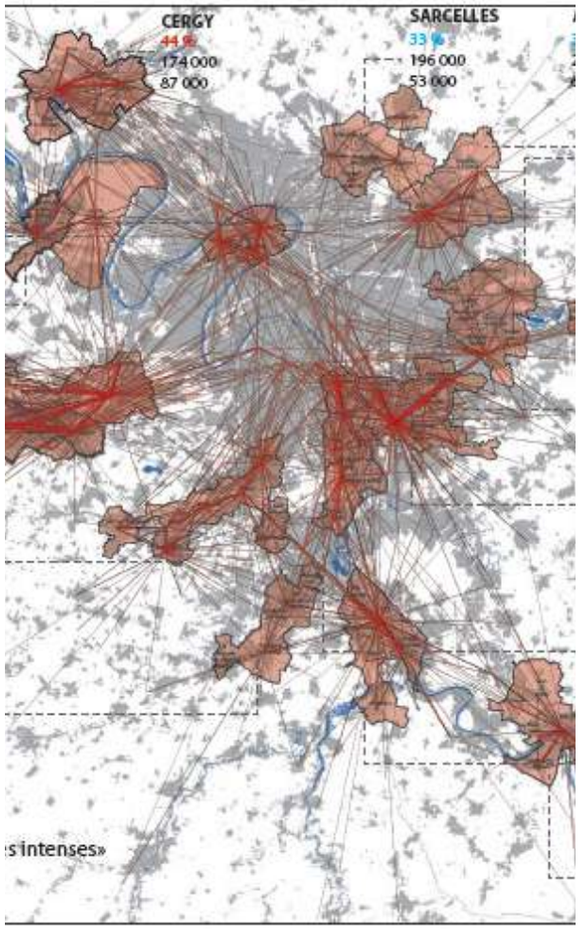


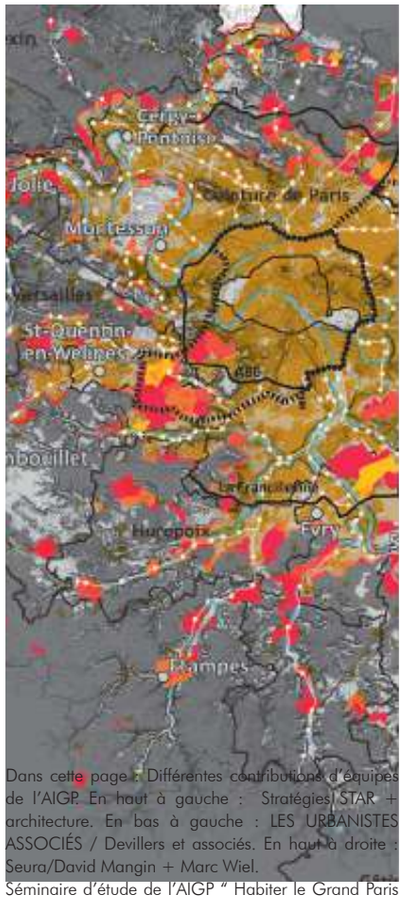






Dans cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP.
En haut à gauche : Rogers Stirk Harbour + Partners. En bas à gauche et en haut à droite : B. Secchi, P. Viganò / STUDIO13. En bas à droite : Seura/David Mangin + Marc Wiel.
Séminaire d'étude de l'AIGP " Habiter le Grand Paris", 2013. © AIGP.





Dans cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP. En haut à gauche : Stratégies / STAR + architecture. En bas à gauche : LES URBANISTES ASSOCIÉS / Devillers et associés. En haut à droite : Seura/David Mangin + Marc Wiel.
Séminaire d'étude de l'AIGP " Habiter le Grand Paris ", 2013.
© AIGP.

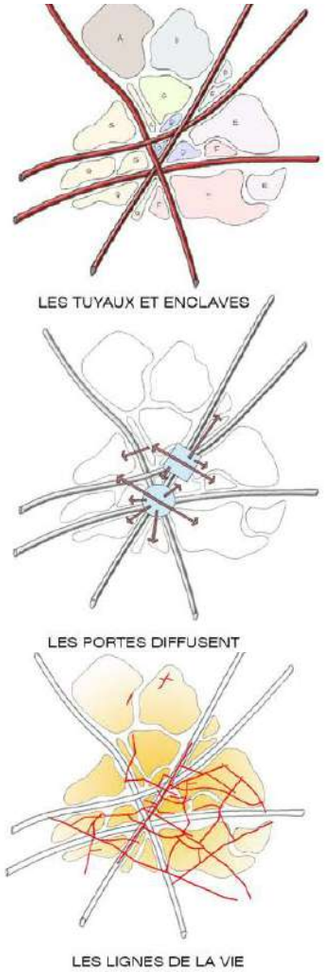
2 Atelier International du Grand Paris (AIGP), Séminaire d'étude sur la mobilité dans le Grand Paris (2010)

