



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA



Le forme dell'intensità

Reinterpretare la densità urbana per lo spazio abitativo contemporaneo

“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

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

Dottoranda: Flavia Maglicani
Ciclo: XXXIV

Curriculum A
Architettura - Teorie e Progetto

Tutors: prof.ssa Domizia Mandolesi
prof.ssa Cristiana Mazzoni



DOTTORATO DI RICERCA IN ARCHITETTURA - TEORIE E PROGETTO

Collegio dei docenti:

Orazio Carpenzano
Rosalba Belibani
Maurizio Bradaschia
Andrea Bruschi
Roberto Cherubini
Alessandra Criconia
Alessandra De Cesaris
Paola Veronica Dell'Aira
Emanuele Fidone
Nicola Flora
Gianluca Frediani
Cherubino Gambardella
Anna Giovannelli
Paola Gregory
Andrea Grimaldi
Filippo Lambertucci
Renzo Lecardane
Domizia Mandolesi
Luca Molinari
Caterina Padoa Schioppa
Renato Partenope
Antonella Romano
Antonino Saggio
(coordinatore dal 2011 al 2018)
Guendalina Salimei
Antonello Stella
Nicoletta Trasi
Nilda Maria Valentin
Massimo Zammerini

Comitato dei membri esperti:

Lucio Altarelli
Lucio Barbera
Renato Bocchi
Marcello Pazzaglini
Franco Purini
Giancarlo Rosa
Piero Ostilio Rossi
Roberto Secchi

“Sapienza” Università di Roma

Dipartimento di Architettura e Progetto

Corso di Dottorato in Architettura - Teorie e Progetto

Coordinatore: prof. Orazio Carpenzano

Vice-coordinatore: prof. Andrea Grimaldi

Le forme dell'intensità

**Reinterpretare la densità urbana per lo spazio abitativo
contemporaneo**

Dottoranda: Flavia Magliacani

XXXIV ciclo – Curriculum A

Tutors: Domizia Mandolesi, Cristiana Mazzoni

Tesi in cotutela con

La presente tesi di dottorato in Cotutela è frutto della collaborazione tra il Dipartimento di Architettura e Progetto della “Sapienza” Università di Roma (DiAP) e l'Université Paris-est (IPRAUS/ENSAPB). La presente Dissertazione Finale è presentata per il conseguimento del titolo di Dottore di ricerca in “Architettura -Teorie e Progetto” e in “Architecture et urbanisme”.



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



Ringraziamenti

Questo contributo deve molto agli apporti che alcune persone hanno fornito nel mio percorso di ricerca e di formazione personale.

Ringrazio la Professoressa Mandolesi, per la fiducia concessa dal primo momento e quando ancora non sapevo di meritarsela. La ringrazio per aver creduto in questo progetto e per averlo sostenuto e alimentato in ogni suo progresso. La ringrazio per le revisioni pazienti, per le critiche severe e attente e per avermi insegnato a esercitare costante sguardo critico ricercando il perfezionamento continuo. La ringrazio infine per aver accolto una proposta ancora acerba e averne fatto un progetto comune.

Ringrazio la Professoressa Cristiana Mazzoni, per avermi accolta rendendo possibile questo incredibile scambio internazionale. La ringrazio per la fiducia riposta nelle mie ricerche e nella mia persona, per gli stimoli forniti, per i progetti condivisi e per le entusiasmanti possibilità di collaborazione. La ringrazio soprattutto per avermi insegnato il *courage de l'hypothèse* e l'importanza dell'interrogare diversi scenari esplorativi attraverso l'incessante ampliamento dei propri orizzonti .

Ringrazio i Professori Jean Attali e Anne Grillet-Aubert, per i preziosi consigli, le critiche e i dubbi che le loro obiezioni hanno generato in me, rappresentando un'imprescindibile occasione di autocritica e di crescita.

Ringrazio la Professoressa Anna Giovannelli, per avermi avvicinata al mondo dell'Architettura e per avermi fatto amare profondamente questo mestiere fin dal primo giorno.

Ringrazio il Professor Antonino Saggio, per averci insegnato l'importanza di adottare una "lente" attraverso cui leggere e interpretare la realtà che osserviamo e il mondo in cui viviamo, attraverso cui tracciare il nostro percorso personale nell'infinito universo della ricerca.

Ringrazio i Professori Orazio Carpenzano, Andrea Grimaldi e Piero Ostilio Rossi per aver reso possibile il progetto di scambio internazionale che sottende la Cotutela nell'ambito della quale è nata questa trattazione.

Grazie a Serena, amica di una vita e preziosa consigliera, per il supporto e l'aiuto in ogni momento di difficoltà.

Grazie infine alla mia famiglia, sostegno silenzioso ma instancabile, senza il quale nessun traguardo sarebbe stato raggiunto e nessun obiettivo reso realizzabile.

Indice

	Introduzione	13			
I	Densità Urbana e modelli abitativi	24			
1.	Lo spazio urbano contemporaneo	29			
1.1	Densità, urbs e civitas	29			
1.2	Oltre l'immagine della città	31			
1.3	Urbanizzazione, densificazione, de-densificazione	45			
1.4	Verso una nuova direzione di ricerca	53			
2	Evoluzione di un pensiero	65			
2.1	Densità e diffusione: due chiavi interpretativo-progettuali	65			
2.1.1	Moderne utopie e antiche realtà: verso l'urbanistica della compattezza	68			
2.1.2	Dalla non-stop city alla città diffusa: verso la metropoli orizzontale	88			
2.2	Verso uno scenario condiviso	98			
II	Dalla densità all'intensità	110			
1	La densità nel dibattito contemporaneo	115			
1.1	Attualità del concetto	115			
1.2	Dalla nozione densità alla nozione intensità	124			
2	Sulla nozione "densità"	127			
2.1	L'evoluzione di senso della nozione: lo sguardo internazionale	129			
3	Una nozione per diverse interpretazioni	149			
3.1	Uno strumento di interpretazione socio - spaziale	149			
3.1.1	Verso una "prosemica della densità"	160			
3.2	Uno strumento di produzione e trasformazione spaziale	161			
3.2.1	Il progetto della densità tra pianificazione, normative e logiche di mercato	162			
3.2.2	Densità e paradigmi culturali: alcuni falsi miti	167			
3.2.3	Le questioni in gioco	181			
	Appendice	190			
	Una parentesi sulla prosemica	194			
4	Verso una nuova interpretazione	197			
4.1	Da misura relativa a misura relazionale	198			
4.2	Dallo spazio di contatto allo spazio di connessione	205			
4.3	Dal paradigma informazionale al paradigma <i>relazionale</i>	208			
5	La forma dell'intensità	219			
5.1	Un'interpretazione teorica del concetto per un nuovo approccio al progetto	219			
5.2	Termini e valori di un sistema complesso	222			
6	Conclusioni: verso un approccio operativo al progetto <i>site-specific</i>	231			
6.1	Una precisazione di <i>scala</i>	232			
6.2	Una precisazione sul <i>luogo</i>	235			
III	Grand Paris: dalla densificazione all'intensificazione	242			
1	Un mosaico metropolitano	247			
1.1	Parigi e il territorio metropolitano	247			
1.2	Dalla città al territorio metropolitano	250			
2	Dalla densità all'intensità nella pianificazione contemporanea	263			
2.1	Dal progetto urbano al mosaico metropolitano	263			
2.2	Strategie di densificazione e politiche urbane in l'Île de France	266			

2.3	Le scale della pianificazione	269
2.3.1	Dalla scala della città alla scala del territorio regionale	271
2.3.2	Alla scala regionale: Il “progetto della densità” al centro del nuovo SDRIF	272
2.3.3	Alla scala dell’agglomerato: Il progetto Grand Paris e il Grand Paris Express	285
2.3.4	Alla scala Metropolitana	292
2.3.5	Alla scala comunale: ScoT, PLU, PADD	294
2.4	Strumenti e misure della densità nella pianificazione francese	297
2.5	Dalla densità all’intensità: definizioni, questioni e problematiche	300
3	Il ruolo degli spazi “periferici”	313
3.1	La periurbanizzazione	313
3.1	Il progetto di intensificazione per gli spazi “periferici”	319
4	AIGP: visioni e scenari per il futuro territorio metropolitano	325
5	Diverse forme di densità	330
5.1	Densificazione del <i>pavillonnaire</i> , <i>macrolot</i> e <i>habitat intermediaire</i>	330
5.1.1	Il Macrolot	330
5.1.2	"Densifier le pavillonnaire"	339
5.1.3	Dal BIMBY (Build in My Back Yard) ai processi bottom-up	342
5.1.4	Habitat intermédiaire o <i>Habitat dense individualisé</i>	347
5.2	Una sostenibilità per diverse forme urbane ed abitative	352
6	Dal generale al particolare	355

IV	Intensità urbana di un tassello metropolitano	360
1.	Montreuil, l’intensità “mediana” e poliedrica	365
1.1	Un’identità metropolitana	365
1.2	Una stratificazione territoriale	367
1.3	Forme e tasselli di un mosaico metropolitano	371
1.3.1	Il tissu pavillonnaire: l’habitat individuel spontaneo e organizzato	372
1.3.2	<i>La maison de ville</i>	373
1.3.2	<i>L’habitat de faubourg</i>	373
1.3.4	L’isolato urbano	374
1.3.3	Le barre moderne	374
1.3.5	Gli edifici plurifamiliari recenti	375
1.4	Dallo spazio residenziale allo spazio relazionale	377
2.	Obiettivi e Strategie di trasformazione territoriale	381
2.1	Intescalarità di un progetto metropolitano	381
2.1.1	Il progetto infrastrutturale	382
2.1.2	Il progetto di edilizia abitativa	384
2.2	Dalla densificazione all’intensificazione	387
2.2.1	Pianificare la densità	387
2.2.2	Dal progetto della densità al progetto dell’intensità	392
2.2.3	Intensità urbana di un tassello metropolitano	394
3.	Leggere l’intensità urbana	398
3.1	Macrotassello: Montreuil	399
3.2	Uno scenario comparativo	406
3.3	Tassello 1: <i>Centre Ville</i>	414

3.4	Microtassello: <i>Îlot de l'Eglise</i>	420
3.5	Tassello 2: <i>Murs à Pêches</i>	429
3.6	Microtassello: <i>L'îlot participatif</i>	436

4 Conclusioni e prospettive 446

Bibliografia

Parte I	448
Parte II	456
Parte III	465
Parte IV	469

Annexe I:

La métropole parisienne à travers sa cartographie historique et normative	470
--	------------

1. Un parcours cartographique	470
2. La planification à l'échelle de l'Île-de-France	485

Annexe II:

Visions franciliennes à travers les travaux de l'AIGP	500
--	------------

Introduzione

Il quadro di riferimento

Nel corso degli ultimi trent'anni, la nozione *densità* è stata oggetto di un rinnovato interesse nel nostro ambito disciplinare. Adottata spesso per descrivere il complesso processo di mutazione che nell'epoca moderna ha investito la città, la stessa nozione è stata sempre più spesso associata al “mito del progresso”¹ concretizzato dall'incalzante e vertiginosa crescita dei fenomeni urbani. Dopo aver cercato a lungo di limitarla, urbanisti e pianificatori hanno intrapreso a cavallo del nuovo secolo un percorso volto alla sua promozione: così, questo “parametro” da tempo influente sulla predisposizione di attrezzature ed infrastrutture, sugli standard per la costruzione degli edifici e, soprattutto, sulla definizione della forma urbana “ideale”, non rappresenta più oggi solo una grandezza da misurare, ma soprattutto un traguardo da perseguire.

L'“*éloge de la densité*”² si è nel tempo rafforzato, soprattutto alla luce della crescente *consapevolezza ecologica* che si è imposta come prerogativa alla revisione di pratiche e teorie architettoniche e urbane. Se negli anni '70 l'istituzionalizzazione del concetto di protezione ambientale ha comportato la nascita della *sensibilità ecologica* che si è inizialmente tradotta in una sorta di “utopia neo-rurale”³, con l'avvicinarsi degli anni '90 la prospettiva si è totalmente invertita: la comparsa del concetto di “sviluppo sostenibile”⁴ ha infatti rimesso in primo piano la questione della densità urbana, introducendo il principio basilare secondo cui, per far fronte a problematiche globali quali l'effetto serra, l'inquinamento o il consumo di suolo naturale,

1. (Berghauser Pont & Haupt, 2010)
2. (Bianchetti, 2011)
3. (Touati, 2010)
4. (World Commission on Environment and Development, 1897)

occorresse *densificare* incrementalmente gli agglomerati. Affermando la *salvaguardia del territorio come un* nuovo imperativo categorico, ci si è quindi orientati verso un generale “ritorno alla città densa e compatta”, riferendosi con questo principio non solo al conseguimento della maggiore densità edilizia e urbana, ma anche ad altri valori che ne sarebbero una conseguenza diretta, come la diversità funzionale e sociale, la prossimità, la maggiore accessibilità: in sintesi, una maggiore *urbanità*.

Dietro il tema della densità associato alle problematiche della *sostenibilità* ambientale ed energetica, e dietro le conseguenti politiche di densificazione, è però possibile ravvisare un più generale orientamento di opinioni e politiche pubbliche favorevoli all'*accentramento* urbano: la necessità di “condurre le grandi città nell'era della globalizzazione” rafforzandone la competitività internazionale. La metropoli è infatti oggi considerata *il* motore economico, la porta di ingresso all'economia globale. Più grandi sono le città, più concentrano ed accentrano risorse, attività e masse demografiche, più alto è il loro potere economico.

Su queste basi, le “virtù” della città compatta hanno costituito il cavallo di battaglia di un *policy approach* orientato alla polarizzazione, al consolidamento di *centralità* tra loro complementari (come nel caso italiano) o organizzate in maniera fortemente gerarchica (come nel caso francese). Parimenti, il tema della centralità (come questione matematica determinata da un elevato numero di abitanti e posti di lavoro in aree delimitate da confini amministrativi) è andato di pari passo con la generica assunzione che qualsiasi modello insediativo non compatto o chiaramente delimitato fosse dannoso per l'ambiente e, conseguentemente, che una netta distinzione tra ambito urbano e rurale o naturale fosse condizione imprescindibile per la sopravvivenza del pianeta.

In questo quadro, il tema della *densificazione* è stato spesso al centro di un dibattito disciplinare che ha sostenuto la validità di una strategia prevalentemente orientata al recupero di *forme tradizionali*, rivelando tuttavia parzialità di analisi e alcuni vizi metodologici basati su dogmatismi e rigidi dualismi interpretativi (città – campagna, urbano – peri-urbano, centro – periferia, città compatta – città diffusa). La rigidità di queste formulazioni, persistenti nell'immaginario collettivo ma sovente prive di legame con la contemporaneità, è stata spesso il riflesso di un sentimento di “nostalgia verso la *sola forma* della città perduta”, che corre tuttavia il rischio di ignorare o banalizzare la reale complessità dei sistemi urbani e territoriali, rivelandosi pertanto suscettibile di interrogativi significativi.

5. (Indovina, 1990)

La realtà dei fatti, così come dei *desiderata*, è risultata tendere in una direzione opposta – oltre che più complessa – in molti casi. Così come l'organizzazione compatta e riconoscibile della città storica corrispondeva a una precisa struttura socio-economica, dalla seconda metà dello scorso secolo una fase cruciale nei processi di urbanizzazione ne ha rivelato alcune mutazioni radicali, date dalla convergenza di molteplici fattori: in primis, le innovazioni nel campo delle tecnologie e delle comunicazioni, le quali hanno reso possibile ipotizzare una sorta di ubiquità nell'uso antropico del territorio. In questa nuova dimensione, in cui per certi versi l'“unicentralizzazione” ha lasciato posto all'“eteropolarizzazione”⁶, molte delle aree ritenute “centrali” hanno al contempo perso densità abitativa: le soglie che ne delimitavano i vecchi confini sono state indebolite da fratture e dissipazioni, generando una dimensione sempre più disaggregata e polimorfa, difficile da definire in maniera univoca proprio in quanto caratterizzata da dinamiche differenziate e per certi versi contrastanti. Da un lato, il trasformarsi di una certa parte del *suburbio* in qualcosa di sempre più somigliante all'*urbe* tramite fenomeni di intensificazione sembra ripercorrere processi formativi assimilabili a quelli che hanno caratterizzato le strutture urbane consolidate⁷: è infatti sempre più difficile considerare molte delle cosiddette *urbanità diffuse* qualcosa di totalmente subordinato e dipendente dalle centralità maggiori. Dall'altro, sono sempre più influenti gli studi orientati alla formulazione di strategie che siano in grado di estrarre maggiore qualità urbana dalla cosiddetta *città diffusa*⁸, una direzione di ricerca che sembra coinvolgere, in misura forse anche maggiore, le condizioni suburbane che preferiamo solitamente definire *periferie*.

Questo diverso orientamento intellettuale apre allora innumerevoli riflessioni, tra cui la responsabilità di una certa impostazione disciplinare verso il destino degli spazi attualmente considerati “periferici”, mai abbastanza interessanti da essere oggetto dei maggiori sforzi di “densificazione volta all'intensificazione dell'urbanità”. Da questo punto di vista, la questione chiave potrebbe vedersi traslare 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 dovuta alla mancanza di spazi aperti e di vegetazione) al rafforzamento di polarità periferiche e potenzialmente autonome, che potrebbero

6. (Lussault, 2013)

7. (Ray, et al., 1999):

8. (Geyter, 2002) ; (Secchi & Viganò, 2014)

al contempo fungere da base per il potenziamento di altre centralità. La generale tendenza all'eccessivo accentramento ha infatti mostrato forti ripercussioni su molte delle dinamiche di natura socio-spaziale che caratterizzano le diverse situazioni abitative, tra cui l'accessibilità all'alloggio e l'emarginazione sociale: sebbene la reale consistenza del legame tra densità e valori immobiliari rimanga ancora da approfondire, la correlazione tra le due componenti emerge infatti abbastanza chiaramente.

Su tali premesse, nasce la necessità di rimettere in discussione alcuni capisaldi che hanno pervaso il pensiero dell'architettura urbana negli ultimi decenni, tra cui il *dogma della densità* e, prima ancora, quello dell'*accentramento*, definito anche "costrutto cittadino-centrico"⁹ su cui lo stesso "mito della densità" affonda le proprie radici.

La prospettiva proposta prende le mosse da un percorso che, se pur con alcune battute d'arresto, ha preso avvio nella metà dello scorso secolo. 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 che relaziona la città con il territorio in cui si iscrive. Questi stessi sforzi hanno altresì 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 abitabile¹⁰. In questa stessa direzione, le più recenti teorie dell'*urbanizzazione planetaria*¹¹ hanno proposto un significativo ribaltamento del punto di vista: riprendendo le teorie di Lefebvre¹², hanno sostenuto la necessità di allontanarsi dalla teoria costruita attorno all'oggetto *città* per assumere uno sguardo maggiormente interessato ai *processi* di produzione dello spazio urbano. Non situando un inevitabile ed universale futuro abitativo nelle grandi città, hanno descritto all'opposto una condizione urbana incrementalmente ed isotropicamente diffusa, mettendo in crisi le concezioni dell'urbano come condizione socio spaziale limitata e centripeta. Allo stesso tempo, ne hanno contrastato una lettura uniformante e omogenea, descrivendo il paesaggio urbano come esito di irregolare sviluppo e *differenziazione*.

9. (Angelo & Wachsmuth, 2014).

10. (Choay, 1994).

11. (Brenner & Schmid, 2014)

12. (Lefebvre, 1970)

Contenuti e obiettivi

Il presente lavoro si inserisce nella prospettiva appena descritta, avvalorando la necessità di scardinare la rigida convinzione interpretativa secondo cui la migliore espressione dell'abitare umano possa essere identificata quasi esclusivamente con la "forma di città chiusa e compatta". Questo diverso approccio alla "questione urbana"¹³ è così al tempo stesso rafforzato e reso più fragile da alcune considerazioni di carattere generale, che saranno approfondite nella trattazione.

In primo luogo, che la dimensione urbana sia da considerarsi la traduzione socio-spaziale di processi che trascendono ogni possibile confine fisso e delimitato: continuare a focalizzare studi e dibattiti sulle "città" - altresì non più concretamente delineabili come unità di indagine - rivelerebbe pertanto un quadro alquanto incompleto.

In secondo luogo, che i processi abitativi e insediativi, influenzati da continue trasformazioni e contaminazioni, richiedono analisi e indagini contestualmente specifiche. In questo senso, ogni termine all'interno di un dualismo rischia di rivelarsi una vuota astrazione: nessuno dei due poli concettuali sarebbe adeguato nel rispecchiare i gradienti di differenziazione che caratterizzano i processi reali.

In terzo luogo, che occorra riconsiderare fortemente i concetti di gerarchia e centralità e la loro necessità nella costruzione dello spazio urbano, non prendendoli come condizioni imprescindibili o autoevidenti.

Infine, che le preoccupazioni sociali e ambientali riguardanti più ampie implicazioni geopolitiche ed ecologiche richiedono lo sviluppo di una diversa scala progettuale, che richiami l'attenzione sulla cura del territorio nella sua interezza. Nel dibattito sui nostri destini spaziali, offuscato dall'egemonia della città densa e compatta, si è spesso dimenticato come città e territorio siano intimamente legati da un forte senso di reciprocità non necessariamente nemico di una sostenibilità abitativa.

Per costruire un nesso reale tra crisi ecologica e progetto dello spazio abitato, serve quindi una nuova epistemologia che scardini il pregiudizio ideologico dell'urbanistica della compattezza, che includa altri punti di riferimento, accettando l'urbano proprio in quanto naturale processo di *differenziazione spaziale*. Solo in questa prospettiva diviene possibile ipotizzare una diversità di forme e situazioni che possano realmente rappresentare un valido substrato per la costruzione di un progetto

13. (Castells, 1972)

innovativo – e non necessariamente meno sostenibile – del vivere comune.

Non si tratta, tuttavia, di sminuire l'importanza di valori fondamentali quali quelli di *urbanità*, di *collettività*, di *prossimità*. Al contrario, l'intento è conferirgli nuova forza, assecondando caratteristiche e potenzialità di condizioni già in essere. Né si tratta di promuovere un già paventato atteggiamento arrendevole al *laissez faire*: tra il principio del non-intervento e il “ritorno alla città europea densa e compatta” esistono delle vie intermedie, più pazienti e attente, passanti per una reale e profonda comprensione dell'eterogeneità che caratterizza lo spazio urbano contemporaneo.

Nonostante quindi il dibattito sullo sviluppo urbano si ponga ancora costantemente in termini di contrasto tra città compatte e città diffuse (Indovina, 1990), tra crescita verticale e *sprawl* territoriale, le questioni introdotte richiedono di affrontare diversamente le riflessioni sul nostro futuro abitativo, ponendo maggiore attenzione alla *qualità* – e forse meno alla quantità – dell'abitare, alla scala dell'isolato come alla scala del territorio metropolitano.

Se la gestione dell'espansione urbana richiede una progettazione orientata al perseguimento di forme urbane “dense” in relazione ai relativi impatti sulla qualità ambientale e sulla vita umana, le reali strategie di trasformazione o produzione urbana, di densificazione o de-densificazione richiedono di essere intese in modo più flessibile e ibrido oltre che contestuale, non uniforme né uniformante. Motivo per cui bisognerebbe porsi in maniera più critica di fronte alla assertiva necessità di densificare a ogni costo, ad esempio interrogandosi sulla reale capacità evolutiva e “densificabile” di ogni tessuto. Questa diversa sensibilità risulta fondamentale per immergersi in maniera più consapevole all'interno del “progetto della densità”, affinché sia orientato verso la ricerca di forme urbane che perseguano una reale sostenibilità non solo ambientale ma anche abitativa, tenendo in considerazione quindi una diversità di fattori che influenzano il suo stesso perseguimento, oltre che la relatività e la continua trasformabilità delle variabili in gioco.

È quindi richiesta una flessibilità intellettuale che consenta di riformulare concetti e strumenti del progetto contemporaneo, che sappia descrivere e interpretare le diverse *forme di densità* che caratterizzano la condizione urbana, siano esse interrelate o indipendenti e coesistenti. Proprio in questa prospettiva, il tema della densità assume particolare rilevanza, così come la necessità di comprenderne a fondo il significato più attuale.

Su queste considerazioni è nato l'obiettivo della presente trattazione: proporre un diverso approccio alla “densità” – in quanto misura di importanza ancora attuale sul piano dell'interazione tra dimensione locale e territoriale, come chiave anali-

tico-interpretativa e come strumento intrinseco al progetto – attraverso una sua *riformulazione*.

La densità non è in effetti considerabile un valore assoluto e non ha pertanto un valore in sé, motivo per cui non ha alcun senso porla come obiettivo autonomo se non mettendola in correlazione con altri valori determinanti: se la nozione indica di per sé un semplice rapporto, come tale essa può assumere – e si vedrà come abbia effettivamente assunto nel corso del tempo – differenti valenze e sfumature di significato in relazione ai valori del rapporto che si scelga di considerare. Il dibattito sul tema non dovrebbe pertanto dimenticare un principio fondamentale: che la *densità*, di per sé, non indica necessariamente una quantità *alta o bassa*, né – soprattutto – “giusta”. In effetti, come è stato notato, “la densità, prima ancora di essere un indicatore oggettivo, è innanzitutto una rappresentazione, un costruito sociale”¹⁴. Si potrà infatti 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 e influenza gran parte delle 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. Allo stesso modo, quella di “densità urbana” si rivela una nozione profondamente influenzata dal momento storico e dal luogo geografico da cui viene osservata. Basti pensare a come sia cambiata l'angolazione da cui abbiamo cominciato a 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, e soprattutto in relazione all'interazione con gli altri corpi.

Il tentativo della trattazione è quindi quello di spiegare come sia auspicabile non solo una traslazione di approccio alla lettura e al progetto dello spazio urbano, ma anche uno *slittamento semantico e concettuale* verso la nozione di *intensità*, orientato a una maggiore flessibilità e complessità interpretativa: di descrivere in sintesi il passaggio sempre più necessario da una concezione “statica” della densità – intesa in senso più stretto e tradizionale (densità umana, costruita, residenziale o funzionale) – a una concezione dinamica incentrata piuttosto sulla *densità delle relazioni* esistenti su diversi piani e a diversi livelli della spazialità urbana. Il concetto si tra-

14. (Joye, 1998)

sforma dunque prendendo le vesti di una misura complessa e composita che serve a osservare e soppesare relazioni e interazioni, cercando poi di identificarne forme e configurazioni spaziali.

Con l'obiettivo di considerare lo spazio urbano "non soltanto come attributo del luogo centrale, ma come fenomeno di campo"¹⁵, l'ipotesi di base è che l'interesse della nostra disciplina debba estendersi a un più ampio e poliedrico vocabolario di condizioni socio-spaziali che, al di là della forma fisica, sono costituite da trame più o meno fitte di *relazioni* che ne determinano la specifica identità. Proprio la natura di queste relazioni, la loro *intensità* - decifrabile e interpretabile attraverso l'ausilio di altre categorie quali quelle di *rapporto*, *prossimità*, *distanza* o *confine* - caratterizza le situazioni urbane, definisce qualitativamente lo spazio abitato.

In quest'ottica, la *qualità*¹⁶ del rapporto tra le diverse componenti urbane (umane, spaziali o oggettuali) viene associata al concetto di *intensità*. Il *progetto della densità* si trasforma, in questo senso, in una diversa modalità di ricerca, che suggerisce l'adozione di un pensiero più *orizzontale*: che si interessi cioè di una spazialità fatta di connessioni (materiali e immateriali), di forze relazionali e interpersonali, in opposizione a una concezione che interpreta la spazialità urbana come sommatoria o accumulo di oggetti.

Inoltre, a conferma del fatto che "la consapevolezza della situazione è il prodotto della situazione stessa"¹⁷ - e che quindi, come detto, a seconda del contesto socio-culturale e temporale la nozione densità assuma valori diversi - si spiegherà come questa proposta derivi da una serie di considerazioni di carattere più generale, e si dispieghi su una realtà di fondo - quella in cui viviamo - verso cui ci si propone di ricercare una maggiore coerenza interpretativa.

Questa coerenza esiste su una molteplicità di piani e riguarda innumerevoli aspetti, dal modo di vivere la spazialità urbana e dalla vita in collettività, alle abitudini e ai comportamenti sociali, fino all'influenza esercitata su questi aspetti da fattori di natura tecnologica ed economica. In questo contesto, è infine impossibile 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 ipotizzare diversi scenari abitativi per l'imminente futuro urbano. Tra

15. (Maciocco, 2019)

16. Il termine è qui da considerarsi nel significato proprio della parola: "Proprietà che *caratterizza* (...) come specifico modo di essere" (Voc. Treccani).

17. (Petitot, 1977-1982)

i diversi temi di dibattito che ne sono emersi, alcuni hanno avvalorato la necessità di ripensare l'abitare collettivo in termini di *intensità* e di *relazioni*. In questa prospettiva, risulta tanto più attuale un ripensamento critico del concetto di densità urbana: come chiave di lettura ancora utile per una riflessione sullo stato dell'arte dell'urbanismo contemporaneo, e soprattutto come strumento intrinseco al progetto tanto urbano quanto architettonico.

Il percorso descritto è stato condotto con un duplice intento. Da una parte, attraverso una "narrazione" inter-disciplinare, si è cercato di delineare uno sfondo teorico di riferimento che, partendo da traiettorie intellettuali specifiche della disciplina architettonica, prendesse in considerazione interazioni proficue con altri ambiti disciplinari. Dall'altra, lo stesso sfondo ha costituito la base per condurre, sul piano interpretativo e progettuale, un approccio "*site-specific*", condizione imprescindibile per comprendere a fondo le reali specificità che compongono la più ampia "condizione urbana", accomunata da un futuro di problemi comuni ma richiedente soluzioni contestuali e quanto più specifiche.

Articolazione

La trattazione si compone di quattro parti che riflettono la necessaria inter-scalarità dell'analisi: dalla più ampia problematica urbana alla scala del progetto dello spazio abitativo.

La prima parte è composta da due sezioni. La prima analizza la problematica urbana connessa al tema della densità e delle strategie di densificazione al fine di predisporre uno sfondo teorico di riferimento per la trattazione delle parti successive. La seconda sezione delinea un duplice "racconto" sulle chiavi interpretativo-progettuali che hanno diviso negli anni il dibattito disciplinare: quelle di densità e diffusione. Attraverso una lettura alternativamente sincronica e diacronica, la sezione mette in luce il percorso che ha separato questi due concetti, giungendo infine a mostrare il potenziale di una loro ibridazione.

La seconda parte è divisa in tre sezioni. La prima mette in luce la natura *strumentale* che sottende l'utilizzo del concetto "densità", adottato come strumento di *interpretazione* socio-spaziale da un lato, e di concreta produzione o trasformazione dello spazio urbano dall'altro. La seconda sezione, enucleando i limiti emersi nel corso del tempo dalle definizioni e dall'uso della nozione di densità, mostra la necessità di operarne una reinterpretazione semantica e concettuale, orientata a una

diversa “ricerca relazionale”. L’ultima sezione descrive la proposta interpretativa dell’*intensità* urbana come misura complessa in quanto risultato e causa, al tempo stesso, di molteplici valori o parametri caratterizzanti che ne influenzano gli esiti sulla spazialità urbana. Attraverso un approccio principalmente qualitativo, si procederà quindi all’enucleazione di questi principali termini e valori, definiti *fattori di intensità relazionale*.

La terza parte ha l’obiettivo di approfondire alcune proposte di trasformazione dello spazio urbano connesse al “progetto della densità”, secondo le più recenti strategie di “intensificazione” urbana. Sulla base della “lente interpretativa” derivante dal quadro teorico precedentemente elaborato, lo studio viene quindi declinato su una realtà specifica, quella del territorio metropolitano parigino. La scelta del “terreno” di indagine si basa su due questioni principali: la spiccata eterogeneità in termini di densità di cui si compone il mosaico urbano parigino, e l’attualità delle problematiche connesse al tema della densità-intensità nel dibattito politico, intellettuale e accademico, oltre che nel concreto processo di trasformazione urbana e territoriale in atto nel contesto francese. Partendo da una descrizione del contesto territoriale e politico scelto, sono approfondite le principali politiche e strategie urbane della recente pianificazione a scala regionale e metropolitana. Successivamente, sono analizzati alcuni progetti elaborati all’interno dell’AIGP (Atelier International du Grand Paris). L’approfondimento verte poi su alcune più specifiche forme urbane o tipologie architettoniche adottate nel panorama francese come interessanti modelli di ricerca sulla densità urbana.

La quarta parte introduce infine lo studio finalizzato all’analisi di un brano urbano specifico, con lo scopo di tradurre il concetto ancora vago dell’*intensità* delle forme urbane in concrete realtà costruttive: di traslare, in sintesi, lo sfondo teorico che ha generato la definizione di questa chiave interpretativa (e i relativi parametri individuati) sul piano del progetto e della produzione architettonico-urbana. Partendo da una mappatura generale del mosaico metropolitano, sono stati estrapolati alcuni *tasselli* significativi, con un focus sulle corone *periferiche* dell’agglomerazione. Si è infatti voluta concentrare l’attenzione su quei luoghi nei quali si è diffusa negli anni una certa “invisibilità spaziale” e un relativo disinteresse disciplinare, con una duplice finalità: assecondare la necessità di “riscoprire il valore dei luoghi mediani”¹⁸ e, al contempo, mostrare le potenzialità e la trasversalità interpretativa del concetto chiave proposto (l’intensità), a prescindere dalla posizione gerarchica

del luogo all’interno del mosaico urbano o territoriale. L’esplorazione di tali paesaggi *intermedi* tra il cuore della grande agglomerazione e il territorio circostante ha consentito infatti l’emergenza di alcuni parallelismi immediati tra una poliedrica diversità di situazioni urbane, la cui ricchezza semantica consente di sintetizzare alcune questioni chiave.

La trattazione si concentra poi, più specificatamente, su un “*macro-tassello*” metropolitano: il comune di Montreuil. Lo studio viene condotto attraverso alcune operazioni fondamentali.

- Partendo da un’analisi delle principali relazioni e intensità che caratterizzano il territorio a questa scala, una nuova mappatura individua alcuni micro-tasselli (isolati) con un ruolo nodale, all’interno del sistema considerato, per l’analisi proposta.

- Nell’ambito del Macro-tassello osservato, sono poi enucleati alcuni *tasselli* alla scala del quartiere, in cui misurare e qualificare relazioni e intensità caratterizzanti.

- All’interno di questo sotto-sistema, sono infine selezionati alcuni isolati interessati da recenti interventi di “*intensificazione urbana*”. Su tali unità urbane, considerate nella situazione *a priori* dei suddetti interventi, sono condotte analisi e letture riguardanti alcune caratteristiche significative e qualificanti (dimensionali, di lettura contestuale, delle forme prevalenti, delle modalità abitative e d’uso, dell’intensità sociale e urbana).

- Alla stessa scala, l’osservazione si sposta poi sul piano del *progetto*: l’analisi viene riproposta, sugli stessi isolati precedentemente selezionati, a posteriori degli interventi di intensificazione urbana. Tale operazione consente pertanto una lettura *ante e post* trasformazione. Per le conclusioni sul grado o tipo di intensità relazionale e urbana generata saranno i disegni a parlare e si potrà, ad esempio, comprendere come a misure equivalenti possano corrispondere una grande diversità di forme, densità, usi e relazioni: infiniti *gradienti* di intensità.

Si intende così costruire una relazione quanto più significativa tra il *valore potenziale* dell’esistente e le diverse *proposte trasformative*, mostrando in sintesi le potenzialità del progetto di intensificazione attraverso l’esplorazione di una *pluralità* di racconti, con il fine di suggerire alcune *possibili interpretazioni* trasformative della realtà osservata senza definire soluzioni univoche o esclusive.

18. Carta, 2021

Parte I

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)



Fig. 1- Spazio urbano e complessità: agglomerazione parigina. Seminario di studi "Nuove forme di complessità del progetto architettonico e urbano", Dottorato DiAP Sapienza, 2020 © Flavia Magliacani

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 uno 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, trasladando 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 universali². 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 iscrive - siano intimamente legati da un inevitabile senso di reciprocità e complementarità, 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 pianeta³.

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 di prospettiva da cui osservare lo spazio urbano odierno

non riguarda pertanto 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 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.

"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)

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 espansione⁶.

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 abitativa⁷” (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



< **Fig. 2:** 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.

sione 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 sociale⁸) 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 vita¹⁰.

La cosiddetta tesi dell’*“urban age”* (fig. 3) ha ereditato lo stesso assunto teorico¹¹ 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 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".

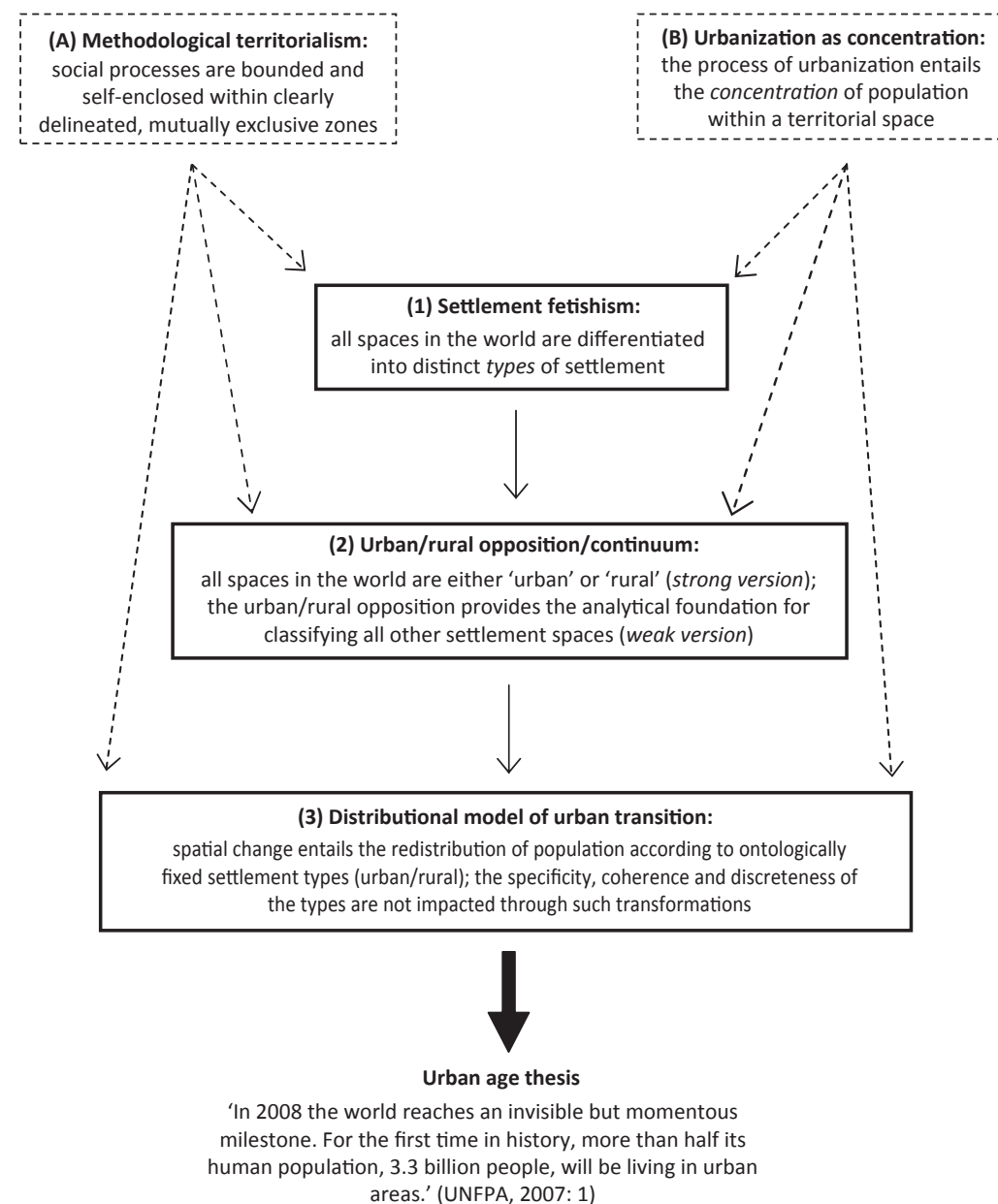
In questo quadro, emerge inoltre una grande confusione e non poche contraddittorietà. In maniera alquanto paradossale, la stessa "era delle città" è definita al contempo l'epoca delle spazialità urbane disgregate (in molti casi diffuse al punto che risulta difficile continuare a definirle tali) ed allo 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).

In linea generale, la necessità di rimettere in discussione questo costrutto cittadino-centrico (fig. 4) è stata messa chiaramente in luce dalle più recenti "teorie dell'urbanizzazione planetaria" che fanno riferimento alla figura di Neil Brenner¹³: 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.



^ Fig. 3: *Metropolis*, P. Citroen, 1923

> Fig. 4: *The urban age in question*, Struttura concettuale della tesi sull'era urbana (Urban age thesis), in: (Brenner & Schmid, 2014).



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

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 Lefebvre⁴⁴, 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.

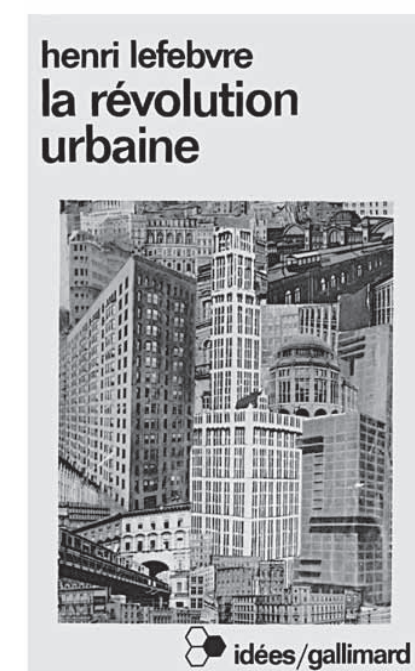
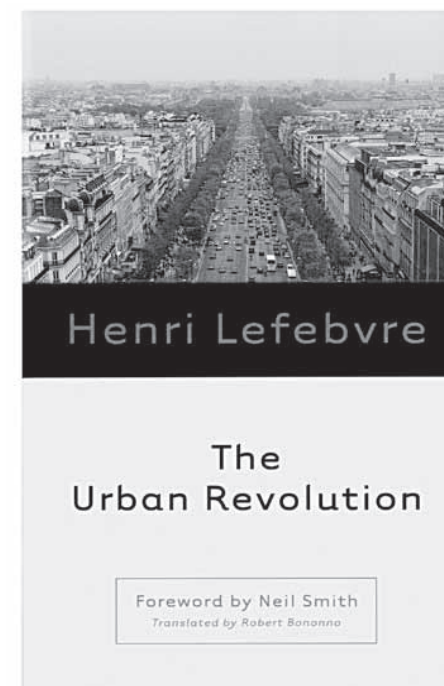
Questa lettura ha reintrodotto il concetto di "urbano generalizzato"⁴⁵, che rappresenterebbe una condizione isotropa in cui l'illimitata estensione spaziale dei fenomeni urbani consente di definire una condizione (appunto, quella urbana) rileggibile ovunque e non più ascrivibile ai soli spazi "cittadini".

Riguardo la lettura di Brenner (Brenner, 2014), è stato sottolineato come anche questa posizione non sia esente da contraddizioni, in particolare per l'aver 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

> **Fig. 5:** Disegno a inchiostro di Daniel Lauand, che rappresenta una città "distopica", "stratificata" e circondata da illimitati bassifondi.

> **Fig. 6:** Copertine delle diverse edizioni del testo *La rivoluzione urbana* di Lefebvre, In: (Brenner, 2013).

È stata sottolineata 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).



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 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’interesse 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 Sassen¹⁸ 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 economiche²⁴ e quasi mai l'esito di un disegno ideale o un modello preconstituito²⁵: 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 radicali²⁶ 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

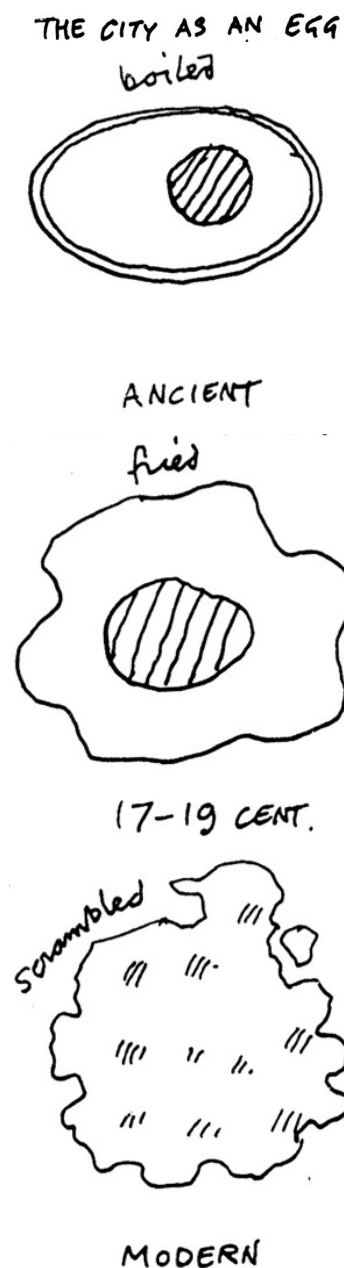


> **Fig. 7:** *Number 1, 1950 (Nebbia di lavanda)*, J. Pollock, 1950.

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. 7), attraverso una rivoluzione intellettuale che il filosofo ha paragonato alla rivoluzione culturale introdotta dal pittore²⁷.

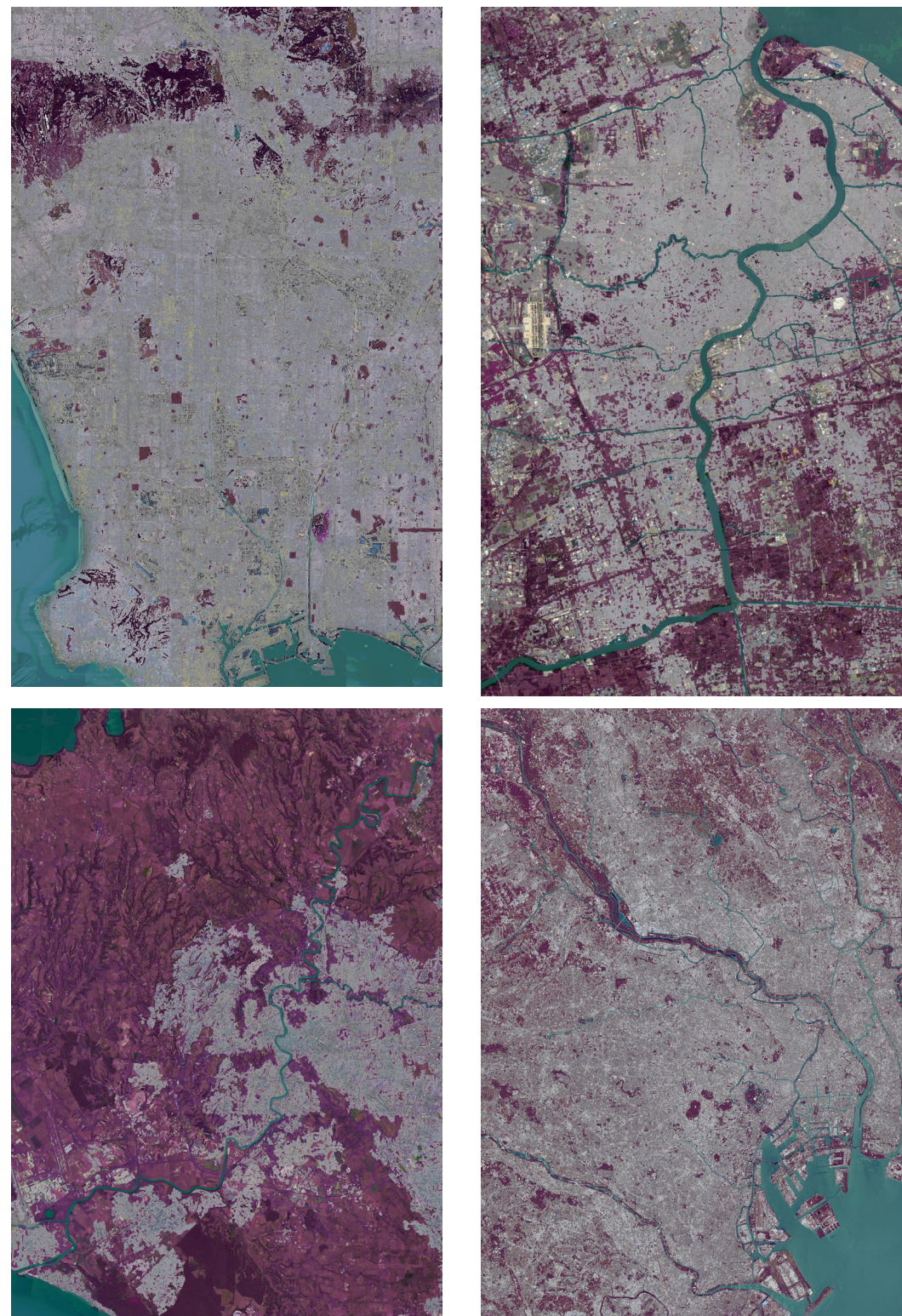
Un'altra brillante metafora, utilizzata da Price già nel 1982²⁸ (fig. 8), la ricorda Maurizio Carta nel tentativo di spiegare la trasformazione dell'urbanizzazione e il mutamento delle relazioni metropolitane paragonandole ai diversi modi di cucinare le uova: "Siamo passati dal modello gravitazionale 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"



^ Fig. 8: *The city as an egg*, C. Price, 1982

> Fig. 9: Vista aerea rielaborata dall'autore delle metropoli di Los Angeles (in alto a sinistra), Shanghai (in alto a destra), Roma (in basso a sinistra), Tokyo (in basso a destra).



(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 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

“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)

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 consapevolezza 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 cambiata³¹, così come sono mutati i modi di leggerla ed interpretare il significato stesso di urbanità³².

1.3 Urbanizzazione, densificazione, de-densificazione

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.

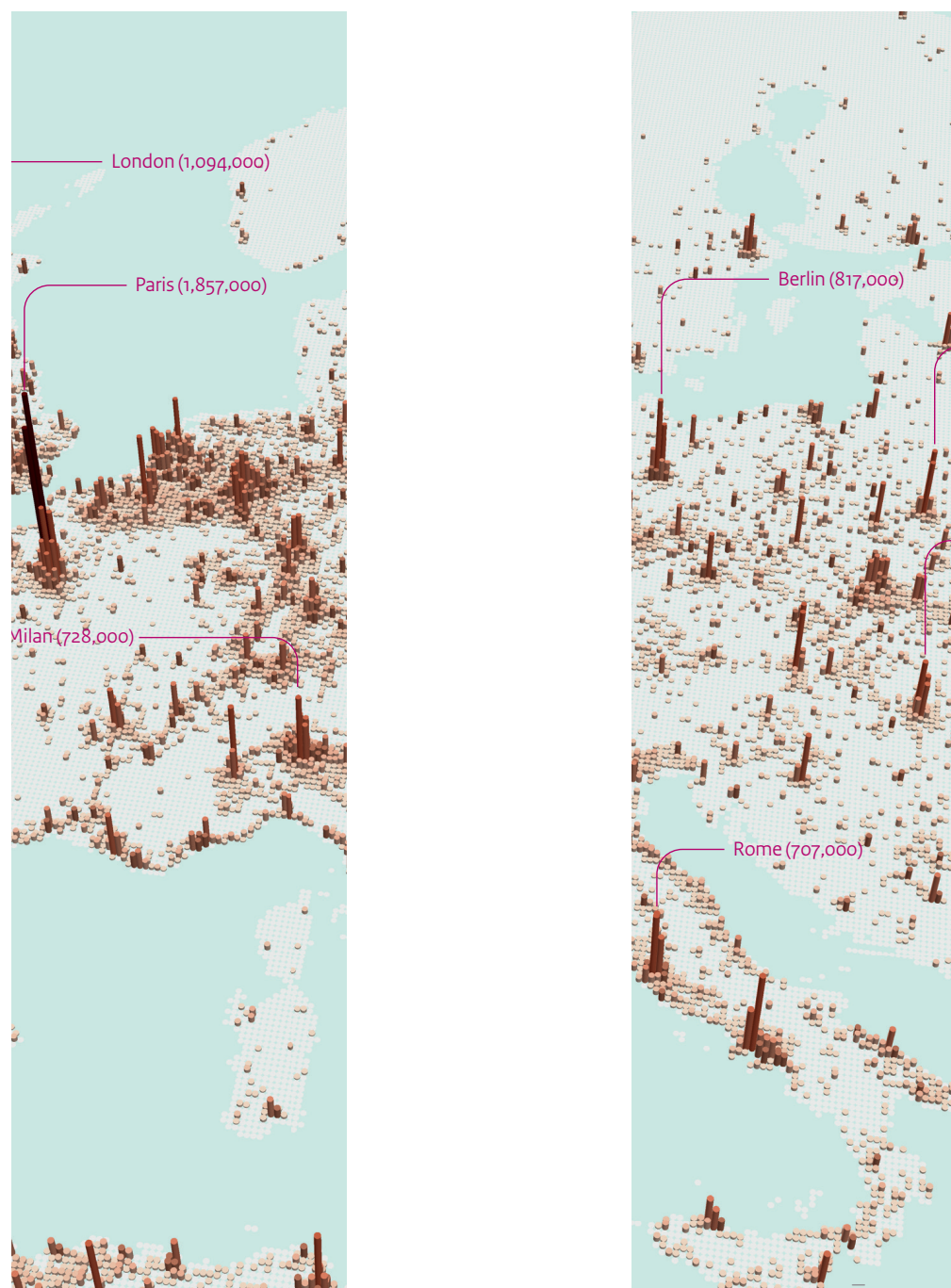
Dall'altro, la tendenza opposta, sulla base tuttavia dalle stesse premesse, tende a porre lo sviluppo urbano in diretta correlazione con un'unica direzionalità: quella dell'espansione. Questo approccio è stato recentemente amplificato dalla proliferazione di tecnologie di telerilevamento in grado di monitorare l'espansione

sione 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 di popolazione nel mondo (Fig. 11), 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 rappresen-

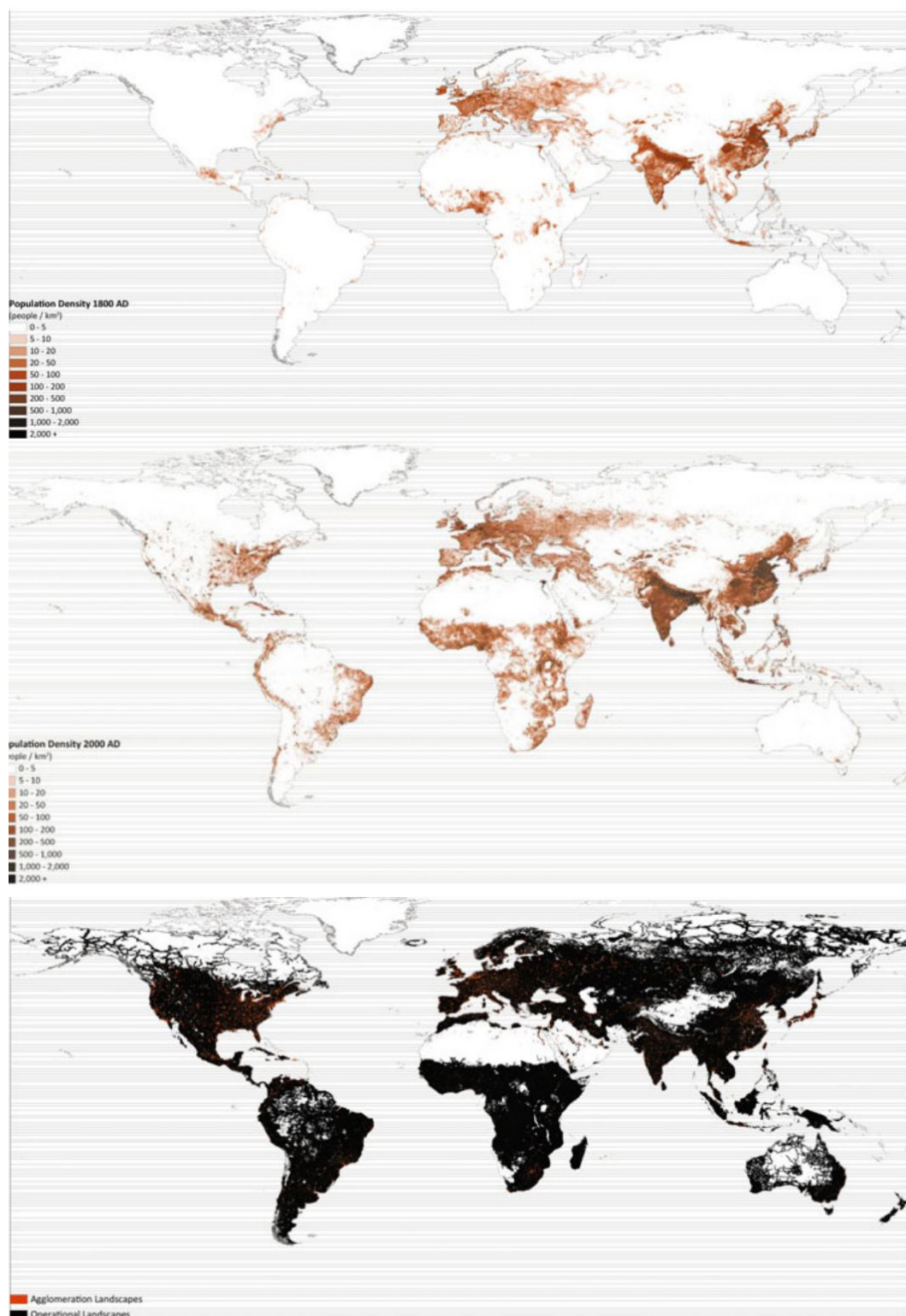


[^] **Fig. 10:** Densità di popolazione nel 2014 Su una griglia di 10x10 chilometri. Source: LandScan, PBL Netherlands Environmental Assessment Agency, 2016

tazione congiunta dei cosiddetti "paesaggi di agglomerazione" e "paesaggi operativi"³⁵ (fig. 12) 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 là 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 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.

Dall'insieme di queste considerazioni emerge 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



< Carte estratte dal testo "*The 'Other' Horizontal Metropolis: Landscapes of Urban Interdependence*", N. Katsikis, in: (Viganò et al., 2018).
Fig. 11 (due carte in alto): 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).

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 vivremo 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 seguito³⁷: “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 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)

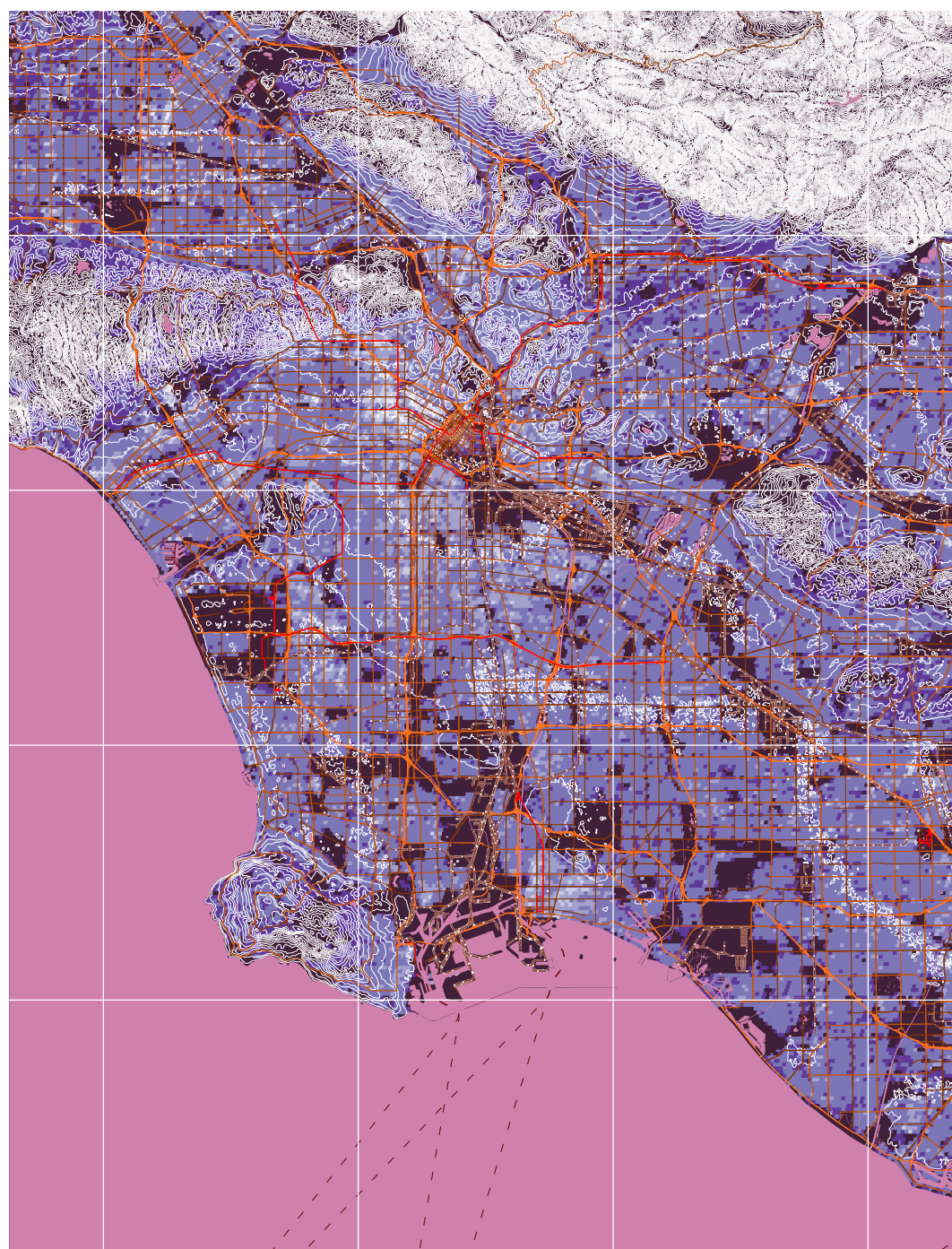
Alle riflessioni fin qui condotte, è possibile aggiungere infine che, nonostante una proclamata razionalità di teoria e pratiche sperimentative abbia spinto la ricerca degli ultimi decenni verso modelli insediativi incrementalmente densi e compatti, la realtà dei fatti e dei desi-



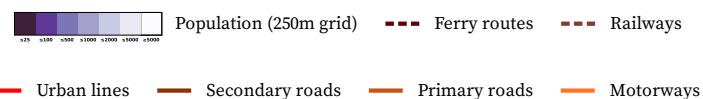
^ Fig. 13 -*STOP-CITY*, P. V. Aureli, M. Tattara, (2008).

derata 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 centri³⁸: 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 diffusa⁴⁰ (F. & Andi, 2013) (Secchi & Viganò, 2014).



20



^ Fig. 14 -Carta di: Pierre-Baptiste Tartas e Flavia Magliacani/ CometLab

1.4 La 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 consapevolezza.

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 analizzarli⁴: 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 "convincione 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" possibile⁴². 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 densi-



< Fig. 15: *Highway and Byways*, P. Klee, 1929

ficazione. 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 specifico⁴³.

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 economica⁴⁵ 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)

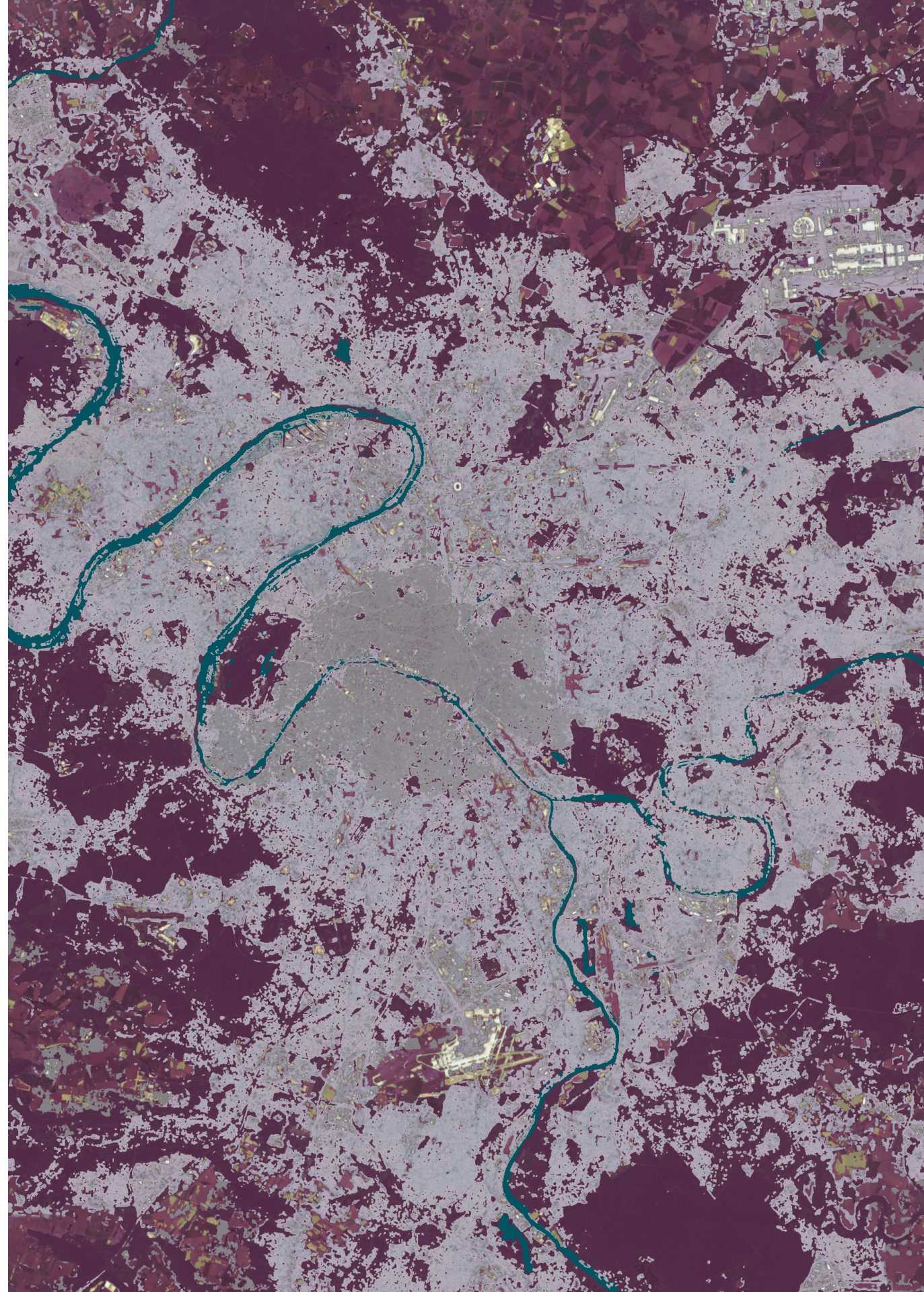
In quest'ottica emerge la necessità di intraprendere, nelle produzioni scientifiche e negli approcci operativi al progetto di produzione spaziale, un collettivo percorso di *decostruzione*

attraverso la sospensione di ogni atteggiamento categorizzante. Questione di rilevanza proporzionale 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 territoriale⁶. 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.

> **Fig. 16:** Veduta aerea (Fonte google earth) dell'agglomerazione parigina rielaborata dall'autore



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 cittadino-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 (Brès, 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'interesse 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 *cit * 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: "It'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 oppostiva 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 rigidità 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).

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 proposito 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 (An-

gel, 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'Ile-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 ma 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 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 e 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 Orfeuill, 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)].

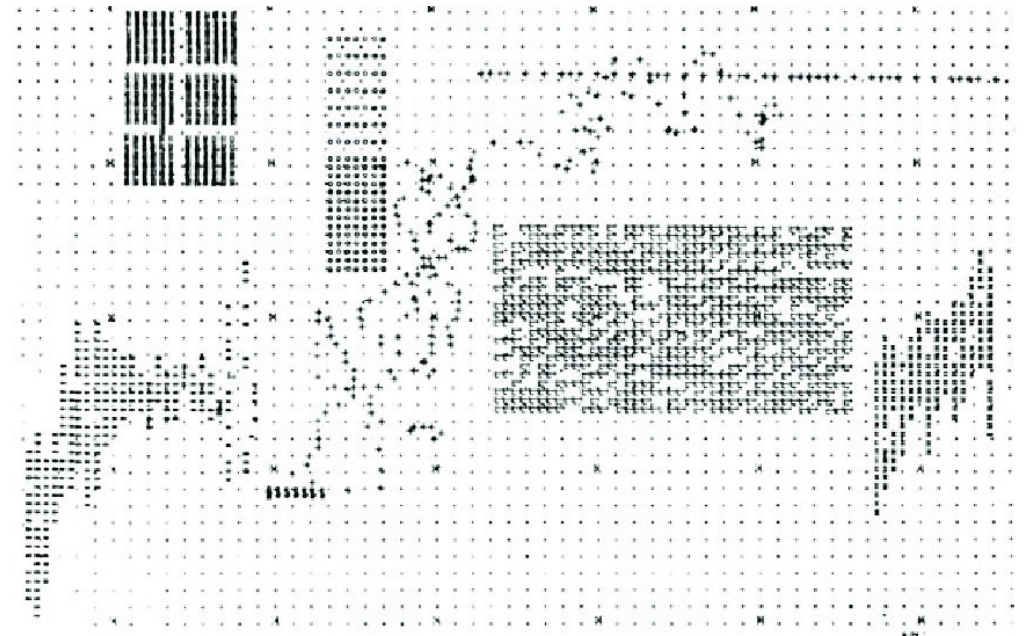
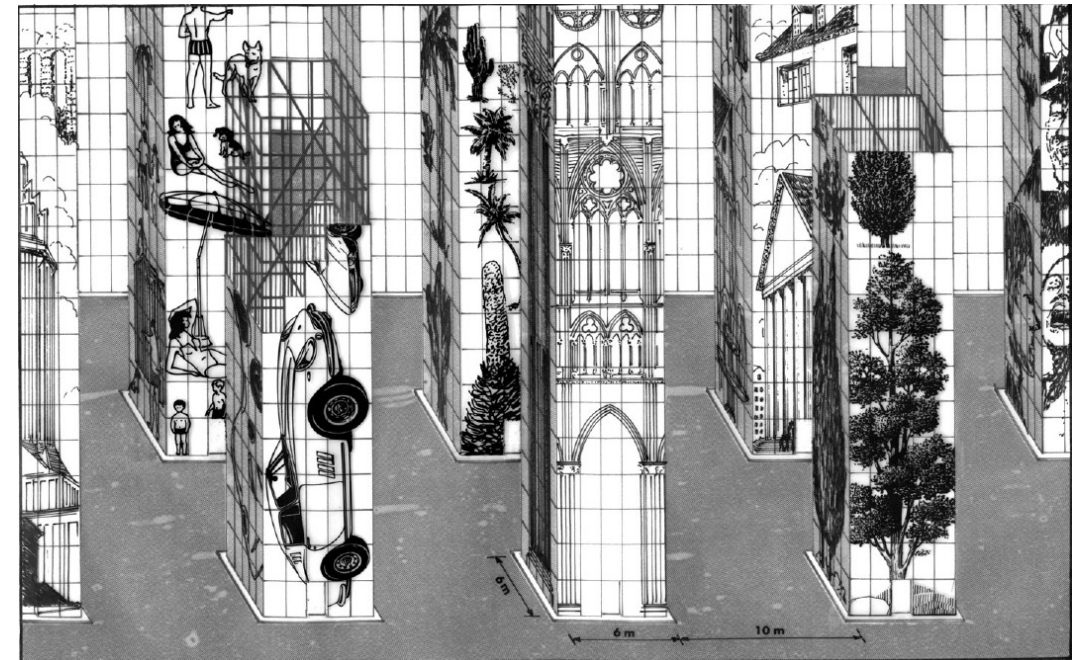
42 Cfr. "R. Bruegmann, Interview with Ellis Woodman" (Burdett, 2006)

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 riflessione 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 conosciuti 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/groupe-transversaux/presentation-des-groupe-transversaux/reseau-international-de-recherche-sur-les-villes-et-lurbanisation-diffuses/>



> Fig. 17: *Premonizioni della parusia urbanistica*, dalla serie "Le dodici Città. Ideali", Superstudio, 1971, in: (Superstudio, 1971).

> Fig. 18: *No-Stop City*, Archizoom Associati, 1969 (courtesy of Andrea Branzi).

*“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 di interpretazione e progetto dello spazio urbano

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, tendendo spesso a ridurre la complessità delle problematiche urbane ad una "semplice" 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

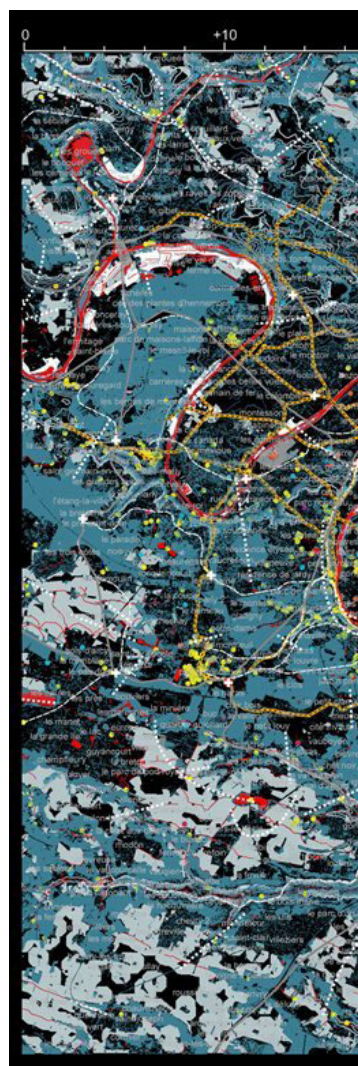
oggetti, grandi segni, elementi forti) e insediamenti diffusi, in favore di una maggiore rilevanza da conferire alla specificità del luogo².

