

urbanpromo

XVII EDIZIONE URBANPROMO "PROGETTI PER IL PAESE"

19 NOVEMBRE 2020

LE NUOVE COMUNITÀ URBANE E IL VALORE STRATEGICO DELLA CONOSCENZA

COME I PROCESSI COGNITIVI POSSONO
MOTIVARE LA POLITICA, GARANTIRE L'UTILITÀ
DEL PIANO, OFFRIRE UNA VIA D'USCITA
DALL'EMERGENZA

Atti della conferenza internazionale
a cura di Michele Talia



ANTEPRIMA PREPUBBLICAZIONE

Edizione pre stampa novembre 2020
Staff editoriale: Laura Infante, Cecilia Saibene, Teresa Di Muccio
Pubblicazione disponibile su www.planum.net
ISBN 9788899237264
© Copyright 2020

Planum Publisher
www.planum.net
Roma-Milano

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced,
stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means,
electronic mechanical, photocopying, recording or other wise,
without the prior written permission of the Publisher ©

urbanpromo

XVII EDIZIONE URBANPROMO "PROGETTI PER IL PAESE"

19 NOVEMBRE 2020

LE NUOVE COMUNITÀ URBANE E IL VALORE STRATEGICO DELLA CONOSCENZA

*COME I PROCESSI COGNITIVI POSSONO
MOTIVARE LA POLITICA, GARANTIRE L'UTILITÀ
DEL PIANO, OFFRIRE UNA VIA D'USCITA
DALL'EMERGENZA*

Atti della conferenza internazionale
a cura di Michele Talia

p

CREDITI

LE NUOVE COMUNITÀ URBANE E IL VALORE STRATEGICO DELLA CONOSCENZA

Atti della Conferenza internazionale, XVII edizione Urbanpromo "Progetti per il Paese"

COMITATO SCIENTIFICO

Michele Talia (Presidente) | Angela Barbanente | Carlo Alberto Barbieri | Giuseppe De Luca
Patrizia Gabellini | Carlo Gasparini | Paolo La Greca | Roberto Mascarucci
Francesco Domenico Moccia | Federico Oliva | Pierluigi Properzi | Francesco Rossi
Iginio Rossi | Stefano Stanghellini | Silvia Viviani

COORDINAMENTO TECNICO SCIENTIFICO

Rosalba D'Onofrio | Giulia Fini | Carolina Giaimo | Laura Pogliani | Marichela Sepe

CONTRIBUTI

#QUESTIONE AMBIENTE. CONOSCENZE, CONDIZIONI, SCENARI IN RECENTI ESPERIENZE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA

CRISTINA ALINOVI, FEDERICO BIANCHESSI, FILOMENA POMILIO

IL DIRITTO ALLA MOBILITÀ. IPOTESI PER UNA PIANIFICAZIONE ANTI-FRAGILE

CHIARA AMATO, MARIO CERASOLI

AMPLIARE GLI SPAZI DI PARTECIPAZIONE ATTRAVERSO LE INNOVAZIONI DIGITALI

CHIARA BELINGARDI

SISTEMI URBANI INTERMEDI E NUOVE GEOGRAFIE ISTITUZIONALI

ANTONIO BOCCA

TANGRAM SPAZIALI. RIPENSARE AI VUOTI URBANI CON MODELLI EQUISCOMPONIBILI

DAVIDE BRUNELLI, AMELIA CIMINI

LA PIANIFICAZIONE TRA VISIONING E MONITORING

ALESSANDRO CALZAVARA

DOVE VANNO LE CITTÀ? LA RISCOPERTA DELLE CENTRALITÀ E DELLE FUNZIONI URBANE ESSENZIALI DOPO LA PANDEMIA

CHIARA CAMAIONI, ROSALBA D'ONOFRIO

PIANIFICARE L'ADATTAMENTO CON NUOVI STRUMENTI COGNITIVI: UNA PROPOSTA PER LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI.

IL CASO DI ASCOLI PICENO

GIORGIO CAPRARI, ROSALBA D'ONOFRIO, ELIO TRUSIANI

URBAN INTELLIGENCE: IL GEMELLO DIGITALE PER CITTÀ RESILIENTI

GIORDANA CASTELLI

RIPARTIRE DALLA COMUNITÀ: IL PARCO SAN LAISE E IL CIRCOLO ILVA DI BAGNOLI, DUE PRATICHE URBANE DI DIALOGO CON IL TERRITORIO

EMANUELA COPPOLA

COME UNA APP PUÒ EDUCARE AD UN'OSSERVAZIONE ATTENTA DEL PAESAGGIO: IL DOSSIER DELL'OSSERVATORIO CONSUMO SUOLO DELLA CAMPANIA