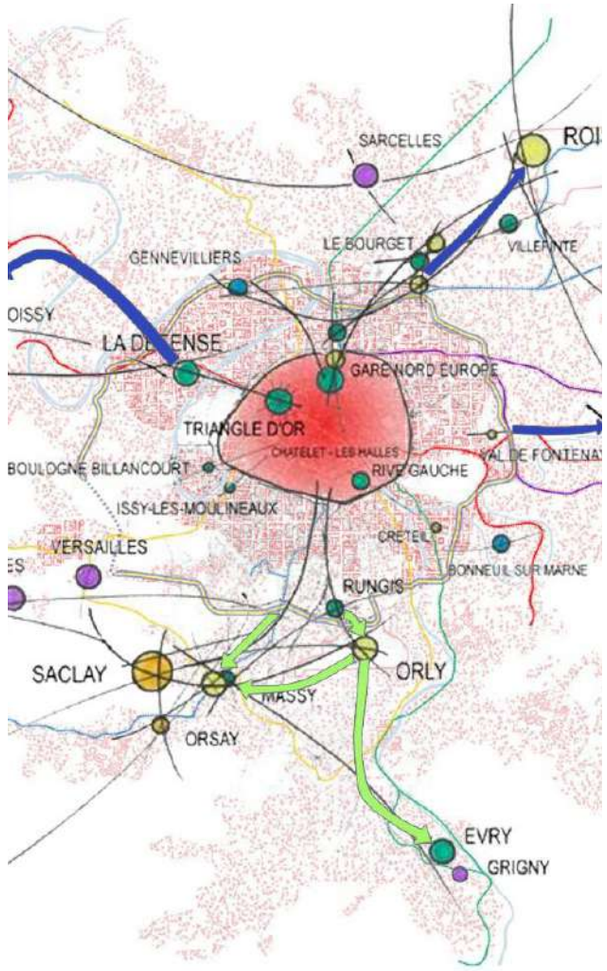
Le premier séminaire d'étude mené par les équipes de l'Atelier International du Grand Paris a été le Séminaire d'étude sur la mobilité métropolitaine. Le scénario proposé vise à articuler les réseaux de transport public avec les autres modes de mobilité et toutes les vitesses comprises dans le réseau qui traverse le territoire.

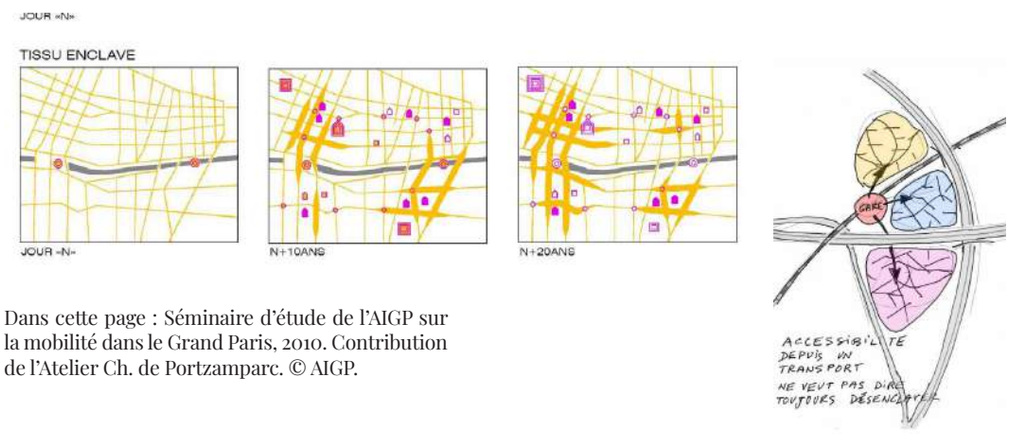
Conscientes que le Grand Paris ne peut être réduit à une seule entité territoriale, les équipes rappellent que les principaux objectifs d'aménagement passent nécessairement par la "remise en mouvement des territoires habités", visant à les rééquilibrer et à atteindre une égalité de développement.

Si la possibilité de se déplacer facilement et rapidement sur le territoire métropolitain est une condition nécessaire, elle n'est pas suffisante. C'est pourquoi les équipes ont envisagé la possibilité de combiner tous les modes de déplacement à des vitesses différentes, tant ceux existants que ceux à venir, sans doute plus légers et plus souples. Le scénario proposé par l'équipe AIGP est donc avant tout une "méthode" pour penser la mobilité actuelle dans une visée prospective.

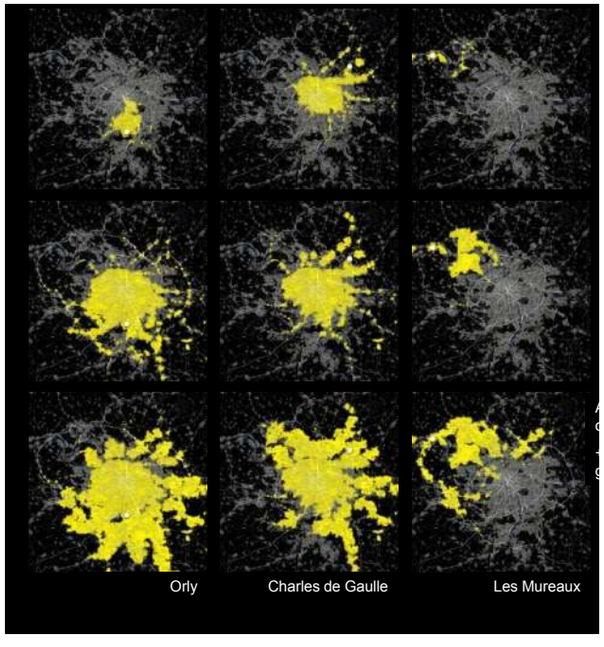
Dans cette page : Détail du "scénario des infrastructures" établi lors de l'Atelier final et élaboré grâce à la collaboration de toutes les équipes. Séminaire d'étude AIGP sur la mobilité dans le Grand Paris, 2010. © AIGP.