Nella stessa direzione, la volontà di abbandonare l'imposizione di una scelta esclusiva³ 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 seguono mettono in luce il percorso che ha diviso questi due concetti, con il tentativo conclusivo di evidenziare le potenzialità di un'ibridazione che sembra poter emergere nella 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. 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.

Lo spirito con cui si intraprende questo percorso può essere forse meglio spiegato prendendo in prestito alcune righe dell'illuminante testo di Bernardo Secchi: "Un secolo non inizia mai il primo giorno del suo calendario e non termina l'ultimo. A seconda di come il suo tem-



[^] **Fig. 19:** *La Ville Poreuse, Progetto per Grand Paris*, B. Secchi, P. Viganò, 2011.

po 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 paralleli⁵, 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", ri-

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

2.1.1 Moderne utopie e antiche realtà⁶: 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 comporre 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 megastrutturaliste⁷ 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.⁸

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 (fig. 21), 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 gli studi di Franco Purini per la città compatta (figg. 23, 24) o quello comparso su

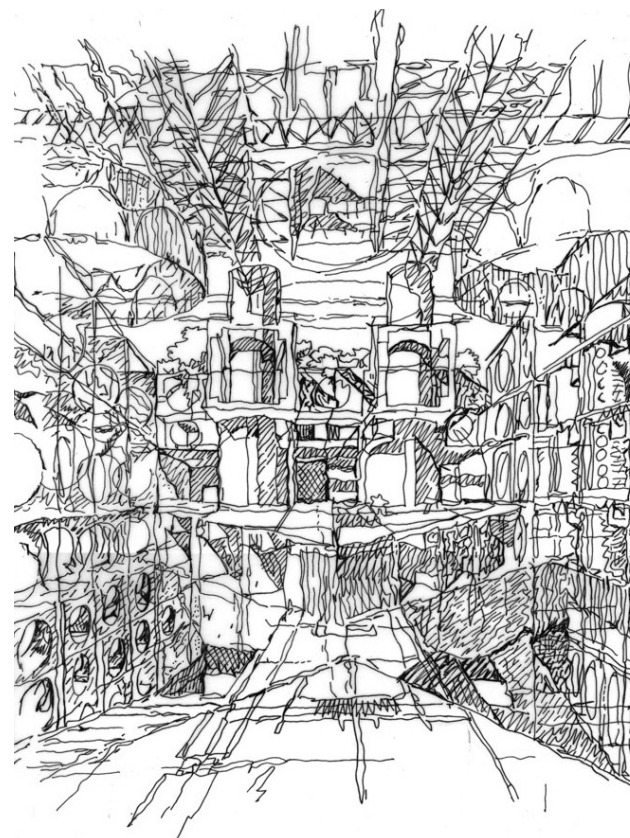
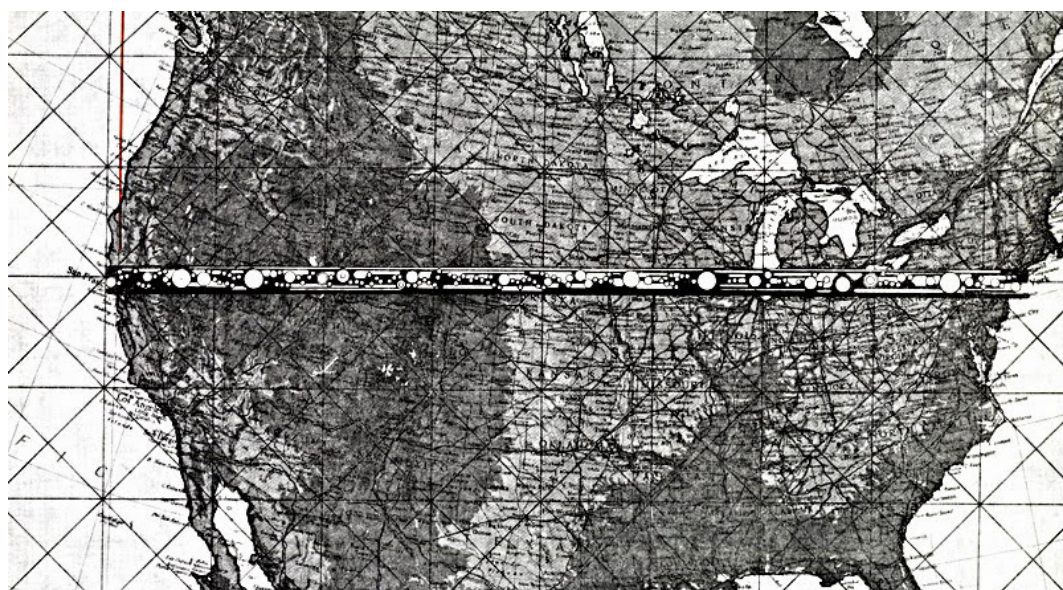
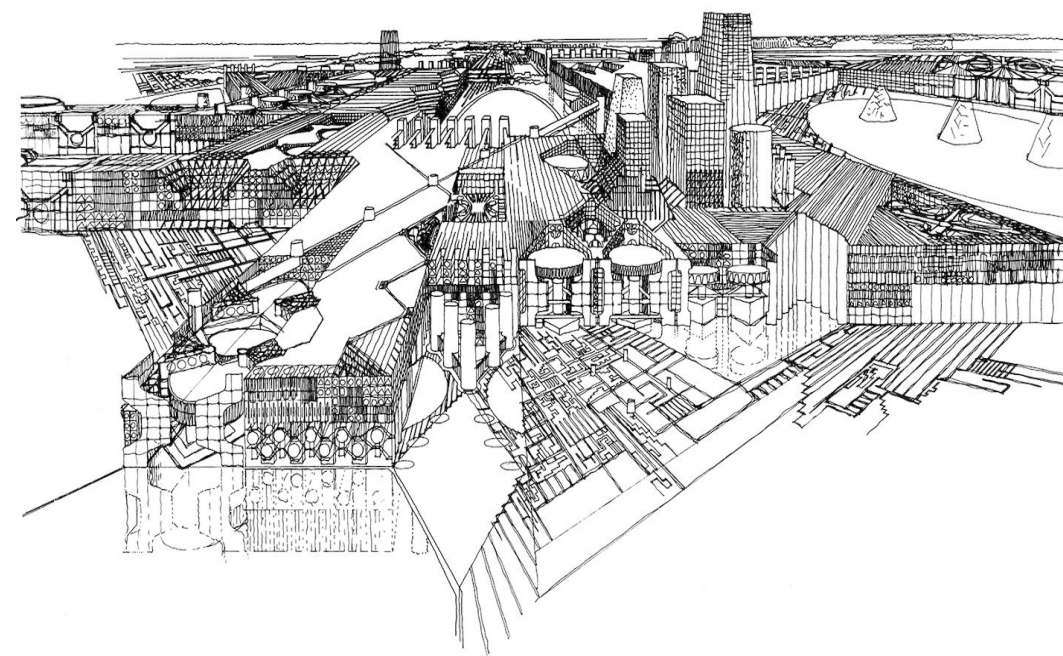
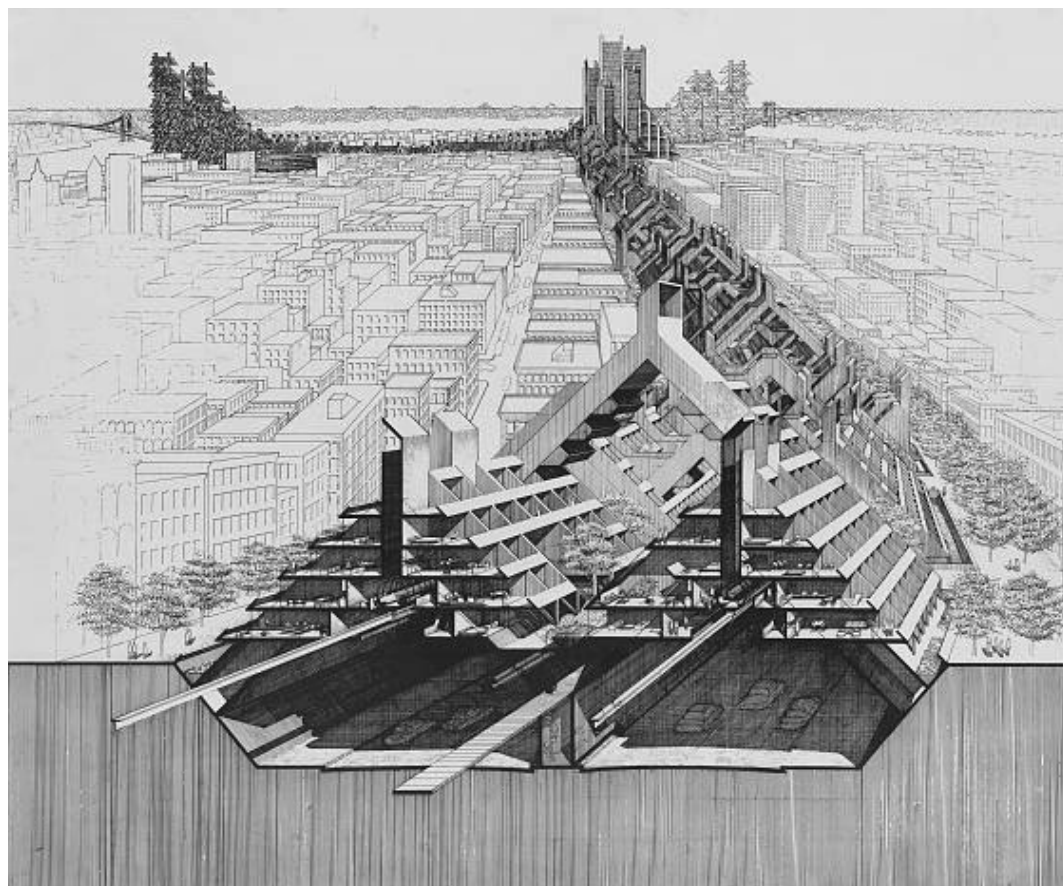


Fig.20: *La poitrine*, R. Magritte, 1961

Domus qualche anno dopo, "Continuous city for 1.000.000.000 human beings" (fig. 22) di Boutwell & Michael. 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".⁹ Anche in questo progetto è in effetti rileggibile il concetto di edificio-città¹⁰, che nasce - in ognuna delle sue declinazioni - da una problematica urbana: in diretta risposta alla dissoluzione e alla dispersione, si ricerca la risposta nella "città come unico edificio".

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)¹¹; (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, deri-



Pagina a fianco:

^ **Fig. 21:** *Lower Manhattan Expressway*, P. Rudolph, 1974.

< **Fig. 22:** *Continuous city for 1.000.000 human beings*, A. Boutwell e M. Mitchell, 1969.

In questa pagina:

^ **Fig. 23:** *Città compatta, studio di strutture urbane*, F. Purini, 1966.

< **Fig. 24:** *Studio per la città compatta*, F. Purini, 1966.

va 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"¹², 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 pre-



^ **Fig. 25-26:** Progetto per l'estensione di Poundbury, pianta e disegno di vista prospettica, LeonKrier and Alan Baxter, 1988

> **Fig. 27:** Immagine estratta dal testo *Architecture : Choice or fate*, L. Krier, London, Andreas Papadakis, 1998.



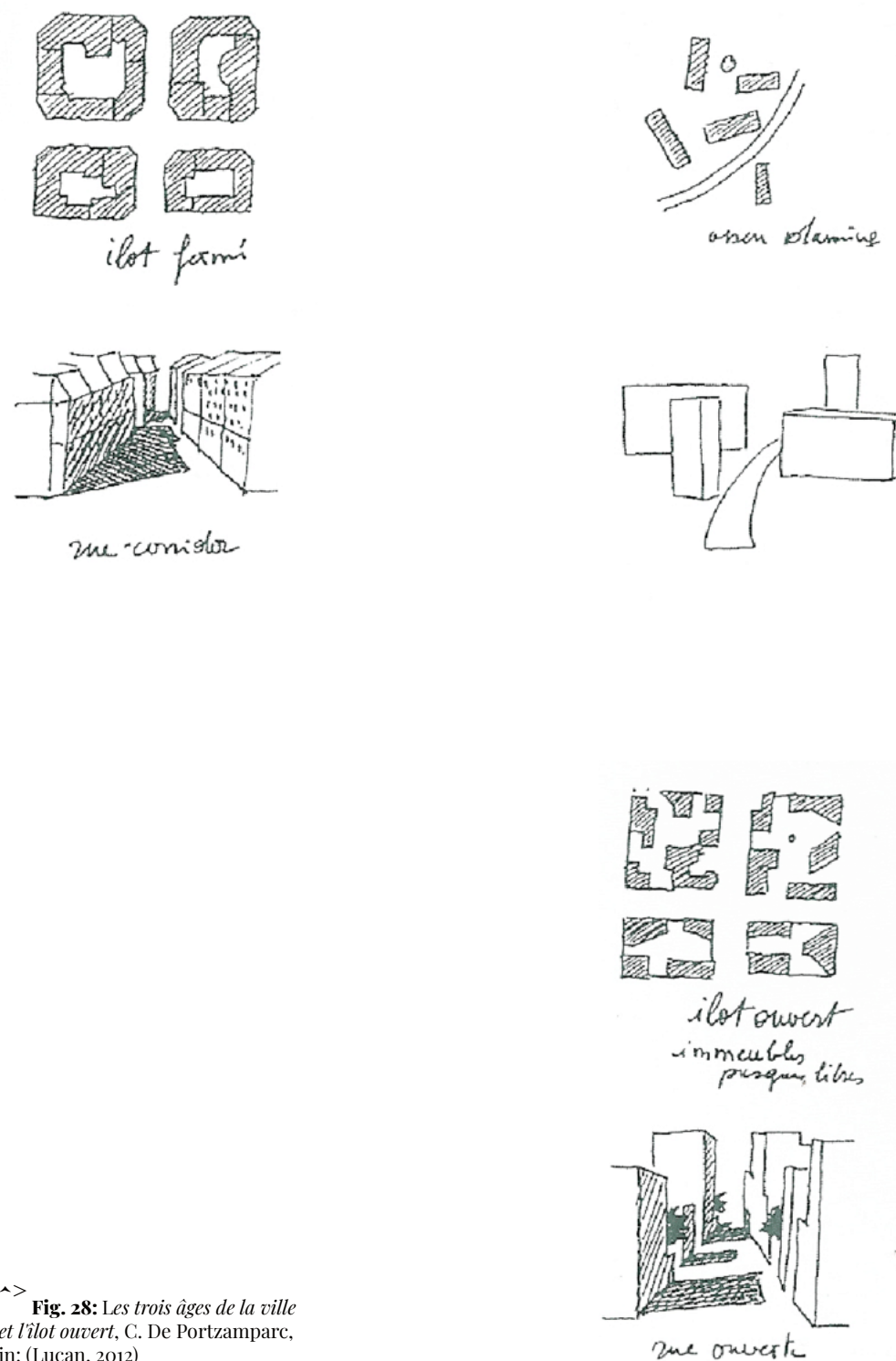
potente affermazione di ciò che è stato definito paradigma ecologico, si è successivamente associata la critica allo "sprawl senza fine e senza regole" ed alla dispersione degli insediamenti sul territorio. Questa problematica ha evidentemente contribuito a rafforzare la stessa convinzione della necessità 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 (figg. 25, 26, 27), alcuni primi movimenti tra cui quello del *New urbanism*¹³ 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 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 urbano¹⁴.

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)¹⁵. 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 Europa¹⁶, il movimento del Rinascimento Urbano si sviluppò sulle stesse basi a partire dal 1992, per iniziativa di Maurice Culot, Léon Krier e Gabriele Tagliaventi.¹⁷ 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.¹⁸ 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 e urbane di Christian de Portzamparc¹⁹ (fig. 28).

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)²⁰. 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



^> **Fig. 28:** *Les trois âges de la ville et l'ilot ouvert*, C. De Portzamparc, in: (Lucan, 2012)

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 ecologica legata alla problematica dell'esplosiva 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"²¹.

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 originaria²²: “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)²³, 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*»²⁴ 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).

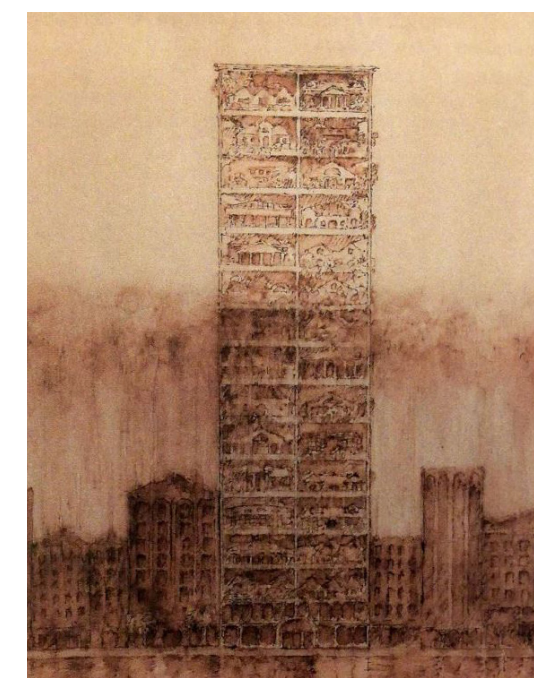
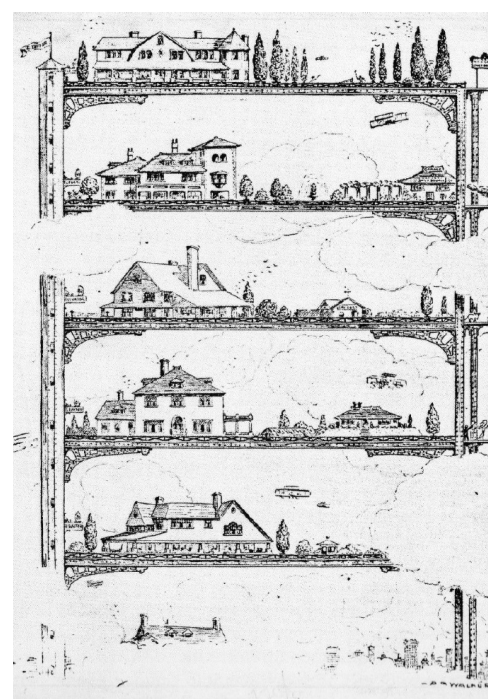
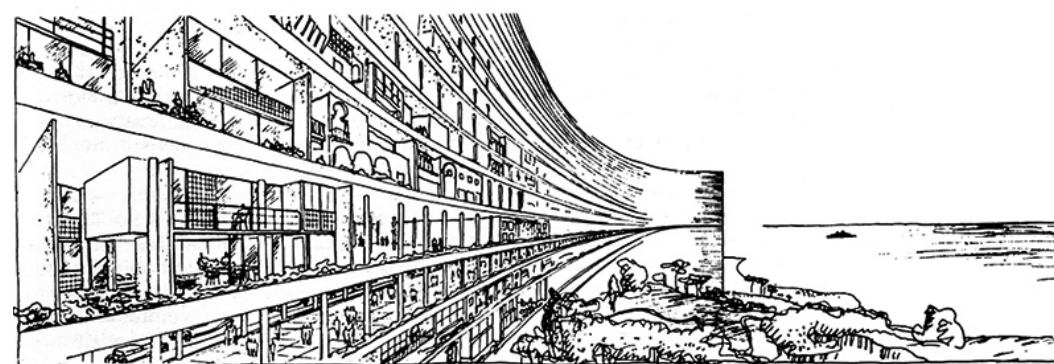
Nella ricerca sulla grande dimensione del progetto architettonico, Koolhaas intravede la possibilità di ricostruire un'unità perduta, rivelando quasi paradossalmente un sentimento affine a quello evocato dai fautori del ritorno alla città compatta tradizionale, ma che assume for-

> **Fig. 29 (in alto):** *Plan Obus per Algeri, vista prospettica*, Le Corbusier, 1930

> **Fig. 30 (in alto a sinistra):** *Theorem of the stacked city*, 1909, in: (Koolhaas, 1978)

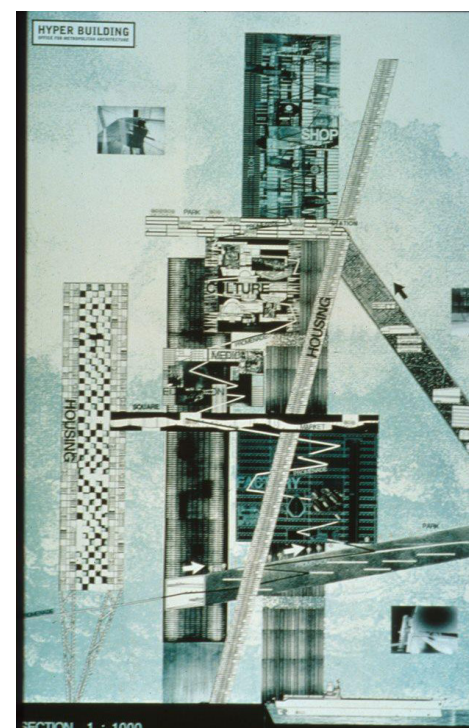
> **Fig. 31, 32 (a destra):** *Highrise of homes, Identity of density*, J. W. Sitte, 1981

> **Fig. 33 (in basso a sinistra):** *Silodam, Amsterdam, MVRDV, 2003*



me 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 alla condensazione del maggior numero di attività all’interno di oggetti architettonici di grande scala, complessi condensatori urbani che fossero “generatori di intensità programmatica” (Koolhaas, et al., 1995)²⁵. 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 igienista²⁶ 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 (cfr. figg. 34-37).



> **Fig. 34:** *City of the captive globe*, R. Koolhaas, 1972

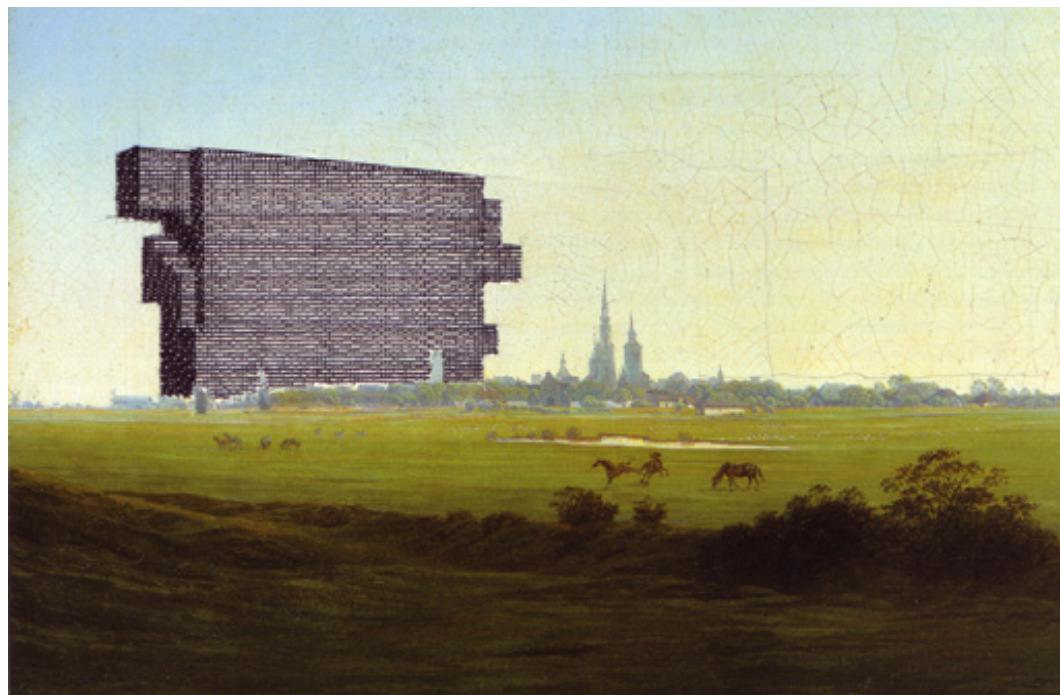
> **Fig. 35,36:** *Hyperbuilding* (prog.), Bangkok. OMA, 1996

> **Fig. 37:** Immagine estratta da (Koolhaas, R. - OMA & Mau, B., 1995)



< **Fig. 38:** 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. 39:** DOGMA, P. V. Aureli, M. Tattara, 2010



La sperimentazione “a-tipologica”²⁷ 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 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 esigenze di concentrazione ed intensificazione urbana - abbandona la sempre più l’orizzontalità del suolo urbano per svilupparsi nella terza dimensione, la sua sezione²⁸.

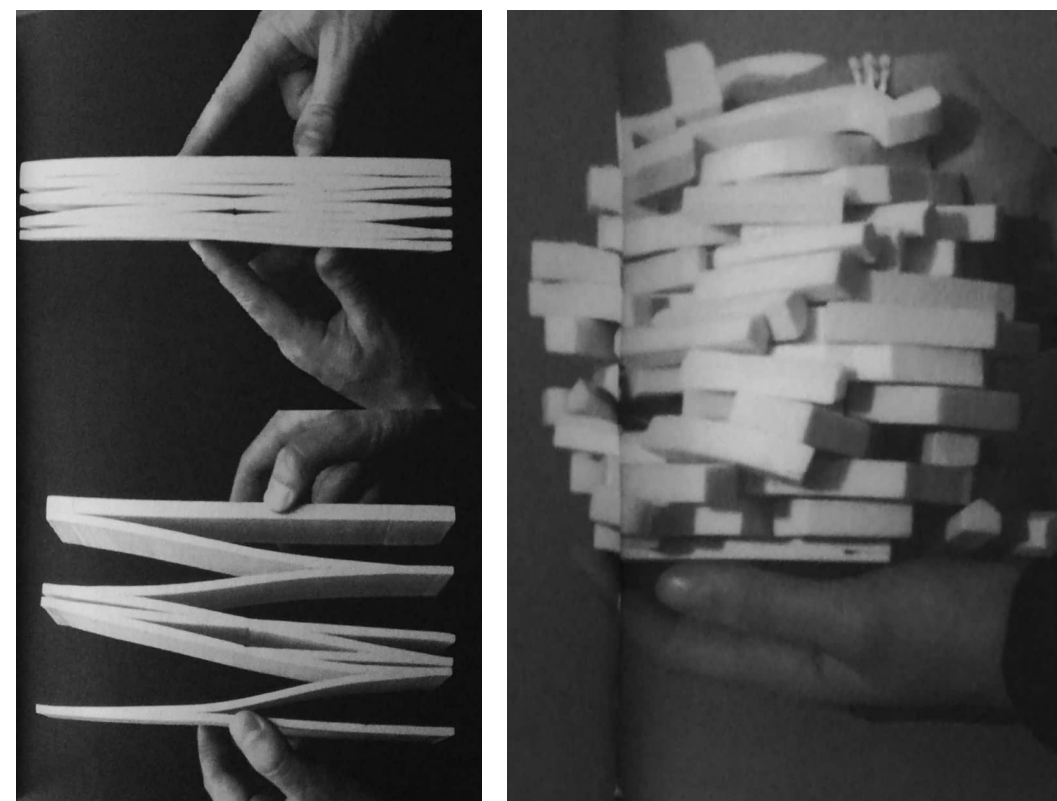
Anche questo secondo filone progettuale, in prima istanza fondato su una “retorica futurista dell’istantaneo, sul culto della quantità, sulla volontà essenzialmente moderna di inventare mondi artificiali propizi a nuove esperienze spaziali e sociali”²⁹ (Fromonot, 2012), è stato reinterpretato dalla generazione 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 MVRDV³⁰ (figg. 30, 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)³¹, 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 risorsa spazio in relazione al parametro densità, concentrandosi in particolar modo sugli aspetti quantitativi³² di questa sperimentazione (fatto tanto più comprensibile in considerazione della crescente preoccupazione collettiva verso la maggiore sostenibilità economica ed ambientale degli interventi)³³

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.

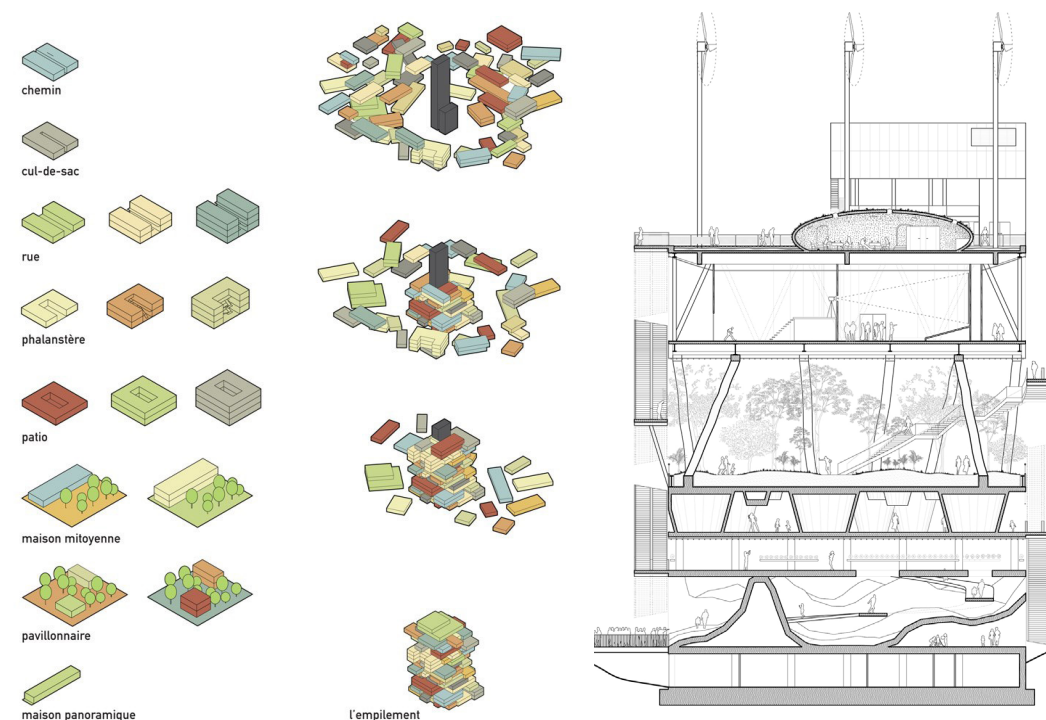
Se nella relazione tra individuo e società è stato intravisto uno dei principali "racconti" che ha guidato lo sviluppo urbano del XX secolo (Secchi, 2005)³⁴, proprio nelle due citate chiavi di interpretazione dello sviluppo urbano (concentrazione e dispersione, modelli urbani compatti o) è stata più 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.



> **Fig. 40, 41:** Sperimentazioni sulla densità, MVRDV, in: (MVRDV, 1998).

> **Fig. 42:** Diagrammi del progetto "Folie richter", Montpellier, MVRDV, 2014.

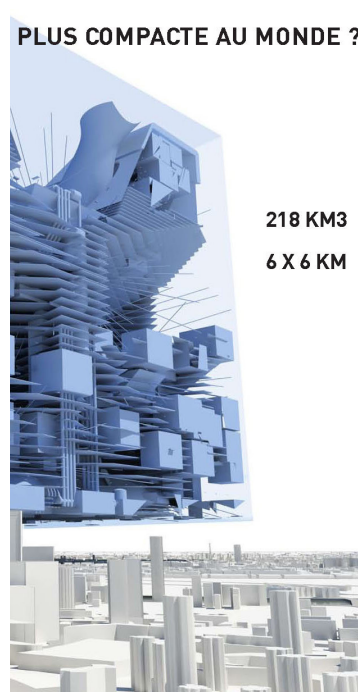
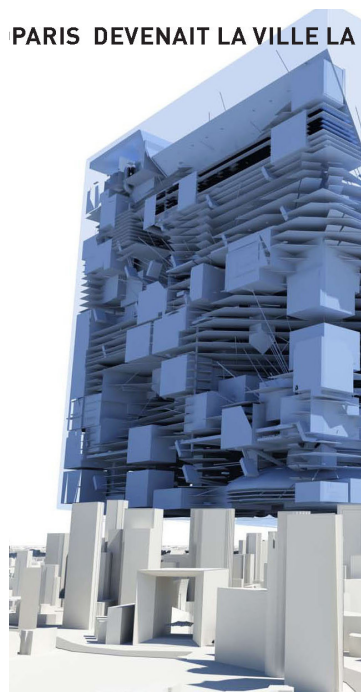
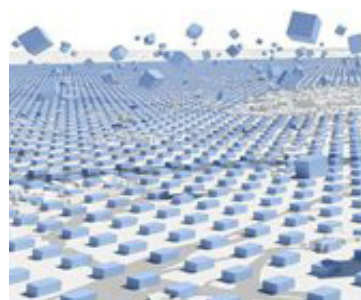
> **Fig. 43:** *EXPO 2000 Pavillon*, Hannover, MVRDV, 2000



Nelle sperimentazioni degli architetti Olandesi, la tipologia della casa suburbana viene così idealmente sottratta alla dispersione territoriale ed “impilata” nella sezione dell’edificio (fig. 33), sebbene ogni cellula abitativa mantenga una propria individualità attraverso il differente utilizzo di materiali, rivestimenti, linguaggi³⁵. 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 Corbusier³⁶ 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 urbana³⁷.

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 poi rimesso al centro del dibattito in occasione della grande consultazione internazionale per il progetto Grand Paris (figg. 44, 45): chiamati a far parte del gruppo interdisciplinare Atelier International du Grand Paris convoca-



^ Fig. 44, 45: Progetto per il Grand Paris, MVRDV, 2011.

to 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”.

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 realizzazione³⁸ 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 globale³⁹.

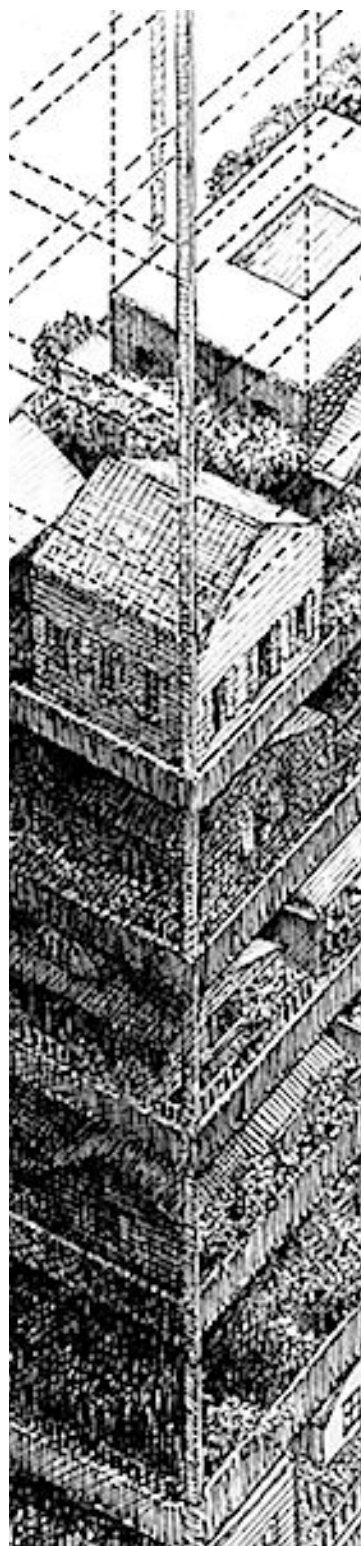
L’affermazione del paradigma ecologico ha così riorientato anche questa seconda direzione sperimentale portandola, in un certo senso, a perseguire un principio comune al già descritto “modello della città compatta europea di matrice tradizionale”: un principio che possiamo definire dell’“urbanistica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

Volendo riassumere quanto descritto, questa tendenza ha condotto a due estremizzazioni: da una parte, la “teoria dei grandi segni”, ripresa e portata a sfiorare le utopie, che ha guidato le re-

alizzazioni di grandi condensatori urbani caratterizzati da un crescente e accentuato verticalismo⁴⁰; dall'altra, il ritorno alla città tradizionale sempre più densa e compatta, che ha influenzato una vasta produzione urbana traducendosi, in sintesi, nel principio della densificazione degli insediamenti esistenti.

Nell'ambito di questo primo "racconto", è possibile identificare come principale esito del percorso delineato la 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) e 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)⁴¹. 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 a 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, il legame con il territorio) rischia di rivelarsi un drammatico effetto collaterale di questo approccio, così come la permanenza di



< Fig. 46: *Highrise of homes, Identity of density*, J. W. Sitté, 1981

retaggi passati che lavorano in direzione opposta alla conquista del "paesaggio amplificato" di cui si è già avuto modo di parlare⁴². Dopo oltre cinquant'anni di studi e riflessioni, a partire da "l'architettura della città"⁴³ (Rossi, 1966) e dal "territorio dell'architettura" (Gregotti, 1966), diverse considerazioni hanno nel tempo confermato la necessità di riformulare l'approccio al progetto urbano. Allo stesso modo, gli stessi obiettivi ecologici orientati a coniugare le possibilità di crescita con la salvaguardia del territorio hanno rafforzato l'importanza della la 'scala vasta' nel campo delle analisi, delle teorie e delle pratiche operative. Emerge così il definitivo dispiegamento di 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, 2020).

Al contempo, le linee di ricerca esplorate - da un lato i sostenitori della città compatta costruita su un tradizionale tracciato regolatore, dall'altro i fautori della città costruita per sommatoria di oggetti ed elementi forti - hanno mostrato in entrambi i casi un'insufficiente attenzione alla relazione tra spazio costruito e contesto urbano o territoriale. Se la prima tendenza ha infatti mostrato i limiti di una concezione anacronistica⁴⁴, la seconda ha progressivamente rivelato le problematiche di un approccio basato sulla negazione del dialogo tra emergenza e tessuto, mortificando la ricerca del necessario equilibrio tra fatti ordinari e straordinari della dimensione urbana (Ferretti, 2019). Da queste considerazioni si dovrebbe pertanto ripartire nel cercare soluzioni proficue all'interno dei dibattiti sullo sviluppo urbano.

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 cambiamento⁴⁵, al suo malleabile atteggiamento verso mutamenti o ribaltamenti di natura economica, sociale e ambientale che si succedono nel tempo (Cavaliere, 2018)⁴⁶.

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 degli anni '30 per Broadacre City (fig. 47, 48). Distaccandosi dai principi del Moderno e dalle diverse concezioni incentrate sul progetto della città, Wright ha elaborato il progetto urbano e politico⁴⁷ 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

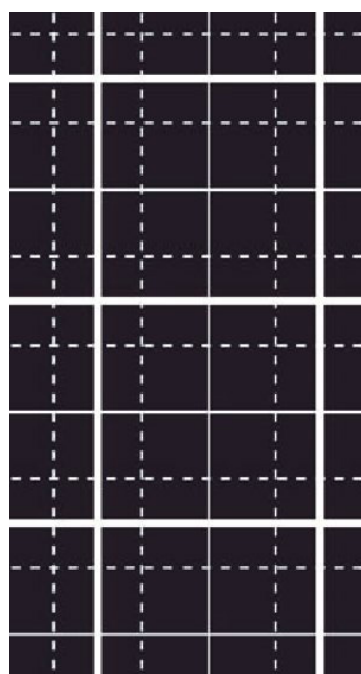
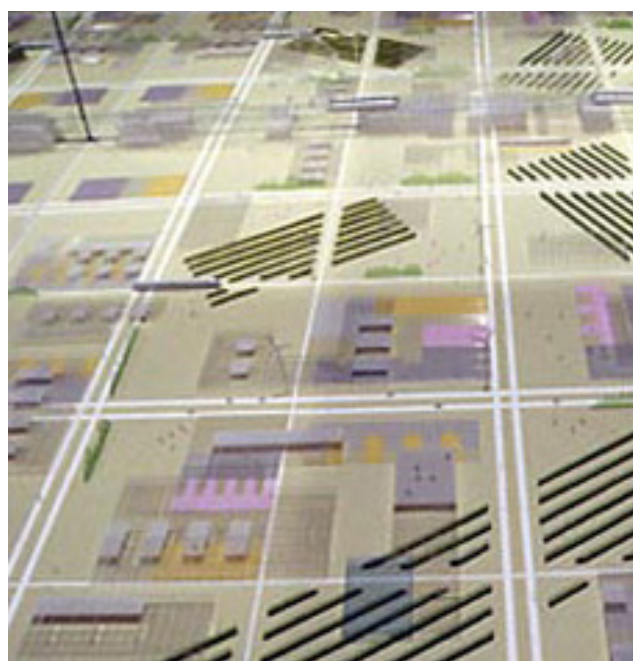
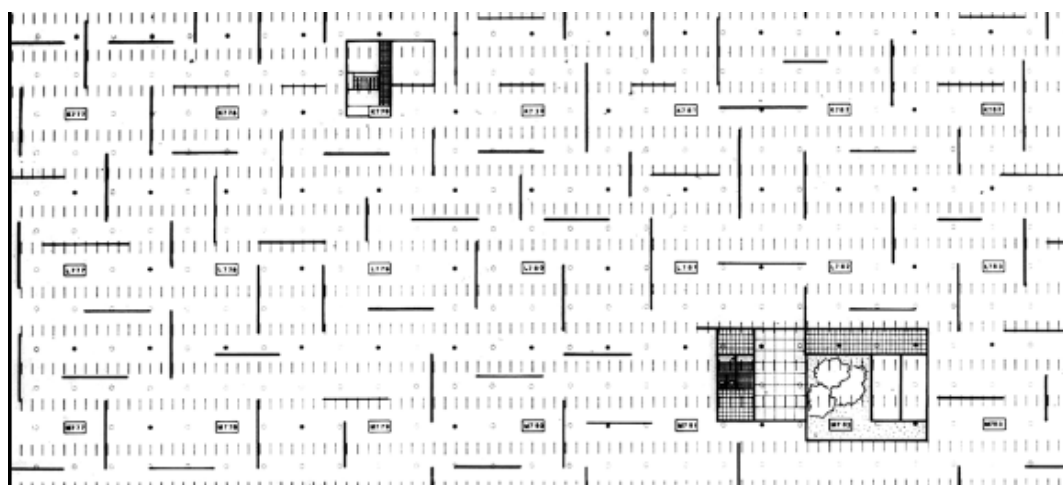
« Bisogna rileggere il libro di Thomas Sieverts sulla Zwischenstadt: egli afferma di essere - come me - un amante della città tradizionale, (...) ma che essa non può più fungere da modello per la costruzione dello spazio abitativo. I modelli urbani non sono più nella città tradizionale (...), Vale a 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. 47:** *Find the citizen*, Broadacre City: The New Frontier - A new success ideal, F.L.Wright, 1970.

> **Fig. 48:** Piano per Broadacre City, Broadacre City: The New Frontier - A new success ideal, F.L.Wright, 1970.



< Fig. 49: *Non-stop city*, Archizoom, 1970.

< Fig. 50: Fotomontaggio di una ambientazione interna, *Non-stop city*, Archizoom, 1970.

< Fig. 51: *Agronica*, A. Branzi, *Grid superimposition*, Christoph Lueder, 2012

< Fig. 52: *Agronica*, A. Branzi, 1993

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.Hilbersai-mer e “Agronica” (figg. 51, 52) 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 Archizoom⁴⁸ (figg. 49, 50),

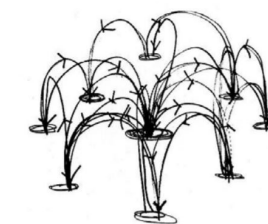
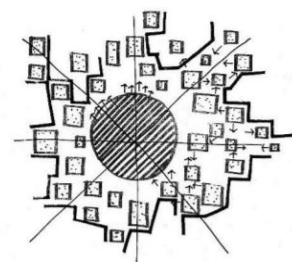
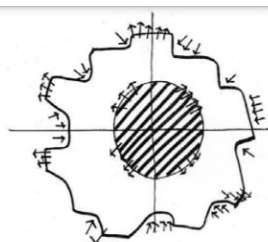
A partire dagli anni ‘90 a queste proposte politiche, utopiche o di critica radicale interessate alla ricerca di un diverso tipo di urbanità è corrisposto un certo riscontro nel campo disciplinare: accompagnato dalla diffusione di un nuovo interesse verso alcuni processi di urbanizzazione diffusa in relazione al decentamento di alcune forme di economia. Alla consapevolezza di questa “nuova”⁴⁹ 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 Gott-

mann introdusse il termine “Megalopoli” per descrivere la forma di agglomerato continuo dispiegata lungo la costa orientale degli Stati Uniti (Gottmann, 1961)⁵⁰, numerosi concetti e paradigmi⁵¹ 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 (figg. 53-57) sul concetto di «città regione» (De Carlo, 1962)⁵², “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 seguito alle influenti ricerche svolte in diversi ambiti intellettuali ed accademici⁵³ 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 addensamen-



< **Fig. 53:** *La Turbina*, G. De Carlo, 1964, in: (De Carlo, 1964)

< **Fig. 54:** *Sviluppo monocentrico a macchia d'olio*, G. De Carlo, 1964, in: (De Carlo, 1964)

< **Fig. 55:** *Città regione*, G. De Carlo, 1964, in: (De Carlo, 1964)

< **Fig. 56:** *È tempo di girare il cannocchiale*, G. De Carlo, 1991, in: "Spazio e società" n. 54.

< **Fig. 57:** *Rapporti dinamici*, G. De Carlo, 1964, in: (De Carlo, 1964)

to (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 operativo⁵⁴.

Negli stessi anni – proprio quando la portata del fenomeno “città diffusa” è divenuto più evidente e consapevole (Indovina, 1990) – l’opposi-

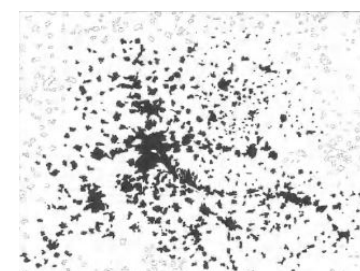
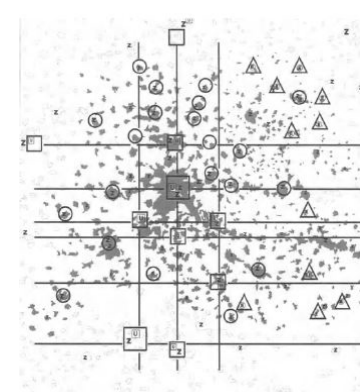
zione e le critiche a questa nuova forma urbana si sono rafforzate, trovando largo consenso in ambiti intellettuali, amministrativi e decisionali. In generale, quello della “città dispersa” (termine che non corrisponde invero al concetto di diffusione) è stato un fenomeno sempre più ampiamente descritto 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 campagna⁵⁵: ne è emerso uno smarrimento di una disciplina urbana che, non riconoscendo più la città, ha temuto di non poterla più controllare (Secchi, 2005)⁵⁶.

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 dispersione⁵⁷) di Francesco Indovina (Indovina, 1990) e di Bernardo Secchi (Secchi, 1996) (Secchi, 1990)⁵⁸ fino a quelli di matrice più recente condotti da B. Grosjean sulla

villes 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 (figg. 58-60) 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)⁵⁹.

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



> **Fig. 58:** Gelsenkirchen, poi "Amt Bismarck". Catasto originale del 1825 (ridisegno dal 1925), in: (Sieverts, 1997)

> **Fig. 59:** Diagramma sulla regione di Stoccarda, in: (Sieverts, 1997)

> **Fig. 60:** Stoccarda e la regione centrale del Neckar nel 1950 e Regione di Stoccarda nel 1995, in: (Sieverts, 1997).

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'interesse 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.⁶⁰

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 conferito al paesaggio (Jacob, 2009)⁶¹: 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"⁶²: una sorta di "concetto ombrello" che mette insieme teorie, letture e progetti orientati



< **Fig. 61:** 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. 62:** Segmentazione morfologica al 2000, riferite all'area della città diffusa allargata all'arcipelago metropolitano del Veneto centrale, F. Indovina, 2009, in: (Indovina, 2009)

a dispiegare una condizione urbana "alternativa" (Dehaene, 2018): che vada cioè oltre (e non necessariamente contro) l'idea di concentrazione o accumulo (Cavalieri, 2018)⁶³. 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 rilegibile 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, accentrimento o consolidamento gerarchico.

Sulla stessa linea d'onda, un nuovo concetto diffuso negli Stati Uniti con la nozione di Distributed Urbanism⁶⁴ ha assunto interessanti declinazioni nel contesto europeo Europa e particolarmente in Francia⁶⁵. 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)⁶⁶, 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

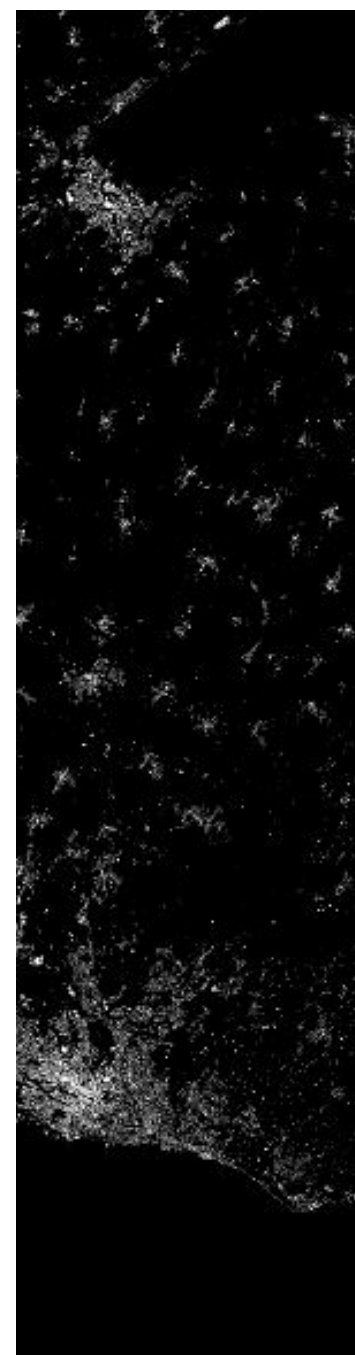
le possibili figure dell'urbano: dalla grande metropoli al borgo passando per la media o piccola città, qualsiasi configurazione urbana diviene parimenti ipotizzabile. Ne emerge una lettura dinamica dello spazio urbano che tiene conto, allo stesso tempo, dell'inevitabilità dei tempi lunghi della storia 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)⁶⁷.

L'approccio "distributivo" apre così una prospettiva basata sull'interdipendenza tra figure compatte e "discrete" (Brès, 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, 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"⁶⁸ 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 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:



[^] Fig. 63: Canton Vaud (2014), spazi costruiti. In: *Horizontal Metropolis, a radical project*, Biennale di Architettura di Venezia, 2015, Atlases.

l'urbano come pratica e non come spazialità specifica⁶⁹. 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"⁷⁰.

Se questi differenti contributi confermano la diffusione di un "progetto urbano (che) esce dalla città", la nozione di *urbain généralisé* 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 » (Brès, 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.

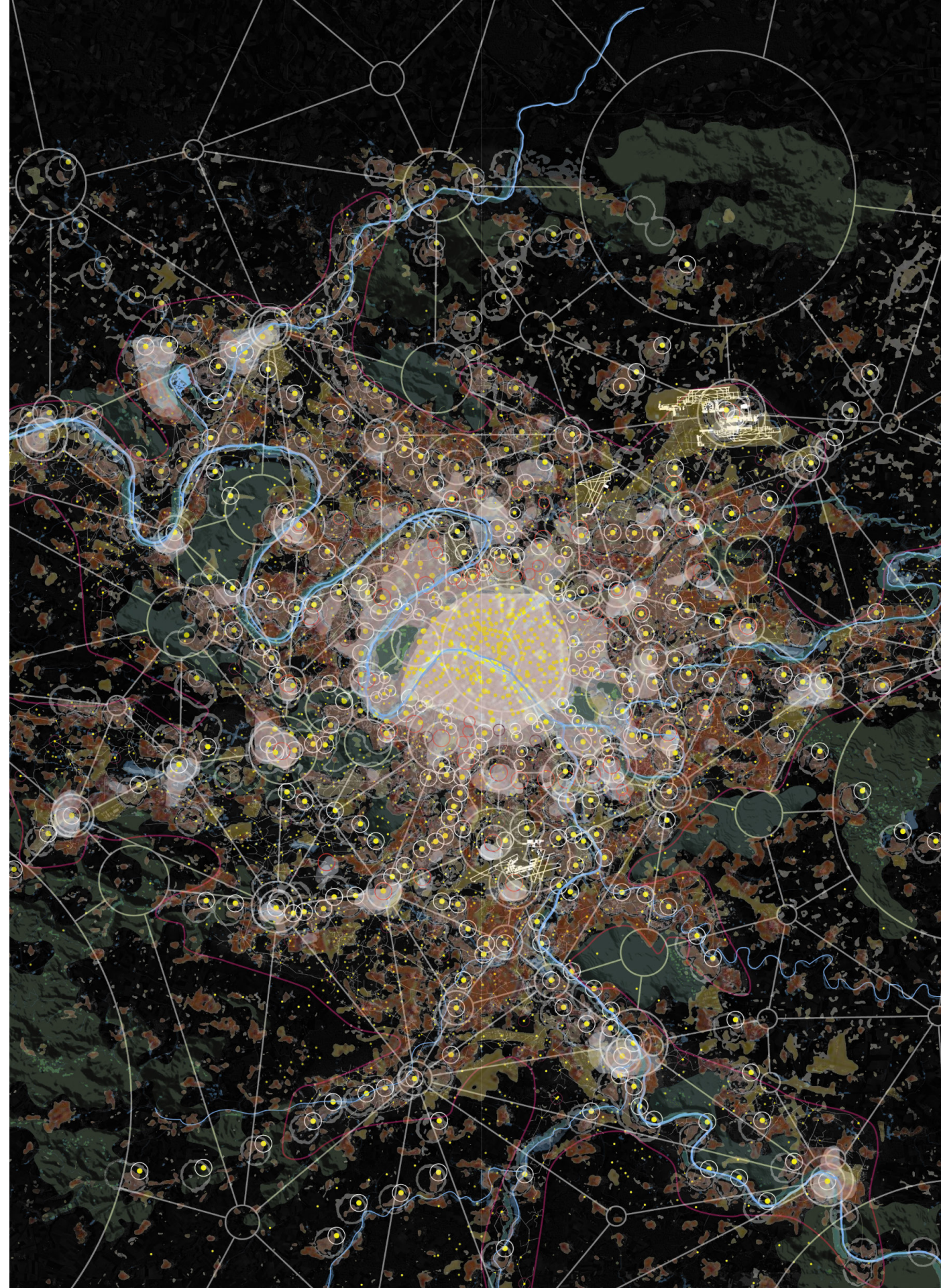
L'analisi esposta dimostra la rilevanza di studi e ricerche orientati all'esplorazione di processi e modalità che concorrono alla conformazione fisica dello spazio urbano nelle sue variegate espressioni morfologiche: dalle regioni urbane ai

territori metropolitani policentrici, dai corridoi lineari alle urbanità diffuse. In questa prospettiva, 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.⁷¹

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).

> **Fig. 64** - Rielaborazione personale delle carte prodotte dall'AIGP (Atelier International du Grand Paris) nell'ambito del seminario « Systèmes métropolitains » 2013–2014, 2020.



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'interscalarietà" 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 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).

⁶ Il titolo del capitolo è un esplicito riferimento al testo di F. Choay "Urbanisme, utopies et réalités" (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.

⁷ 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 Koolhaas 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 megastutturale degli anni '60, ben delineata nel lavoro di Fumihiko Maki (Maki, 1964): individuando tre tipi di forme collettive, definì quella della megastuttura 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 megastutture": "Il Centre Pompidou fu, sotto molti aspetti, la più estrema di tutte le megastutture 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 megastuttura 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 megastuttura, probabilmente l'esempio più puro che esista nell'architettura tradizionale" (Rudolph, 1973).

⁸ 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 Koolhaas 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).

⁹ 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)

¹⁰ 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.

¹¹ 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).

¹² 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 quest'ottica, include in questo percorso il "*projet urbain à la française*" (Masboungi, 2002): una modalità di composizione urbana nata in risposta oppositiva alla pianificazione di natura modernista che ha predominato durante il periodo dei cosiddetti "Trente Glorieuses" in Francia. Nella stessa prospettiva iscrive 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.

¹³ 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>.

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

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

16 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.

17 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.

18 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>).

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

20 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 successivi venticinque anni. L'obiettivo 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).

21 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 dall'articolazione tridimensionale e della sezione architettonica.

22 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.

23 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.

24 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.

25 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.

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

27 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).

28 Si consideri a tal proposito il concetto espresso nel testo "Lavorare con il dubbio": "L'urbanistica del ventesimo 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)

29 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.

30 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.

31 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.

32 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).

33 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.

34 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.

35 Alcuni progetti emblematici riflettono questa ricerca in edifici collettivi caratterizzati da 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.

36 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'Unité 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.

37 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.

38 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.

39 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.

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

41 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)

42 Cfr. cap. 1

43 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.

44 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).

45 Si veda a tal proposito l'analisi condotta da E. Cogato Lanza "Horizontal Metropolis: Theories and Roots, a Transcultural Tradition" (Cogato Lanza, 2018).

46 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 Radiouse 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).

47 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).

48 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 iscrive 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).

49 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).

50 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)

51 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).

52 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).

53 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).

54 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 déjà-là”. Nella loro proposta, ogni punto sul territorio assunto uno stesso 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”.

55 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 complementarità 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 né 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.

56 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).

57 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).

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

59 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).

60 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).

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

62 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).

63 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: (Cavaliere, 2018)].

64 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)

65 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.

66 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).

67 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).

68 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).

69 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).

70 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.

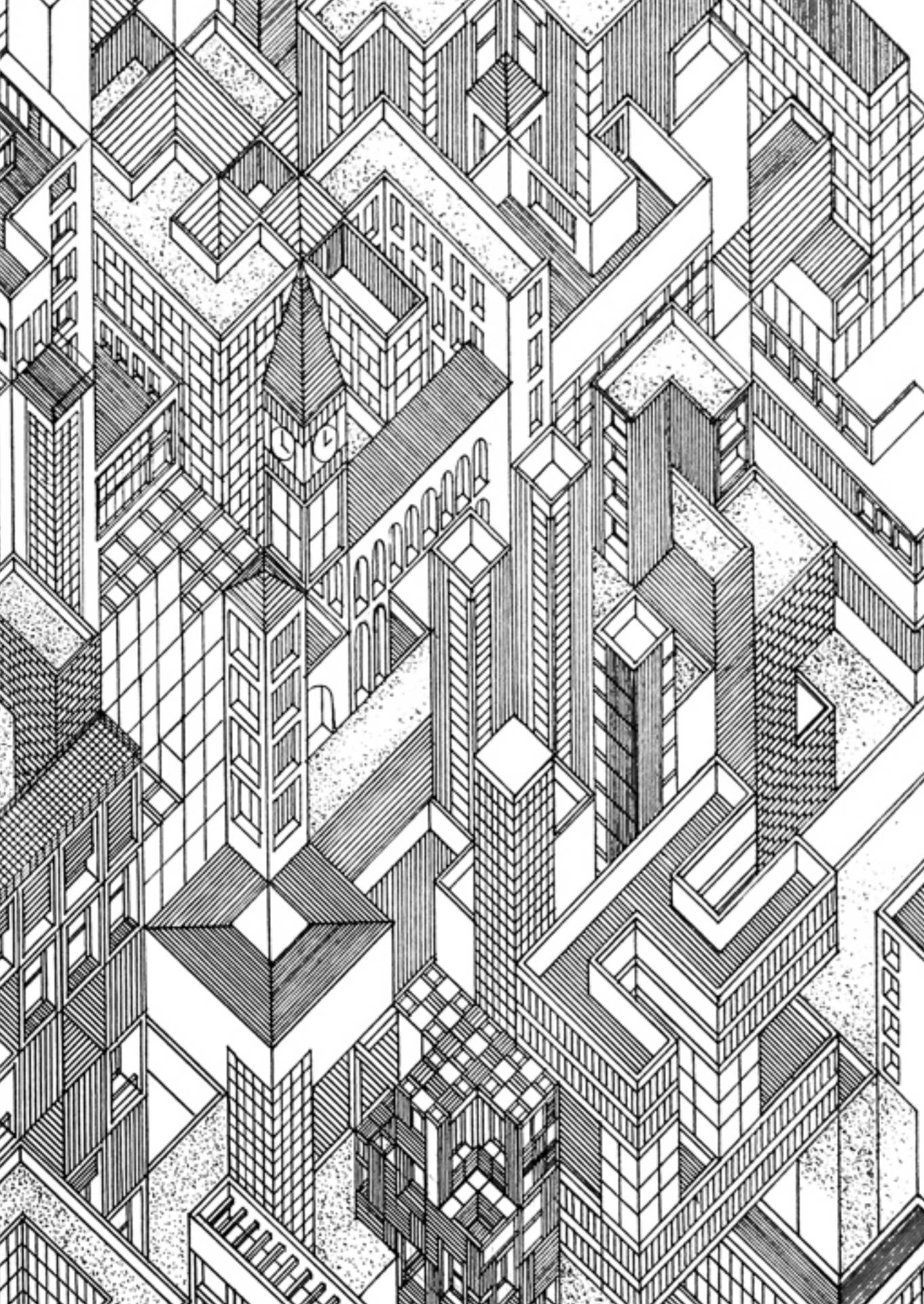
71 Si illustrerà che, in effetti, l’intensità urbana si può leggere, interpretare e quindi progettare a tutte le scale, ma che ad ogni scala interpretativa corrisponderà un’immagine differente. E’ interessante in questo senso lo studio di Grosjean sull’area di Bruxelles, che mostra una differenza sostanziale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

Parte II

Dalla densità all'intensità

*“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 L'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 perseguire¹.

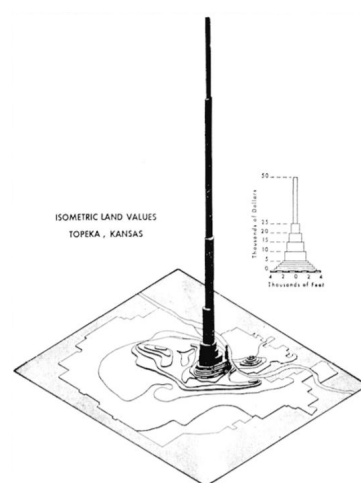
Se negli anni '70 l'istituzionalizzazione del concetto di protezione ambientale ha comportato la nascita della *sensibilità ecologica* che si è trasformata in una sorta di “utopia neo-rurale” (Touati, 2010), con l'avvicinarsi degli anni '90 la prospettiva si è totalmente ribaltata. L'avvento del concetto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

nità. 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 semplificato e banalizzante.

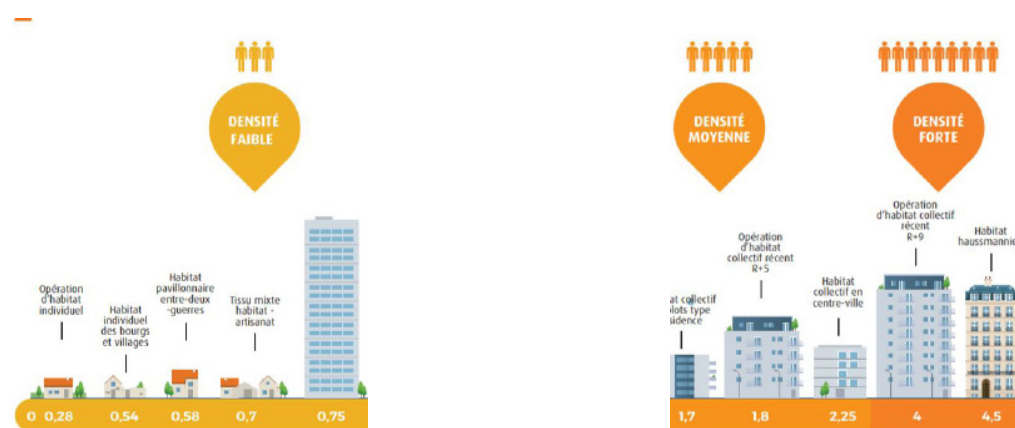
Così, l'eredità di un trentennio di studi e di riflessioni sulla dispersione insediativa e sullo *sprawl*, ha visto affermare la “necessità di una consistenza fisica concentrata e ad alta densità degli insediamenti urbani, nelle nuove espansioni come negli interventi sull'esistente. La *rivincita della 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 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'accenramento 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



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

V **Fig. 2:** Differenti tipologie in base alla densità costruita (IAU, 2005) in: (ADEME, 2015).



correlazione tra le due componenti ne risulta evidente³.

Il problema reale che si nasconde spesso dietro la necessità di una maggiore densità riguarda proprio l'attrattiva eccessiva dei centri urbani⁴. 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?

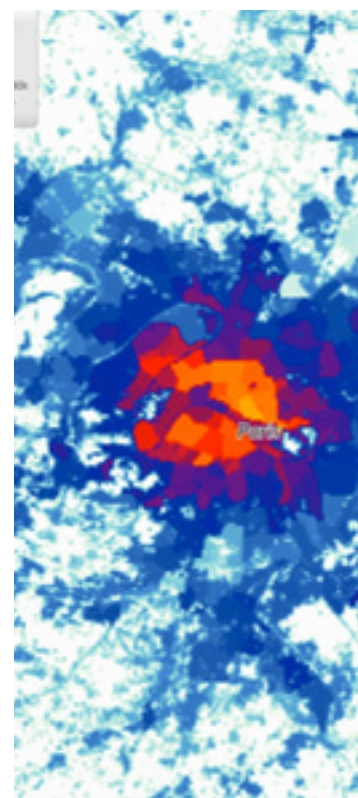
Questa prospettiva apre innumerevoli riflessioni, tra cui la responsabilità che questa impostazione può rivestire nel destino degli spazi attualmente considerati “periferici”, mai abbastanza interessanti da essere investiti dai maggiori sforzi di “densificazione volta alla intensificazione dell'urbanità”⁵. In quest'ottica, l'obiettivo chiave si allontana dalla necessità di densificare i centri urbani spesso già molto o *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 (cfr. fig. 3) - e avviene piuttosto il rafforzamento di polarità periferiche e potenzialmente autonome.

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 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 misurata⁷. 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.

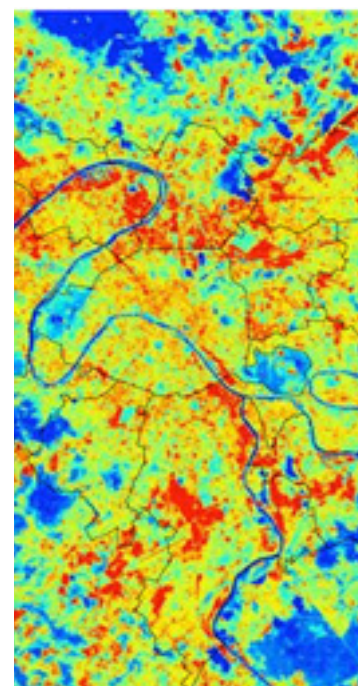
Se messo in diretta relazione con l’aumento dell’offerta abitativa, l’incremento della densità



> **Fig. 3**

in alto: Densità di popolazione nell’agglomerazione parigina, Luminocity3d.org, basato sui dati di EC JRC CIESIN Global Human Settlement Layer.

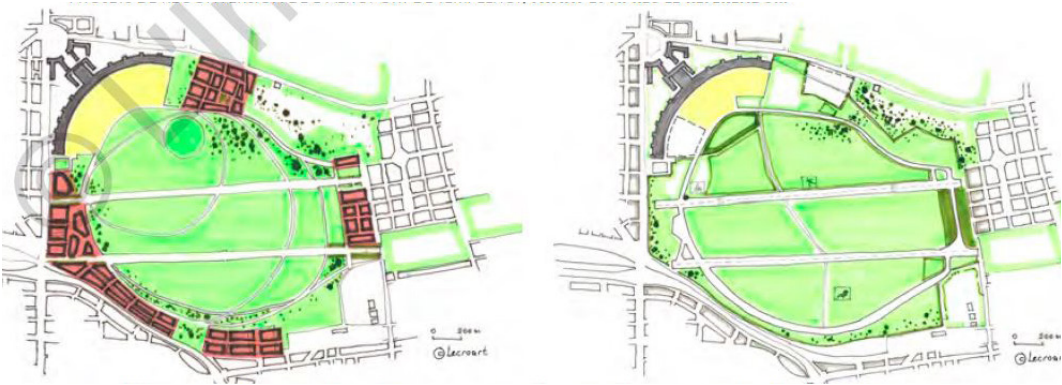
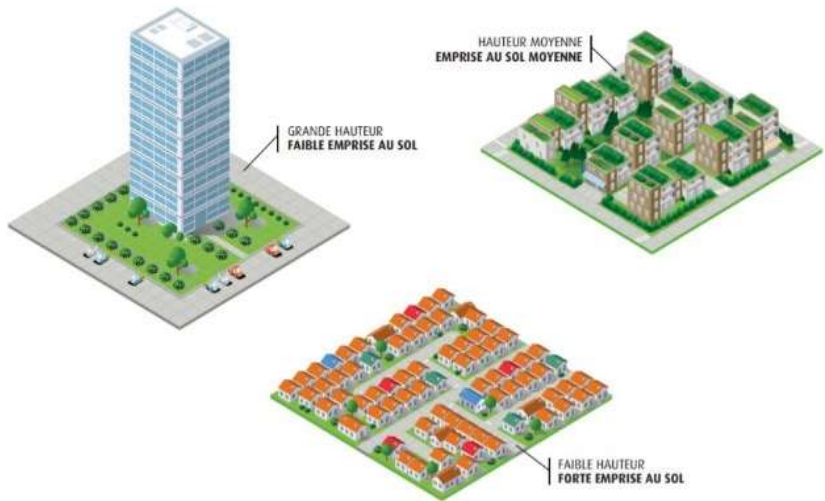
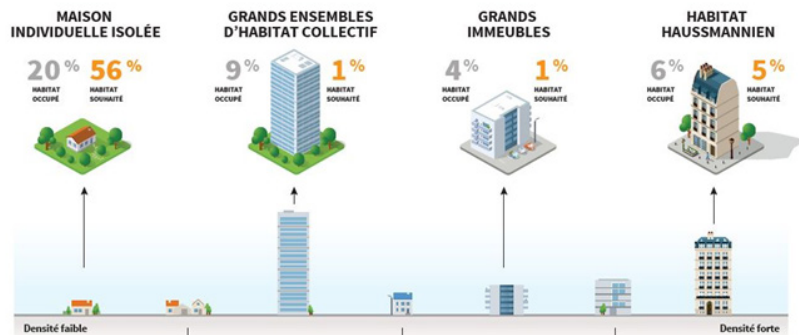
in basso: temperatura del suolo da misurazioni satellitari, dati Landsat, worldview.earthdata.nasa.gov. La figura mostra una carta dettagliata della temperatura al suolo in una giornata estiva del 2010. È osservabile che le zone più calde corrispondono a quelle più artificializzate: le aree industriali 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 “pavillonnaires” nella parte esterna della metropoli, mantengono in media temperature di diversi gradi più fresche rispetto all’area urbana centrale. In: (TheConversation, 2020)



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 elevate⁸. 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 (fig. 5).

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



< Fig. 4 : Percezione delle diverse forme abitative (Fonte : (TNS-Sofres, 2007) in : (ADEME, 2015)

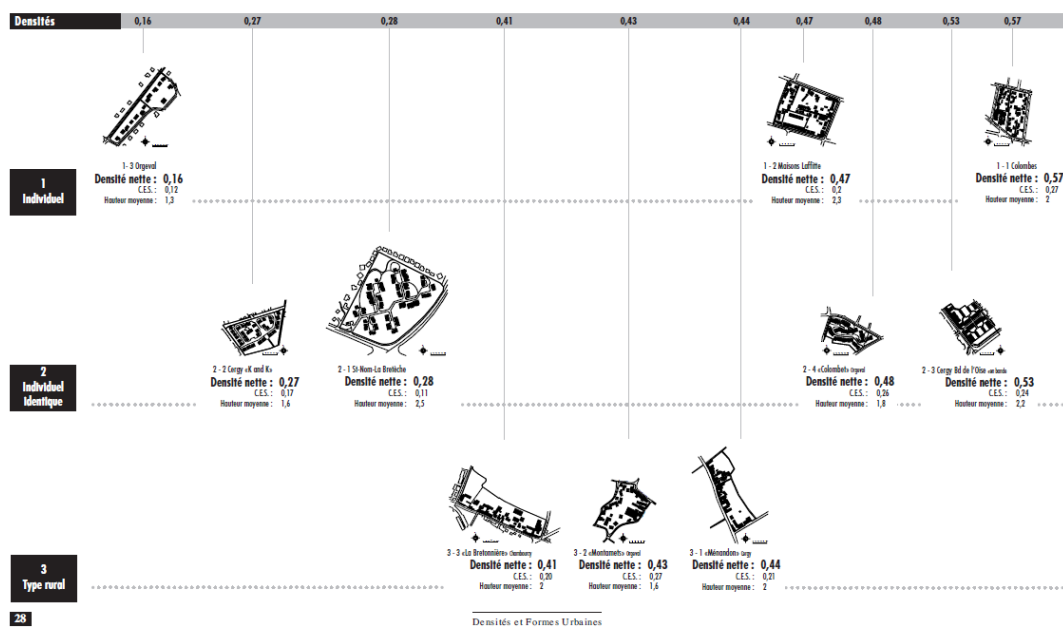
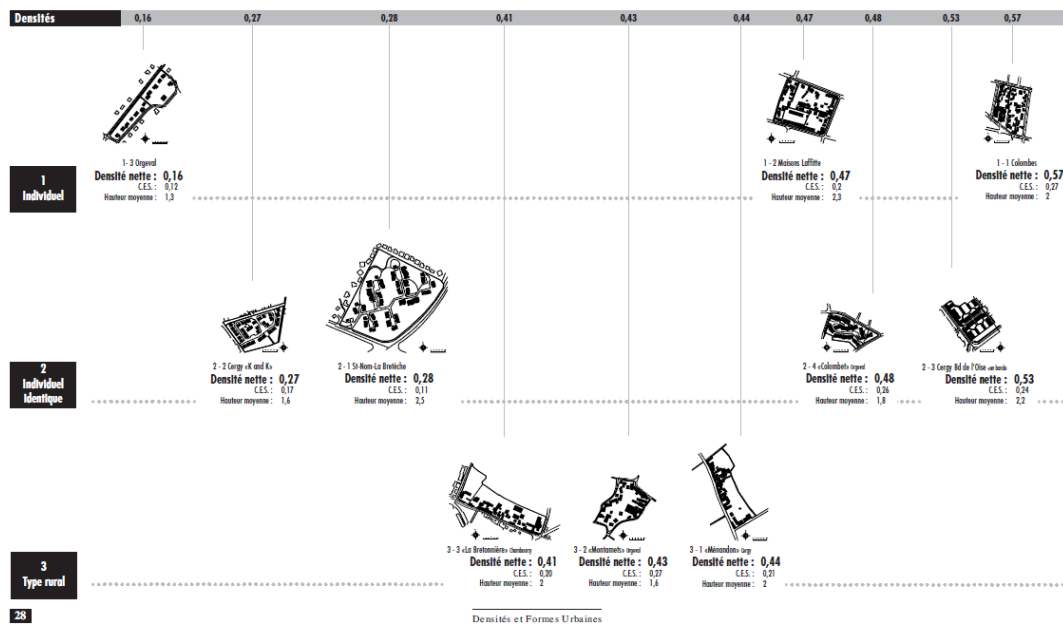
< Fig. 5: Differenti forme urbane a parità di densità, IAU, in: (IAU, 2005)

< Fig. 6: *Conflicts de la densification urbaine*, progetto di riconversione dell'aeroporto di Tempelhof (Berlino) prima e dopo il referendum popolare del 2012. Nel referendum ha prevalso la decisione di rinunciare all'urbanizzazione di un vuoto urbano a favore della realizzazione di un parco in: (IPR, 2019).