EMANUELA COPPOLA, MICHELE GRIMALDI, ROBERTO MUSMECI

TRACCE DI RIFORMISMO TRA POLITICHE PUBBLICHE E DISEGNO DI PIANO

VITTORIA CRISOSTOMI

RIGENERAZIONE E CITTÀ PUBBLICA. STRATEGIE E STRUMENTI PER RISPONDERE ALLE NUOVE SFIDE DELLA CONTEMPORANEITÀ

FRANCESCO CRUPI

TRASFORMAZIONI TERRITORIALI IN AREE FRAGILI IN TEMPO DI SARS-COV2: PRIME RIFLESSIONI

DONATO DI LUDOVICO

IMPARARE A IMPARARE. COME CREATIVITÀ E STILI COGNITIVI POSSONO INNOVARE LA PROGETTAZIONE URBANISTICA

MADDALENA FORTELLI, ANDREA RINALDI

IL VALORE STRATEGICO DELLA CONOSCENZA E LA SFIDA DELLA COMPLESSITÀ: NUOVI MODELLI DI ORGANIZZAZIONE E MANAGEMENT PER SUPPORTARE L'URBANISTICA E LA POLITICA NELLE DECISIONI DA PRENDERE IN CONDIZIONI DI INCERTEZZA E/O EMERGENZA

MARCO FREGATTI

INCUBATORI E START UP INNOVATIVE, I POSSIBILI NUOVI ALLEATI PER UNA PIANIFICAZIONE URBANA E TERRITORIALE 4.0

VITO GARRAMONE, ELENA GISSI,
LAURA FREGOLENT, LORENZO FABIAN

PIANIFICARE LA RIGENERAZIONE DEI TESSUTI INSEDIATIVI. IL CASO DELL'ADATTAMENTO AI FENOMENI DI PIOGGIA INTENSA A SETTIMO TORINESE (TO)

CAROLINA GIAIMO, STEFANO SALATA, GIULIO GABRIELE PANTALONI

CITTÀ CONSOLIDATA E AREE DISMESSE: NUOVE STRATEGIE PER UNA PROPOSTA DI RIGENERAZIONE INTEGRATA. IL CASO DEL PUG DI BOLOGNA E DELLA BOLOGNINA

TIZIANO INNOCENZI

SEA LEVEL RISE E STRATEGIE DI RIGENERAZIONE IN AMBITI URBANI COSTIERI.

IL CASO DI RAVENNA

CARMEN MARIANO, MARSIA MARINO

LO SPAZIO DELL'INTERAZIONE: LUOGHI, ATTORI E STRUMENTI A BOLOGNA

VALENTINA ORIOLI, MARTINA MASSARI

LABORATORIO URBANO STRATEGICO CITY SCHOOL

DOMENICO PASSATELLI, DONATO PICCOLI,
FERDINANDO VERARDI

MATERA, UN PASSAPORTO PER IL POST LOCKDOWN

ANNALISA PERCOCO, ANTONIO BOCCA

APPROCCI PER CITTÀ CLIMA-ADATTIVE E RESILIENTI.

PIERA PELLEGRINO

LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA FRA EMERGENZA E FUTURO: POLITICHE, STRATEGIE, SCENARI DI INNOVAZIONE OLTRE LE CRISI

GABRIELLA PULTRONE

METROPOLI RESILIENTI. LA RISPOSTA DELLA PIANIFICAZIONE FRANCESE ALLE SFIDE EMERGENTI

CHIARA RAVAGNAN, CHIARA AMATO,
GIULIA BEVILACQUA

NUOVA QUESTIONE URBANA E NUOVO WELFARE. LA CITTÀ PUBBLICA PER IL DIRITTO ALLA SALUTE

LAURA RICCI, FRANCESCO CRUPI, IRENE POLI

**L'ANALISI DEL MICROCLIMA URBANO A
SUPPORTO DELLA VALUTAZIONE DELLE
TRASFORMAZIONI URBANE. PRIMI ESITI DI
UNA RICERCA PER MIGLIORARE LA VIVIBILITÀ
DELLA CITTÀ DI MILANO**

SILVIA RONCHI, STEFANO SALATA, ANDREA
ARCIDIACONO

**TRA ECOLOGIA E PAESAGGIO. PROSPETTIVE
DI RIGENERAZIONE NEL TERRITORIO COSTIE-
RO DELL'AGRO PONTINO**

FRANCESCA ROSSI, RAUL ENZO FEDELI,
STEFANO MAGAUDDA

**URBANISTICA: COSA SALVARE, TRA
DEBOLEZZA DELLA DISCIPLINA E ALTRE CRISI**

SAVERIO SANTANGELO, MARIA TERESA CUTRÌ,
NICOLE DEL RE, FRANCESCA PERRONE

**GREENWAYS E RECUPERO DELLE FERROVIE
DISMESSE: INDICAZIONI PER UNA
PROGETTAZIONE SU SCALA NAZIONALE**

VALERIA SAPONARA, EMANUELA COPPOLA,
CHIARA CIRILLO

**STRATEGIE DI RIGENERAZIONE URBANA
ECOSYSTEM-BASED PER L'ADATTAMENTO
AL CLIMATE CHANGE**

SILVIA URAS, IRENE POLI

Metropoli resilienti. La risposta della pianificazione francese alle sfide emergenti

Chiara Ravagnan¹, Chiara Amato², Giulia Bevilacqua³

¹Sapienza Università di Roma - Dipartimento PDTA
Email: chiara.ravagnan@uniroma1.it