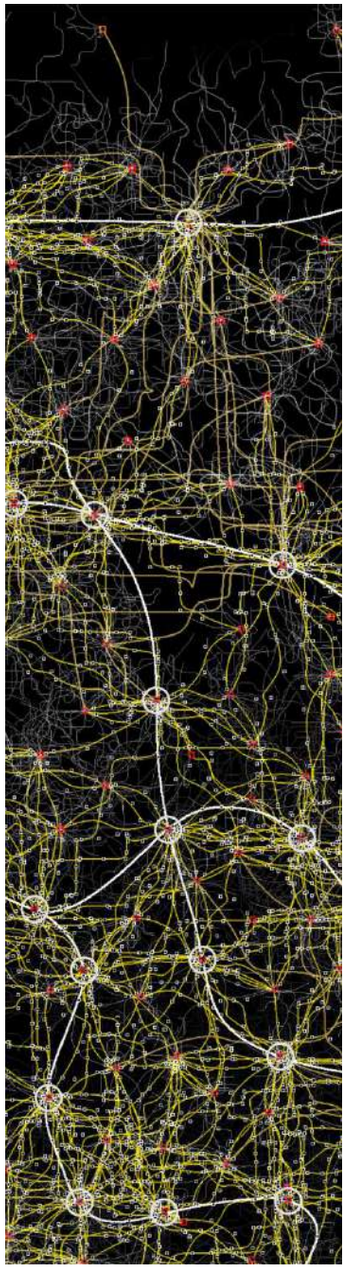




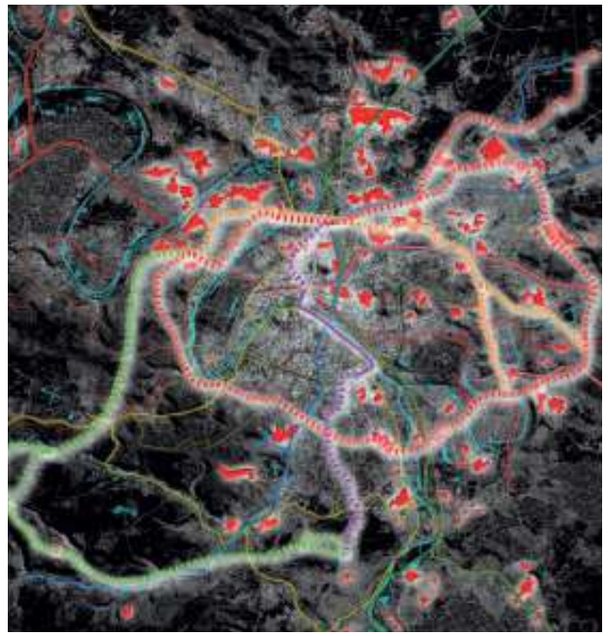


Dans cette page : Séminaire d'étude de l'AIGP sur la mobilité dans le Grand Paris, 2010. Contribution de l'Atelier Ch. de Portzamparc. © AIGP.