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 territoriale¹¹, tra tipologie 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 formulazione¹²: quello di *intensità*.



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

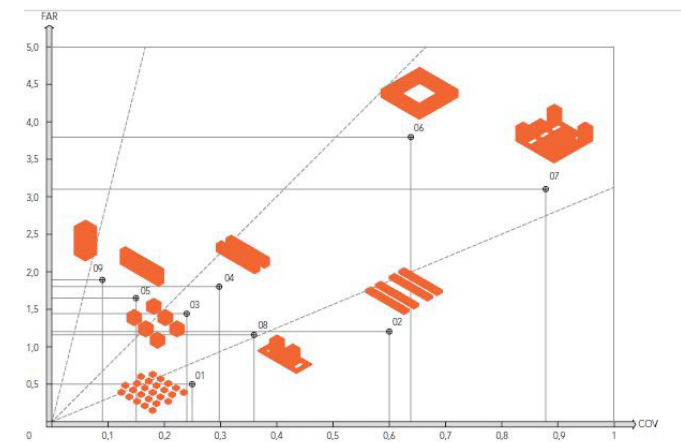
> **Fig. 8:** Traditional forms versus selected blocks e Which density do we prefer?, In: (A+T, 2015).

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.

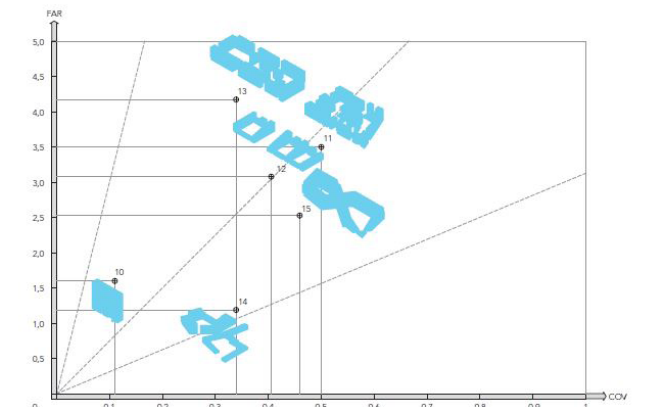
Tra le forme urbane tradizionali, in termini di intensità d'uso del suolo due forme urbane emergono nell'angolo in alto a destra: il blocco perimetrale o isolato chiuso e i volumi singoli su un'unica base o isolato con torri. L'esempio della tipica periferia britannica (n. 2) delle case a schiera continue 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 "Ci-BoGa"(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.

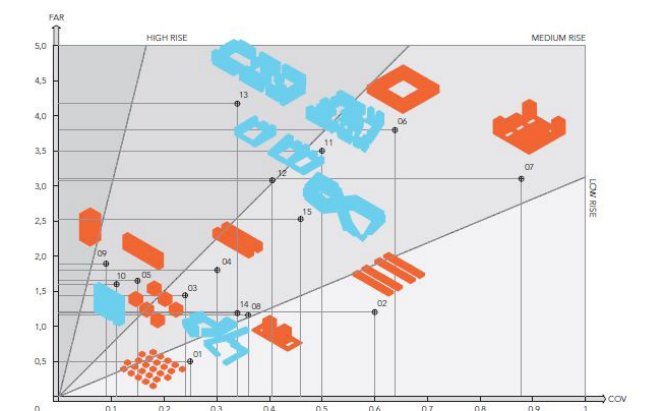
Le tre linee inclinate, che stabiliscono "aree ad altezza bassa, media e alta", mostrano come "elevata densità" non sempre significhi elevato sviluppo verticale (altezza). Molti esempi supportano questa idea, come quello del Macrolot (11) e dell'8 House (15) di BIG (A+T, 2015).



TRADITIONAL FORMS



SELECTED BLOCKS



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.

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” (Cavaliere, 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



< Fig. 9: Intensité de la construction de surfaces de logements (APUR), Stralcio di carta rielaborata dall'autore.

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 giustificerebbero 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, 1997)

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”

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 costituire gran parte delle basi teoriche e concettuali¹. 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

“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)]

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 evocerà a lungo le idee di sovraffollamento, insalubrità, promiscuità e scarse condizioni igieniche³.

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), per i quali essa costituiva un indicatore per analizzare e progettare oggettivamente lo spazio urbano, a quelli orientati ad una sua maggiore naturalizzazione (come nel caso della diffusione del modello di città giardino⁴) 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



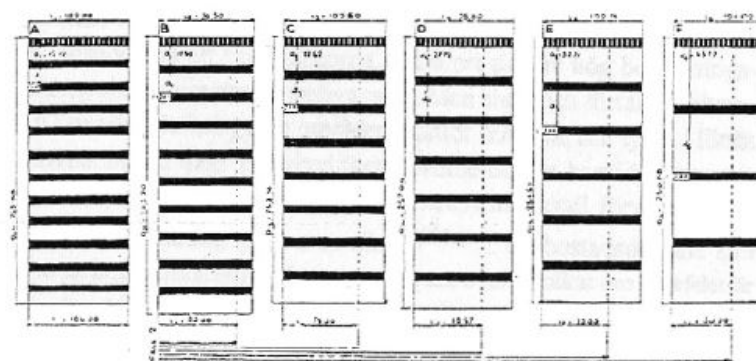
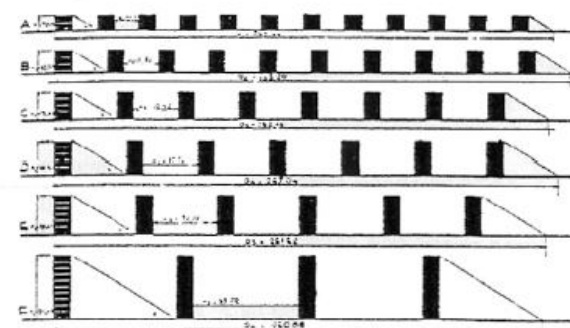
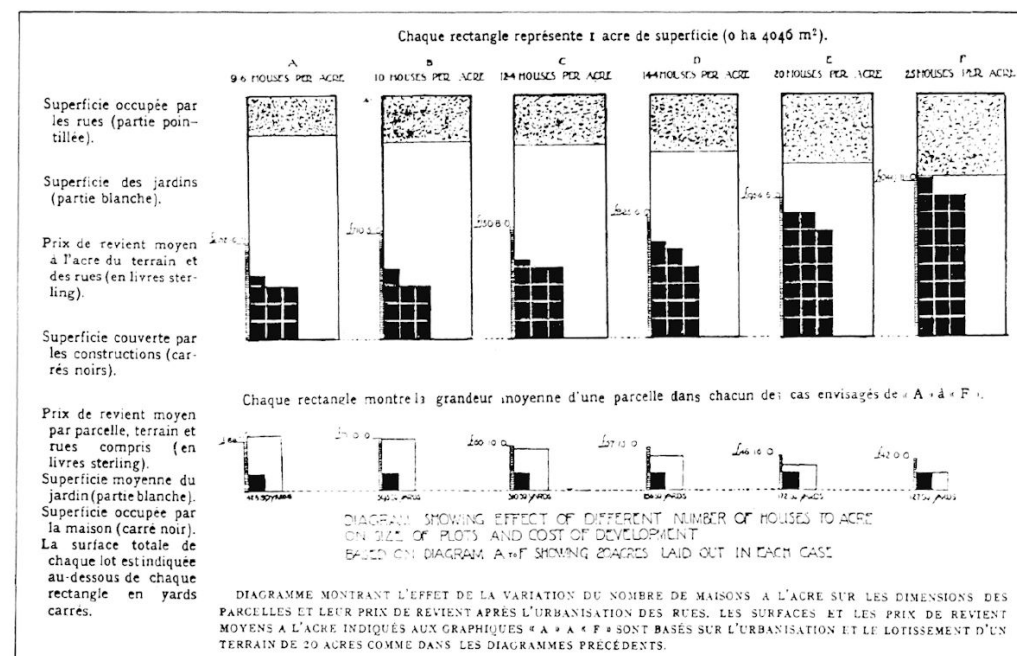
< **Fig. 10** : Piano per la città di Barcellona, I. Cerda, 1859.

Il modello proposto da Cerda di una città omogenea in estensione potenzialmente illimitata, caratterizzata da densità moderate, 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. Le sue preoccupazioni sono prevalentemente incentrate sulla quantità di spazio a disposizione per ogni abitante, per il quale la densità rappresenta un indicatore fondamentale e al contempo uno strumento di analisi dello spazio urbano (Clément & Guth, 1995).

densi", in parte realmente desiderata in parte obbligata dall'insostenibile incremento dei costi della vita urbana⁵, introdusse dei nuovi concetti chiave che si contrapponevano idealmente ed operativamente a quello della densità (diventato 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 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)⁶ è stata più volte identificata la causa dell'espansione territoriale che avrebbe inaugurato il fenomeno dello *sprawl*, in associazione con altri fattori (industria della mobilità⁷ 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



> **Fig. 11:** 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. 12:** 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)

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. Sostenendo che per densificare il territorio senza condannarne la qualità abitativa occorre perseguire la maggiore commistione ed eterogeneità di forme costruite, 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 senza imporre esiti formali prestabiliti: 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 formale, oltre che un risparmio delle risorse ambientali e naturali della città⁸.

Nello stesso periodo, la convergenza dei precetti funzionalisti, dell'urgenza di ricostruzio-



[^] **Fig. 13** : Plan Obus, Algeri, Le Corbusier, 1933

ne 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 ensembles*. 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 torto⁹ - 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 X¹⁰; (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, in parte "rifiutata" in favore dello spostamento nelle periferie suburbane¹¹. Inoltre, il rigetto dei grandi complessi residenziali porta all'interruzione della loro proliferazione¹² 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 di massicce costruzioni, infrastrutture ed attrezzature arriva il momento in cui la qualità conta più della quantità¹³.

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).

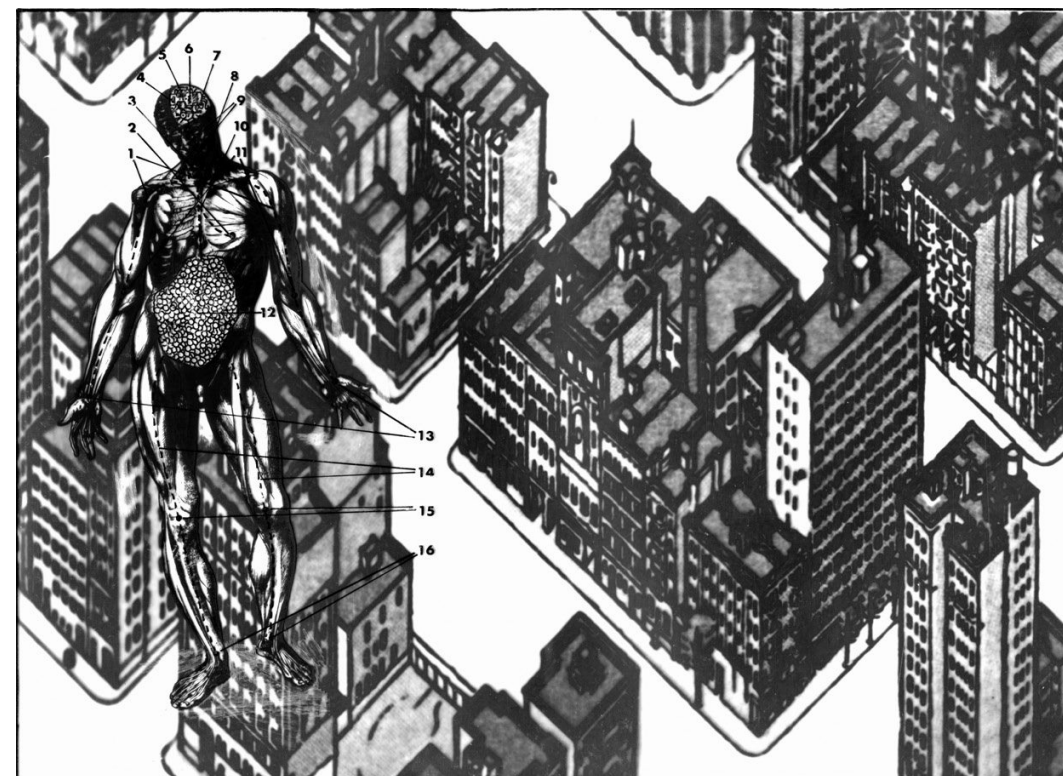
La diffusione delle tipologie residenziali individuali e la "proliferazione urbana" sono fenomeni sicuramente già criticati, e la problematica della diluizione del

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 americano¹⁴.

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.

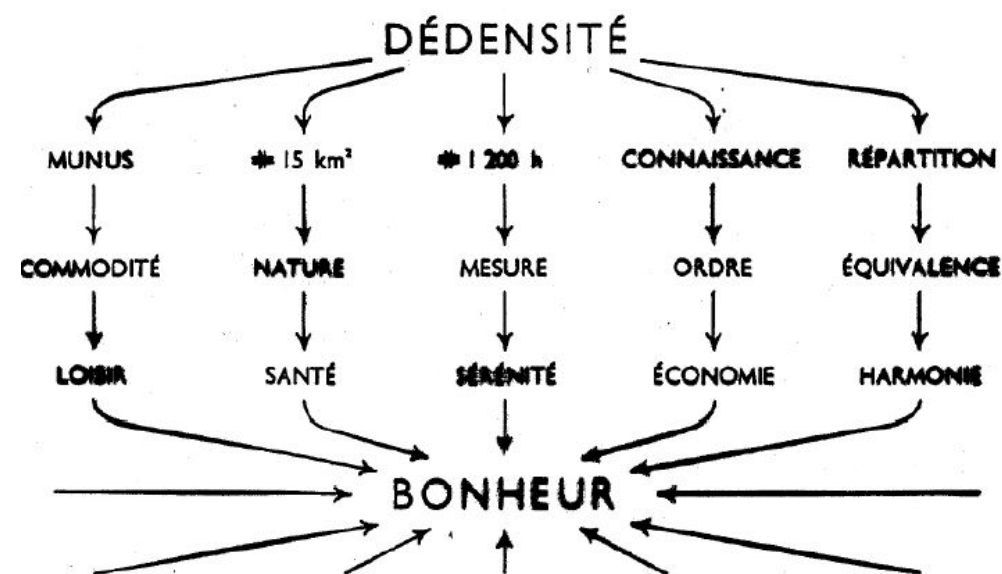
All'accezione negativa relativa alla nozione ha inoltre fortemente contribuito la sociologia. Sebbene l'associazione negativa tra la parola



> **Fig. 14:** 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.

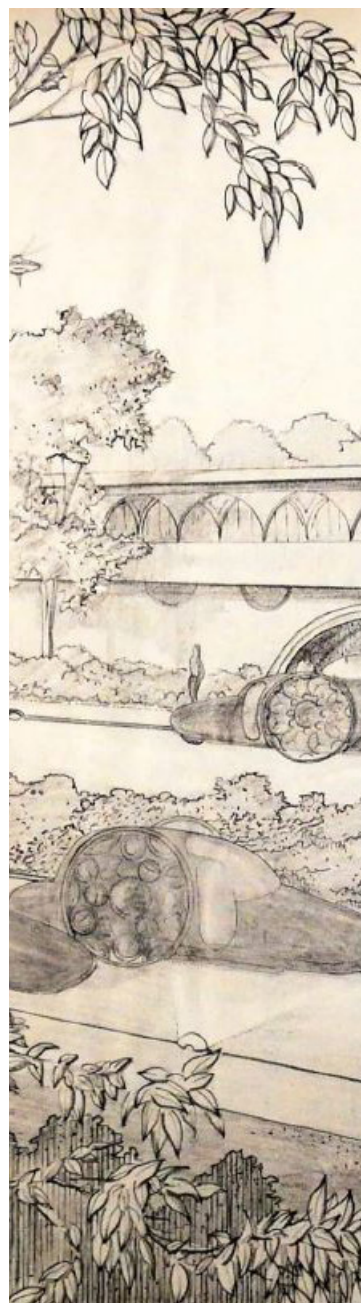
> **Fig. 15:** Diagramma tratto dal libro *Dédensité*, che illustra come, secondo l'autore, la de-densificazione porti alla felicità. In: (Belorgey, 1962)



densità e il concetto di *affollamento* risalgono agli anni '50 ed in seguito alla diffusione di alcuni studi elaborati nel campo delle scienze naturali e dell'antropologia (Calhoun, 1962)¹⁵, l'indagine sui negativi effetti psicologici delle forti densità abitative è stata più largamente affrontata e approfondita negli anni '70- '80¹⁶ (Epstein, 1981). Mettendo in diretta relazione il progetto della residenza collettiva con la "densità sociale", il sovraffollamento con la criminalità¹⁷, 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. Hall¹⁸ (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).¹⁹ Se già Françoise Choay aveva tentato di dimostrarlo (Choay, 1965)²⁰, 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 base²¹.

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



^ Fig. 16: *Disappearing City*, F. L. Wright, 1932.

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).²²

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 città²³, verso una strategia di de-densificazione che controllasse la tendenza all'"urbanismo verticale" (Touati, 2010).

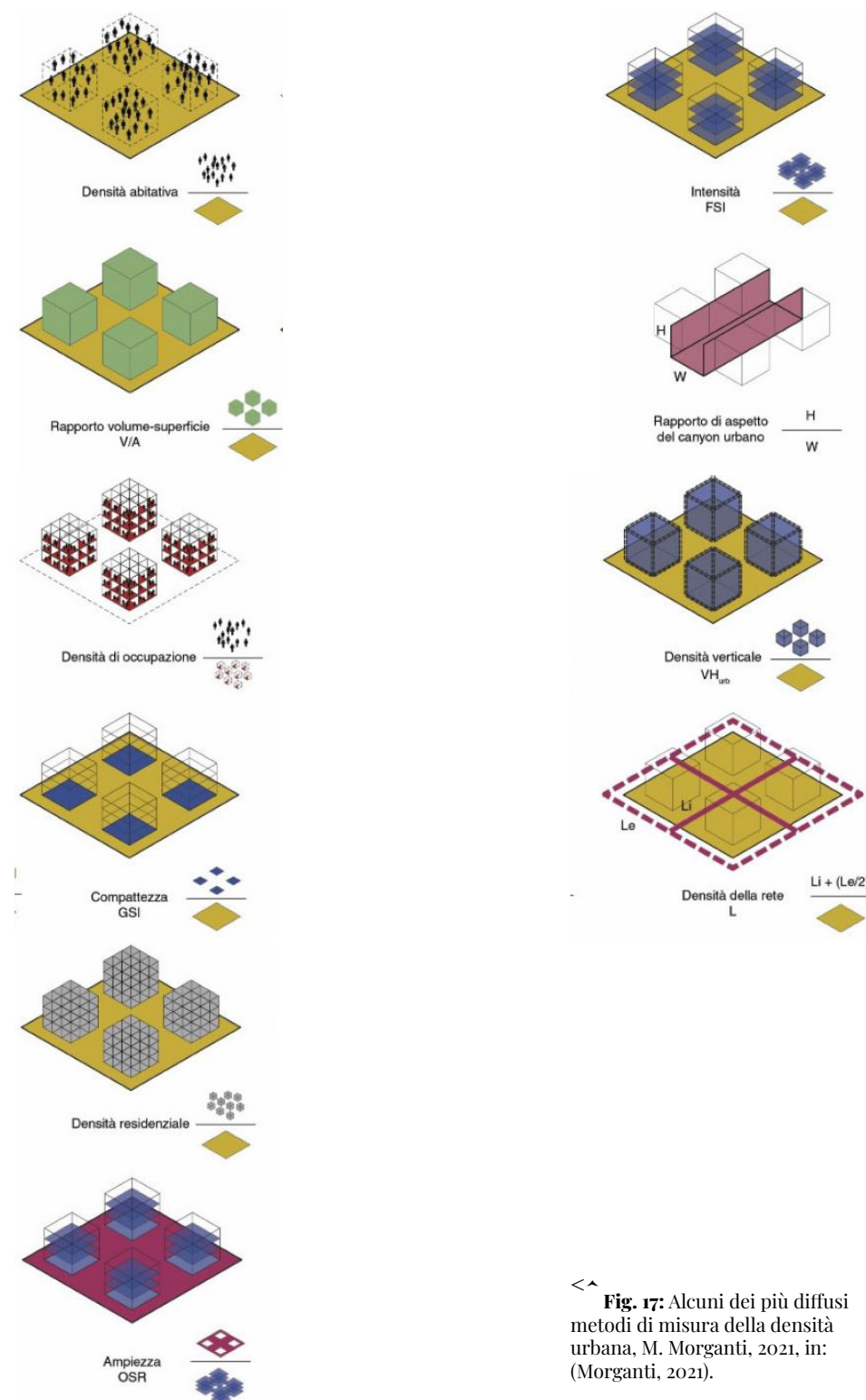
Infatti, solo successivamente, con l'avvicinarsi degli anni '90, la prospettiva ambientale sulla città è radicalmente cambiata. Quando il rapporto Brundtland (1987) inaugura una nuova visione sull'approccio ecologico alla protezione ambientale, le modalità di sviluppo urbano vengono totalmente reinterpretate. 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'i-

dea 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).²⁴

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)²⁵.

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



<^
Fig. 17: Alcuni dei più diffusi metodi di misura della densità urbana, M. Morganti, 2021, in: (Morganti, 2021).

piano fisico e sociale, divenendo al contempo *strumento e misura* della “buona città” (Sorkin, 2003).

Parallelamente (ed in parte conseguentemente), si è già visto²⁶ 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)²⁷.

Al contempo, un considerevole interesse viene conferito alla ricerca sulla “densità in relazione alle forme architettoniche e urbane” (Clément & Guth, 1995)²⁸, di cui il panorama francese è stato particolarmente fecondo²⁹. In questo ambito di 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).

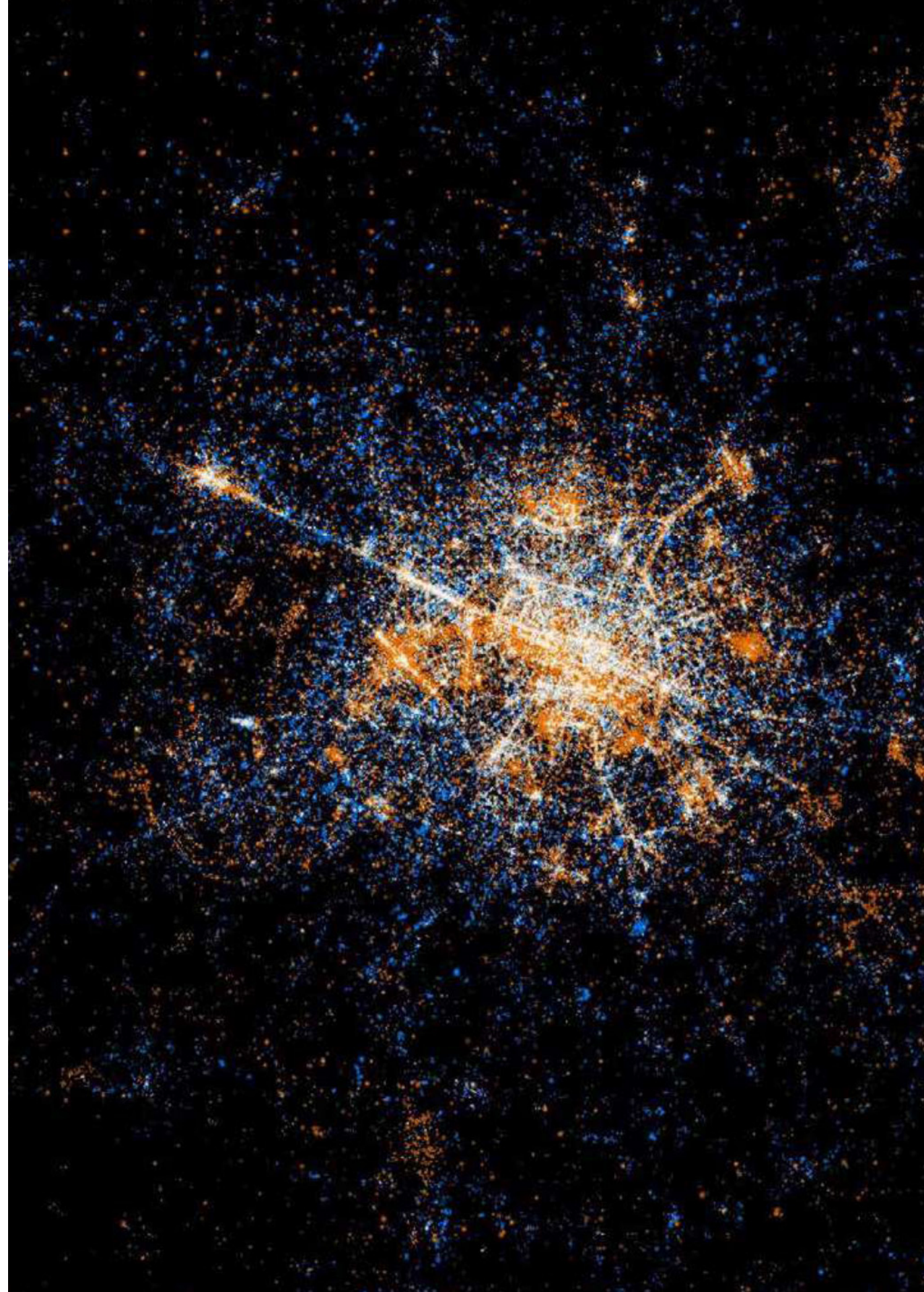
In effetti, questa diffusa attenzione alla densità come nozione chiave³⁰ non ha riguardato la sola introduzione della questione ambientale, ma anche il rinnovato interesse per quella sociale: la densità è stata così sempre maggiormente associata alla possibilità di intensificare valori quali l'*urbanità*, 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 sociale³¹.

Tuttavia, questa rinnovata attenzione agli esiti spaziali del progetto urbano (Corboz, 1993), *l'interesse rivolto alla dimensione spaziale dei fenomeni sociali* (Soja, 1999)³² 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 influente³³.

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 è intrapresa nei prossimi capitoli.

> **Fig. 18:** *Habiter le Grand Paris, le dispositif "Hotel métropole"*, DPA Dominique Perrault architecte urbaniste. Séminaire d'étude AIGP "Habiter le Grand Paris", 2013. © AIGP.



Note

1 _____ Cfr. (Jaccoud, 1999).

2 _____ Il termine è usato in uno dei più antichi documenti di sanità pubblica della Société Royale de Médecine (Oudin-Rouvière, 1794), in cui la densità viene definita 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 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.

5 _____ 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).

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

7 _____ Ciò che diede definitivamente sostanza a questa “tendenza 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.

8 _____ E' stato notato come questa libertà formale ha 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. Inoltre, se il passaggio dalla “regola di sagoma/forma” alla norma quantitativa del coefficiente ha promesso maggiore libertà formale, ha al contempo indebolito la 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. 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)).

9 _____ Si vedrà 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”.

10 _____ 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)).

11 _____ Un fenomeno che porterà al dispiegamento di quella dimensione che alcuni nel panorama francese definiranno “rurbain” (Bauer & -M., 1976)

12 _____ In Francia, alcuni eventi ebbero particolare importanza in questo senso (la circolare Guichard del 21 maggio 1973 e il mandato di Valéry Giscard d'Estaing (Touati, 2010)).

13 _____ 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).

14 _____ Cfr. i lavori di (Berg, 1978) e (Sale, 1985) .

15 _____ 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).

16 _____ 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 ancora 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).

17 _____ Uno degli esempi più noti è il libro Defensible Space in cui il sociologo O. Newman 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).

18 _____ Si veda a questo proposito il paragrafo "Appendice"

19 _____ 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).

20 _____ Nell'opera "L'urbanisme, Utopies et réalités" 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).

21 _____ 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 – astrandosi 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).

22 _____ 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).

23 _____ 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).

24 _____ 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)

25 _____ Cfr. tra gli altri l'Appel d'offres de recherche du ministère de l'Équipement « La ville, la densité, la nature » (1994).

26 _____ Cfr. parte 1.

27 _____ SI considerino ad esempio le già menzionate sperimentazioni di Sitte o degli MVRDV.

28 _____ 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.

29 _____ 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.

30 _____ 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).

31 _____ 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 scarsità delle attrezzature e il degrado dei servizi nel quartiere (Duhem, 1999).

32 _____ 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).

33 _____ 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’insufficienza¹.

“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)

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 Durkheim³ 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 stessa⁴.



> **Fig. 19:** *Architecture of density #39*, ed. 3, 178 x 266 cm, Density Series, M. Wolf, courtesy of flowers gallery

In linea più generale, questa interpretazione sulla nascita della sociologia mette in luce come i confronti ideologici attorno al concetto di densità ripercorrono, non sempre consapevolmente, un vecchio dibattito. Tra l'incentivo alla criminalità o lo stimolo al legame sociale, diverse connotazioni ancora spesso oppostive sono spesso associate alla nozione densità, nonostante sia stata ampiamente 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).

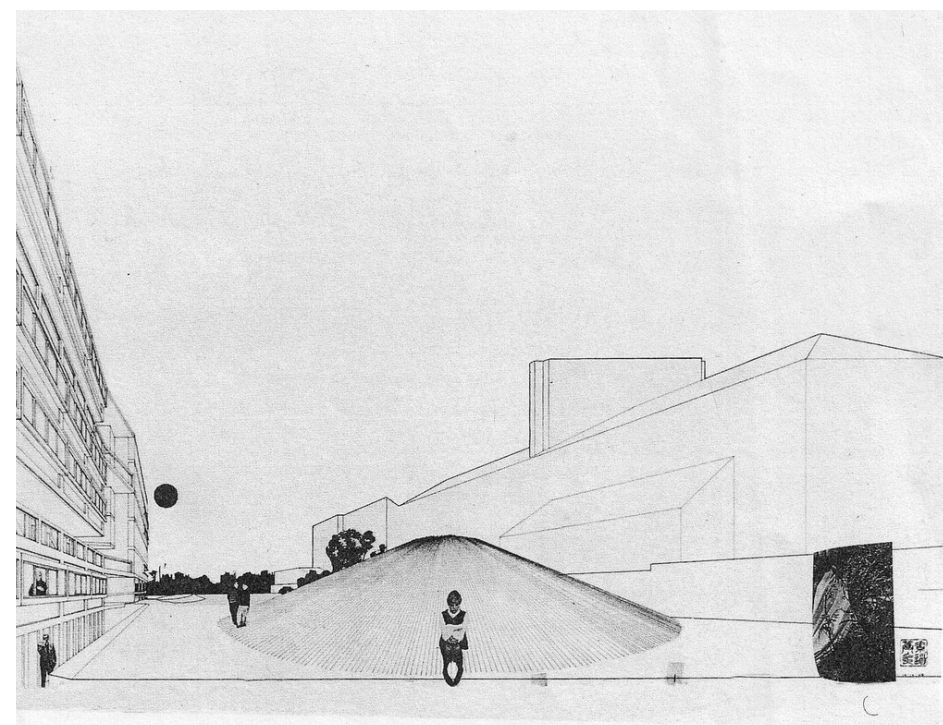
La stessa associazione è stata fatta in più ambiti con la *diversità sociale* come misura stessa dell'urbanità, affermando che "evidentemente, se lo scopo da conseguire è quello di un'efficiente vita urbana, le densità dovrebbero salire fino al livello occorrente per stimolare in un quartiere la massima 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 osservato 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 antropiche si basavano 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 dirimente. Come sappiamo da un lungo percorso disciplinare che ne ha consolidato la consapevolezza, una componente influisce significativamente sulla qualità delle interazioni sociali e delle relazioni tra ambiti collettivi e sfera privata: la *forma urbana*, primario elemento di incidenza sull'intensità e la qualità delle relazioni interpersonali che caratterizzano una condizione socio-spaziale. Tale incidenza è esercitata dalla conformazione degli spazi costruiti e degli "spazi tra" di essi, dalle rispettive *qualità* e dalle soglie che mediano questa interazione. Ma in quale maniera, e in che misura?

Evidentemente, anche questo aspetto sarà difficilmente indagato in modo adeguato attraverso una lettura esclusivamente quantitativa (il numero di abitanti in una data superficie) che, sebbene possa rivelarsi necessaria, non sarà esaustiva o sufficiente. In effetti, dagli anni '60 anche la disciplina della sociologia ha sviluppato numerosi studi nell'ambito di una "prospettiva ambientale" (Baldassarre, 1978) che



> **Fig. 20:** Robin Hood gardens, A. e P. Smithson, Londra, 1972.

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'inizio⁶ 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 isolamento⁷.

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"⁸, hanno quindi suggerito che le variabili spaziali siano sistematicamente e sequen-



> **Fig. 21:** Quartier Riverbend a Randburg, tra Jo'burg e Pretoria, In: (IPR, 2019).

zialmente correlate a un assortimento di fattori non spaziali. Le conseguenti ricerche sullo *spazio personale*⁹ e, successivamente, l'introduzione del termine "privacy" (Altman, 1975), hanno avvicinato la letteratura sul comportamento socio-spaziale alla questione della "regolazione del contatto sociale"¹⁰: 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 specifici¹¹.

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"¹² 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 auspicabile¹³, è difficile non considerare come la volontà di ostacolare la crescente tendenza all'autonomia individuale delle società sia di complessa attuazione¹⁴. Ciò non significa che non ci sia allo stesso tempo la necessità di "fare città" o abitare in collettività:

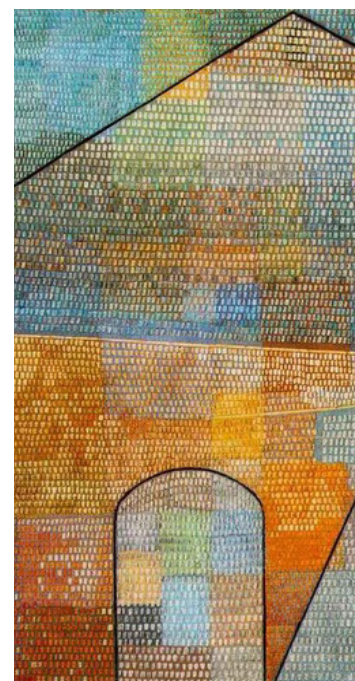


Fig. 22: Ad Parnasum, P. Klee, 1932.

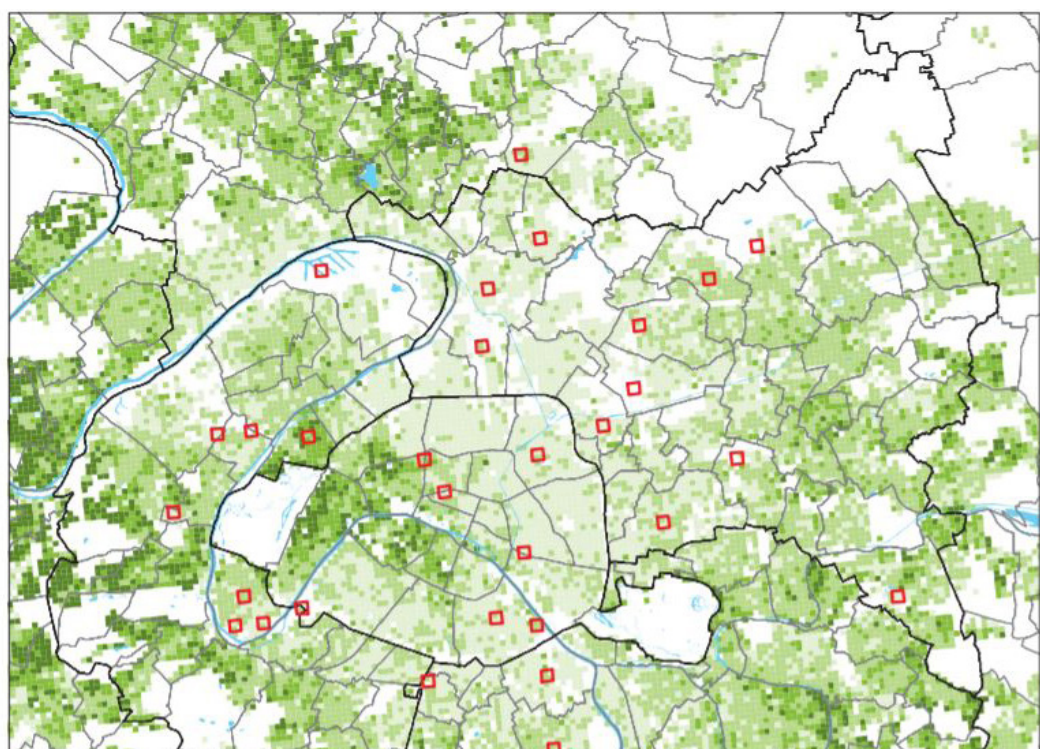
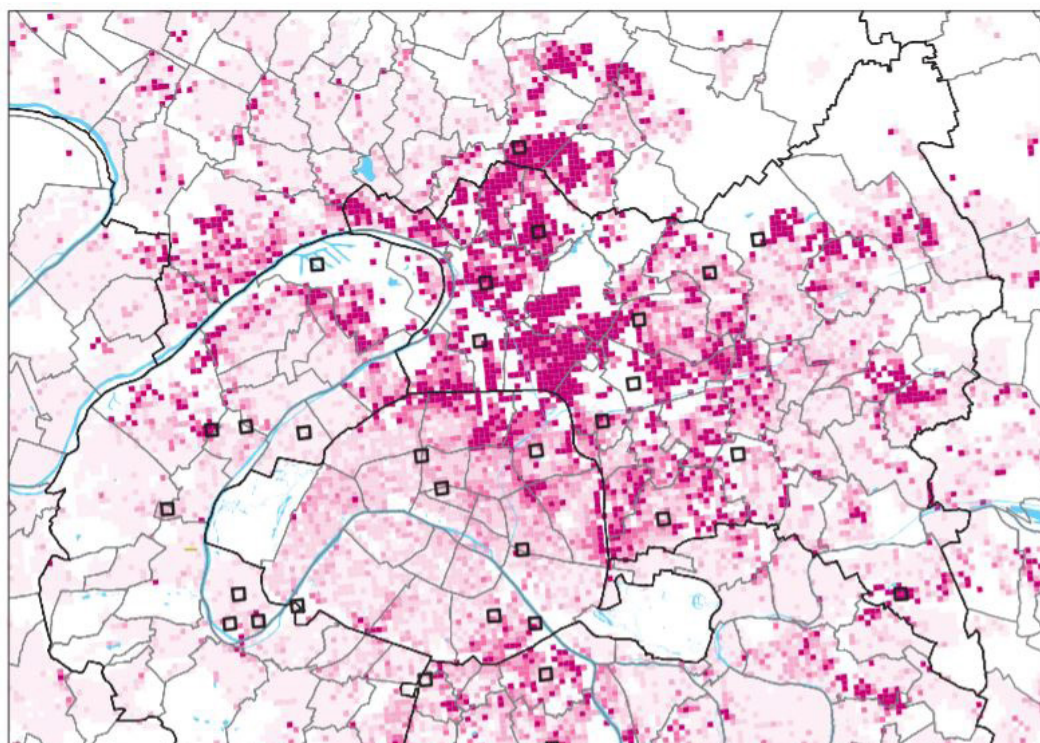
al contrario, occorre rigenerare spazi urbani da condividere, rispondere alla richiesta di luoghi che agevolino incontri e scambi, all'esigenza di *intensità*.

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 che riflettersi quindi inevitabilmente in una spazialità eterogenea, che alterni relazioni verticali e interazioni orizzontali, dispiegando differenti forme di urbanità.

Densità- Giustizia spaziale

La terza tematica riguarda la misura densità connessa alle strategie 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 caratteristiche¹⁵.

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



^ **Fig. 23:** 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.

< **Fig. 24:** Carte dell'agglomerato parigino, che mostrano la distribuzione di nuclei familiari a basso reddito (in alto) e della superficie media degli alloggi (in basso), Apur, 2010.

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.

3.1.1 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 sociologico¹⁶.

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 Eco¹⁷ (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 prossemica¹⁸ 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 fenomeni¹⁹ 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 sociali²⁰.

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 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).²¹

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 legisla-

tivi e regolamentari, 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 divenire 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 indici²² 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 spiegato²³ ed approfondito a partire dagli anni 2000, strettamente interrelati (Favarger, 1999).

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 pubblica²⁴. 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'IREC²⁵ (*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 economiche²⁶; “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 mobilità²⁷.

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 sociali²⁸, 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 di India, Indonesia e Vietnam) (Waters, 2016)²⁹.

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.

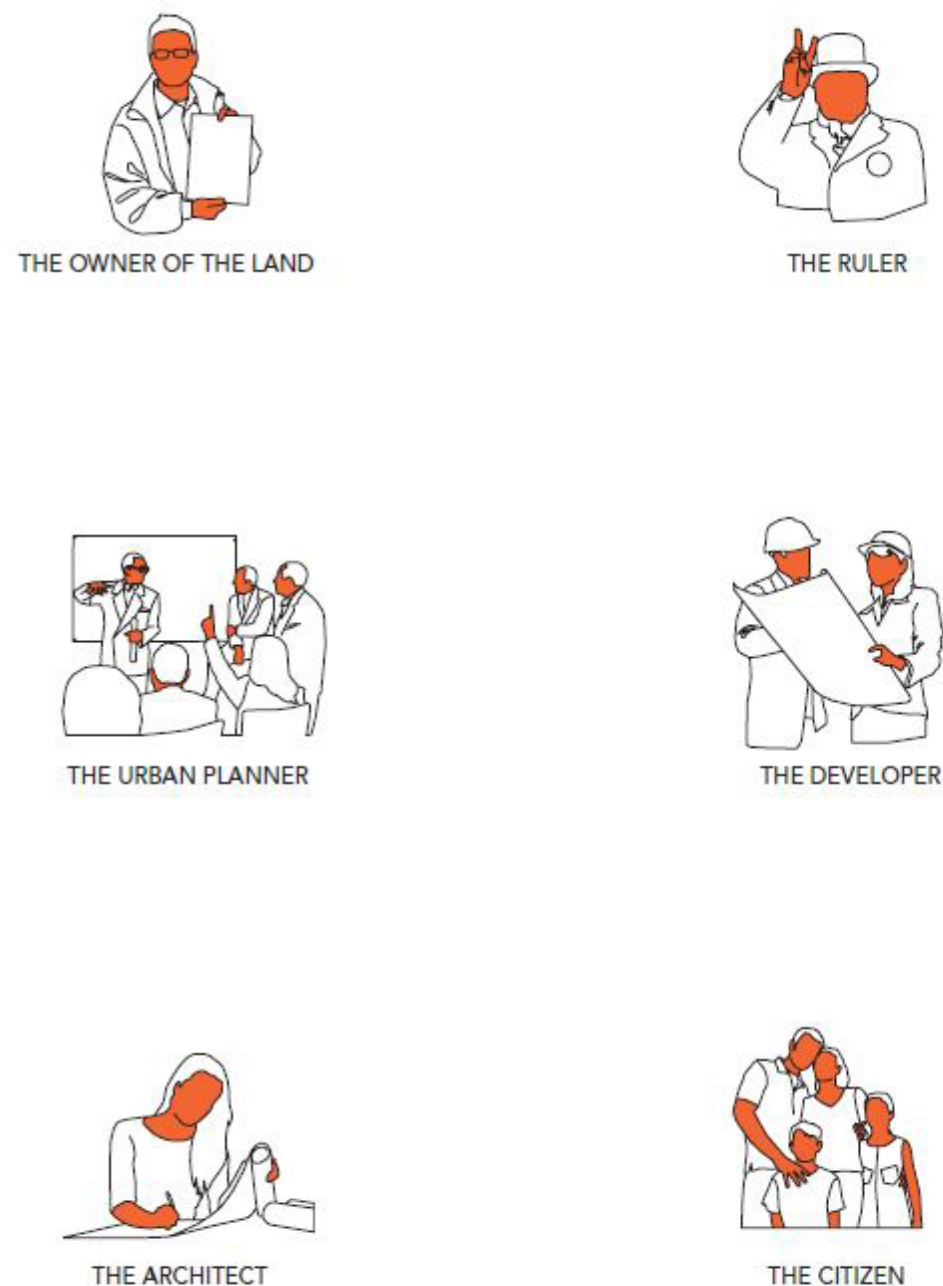
L'obiettivo in quest'ottica dovrebbe allora subire uno slittamento concettuale,

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 economica³⁰ 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



^ Fig. 25: Who are the agents of density?, in: (Fernández Per & Javer, 2015)

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 riguarda 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 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).

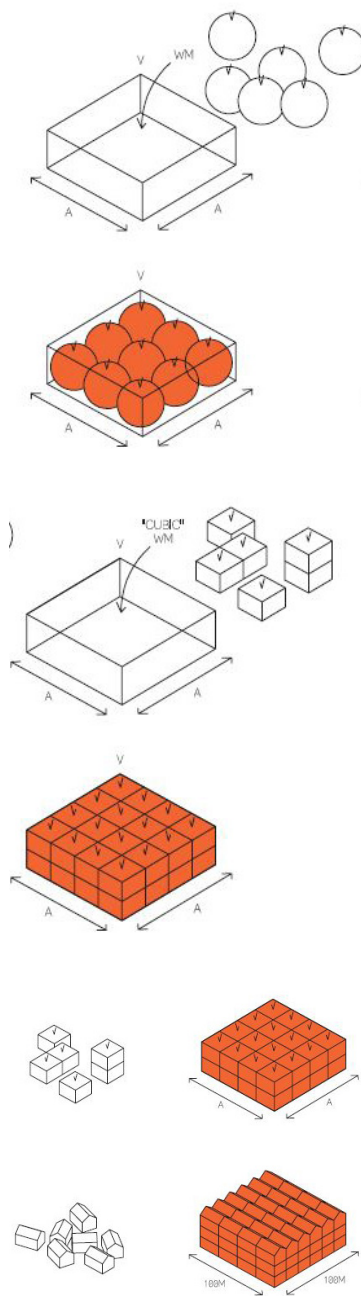


Fig. 26 : The cubic watermelon, in: (a+t, 2015)

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)³¹.

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 “paradigmi³² 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 naturale³³, 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 densificazione³⁴.

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 territoriale³⁵. Come ha affermato la *World Bank*, “density makes the difference” (WorldBank, 2009)³⁶: 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)³⁷. 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)³⁸. Tali principi sono così riassumibili attraverso questo passo del libro di Luca Reale: “La città ad alta densità, infatti, oltre ad es-



Fig. 27: Profilo compatto dell'insediamento di Casare, Malaga. Foto: Allard Schager, 2014

sere 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)³⁹. 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”⁴⁰. 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 sociale⁴¹.

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 estensivo⁴² (piuttosto che intensivo) di sviluppo urbano potrebbe addirittura rivelarsi più adatto a promuovere una strategia di riduzione⁴³.

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 contemporanea⁴⁴.

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 discutibili⁴⁵ (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)⁴⁶. 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

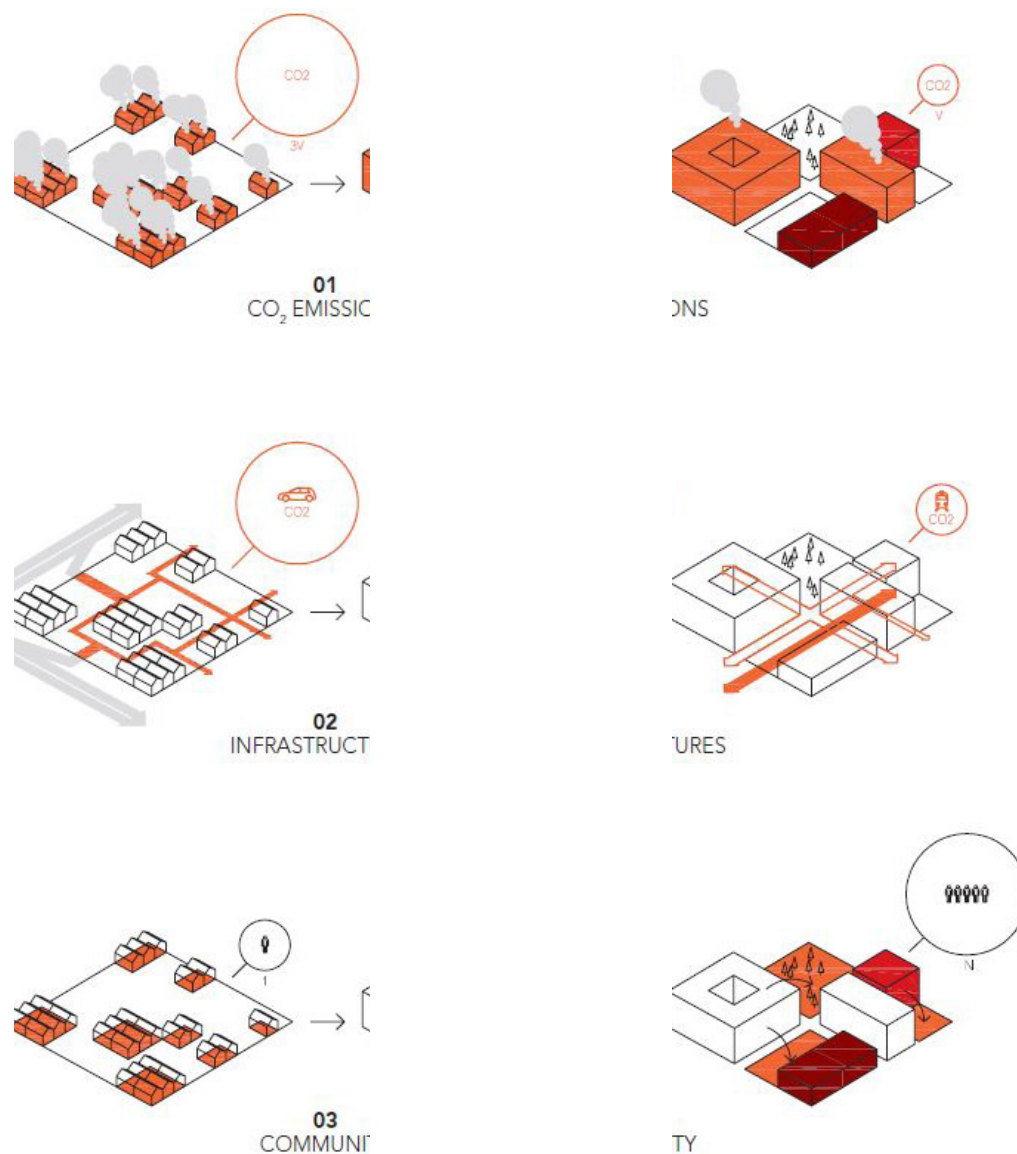


Fig. 28: Fattori influenti sulla sostenibilità della maggiore compattezza urbana, in: (A+T, 2015)

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-sostenibilità⁴⁷, 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 urbano⁴⁸. Non a caso, la *Smart Growth*, associata ai principi della *compact city*, è

spesso sostenuta con entusiasmo dai cosiddetti *land developers*, dai costruttori e da alcune élite politiche⁴⁹. 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”⁵⁰.

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.⁵¹ 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 città densa e compatta, oltre che la principale fonte di critiche relative a tutto ciò che non fosse considerabile tale.



^ Fig. 29 : Baldwinville, Massachusetts in future, postcard, 1908. © High Shrink



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 Kenworthy⁵² (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 densità” garantisca la diversificazione delle modalità di spostamento così come una maggiore accessibilità pedonale ai trasporti pubblici⁵³. Sebbene sia indubbio che,

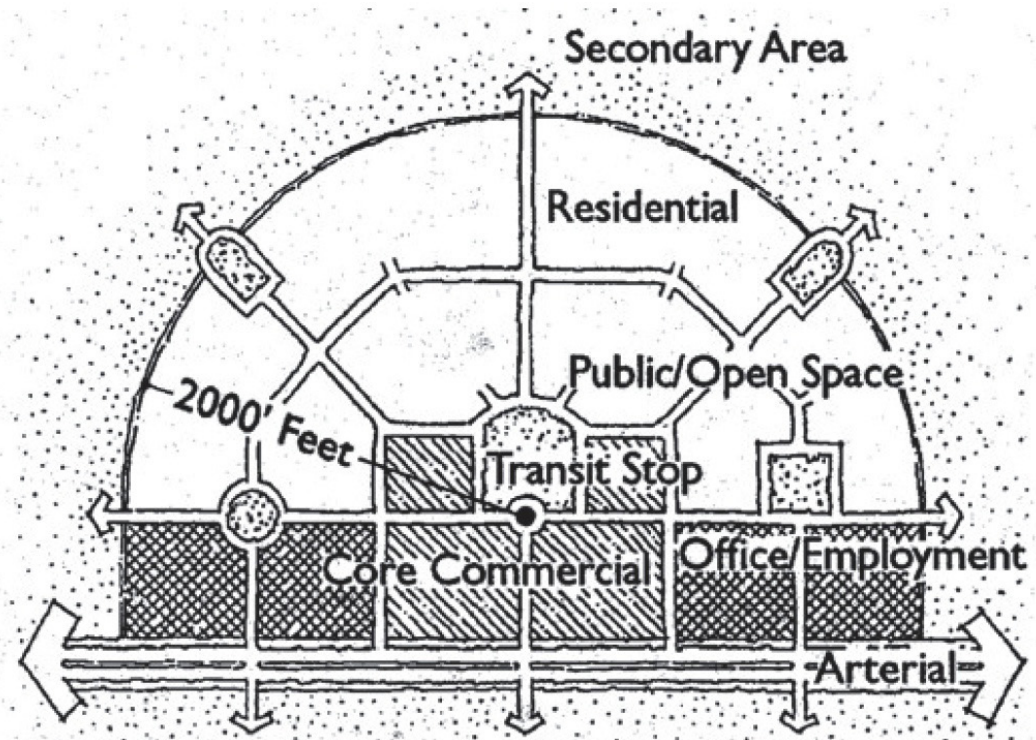
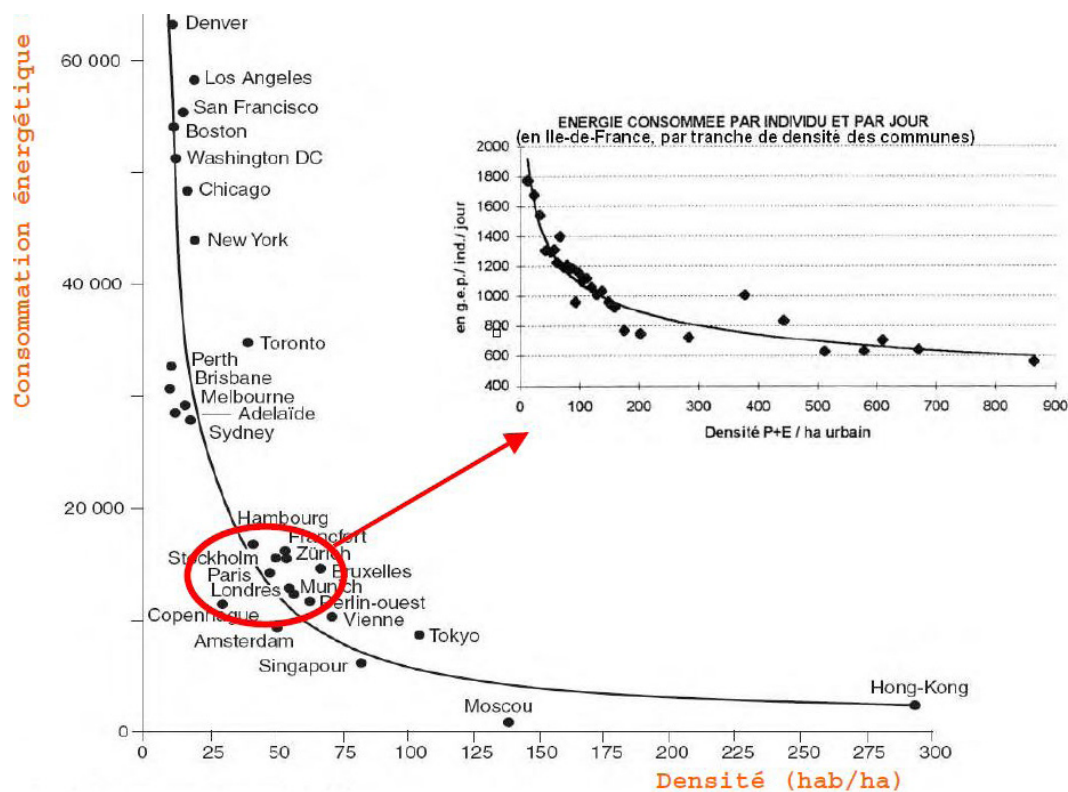


Fig. 30: Consumo energetico e densità, diagramma di Newman e Kenworthy, in: (Fouchier, 2007).

Fig. 31: Schema di funzionamento di un quartiere organizzato attorno a una stazione di trasporto pubblico in: (Calthorpe, 1993)

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. Calthorpe⁵⁴ 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 densificazio-

ne urbana in concomitanza dei nodi di trasporto pubblico offre un notevole numero di vantaggi⁵⁵, 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)⁵⁶.

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. È 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 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 ipotizza-

< Fig. 32: Particules élémentaires, Jean-Pierre Attal, ©2003



bile. 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 comunità⁵⁷ o all'effettiva disponibilità fondiaria nei pressi delle stazioni. È 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 altri mo-

delli 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 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?⁵⁸

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

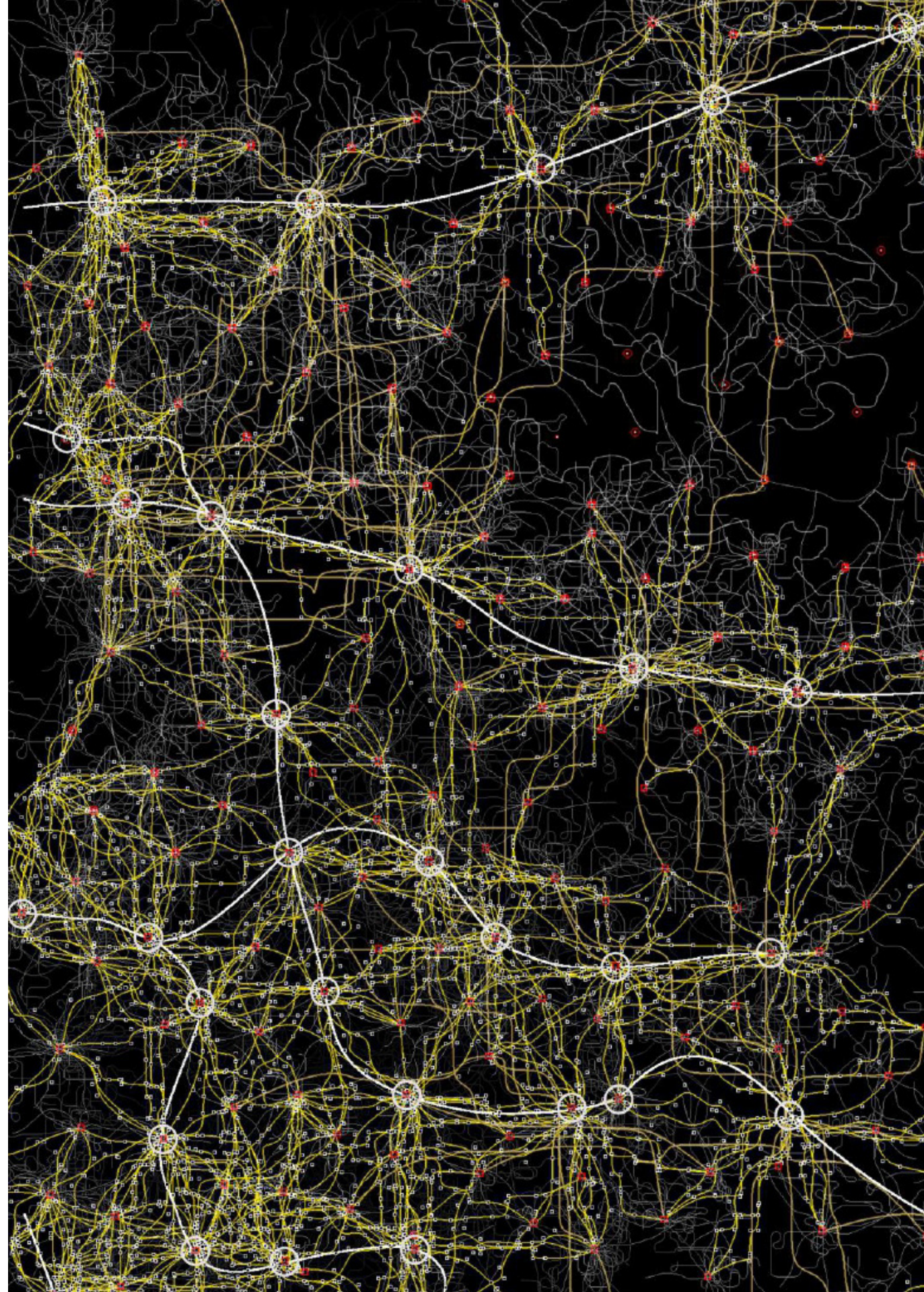
“Il mondo moderno non è percorso dal venir meno della razionalità ma dall’insorgere di molteplici razionalità contrastanti; anche per questo l’urbanistica non può essere pratica acquiescente: essa non può che rimanere continuo esercizio di radicale critica sociale”

(Secchi, 2005)

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-sostenibilità-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'interrezza territoriale⁵⁹.

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.

> **Fig. 33:** *Mobilité Graduée*. LIN, Contributo dell'Atelier al Seminario dell'AIGP sulla mobilità nel Grand Paris, 2010.



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 Si veda ad esempio: (Festinger, et al., 1950)

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ 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 ostacolato, 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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".

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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 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).

¹⁵ 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.

¹⁶ 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).

¹⁷ Cfr. (Eco, 1968)

¹⁸ La Cfr. il paragrafo "Appendice".

¹⁹ Come "l'implosione dello spazio nel tempo", "la trasmutazione della distanza in velocità"... (Grosz, 1992).

²⁰ 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.

21 _____ 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).

22 _____ 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)

23 _____ Per una lettura approfondita del legame tra densità urbane e analisi economica delle scelte residenziali cfr. (Girard, 2016)

24 _____ 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 “naturalisti”, 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.

25 _____ Cfr. (Grosjean, et al., 1999).

26 _____ 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.

27 _____ Si vedano ad esempio i dibattiti sul trasporto lento in contesti urbani densi (“la città del quarto d’ora” o “a misura di abitante”).

28 _____ 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)

29 _____ 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 una concentrazione dello sviluppo – economico e quindi demografico – focalizzato sulle aree urbane esistenti (Sellers, et al., 2009).

30 _____ Cfr. (Degen, 1998)

31 _____ Si veda a tal proposito anche “The Urban Sensorium: Space, Ideology and the Aestheticization of Politics” (Goonewardena, 2005).

32 _____ 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)]

33 _____ 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.

34 _____ 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).

35 _____ 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).

36 _____ Cfr <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/5991>

37 _____ 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)

38 _____ 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.

39 _____ 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).

40 _____ Cfr. anche (Bourdin, 2007)

41 _____ 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).

42 _____ Si veda a tal proposito il lavoro “Better living through extensity” di (Rebillot, 2018).

43 _____ 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 portò 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 britannico 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)

44 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).

45 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).

46 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.

47 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.

48 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).

49 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).

50 Si vedano a tal proposito i lavori di (Béal, et al., 2011) e (Keil & Whitehead, 2012).

51 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.

52 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.

53 Si veda a titolo di esempio (Lozano, 2013).

54 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 dei 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).

55 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).

56 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.

57 Si veda a tal proposito (Dovey & Woodcock, 2014), oltre che (Bolleter & Ramalho, 2020) pp- 15-18

58 (Mariolle, et al., 2016)?

59 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



Fig. 34: Copertina del libro "The hidden dimension, Hall, 1966.

Fig. 35: Critical distance, in: (Hall, 1966).

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 mutano 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 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 significativo 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 tipi 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 critiche³. Per il campo



Fig. 36: "Restless sphere", Coop Himmelbau, (1971), Photo: PETER SCHNETZ. COURTESY OF COOP HIMMEL(L)AU ARCHIVES.

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 e 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).

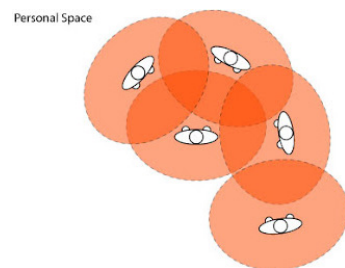


Fig.36: *The weak metropolis*, A. Branzi, 2010

Fig.37: Schema sui meccanismi interazionali e sullo spazio personale, in: (Maed_by)

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 obiezione 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. »

*“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)

Questa osservazione del CSI' 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 vogliono 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.

Così, è stata in più contesti sottolineata la necessità di differenziare ulteriormente i diversi tipi di densità³ tra loro troppo spesso confusi: residenziale o demografica⁴, “interna” o “esterna”, abitativa o di impiego, netta o lorda, del “contenuto” o del “contenitore”⁵, umana o residenziale⁶, costruita o vegetale, reale, desiderata o percepita⁷.

Le diverse definizioni hanno inoltre trovato traduzioni normative ed applicative differenti all'interno dei documenti urbanistici⁸, 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 (COS⁹) e il coefficiente di impronta al suolo (CES¹⁰), poi implementati o sostituiti dall'introduzione di altri parametri¹¹ 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 quantitative¹² (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 parziale¹⁴: è stato sempre maggiormente chiaro come gli stessi “coefficienti numerici di densità” possano avere molteplici effetti, poten-

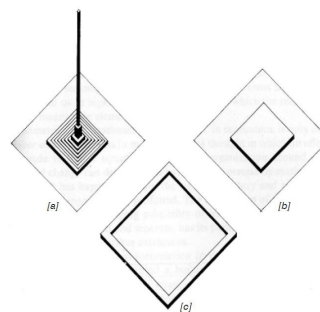


Fig. 39: *Housing density in relation to its distribution*, Martin & March, 1972. In: (Berghauser Pont & Haupt, 2010).

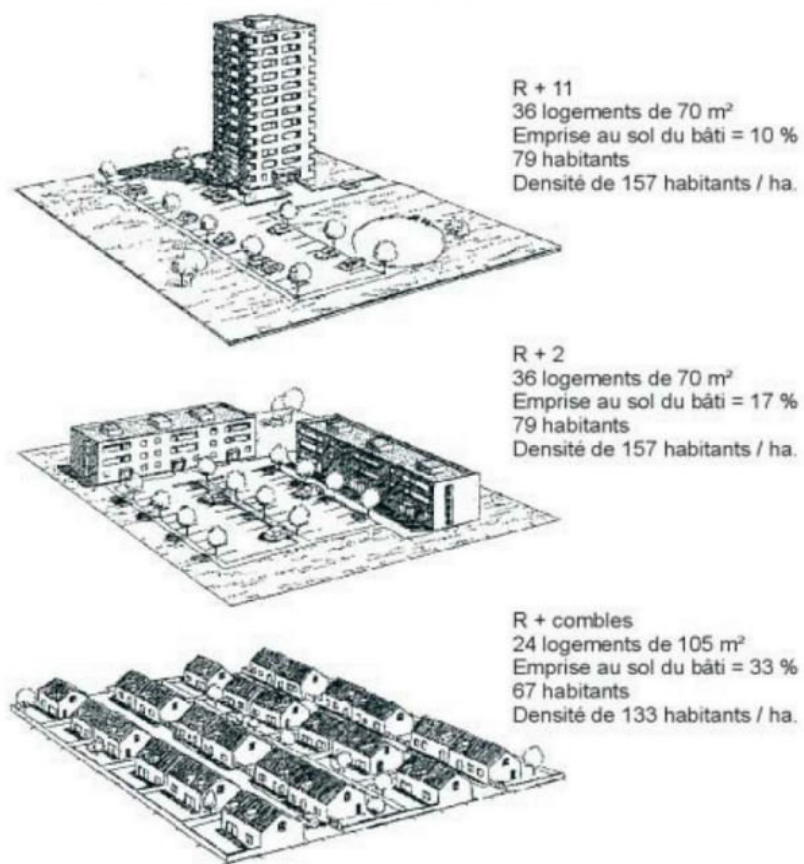
L. March ha esaminato la correlazione tra densità e forma costruita (Martin, et al. 1972). Contrariamente a quanto sostenuto dall'opinione condivisa, secondo la quale se le densità aumentano gli edifici bassi devono lasciare il posto a quelli alti, March ha sostenuto la possibilità di realizzare più 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.

zialmente 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 Bordeaux¹⁵, 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 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 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.



< **Fig. 40:** Disegno di V. Fouchier tratto da un testo degli anni '60 di Joseph Comby.

Il disegno 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).

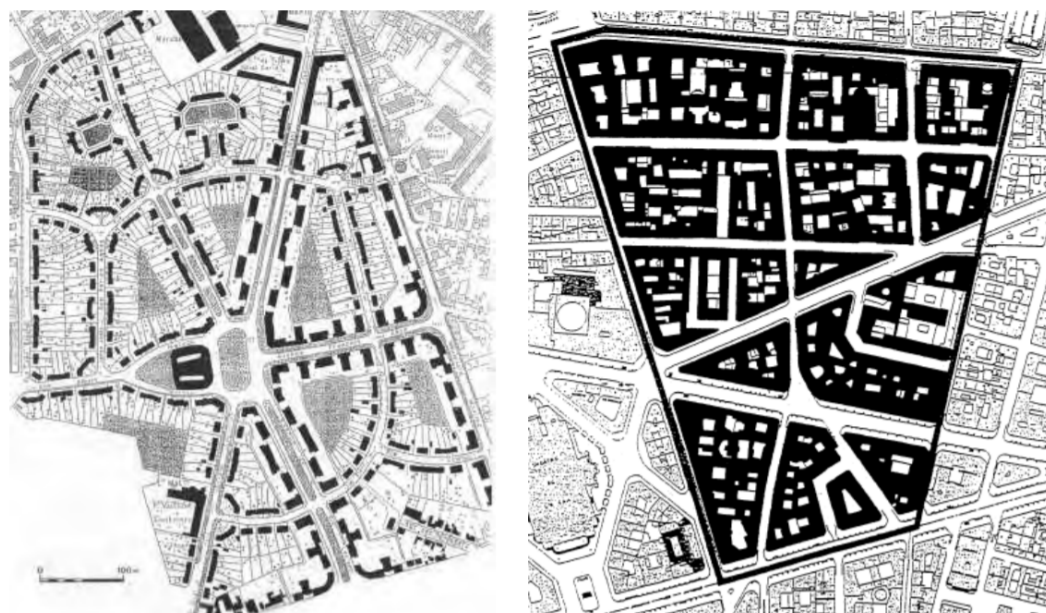
< **Fig. 41:** Due esempi con cui Fouchier dimostra la relatività dell'approccio quantitativo alla densità: la città giardino di Stains (a sinistra) e la Parigi haussmanniana nel 9° arrondissement (a destra), V. Fouchier, 1997.

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: occorre "non limitarsi ad un unico significato della quantità misurata" (Fouchier, 2007).