² Sapienza Università di Roma - Dipartimento PDTA
Email: chiara.amato@uniroma1.it

³ Sapienza Università di Roma - Dipartimento PDTA
Email: giulia.bevilacqua@uniroma1.it

Abstract

La fase della metropolizzazione del territorio, accompagnata dalla profonda crisi economico-finanziaria globale del 2008 ha decretato in molti paesi l'improrogabile avvio di riforme istituzionali, che hanno determinato una riconfigurazione del sistema di pianificazione, attraverso l'istituzione di enti di scala metropolitana e intercomunale. Questi costituiscono oggi gli ambiti di riferimento privilegiati per la messa in campo di strategie di rigenerazione finalizzate ad assetti urbani e metropolitani sostenibili, efficienti ed inclusivi, attraverso la costruzione di reti materiali e immateriali: reti della mobilità pubblica e dolce, infrastrutture verdi, spazi pubblici identitari ma anche reti culturali e sociali, per lo scambio di informazioni e l'interazione di soggetti, per la promozione di stili di vita salutari e di economie green e creative.

In questo contesto, il caso delle metropoli francesi è ricco di esperienze che riconoscono come componenti strategiche le reti materiali e immateriali nella pianificazione, ai fini di una indispensabile ricomposizione della frammentazione morfologica e delle disparità socio-economiche tra città storica, periferie consolidate e *habitat pavillonnaire*. Dagli SCOT ai PLUI, gli apparati conoscitivi contenuti nei "diagnostic", i processi partecipativi con gli "atelier" e le indicazioni delle "OAP - Orientations d'Aménagement e de Programmation", si connotano di nuovi contenuti da cui emerge una particolare e attenta analisi alle reti fisiche infrastrutturali, dello spazio pubblico e ecologico-ambientali come elementi strutturanti per la rigenerazione affiancando la costruzione delle infrastrutture per la mobilità e la fruizione alle reti sociali e tecnologiche capaci di determinarne la sostenibilità e la fattibilità degli interventi, anche tempestivi e/o temporanei, di rigenerazione alla scala locale, urbana e territoriale, alla luce degli eventi calamitosi connessi al *climate change*, alle alluvioni degli scorsi anni, alla pandemia del 2020.

In questo quadro, il paper approfondisce il quadro di riferimento francese e le esperienze in corso nella metropoli parigina, con particolare riferimento al caso dell'EPT *Est Ensemble*, per indagare come le recenti *best practices* di pianificazione territoriale-strategica e urbanistica stiano recependo nell'apparato del piano nuovi contenuti analitici e progettuali per far fronte alle sfide emergenti e per identificare riferimenti utili per la pianificazione nelle città metropolitane in Italia.

Parole chiave: conoscenza, reti, strategie di adattamento

© 2020 Planum Publisher

1. La pianificazione urbanistica in Francia tra riforma del sistema di pianificazione e sperimentazione progettuale per la rigenerazione

Gli anni '90 si sono fatti portatori di una attenzione significativa alle problematiche delle periferie urbane a partire da un ripensamento dei riferimenti culturali di impronta modernista e una progressiva apertura delle politiche urbane legate alla casa e ai servizi, verso altri settori, come la mobilità sostenibile, lo spazio pubblico, l'ambiente e il paesaggio, promuovendo nuovi strumenti strutturali e strategici a geometria variabile in grado di attuare strategie integrate e condivise di rigenerazione alla scala vasta.

Una innovazione che ha trovato, in alcuni paesi come la Francia, un laboratorio di sperimentazioni e di riforma del sistema di pianificazione (Masboungi, 2012), per dare risposte al disagio sociale legato alla crisi industriale, alla forte immigrazione, alle problematiche di inclusione e integrazione, alla segregazione dei

grands ensembles aggravate dalla scarsa accessibilità e dagli squilibri nelle dotazioni di verde, servizi e attività. Problematiche che hanno richiesto un impegno economico e un approccio integrato a cui lo Stato non si è sottratto e che si è concretizzato in una innovazione degli strumenti di pianificazione e importanti programmi di riqualificazione nazionali (Ravagnan, 2019).

Il nuovo Millennio ha visto infatti l'avvio di un processo di rinnovo della pianificazione generale che si è concretizzato con l'approvazione della Legge *Solidarité et Renouvellement Urbains* (SRU), entrata in vigore dal 2000, che privilegia una visione globale del territorio, affrontando in maniera olistica le questioni emergenti connesse al consumo di suolo, al trasporto pubblico e alla mixité sociale sostituendo i vecchi strumenti con lo *Schémas de cohérence territoriale* - SCOT - e il *Plan local d'urbanisme* - PLU.