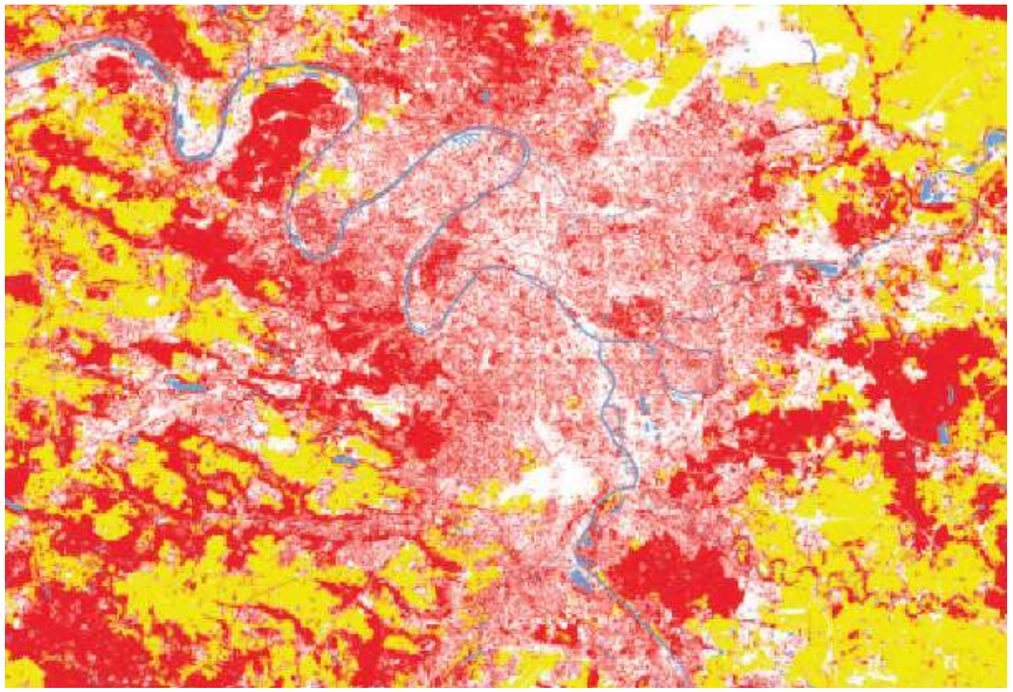


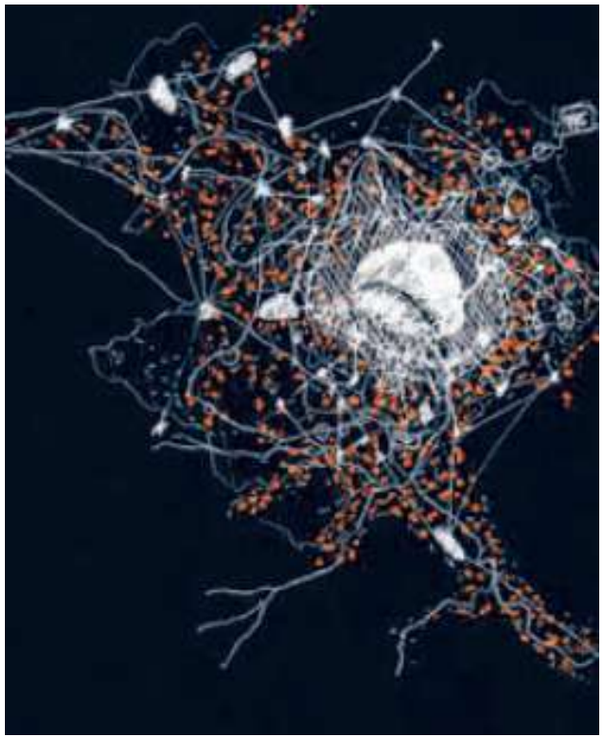


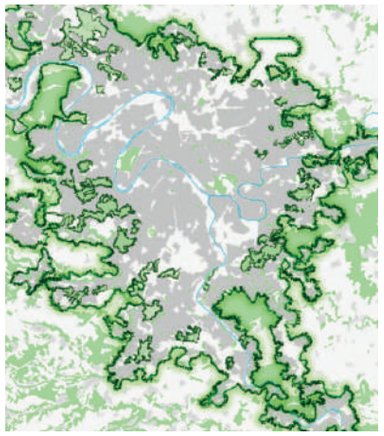
Dans cette page : Contributions de l'Equipe LIN.
Séminaire d'étude de l'AIGP sur la mobilité dans le Grand Paris, 2010.
© AIGP



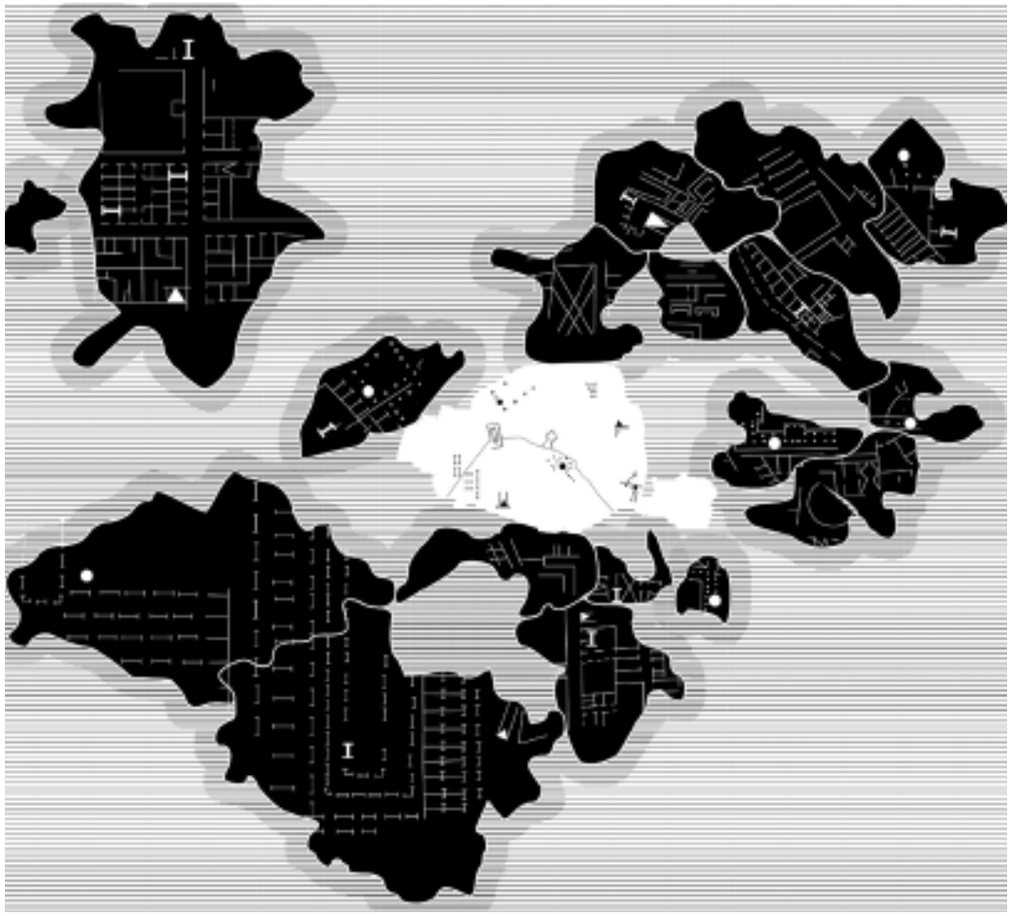
Dans cette page :
En haut à gauche : Atelier Castro-Denissof-Casi. En bas à gauche : Finn Geipel + Giulia Andi, Lin + Systematica. En haut à droite : Architectes Jean Nouvel, Jean-Marie Duthilleul, Michel Cantal-Dupart Contribution à la révision du SDRIF 2030, 2011. © AIGP.