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 spazialità¹⁶. In tale prospettiva vanno inseriti i contributi che, proprio per definire questo scarto intellettuale, 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

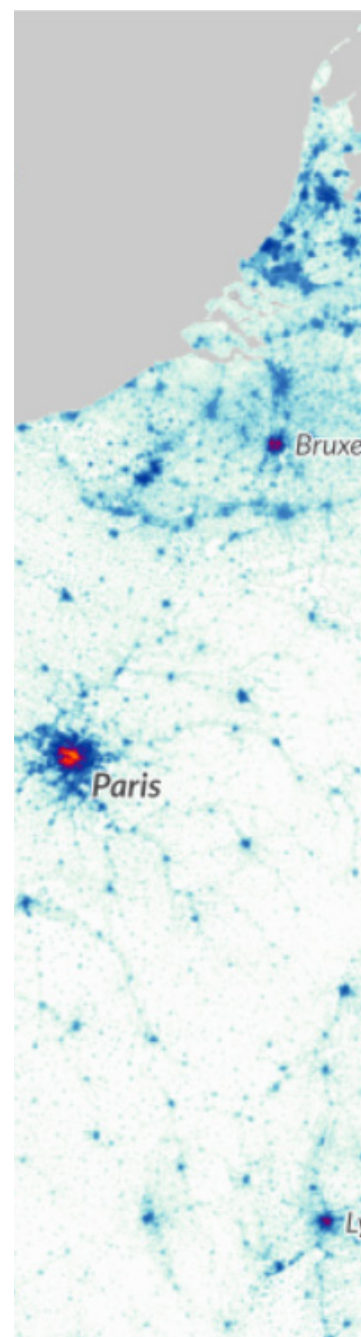
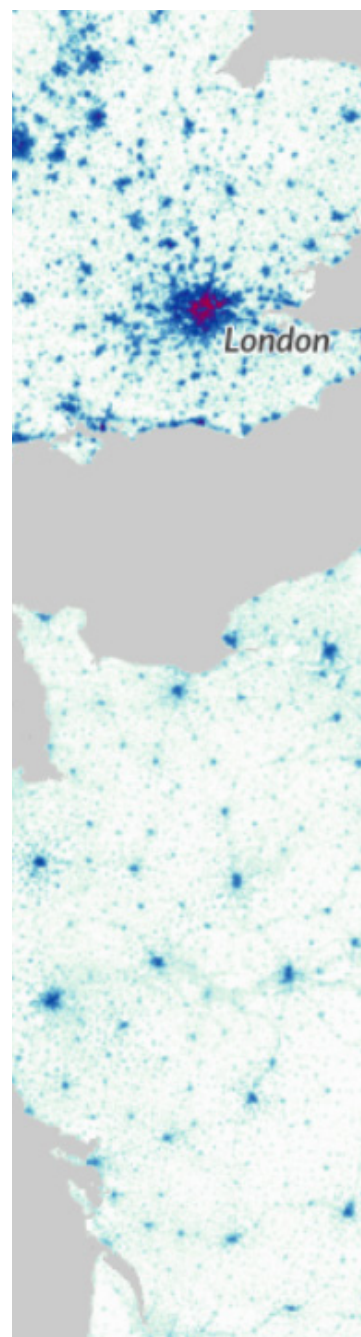


Fig. 42: Densità della popolazione mondiale. Fonte: luminocity3d.org.

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-spaziale¹⁹ 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 approfondito 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, multi-dimensionalità, 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 preconditione per l'esistenza del sistema stesso, la valenza qualitativa di queste interazioni influenzerà incontrovertibilmente la natura del sistema.

Il concetto di *intensità* si situa quindi a metà strada, o per meglio dire, ricongiunge i due aspetti: la fluidità e il dinamismo da un lato, la consistenza fisico-spaziale delle relazioni urbane dall'altro. Tale misura interscalare²¹ rispecchia e rivela molti dei significati che sottendono la dimensione sociale, spaziale e politica dell'*urbs*, quella dimensione spaziale che, come indica l'etimologia del termine, consiste in un "campo" generato e alimentato da forze che sono, sostanzialmente, *relazioni*.

"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 (...) circolazione (...) 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)

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. Choay²², 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 *misurarli*.

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 giardino²³ 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 verdi²⁴ – 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 prossimità²⁵.

Con l'avvento del XX secolo, alcuni segni di definitiva decostruzione della tradizionale spazialità urbana trovano una concretizzazione con l'affermarsi del movi-

mento 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, generata da un insieme di fattori tecnologici, economici ed estetici, configura uno spazio urbano dedito 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'espace de connexion* e le scale di prossimità con cui fatica a relazionarsi, contrariamente a quanto aveva concesso l'*espace 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* medioevale, "né una reinterpretazione 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" (Choay, 2008), di restituire allo spazio il suo "statuto antropologico" (Choay, 2005) accettando al contempo una condizione attuale che può solo essere accettata e reinterpretata attraverso il progetto urbano e territoriale.

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 abitativo²⁶, presupponendo l'immutata e imprescindibile importanza della corporeità²⁷ 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 Cerda (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 sue 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 tec-



^ Fig. 43: Intensità degli usi della telefonia mobile durante la notte di San Silvestro nella Città d'Amsterdam, 2007. Fonte: www.currentcity.org.

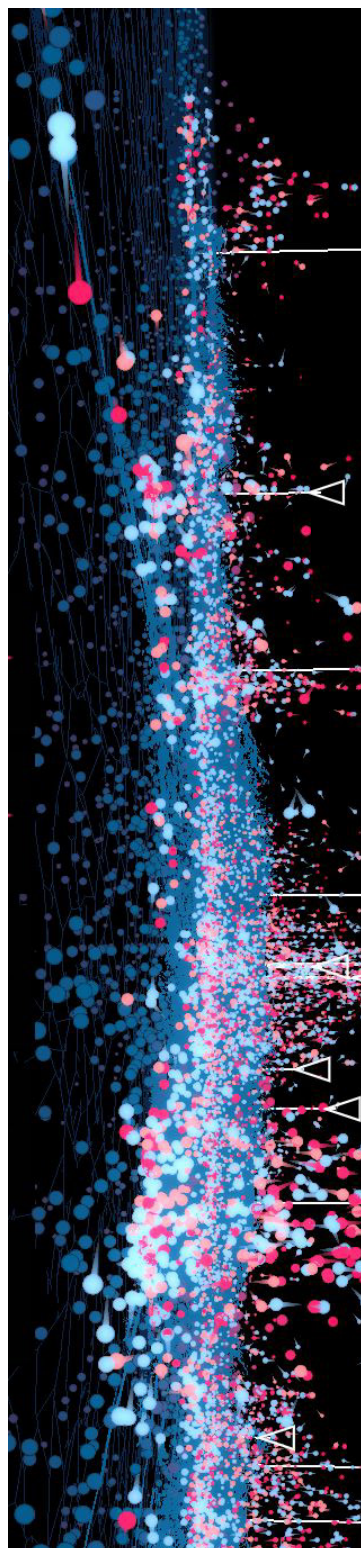
Il progetto Current City analizza le reti di telefonia mobile come sensori naturali per tracciare le dinamiche urbane, tracciando i movimenti collettivi delle persone come mostrato nell'immagine. L'ubiquità dei cellulari è considerata uno strumento che consente analisi dettagliate delle "intensità urbane" e dei flussi umani (Lavadinho, 2009).

nologico 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*"²⁸ 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"²⁹ attraverso una reciproca complementarità.

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 con-

cretizzato 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.



< **Fig. 44:** *Wanderlust*, Senseable city lab (SCL).

Il progetto digitale del SCL parametrizza la mobilità e i flussi antropici in diverse aree metropolitane, attraverso l’analisi dei dati forniti dai cellulari. “Questo modello generalizzato di movimenti aggregati è in effetti una manifestazione di come gli individui organizzano la vita sulla base delle infrastrutture urbane esistenti e di come le decisioni collettive, a loro volta, modellano il layout fisico di una città.

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? Il nuovo “paradigma informazionale”, che ha reso possibile la nascita della “società in rete” descritta da Castells (Castells, 1989)³⁰, ha ridimensionato la necessità degli scambi fisici, degli incontri “faccia a faccia”, o al contrario le ha intensificate³¹? 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’attrattiva 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 fondamentale³².

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

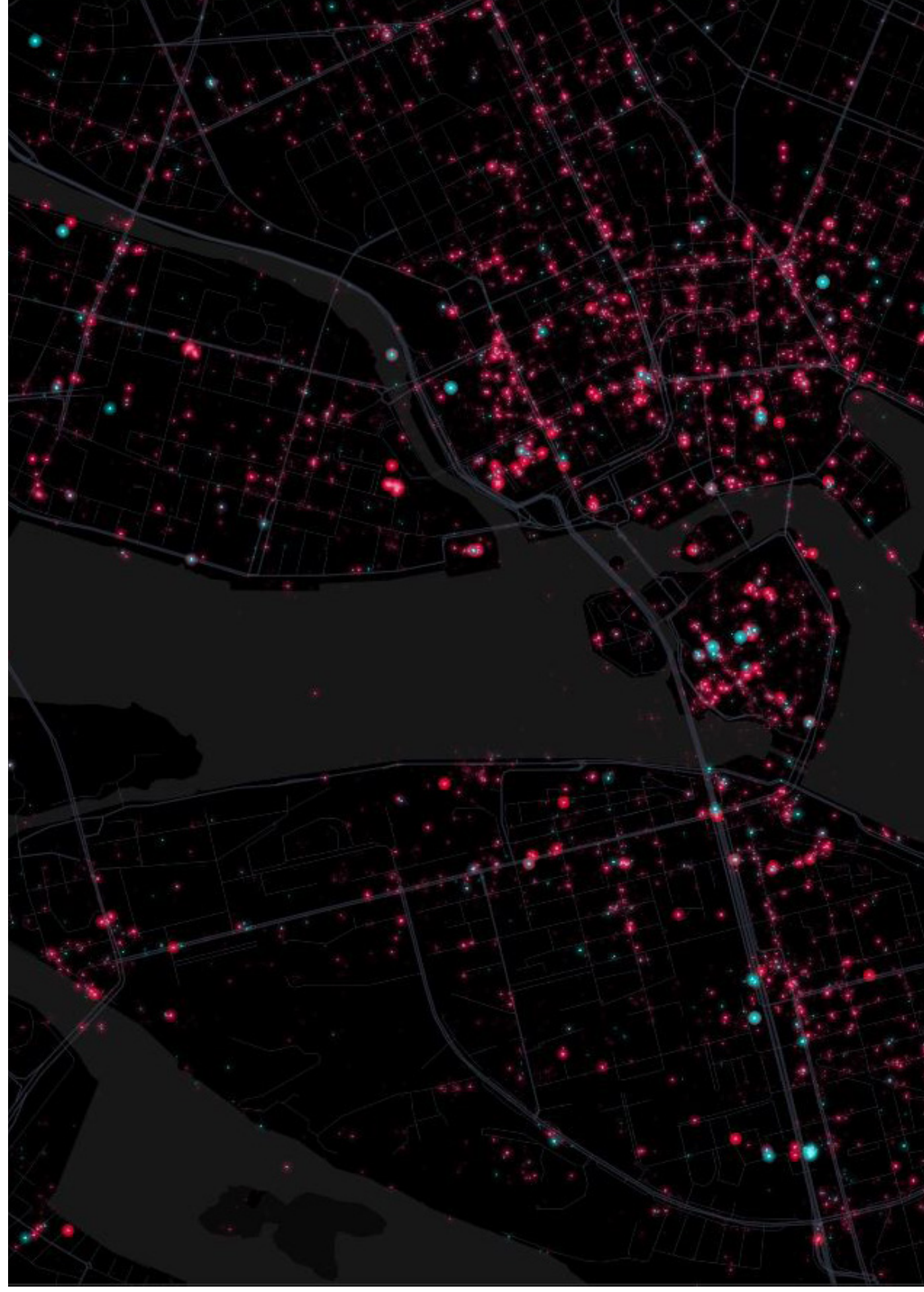
“antropico”: si tratta in fondo di riscoprire l’adeguata scala o entità spaziale a cui esso possa ancora corrispondere.

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 locale³³ 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.

> **Fig. 45:** *Stockholm-19*, Senseable city lab (SCL).

La carta mostra la frequenza di accesso agli spazi urbani e ai servizi nella città di Stoccolma prima (in rosso) e dopo (in azzurro) la pandemia. Lo studio del SCL ha parametrizzato i *tweets* e alcuni sondaggi per analizzare il cambiamento causato dalle restrizioni pandemiche sull'utilizzo di vari servizi e spazialità urbane. Lo studio ha tuttavia rilevato un'incremento delle percorrenze brevi per l'accesso ai servizi, mostrando che l'epidemia COVID-19 ha portato a nuove routine che enfatizzano i luoghi in prossimità delle residenze. Inoltre, ha rilevato che i luoghi visitati più spesso includono parchi e spazi all'aperto per fare una passeggiata e rilassarsi o per attività ricreative (SCL).



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 valutante 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'edificio che insiste sullo stesso. Conseguentemente, consente di definire lo spazio disponibile per abitante. È 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 definire 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. È 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 manifestato 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'intercalarità dell'analisi e della pianificazione che riguarda il concetto di intensità urbana. (Da Cunha & Kaiser, 2009)

²² Il libro, illustrato con le suggestive foto di Jean-Louis Bloch-Lainé, nasce da un incarico conferitole da un imprenditore immobiliare, Claude Alphanbère, per la scrittura di un commentario a un libro di immagini sull'architettura francese.

[23](#) 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.

[24](#) 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).

[25](#) 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 urbanità: “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)

[26](#) 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)

[27](#) Si veda a tal proposito il recente libro di Cristina Bianchetti “Corpi tra spazio e progetto” (Bianchetti, 2020).

[28](#) Come chiarisce Alberto Magnaghi nella sua prefazione al libro *Del destino della città* (Choay, 2008), “Choay definisce urbanità 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.

[29](#) 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).

[30](#) 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 «conomie 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).

[31](#) 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”.

[32](#) 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)

[33](#) Con questo termine si fa riferimento all’importanza del *luogo* come declinazione spaziale di una condizione abitativa alla scala della prossimità, che consente il dispiegamento dei rapporti umani. Con questa precisazione si prendono le distanze da un 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 cervelotiche 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 fortitizio 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).



5 La forma dell'intensità

5.1 Un'interpretazione teorica del concetto per un diverso 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 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.

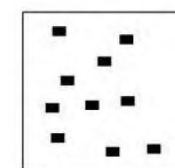
Ripartendo in effetti da quest'ipotesi, secondo cui la densità (fisica e sociale) sia fattore costitutivo dell'urbanità, il presente lavoro presuppone e indaga la natura di una svolta culturale i cui aspetti fondamentali si è cercato di descrivere nei capitoli precedenti. Questa posizione riflette inoltre 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

> **Fig. 46** - *Ville dense et ville légère*, Finn Geipel + Giulia Andi. Lin +Systematica, contributo dell'AIGP alla revisione dello SDRIF 2030, 2011. AIGP

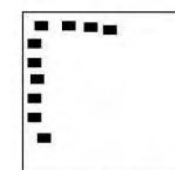
sforzo è stata in effetti intravista la possibilità di orientare un “approccio relazionale alla concezione del progetto, in opposizione ad uno di tipo oggettuale, cioè fondato su ragioni compositive e di astrazione” (Secchi, 2017).

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 trasformazione¹. 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.

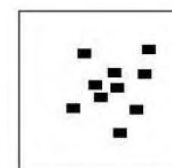
A fronte di questa condizione, diviene possibile immaginare di formulare un diverso approccio alla “questione della densità”: se lo spazio è interpretato come un sistema di relazioni, l’intensità può essere considerata come indice della qualità² e della densità di queste relazioni. Essa diviene *misura*³ 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



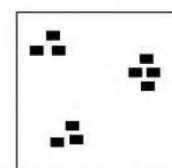
Dispersé



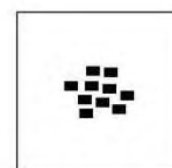
Frontalier



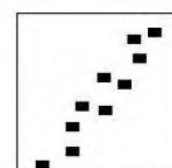
Semi-concentré



Poly-nucléaire



Concentré



Linéaire

> **Fig. 47:** *Disposizione spaziale e densità*, in: (Fouchier, 2007).

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 iscrive 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.

5.2 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 analisi da cui sono direttamente influenzate (possibilità e frequenza di scambi interpersonali, predisposizione al confronto reciproco, fenomeni di ghettizzazione o di integrazione sociale⁶...).

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*?

“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)

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 iscrive, 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 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 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



^ Fig. 48: Studio sulle relazioni tra spazi privati e condivisi nel progetto LoMon+ per 36 alloggi a Montreuil, Francia

densità umana⁸: 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. Per ogni fattore di intensità relazionale è possibile individuare alcuni principali valori o parametri caratterizzanti, di seguito individuati.

Valori e parametri di un sistema complesso

- **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)

Fluidità 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 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

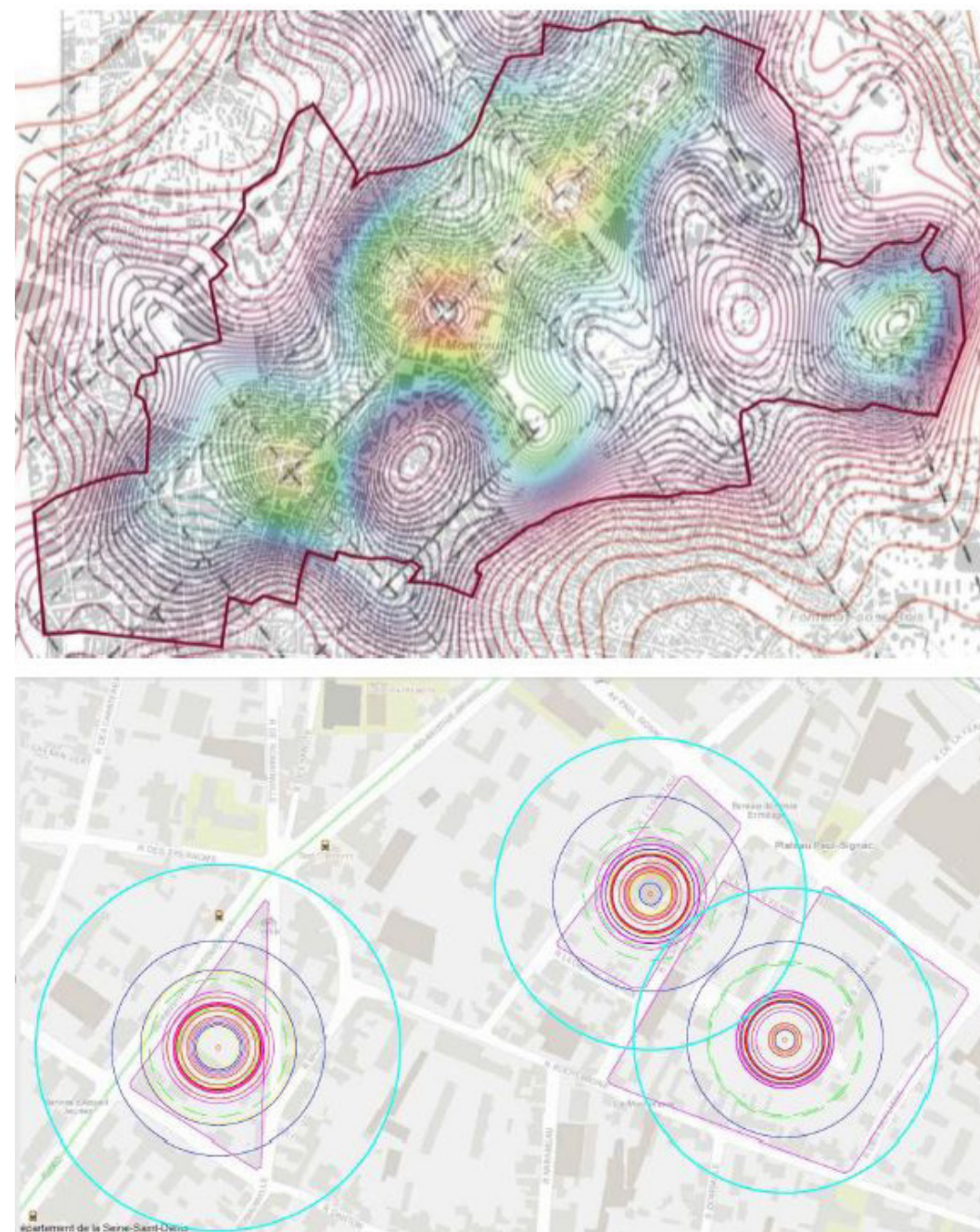
- **Intensità di connessione**: che considera qualità e tipologia degli scambi interazionali

Intensità delle reti fisiche

Intensità delle reti virtuali

Intensità socio-relazionale dello spazio abitativo

Spazi pubblici di relazione



^ Fig. 49: Diagrammi di studio sulla densità-intensità urbana a Montreuil (Cfr. parte IV).

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 Vilém 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 possono reinterpretare ed attualizzare, concentrizzandone 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).

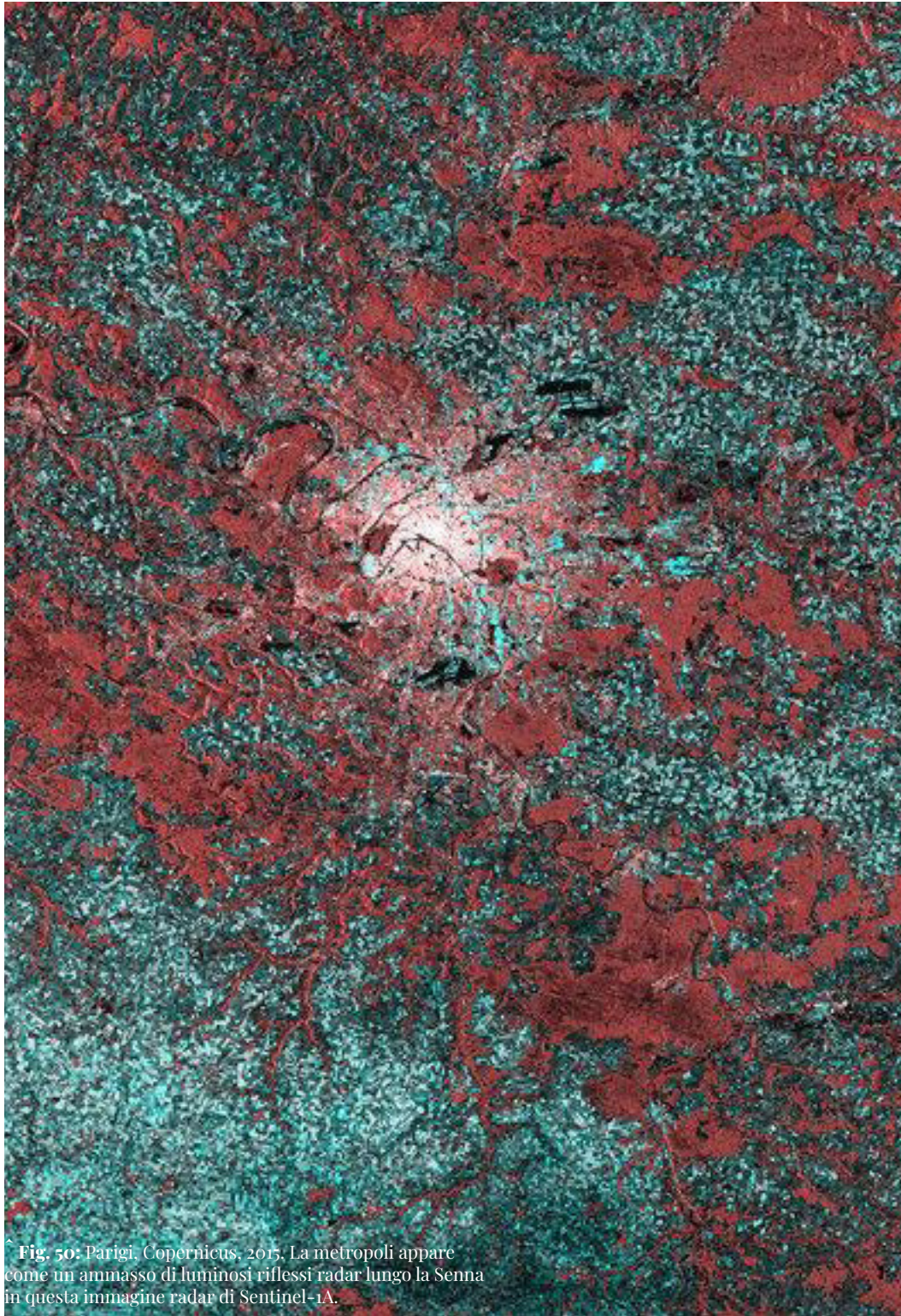


Fig. 50: Parigi, Copernicus, 2015. La metropoli appare come un ammasso di luminosi riflessi radar lungo la Senna in questa immagine radar di Sentinel-1A.

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 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* 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 evoluti-



Fig. 51: "Differenze spaziali fra Isolato urbano ottocentesco e l'isolato moderno a Berlino", in: (Maj, 2012).

vo 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 spaziale⁴ (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 contesto⁶ considerato.

Nello specifico, le scelte adottate per lo studio in oggetto hanno seguito il criterio della corrispondenza 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.

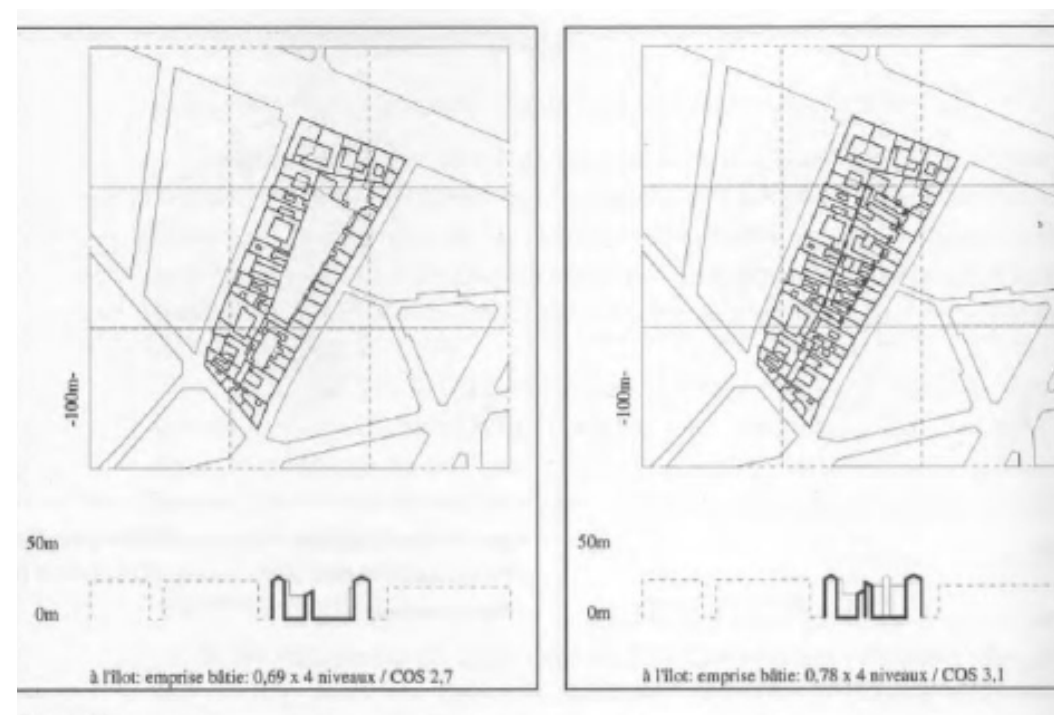
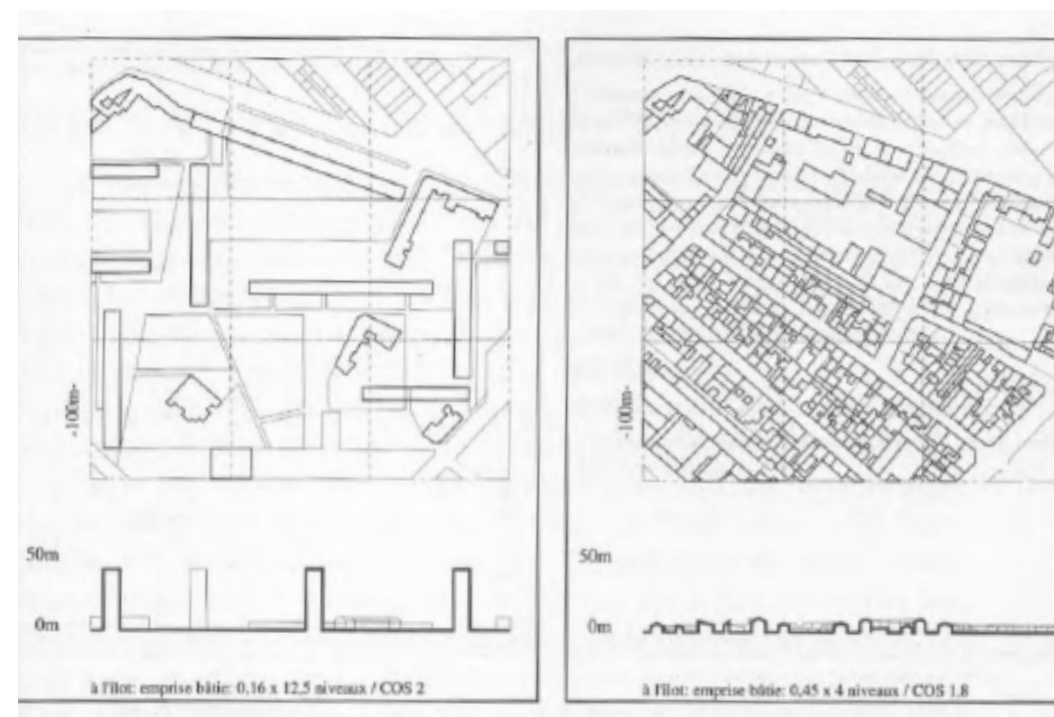
Allo stesso modo, i quartieri che ne fanno parte si caratterizzano per una forte connotazione morfo-tipologica, funzionale e culturale, nonostante siano caratterizzati da una spiccata eterogeneità formale e caratteriale; al contempo, una contaminazione reciproca, diffusa dalla storia e dagli eventi, fa sì che in ognuno di essi sia possibile ritrovare un po' del carattere degli altri.

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 iscrive 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 validi-

> **Fig. 52:** Settore Plaisance, Parigi (XIV^e), piano di zonizzazione proposto da P. Maître e J. Tourmant, 1959 (a sinistra) e stato esistente (a destra), in: (Clément & Guth, 1998).

> **Fig. 53:** Proposta di G. Sébille per la trasformazione di un isolato esistente del VI^e arr. a Parigi (a sinistra) e stato esistente (a destra), 1932, in: (Clément & Guth, 1998).



tà 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 avvalorata 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



> **Fig. 54:** TUF (tissus urbains franciliens), IPR, 2017.
<https://cartoviz.institutparisregion.fr>

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 urbana⁷ 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, assunto 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 "prosemicamente" le spazialità più mortificate dalle trasformazioni urbane degli ultimi decenni, le stesse in cui è avvenuta in molti casi la reale crescita urbana⁸. 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 strumento volto al rinnovamento urbano. Il tema

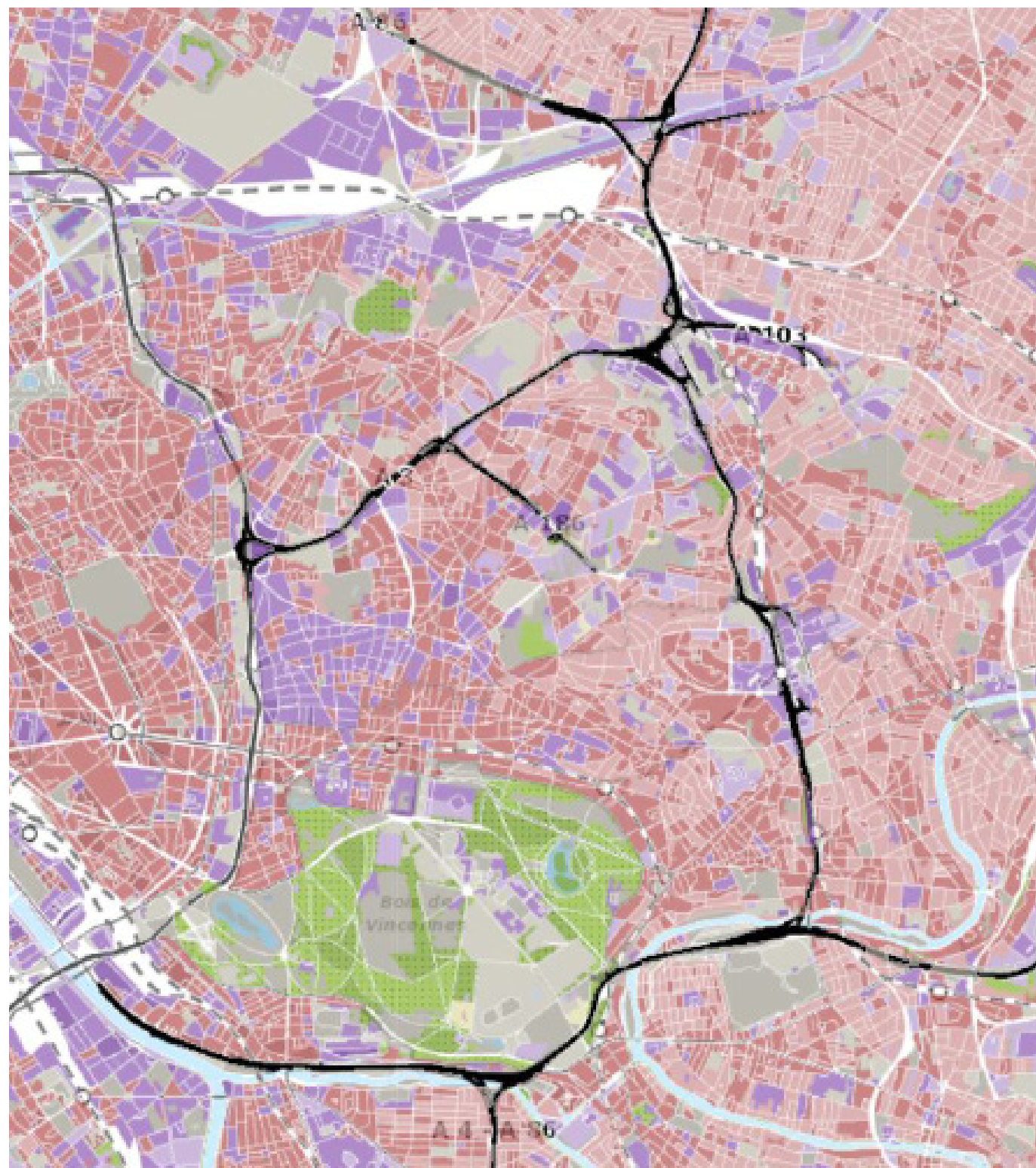
centro-periferie da tempo dibattuto⁹, esige risposte che non possono esaurirsi nel perseguimento della maggiore densità o compattezza degli insediamenti intesa come sola saturazione dei vuoti: fatto che, di per sé, implicherebbe nuovamente l'incrementale mancanza di spazi aperti e pubblici oltre che 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 attraversarla 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.

> **Fig. 55:** *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 sfide poste dalla "promozione di soluzioni di densificazione e intensificazione", che contrastano tuttavia con alcune problematiche che "si adoperano piuttosto a favore della ventilazione e della respirazione delle nostre città", l'Institut Paris Région ha formulato 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 (Mode d'occupation du sol).



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 necessità 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.



Parte III

**Grand Paris:
dalla densificazione all'intensificazione**

*“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 tor-
nano 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)

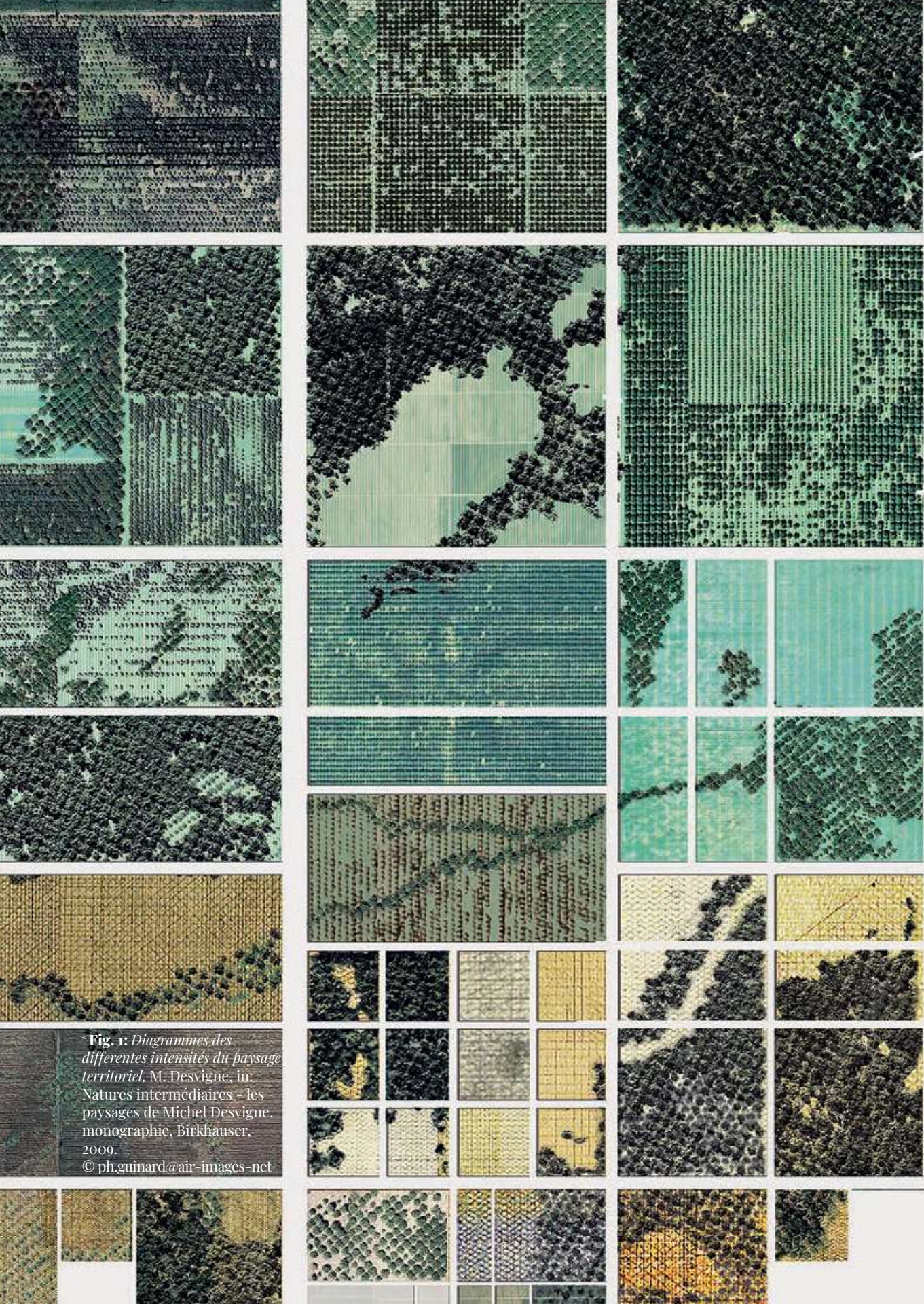


Fig. 1: Diagrammes des différentes intensités du paysage territorial. M. Desvigne, in: Natures intermédiaires – les paysages de Michel Desvigne, monographie, Birkhauser, 2009.
© ph.guinard@air-images-net

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) sforzi¹ 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.

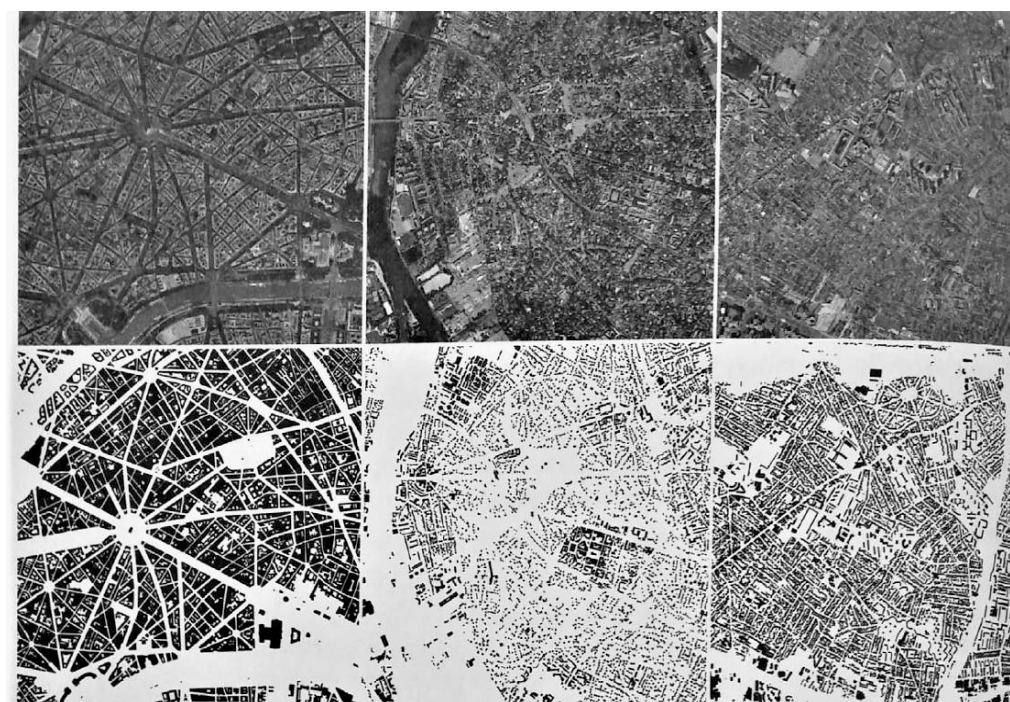
Se per buona parte della fase di ampliamento questo processo può essere descritto, prendendo in prestito le parole di M. Carta², come “espansivo nella dimensione territoriale e ipercentrico nella dimensione funzionale”, la recente configurazione urbana sembra rivelare una condizione più complessa, caratterizzata 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 aspet-

ti, 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.

Se nell'immaginario comune Parigi rappresenta l'emblema della "città europea densa e compatta", essa è stata in realtà profondamente trasfor-



> **Fig. 2:** Parigi (sinistra), Hong kong central (Centro), north-western metropolitana area (destra), B. Secchi e P. Viganò, 2011, in: (Secchi & Viganò, 2011).

> **Fig. 3:** La Parigi "hausmannien" (a sinistra), il *pavillonnaire* (al centro), i *grands ensembles* (a destra) (Secchi & Viganò, 2011)

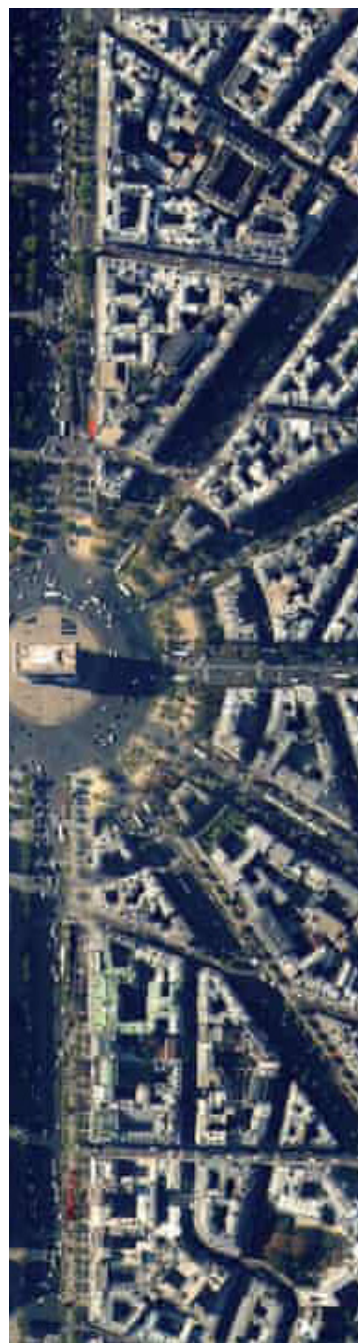
mata da fenomeni complessi ed intrecciati che riflettono in modo esemplare quel superamento dei confini della *città* di cui si è parlato. Parigi *intra-muros* rappresenta in effetti solo il 5% del suo insieme urbano. La città è oggi diluita in un'agglomerazione di territori estremamente diversificati. 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.

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 antichi⁴.

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",



^ Fig. 4: Ortofoto della tipica Parigi intra-muros dall'alto, sull'arco di Trionfo (VIII arr.)



Da sinistra, ^ Fig. 5: Veduta aerea del compatto tessuto Hausmanniano.
> Fig. 6: Drancy, tessuto pavillonnaire. La Mare, 2008.
© ph.guinard@air-images-net
> Fig. 7: Torri Nuages, Nanterre, 2008. © ph.guinard@air-images-net



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 di 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 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).

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 fondiari. 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'inizio⁷, 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

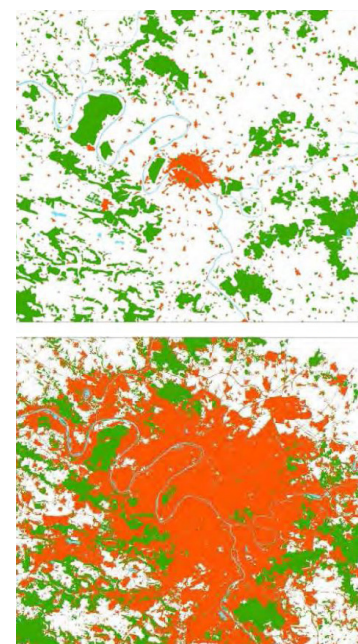


Fig. 8: Estensione dell'agglomerazione urbana nel 1980 e nel 2003, IAURIF.

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 città⁸. Da questa premessa è emersa una condizione iniziale di sottile equilibrio tra un “desiderio di autonomia” delle nuove polarità urbane che ha al tempo 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 scala⁹.

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 “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 ferroviarie¹⁰.

Tuttavia, negli anni '20 e '30 si assistette anche a una produzione edilizia sociale di qualità (grazie alla legge Bonnevey (1912), che permetteva a comuni e dipartimenti di creare alloggi a basso costo). Diverse città sperimentarono 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



Fig. 9: Paris "bas", Paris "haut". Batiment productifs, B. Secchi e P. Viganò, 2011, in: (Secchi & Viganò, 2011).

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 residenziali¹², percepiti come "produttori di un universo di cemento disumanizzato", comporterà una concezione della densità nel panorama parigino per molto tempo comunemente associata a questa immagine¹³. 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 nouvelles" nelle zone di estensione, stabilita dal piano regolatore regionale del 1965 (SDAURP¹⁴), 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 restructureurs 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" (Bastie, 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, ricomponi 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 associate 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



^ Fig. 10: La Senna e i suoi Quais dall'Ile-Saint-Denis. © C. Mazzoni, 2012

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,

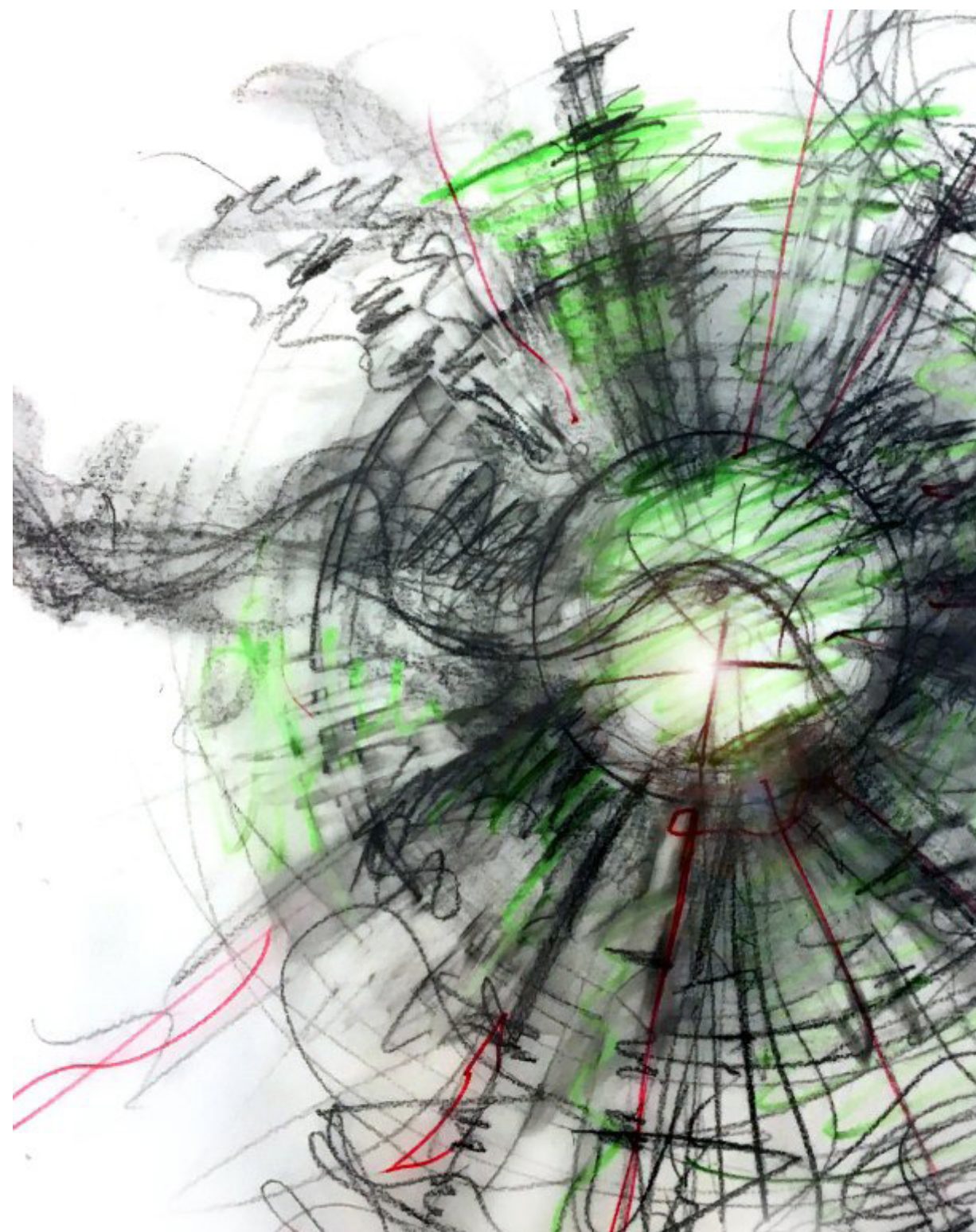
acquisiscono una rinnovata importanza e rivendicano, sotto l'impulso particolare di alcuni amministratori e di alcuni importanti progetti, un nuovo controllo sul territorio comunale e intercomunale in cui si sviluppano progetti urbani su larga scala¹⁶.

Da allora, sono stati prodotti 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 iniziale conserva ben poco.

> **Fig. 11:** Gran Paris secondo R. Castro, A. Sarfati, 2018.

Sarfati ha così descritto la proposta di Castro: "Grand Paris secondo Roland Castro? Un'esplosione di 3000 villaggi e infinite sfaccettature. Questa atomizzazione farà un giorno una città?" (Sarfati, 2018).



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 parziale) 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 Benoit-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 soprattutto 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 lavorative 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).



(Da sinistra) ^ **Fig. 12:** Michel Desvigne Paysagiste, Cluster Paris-Saclay, altopiano di Saclay Plateau, Grand Paris, 2009-2021. Veduta dall'alto del progetto nel contesto geografico dell'altopiano di Saclay.

^ **Fig. 13:** Ecoquartiere a Pavillon sous Bois, in corso.

^ **Fig. 14:** Ecoquartiere intorno a un parco agriurbano, Montevrain, Atelier Philippe Madec, 2011.



5
**UNE MÉTROPOLÉ PLUS COMPACTE
ET INTENSE**
Les quartiers situés à moins de dix minutes à pied d'une gare existante ou future, soit à moins d'un kilomètre, sont les lieux prioritaires de l'intensification future du Grand Paris.

- TYPE DE BÂTI**
- Dense
 - Mixte
 - Pavillonnaire
 - Bâtiment fonctionnel
 - Zone d'activité
- Périmètre de 1000 m autour d'une gare existante

2 Dalla densità all'intensità nella pianificazione contemporanea

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.

Nel corso degli anni Settanta e Ottanta la "riconquista della città", teorizzata e dibattuta nell'ambito disciplinare dell'architettura urbana¹ e al crocevia con gli approcci di altre scienze umane e sociali², aveva consentito l'emergere della nozione di "progetto urbano", uno strumento che introduceva nuovi processi e attori nella produzione della città oltre che un progressivo allontanamento dalla pratica operativa funzionalista³. 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 orientato 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

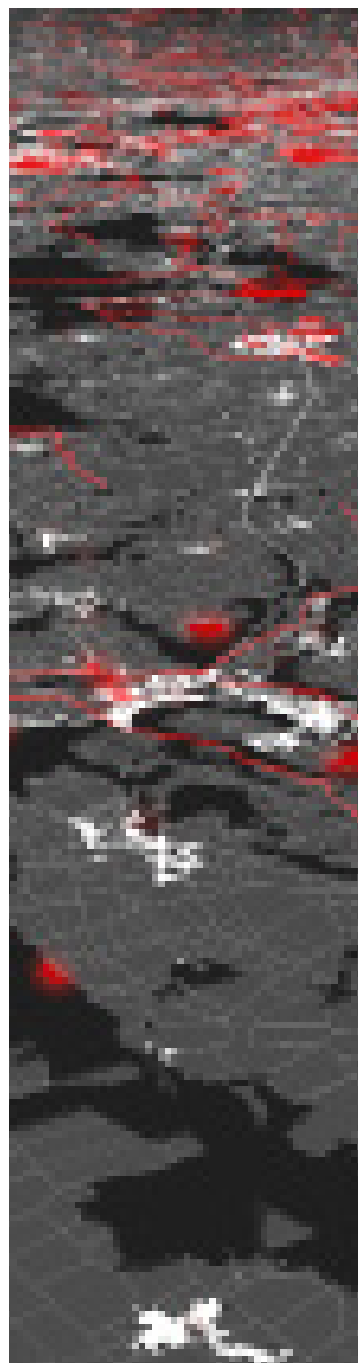
radiocentrico: si è iniziato così a descrivere un diverso meccanismo di funzionamento urbano, negli anni variamente definito attraverso molteplici immagini e metafore, come quella dell'arcipelago, della costellazione o della nebulosa (che ha orientato dibattiti e politiche nella definizione di un modello multipolare o policentrico⁵, 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 équipes 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. Que-



^ **Fig. 15:** Contribution de l'équipe Bres + Mariolle et chercheurs associés. Séminaire d'étude de l'AIGP "Habiter le Grand Paris", 2014. © AIGP

ste politiche testimoniano un crescente coinvolgimento dei vari attori⁶ 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 incredibile⁷ di progetti, visioni e ipotesi trasformatrici 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.

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 urbana⁸, 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 statale¹⁰, 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 decentramento¹¹ 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 economica¹³. Come si avrà modo di approfondire di seguito, tra le componenti che articolano e

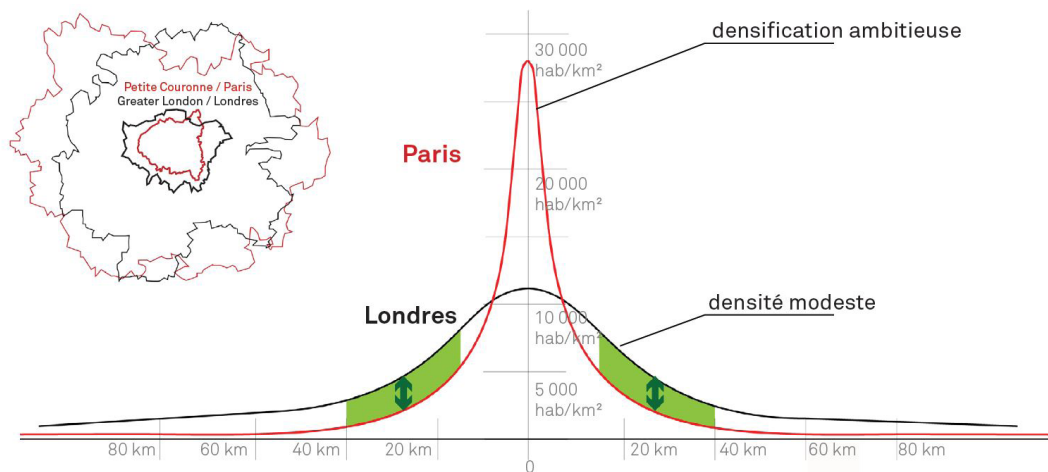
caratterizzano questo processo "dialettico", molte delle difficoltà sono emerse in particolar modo nelle zone più "periferiche", in cui molti progetti di densificazione residenziale hanno incontrato la resistenza di residenti e proprietari che temono il deprezzamento dei propri immobili oltre che uno stravolgimento nella composizione sociale del loro quartiere¹⁴.

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 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.



< Fig. 16: 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

< Fig. 17: I differenti tipi di politiche di densificazione implementati nelle post-periferie della città-regione di Parigi, Touati-Morel, 2015, in: (Touati-Morel, 2015)

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

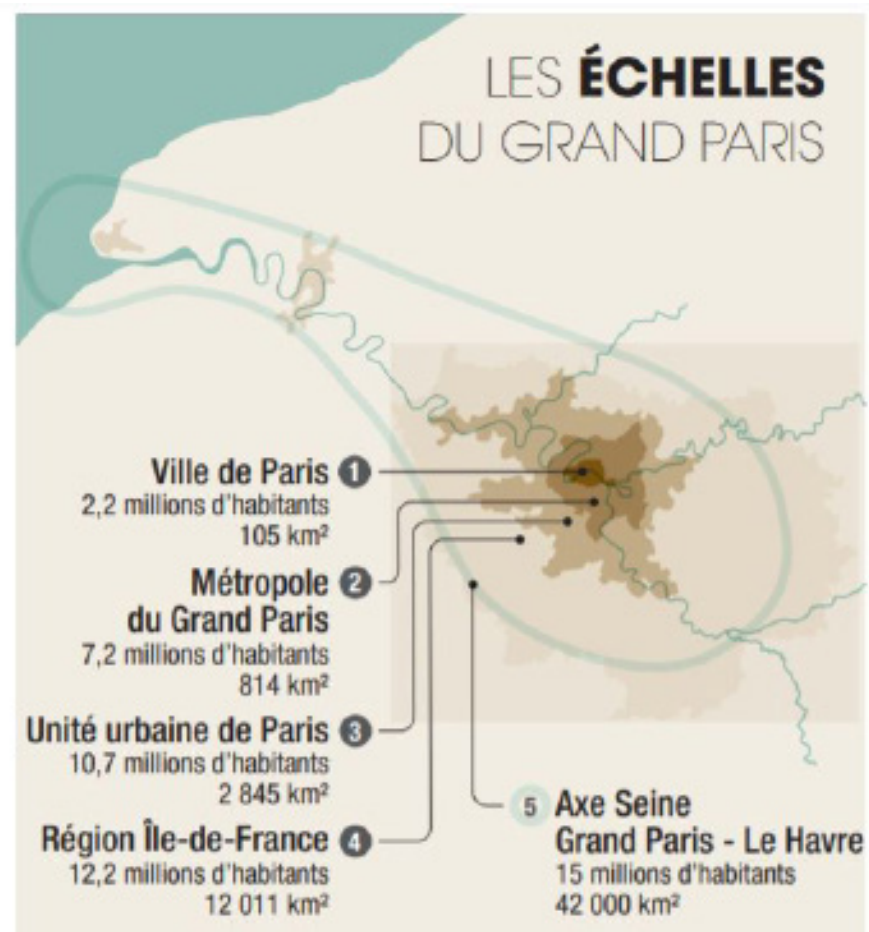
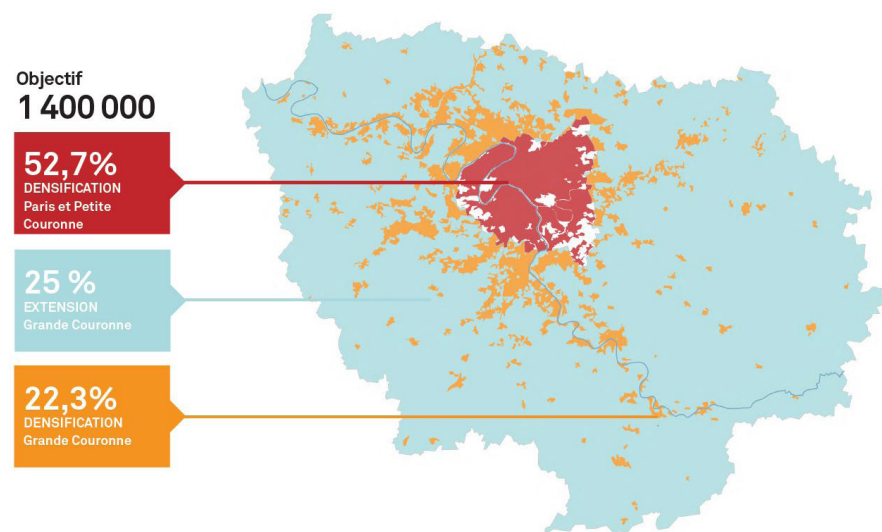
2.3 Le scale della pianificazione

La gestione del (*Très*) *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"⁶ 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 regionale¹⁷. Emerge così la necessità di interpolare le diverse scale attraverso un approccio progettuale che sia in grado di trovare coerenza e riscontro attuativo tra la prospettiva territoriale e la dimensione locale: dall'intero agglomerato al singolo isolato.



< **Fig. 18:** Obiettivi della densificazione per l'agglomerazione Parigina. Contributo dell'atelier TVK al seminario di studi «Habiter le Grand Paris» dell'AIGP, 2013.

< **Fig. 19:** Les échelles du Grand Paris, IPR, 2019

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.I" alla trattazione una selezione cartografica e iconografica di riferimento: "La métropole parisienne à travers sa cartographie historique et normative". La stessa costituisce l'estratto di una ricerca¹⁸ sulla metropoli parigina condotta all'interno del *laboratoire* IPRAUS¹⁹ (Mazzoni, et al., 2022).

La raccolta comprende due dossier: il primo contiene alcune rappresentazioni dell'agglomerato parigino realizzate 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 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 SDRIF²⁰

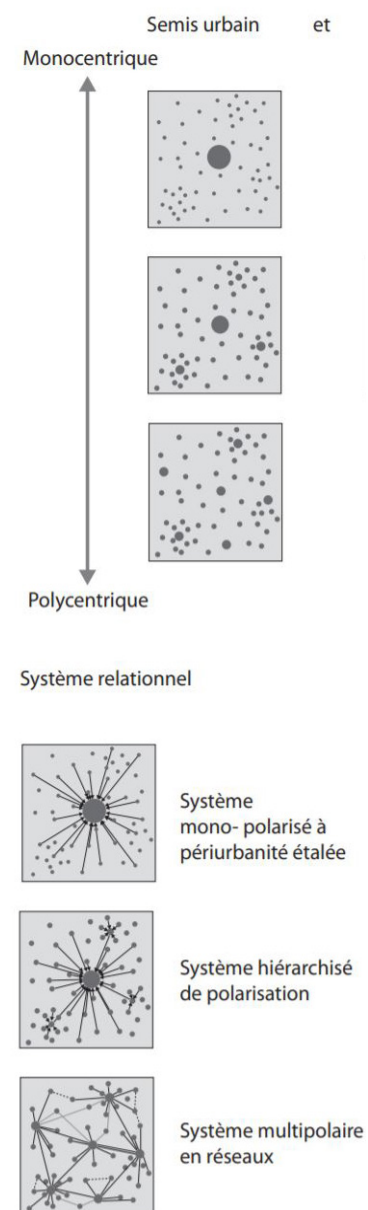
In quanto principale protagonista della pianificazione del territorio alla scala regionale, la Regione Île-de-France ha assunto nuove responsabilità, in particolare dagli anni '90: da un lato quella della pianificazione urbana, focalizzata sulla redazione del Piano Regolatore Regionale SDRIF, dall'altro 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 diffusa²⁷, «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 60.000²² nuove unità abitative all'anno, poi aumentato dal successivo SDRIF²³. Le 35.000 effettive unità abitative all'anno costruite intorno agli anni 2000 sono infatti risultate insufficienti a soddisfare i bisogni abitativi, motivo per cui lo Stato



[^] Fig. 20: *Semis urbains et systèmes relationnels : le modèle multipolaire en réseau*, Da Cunha & Kaiser, 2009. In: (Da Cunha & Kaiser, 2009)

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 pone l'obiettivo di arrestare le estensioni urbane ma di *polarizzarle*, riducendo il volume complessivo e rendendole più dense, al fine di definire una nuova *rete di centri*.

Sugli obiettivi riguardanti la mobilità e la rete di trasporto pubblico, il piano prevede l'implementazione del servizio infrastrutturale attraverso una maglia interconnessa e caratterizzata, in ogni punto dell'agglomerato, dalla stessa qualità della Parigi *intra muros*: “la sfida è collegare meglio le periferie, che forniranno uno dei maggiori 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

strutturati dal trasporto pubblico e convergenti verso poli a loro volta rafforzati nella loro densità e centralità” (Fouchier, 2007).

Nel clima del fermento intellettuale sviluppato a seguito della redazione della legge Grand Paris (2010), lo SDRIF sarà successivamente aggiornato, ripartendo dagli stessi principi. Ciò che conferirà nuova forza a questo progetto di portata regionale sarà il trainante progetto Gran Paris e, soprattutto, l'attuazione del recente progetto infrastrutturale Grand Paris Express (2013).

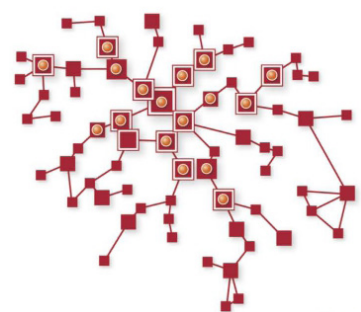
Questioni e obiettivi

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)²⁴, 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



^ Fig. 21: *La métropole polycentrique ou la métropole*, AIGP, 2012
© Agences Elisabeth et Christian de Portzamparc

^ Fig. 22: *Diagramme du modèle du développement spatial multipolaire*, *Projet Spatial Régional, SDRIF Horizon 2030*, 2013. © LAU ÎdF

(1994): esso aveva portato alla definizione di un modello territoriale definito "poli-centrico", 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"²⁵.

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 rigidità (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 PSR²⁶, 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”:

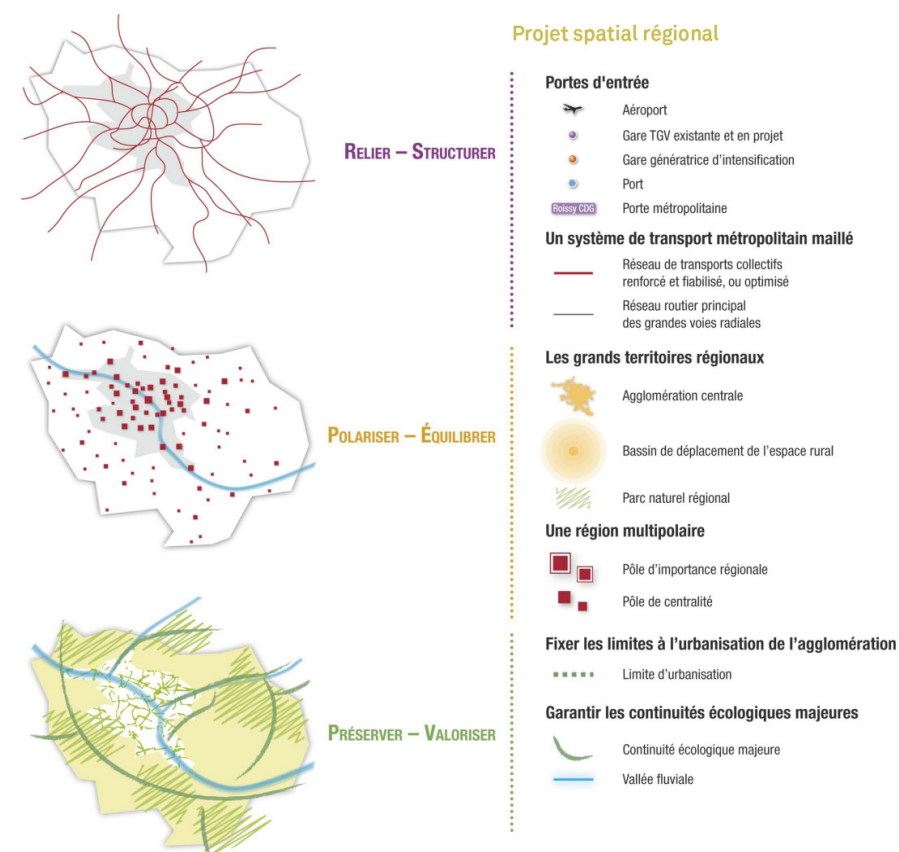
1. “connettere e strutturare”;
2. “polarizzare ed equilibrare”;
3. “conservare e valorizzare”.

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.

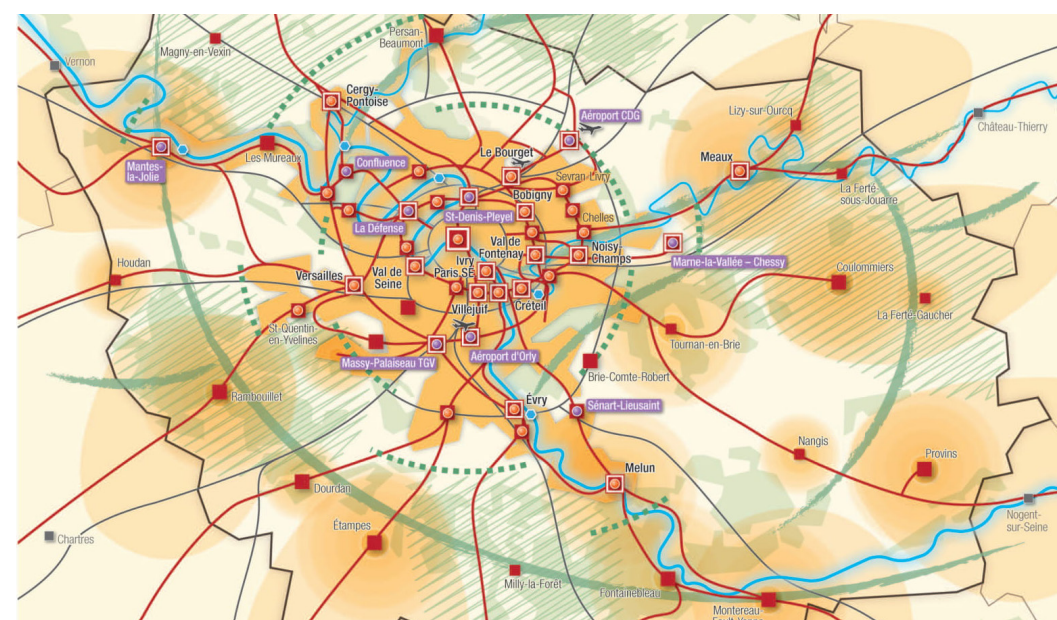
Come il progetto spaziale, gli orientamenti normativi in applicazione della strategia complessiva sono radotti nella CDGT²⁷. La Carta è la versione normativa del progetto spaziale. La precisazione di limiti e dettagli decisionali sugli spaziali individuati sulla CDGT il piano rimanda ai documenti urbanistici locali. La CDGT stabilisce quattro tipologie di entità territoriali in cui sono iscritti 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



> **Fig. 23:** *Les trois piliers du projet spatial régional.* © IAU ÎdF

> **Fig. 24:** *Projet Spatial Régional.* © IAU ÎdF



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 aperti²⁸.
- 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 internazionali²⁹ che di spostamenti locali. A livello regionale, si punta all'intermodalità³⁰ e la multi-modalità³¹ di trasporto attraverso la trasformazione dei principali assi viari in *boulevards urbains*, lo sviluppo di nuove linee tranviarie, il miglioramento del trasporto pubblico locale e la diffusione capillare delle piste ciclabili, al fine di 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 rileggerci 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*)³², 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 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 quartieri de gare condotto dall'IAU IdF (Insitut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France)³³ (figg. 25, 26), 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.

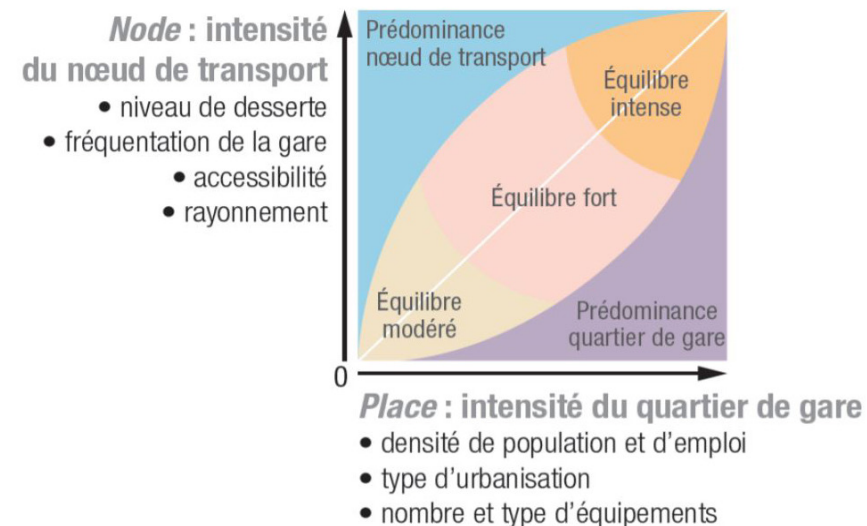
La sfida che permane è quindi riuscire a sviluppare parallelamente e contemporaneamente i due livelli del progetto, urbano e infrastrutturale, che dovrebbero compenetrarsi reciprocamente. Se - come mostra uno studio di MR Ventos (2002) - la vera maturità di una rete di trasporto pubblico è dimostrata 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).

“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

Synthèse de la méthodologie *node-place*

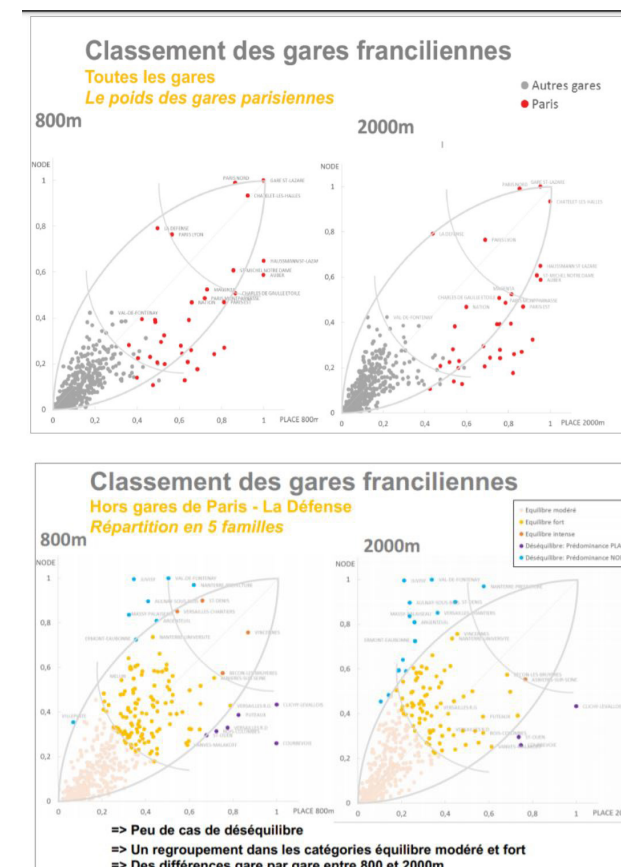


^ Fig. 25: Synthèse de la méthodologie *node-place*, IAU. 2018.