Nel 2014, ad esito della crisi del 2008, la definizione di innovative forme di *governance* metropolitana è stata avviata con la Legge Maptam, nella quale le *Métropoles* hanno ricevuto per delega anche le competenze in materia di pianificazione urbanistica: tra queste la redazione dello SCOT e/o dei *Plans locaux d'urbanisme intercommunaux* (PLUI), nonché dei progetti urbani di rilevanza metropolitana. Il processo di riforma ha investito anche i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica attraverso il combinato disposto delle Leggi Grenelles (2010), *ALUR* (2014), *NOTRe* (2015), nell'ambito di un riassetto delle figure istituzionali, che introduce gli *Établissements publics de coopération intercommunale* - EPCI - e gli *Etablissement Public Territorial* - EPT. Gli EPCI e EPT assumono le competenze in materia di redazione dei PLU, con la possibilità di redigere PLU intercomunali. Le Leggi Grenelles in particolare hanno affrontato anche le sfide ambientali: la conservazione della biodiversità e l'offerta di servizi ecosistemici, la valorizzazione del paesaggio, la mobilità sostenibile e il risparmio delle risorse naturali declinandone l'applicazione nella pianificazione urbanistica, stimolando nuove strategie sostenibili e resilienti che emergono a livello nazionale con particolare riferimento ai contesti di Lione (Palazzo, 2016), Marsiglia (Fior, Poli, Bevilacqua, 2019) e di Parigi (Poli, Ravagnan, 2020). In questo quadro, il paper approfondisce il caso dell'EPT *Est Ensemble* nella Métropole parigina, per indagare come le recenti *best practices* stiano recependo nell'apparato del piano nuovi contenuti analitici e progettuali per far fronte alle sfide emergenti e per identificare riferimenti utili per la pianificazione nelle città metropolitane in Italia.

2. Parigi nel contesto francese. Il ruolo della pianificazione intercomunale nella costruzione di una metropoli resiliente

Attualmente, la *Métropole du Grand Paris* sta elaborando il proprio SCOT, di cui è prevista l'approvazione nell'autunno del 2020 e che già individua negli obiettivi la costruzione di una metropoli resiliente basata sulla costruzione della *trame verte et bleue* (introdotta dalle Leggi Grenelles), una metropoli inclusiva che affronti gli squilibri territoriali, una metropoli attrattiva che riverberi il proprio valore alla scala vasta.

A livello intercomunale, gli EPT inclusi nella Métropole stanno elaborando i relativi PLUI, in parte recentemente approvati. Tra questi, l'EPT *Est Ensemble*, istituito nel 2016, è connotato da una radicata tradizione di cooperazione tra i 9 Comuni in esso ricompresi¹, già precedentemente riuniti nella *Communauté d'Agglomération* (CA). Il *Projet Urbain*, approvato nel 2015 dalla CA, trovava principali riferimenti nella definizione di tre progetti strategici (les *Portes d'Est Ensemble*, la *Plaine de l'Ourcq* e le *Parcs des hauteurs*) nel quadro di una ricucitura interna dei tessuti insediativi, dei percorsi e degli spazi pubblici nella CA nonché tra la CA e la *Ville de Paris*.

Questi progetti strutturanti coinvolgono le infrastrutture per la mobilità, lo spazio pubblico e le connessioni paesistico-ambientali trasformando gli spazi verdi ormai residuali da sfondo a figura di riferimento per la fruizione urbana attraverso le differenti forme insediative, dando nuova forma e significato alle reti dello spazio pubblico e trasformando le infrastrutture da cesura a luogo di relazioni fisiche e funzionali. Questa attenzione al sistema del trasporto pubblico, alle reti degli spazi pubblici e alle *trame verdi* trova riscontro nella fase analitica del PLUI, che concede nel "diagnostic" ampio spazio a queste tematiche.

Inoltre, i 3 progetti strutturanti vengono recepiti nella fase propositiva del PLUI, e ne costituiscono i progetti guida, corrispondenti a 3 "territoires d'entraînement" per le OAP - *Orientations d'Aménagement et de programmation*, nel quadro di un piano finalizzato a rafforzare le connessioni intercomunali superando la frammentazione amministrativa, morfologica, ecologica e sociale.

2.1 Il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile come questione centrale del *Désenclavement*. Les *Portes d'Est Ensemble*

Il *Projet Urbain Est Ensemble* pone le infrastrutture al centro della riflessione, identificando come primo

¹ Bagnolet, Bobigny, Bondy, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-sec, Pantin e Romainville.

presupposto per lo sviluppo urbano il *Désenclavement*² del territorio, a partire dal rafforzamento della dotazione per il trasporto pubblico. All'interno del progetto strategico per *Les Portes d'Est Ensemble* e i territori di scambio con le *Grand Paris*, le infrastrutture assumono un ruolo chiave da un lato per attuare una ricucitura del tessuto urbano, favorendo una continuità funzionale con le *Grand Paris* e una integrazione morfologica tra la maglia viaria, i grandi assi, le infrastrutture per il trasporto pubblico; dall'altro come rete di spazi pubblici da rafforzare per le attività quotidiane e gli spostamenti di prossimità, strutturando interventi di rigenerazione a partire dal collegamento delle centralità esistenti e di progetto, attraverso assi per la mobilità attiva, garantendo la camminabilità continua in corrispondenza delle fratture urbane costituite dalle grandi infrastrutture.