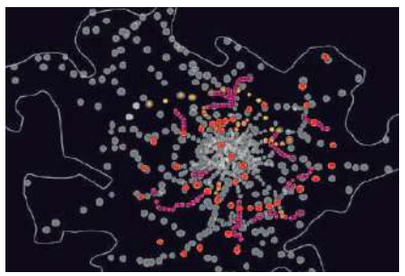






Dans cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP. En haut et en bas à droite : Jean Nouvel, Jean-Marie Duthilleul, Michel Cantal-Dupart. En bas à gauche : Finn Geipel + Giulia Andi, Lin +Systematica.Contribution à la révision du SDRIF 2030, 2011.© AIGP.



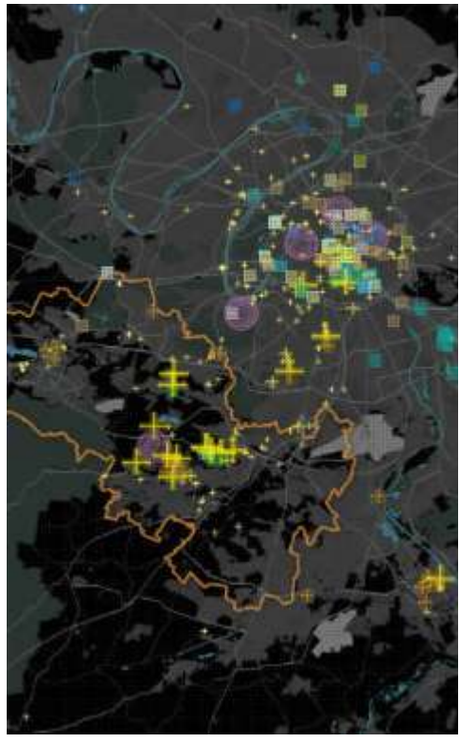


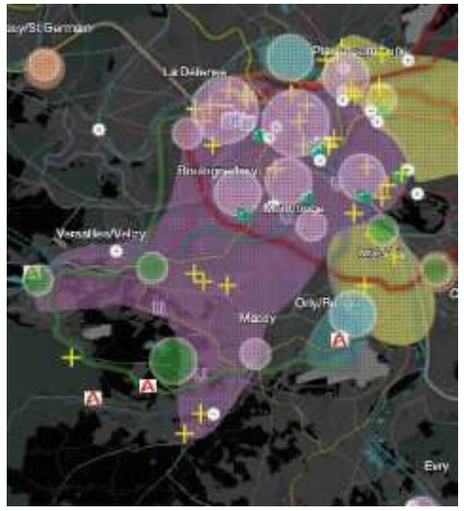
Dans cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP. En haut : Djamel Klouche, l'AUC ; en bas à gauche : Groupe Descartes et SEURA. En bas à droite : Finn Geipel + Giulia Andi, Lin +Systematica. Contribution à la révision du SDRIF 2030, 2011.
© AIGP.

3 Atelier International du Grand Paris (AIGP). Séminaire de travail « Construire le Grand Paris», 2011

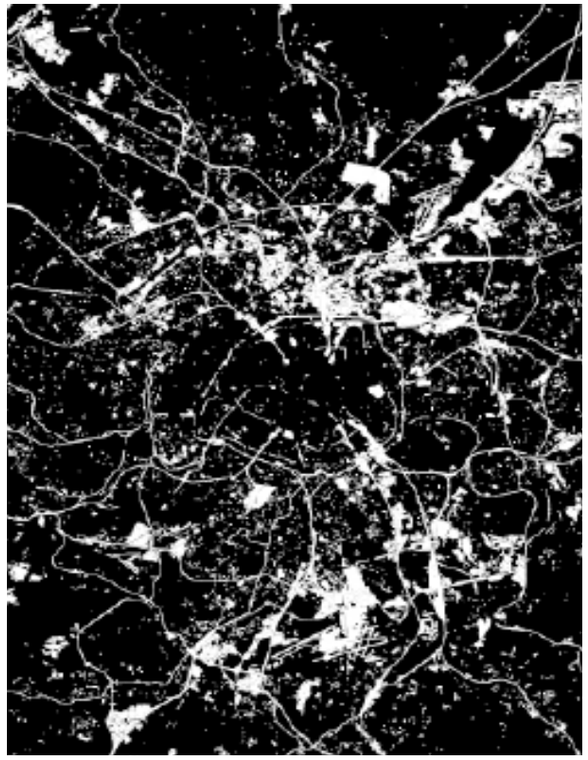
La troisième session de travail de l'AIGP répond à l'ambition affichée par la Région d'augmenter significativement le volume des logements pour faire face à la crise et rééquilibrer l'habitat et l'emploi en Ile-de-France. L'atelier se concentre donc sur le logement comme outil essentiel du développement urbain, qui doit être planifié en parallèle avec les réseaux de transport en anticipant les changements sociodémographiques et les modes de vie futurs.