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).

> Fig. 26: Grafici di confronto delle 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 omogeneamente 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).



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?”³⁴. 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

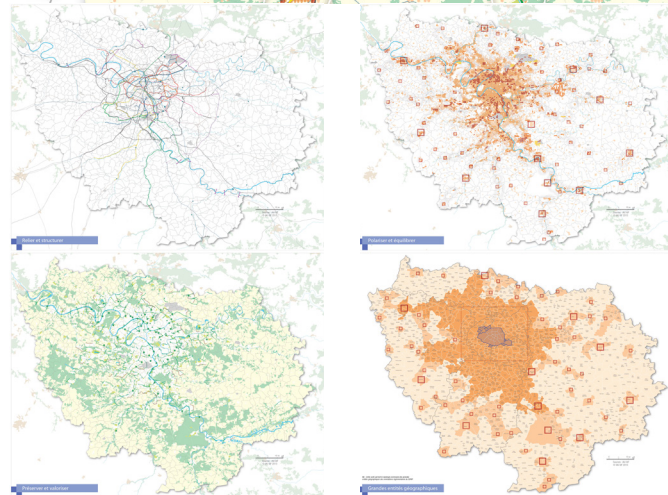
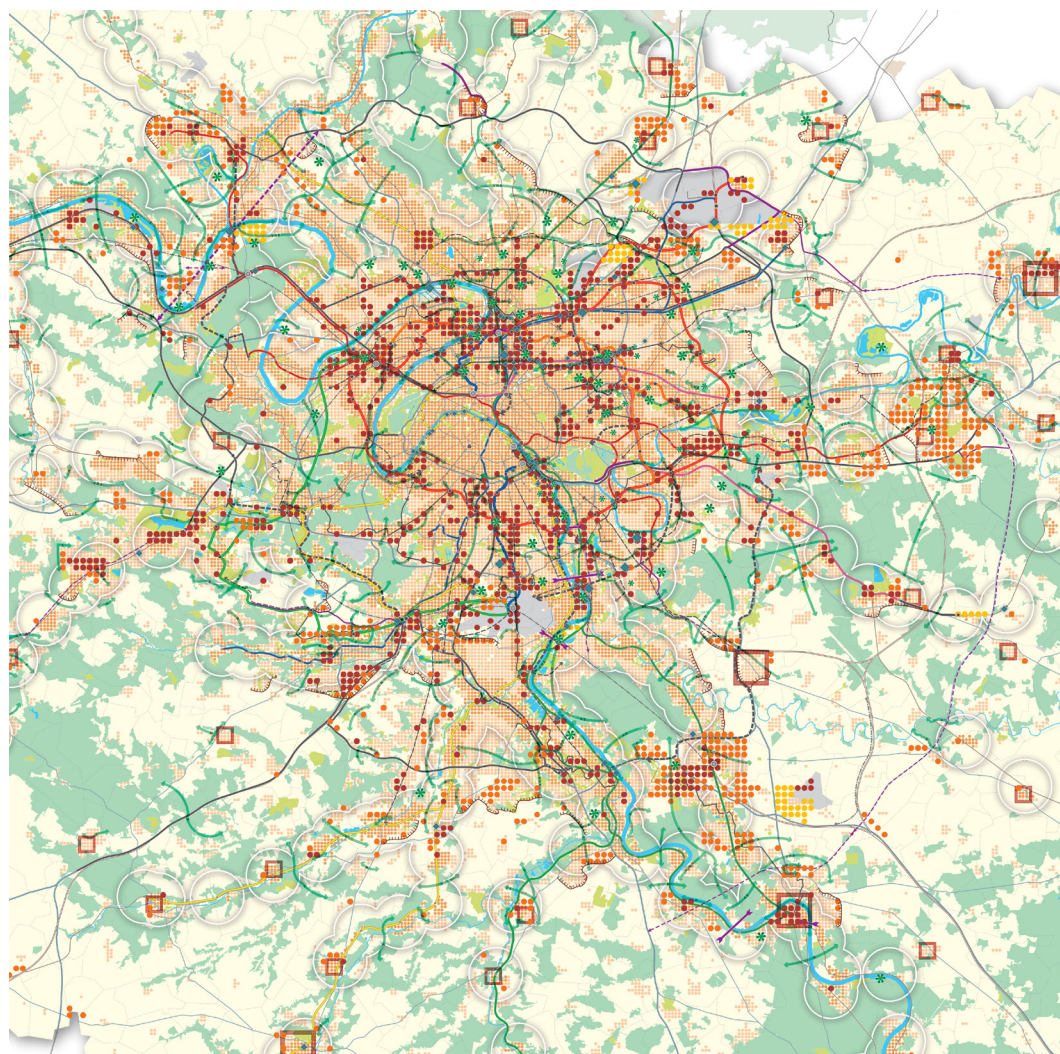
Il terzo pilastro strategico risponde in modo specifico agli obiettivi di preservare e valorizzare gli spazi naturali. A partire dagli anni '70, e seguendo le orme degli esperimenti del primo Novecento (Musée social, Office public du département de la Seine, ecc.), le autorità pubbliche francesi hanno definito un'ambiziosa politica di integrazione del verde nello sviluppo urbano locale e regionale³⁵. 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 locale³⁶.

Nel piano, l'insieme di giardini e parchi pubblici collegati tra loro da trame vegetali che attraversano 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 idriche³⁷.

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 adegua-



> **Fig. 27:** Carte de Destination Générale des différentes parties du Territoire (CGDT) © IAU ÎdF © IAU ÎdF

> **Fig. 28:** Déclinaison de la Carte de Destination Générale des différentes parties du Territoire (CGDT) selon les trois piliers du Projet Spatial Régional, © IAU ÎdF © IAU ÎdF

ta 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 ambizioso. 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.³⁸ A seguito di un dibattito pubblico, nel 2011 una convenzione³⁹ 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 un 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 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 al-

cune significative variabili, come la reale ed efficiente delle interconnessioni 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 sociale⁴⁰.

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.

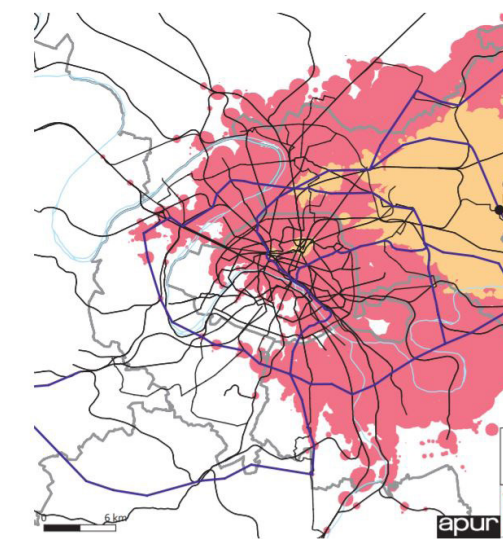
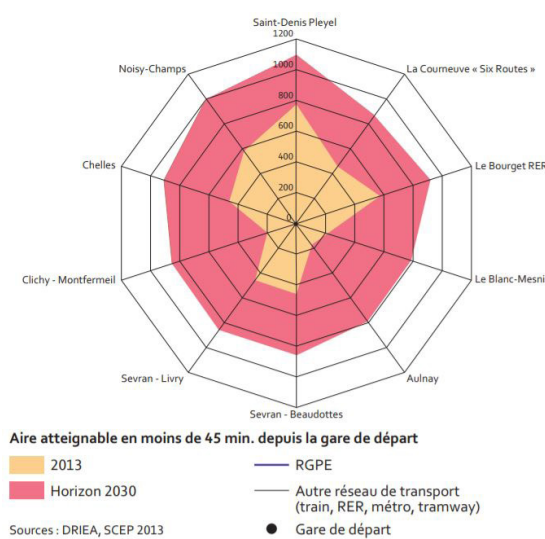
L'obiettivo dell'ente è comprendere l'evoluzione del tessuto urbano legato ai quartieri intorno alle stazioni, ai loro sviluppi urbani e sociali, le dinamiche connesse alla costruzione residenziale, allo sviluppo economico, all'accessibilità. Partendo da una “fotografia” della realtà urbana prima dell'avvio 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 culturali⁴¹, 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,

> **Fig. 29:** 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. 30:** Studio sull'accessibilità e i tempi di percorrenza in funzione del sistema della mobilità alla scala dell'agglomerato. In: (Apur, 2015) © APUR © SGPE



Pagina Seguente:

> **Fig. 31:** Densità edilizia esistente e stima delle densità future al 2030 nei *quartiers de gares*. In: (APUR, 2021).

> **Fig. 32:** Relazione tra densità (abitativa e di impiego) e Quartiers de gare, l'esempio della linea 15, Apur.

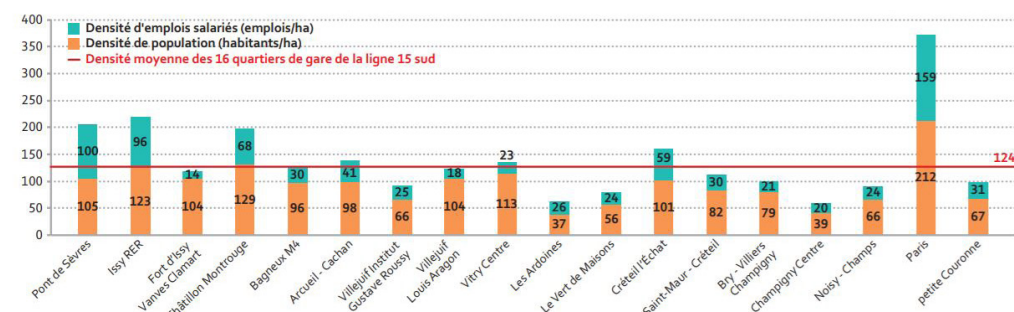
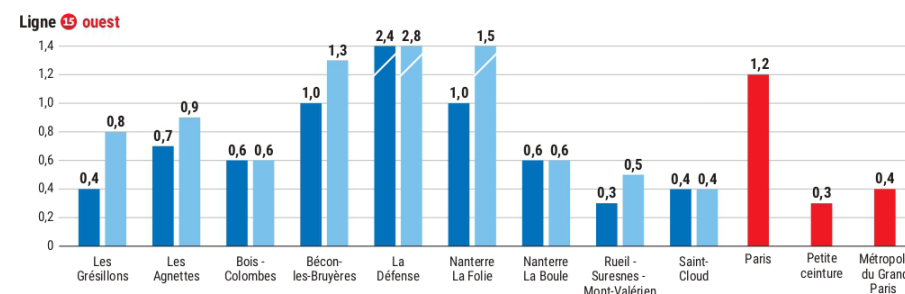
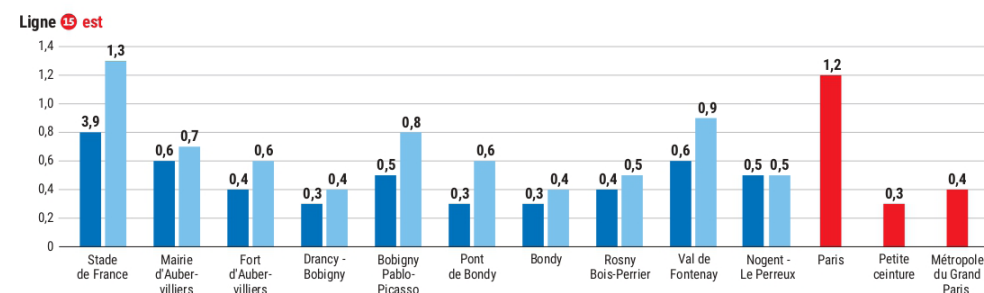
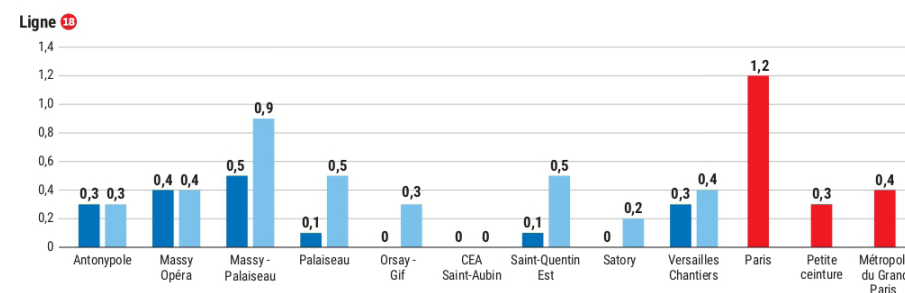
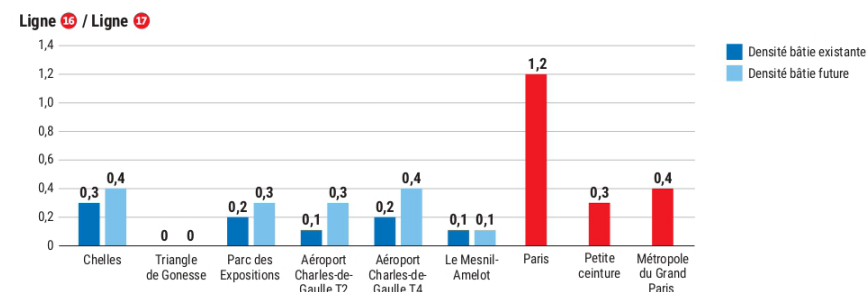
segnato inoltre dalla nascita, nel 2016, della nuova Métropole du Grand Paris (MGP) comprendente 131 comuni nel cuore della agglomerato. Dal 2017 la Métropole du Grand Paris⁴² ha sviluppato il Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH), al quale ha contribuito lo studio dell'APUR incentrato 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.

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).

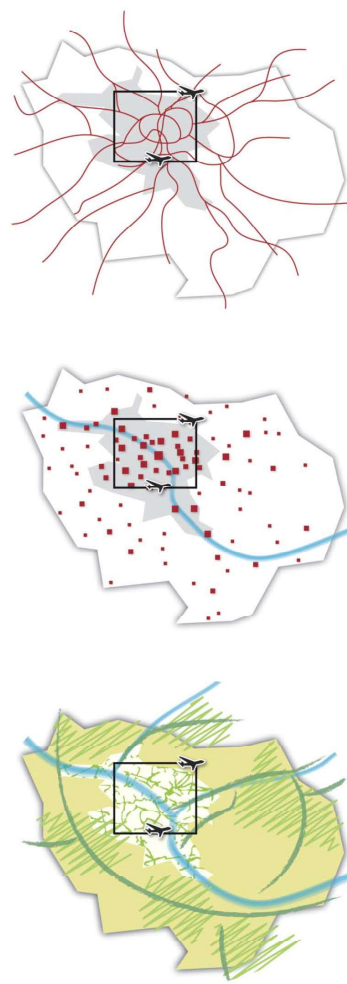


2.3.4 Alla scala Metropolitana

Lo SDRIF identifica il “cuore della metropoli”⁴³ 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).

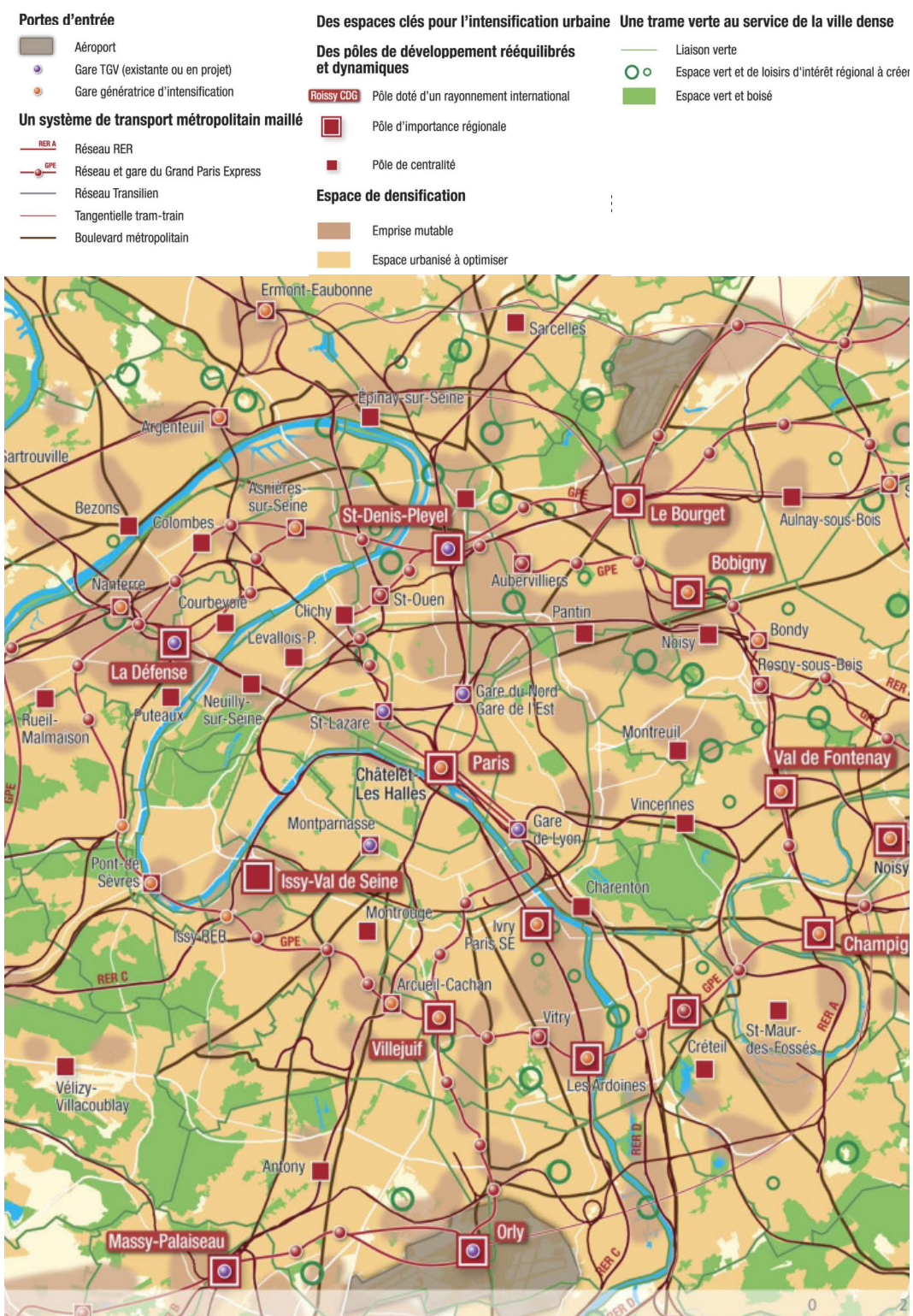
Anche dall'approfondimento a questa scala emerge un approccio intellettuale e progettuale non ancora in gradi di superare il dualismo territoriale (centro-periferia, urbano-periurbano), distinzione che emerge chiaramente dalla necessità di dover continuare a definire, stabilendo delle classificazioni (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,



^ Fig. 33: Tre pilastri del PSR IIa scala del cuore metropolitano, SDRIF Horizon 2030, 2013.

> Fig. 34: 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'exkursus 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.

2.3.5 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 2000,⁴⁴ più recentemente delle leggi Grenelle I e Grenelle II, e oggi nell'ambito della legge Duflo, 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)⁴⁵ 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 e i 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*, essendo 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.

Piano urbanistico locale PLU

Il Piano Regolatore Territoriale (Plan d'occupation des sols) (POS) definito dalla Legge LOF⁴⁶ 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 identificabile 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), 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)⁴⁷, 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

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.

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)⁴⁸.

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 urbanistici, come il coefficiente di uso del suolo (COS⁴⁹), il coefficiente di impronta al suolo (CES⁵⁰) e il tetto della densità legale (PLD)⁵¹. I

Il processo di formulazione e adozione di tali 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 questo 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 preoccupazioni⁵².

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 obiettivi⁵³: 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 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 Rinnovo Urbano (SRU), è stato definitivamente abolito nel 2014: è stato infatti considerato "illegittimo" nei confronti della proprietà privata⁵⁴ e soprattutto paralizzante per la densificazione delle aree urbanizzate⁵⁵, pertanto in contrasto con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile e con i principali documenti urbanistici (POS e poi PLU) che ne hanno recepito le direttive⁵⁶.

Coerentemente con questa impostazione generale ha fatto poi il suo ingresso la Loi ALUR (loi Duflo 1 et 2)⁵⁷, 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 naturali⁵⁸).

In questo contesto si iscrive 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*.

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 compatte", 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 peri-

ferie o nel vacuum del periurbano⁵⁹), 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 rurba-no, 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 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 assiduamen-

te anche all'interno dei lavori costruiti nell'ambito del Grand Paris, tra cui quelli dell'AIGP, approfonditi più avanti⁶⁰.

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 Zuino⁶¹: 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)⁶².

L'approccio all'intensificazione urbana proposto dall'IAU Idf⁶³ nello Sdrif emer-

ge infatti come una *strategia* generale, che si basa sostanzialmente su tre processi principali (Darley, 2009)⁶⁴. 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 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" (Zuino, 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 interpre-

tativa: 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 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 Masbouni 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 Giovanoni sui “nuclei urbani multiformi e multipolari” come centralità più o meno periferiche legate da spazi costruiti o aperti, “portatori di valori d'uso complementari” (Giovanoni, 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 si 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”, riportando 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

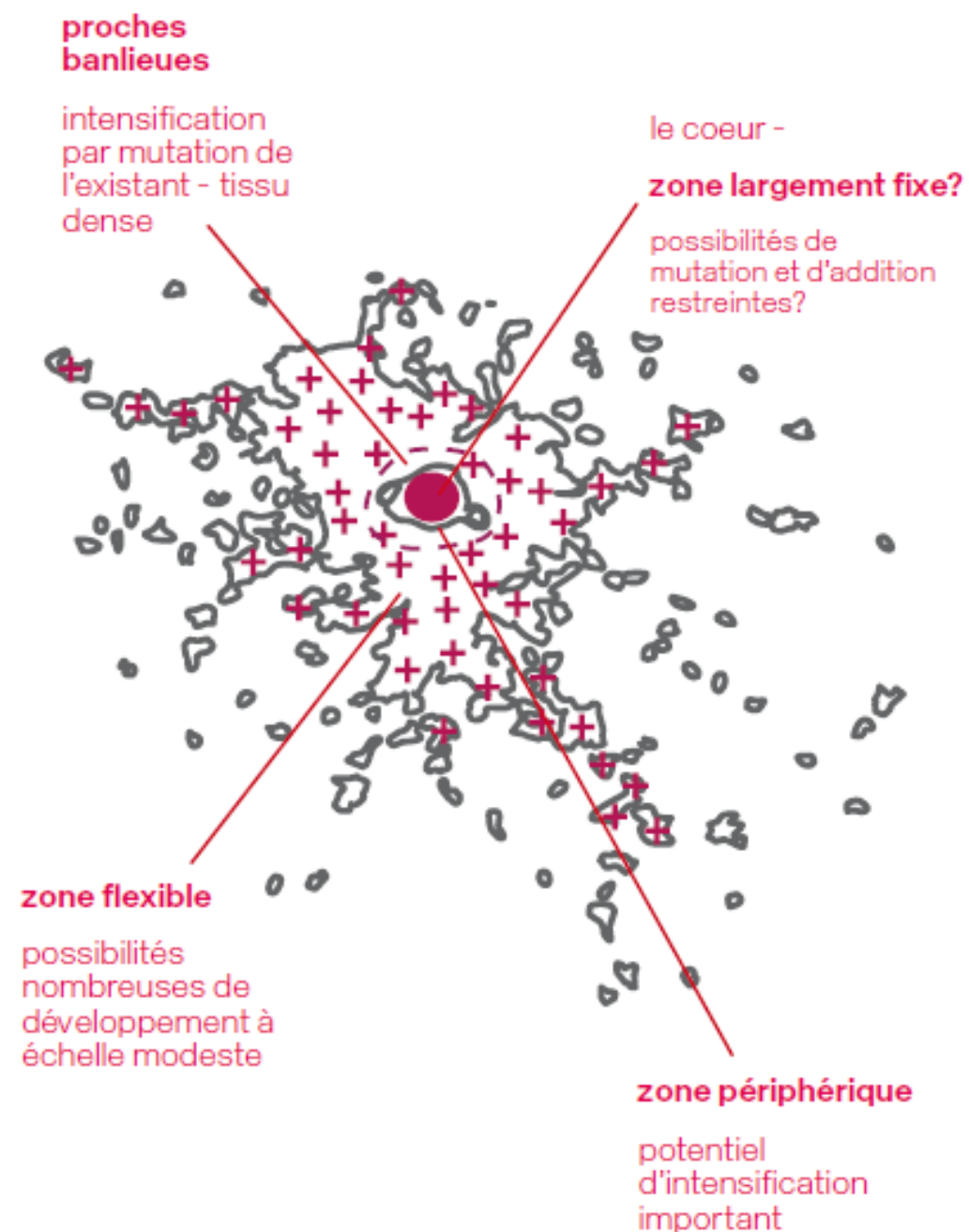
determinate e specifiche regole o azioni di validità generale.

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 territoriale⁶⁵, 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”.



> **Fig. 35:** *Où se situe le potentiel?*, Contributo dell'atelier Rogers al seminario di studi «Habiter le Grand Paris» dell'AIGP, 2013.

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 _____ Cfr. (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 _____ Cfr. (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. (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. (Douay, 2013)
- 18 _____ Rapporto di ricerca ORME-MAGE. I-Site FUTURE, Université Gustave Eiffel; ORME - Observatoire pour la Recherche sur les Méga-Événements; Chaire Mage - Métropoles et architecture des grands événements; UMR AUsSer (MC CNRS 3329). Paris analogue / JO 2024
- 19 _____ Institut Parisien de Recherche Architecture, Urbanistique et Société
- 20 _____ Schema Directeur de la Région 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 _____ 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.

25 _____ 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.

26 _____ 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.

27 _____ 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").

28 _____ L'area coincide con l' "unità urbana" di Parigi come definita dall'INSEE.

29 _____ L'apertura inter-regionale e a livello internazionale coniuga lo sviluppo di piattaforme aeroportuali, stazioni TGV e infrastrutture portuali.

30 _____ Possibilità di utilizzare più modalità di trasporto in successione per effettuare lo stesso tragitto

31 _____ Possibilità di scegliere tra diverse modalità di trasporto per compiere lo stesso tragitto

32 _____ 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).

33 _____ Lo studio mette in luce la relazione tra nodo di trasporto e intorno urbano nell'ambito del fenomeno descritto: uno strumento, che ha sviluppato l'IAU, per analizzare la relazione città-transporto nei quartieri considerati mettendo 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 rivolta ai qdg, riflessa 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'Île-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).

34 _____ A tal proposito, si vedano i lavori de l'AIGP "Construire le Grand Paris" (2011) e "Habiter le Grand Paris" (2013), descritti di seguito.

35 _____ Si consideri la circolare ministeriale del 1973, che ha consacrato la concezione degli spazi verdi come strutture (équipements) di interesse pubblico che strutturano la spazialità urbana.

36 _____ La struttura spaziale dell'"ecosistema" Île-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 aree 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.

37 _____ 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.

38 _____ 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.

39 _____ Convalidata dallo specifico decreto del 24 agosto 2011

40 _____ tra il 2003 e il 2015 sono state demolite e ricostruite in altro modo 37.000 abitazioni e riabilite 84.000

41 _____ 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.

42 _____ 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 Métropole 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".

43 _____ 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.

44 _____ 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)

45 _____ 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 con il ruolo di programmazione. Il PLH deve garantire parità di accesso all'alloggio e combattere la segregazione sociale. Così come il PLU deve essere compatibile con lo ScoT, il PLH deve essere compatibile con il PLU. Il PLH scomparirà in seguito in favore del PLU intercomunale che abbraccia la politica dei trasporti e quella residenziale.

46 _____ 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.

47 _____ Con la nascita 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", delle modalità di formulazione e gestione degli strumenti urbanistici e le stesse strategie di densificazione, è stata così descritta: "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).

48 _____ 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 eekhout, "A Vesoul, l'agglomération enrave 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).

49 _____ 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.

50 _____ 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.

51 _____ 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).

52 _____ 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).

53 _____ 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 affinché 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.

54 _____ 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).

55 _____ Cfr. (Belanger, 2006).

56 _____ 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).

57 _____ Il progetto di legge Duflo 1 e 2 diviene nel 2014 la loi n°2014-366 ALUR (loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové).

58 _____ 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)

59 _____ Sebbene si tenda ad usare il termine di periurbanizzazione e quello di *sprawl* in modo intercambiabile, esiste 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).

60 _____ Cfr. Intensité, Conversations métropolitaines de l'Atelier International du Grand Paris, 2010

61 _____ Si vedano i contributi al numero 9 della rivista Urbia dal titolo "Intensité urbaine": (Da Cunha & Kaiser, 2009); (Zunino, 2009).

62 _____ Cfr. (Darley, 2009)

63 _____ Si veda anche l'uso della nozione nel lavoro (IAU-IdF, 2013)

64 _____ Cfr. anche (Zunino, 2009)

65 _____ Cfr. su questo punto (Charmes, 2006)



Fig. 36: 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 spesso 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 le 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 redistribuzione 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 (Jousseume & Talandier, 2016).

Come ha notato A. Brés, questa contesa redistributiva 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 città¹. 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 demografica³.

In generale, il fenomeno è quanto mai al centro delle preoccupazioni per la sostenibilità dello sviluppo urbano, ritenuta incompatibile con il principio di svi-

luppo 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 (Lefebvre, 2013). La maggior parte di questo "consumo territoriale" è 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

semplificistica 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 natura⁶. 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 una 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 singola⁷. 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 di 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 spostamento⁸.

Inoltre, sulle questioni introdotte influiscono significativamente (forse in misura anche maggiore) le dinamiche di natura economica e l'an-



> **Fig. 37:** Vers une nouvelle représentation du SDRIF, D. Klouche, l'AUC, AIGP.

> **Fig. 38:**

damento 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 superiore⁹, 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'Île-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 necessa-

riamente 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 rimarkano 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 facilmente 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'opposi-

zione 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 locali¹⁴. 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 & Piguët, 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 émietée. 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).

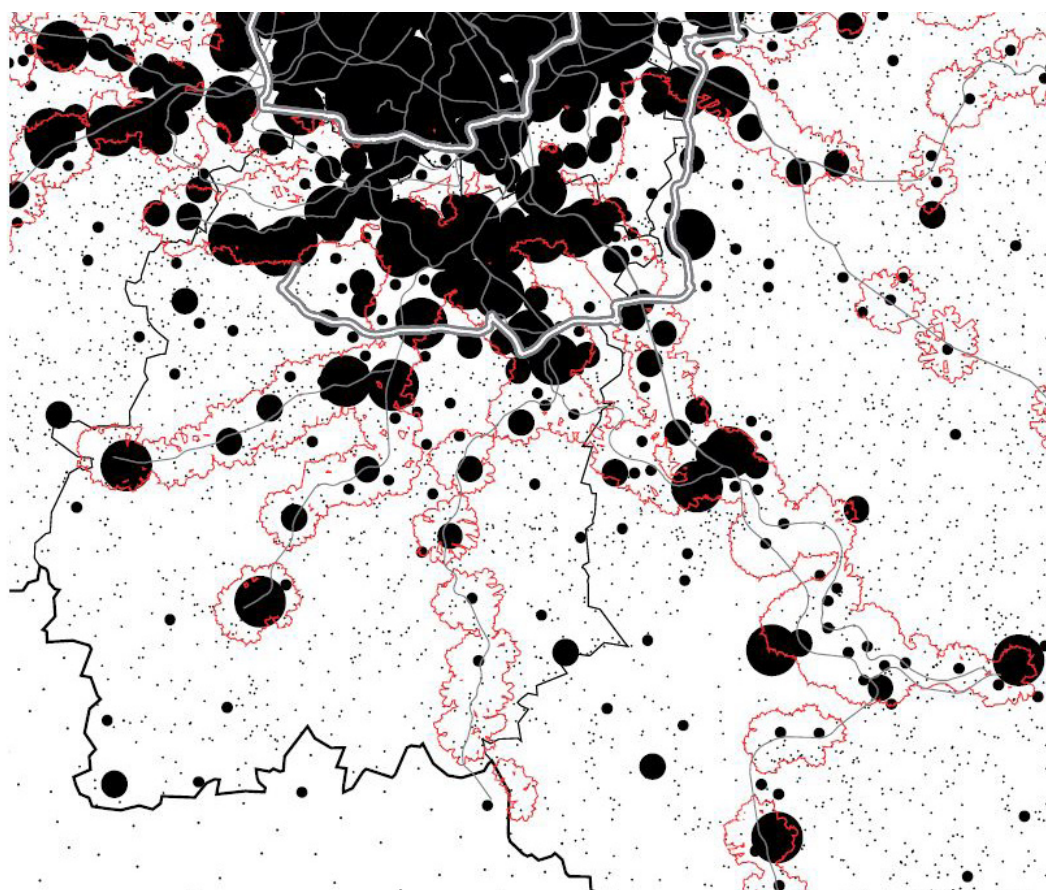
12 _____ Al contempo, è stato evidenziato che quanto più un determinato comune si impegna a diventare una polarità emergente o centro secondario e a svolgere un considerevole ruolo economico nella regione, tanto più intensa sarà la densificazione. In quest'ottica, ogni comune ha l'obiettivo politico 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]. LATTIS (ENPC), Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, CETE Île-de-France, Paris



Fig. 39: Grand Paris I Métropole
Douce, Séminaire sur l'accessibilité et
la mobilité, LIN, 2010. AIGP.



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 iscrive 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. 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'Île-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



> **Fig. 40:** *systèmes métropolitain*, Brès + Mariolle et chercheurs associés, 2014.

> **Fig. 41:** *Le Grand Paris des densités dispersées*, *Habiter le Grand Paris*, Brès + Mariolle et chercheurs associés, 2013.

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 un 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 *sperimenta-*

re 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 emerge 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 - environnement* : 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 possibilità di positiva reciprocità.

In questo panorama, alcune carte rivelano tuttavia approcci interessanti che propongono di *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 di demarcare confini precisi e prestabiliti.

La serie di studi, presentata più dettagliatamente in appendice alla trattazione ("Appendice II - Visions franciliennes à travers les travaux de l'AIGP"), 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.

Note

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 réalité c'est la dispersion". Cfr. Anche il progetto « Habiter le Grand Paris. 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 Paris. 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)

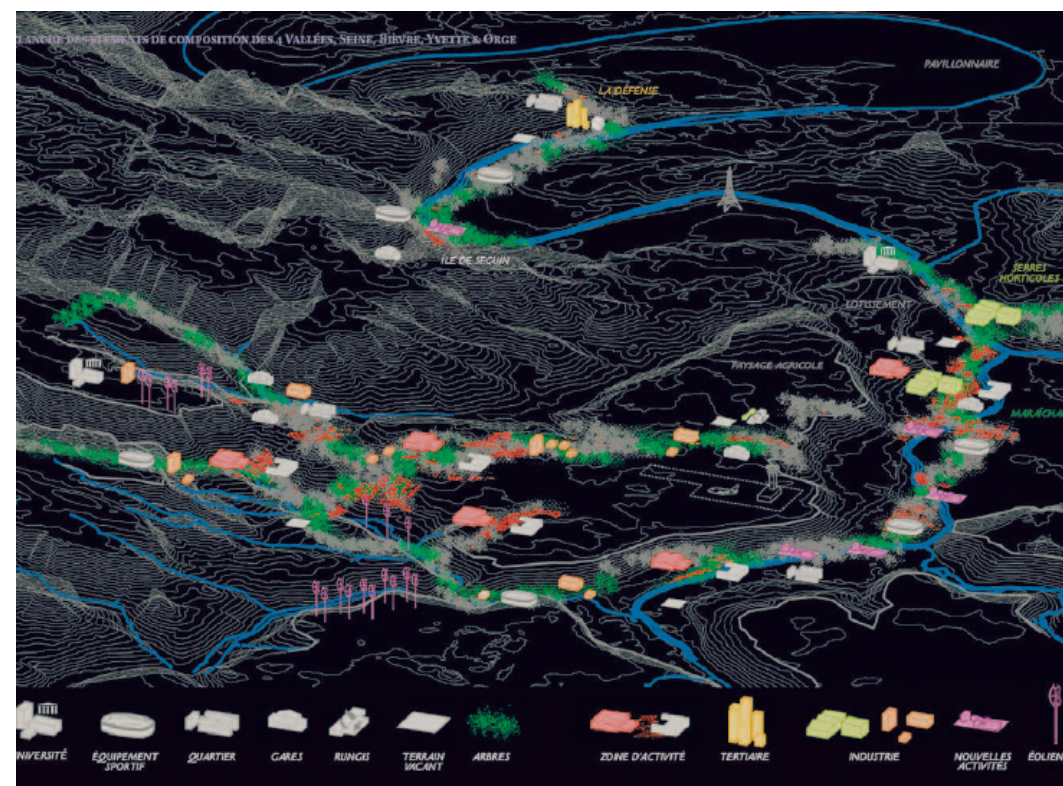


Fig. 42: Vers un nouvelle représentation du SDRIF, D. Klouche, l'AUC, AIGP.

5 Diverse forme di densità

5.1 Densificazione del *pavillonnaire*, *macrolot* e *habitat intermediaire*

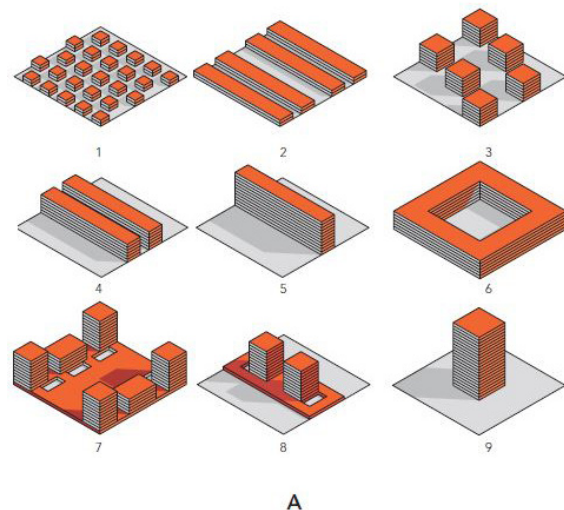
Nell'ambito delle strategie di densificazione urbana descritte, in Francia sono condotte diverse sperimentazioni alla scala architettonica per rispondere alle sfide delineate. In alcuni casi, la necessità di densificare tessuti già densi e strutturati, così come la necessità di rigenerare brani di tessuto 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.

5.1.1 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, 1995¹, 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 megastrutturaliste 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



02. Traditional urban forms

Here you can see nine traditional ways of filling a void with a solid.

These nine, are theoretical examples, and not real cases. All the plots have one hectare.

We think that these nine examples summarize the range of possibilities of stacking floor-area on a plot.

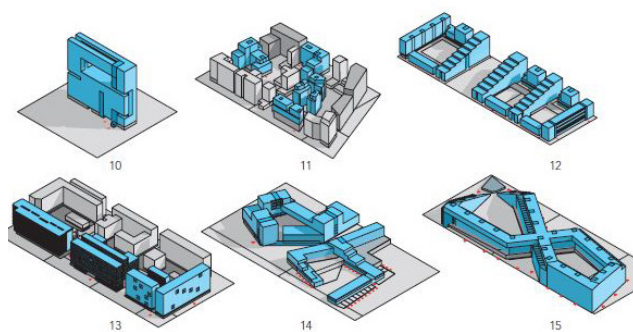
They are abstract forms and they try to cover different situations of living in a city.

FAR: Floor Area Ratio: The Gross Floor Area divided by the total area of the plot. The units are sqm per sqm.

COV: Coverage: It shows the relationship between built and non-built space on the plot. The units are sqm per sqm.

HEI: Height index: It is not the height of the building or the block. It measures the relation between Floor Area Ratio and Coverage. It is a sort of average height. It has no units*.

A



03. Selected urban blocks

The selection of the six significant urban blocks has been made taking into account the densification of the neighborhood and other factors that increase the quality of Density, called performances, which are explained in the coming pages. The selection we've made can be grouped into four categories:

PERFORATED BLOCK: the Mirador building in Madrid, by MVRDV and Blanca Lleó.

MACROLOT OR SUPER-PLOT: the Renault site in Paris, by Patrick Chavannes and Christian Devilliers

HYBRID BLOCKS: De Landtong in Rotterdam, by Architekten Cie, Frits van Dongen and Shinonome in Tokyo, by Riken Yamamoto, Kengo Kuma, Toyo Ito and others.

MEGAFORMS: Schots 1 and 2 CiBoGa in Groningen, Netherlands, by S333 and 8 House in Copenhagen, by BIG.

B

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 ZAC⁵. 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 rile-

* Fig. 43: Studio sulla relazione tra densità e tipologie architettoniche. In: In: (A+T, 2015).

vanti 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 dynamique*» (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.

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 condi-



> **Fig. 44:** Îlot Armagnac, Bordeaux, ANMA, 2012. vista d'insieme delle 161 abitazioni e degli spazi interni condivisi. © ANMA

visi, 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".

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 abita-



Fig. 45: Îlot Armagnac, Bordeaux, ANMA, 2012. Vista dall'alto (restituzione digitale). © ANMA

Fig. 46: Vista dall'alto dell'isolato a Shützenstrasse, Aldo Rossi.

Fig. 47: Berlin. Aldo Rossi, Watercolor, collage, ink on paper, Private collection. Courtesy Fondazione Aldo Rossi © Eredi Aldo Rossi

tivi 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.

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 trasformatrice, 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, energetico⁶, spaziale.

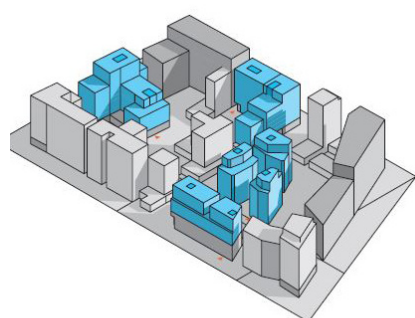
Evidentemente, nonostante il discreto successo riscontrato a livello operativo nelle principali città francesi, si tratta di un modello che non può essere ritenuto un *passé-partout* di ogni strategia di densificazione. La pertinenza della scelta di questo modello di composizione urbana deve essere calibrata 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 caratterizzati⁷.

03¹¹

THE MACROLOT

RENAULT SITE

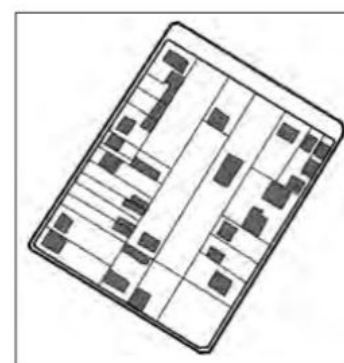
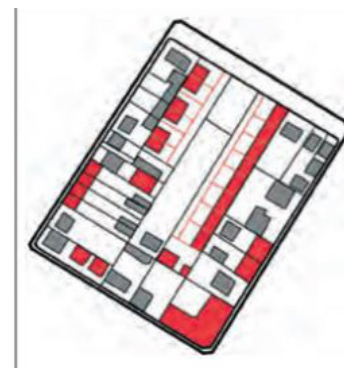
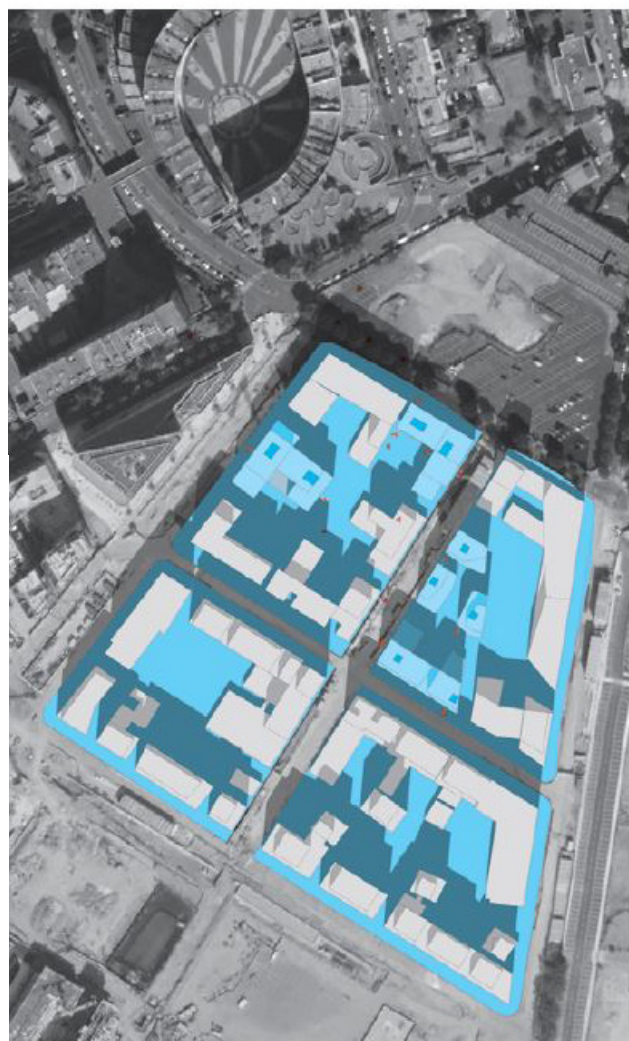
PATRICK CHAVANNES,
CHRISTIAN DEVILLIERS
Paris (France)



THE MACROLOT

FAR is bigger in macrolot than in any other of our selected European city blocks and COVERAGE is in a medium range.

FAR=3.50 - COV=0.50 - HEI=8.00



^ Fig. 48: 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. 49: schemi e foto del macrolot "Renault Site", In: (A+T, 2015).

5.1.2 "Densifier le pavillonnaire"

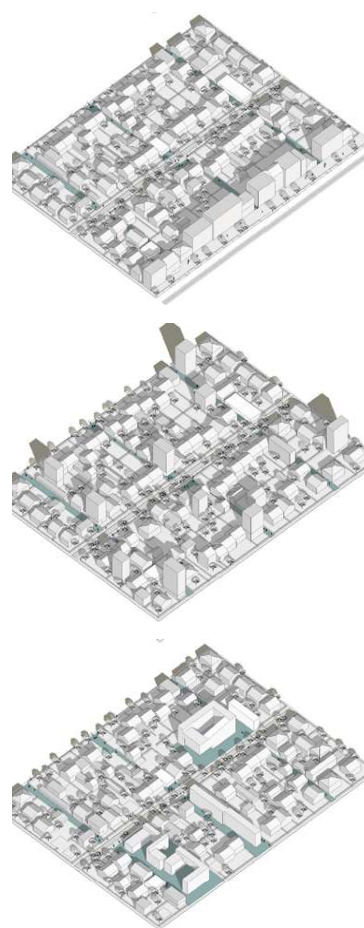
Il tessuto *pavillonnaire*, derivante da un fenomeno di suburbanizzazione o periurbanizzazione che riflette un generale "allentamento dei tessuti urbani", è tipicamente associato all'insorgenza della caratteristica forma urbana "dispersa" composta dalla tipologia della casa individuale (*maison individuelle*) 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. 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 collettivi⁹.

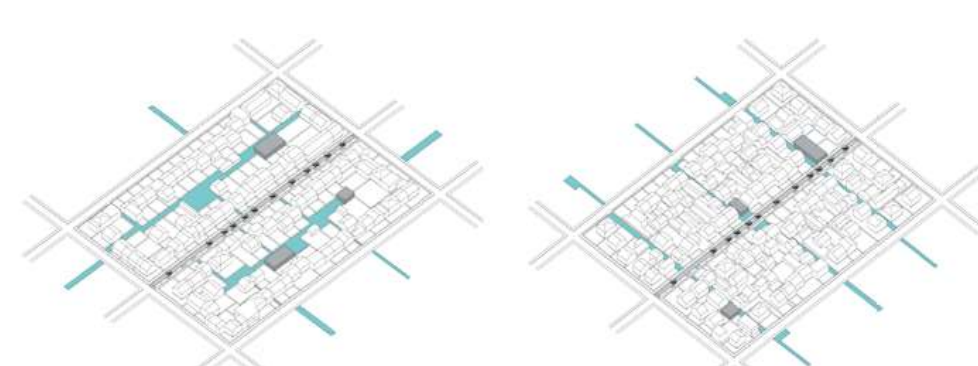
In linea generale, emerge in maniera abbastanza condivisa la volontà di preservare le caratteristiche esistenti delle aree suburbane. Inoltre, le normative dei documenti urbanistici nei comuni periferici sono spesso più orientate verso l'applicazione di misure "morbide", incitative o "involontarie" (bottom-up) come il BIMBY. In effetti, in questi contesti emergono spesso timori o incertezze riguardo l'accettazione sociale¹⁰ 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 attori - 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, caratterizzata da stili di vita che possono essere apprezzate



^ **Fig. 50:** *Densifier le pavillonnaire, Séminaire d'étude "Construire le Grand Paris, ÉQUIPE BERNADO SECCHI ET PAOLA VIGANO / STUDIO 09, 2011. AIGP*

> **Fig. 51:** *Densifier le pavillonnaire, Séminaire d'étude "Construire le Grand Paris, ÉQUIPE BERNADO SECCHI ET PAOLA VIGANO / STUDIO 09, 2011. AIGP*

> **Fig. 52:** *Tour mixte, Progetto per l'introduzione di tipologie verticali nel tessuto pavillonnaire, Bois-Colombes, Finn Geipel+Andi, AIGP, 2013.*



Création de nouveaux espaces publics

Création de nouveaux espaces publics



Densification du pavillonnaire par la stratégie «à côté»

Densification du pavillonnaire par la stratégie «derrière»



Tour mixte
parcelles regroupées - 12 appartements - services collectifs - aménités partagées - garages, conciergerie, tennis, piscine - programme public en hauteur

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 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 densificazione¹⁷. 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 pre-



< **Fig. 53:** *Microcentralités dans la ville diffuse*, Finn Geipel+Andi, AIGP, 2013.

> **Fig. 54:** *Densifier le pavillonnaire*, Séminaire d'étude "Construire le Grand Paris", ÉQUIPE BERNADO SECCHI ET PAOLA VIGANO / STUDIO 09, 2011. AIGP

vede l'abolizione del controllo esercitato sulle operazioni di divisione dei terreni edificabili. Questo provvedimento semplifica quindi la parcelizzazione, 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 un adeguato servizio di supporto e consulenza.

Il processo BIMBY si basa pertanto su una divisione delle parcelle esistenti e sulla costruzione delle nuove parcelle ricavate, o sulla co-

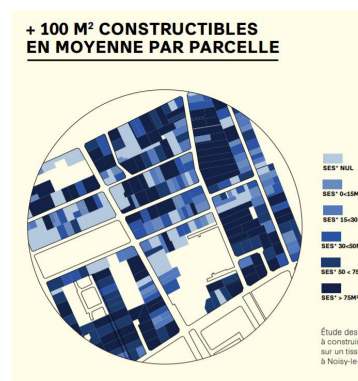
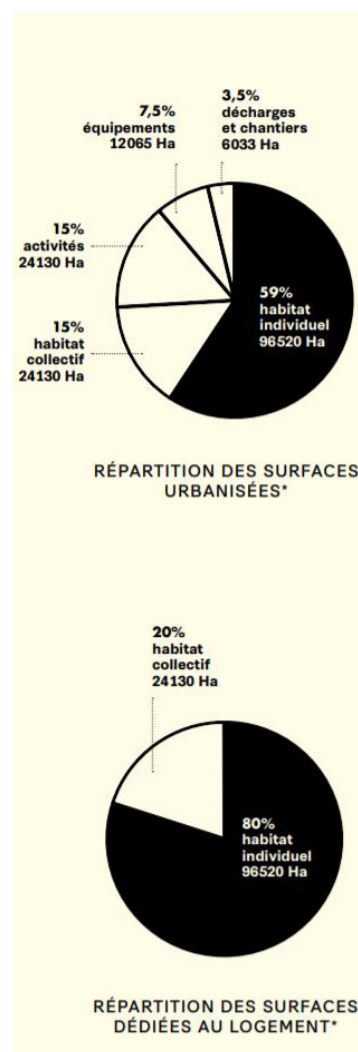
struzione in parcelle che in precedenza erano ritenute eccessivamente piccole. Questo approccio di stampo anglosassone è ancora poco diffuso in Francia ma ad esso si guarda con sempre maggiore interesse per l'elevato potenziale di densificazione dei tessuti suburbani in crescita.

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 atelier, 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 Périgueux¹³ 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 immobiliari (agenti immobiliari, costruttori, architetti, notai, ecc.).

Come Périgueux, diverse aree in Francia stanno integrando l'approccio BIMBY nella re-



^ Fig. 55: Porzione di superficie destinata a residenze 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).

^ Fig. 56: Stima dei mq costruibili densificando le parcelle (Iudo, 2017).

dazione 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'Arse-
nal), e BPI. Il gruppo è tra le startup selezionate dall'incubatore Ville Durable de Paris&co¹⁵.

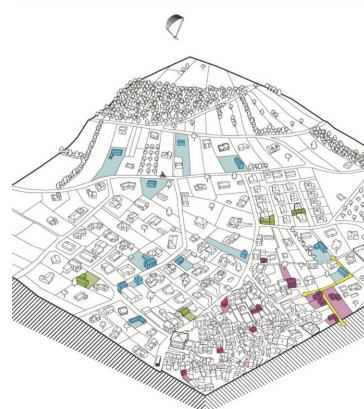
Alcune problematiche di natura attuativa sono emerse nel corso degli anni¹⁶, soprattutto in relazione alla difficoltà di gestire processi che coinvolgano e siano anzi promossi dai singoli cittadini, oltre che all'impatto di un processo "caso per caso" che appare eccessivamente lento e di efficienza relativa 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 professionisti, come Jean-Michel Léger¹⁷ o Emilien Robin¹⁸, 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.

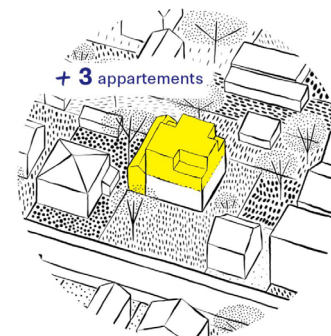
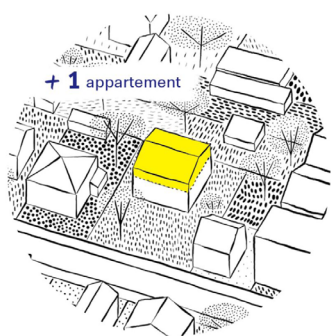
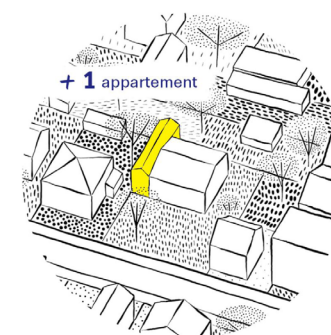
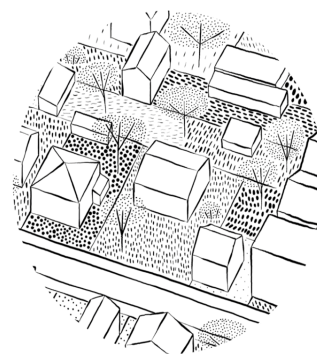
Sebbene le proposte prevedano persino di poter assorbire la richiesta regionale di alloggi prevista dallo SDRIF con l’esclusiva densificazione dei tessuti suburbani, rimangono significativi interrogati e questioni irrisolte, come la mancanza di servizi, la scarsa accessibilità, le reali possibilità lavorative, 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,



^ **Fig. 57:** Strategie di densificazione BIMBY, Villes Vivantes, <https://www.vivantes.fr/modeles/bimby/>

> **Fig. 58:** Strategie di densificazione del Pavillonnaire, iudo, <https://www.iudo.co/>



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* o *Habitat dense individualisé*

Tra le ricerche interessanti 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 iscrive 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.

Una definizione oggi abbastanza condivisa è stata formulata da Mialet, che ha spiegato *l'habitat intermédiaire* come un'evoluzione del modello, già definito nel 1974²², 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".



< **Fig. 58:** Quartiere Trois Rivières, 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. 60:** Shed-art, 40 logements locatifs libres (28 collectifs et 12 maisons de ville) à Aubervilliers. MFR Architectes, 2019.



In questo approccio si ritrovano alcuni elementi comuni alle ricerche condotte sull'evoluzione dei *tissus pavillonnaires* 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 testa²⁴. È il confronto con una terza indagine che fornisce la risposta. Si tratta del famoso quartiere di Malagueira che l'architetto Álvaro 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

Fig. 61: 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”.



un tipo culturalmente ancora più radicato in Portogallo che in Francia²⁵. 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 proprietà orizzontale, ma non quella verticale²⁶ (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 scala²⁷.

5.2 Una sostenibilità per diverse forme urbane e 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 *spazio*. 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

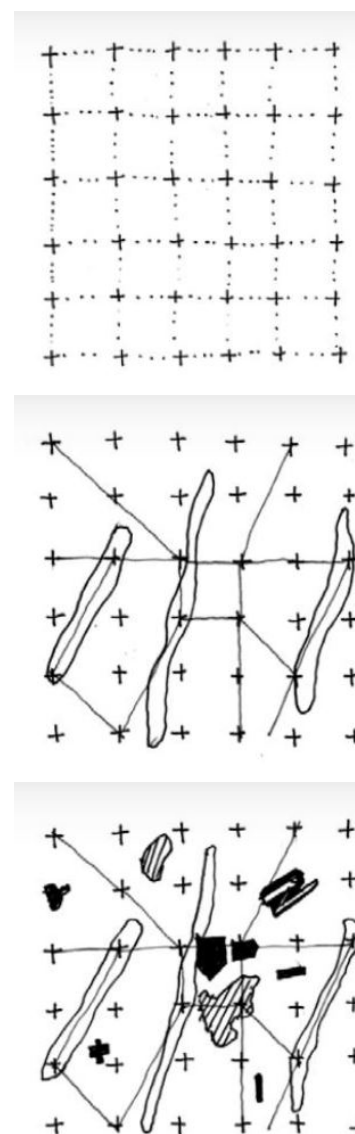


Fig. 62: S La “métropole orizzontale”, propota di B. Secchi e P. Viganò per Bruxelles 2040. La griglia urbana regolare, la strutturazione territoriale attraverso tre valli e l'infrastruttura connettiva, i principali luoghi- riferimento nel territorio. In: (Grosjean, 2012)

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 gioco²⁸.

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.

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 valore²⁹ e accordare a ogni componente la stessa libertà di scelta³⁰.

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 andare 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. 63: Exemple d'articulation des tissus urbains, Séminaire d'étude "Construire le Grand Paris, Équipe J. Nouvel (AJN), J.-M. Duthilleul (AREP), M. C. DUPART (ACD), 2011. AIGP

6 Dal generale al particolare

Per soppesare gli esiti concreti delle proposte strategiche e progettuali delineate, nel seguito ci si soffermerà sulla dimensione *locale*³¹.

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 ne propone un approfondimento alla scala locale, 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’analisi di prescrizioni e orientamenti strategici 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*.



Fig. 64: Le Nouveau Monde, logements construits par Colomer et Dumont architectes, Écoquartier de la Bottière Chénaie, Nantes. Photographie © Pierre-Yves Brunaud / Picturertank / C.A.U.E. 13

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. (Léger, 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 caratteristica 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'oltretreno e d'oltremarica 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 Européen 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 Européen 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 pavillonnaires. 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

Parte IV

Intensità di un tassello metropolitano

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)



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 periferica².

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 "attraenti" nell'attuale dinamica urbana non più connotata dal semplice meccanismo centro-periferia o città e vuoto territoriale.

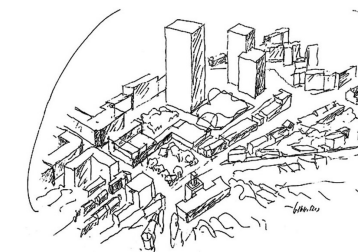
In effetti, Montreuil è uno di quegli spazi "tra": interposto tra Parigi e la "periferia", ma anche tra il centro denso e le nuove polarità emergenti incoraggiate dai progetti Grand Paris e Grand Paris Express già esplorati. La trasformazione dei nuovi *quartiers de gare* è in pieno fermento, la loro "attrattività" ancora difficile da soppesare così come l'influenza esercitata sulle dinamiche che animano i luoghi limitrofi e attraversati dalla nuova ossatura infrastrutturale³. 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 *riconessioni* tra le nuove polarità che prevedono di superare l'attuale frammentazione territoriale e che potrebbero attraversare 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



^ Fig. 2: Antica cartolina che mostra una vista dall'alto dei Murs à Pêches, Montreuil-Sous-Bois.



^ Fig. 3: Schizzo del centro della città, A. Siza, 1993.

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 consapevolezza 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.

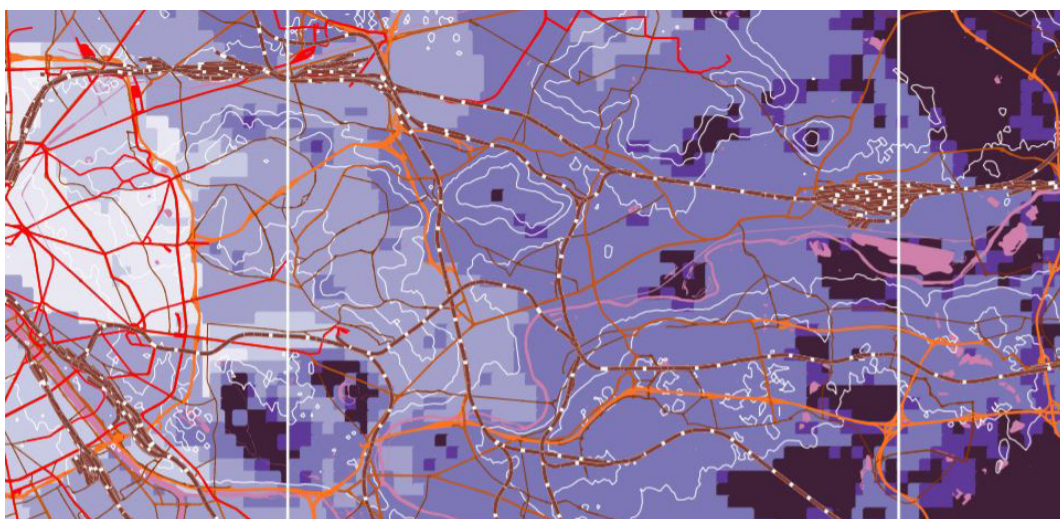
Questa poliedrica urbanità definisce quindi un campo di sperimentazione particolarmente interessante per declinare la ricerca "esplorativa" su una specifica realtà territoriale.

1.2 Una stratificazione territoriale⁵

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



< **Fig. 4:** 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. 5:** Vista dall'alto sul grande vuoto urbano Murs à Pêches.

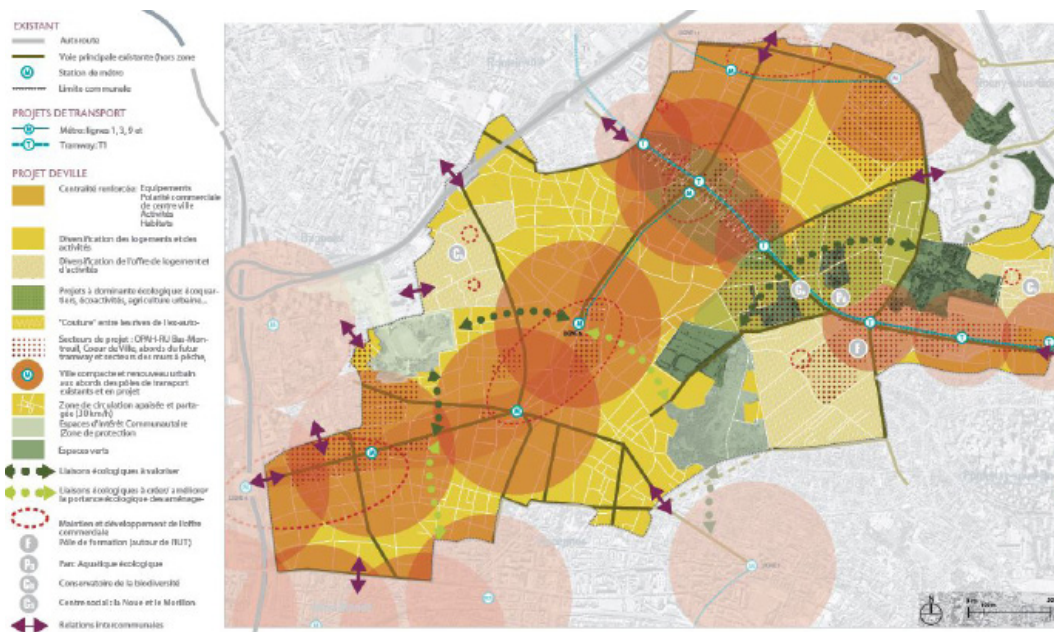
< **Fig. 6:** Montreuil, vista dall'alto del tessuto eterogeneo e composito, Foto: Bellurget Jean Louis.

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 Bossière-Acacia.

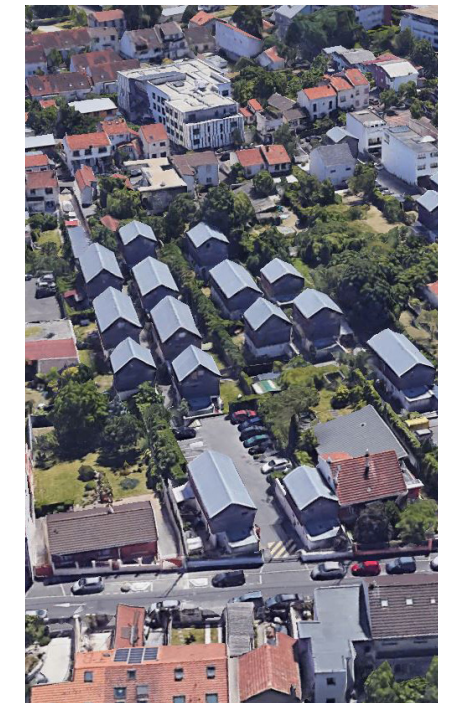
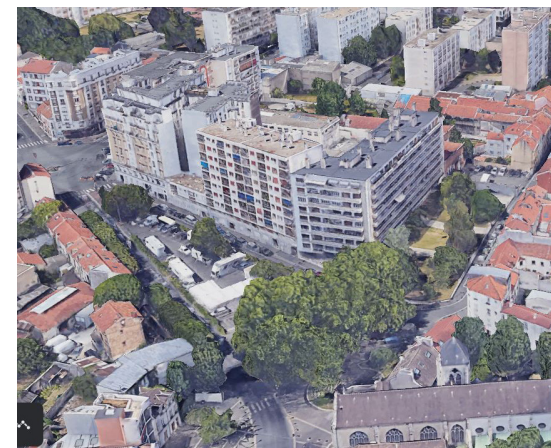


< Fig. 7: PLU-Carte du PADD, 2012, (Montreuil, 2012).

< Fig. 8: 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* ricettivo, verde e ciclopeditonale.

< Fig. 9: Uno dei quartieri periferici e degradati di Montreuil, 2021.

▼ Fig. 10-12: Forme urbane a montreuil. Dall'alto: torri, *grands ensembles*, residenze unifamiliari ordinate



1.3 Forme e tasselli di un mosaico metropolitano⁷

L'analisi che segue identifica alcune *forme* ricorrenti nella composizione del paesaggio urbano osservato. Con la consapevolezza della parzialità di un intento analitico "classificatorio" che scompone le parti a scapito di una visione d'insieme, non 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 tale equilibrio urbano.

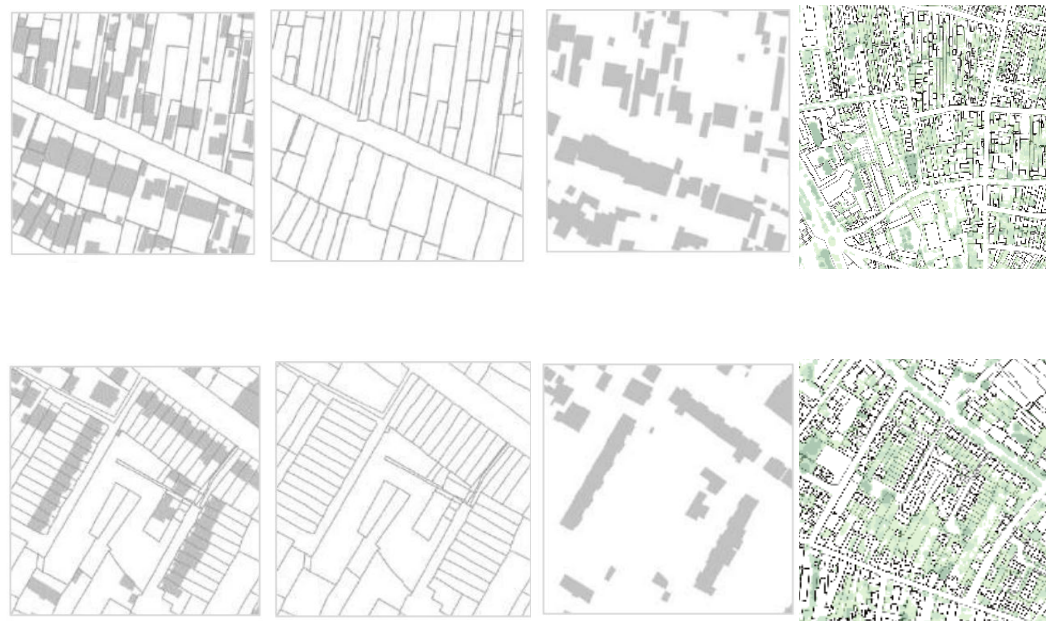
1.3.1 Il tissu pavillonnaire e l'habitat individuel⁸

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 contenute⁹. Dagli anni '30 si sono diffuse abitazioni individuali spontanee, soprattutto 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 e caratterizzati dalla presenza di ampi spazi vegetali, costituiti dall'alternanza di giardini privati. Si tratta di uno sviluppo morfo-tipologico che si rapporta soprattutto alle grandi residenze collettive degli anni '60.

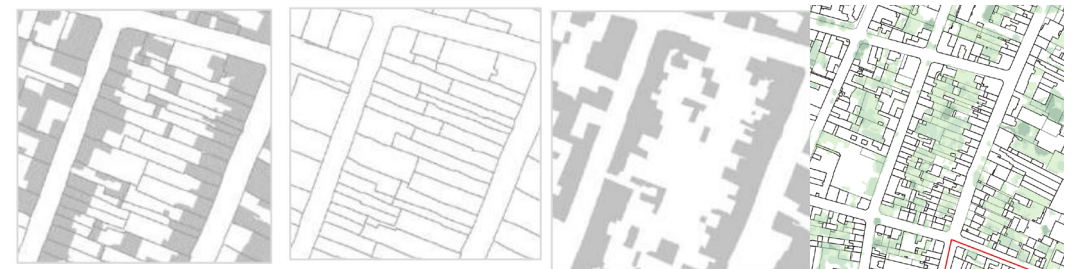
La tipologia unifamiliare organizzata si è invece sviluppata in modo puntuale e limitato, attraverso piccole operazioni integrate all'interno dei *quartiers pavillonnaires*.

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.



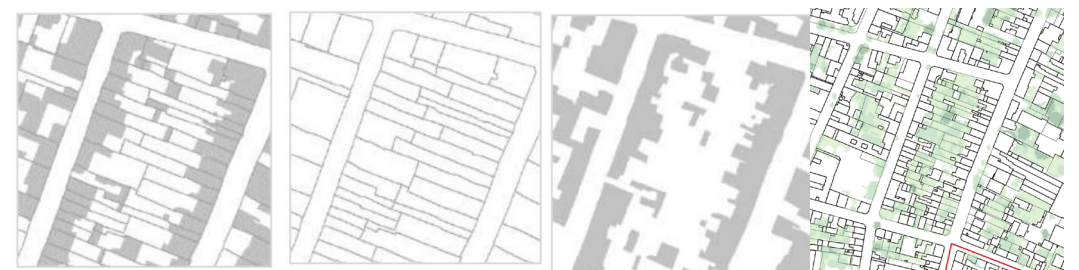
1.3.2 La maison de ville

La *maison de ville* si è sviluppata principalmente nel centro cittadino e a Bas Montreuil, determinando un paesaggio urbano caratteristico dei piccoli centri *villageois* 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.



1.3.3 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

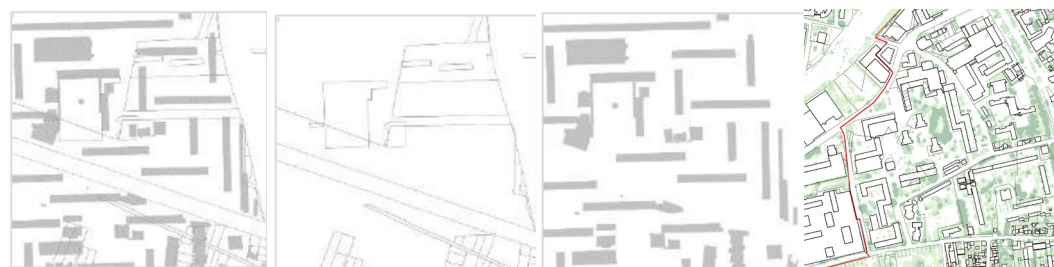
Poco colpita dalle trasformazioni "Hausmanniane", Montreuil ha recepito tardi e con poche realizzazioni questa forma urbana, soprattutto sotto forma di condomini "borghesi" nati negli anni '50.