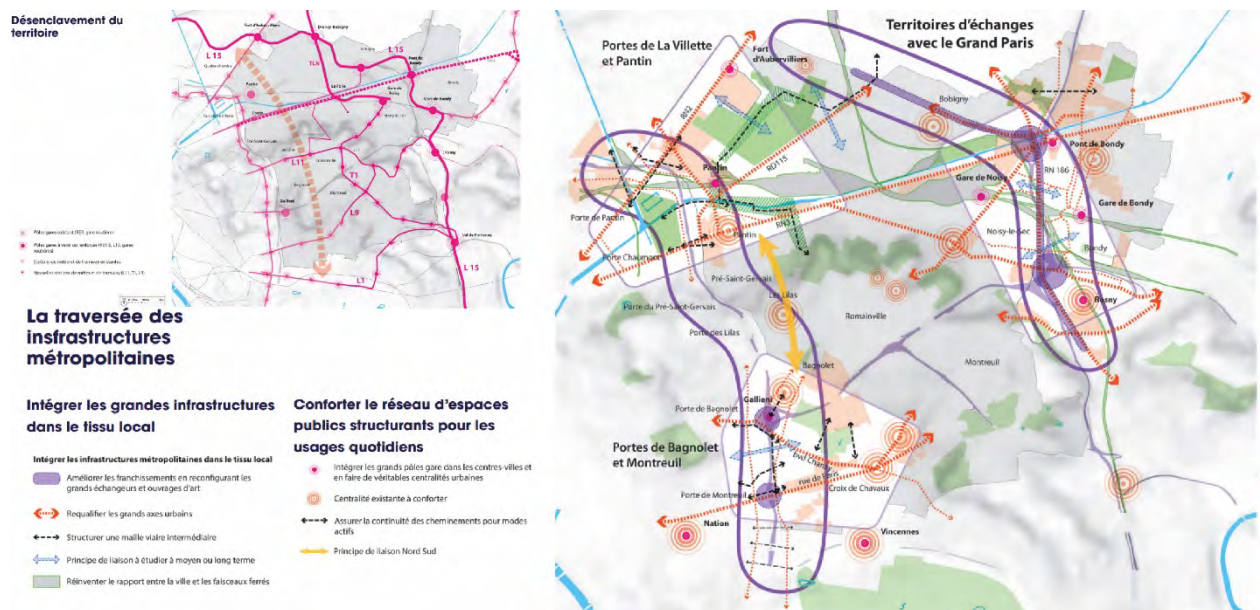


Figura 1. Mobilità e infrastrutture nell'Est Ensemble. Fonte: *Projet Urbain d'Est Ensemble*.

Questa centralità delle infrastrutture per la mobilità nelle scelte di trasformazione urbana e la doppia accezione che il sistema della mobilità assume – funzionale e di collegamento per il trasporto veloce e morfologico e strutturante gli spazi pubblici della mobilità attiva e ciclabile – sono alla base del PLUI, che nel *Rapport de présentation* mette in coerenza gli strumenti strategici e di settore. A partire dal quadro conoscitivo, il *Diagnostic territorial*, viene compiuta una “analisi della mobilità e delle infrastrutture per il trasporto e della mobilità attiva”, portando al centro del ragionamento gli spostamenti su trasporto pubblico e pedonali. Ciò che riporta questa fase di analisi è un contesto nel quale il camminare viene preferito per gli spostamenti interni all'Est Ensemble (67%), in un territorio *du quart d'heure*³ in cui l'81% della popolazione accede ad una centralità in 15 minuti a piedi.

In tal senso, il superamento di una visione settoriale della mobilità, gli aspetti dello spazio pubblico e della camminabilità della città e soprattutto il ruolo sociale che la mobilità può avere, in quanto Diritto di cittadinanza (Amato, 2019), hanno indotto scelte strategiche condivise, multisettoriali, integrate, contenute all'interno dell'OAP.

Ciò che emerge dalle analisi è che il territorio dell'Est Ensemble sarà oggetto nei prossimi anni di numerosi progetti sul trasporto pubblico e sulla rete di trasporto pesante (estensione della linea metro 11, il tram T1, il tram T11 Express, la linea della metropolitana 1, la linea della metropolitana 9, la creazione della stazione “La Folie” sulla linea 5, la linea 15 a est del Grand Paris Express e una funicolare in fase di studio) che devono essere accompagnati, secondo il PLUI, da un'evoluzione di tutte le altre modalità di trasporto nel territorio, come descritto anche nel *Plan Local de Déplacements d'Est Ensemble*. L'Est Ensemble vuole diventare

² Per *Désenclavement* si intende una strategia di integrazione degli *enclaves*, frutto dell'urbanistica del movimento moderno, nel tessuto urbano, attraverso interventi di riconnessione, ricucitura, riammagliamento, a partire dal ruolo della mobilità pubblica come principale strumento per una inclusione sociale.