L'atelier a défini quatre principes fondamentaux: inventer de nouvelles typologies; réutiliser les espaces vides à l'intérieur de la ville; promouvoir la diversité et la proximité; relier la densité, l'intensité et les spatialités poreuses. Les quatre défis visent à construire "la ville sur la ville", pour lesquels l'atelier a formulé quelques principes conceptuels: densifier les zones résidentielles et celles d'activités ; construire à côté des infrastructures de transport ; requalifier les grands ensembles ; construire sur les toits ; transformer l'existant ; urbaniser les zones inondables ; intensifier les lisières ; requalifier les échanges ; construire des "hauts lieux" ; construire autour des grands parcs.





Dans cette page : travail final de l'Atelier issu de la collaboration entre toutes les équipes, séminaire d'étude AIGP " Construire le Grand Paris ", 2011.
© AIGP.

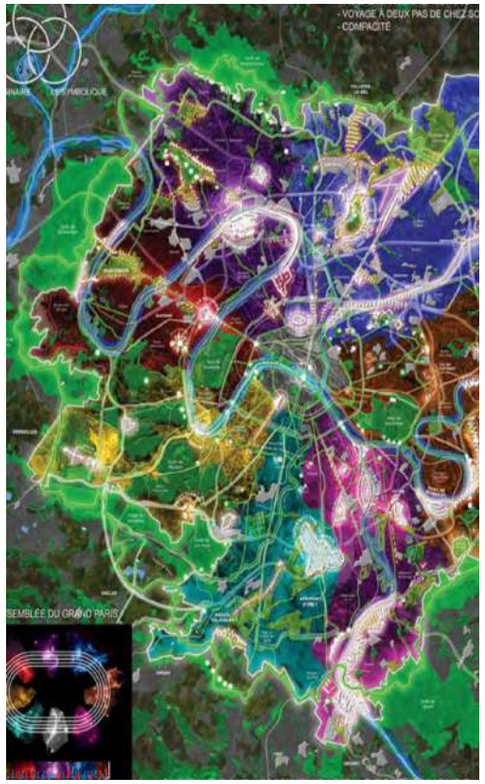


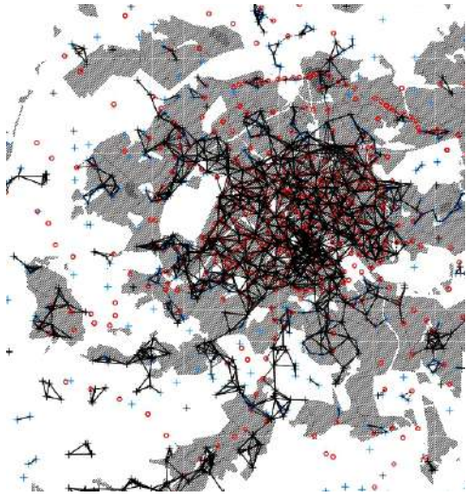
Dans cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP. En haut à gauche : Bernardo Secchi et Paola Vigano / STUDIO 08. En haut à droite : Antoine Grumbach & Associés. En bas à gauche : Finn Geipel + Giulia Andi, Lin +Systematica. En bas à droite : Équipe Yves Lion / Groupe Descartes.
Séminaire d'étude AIGP "Construire le Grand Paris", 2011.
© AIGP.