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.



1.3.5 Le barre moderne

Spesso vicino ai *quartiers pavillonnaires*, i *grands ensembles* configurano delle "isole urbane" del 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).

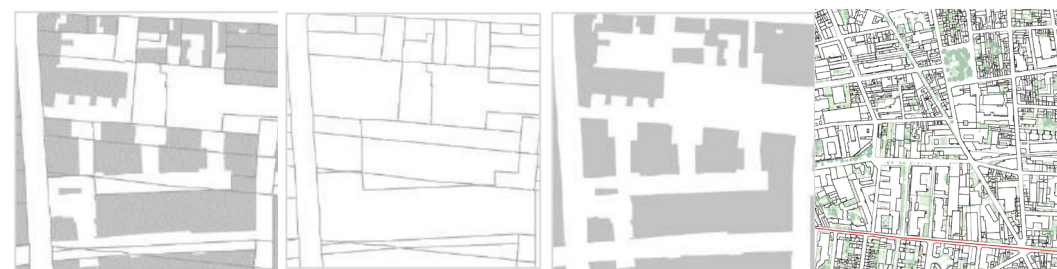


1.3.6 Gli edifici plurifamiliari recenti

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 rispondono alla volontà di generale "trame dense" all'interno delle "operazioni di densificazione dei tessuti esistenti" previste dagli orientamenti politici ed urbanistici.

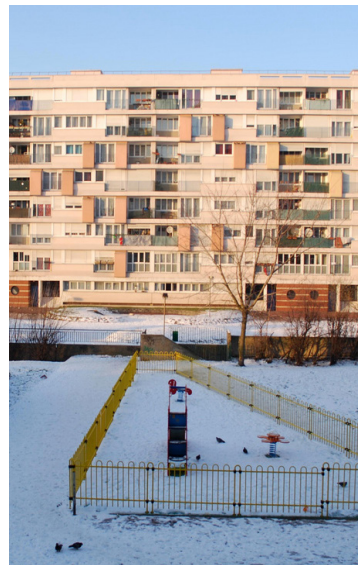
Soprattutto nell'Haut Montreuil e nella zona est alcuni immobili collettivi sono stati edificati in maniera puntuale all'interno dei *quartiers pavillonnaires*, innestandosi sulle stesse parcelle e imponendo spesso, a differenza della tipologia precedente, un brusco salto di scala. Gli edifici sono collocati perimetralmente nell'isolato costituendone l'angolo sulla strada o al suo interno.





< Fig. 13-18: Alcune forme urbane significative e ricorrenti a Montreuil. A sinistra, dall'alto: Maisons de ville; habitat individuel spontaneo; habitat individuel organizzato; habitat de faubourg.

A destra, dall'alto: Grand ensemble; Grandi collettivi ottocenteschi.



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 urbana¹⁷. 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 oggetto di uno studio più approfondito nell'ultima parte del lavoro.

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). I disegni sulle tipologie di tessuto sono estratte dallo stesso studio.

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)

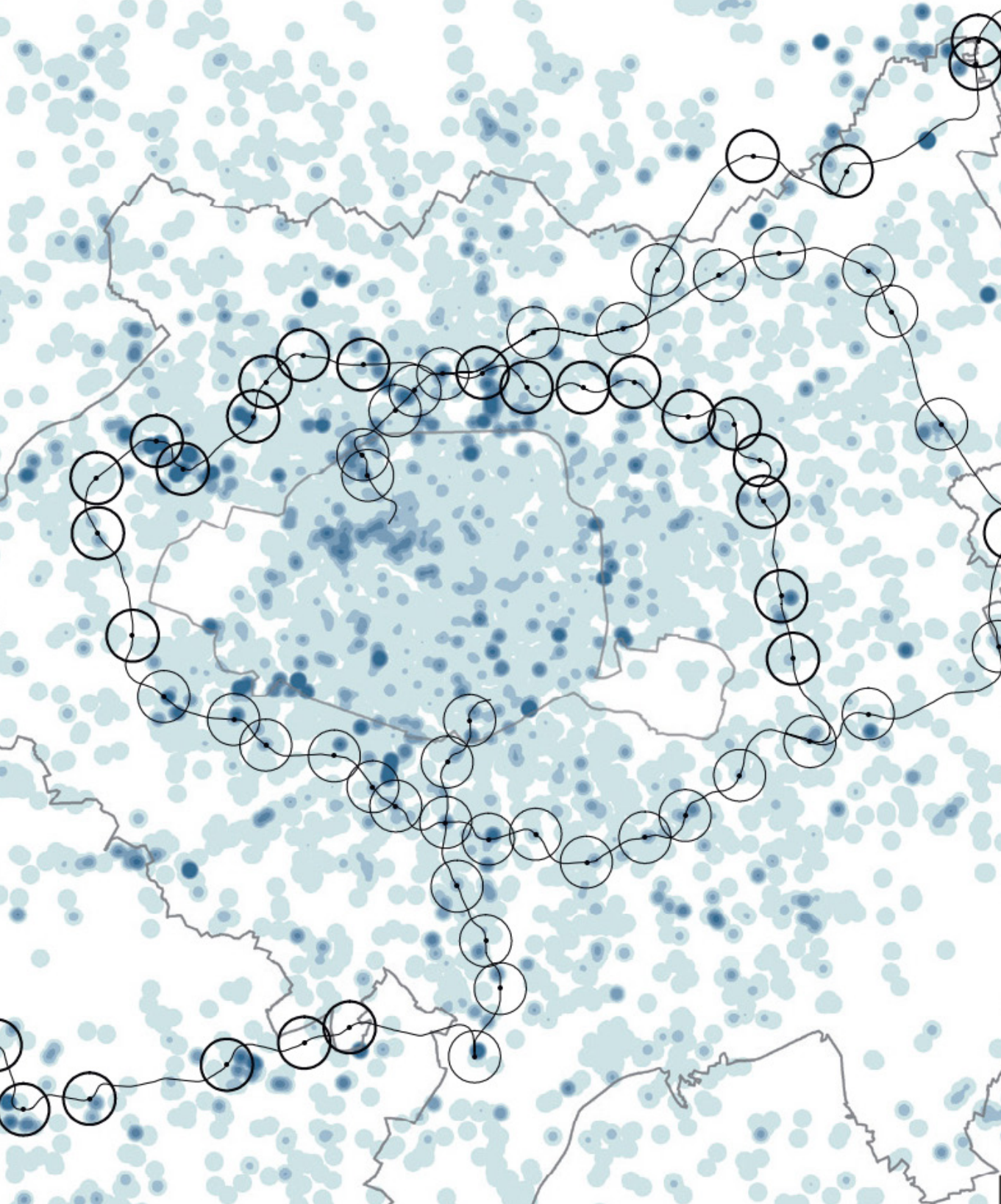
10 _____ Le parcelles pavillonnaires sono definite dall'Apur come parcelle caratterizzate da un'impronta al suolo da 3 m² a 190 m² e un'altezza dell'edificio inferiore a 10 m.

11 _____ La questione è approfondita nel capitolo successivo



< Fig.19: Panorama de Montreuil depuis le parc des Beaumonts, foto: Damien Boilley, 2007

Fig.20: Intensité de la construction de surfaces d'activités de 2015 à 2017, APUR



2. Obiettivi e Strategie di trasformazione territoriale

2.1 Intescalarità di un progetto metropolitano

Il territorio di Montreuil si iscrive nella *petite couronne*¹, 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* significativo², 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)³, 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 infrastrutturali⁴ per garantire il collegamento con la restante area metropolitana parallelamente alla realizzazione del progetto Grand Paris Express (Cfr. fig. 21).

Nell'ultimo decennio, uno sforzo considerevole ha portato alla definizione di obiettivi e strategie comuni all'interno di un progetto collettivo⁵ 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.

2.1.1 Il progetto infrastrutturale

Gli orientamenti definiti alla scala regionale (dallo SDRIF e dal Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France PDUIF⁶) 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 previste alcune estensioni delle linee di trasporto pubblico⁷ (Cfr. Fig.):

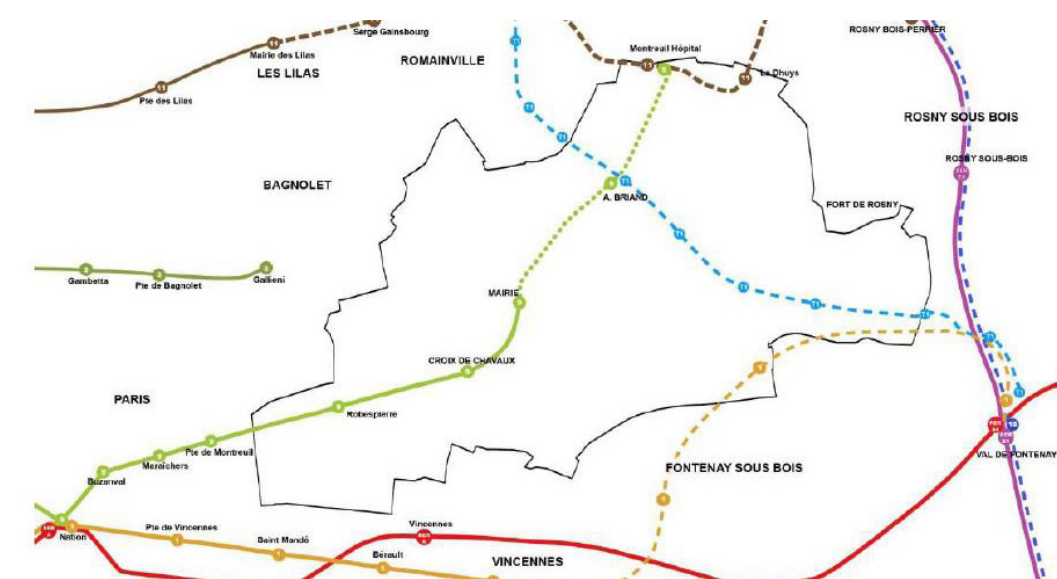
- L'estensione della linea 11, che prevede di collegare l'attuale capolinea della linea (Mairie des Lilas) alla stazione RER E Rosny-Bois-Perrier entro il 2023. Il percorso previsto della linea comprende 2 nuove stazioni metro nel territorio di Montreuil (all'estremità nord del territorio comunale).

- Il prolungamento della linea 1 ad est, dall'attuale capolinea Château de Vincennes alla stazione di Val de

> **Fig. 21:** Stralcio della carta che mostra il progetto Grand Paris Express, zoom sulla zona di Montreuil.

> **Fig. 22:** 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. 23:** *Les transports en commun.* Diagnostic et état initial de l'environnement – Projet de révision du PLU arrêté par le Conseil de Territoire. Ville de Montreuil, 2017



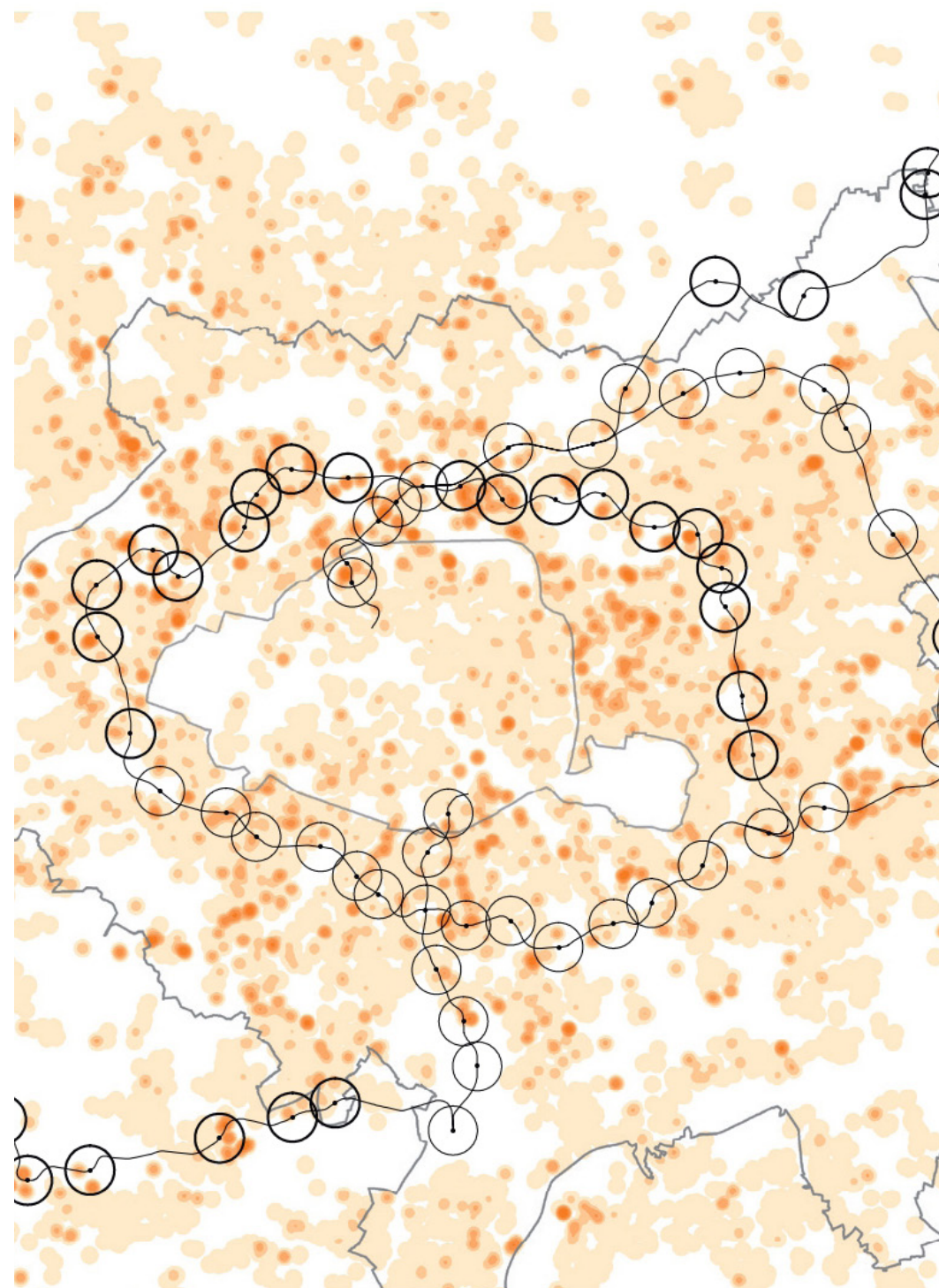
Fontenay, con la creazione di tre nuove stazioni entro il 2030. L'estensione infrastrutturale, passando attraverso Grands Pêchers, collegherà la linea 1 alle linee RER E e A, alla linea 15 del Grand Paris Express e all'estensione della linea tranviaria T1.

- Estensione della linea tranviaria 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.

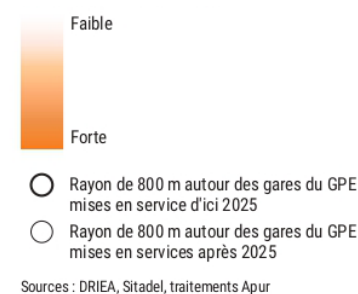
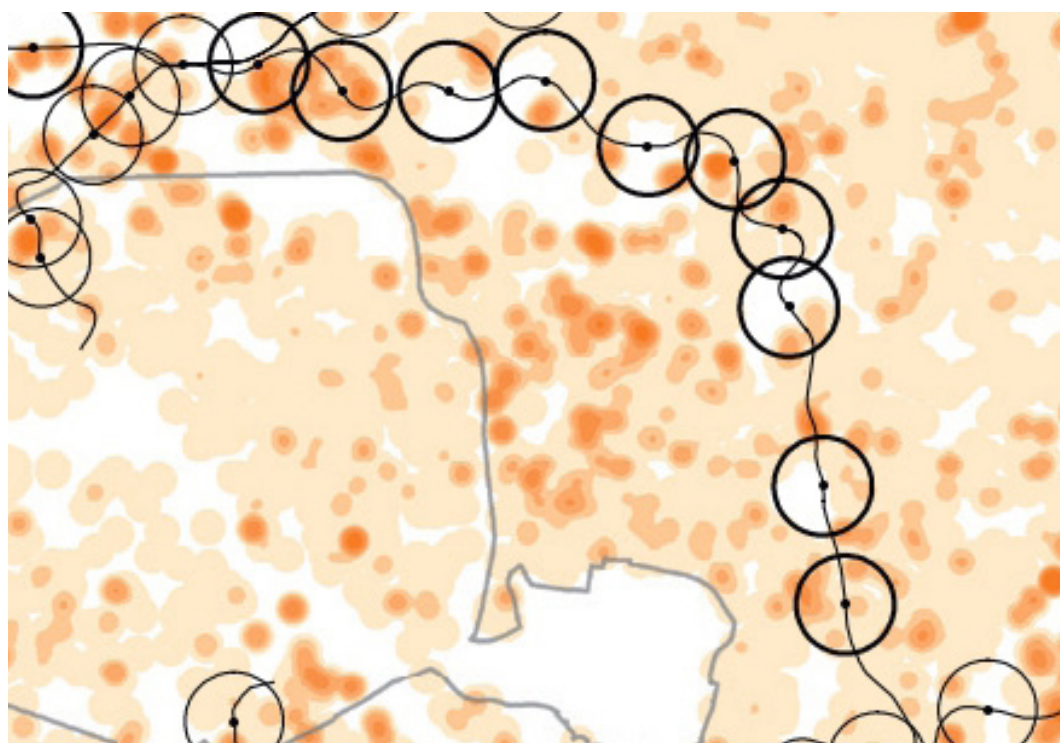
- Oltre ai suddetti progetti intrapresi dalla Regione IDF e dal STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France), l'ampliamento della linea 9 è sostenuto dalle diverse amministrazioni comunali e intercomunali⁸. Il progetto prevede due nuove stazioni oltre l'attuale capolinea Mairie de Montreuil, consentendo 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*.

2.1.2 Il progetto di edilizia abitativa

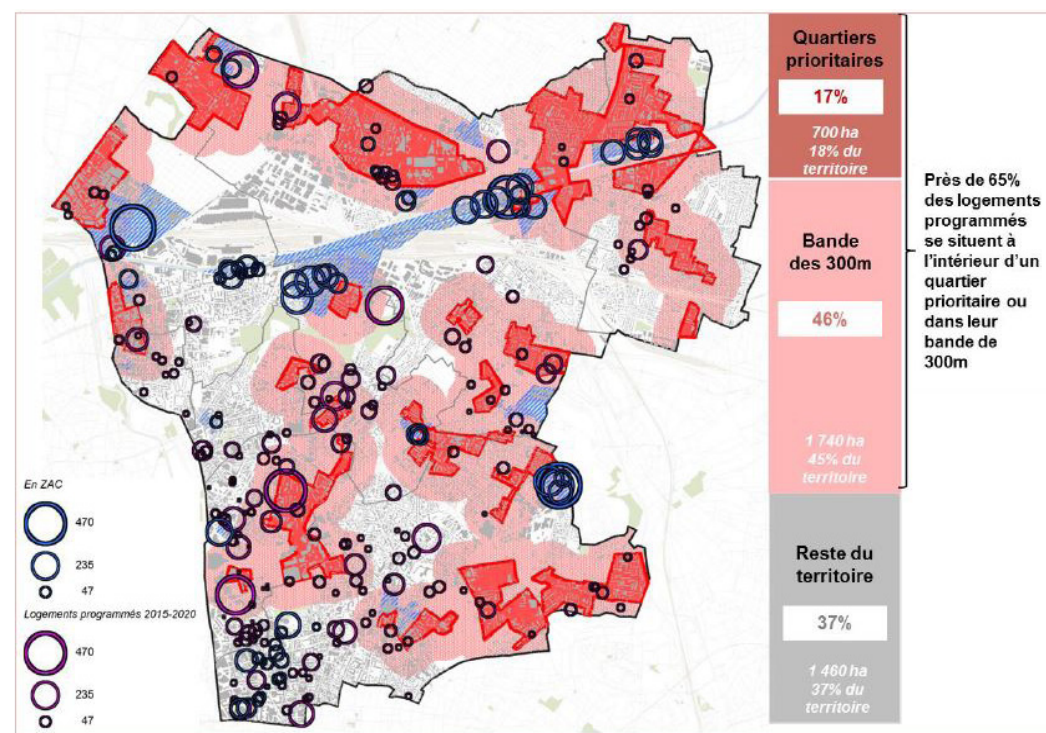
In linea con gli orientamenti regionali⁹, l'intercomunalità ha fissato alcuni obiettivi di produzione edilizia residenziale. In relazione alla nuova rete di trasporto pubblico e ai "potenziali di produzione urbana" è stato concordato, nell'ambito di un Contratto di Sviluppo Territoriale (CDT) Intercomunale, un incremento annuo di 2.800 alloggi¹⁰: uno sforzo costruttivo che prevede il raddoppio



> **Fig. 24:** Intensité de la construction de surfaces de logements de 2015 à 2017, APUR.



Sources : DRIEA, Sitaldel, traitements Apur



< Fig. 25: Intensité de la construction de surfaces de logements de 2015 à 2017, Zoom su Montreuil, APUR.

< Fig. 26: Ripartizione del potenziale di alloggi stimato tra il 2015 e il 2020, GTC (PLH).

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"¹¹, come le ZAC di interesse comunitario¹², 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).

2.2 Dalla densificazione all'intensificazione

2.2.1 Pianificare la densità

Le disposizioni fornite dallo SDRIF¹³, 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 abitativa¹⁴ degli spazi residenziali.

Nel piano sono inoltre individuati alcuni

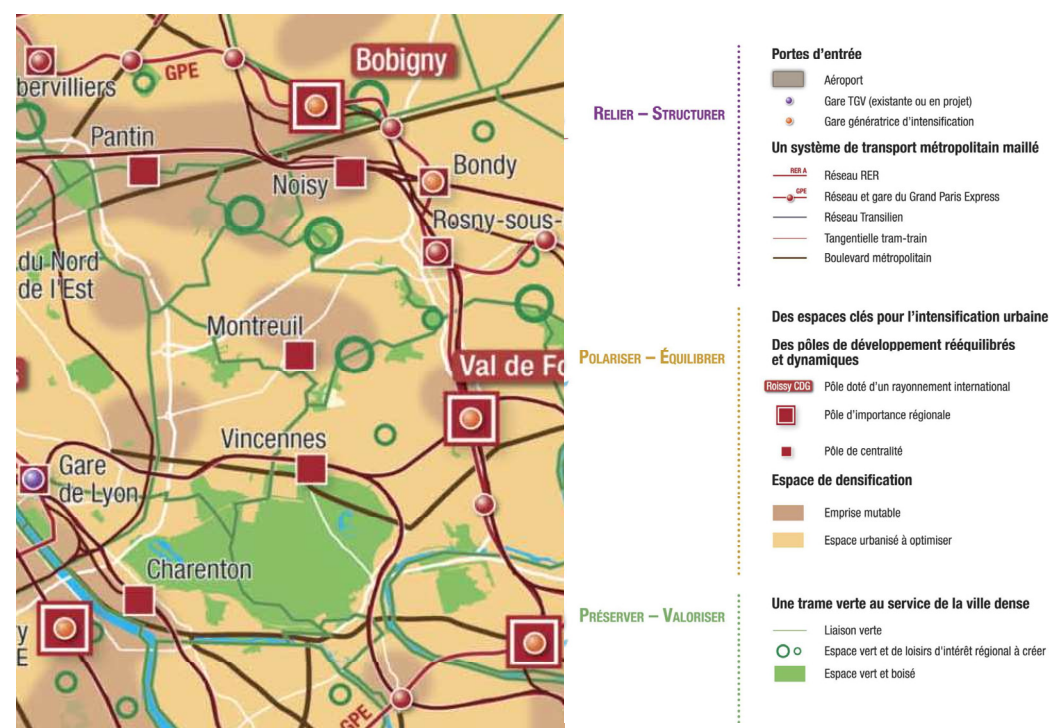
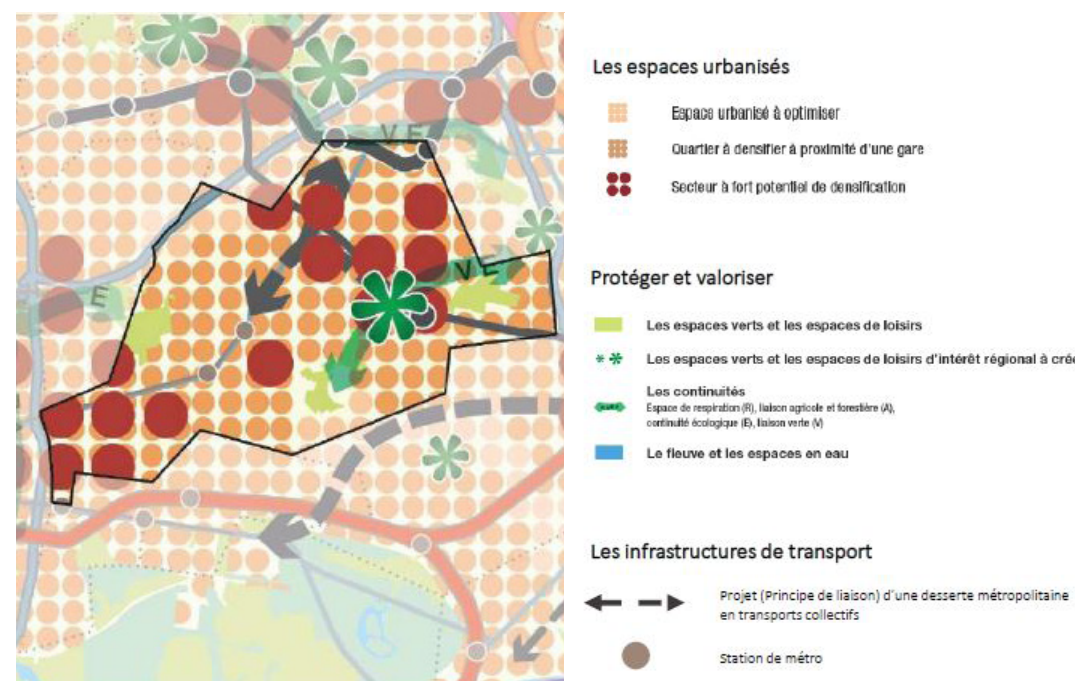
“settori a forte potenziale di densificazione”, corrispondenti ad aree urbane connotate da un significativo potenziale di trasformazione o valorizzazione, in cui si prevedono i maggiori sforzi in termini di densificazione del tessuto urbano sia nei settori residenziali che in quelli prevalentemente destinati 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 metropolitano¹⁵, 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)¹⁶ 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 sostenibi-

> **Fig. 27:** SDRIF, Estratto della CGDT (Carte de destination générale des différentes parties du territoire), Zoom su Montreuil (IAU, 2013)

> **Fig. 28:** SDRIF, PSR (Projet Spatial Régional), Dossier “Défis, projet spatial régional et objectifs”, Carta del cœur de métropole, zoom sul settore Est-Ensemble Grande Parigi. (IAU, 2013) © IAU ÎdF



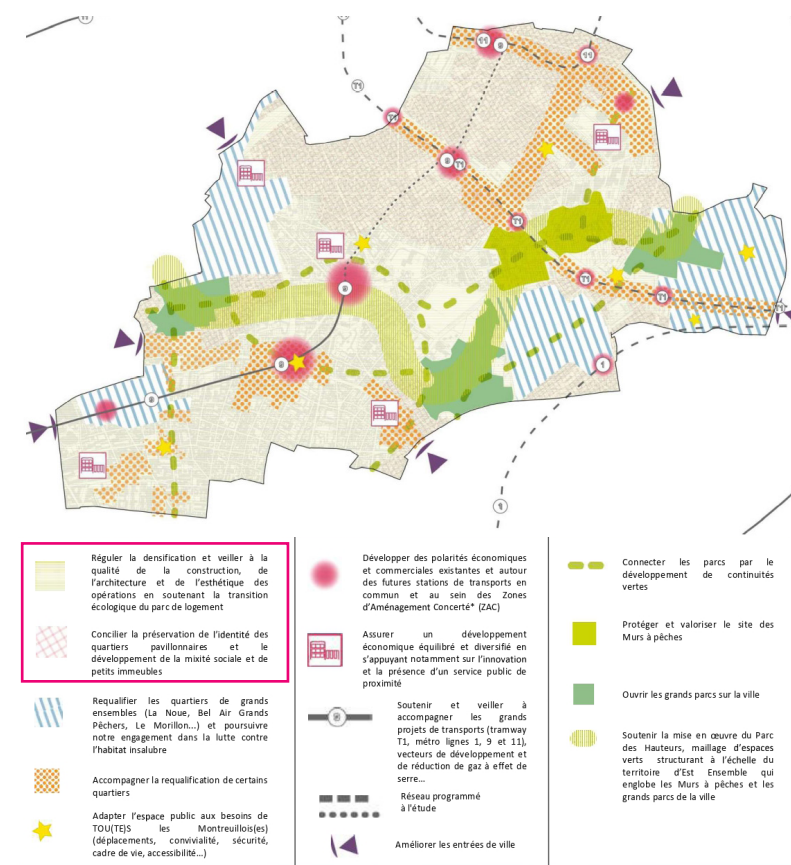
le”, le linee guida per la pianificazione e i principi attuativi in materia di *densificazione* urbana.

Rispetto al Piano del 2012¹⁷ 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;



Diagnostic territorial

3. Le diagnostic foncier

A. Diagnostic foncier en fonction des formes urbaines

La carte ci-contre permet d'évaluer les potentiels de densification en fonction des formes urbaines. Il apparaît que la mutabilité du tissu urbain montreuillois est très hétérogène en fonction des formes urbaines, certains espaces étant très peu mutables, tandis que d'autres espaces, même en milieu dense, le sont bien davantage, avec notamment la présence d'activités, garages et entrepôts dans l'ensemble de l'espace urbain.



> **Fig. 29:** PADD-PLU Approuvé, Cartographie de synthèse des grandes orientations, (Montreuil, 2018)

> **Fig. 30:** *Diagnosi territoriale*, analisi del potenziale fondiario di densificazione, in: (Montreuil, 2017)

- Identificare i siti che potrebbero dar luogo a progetti complessivi di portata più ampia, pubblici o privati, per soddisfare esigenze di interesse generale¹⁸.

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. 30, congiuntamente con l'analisi di alcune aree specifiche le cui caratteristiche peculiari non consentono la validità delle due analisi precedenti.

2.2.2 Dal progetto della densità al progetto dell'intensità

Dopo un periodo di notevole calo tra gli anni '70 e il 2000¹⁹, l'evoluzione demografica di Montreuil ha mostrato un incremento considerevole al volgere del nuovo millennio²⁰ 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 costruita²¹ - 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*,²² 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 infrastrutturali²³: proprio in questa porzione urbana si prevede infatti la realizzazione dei principali interventi di rigenerazione²⁴.

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)²⁵. La linea progettuale condivisa si è in sostanza tradotta nel "demolire per ricostruire di più, ampliare su una stessa parcella, accorpate 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, continuano 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 cercano una mediazione con la tradizione e con le preesistenze (il caso dell'operazione di agricoltura urbana Ilot Bossière, pag. precedente), dall'altro attraverso soluzioni piuttosto incuranti di questa necessità (ZAC Bossière-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 qualità²⁶ 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*.

2.2.3 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 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.

2 Il tissu pavillonnaire costituisce il 29,1% del tessuto urbano, contro l'11,6% composto da abitazioni collettive.

3 Per una cartografia interattiva consultare la pagina https://cartoviz.institutparisregion.fr/?id_appli=territoires&x=272164.8285155705&y=6258516.21045146&zoom=12

4 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.

5 L'Est-Ensemble è stata in effetti la prima collettività intercomunale a dotarsi di un proprio PLUI, esecutivo dal 2020.

6 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.

7 Cfr. (Montreuil, 2017)

8 (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).

9 Si vedano a tal proposito i paragrafi dedicati alla pianificazione regionale e allo SDRIF (Cap. 1.3.2 parte 3)

10 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).

11 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).

12 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.

13 Cfr. cap. 2 par. 2.3.2 Parte 3.

14 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.

15 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)

16 Cfr. il paragrafo "Alla scala comunale: ScoT, PLU, PADD", par. 1.3.5 parte 3)

17 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).

18 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).

19 Periodo in cui la popolazione è passata da 95.698 a 90.735 abitanti, ovvero un tasso di variazione del -5,19%.

20 Al censimento INSEE del 2016 la popolazione di Montreuil ha raggiunto i 105.082 abitanti.

21 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.

22 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)

23 In particolare la tramvia T1 e le linee 9 e 11 della metropolitana

24 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 European 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.

25 Cfr. anche: (ADEME, 2016).

26 Ancora una volta, con questo termine si fa riferimento alle caratteristiche qualificanti.

3. Leggere l'intensità urbana



3.1 Montreuil



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 orditure degli antichi tessuti agricoli scanditi dalla presenza dei *Murs à Pêches*.

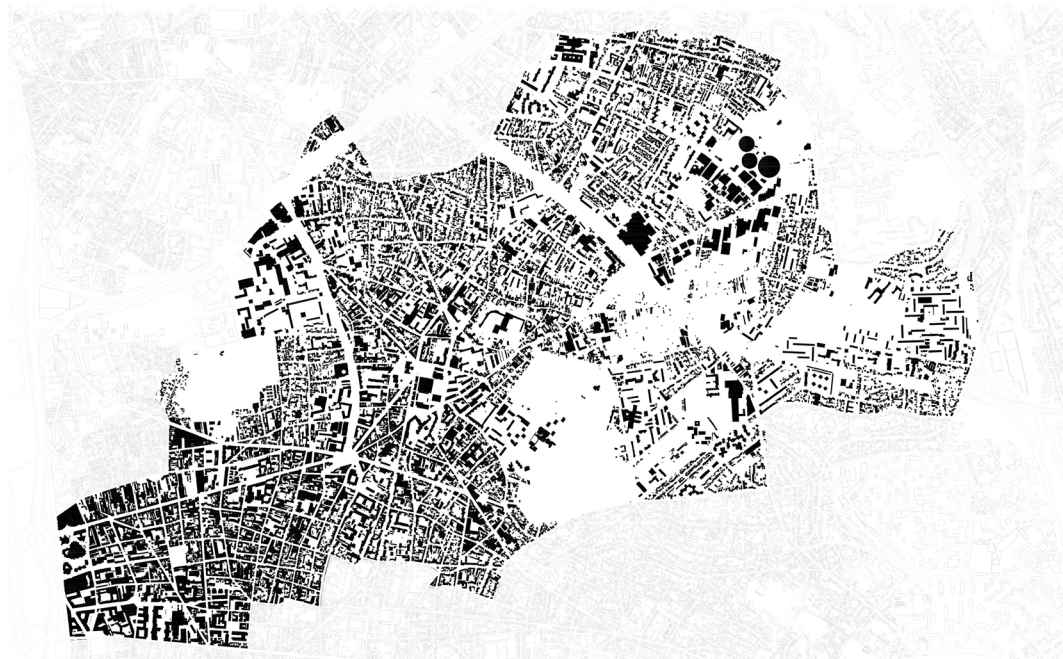


Tessuto

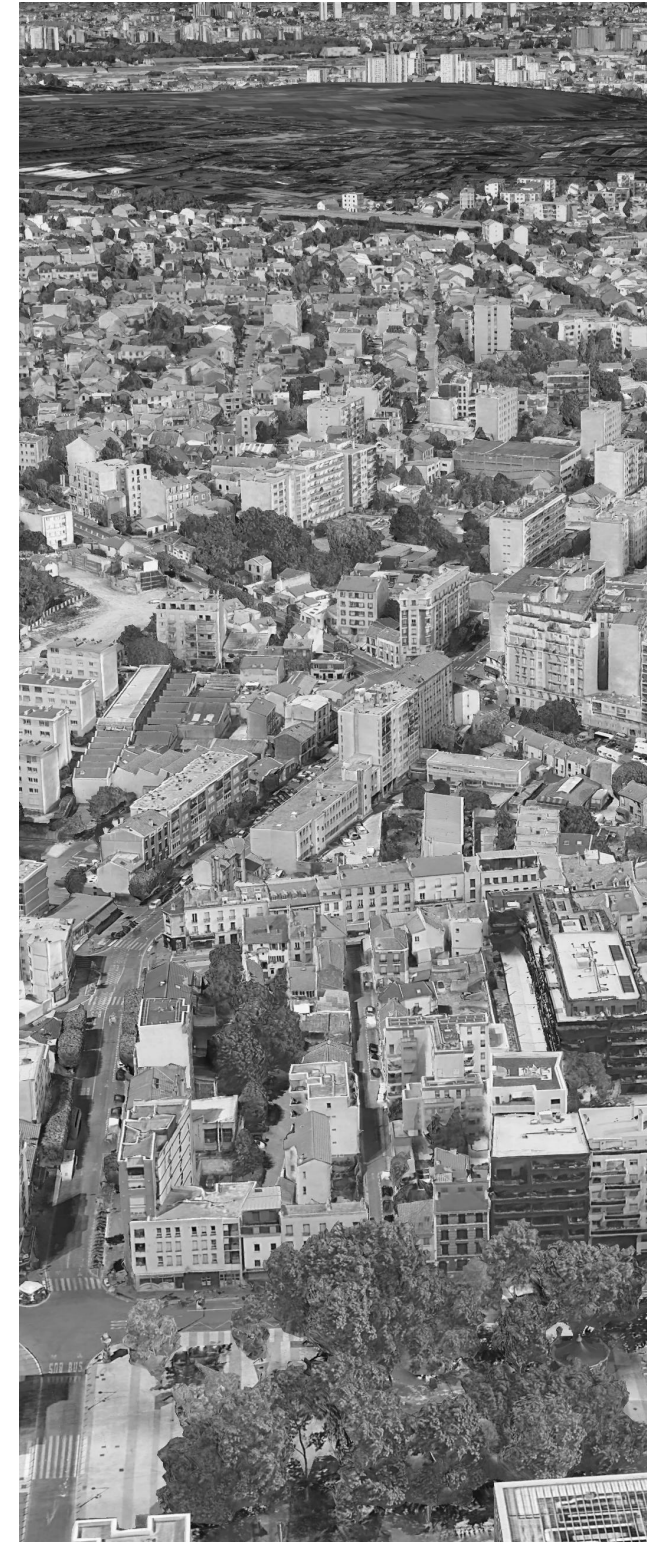


< La rappresentazione del tessuto emerge dalla sovrapposizione della maglia spessa, costituita dagli isolati, e degli edifici.
Il tessuto si presenta complessivamente eterogeneo e puntualmente omogeneo, caratterizzato da tessuti fitti a tipologie edilizie basse e puntuali, densi a tipologie compatte, 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.



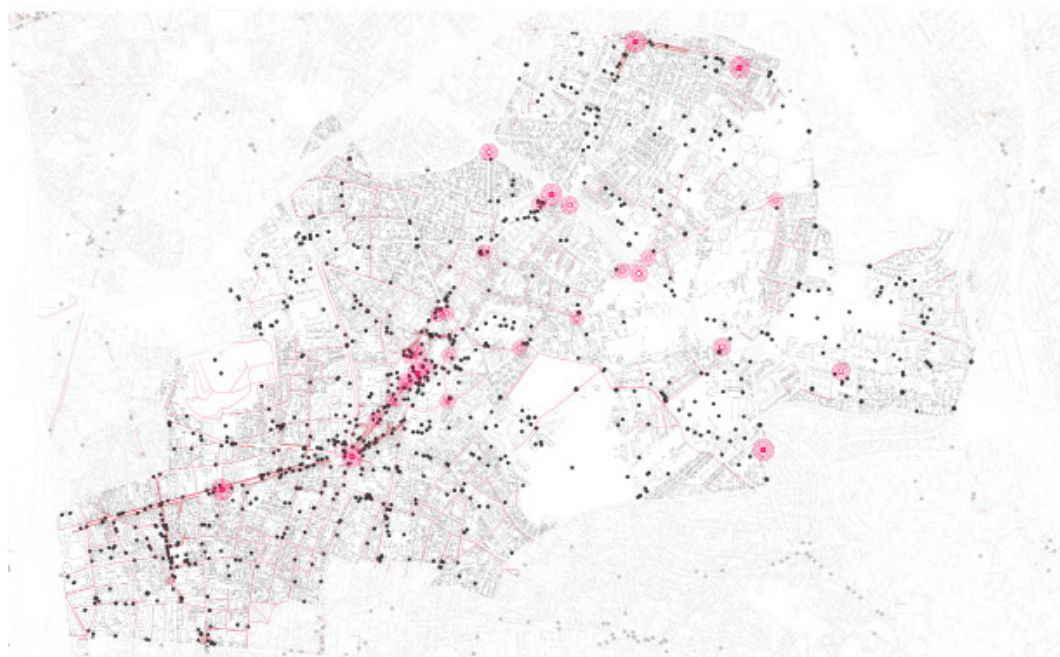
Reti



< La carta evidenzia la presenza delle principali reti di connessione infrastrutturale (reti di trasporto 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.

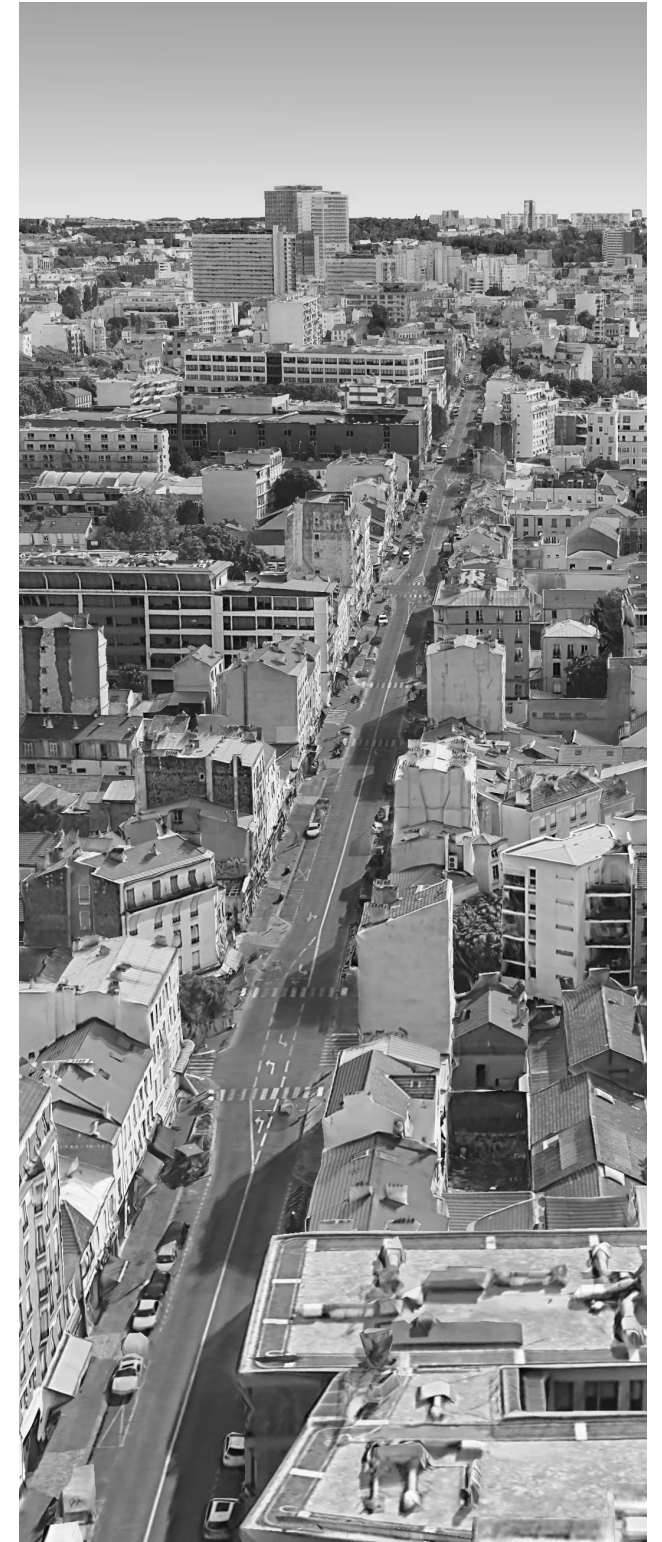
- Metro
- Tram
- Autobus
- Percorsi ciclopedonali

Interazioni



< La coesistenza delle connessioni e degli elementi di interazione e scambio (servizi, luoghi di incontro, assi commerciali, spazi pubblici, luoghi culturali) descrive 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
- Percorsi ciclopedonali
- Principali assi commerciali e pedonali
- Servizi, luoghi di incontro, luoghi culturali



3.2 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.



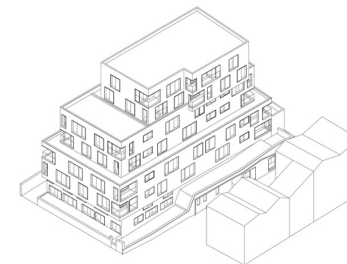
3

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 .

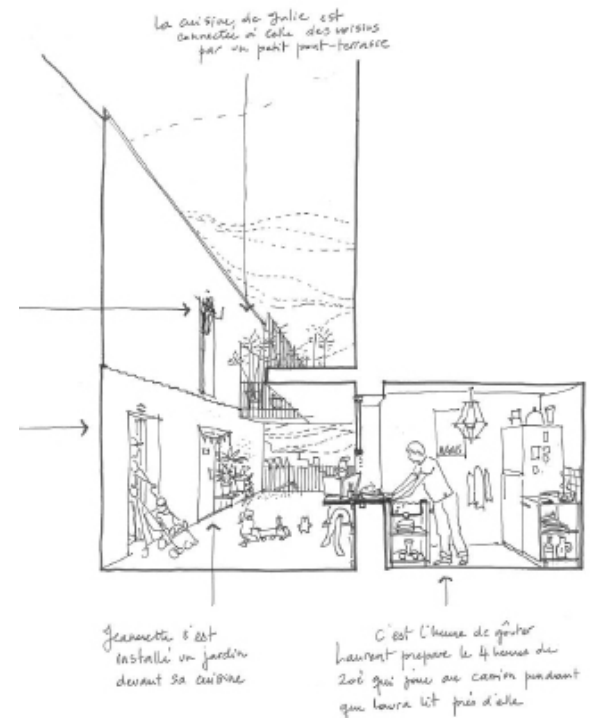
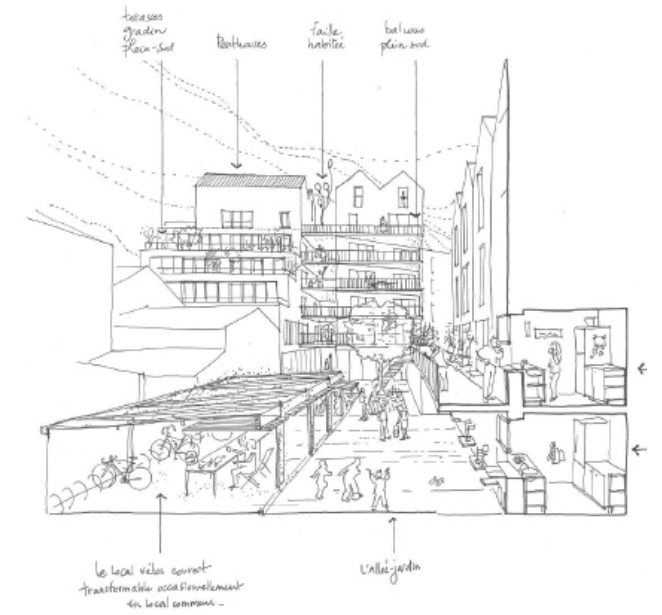
A sinistra, dall'alto: Vista dall'alto dell'isolato e del nuovo intervento; Veduta d'insieme dei nuovi volumi; Vista sulla corte condivisa dall'interno di una residenza; Vista verso un patio privato.
A destra, dall'alto: Pianta del nuovo intervento nell'isolato di riferimento; Tra gli due edifici si interpongono alcuni spazi "soglia" che incentivano l'interazione dei residenti.



8

Progetto: 36 logements, LoMon+,
Sophie Delhay Architecte, 2018
(Concorso).

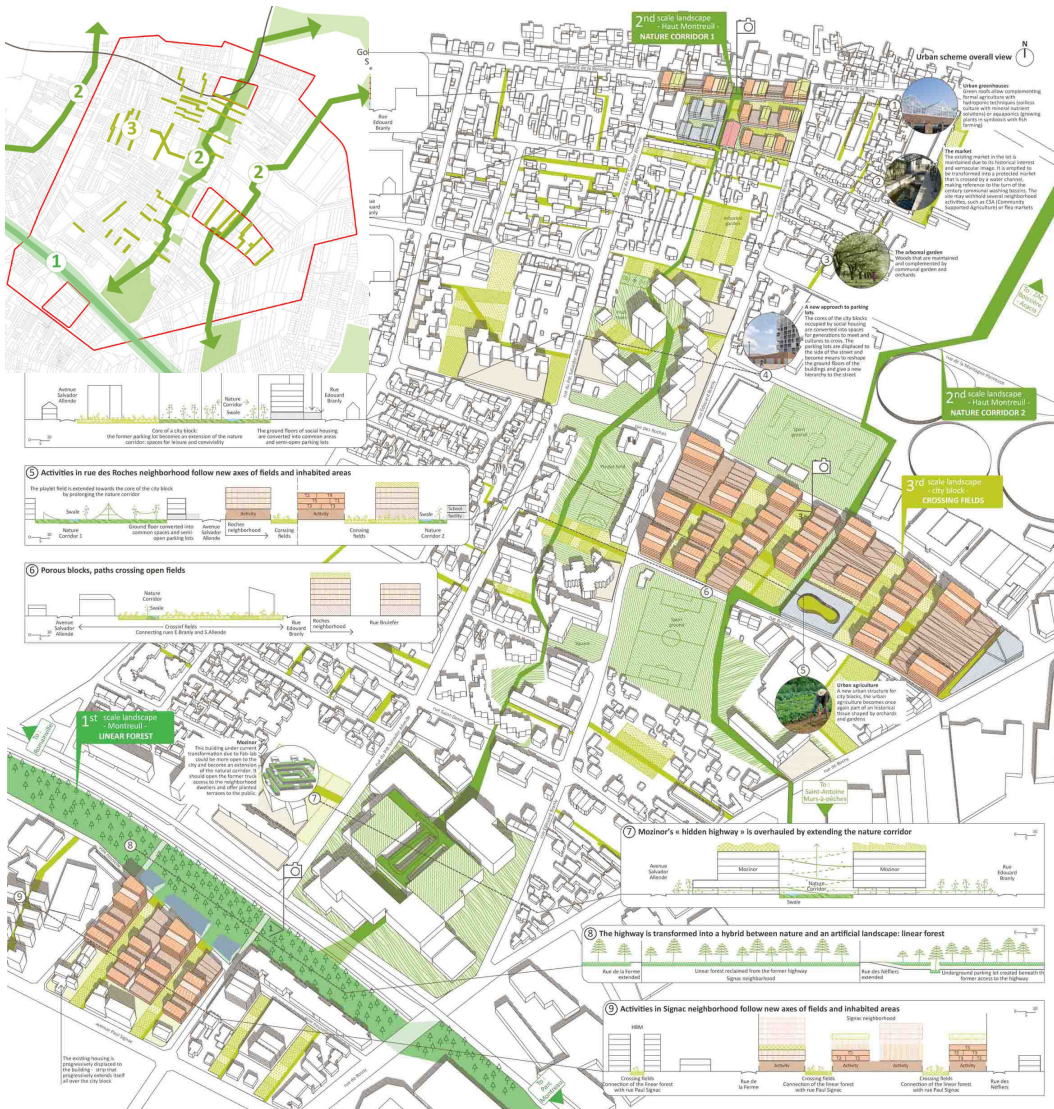
A sinistra, dall'alto: Planimetria d'insieme; Pianta del nuovo intervento.
A destra, dall'alto: Sezioni che mostrano lo studio sulla relazione tra gli spazi privati, semiprivati e comuni al fine di incentivare l'intensità degli scambi e l'interazione sociale.





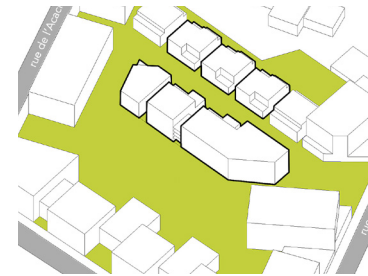
11
Progetto: Euroman 13 Montreuil
 "Habiter Travailler sur le plateau"/ La
 clé des champs, OYAPOK architectes,
 2016 (Concorso, progetto vincitore).

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 Bossière-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 Bossière-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.



3.3 Tassello 1: *Centre Ville*

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: circo-scrive 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 parcelle 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

- 10-20 piani
- 8-9 piani
- 6-7 piani
- 4-5 piani
- 2-3 piani
- 1 piano



> Le tipologie edilizie sono diversificate. Negli isolati storici, 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

- Spazio pubblico
- ▨ Spazio pubblico pedonale
- Spazio semipubblico
- Spazio semiprivato
- Spazio aperto privato



> Gli spazi pubblici si concentrano nel cuore del quartiere. Dall'isolato centrale si snodano alcuni assi pedonali su cui si concentrano gran parte dei servizi 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 rete connettiva più intensa nella spina centrale, che va ad affievolirsi in direzione periferica.

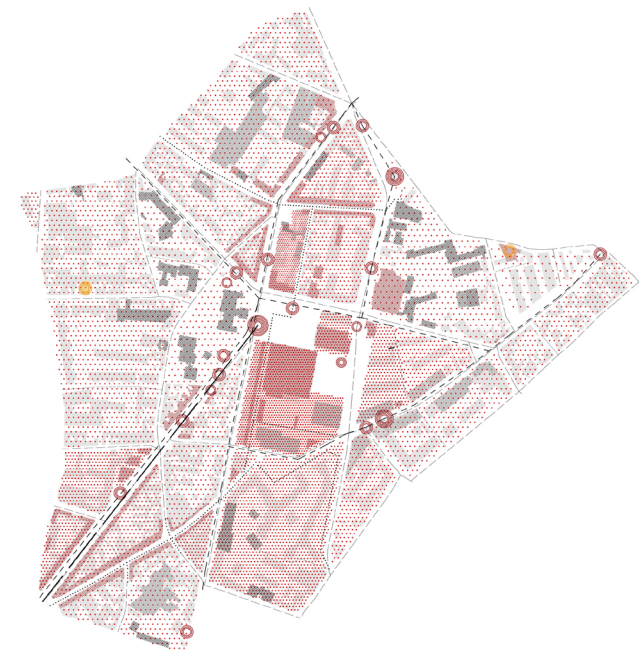
Presenza



- 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 presenza 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.

3.4 Microtassello: *Îlot de l'Eglise*



Rue de l'Eglise è la via principale 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 intensificazione urbana.

> 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.



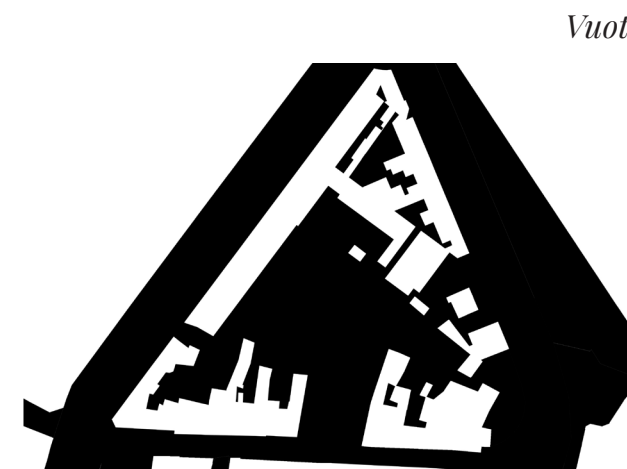
Orditura

> 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.



Tessuto

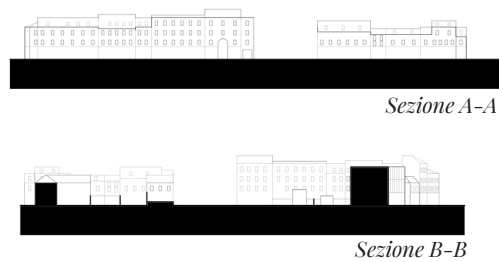
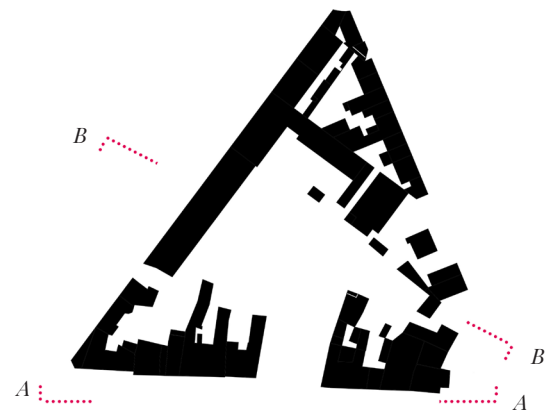
> Più densamente costruito della media osservata alla scala comunale, l'isolato si caratterizza per un rapporto tra spazio edificato e spazio aperto pari a 0,8 con il 45% di superficie coperta.



Vuoti

Esistente

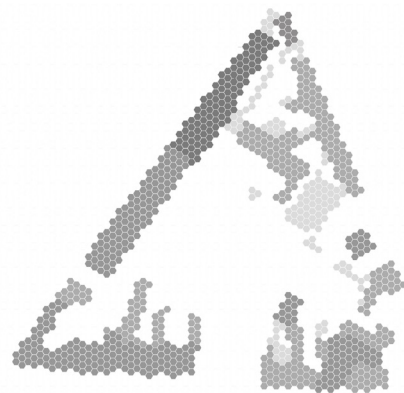
Pieni




< 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 interno, 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

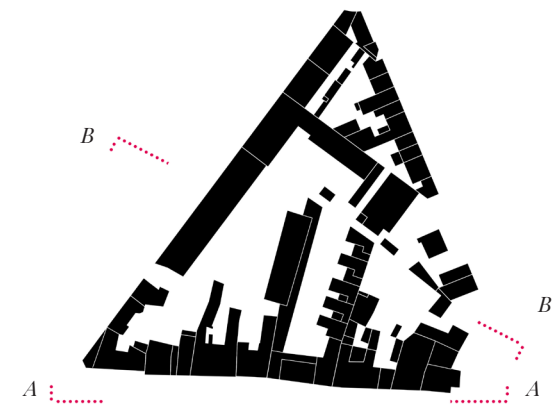


 Densità dei volumi in funzione dell'impronta a terra e dell'altezza

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

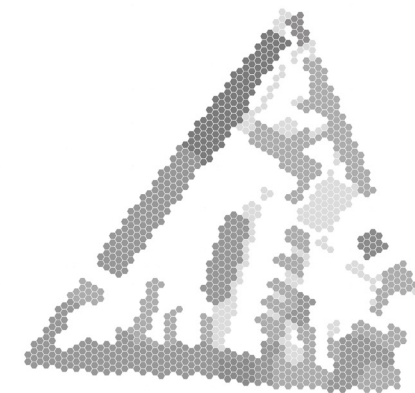
Pieni



> 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.

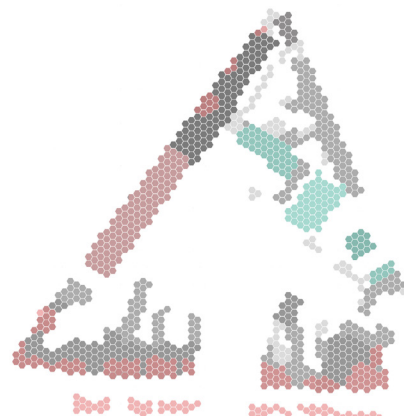
> L'intervento ricostruisce il fronte urbano. L'isolato si configura come totalmente compatto, introverso e impermeabile allo spazio pubblico. L'infill del nuovo edificio riempie il cuore dell'isolato con volumi bassi a sviluppo orizzontale.

Densità



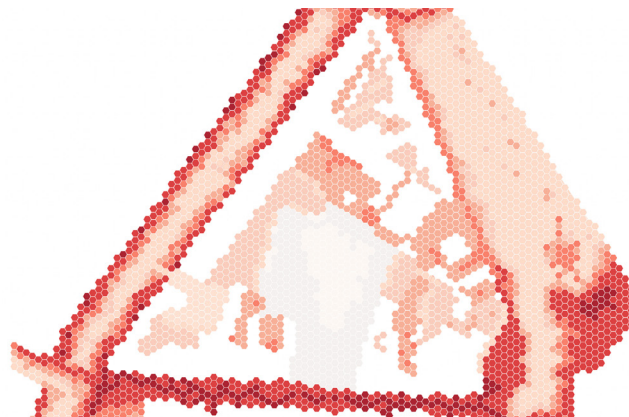
> L'innesto del nuovo edificio riempie il vuoto centrale con volumi che si rapportano, sul fronte stradale, con il peso degli edifici limitrofi. All'interno dell'isolato i volumi sono più leggeri e si sviluppano in profondità seguendo la direzione del lotto.

Uso



- Servizi
- Attività
- Edifici

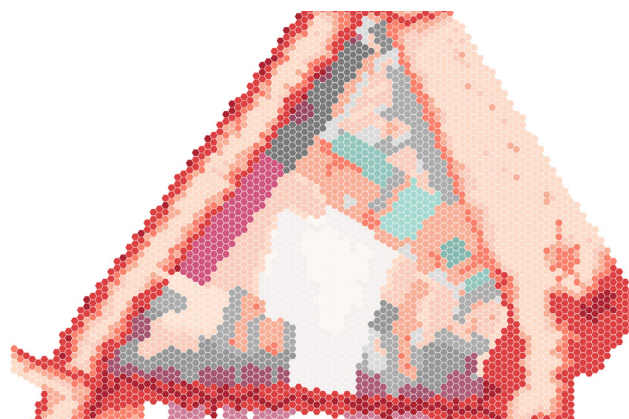
Interazioni



Intensità d'uso e interazione degli spazi aperti

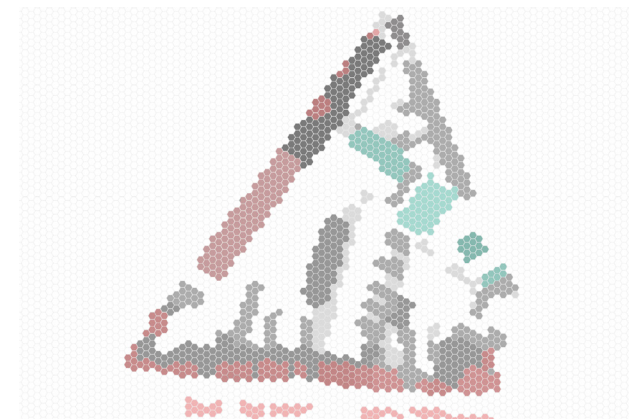
- Debole
- Intermedia
- Forte

Intensità



- Servizi
- Attività
- Edifici
- Intensità d'uso e interazione spazi aperti

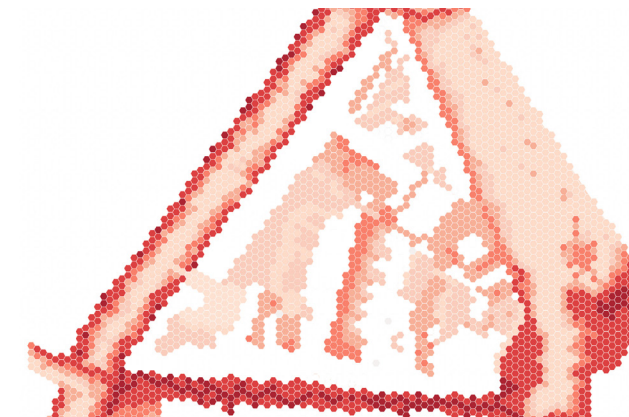
Uso



< Nella situazione precedente all'intervento, il vuoto all'interno dell'isolato interrompe la continuità del fronte commerciale.

> La proposta di intervento ricostruisce l'unitarietà dell'asse pedonale attrezzando richiudendo su sé stesso lo spazio privato della corte.

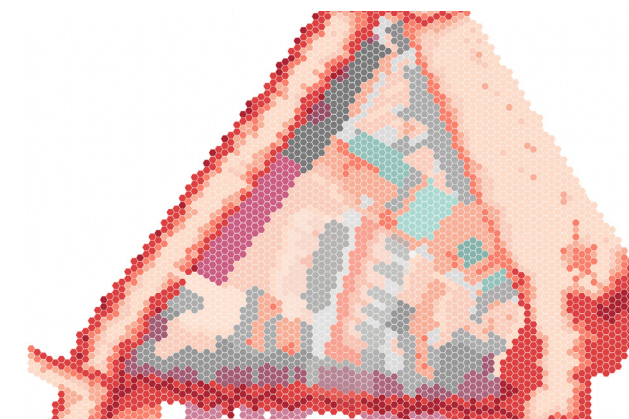
Interazioni



< 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 delimitano le proprietà rimane inutilizzato e in attesa di definizione.

> 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.

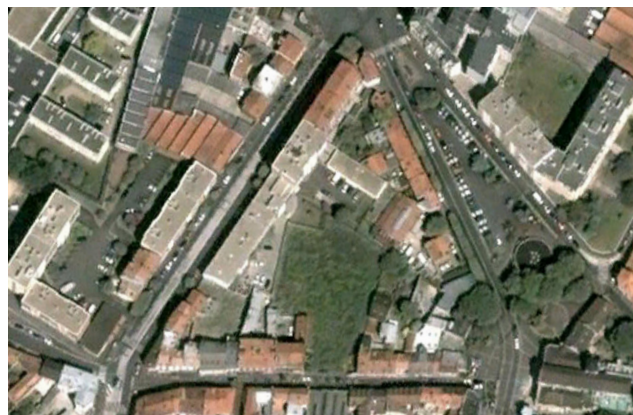
Intensità



< 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'incremento 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 volumetrica che punta sullo sviluppo basso e orizzontale coprendo una maggiore quantità di superficie e incrementando fortemente la saturazione spaziale.

Ante



> Vista dall'alto dell'isolato "cœur de ville" prima dell'intervento di intensificazione urbana (2007).

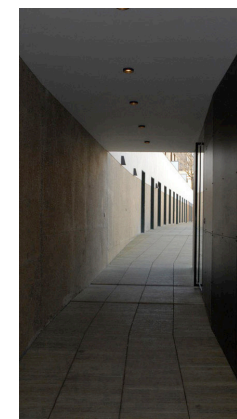
Post



> Vista dall'alto dell'isolato "cœur de ville" dopo dell'intervento di intensificazione urbana (2007).



In alto: Antica cartolina di Montreuil Sous Bois. Vista su Rue de l'Église verso la chiesa Saint Pierre Sain Paul.



Progetto: Opération Montreuil-Église, Jean-Pierre Pranas-Descours, 2008.

In alto: Vista su Rue de l'Église verso la chiesa Saint Pierre Sain Paul.

In basso: Vista esterna e verso il cortile interno dell'isolato "cœur de ville".



In alto e in basso: Viste sulla corte interna semi-privata, su cui affacciano i cortili delle residenze private

3.5 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



Tessuti



Orditura



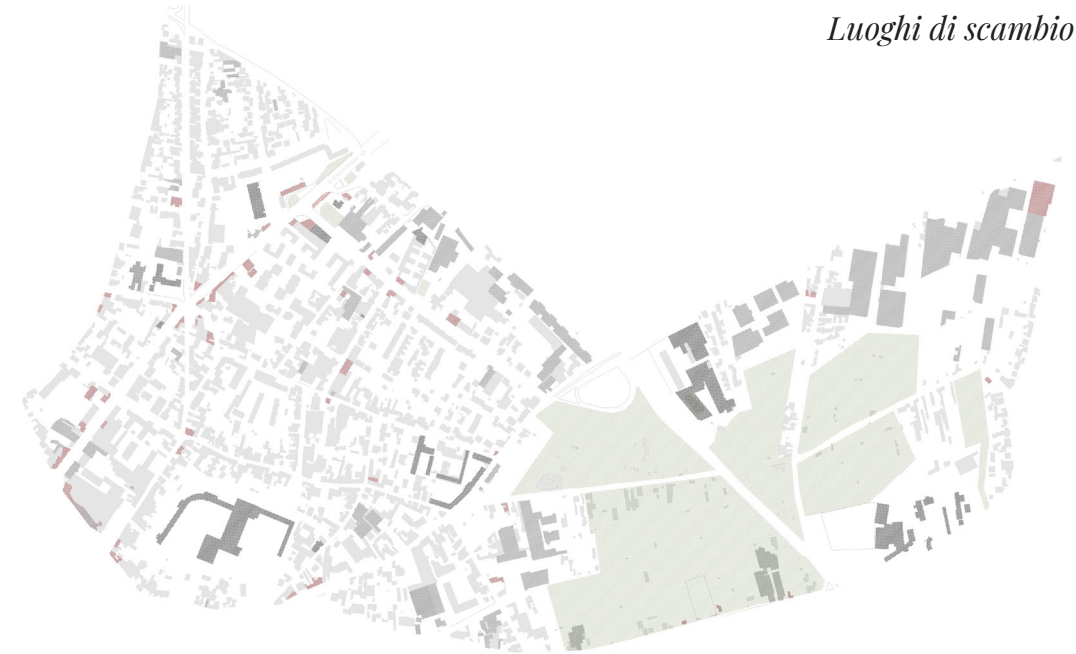
Pieni e vuoti





- 10-20 piani ■ 4-5 piani
- 8-9 piani ■ 2-3 piani
- 6-7 piani ■ 1 piano

Intensità dei volumi



- Servizi
- Attività
- Attrezzature
- Spazi di connessione/ coworking

Luoghi di scambio

Gradiente spaziale pubblico-privato



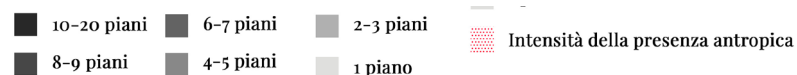
- Spazio pubblico
- Spazio pubblico pedonale
- Spazio semipubblico
- Spazio semiprivato
- Spazio aperto privato

Reti



- ▲ Strade
- Metro
- Tram
- Autobus
- Percorsi pedonali
- Connessioni infrastru
- Stazioni ciclabili

Presenza



Intensità



Bordi: Il margine degli isolati appare sottile ma continuo: circonda 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 orditure 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, il quartiere è complessivamente poco denso, con un rapporto 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 fruttuosi 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 posizionati 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 di grandi dimensioni), possano corrispondere pari intensità abitative 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 configura 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 abbandonati o degradati.

3.6 Microtassello: *L'îlot participatif*



↖ 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 precedenti e posteriori alla realizzazione di un intervento di intensificazione 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.

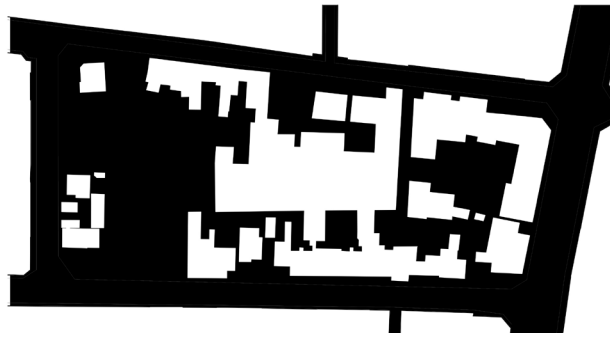
Tessuto



> 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.

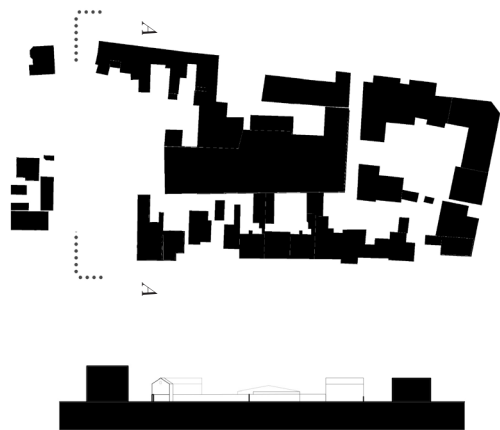
Esistente

Vuoti



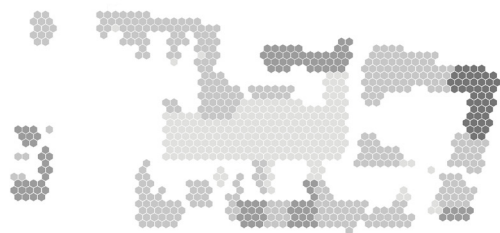
< Diversamente della media osservata alla scala comunale, l'isolato è caratterizzato da una media densità del costruito, con un rapporto pieni-vuoti pari a 0,7 corrispondente al 42% di superficie coperta.


Pieni



Sezione A-A

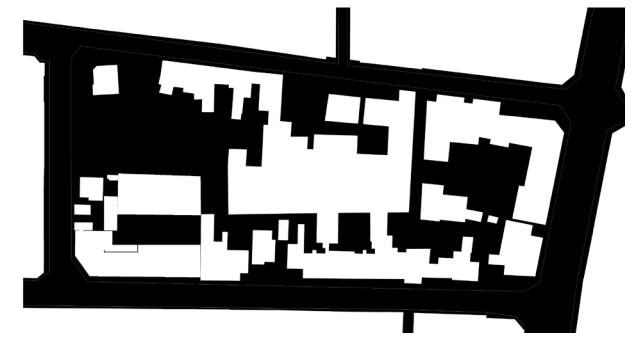
Densità



 Densità dei volumi in funzione dell'impronta a terra e dell'altezza

Ipotesi trasformativa

Vuoti



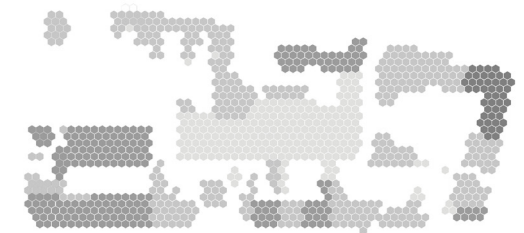
> L'intervento densifica l'isolato determinando un rapporto tra spazio edificato e spazio aperto pari a 1 con il 50% di superficie coperta.