³ Da la *Ville du quart d'heure*, la strategia che prevede interventi di trasformazione urbana seguendo il principio dell'accessibilità pedonale “ad un quarto d'ora” da tutti i servizi e le attività quotidiane, al fine di disincentivare l'utilizzo di sistemi di trasporto inquinanti.

un territorio innovativo in termini di mobilità sostenibile, e consentire un riequilibrio tra l'ovest e l'est della metropoli e il ripristino dell'equità metropolitana.

Al fine di rendere l'*Est Ensemble* un territorio sostenibile su questo tema, le azioni da realizzare in termini di mobilità coprono alcune aree principali all'interno del PLD, come la pacificazione della rete, l'importanza della mobilità attiva, l'attrattività del trasporto pubblico, la gestione dei parcheggi, il miglioramento della logistica, la sensibilizzazione e l'educazione culturale sulla tematica della mobilità, assi che cercano la loro integrazione nel PLUI.

Il Piano si concentra dunque su "collegamenti e mobilità attiva", in particolare attraverso lo sviluppo di zone 30 e la continuità ciclistica e pedonale a livello territoriale, nonché migliorando la qualità degli spazi pubblici attrezzati. Anche per quanto riguarda la tematica dei parcheggi, il PLUI nella sua parte regolativa si occupa della dotazione di parcheggi all'interno dei progetti di nuova costruzione, con l'intento di adattare gli standard al tasso di motorizzazione e agli interventi sul trasporto pubblico per disincentivare l'utilizzo dell'automobile.

Infine il PLUI ricerca una sostenibilità della mobilità anche attraverso l'integrazione con gli aspetti naturali del territorio, e ciò è visibile nell'OAP per il comune di Pré Saint-Gervais, in particolar modo per gli spazi pubblici, integrando la *trame verte* con la programmazione per lo sviluppo dell'*écomobilité*.

2.2 Lo spazio pubblico e il patrimonio culturale industriale come elemento strutturante della metropoli. Il *Canal de l'Ourcq*

L'esperienza del *Projet Urbain d'Est Ensemble*, a partire dal riconoscimento della forma urbana come strumento di riaffermazione dell'identità storico-culturale, è finalizzata alla valorizzazione della specificità dei contesti e alla ricostruzione delle connessioni tra l'*Est Ensemble* e la *Ville de Paris*, attraverso la costruzione di una sistema di spazi pubblici, per garantire, in contrasto con la frammentazione e con l'omologazione della città contemporanea, continuità fisica ed integrazione sociale, specificità formale e spazi di comunità e di coesione. In particolar modo, il *Projet Urbain* prevede il rafforzamento dell'asse del *Canal de l'Ourcq* – un canale lungo 10 km che attraversa l'*Est Ensemble* da est a ovest lungo il quale si sviluppano storiche attività industriali, artigianali e commerciali – attraverso un sistema di spazi pubblici di uso quotidiano integrati con i principali nodi del sistema infrastrutturale al fine di realizzare una rete interconnessa di centralità urbane – rafforzando quelle esistenti e introducendo nuove polarità con funzioni innovative – garantendo la continuità dei percorsi e quindi riaffermando il ruolo dello spazio pubblico quale elemento connettivo (Conseil Communautaire, 2015). Uno degli obiettivi principali è infatti quello di definire una nuova trama degli spazi pubblici urbani basata su elementi nodali – le centralità esistenti, le centralità da rafforzare, le centralità di progetto – ed elementi lineari – il *Canal de l'Ourcq*, i grandi assi urbani, il boulevard d'*Est Ensemble* (l'asse di connessione Nord-Sud) – che garantisca la rigenerazione di tale ambito urbano attraverso un nuovo modello di fruizione dello spazio pubblico sostenibile, attrattivo e di qualità. In continuità con il Progetto urbano, il PLUI pone come categoria analitica e progettuale lo spazio pubblico, al fine di poter dare concretezza, e una reale fattibilità, ai concetti di continuità fisica, riconfigurazione morfologica, riconversione funzionale, giustizia sociale, anche nei quartieri periferici, prevedendo una ricucitura delle trame identitarie, una valorizzazione del patrimonio culturale industriale, un miglioramento della qualità del vivere. Come evidenziati nel *Rapport de présentation* del PLUI lo spazio pubblico diviene una componente fondamentale nella fase analitica del *Diagnostic territorial*, un apparato conoscitivo che pone le basi per le successive scelte progettuali lungo il *Canal de l'Ourcq* (Conseil de Territoire, 2020).



Figura 2. La trama degli spazi pubblici. Fonte: *Projet Urbain d'Est Ensemble*.

Nelle analisi urbane svolte, infatti, vengono poste in evidenza le caratteristiche peculiari del *Canal de l'Ourcq*: la sua disposizione nel “cuore dei territori urbani densi”, attraversati da molteplici infrastrutture del trasporto pesante (ferrovie e autostrade), il suo carattere di vuoto nell’edificato compatto; il suo valore testimoniale quale ambito storico-identitario del patrimonio industriale dell’*Est Ensemble*, che documenta gli usi di tale luogo ma anche il valore architettonico degli edifici di archeologia industriale presenti; la sua importanza ecologica come uno dei principali corridoi alluvionali presenti nel contesto urbano riconosciuto nello *Schéma Régional de Cohérence Écologique* (SRCE).