4 Atelier International du Grand Paris (AIGP). Séminaire « Systèmes métropolitians », 2013-2014

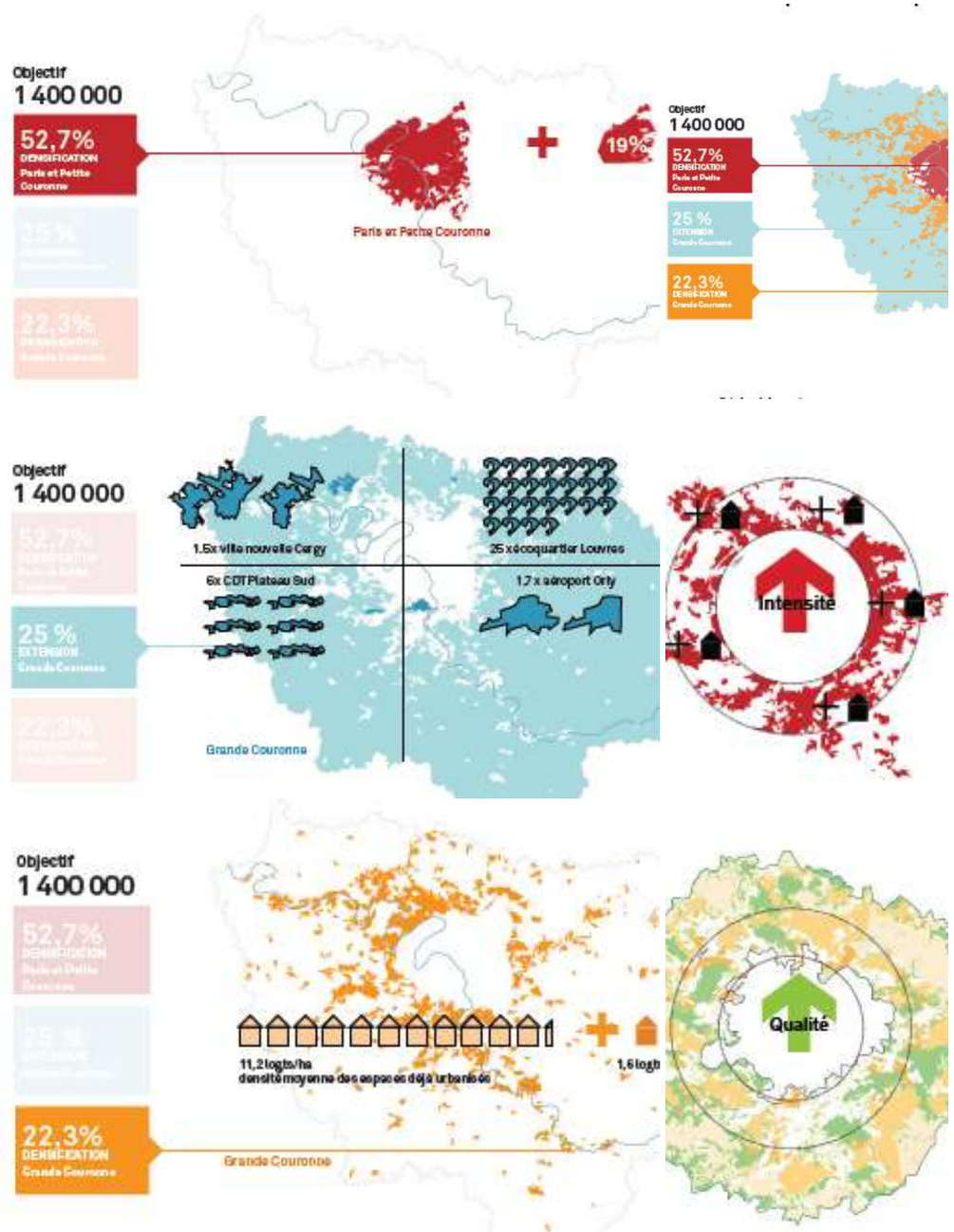
En vue de la création de la Métropole du Grand Paris, l'Atelier met en débat la question des "systèmes métropolitains" qui définissent le territoire metropolitain. Les travaux sont menés en fonction de la planification à l'échelle régionale: le Schéma directeur Île-de-France 2030, les CDT - Contrats de développement territorial -, et le développement du réseau de transport en Île-de-France.

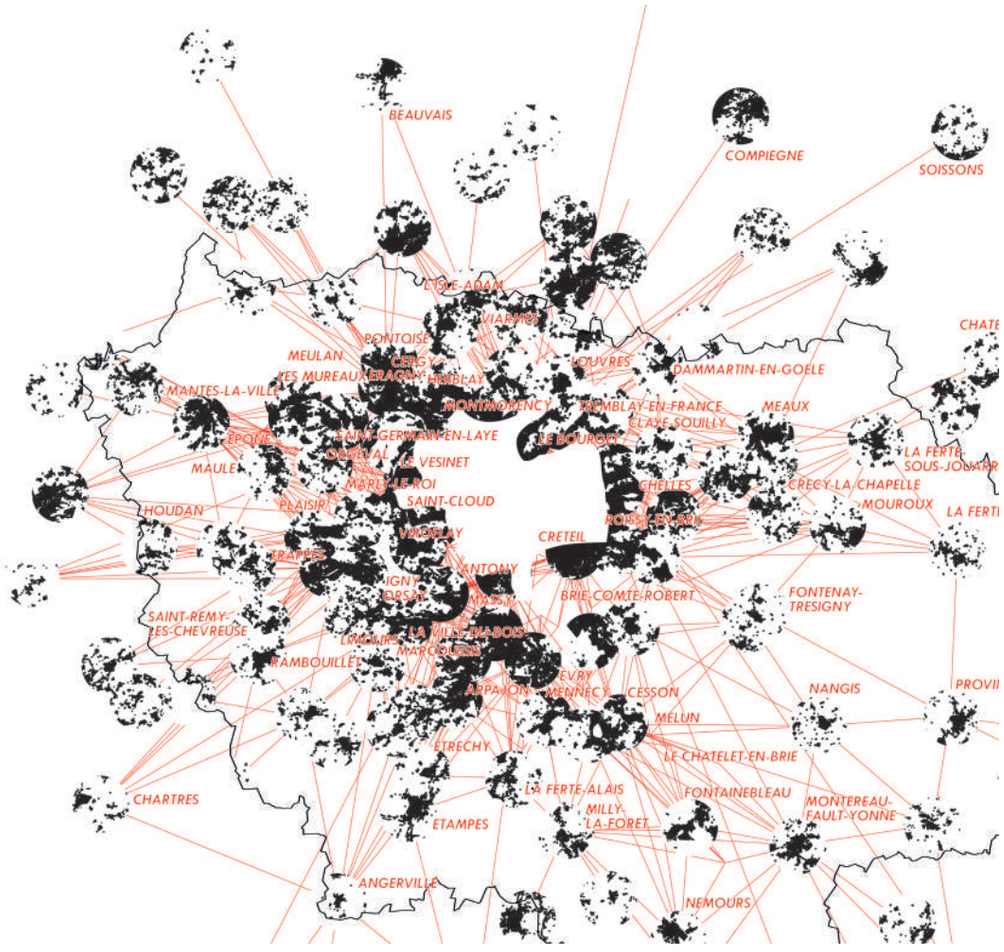
L'analyse de la métropole à différentes échelles s'appuye sur les concepts de "ville-monde", de "bassins de vie", de pôles de centralité, de flux et réseaux. L'objectif est de dessiner un nouveau récit stratégique propre au Grand Paris. Le séminaire aspire à mettre en lumière les projets en cours et futurs pour comprendre comment ils contribueront à l'identité du territoire, en partant par quelques questions principales: Quels les principaux défis pour le futur métropolitain? Que peut-on faire pour agir sans délai dans la transformation de plus en plus rapide du Grand Paris ?