Pieni



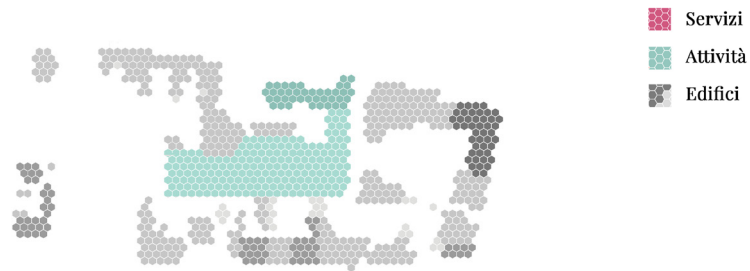
Sezione A-A

Densità



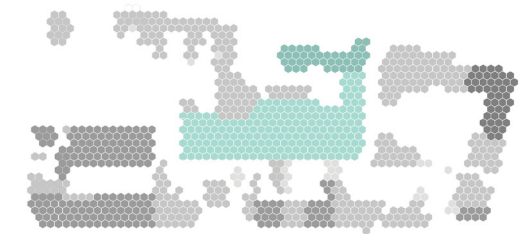
> L'infill del nuovo edificio ricompone l'isolato e ricostruisce l'angolo. I nuovi volumi "controbilanciano" il peso degli edifici esistenti, preponderante sul margine opposto.

Uso

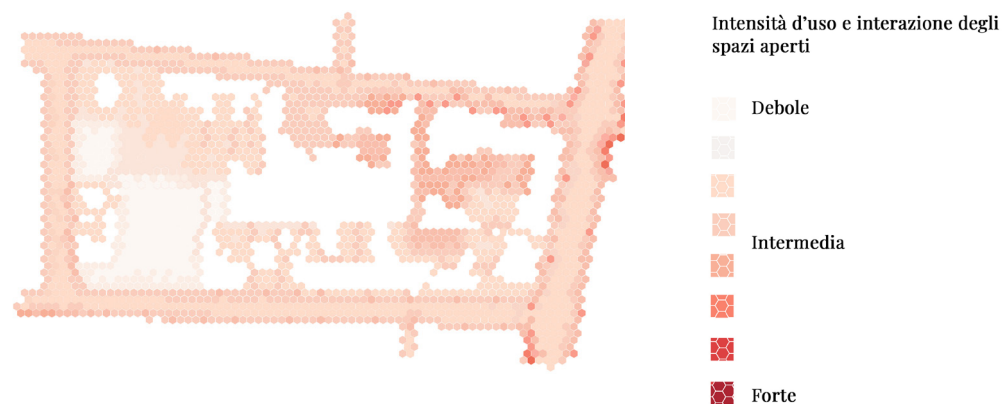


> L'intervento, prettamente residenziale, non influisce sugli usi e sulla destinazione programmatica.

Uso

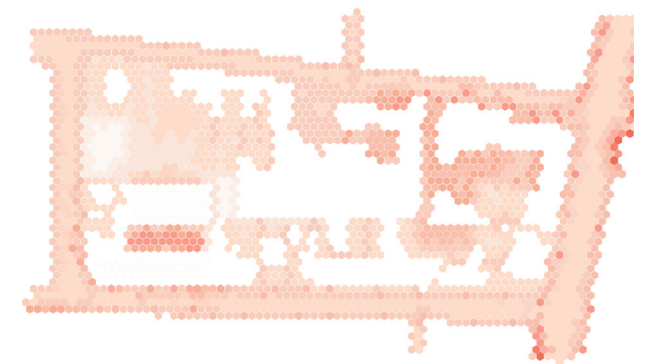


Interazioni

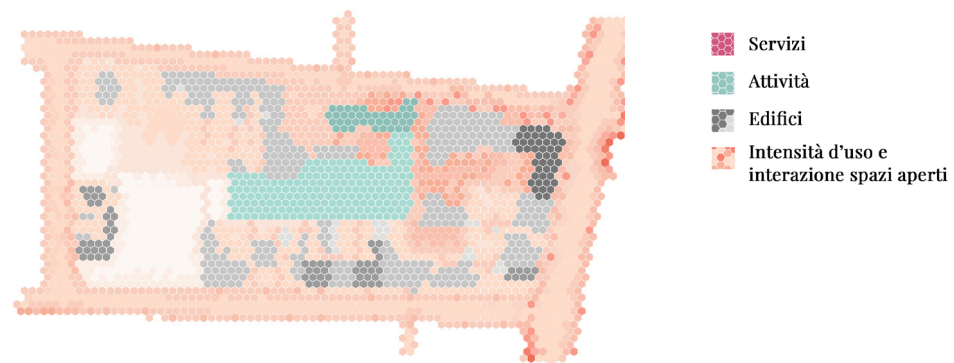


> L'intervento assume come obiettivo fondamentale la composizione di uno spazio di condivisione sociale, in un quartiere in cui la possibilità di condividere spazi pubblici è fortemente carente. La composizione volumetrica determina la presenza di una corte centrale collettiva su cui affacciano i terrazzi e i giardini privati. La corte generata, caratterizzata da una spiccata compressione spaziale, stimola una forte interazione interpersonale.

Interazioni

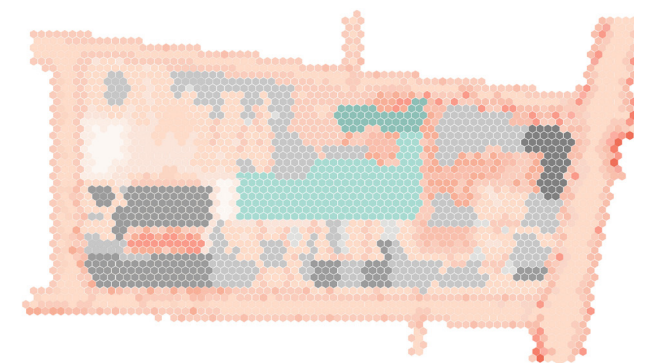


Intensità



> L'intervento incentiva nuovi flussi e la fruizione di una porzione abbandonata dell'isolato. Il "peso" della porzione occupata dal nuovo intervento "bilancia" la controparte costituita dagli edifici alti plurifamiliari posti sul margine opposto, stimolando la formazione di una piccola "comunità urbana".

Intensità





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 edifici 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.



4 Conclusioni e prospettive

La ricerca sottesa al lavoro di tesi è nata dalla volontà di esplorare i significati e le diverse interpretazioni della *densità*, quale strumento al centro del dibattito disciplinare e delle politiche di trasformazione urbana e territoriale contemporanei e da alcuni conseguenti interrogativi: la *densità* è uno strumento adeguato e sufficiente per far fronte alle sfide della progettazione urbana, oggi? Come traguardo da perseguire e come valore da superare, la *densità* può essere la risposta?

Su questo incipit è stata individuata una metodologia di lavoro costruita sulla concatenazione di alcune azioni fondamentali: approfondire la letteratura sull'argomento e analizzare le diverse condizioni al contorno; orientare la ricerca partendo da una presa di posizione nell'ambito della problematica, al fine di proporre un approccio interpretativo e progettuale prima di comparare alcune soluzioni operative.

Attraverso lo studio delle molteplici e articolate posizioni sull'argomento, degli indirizzi teorici e delle situazioni contestuali (problematiche urbane, strategie, politiche..) si è giunti a confermare l'importanza e l'attualità del tema nel dibattito disciplinare, soprattutto alla luce delle sostanziali conseguenze sulle politiche urbane perseguite o adottate nella pianificazione contemporanea. In particolare, l'osservazione ha permesso di rilevare l'affermarsi di una nuova dimensione territoriale che ha influenzato le posizioni intellettuali e l'approccio alla pianificazione spaziale, conducendo al progressivo indebolimento delle precedenti visioni radiocentrica, monocentrica o "ipercentrica" (Carta, 2021), basate sul principio della centralizzazione materiale ed economica, superate da nuove modalità volte a interpretare la *policentralità* o la *multipolarità* dei fenomeni urbani.

Nel panorama esplorato, da un lato, domina il diktat della compattezza insediativa come emblema della condizione più *sostenibile*; dall'altro, si sostiene la necessità di perseguire un *riequilibrio* territoriale. In sostanza si ricerca "un rinnovato legame con il territorio" e con la natura ma, al contempo, si invoca la com-

pattazione degli spazi antropici per rimarcare il confine tra ciò che è "naturale" e ciò che ne determinerà inevitabilmente la scomparsa.

Nel quadro osservato emerge infine l'ineluttabile e crescente *differenziazione* ontologica e spaziale che connota la dimensione urbana, così come altrettanto evidente è la necessità di accettare l'eterogeneità di una condizione in cui la vera sfida si rivela essere la *valorizzazione* della pluralità. Al contempo, dalla fase di analisi sono emersi i limiti, tanto sul piano della prassi progettuale quanto su quello della produzione urbana, di alcune posizioni predominanti e dei numerosi approcci disciplinari alla questione della densità.

Si è infatti constatata da un lato l'estrema semplificazione e l'appiattimento dovuto a proposte uniformanti, che individuano nella *densificazione* la strategia da perseguire ad ogni costo, prescindendo dalla specificità dell'ambito urbano considerato; dall'altro, la tendenza a una pianificazione eccessivamente o esclusivamente focalizzata su aspetti di pure *quantità* da localizzare, di mq da risparmiare o 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, campo di indagine scelto - 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 di quanto sopra, il lavoro ha intrapreso una specifica direzione di ricerca con l'obiettivo di reinterpretare la misura *densità*, spostandone il *focus* su alcune questioni fondamentali, dimenticate o trascurate. È così emersa la crescente rilevanza di un nuovo concetto chiave, quello dell'*intensità*, le cui definizioni e interpretazioni ancora vaghe e incerte mi hanno spinto a condurre uno studio *esplorativo* con un duplice obiettivo: *definire* e comprendere meglio tale valore e, successivamente, *misurarne* le variazioni generate attraverso il progetto di architettura. Tale sperimentazione, dispiegata attraverso la lettura di uno specifico brano urbano, ha così tentato di mettere in luce le potenzialità del *progetto di intensificazione* attraverso l'esplorazione molteplici *proposte trasformative*.

Lo studio proposto, infatti, non individua un metodo univoco né una sua rigida applicazione, ma suggerisce piuttosto un *modus operandi*, una sensibilità in-

telletiva sia in fase di analisi e di interpretazione della realtà operativa che in fase di progetto. Il valore della proposta consiste nel poter sviluppare una chiave interpretativa che sia flessibile e applicabile a diverse situazioni contestuali, rispettandone le peculiarità senza appiattirle. Si tratta pertanto di una prima sperimentazione, da approfondire e rimodellare, che nasce dal tentativo della tesi di rispondere alle domande provocatoriamente implicite nel titolo della tesi: 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 nella trattazione, si cadrebbe in errore se si volesse giungere a risposte univoche a questi interrogativi: la sperimentazione intrapresa si arricchisce, infatti, proporzionalmente alla diversità delle situazioni osservate, lasciando 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 specificità delle situazioni abitative, rappresenta una base fondamentale per il progetto urbano e per lo sviluppo dei territori nell'ottica della sostenibilità sociale, economica e ambientale in molti contesti europei. Tali considerazioni appaiono particolarmente appropriate se si guarda al 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, finalità con il quale la trattazione lascia aperte nuove possibili direzioni di ricerca.

Bibliografia

Parte I

- 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: nai010 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'AF-TRP - 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.
- Brès, A., 2015. *Figures discrètes de l'urbain, à la rencontre des réseaux et des territoires*. Genève: Métis-Presses.
- Brès, A., 2015. *Figures discrètes 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 inquieta*. 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 urbana*. 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. Barcellona Corte, a cura di *The Horizontal Metropolis Between Urbanism and Urbanization*. s.l.:Springer International Publishing AG, part of Springer Nature 2018.
- Cerdà, I., 1867. *Tèoria 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 réalités—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 architecture 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. (.) Dagognet, 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. Toscano, 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.
- Geyer, X. D., 2002. *After-Sprawl: Research for the Contemporary City*. Rotterdam: Naio10 Publishers.
- Giroud, M., 2015. Au-delà de l'« urbanisation planétaire » : refonder la recherche urbaine contemporaine. *Metropolitiques*.
- 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 study 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 città 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.
- Lefebvre, 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.espaces-temps.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.
- Lytard, 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 Architettura, 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. Cavaliere & 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'ilot européen de la ville dense. *Villes en parallèle; matériaux pour la ville de demain*, Issue 49-50, p. 503.
- Mazzoni, C. & Magliacani, F., 2020. Densité urbaine et récits de territoire en Ile-de-France. In: *ÉCOLOGIE RIVERAINE. Un projet départemental en réseau*. Paris: La Commune.
- 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'aménagement*. 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.:o10 Publishers.
- MVRDV, 1999. Metacity Datatown . In: s.l.:o10 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.
- Potere, D. & Schneider, A., 2007. A critical look at representations of urban areas in global maps. *Geo-Journal*, 69(1-2), pp. 55-80.
- Price, C., 1982. *The city is an egg*. Montréal: Cedric Price fonds, Canadian Centre for 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., 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 recherche 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., 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 Développement 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 resistance*, 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.
- 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*. Philadelphia: 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.

Parte II

- 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 líquida.* 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 volumes).* 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. Barcellona 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. *Téoría 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 réalités. 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'espace édifié. In: M. Van Shaik & O. Mâeël, eds. *Exit Utopia. Architectural provocations 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 Giovanni 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. *Horizontal 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 Lauze*. 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.
- Fernández 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 siècle. 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'Île-de-France et des villes nouvelles*. Paris: SGVN. Documentation Française.
- Fouchier, V., 2007. La densité à l'échelle de l'Île-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 scientifiques"*. Paris: Ministère de l'Éducation 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 l'Institut d'aménagement 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, FrancoAngeli, Milan*. Milano: Francoangeli.
- IPR, 2019. Les villes changent le monde. *Les cahiers de l'Institut 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 Architettura, 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 Bio-regional 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 of 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*. Philadelphia: 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>

Maed_by; <http://maed-by.blogspot.com/2009/02/personal-space.html>

<https://cartoviz.institutparisregion.fr>

Parte III

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. Contribution 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: Thèse 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 réalités. 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. & Pigué, 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'Île-de-France*. s.l.:IAU IdF, STU, Région Île-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 Paris 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'Île-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'Île-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. Interview a Paola Viganò. *criticat*, Issue 10.
- Guislain, M., 2016. Le macrolot, paysage urbain du XXI siècle?. *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.
- Jousseau, 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.
- Lefebvre, M., 2013. *DENSITÉ 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 Européen 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'ilot 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 : DENSITÉ, URBANITÉ, INTIMITÉ »*. 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 pé-

riurbains. Le cas de six zones géographiques françaises. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*.

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 & Chaussées.

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.

Parte IV

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 MÉTROPOLÉ du Grand Paris. Note n.184*. Paris: APUR.

CAUE93, s.d. *La densité. Un atout 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.

Annexe I:

La métropole parisienne à travers sa cartographie historique et normative

1. Un parcours cartographique

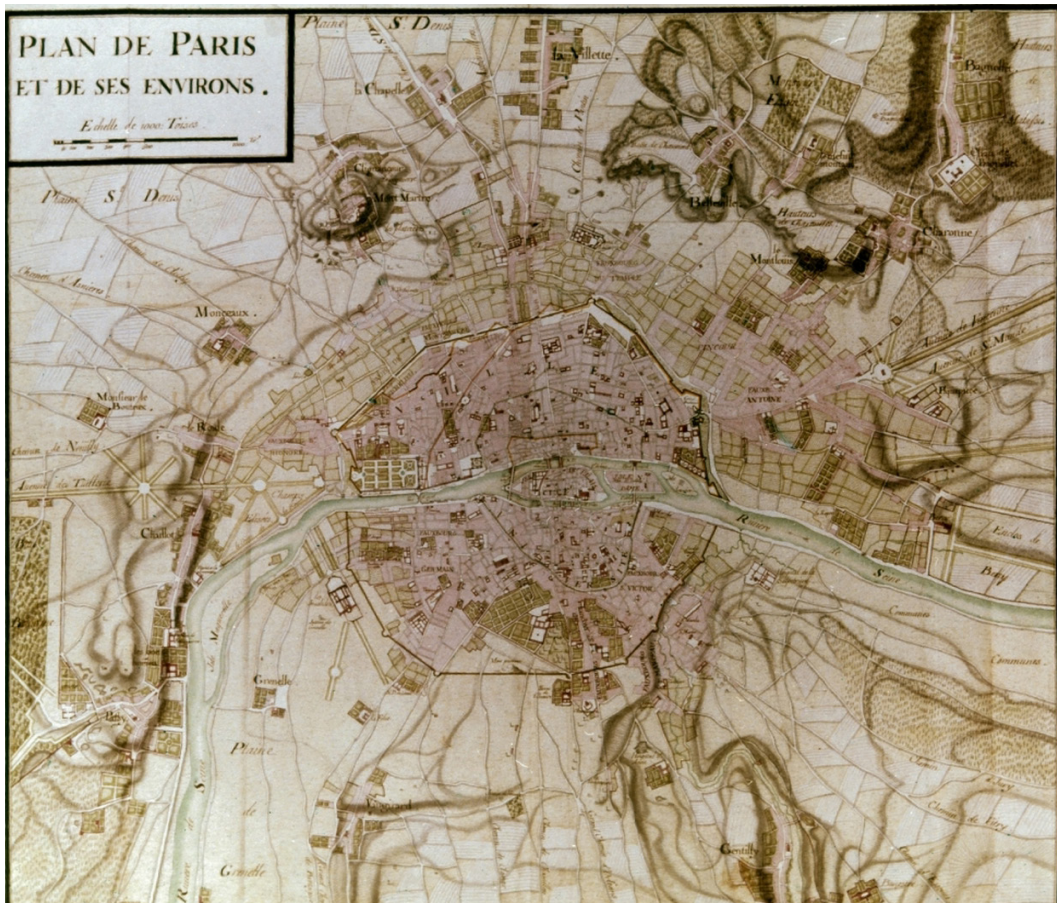
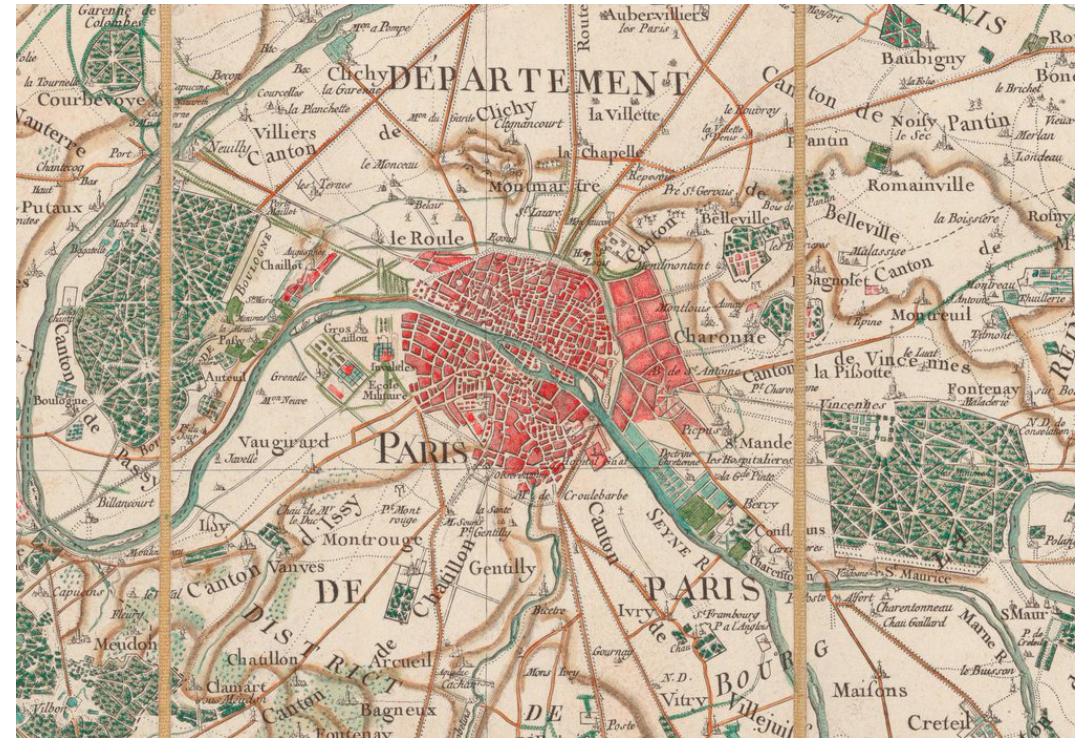
La sélection cartographique suivante comprend quelques représentations de l'agglomération parisienne de 1840 à 1995 (date de l'élaboration du premier SDRIF).

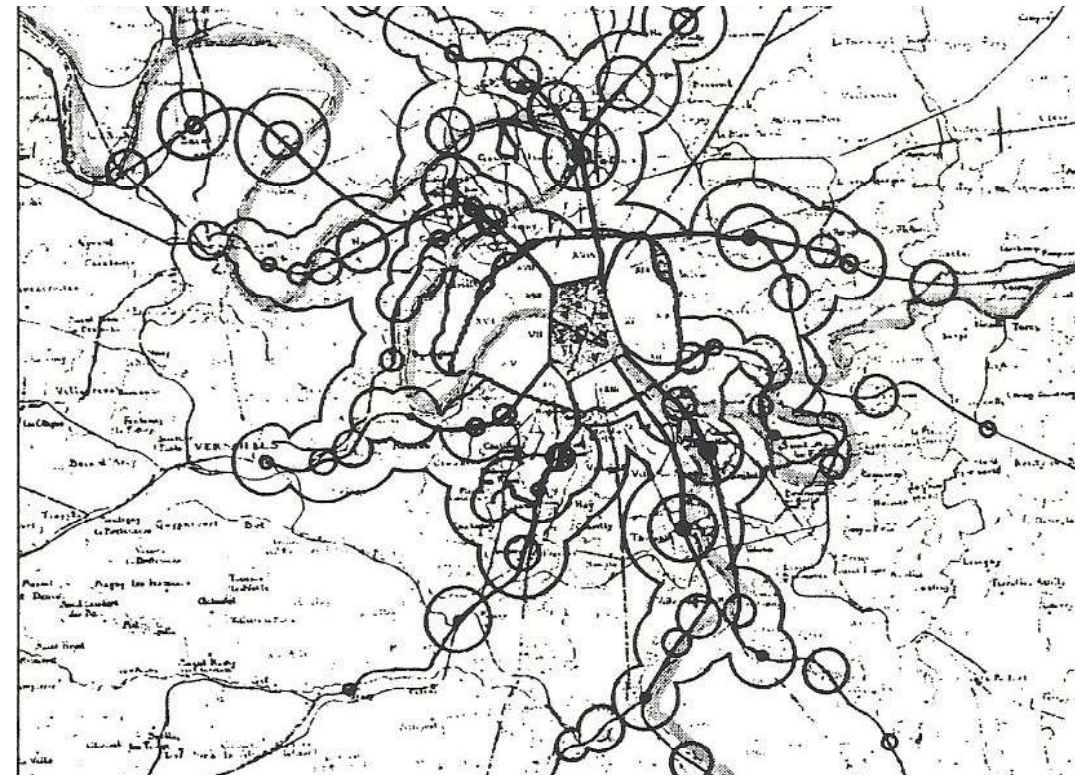
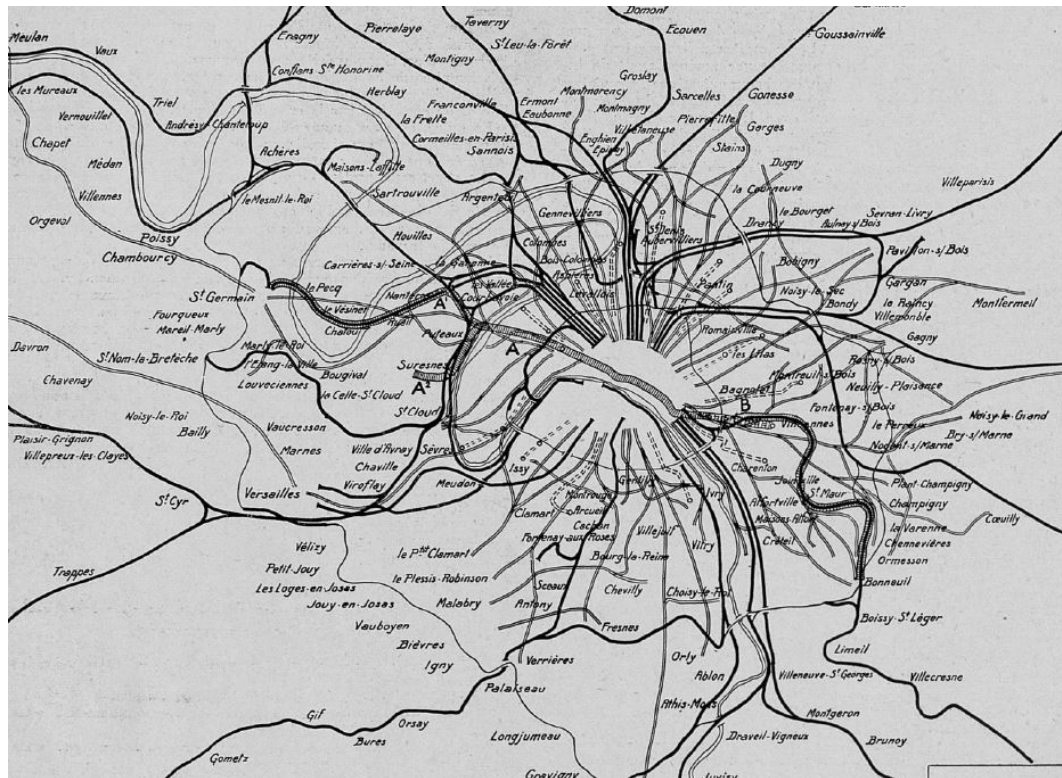
Il s'agit d'un extrait synthétique d'une recherche menée au sein du laboratoire IPRAUS sur l'évolution de l'agglomération parisienne et de l'aménagement à travers l'étude de la cartographie.

La collection ne constitue pas un recueil exhaustif ni historiographique, mais vise à mettre en évidence certains aspects significatifs de l'évolution 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.



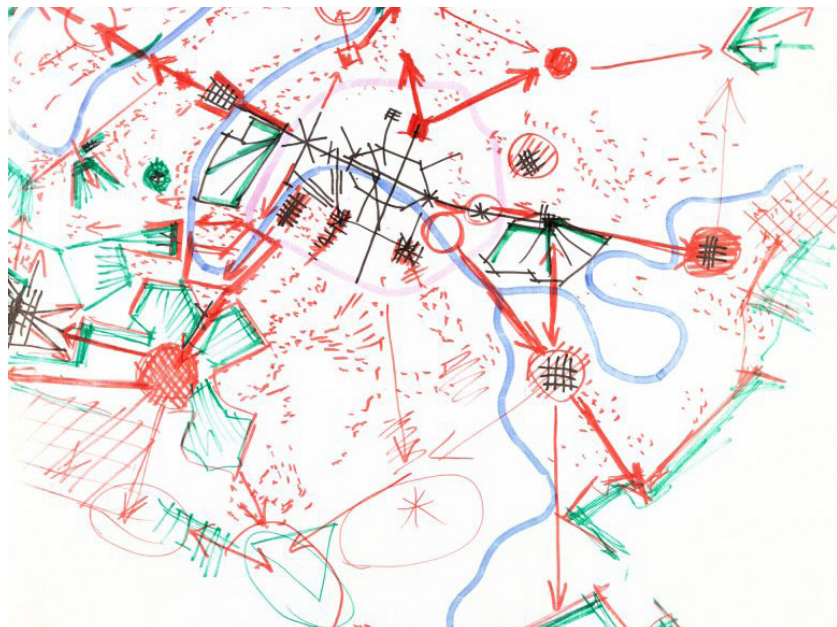
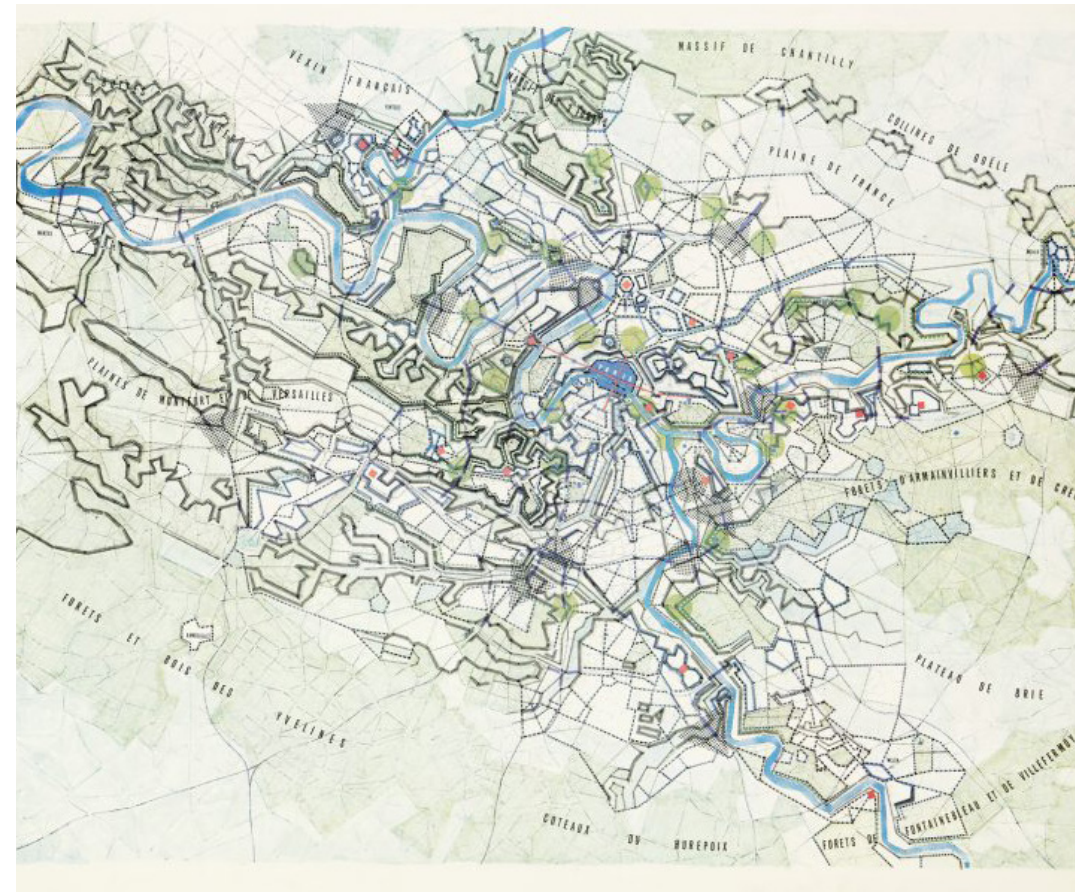
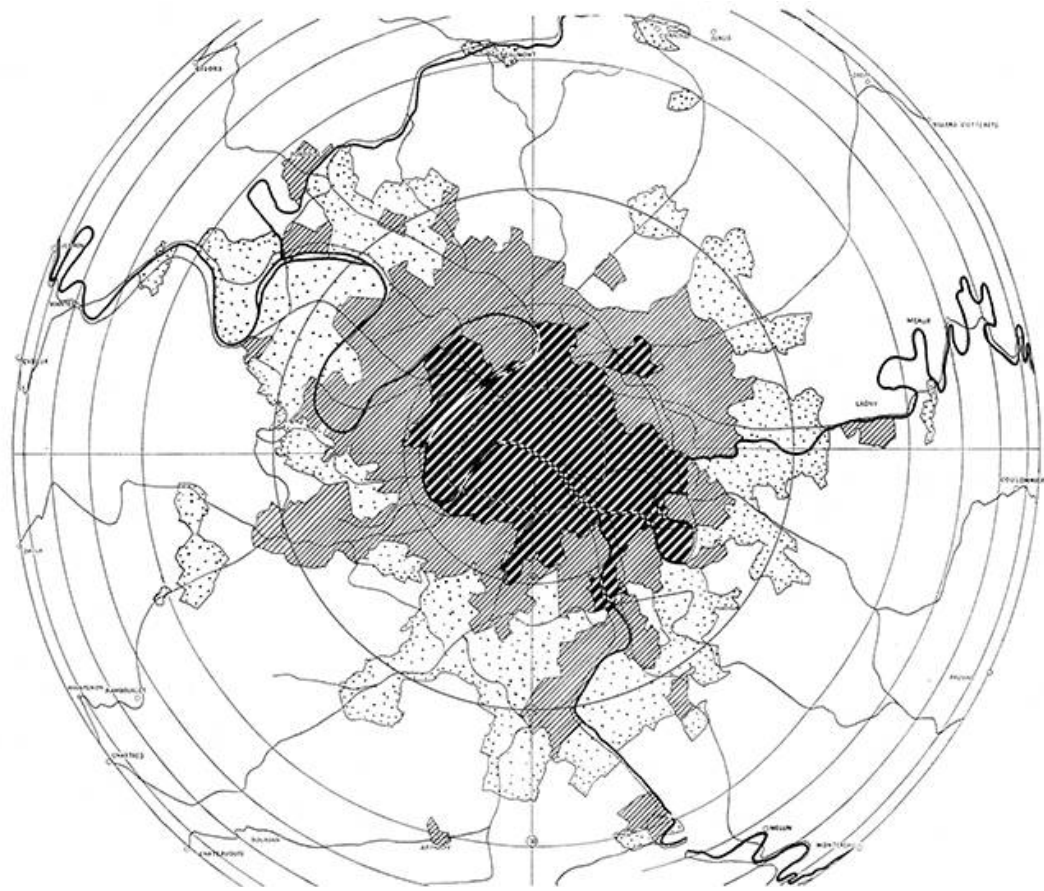


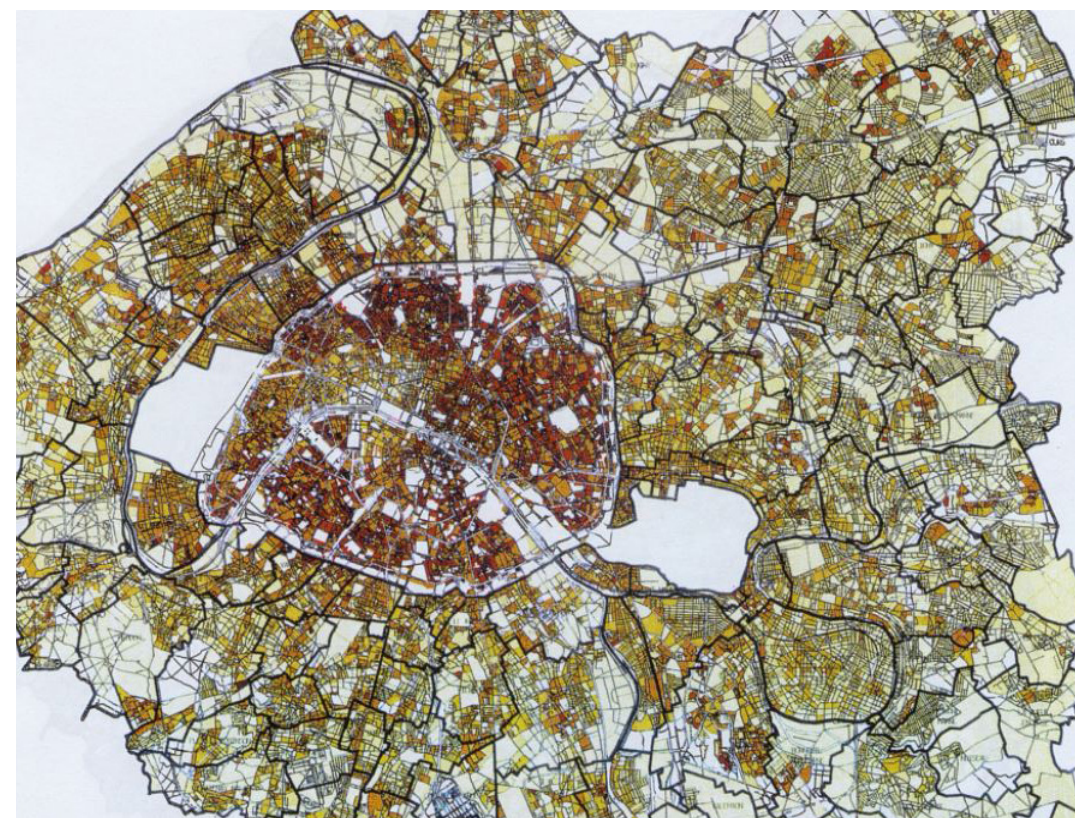


II. — POPULATION RÉSIDENTIELLE
 Échelle : 1:300.000
 Recensement de 1916
 Un point pour 2.000 habitants.
 Le grisé couvre les communes de moins de 1.000 habitants au total.
 Voir annuaire chapitre V

II bis. — PARIS RÉPARTITION PAR QUARTIERS





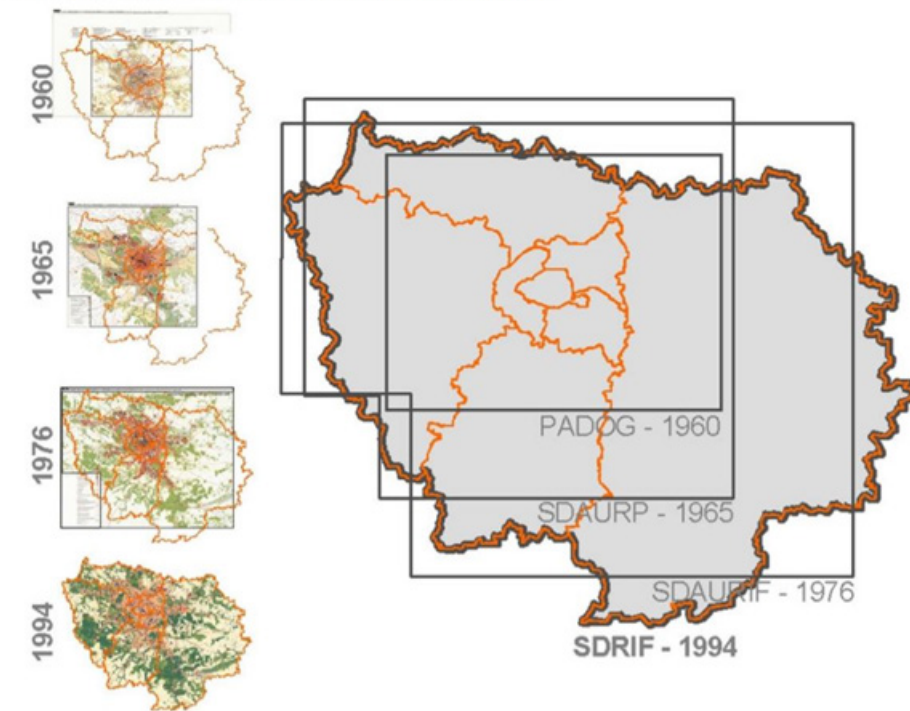


1. Plan Mérian de Paris, la Ville, l'Université et les villages environnants, 1615. Le plan montre la ville d'un point de vue géométrique et pictural mettant en évidence les limites fortifiées entre le centre-ville et la banlieue. © Archives AUSser
2. Carte pittoresques des Environs de Paris, A. Vuillemin, 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 DESSERTÉ 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'expansion 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 population, 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 thèse (Cap. 2.3.2).

Figure 8. Carte comparative des différents schémas directeurs de la région Ile-de-France qui met en perspective les différentes échelles d'intervention des acteurs du schéma directeur



source : IAURIF©

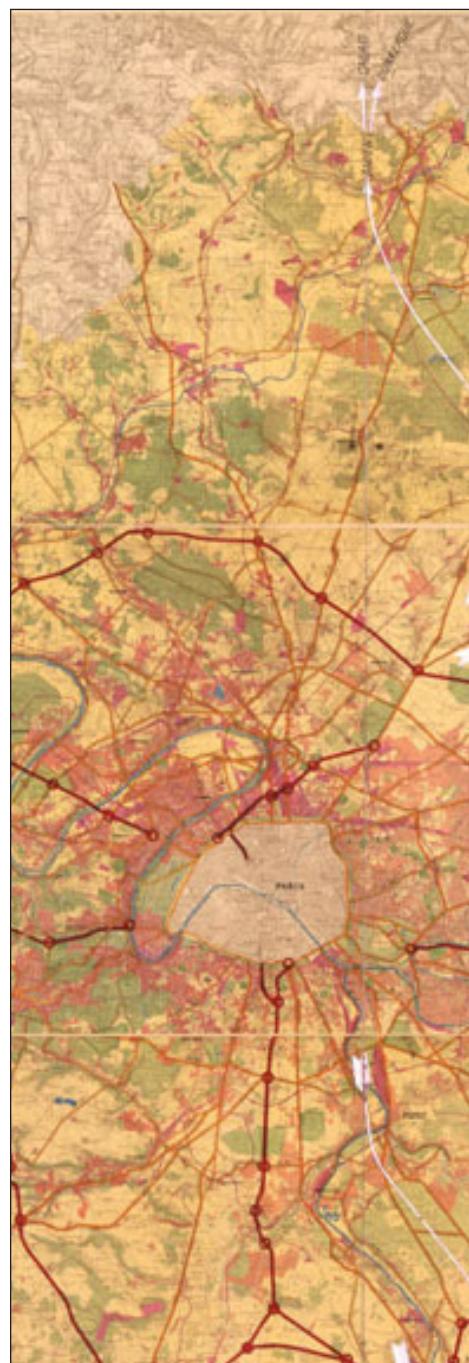
1 PARP (Plan d'aménagement de la région parisienne) dit Plan Prost, 1932-1941

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.

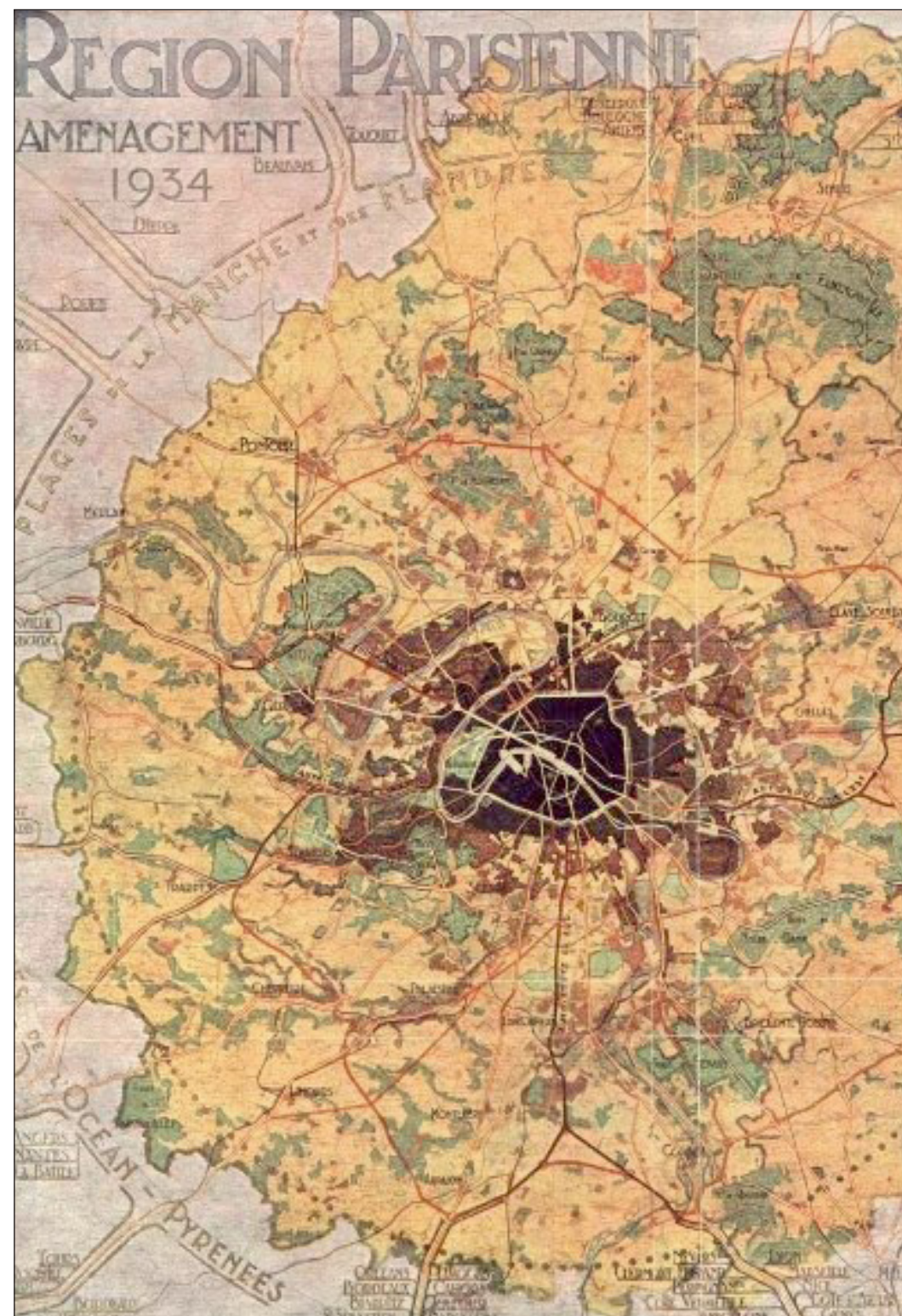
Le plan d'aménagement a été approuvé en 1939 et validé en 1941, pour être révisé en 1956. La rédaction marque la *création de l'agglomération parisienne*. Dans le contexte de croissance désordonnée de la banlieue, le plan visait principalement à limiter l'urbanisation aux zones déjà urbanisées et en 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 Région Francilienne.



PARP (Plan d'aménagement de la région parisienne) dit Plan Prost, 1932-1941 .
à gauche: PARP, Carte générale;
à droit: PARP, Région Parisienne.
© Fonds Henri Prost, Académie d'architecture



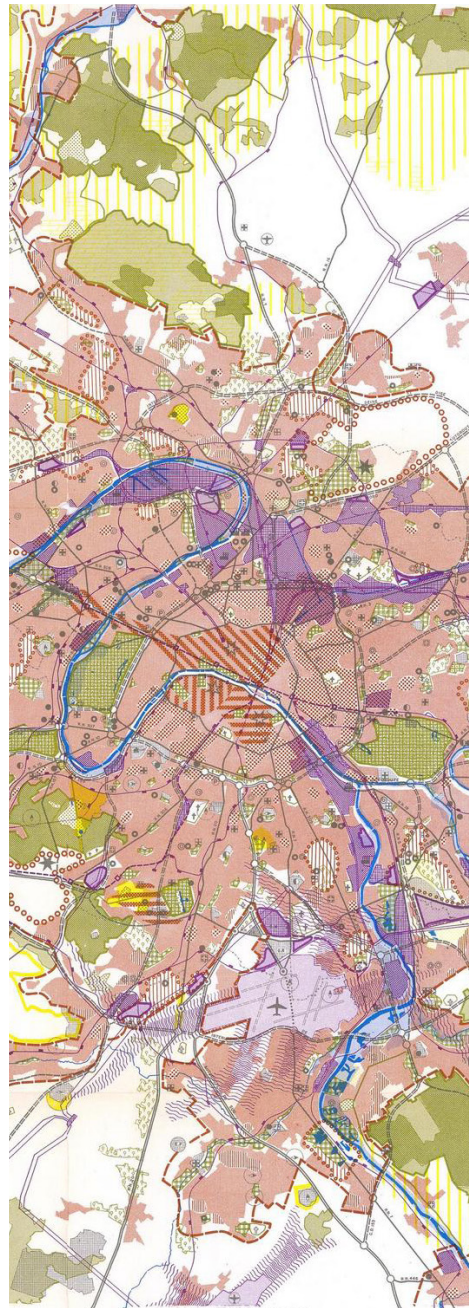
2 PADOG (Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne), 1960

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.

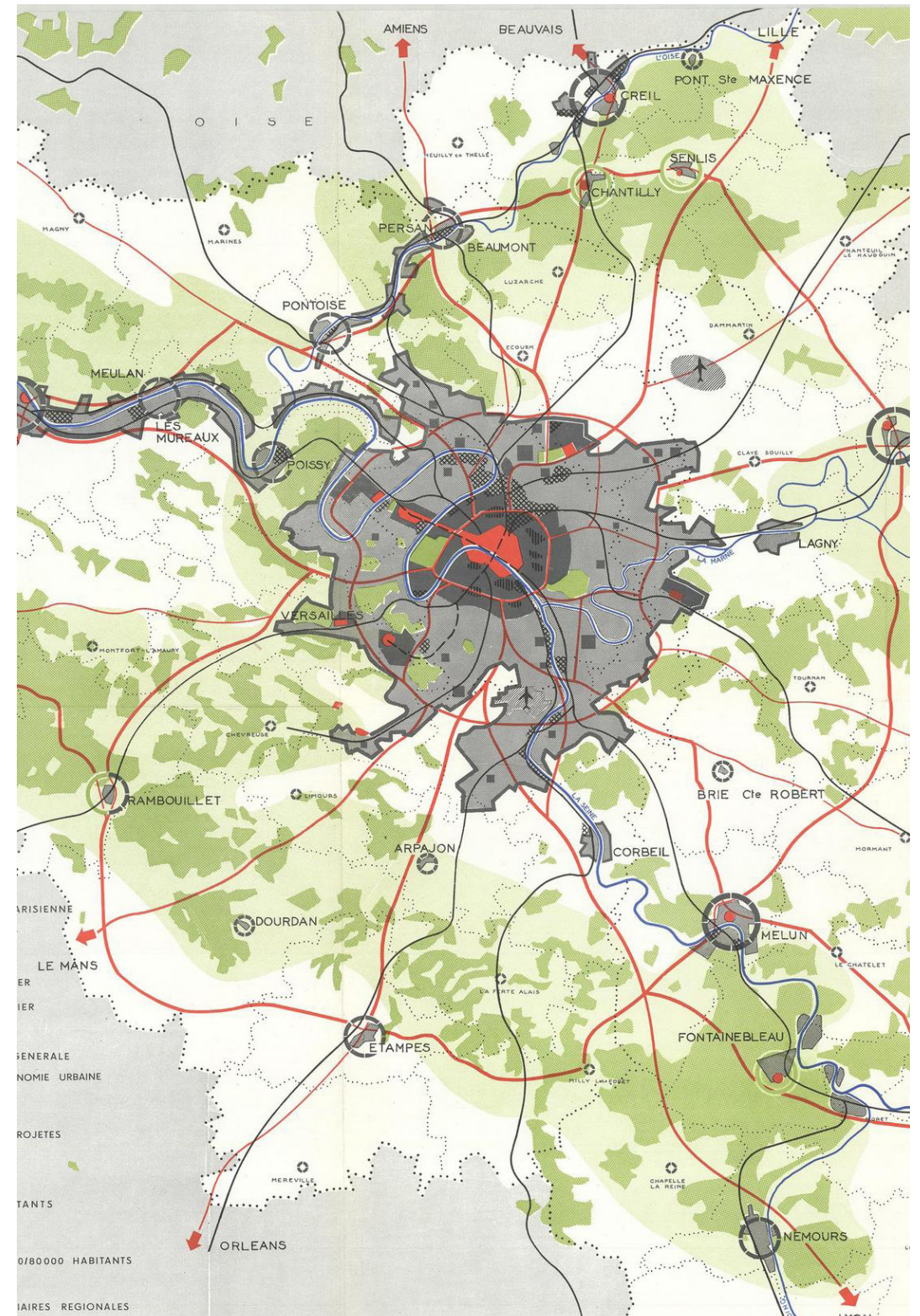
Il visait avant tout à compenser le considérable retard en matière d'équipements de la Région tout en limitant la croissance urbaine.

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 droit: Carte de l'Île-de-France et de l'Oise.
© IAU ÎdF.



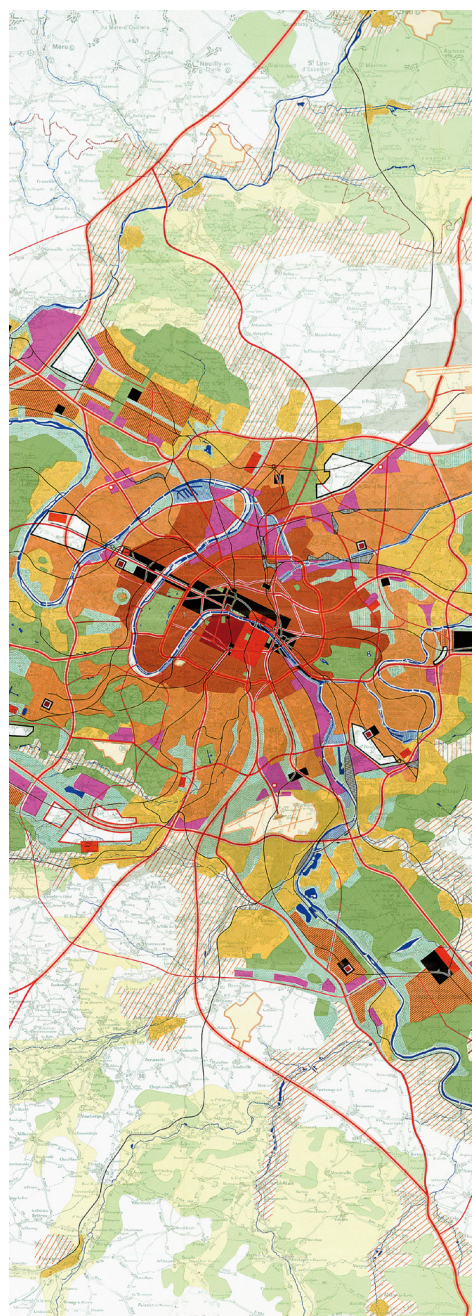
3 SDAURP (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris), 1965

Au début des années 1960 le développement du futur premier Schéma Directeur repose 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.

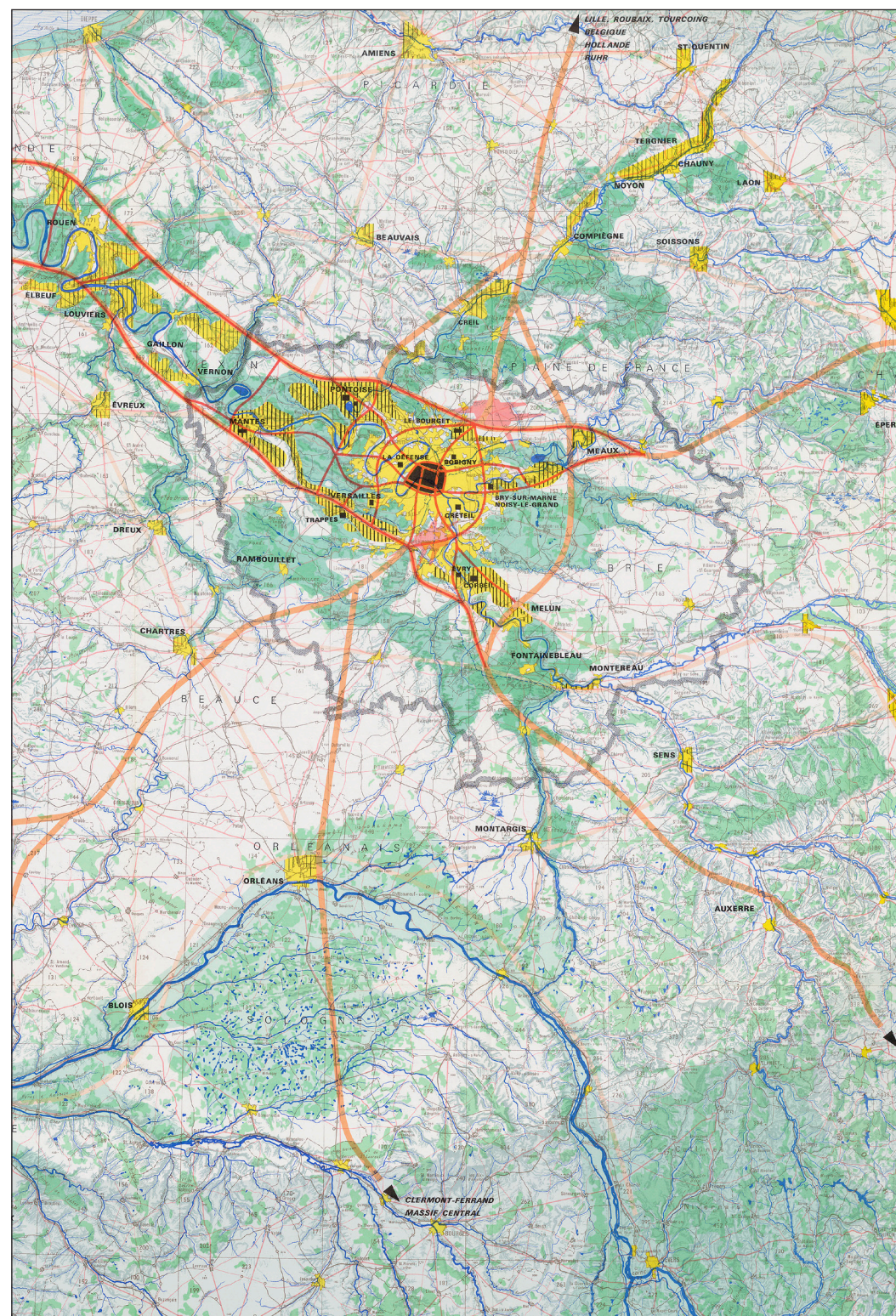
Dans ce cadre, le SDAURP de 1965 est élaboré sous la direction de Paul Delouvrier et remplace le PADOG.

Avec une marquée inversion de tendance, le première 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, Synthèse
À droite: Carte no2, la région parisienne dans le bassin parisien.
© IAU ÎdF



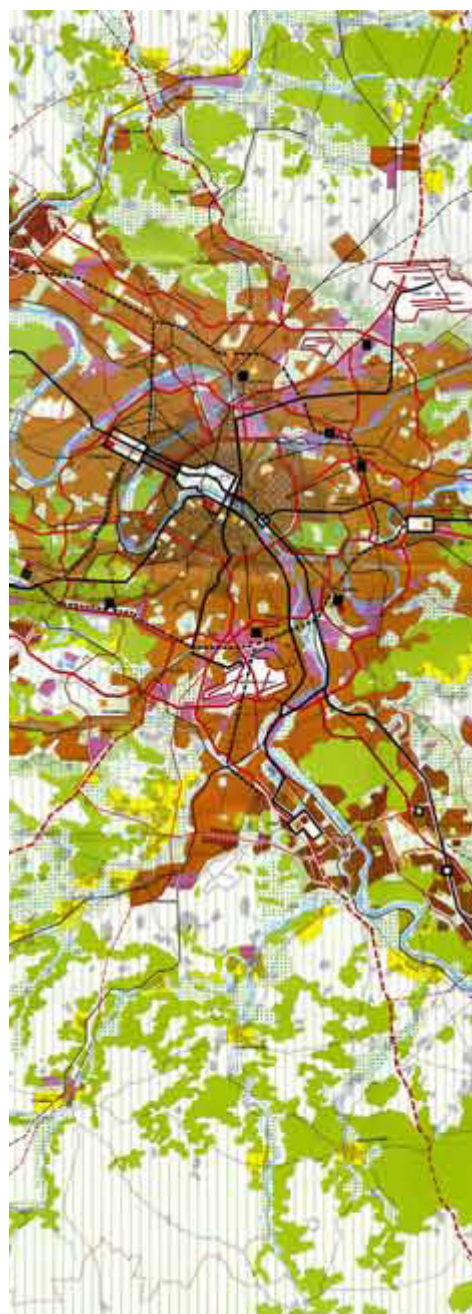
4 SDAURIF (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France), 1976

Le Schéma directeur de 1976 s'appuie sur les principes établis dans le plan de 1965.

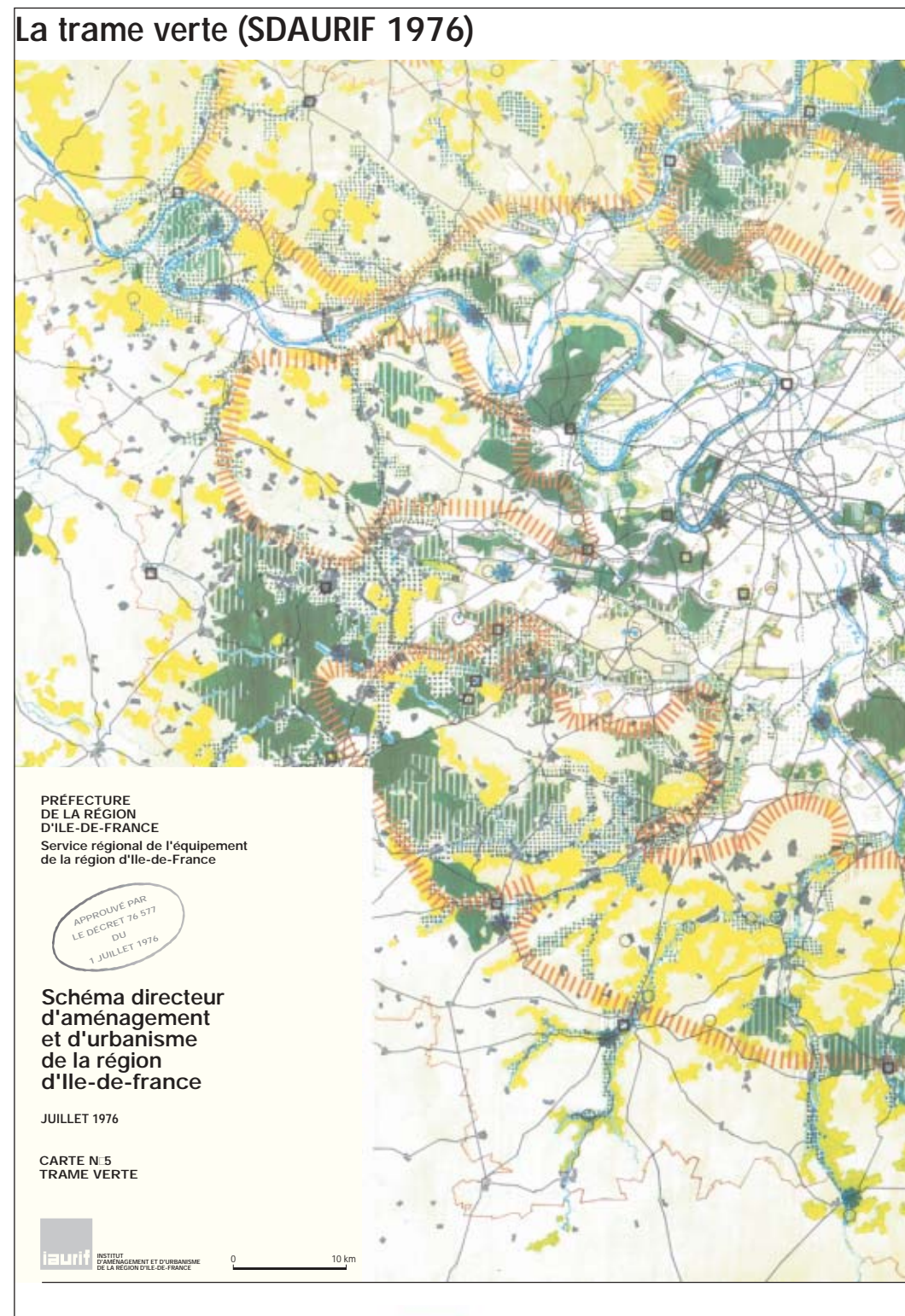
Toutefois, un certain nombre de questions, notamment la crise pétrolière de 1973, la réduction de la croissance démographique et économique afférente, ont amené l'État à adopter une attitude plus prudente que la visions ambitieux de 1965.

Le nombre de villes nouvelles est réduit à cinq: Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Évry, Sénart et Marne-la-Vallée.

Depuis, avec la création des villes nouvelles, des pôles de réstructurantes de la banlieu et des infrastructures nécessaires, 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.

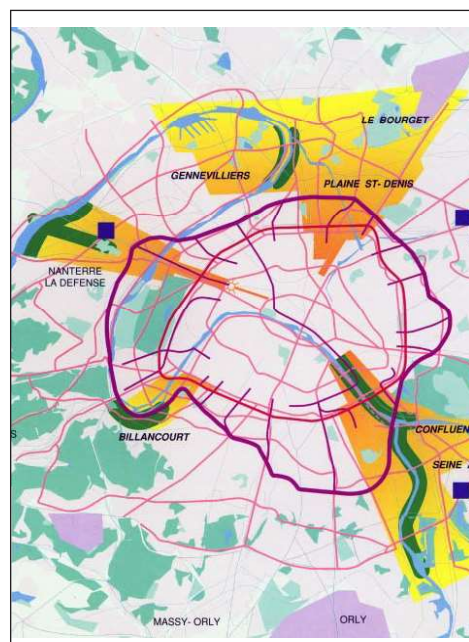
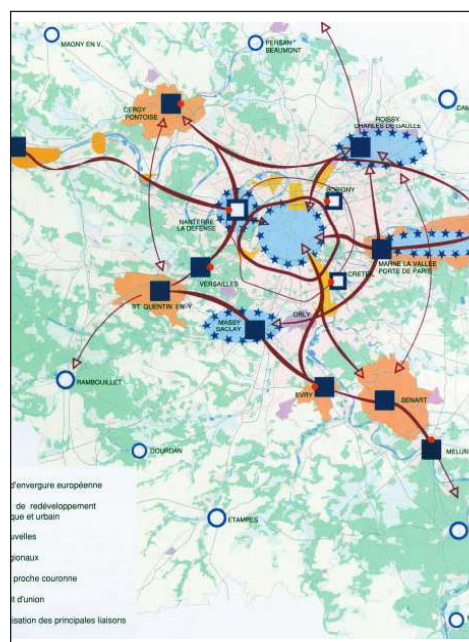
Le plan se compose de plusieurs documents: un rapport, une carte régionale qui traduit graphiquement les orientations et les principes d'aménagement du territoire, ainsi que une annexe avec les principales orientations du rapport.

Par rapport aux plans précédents, ce plan énonce quelques nouveaux principes, dont, avant tout la protection environnementale, en soulignant la nécessité de préserver les zones rurales et naturelles.

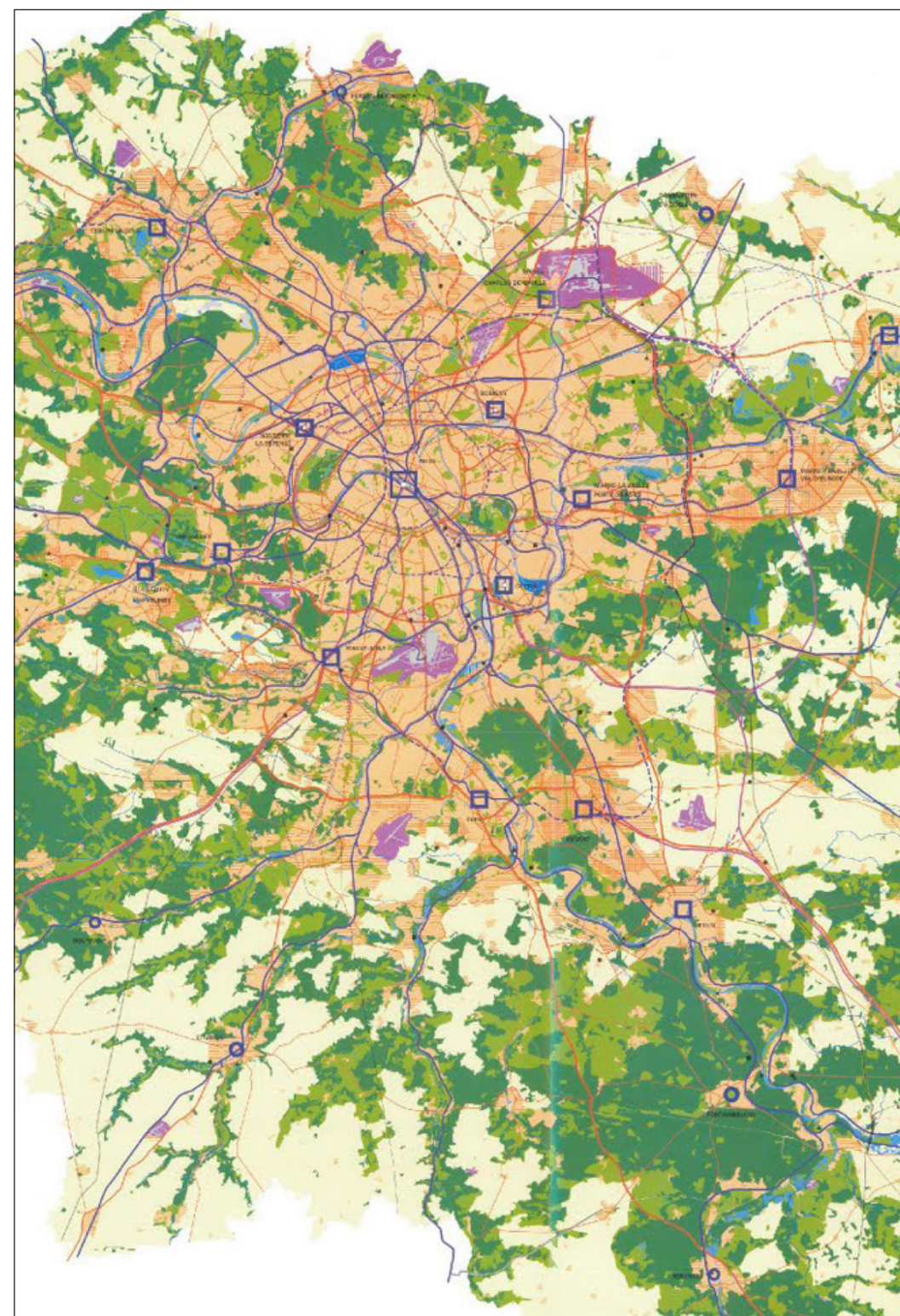
Le plan présente également le but de requalifier les zones industriels de la première couronne et comprend plusieurs projets de rénovation urbaine.

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.

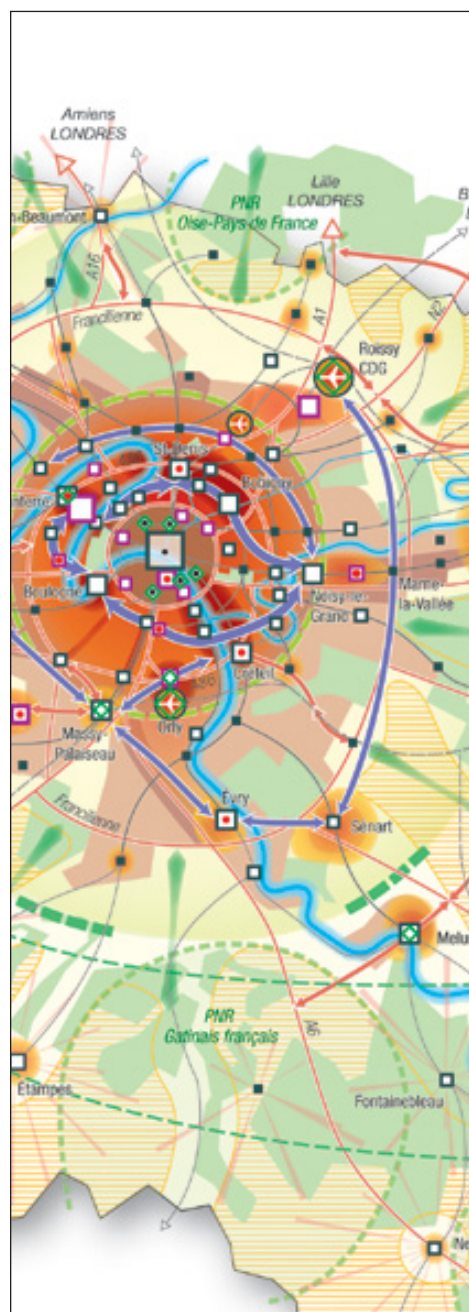
Le plan, élaboré depuis 2004, repose sur une nouvelle approche, dictée par de nouveaux défis et problèmes avant tout liés à la crise environnementale et énergétique et à la nécessité de limiter la consommation de terres naturelles. En outre, un autre objectif majeur est la nécessité de fournir des stratégies 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.