L’impianto metodologico del PLUI è stato strutturato in modo da perseguire l’obiettivo di una stretta aderenza del contenuto del piano allo strumento conoscitivo, pertanto a partire da tale analisi prevede nell’OAP la definizione di una trama dello spazio pubblico in cui il *Canal de l'Ourcq* rappresenti uno spazio di strutturazione strategico quale corridoio multifunzionale che coniughi l’aspetto ecologico-ambientale a quello storico-identitario mediante la razionalizzazione di un sistema molteplice e differenziato di spazi pubblici alla scala metropolitana affermando il mix funzionale, gli usi temporanei e un generale miglioramento della qualità della trama degli spazi pubblici che si snodano lungo tale asse. Pertanto il PLUI prevede da un lato la riqualificazione degli argini del canale per valorizzarne il ruolo paesaggistico e renderli maggiormente fruibili ai fini della realizzazione di un sistema lineare di connessione, dall’altro è finalizzato alla preservazione e valorizzazione del sistema diffuso di beni del patrimonio industriale che potranno trasformarsi in nuove centralità urbane.

Il PLUI attribuendo un nuovo ruolo progettuale allo spazio pubblico fa sì che esso divenga struttura di riferimento per superare i crescenti fenomeni di esclusione e marginalizzazione, restituendo riconoscibilità, accessibilità, sicurezza – condizioni indispensabili per la qualità della vita – alle aree marginali, creando una moderna rete di spazi pubblici adatti ai nuovi bisogni sociali dove è possibile praticare diverse attività in base alla stagione, all’orario e alla frequenza. Si tratta di un insieme di percorsi, belvedere, aree verdi attrezzate e multifunzionali che collegano e integrano i diversi punti di riferimento dell’archeologia industriale all’interno di un sistema ambientale rinaturalizzato, sancendo il passaggio verso una pianificazione che recepisca lo spazio pubblico come un elemento progettuale nodale nell’innovato apparato del piano.

2.3 Il paesaggio come elemento attivatore di relazioni morfologiche, percettive e sociali. Il *Parc des Hauteurs*

Sin dal Progetto Urbano approvato nel 2015, nella rigenerazione urbana e ambientale dell’*Est Ensemble* svolge un ruolo rilevante il sistema delle *trames vertes et bleues* e in particolare, il *Parc des Hauteurs*, per la valorizzazione del paesaggio urbano, naturalistico e storico, la riconnessione di 320 ettari di spazi aperti e la creazione di un sistema ciclopedonale capillare di 42 km in grado di superare le barriere infrastrutturali che costituiscono la principale causa di frammentazione del sistema insediativo e di restituire una coesione tra i diversi insediamenti.

Nella fase analitico-valutativa del *Rapport de présentation*, l'analisi dello stato di fatto ambientale del territorio – *Etat initial de l'environnement*⁴, si distingue per un approfondimento multidisciplinare dei caratteri degli spazi aperti condotta con attenzione non solo agli aspetti ecologici, storici, paesaggistici, funzionali e morfologici ma anche alle potenzialità in termini sociali, economici, produttivi delle aree verdi, nel quadro di un approccio integrato suggerito nella valutazione dei servizi ecosistemici (UN, 2005). Assume importanza anche la coerenza con gli strumenti di pianificazione sovraordinata, come lo SDRIF e il SRCE, che definisce la *trame verte* alla scala regionale, come si evince dalla presenza di tutti gli elaborati nel *Diagnostic*.

Dal punto di vista progettuale, appare importante l'efficacia di questa pianificazione integrata e multilivello delle reti ambientali che si declina a livello del PLUI con le OAP, riferimento principale per la progettazione nella fase attuativa.

Alla costruzione di questa rete fisica è stata associata, inoltre, attraverso la gestione di Bandi e di iniziative da parte dell'EPT, la costruzione di reti sociali, che stanno avendo un ruolo attivo nella risignificazione di questi parchi come vere e proprie nuove “centralità verdi”, elementi centrali di un *cadre de vie* sostenibile e resiliente.