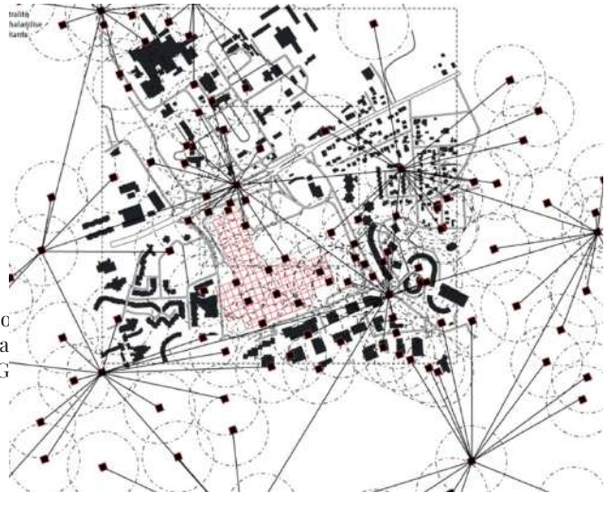


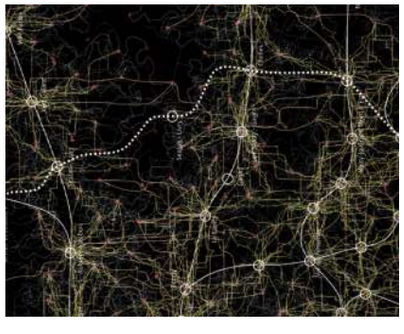


Dans cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP. En haut : Atelier Roland Castro - Sophie Denissof & Associés. En bas : DPA Dominique Perrault architecte urbaniste. Séminaire d'étude AIGP "Systèmes métropolitains", 2013-2014. © AIGP.

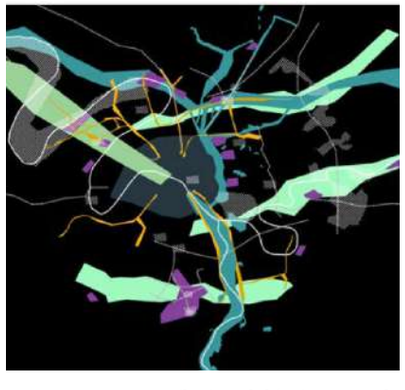
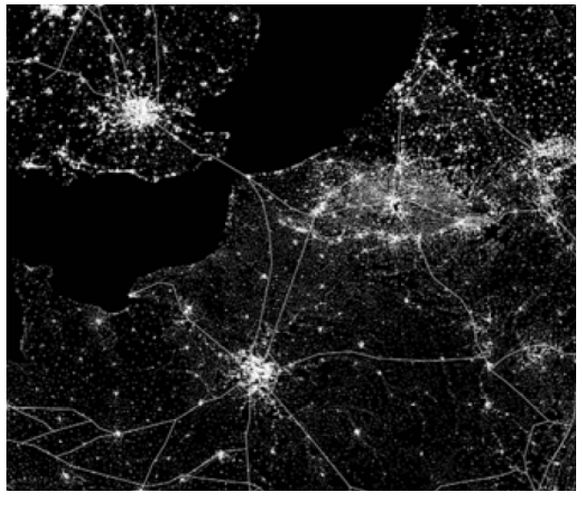








Dans cette page : En haut: équipe Bres + Mariolle et chercheurs associés.
En bas:Contribution de l'équipe LIN / Finn Geipel + Giulia Andi, Lin + Systematica.
Séminaire d'étude AIGP "Systèmes métropolitains", 2013-2014. © AIGP.



Dans cette page : Contributions de l'équipe Bernardo Secchi et Paola Viganò / STUDIO13. Séminaire d'étude AIGP "Systèmes métropolitains", 2013-2014.
© AIGP.