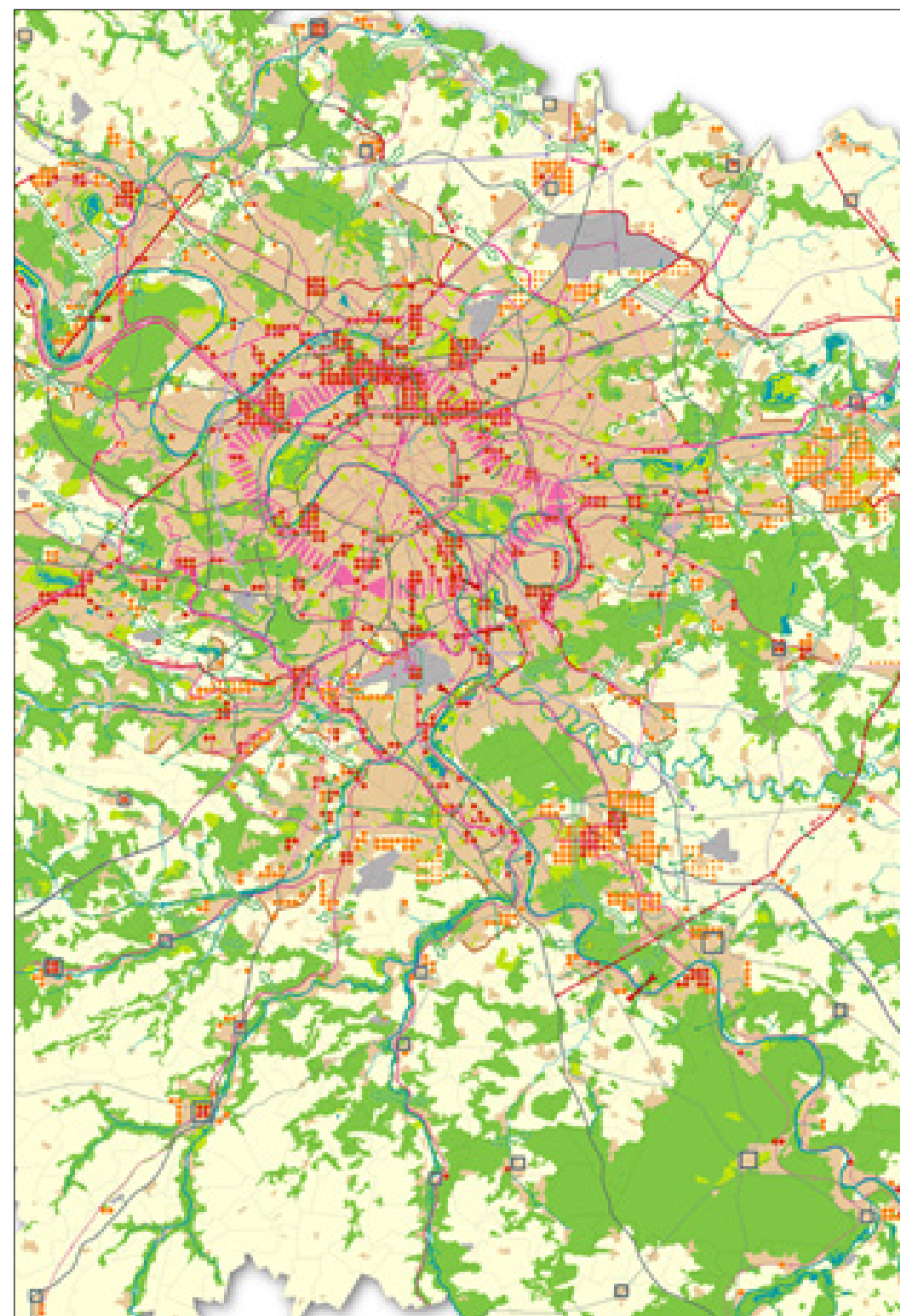
Une nouvelle approche de la planification est donc liée à la question de la *densité urbaine*, qui joue un rôle de plus en plus important dans les politiques et les programmes en cours de discussion.

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

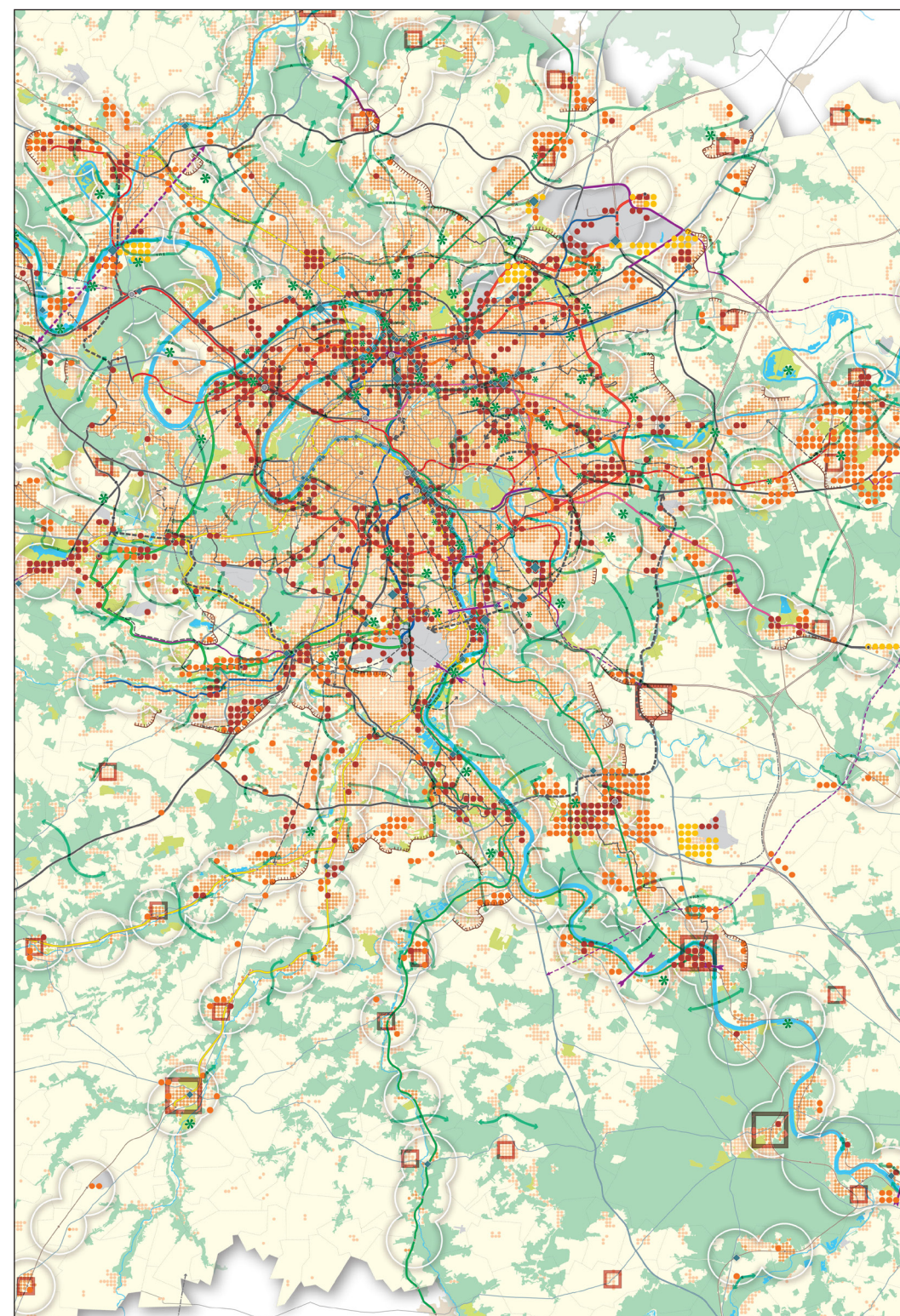
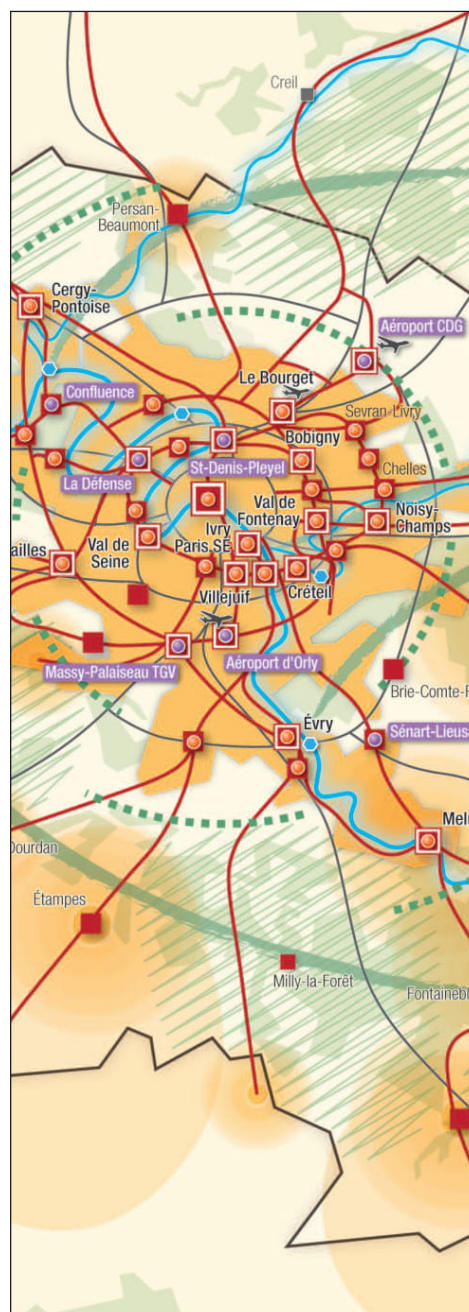


5 SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France projet Île-de-France 2030), Projet Spatial Régional, 2013.

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).



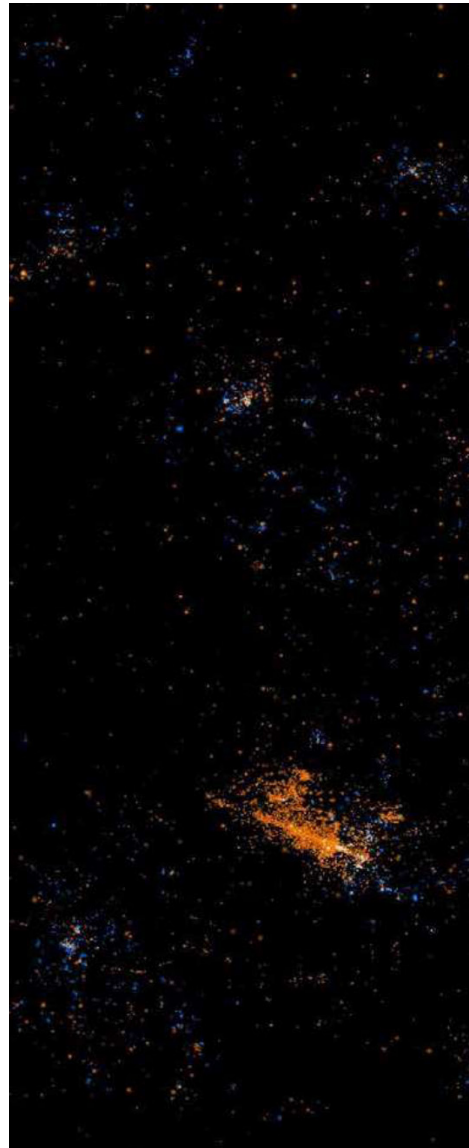
SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France), 2008
À Gauche: Carte Generale;
À Droit: Carte de destination générale des
différentes parties du territoire (CDGT)
© IAU ÎdF

Annexe.II:

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-de-France). 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 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 amendés: 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 scénarios 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).

< DPA Dominique Perrault architecte urbaniste.
Séminaire d'étude AIGP "Habiter le Grand Paris",
2013. © AIGP.

1 **Atelier International du Grand Paris (AIGP), séminaire d'étude «Habiter le Grand Paris », 2013**

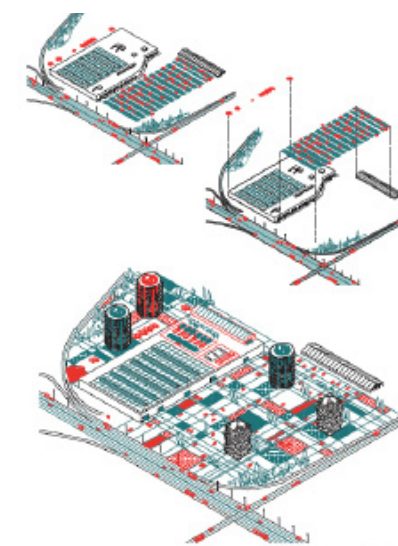
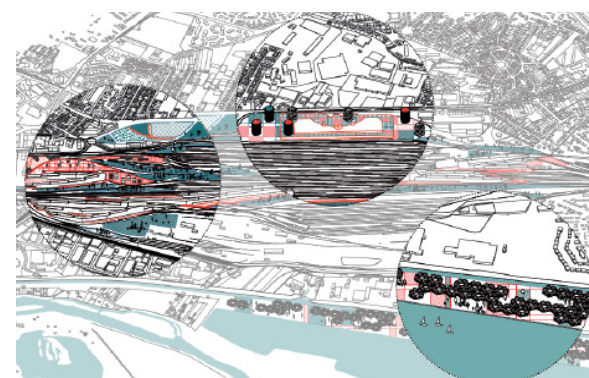
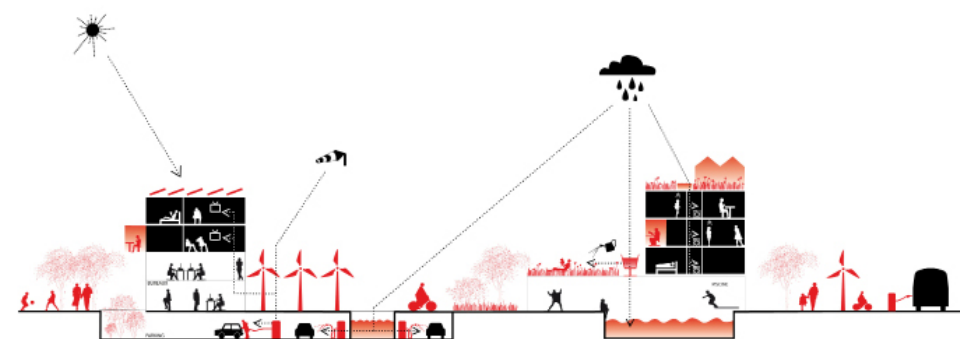
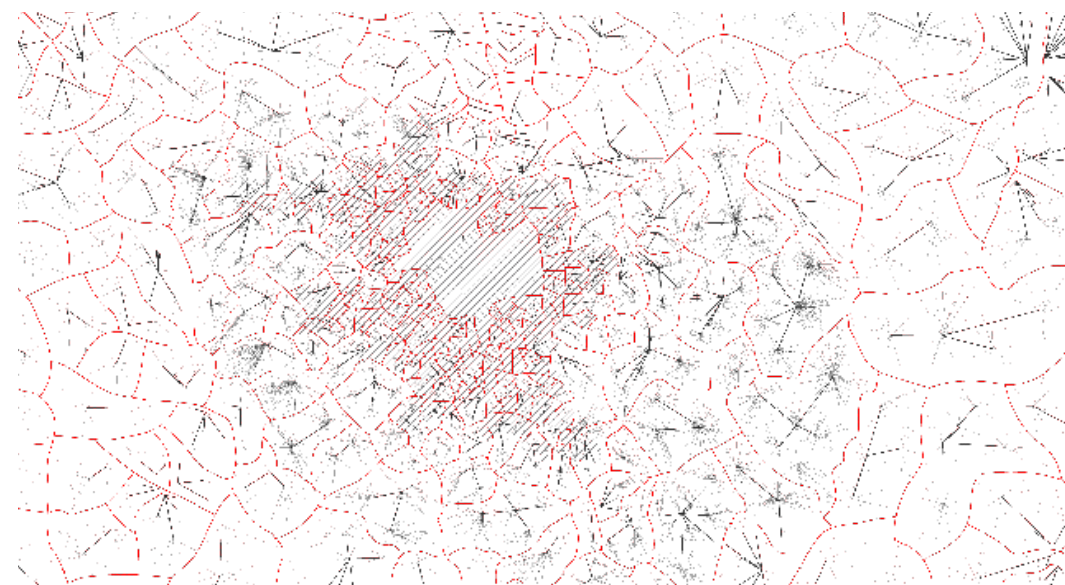
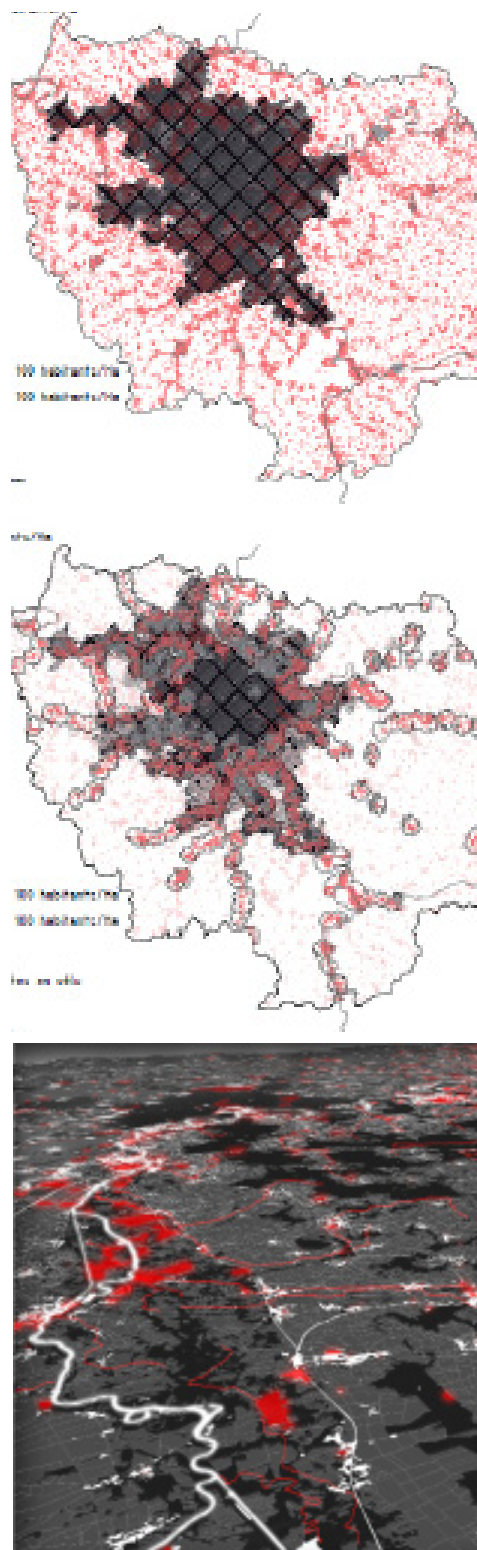
Cette série d'études que nous présentons dans ces pages a été élaborée en mars 2013 par les équipes d'architectes formant le Conseil scientifique de l'AIGP, autour du thème "Vivre le Grand Paris".

Les équipes posent la question en termes pragmatiques : "où et comment?".

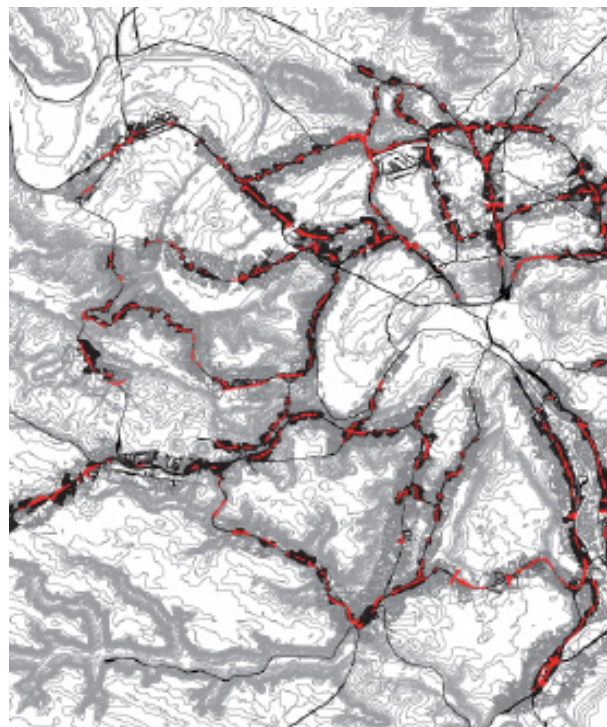
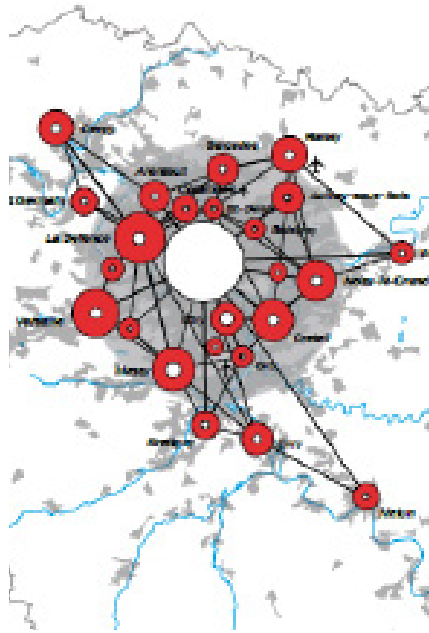
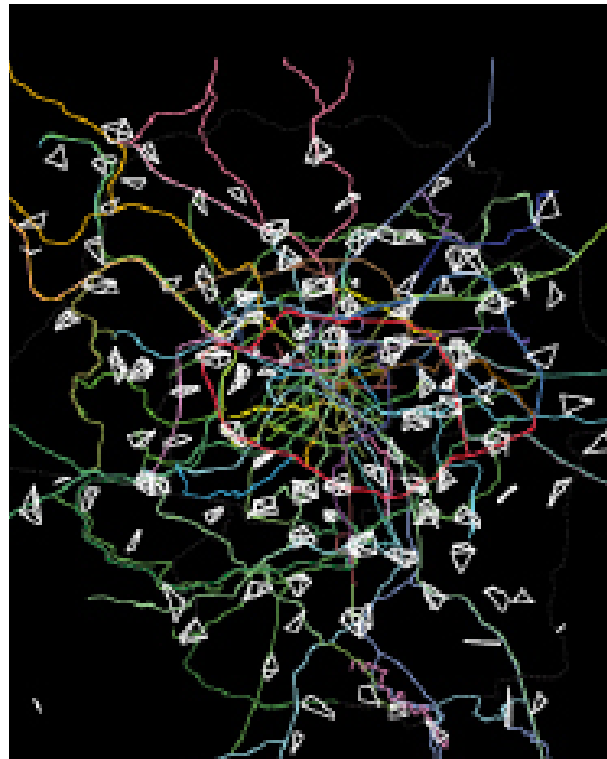
Même si les études n'abordent pas la question quantitative de façon suffisamment approfondie en raison de l'importance d'un modèle plus "formel" de développement urbain, le débat sur la construction et la gestion de l'agglomération urbaine met en avant des réflexions importantes sur la relation entre 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.

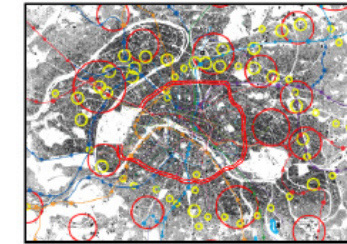


Sur cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP. En haut: Contribution de l'équipe Bres + Mariolle et chercheurs associés. En bas : FGP(a) + TER, Philippe Gazeau, architecte. Séminaire d'étude AIGP "Habiter le Grand Paris", 2013. © AIGP.

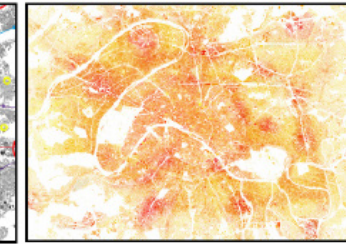


Intensification autour des «armatures urbaines»
 Autour des réseaux de transports existants et proposés,
 longeant et survolant les artères ferroviaires et les autoroutes transformés

2050

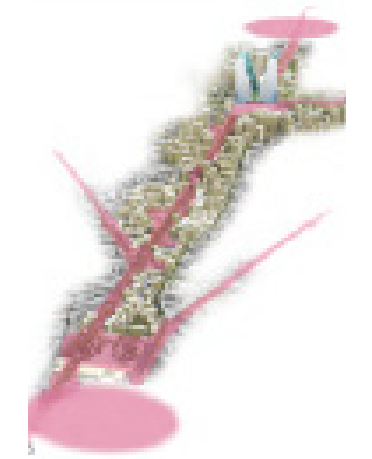


2050

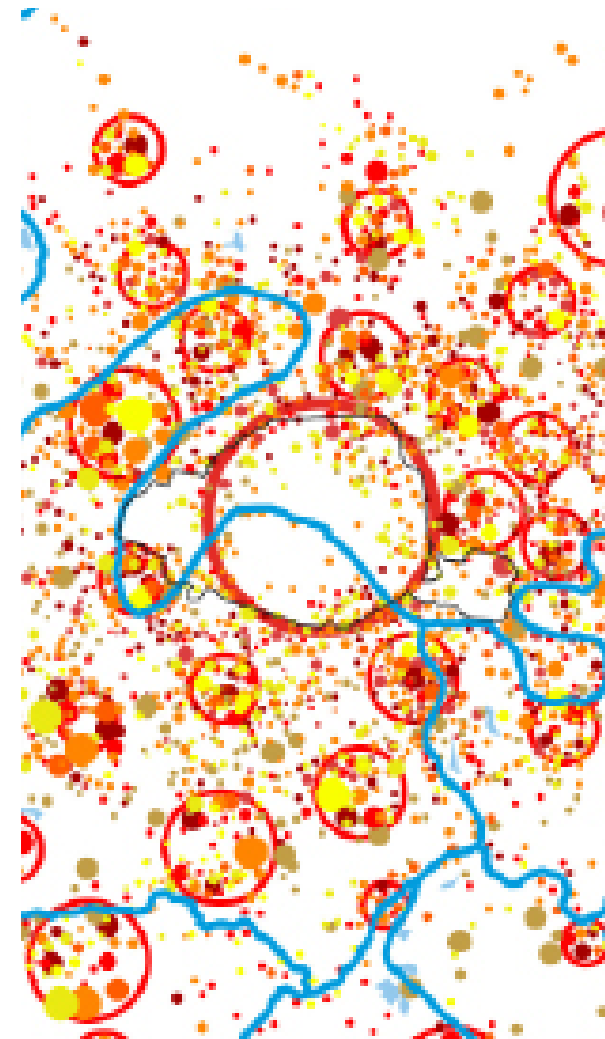


Intensification des polycentres et autour des réseaux de transport

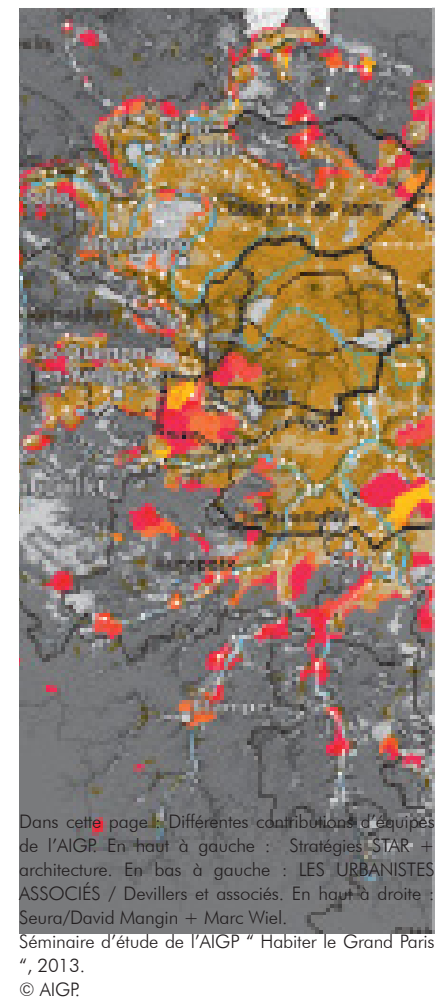
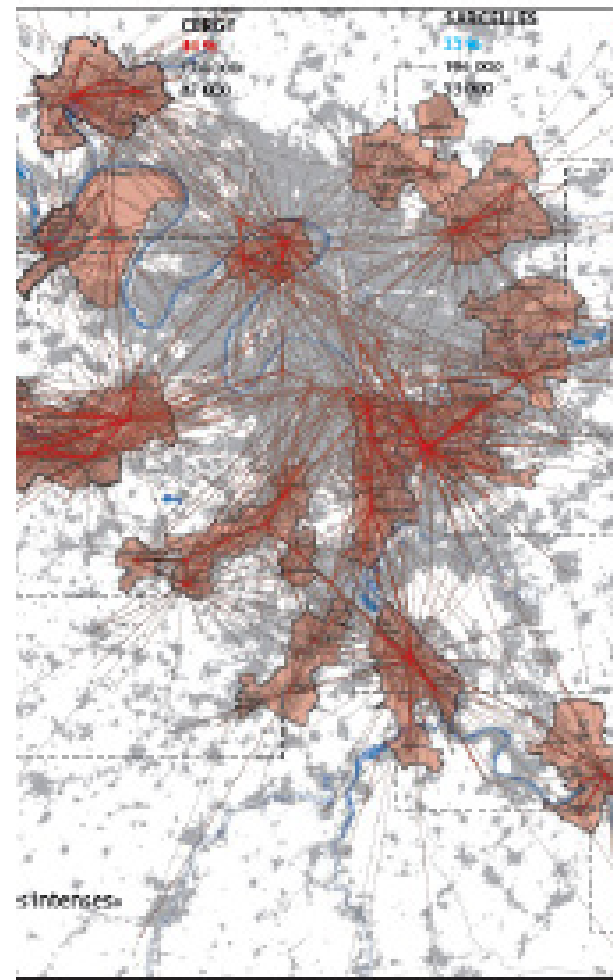
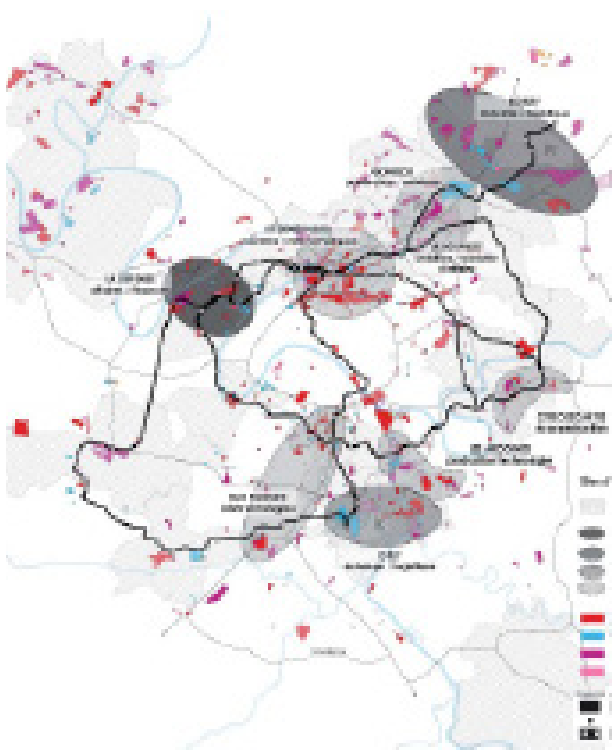
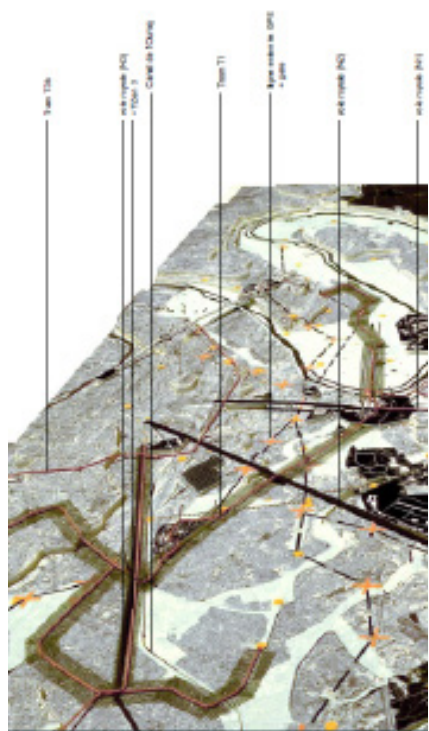
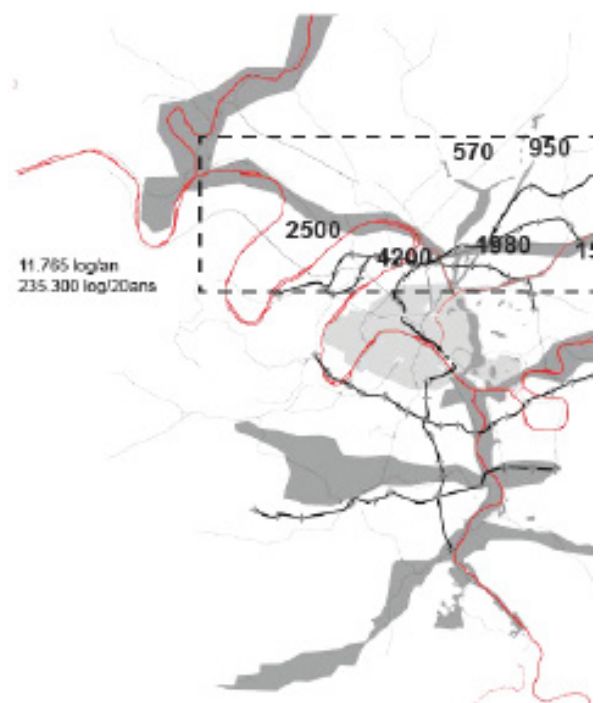
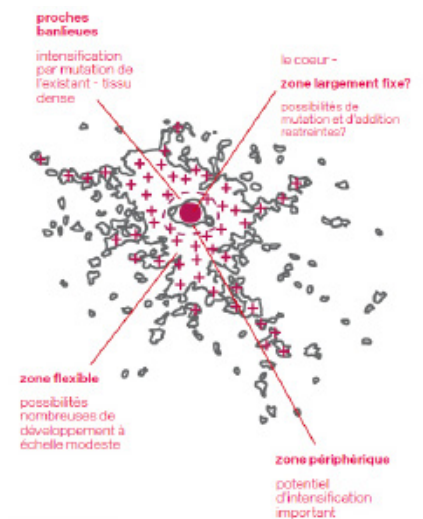
OPÉRI À PARTIR DES LIGNES QUI MARQUENT LA MÈTROPOLIS



Dans cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP.
 En haut à gauche : Agence Francois Leclercq 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.

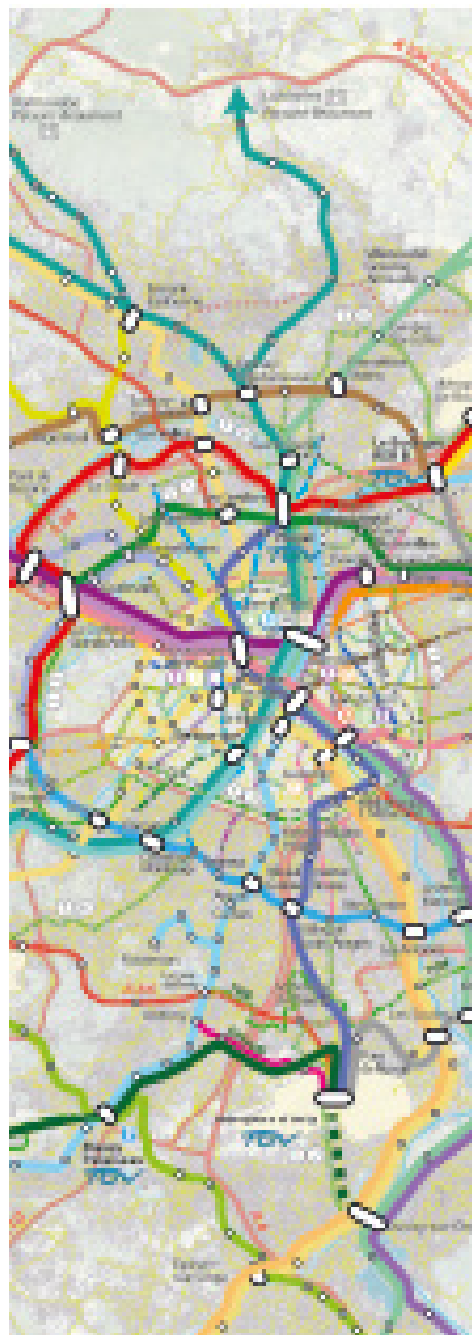
Dans cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP. En haut à gauche : Stratégies STAR + architecture. En bas à gauche : LES URBANISTES ASSOCIÉS / Devillers et associés. En haut à droite : Seura/David Mangin + Marc Wiel.
 Séminaire d'étude de l'AIGP " Habiter le Grand Paris", 2013.
 © AIGP.

2 Atelier International du Grand Paris (AIGP), Séminaire d'étude sur la mobilité dans le Grand Paris (2010)

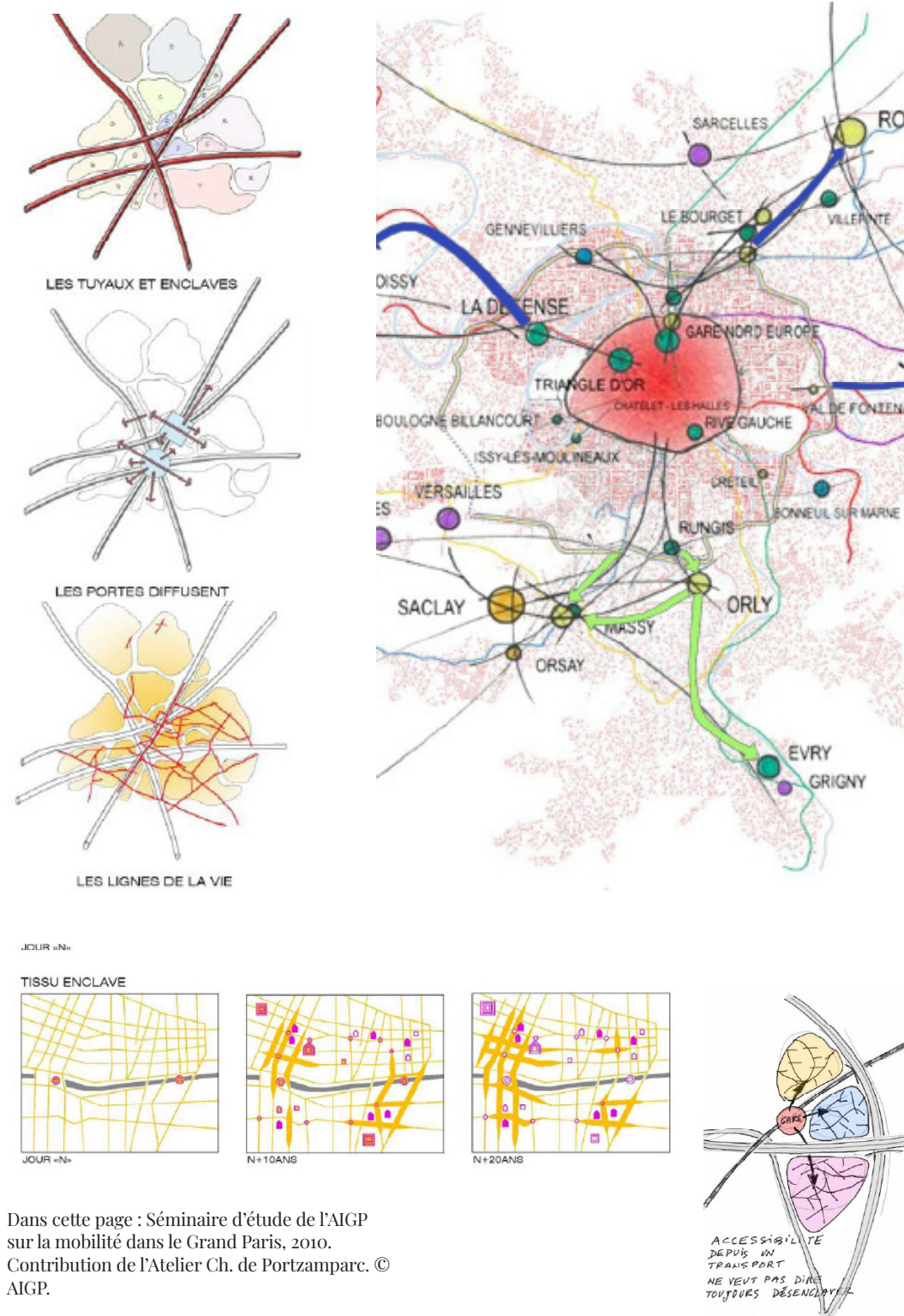
Le premier séminaire d'étude mené par les équipes de l'Atelier International du Grand Paris a été le Séminaire d'étude sur la mobilité métropolitaine. Le scénario proposé vise à articuler les réseaux de transport public avec les autres modes de mobilité et toutes les vitesses comprises dans le réseau 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.

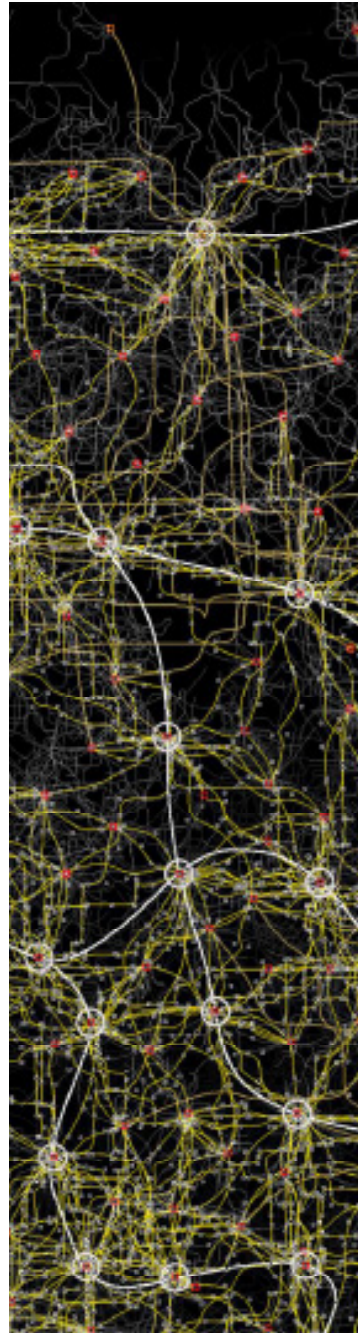
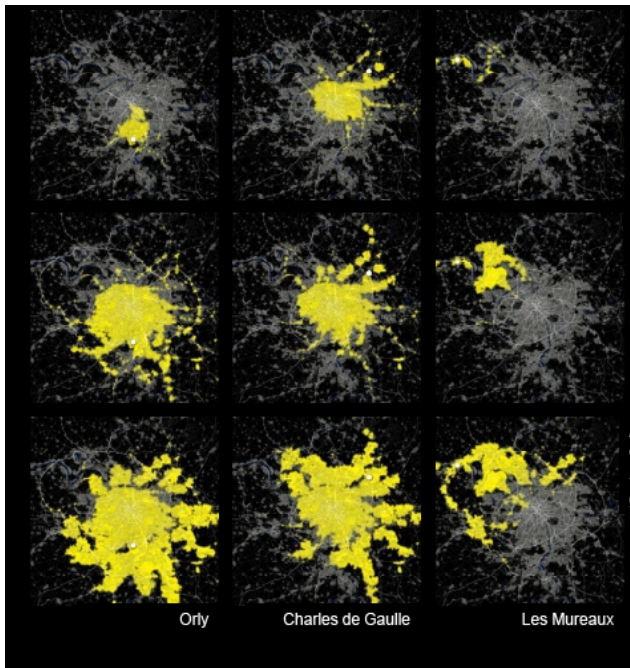
Si la possibilité de se déplacer facilement et rapidement sur le territoire métropolitain est une condition nécessaire, elle n'est pas suffisante. C'est pourquoi les équipes ont envisagé la possibilité de combiner tous les modes de déplacement à des vitesses différentes, tant ceux existants que ceux 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.



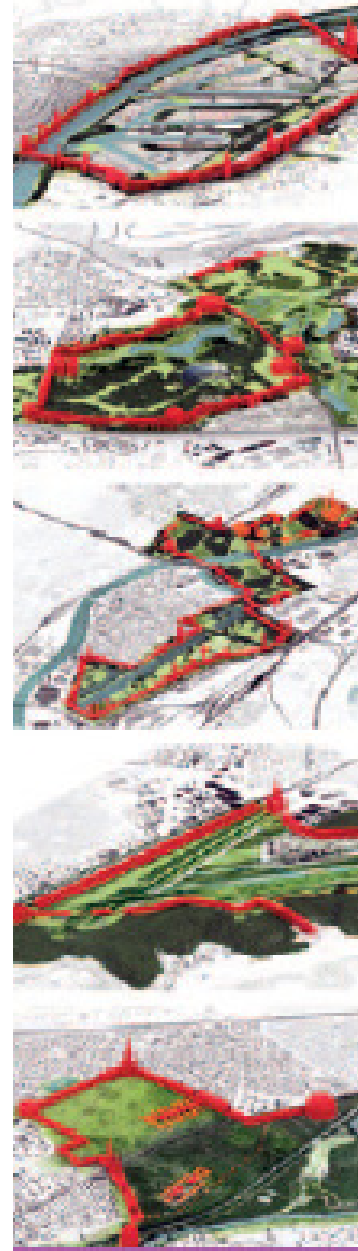
Dans cette page : Détail du "scénario des infrastructures" établi lors de l'Atelier final et élaboré grâce à la collaboration de toutes les équipes. Séminaire d'étude AIGP sur la mobilité dans le Grand Paris, 2010. © AIGP.



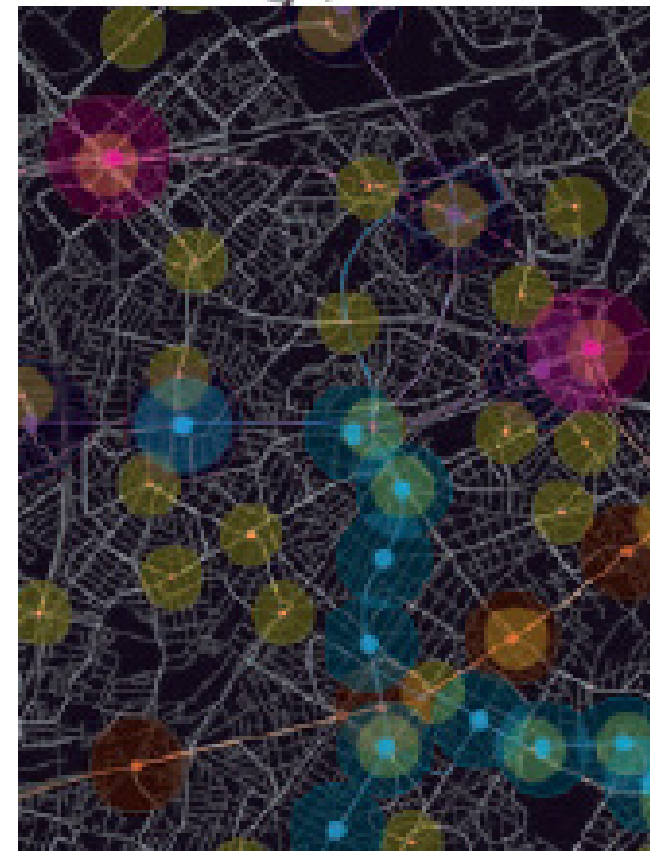
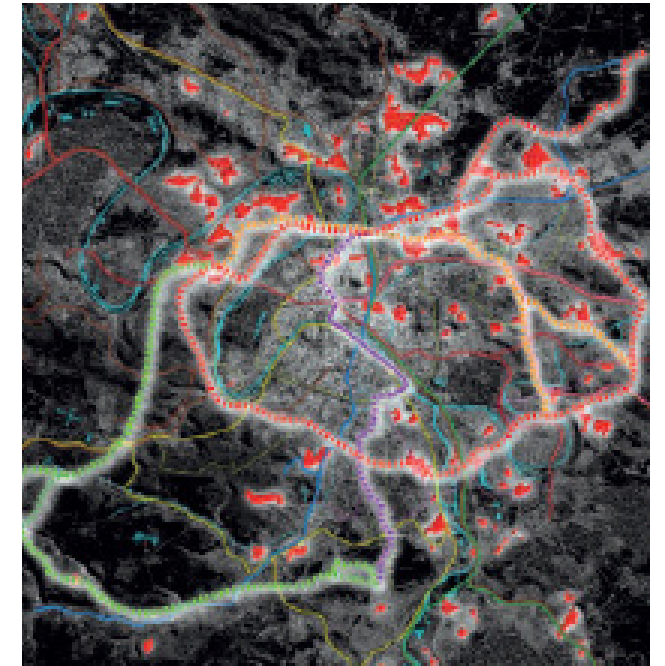
Dans cette page : Séminaire d'étude de l'AIGP sur la mobilité dans le Grand Paris, 2010. Contribution de l'Atelier Ch. de Portzamparc. © AIGP.

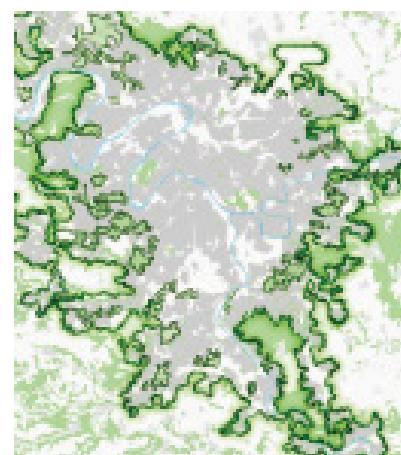
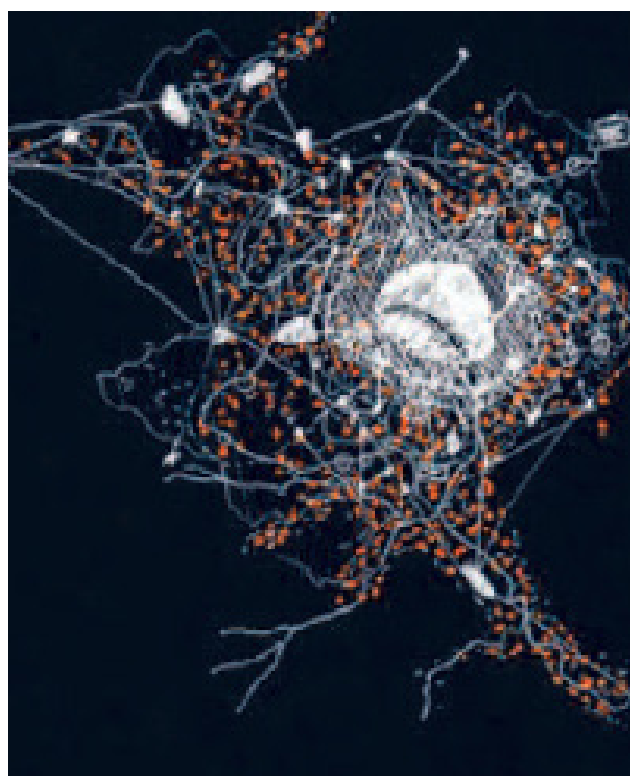
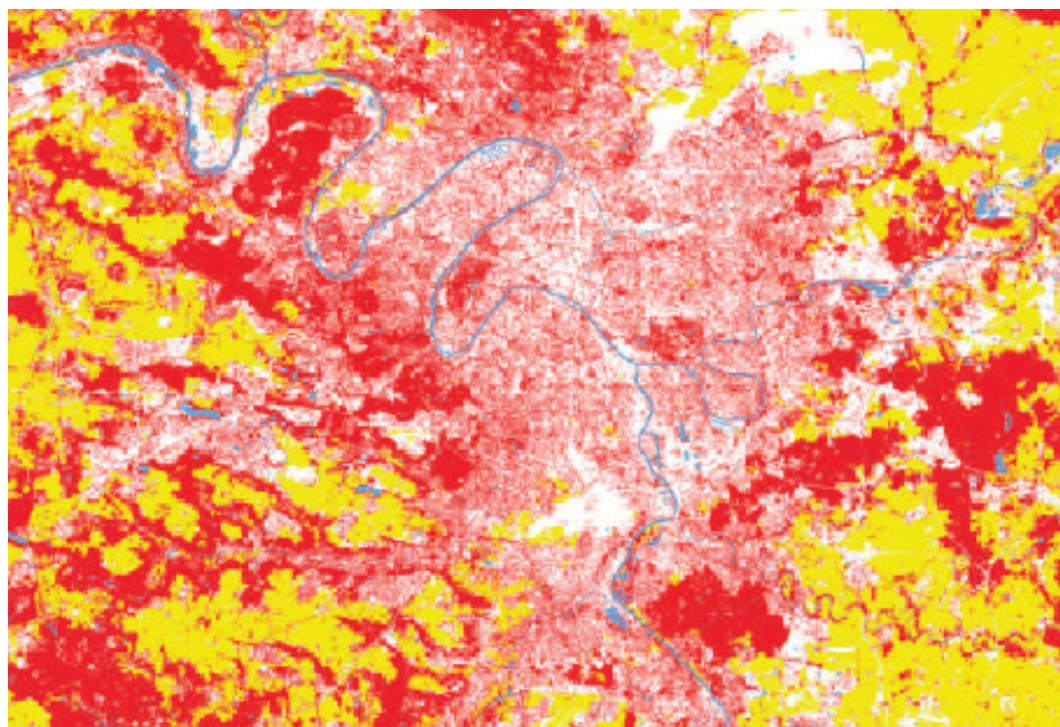


Dans cette page : Contributions de l'Equipe LIN. Séminaire d'étude de l'AIGP sur la mobilité dans le Grand Paris, 2010. © AIGP

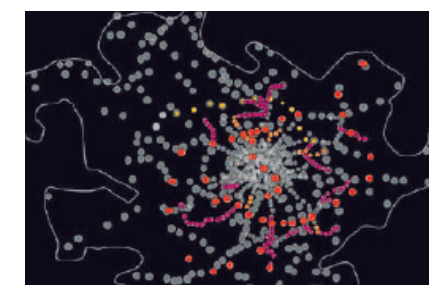
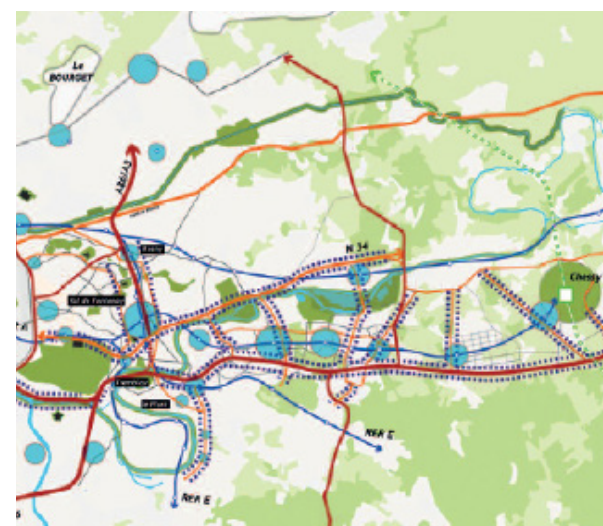
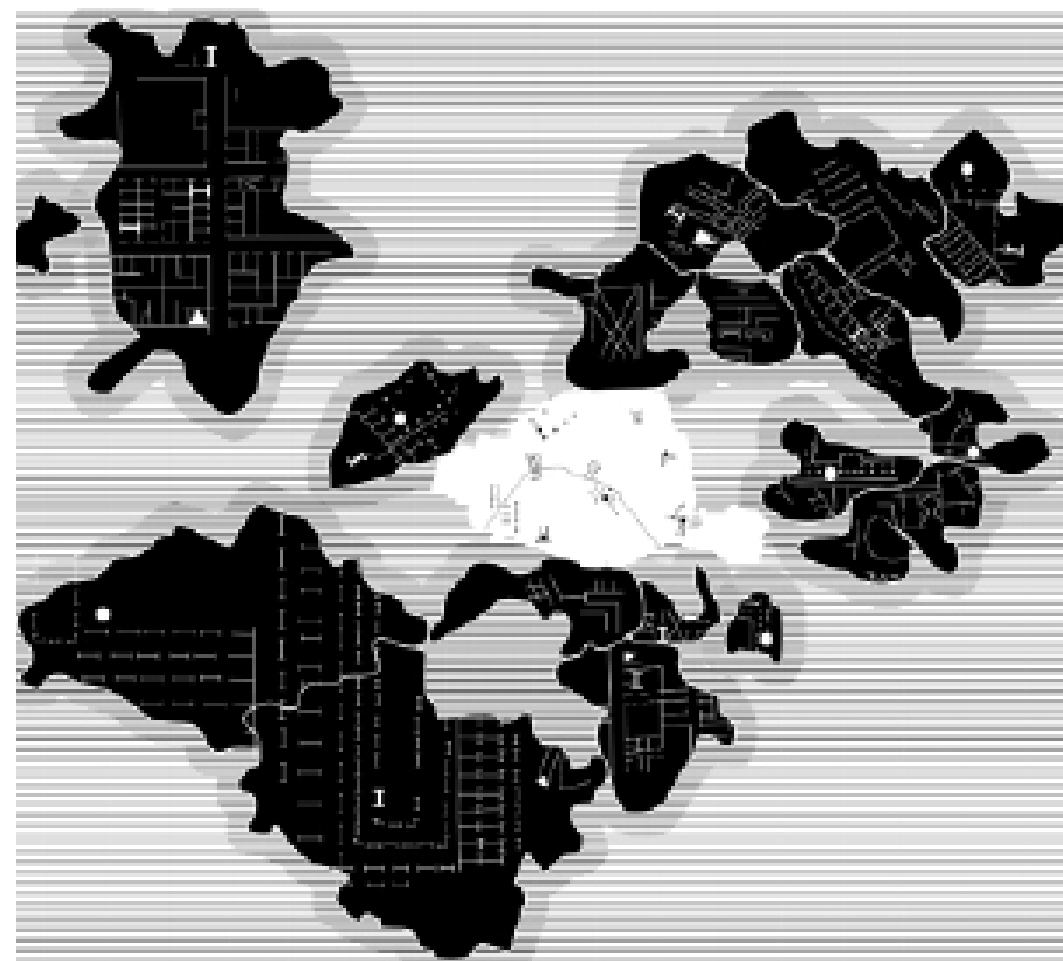


Dans cette page : En haut à gauche : Atelier Castro-Denissof-Casi. En bas à gauche : Finn Geipel + Giulia Andi, Lin + Systematica. En haut à droite : Architectes Jean Nouvel, Jean-Marie Duthilleul, Michel Cantal-Dupart Contribution à la révision du SDRIF 2030, 2011. © AIGP.





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.

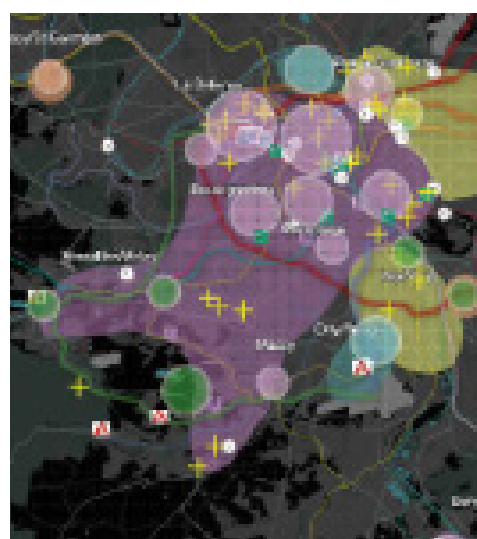
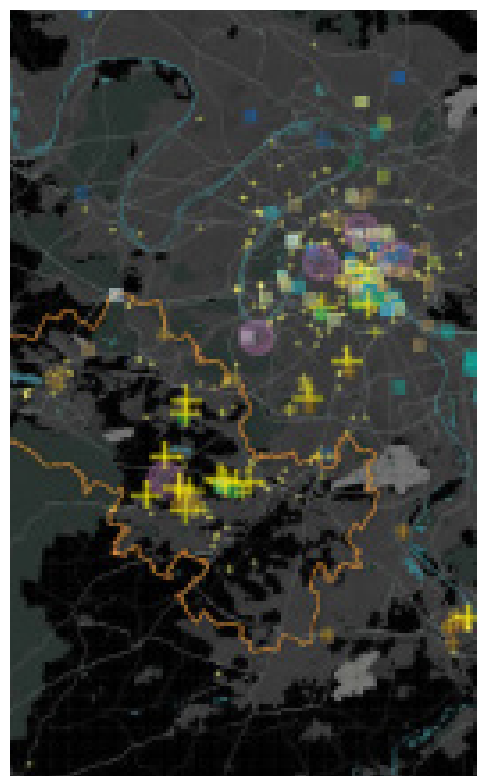


Dans cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP. En haut : Djamel Klouche, l'AUC ; en bas à gauche : Groupe Descartes et SEURA. En bas à droite : Finn Geipel + Giulia Andi, Lin +Systematica. Contribution à la révision du SDRIF 2030, 2011. © AIGP.

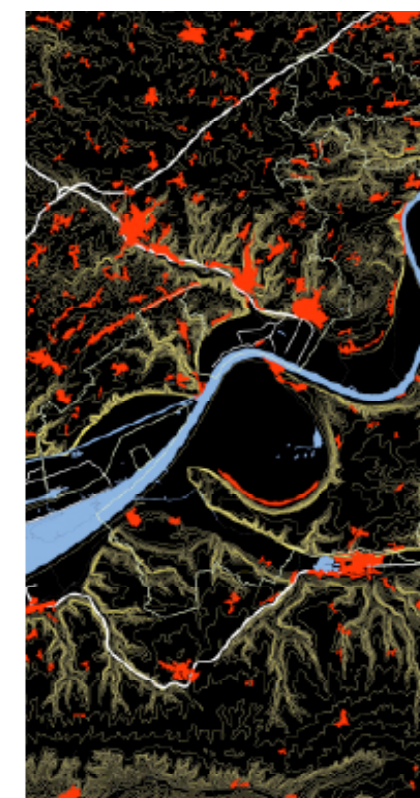
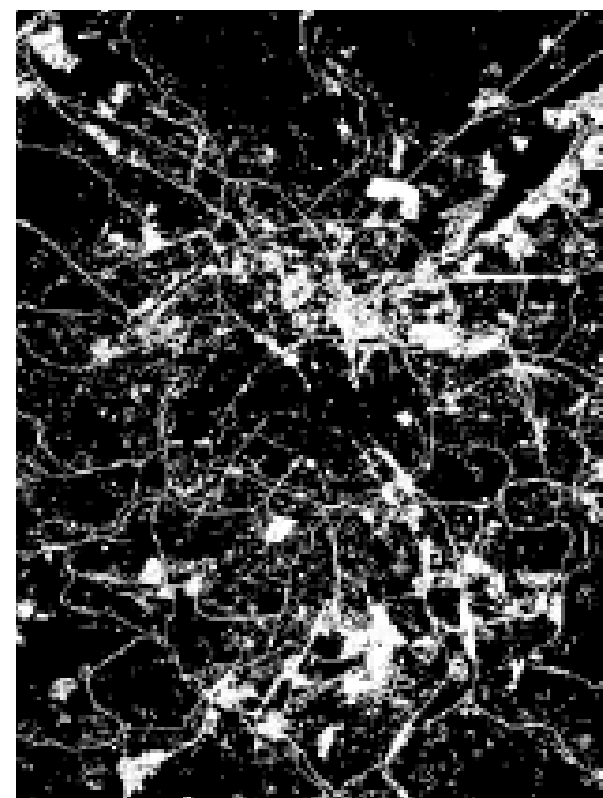
3 Atelier International du Grand Paris (AIGP). Séminaire de travail « Construire le Grand Paris », 2011

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.

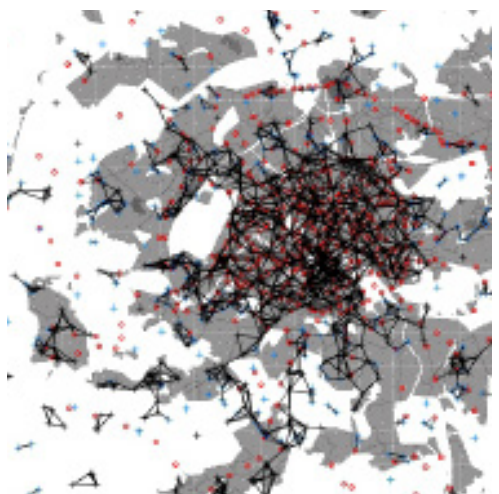
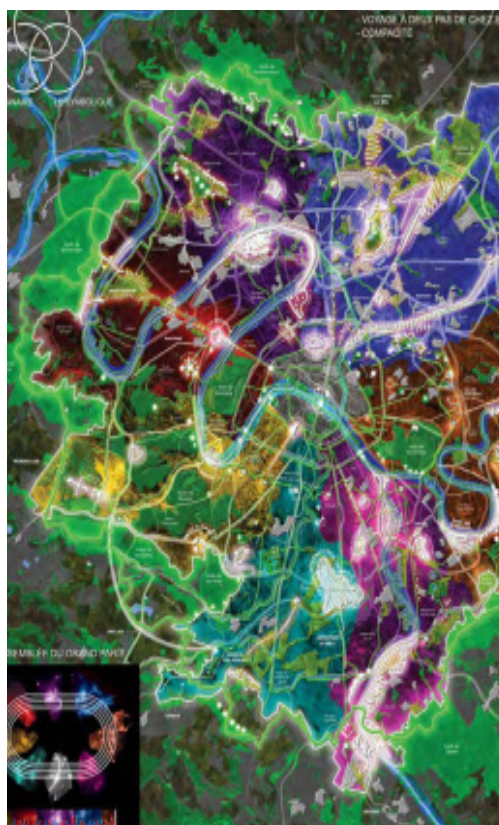


Dans cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP. En haut à gauche : Bernardo Secchi et Paola Vigano / STUDIO 08. En haut à droite : Antoine Grumbach & Associés. En bas à gauche : Finn Geipel + Giulia Andi, Lin +Systematica. En bas à droite : Équipe Yves Lion / Groupe Descartes. Séminaire d'étude AIGP "Construire le Grand Paris", 2011. © AIGP.

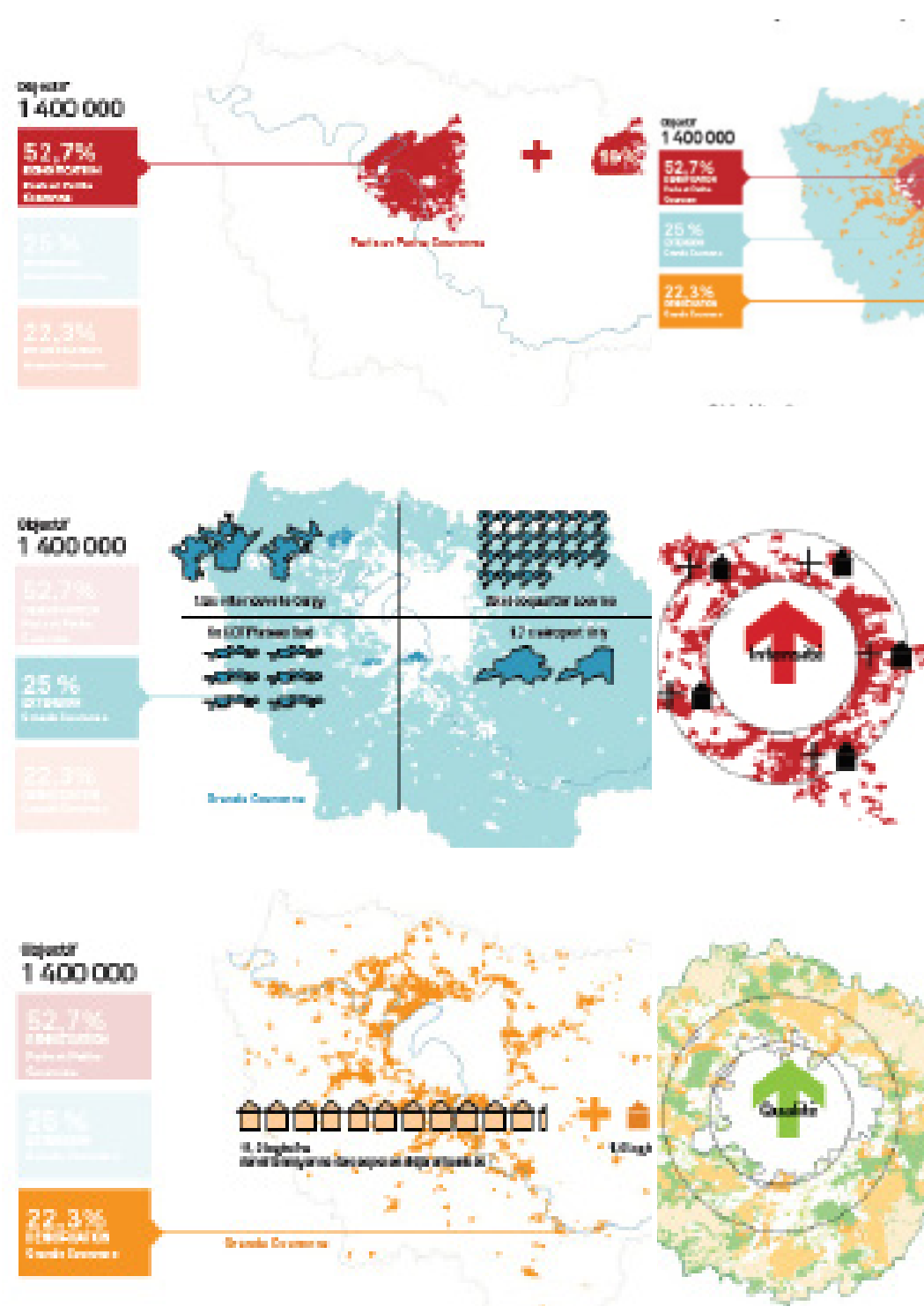
4 Atelier International du Grand Paris (AIGP). Séminaire « Systèmes métropolitains », 2013-2014

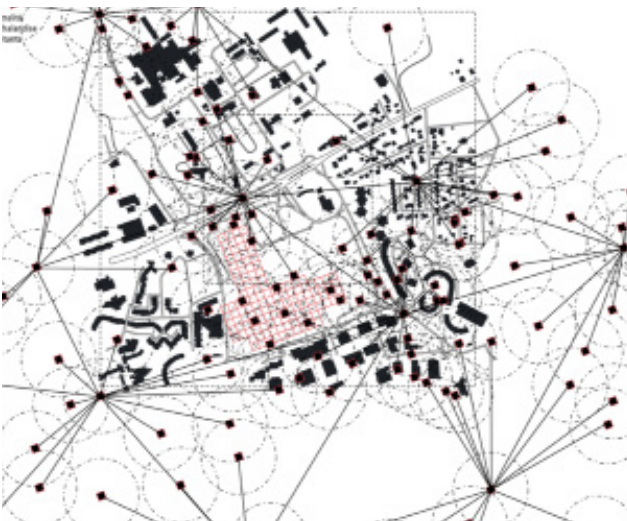
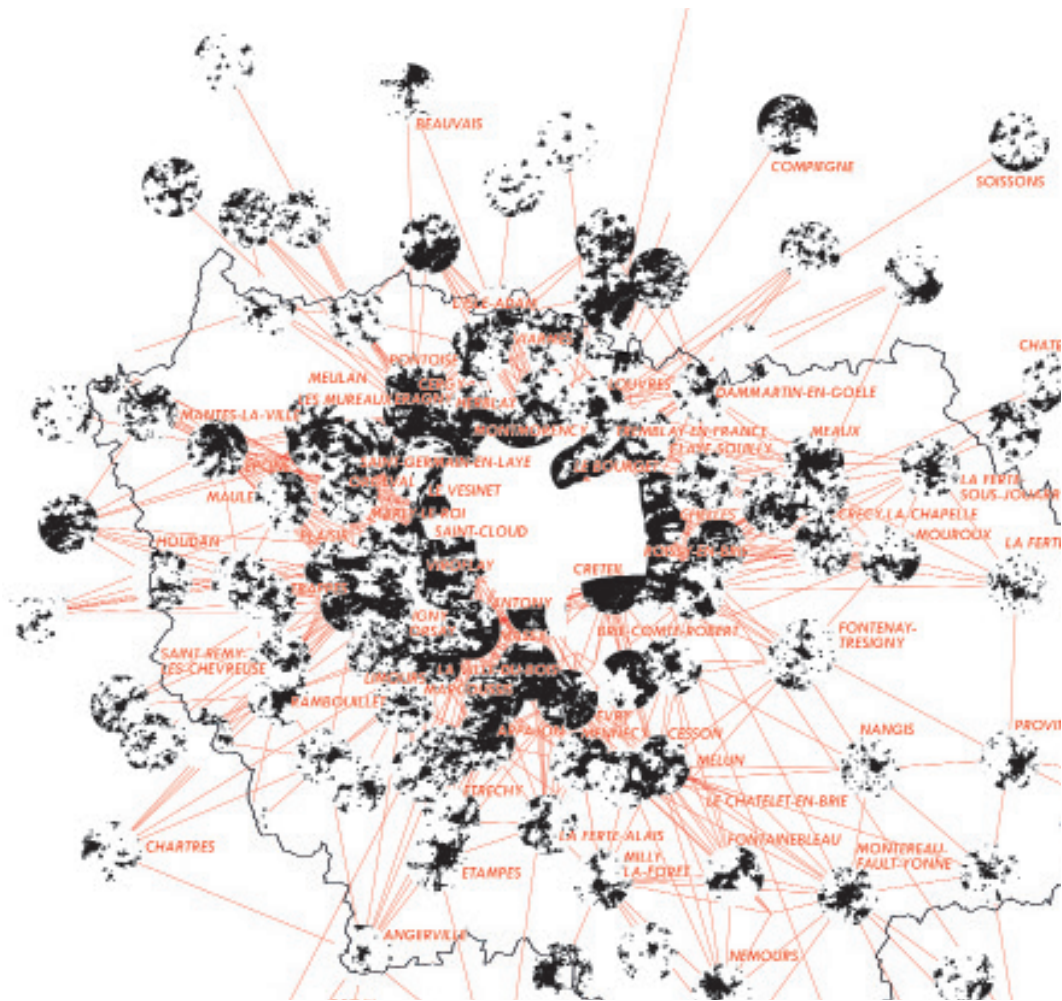
En vue de la création de la Métropole du Grand Paris, l'Atelier met en débat la question des "systèmes métropolitains" qui définissent le territoire métropolitain. Les travaux sont menés en fonction de la planification à l'échelle régionale: le Schéma directeur Île-de-France 2030, les CDT - Contrats de développement territorial -, et le développement du réseau de transport en Île-de-France.

L'analyse de la métropole à différentes échelles s'appuie 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 ?

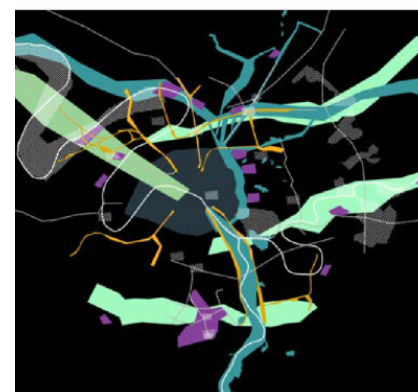


Dans cette page : Différentes contributions d'équipes de l'AIGP. En haut : Atelier Roland Castro - Sophie Denissot & Associés. En bas : DPA Dominique Perrault architecte urbaniste. Séminaire d'étude AIGP "Systèmes métropolitains", 2013-2014. © AIGP.





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