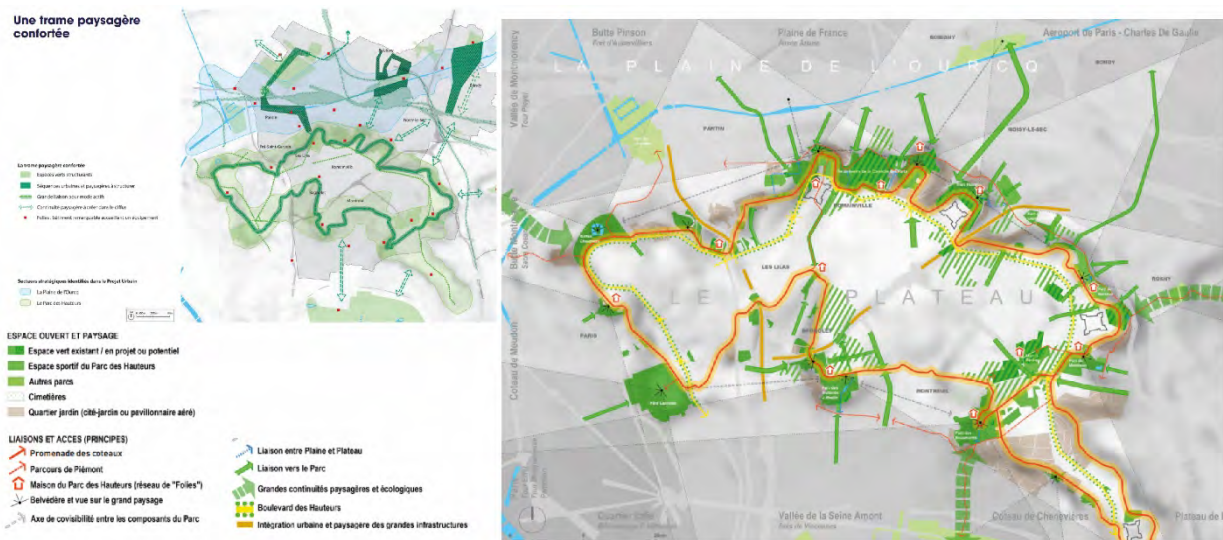


Figura 3. Il sistema degli spazi verdi e il Parc des Hauteurs. Fonte: *Projet Urbain d'Est Ensemble*.

3. Metropoli resilienti. Dalla sperimentazione alla innovazione del sistema di pianificazione

Il caso della metropoli parigina costituisce un vero laboratorio multilivello per le sfide emergenti, grazie anche alla partecipazione attiva degli Enti ai diversi livelli, di Agenzie di pianificazione, di associazioni di cittadini il cui coinvolgimento è sempre più strutturato nei processi di pianificazione. La sperimentazione condivisa permette quindi un avanzamento su più fronti in relazione alle sfide emergenti trasformando con un approccio resiliente le problematiche in opportunità e cogliendo le vocazioni del territorio come motore di sviluppo sostenibile (Ravagnan, 2019): gli strumenti messi in campo illustrano strategie tese a trasformare il passato industriale da teatro di crisi a patrimonio da recuperare ai fini di una riconversione funzionale ma anche della valorizzazione delle infrastrutture storiche e dell'archeologia industriale. Inoltre, la tutela e la valorizzazione delle risorse ambientali e paesaggistiche rappresentano la struttura di riferimento per la costruzione di un sistema di fruizione sostenibile del territorio, in grado di guidare la costruzione dello spazio pubblico e i sistemi di mobilità dolce a basso costo e non inquinanti, a partire da una alta propensione della popolazione alla mobilità pedonale. Gli spazi verdi rappresentano anche il luogo della innovazione della socialità, di condivisione e solidarietà legate alla centralità verdi, che propongono nuovi stili di vita salutari e all'aperto. Temi che oggi più che mai rappresentano sfide prioritarie in questa fase di pandemia.

In questa direzione, l'avanzamento principale della disciplina urbanistica riguarda l'affinamento della capacità di analisi, comprensione, previsione della pianificazione, trasformando le sperimentazioni riuscite in scelte di lunga durata (OECD, 2020) nel quadro degli obiettivi di sostenibilità sanciti a livello internazionale.

⁴ <https://fr.calameo.com/read/0060401983d3b501e320b>

Riferimenti bibliografici

Amato C. (2019) 'Il rilancio del servizio ferroviario per il diritto alla mobilità', in Ravagnan C. (2019).

Conseil Communautaire (2015) *Projet Urbain d'Est Ensemble*.

Conseil de Territoire (2020), *Plan Local d'Urbanisme Intercommunal*.

Fior, M., Poli, I., Bevilacqua, G. (2019), 'Historical network of Cultural Heritage for the regeneration of the contemporary city', in Gambardella, C., *World Heritage and Legacy, Culture, Creativity, Contamination. Le Vie dei Mercanti – XVII International Forum*. Roma: Gangemi Editore, pp. 735 – 743.

Masbouni A. (2012) *Projets urbains durables: strategies*. Parigi: Moniteur.

OECD, (2020) *Covid 19. Re-spacing our cities for resilience*, ITF.

Palazzo A.L., (2016), 'Lyon Métropole. Governance multilivello e progetti di territorio', in *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 116.

Poli I., Ravagnan C. (2020) 'Oltre la marginalità, attraverso le reti. Piani e progetti per la rigenerazione della *Plaine Commune*', in *Urbanistica*, 162.

Ravagnan C. (2019) *Rigenerare le città e i territori contemporanei. Prospettive e nuovi riferimenti operativi per la sperimentazione*. Roma: Aracne.

UN (2020) *Millennium Ecosystem Assessment*.

Attribuzioni

La redazione del §1, §2, §2.3 è di Chiara Ravagnan, la redazione del §2.1 è di Chiara Amato, la redazione del §2.2 è di Giulia Bevilacqua, mentre la redazione del §3 è da considerarsi quale riflessione congiunta dei tre autori.