

Gli scali ferroviari in Italia e in Francia.

Il caso studio della *Gare* di Vitry sur Seine e la riprogettazione dell' area

Sommario

Abstract

0. Introduzione

0.1 Premessa

0.2 Obiettivo

0.3 Metodo

1. Gli scali ferroviari in Italia e in Francia

1.1 Storia architettonica dei magazzini merci in Italia e in Francia

1.2 I motivi della dismissione degli scali ferroviari

1.3 Valorizzazione e riuso degli edifici degli ex scali ferroviari

1.4 Conclusioni

2. Vitry sur Seine nel corso dei secoli

2.1 Vitry sur Seine nel corso dei secoli

2.2 L' inurbamento della città e la Stazione

2.3 Inquadramento territoriale e demografico della Città

3. Il territorio e il quartiere della Gare. Le prospettive di trasformazione e sviluppo

3.1 Breve storia del quartiere la Gare

3.2 Le prospettive della pianificazione. Gli interventi previsti nel quartiere la Gare

4. Il progetto di recupero della vecchia stazione mercantile di Vitry, la Gare, e il rinnovamento urbano dell' area antistante

4.1 Obiettivi del progetto

4.2 Allegati

5. Conclusioni

6. Bibliografia e Sitografia

7. Ringraziamenti

“Il fenomeno della dismissione e del continuo adattamento e trasformazione dello spazio urbano appartengono a quel processo fisiologico che è insito nell’ evoluzione degli usi e della forma della città stessa”

G. Giovannelli, 1997

INTRODUZIONE

In tutto il mondo il fenomeno della densificazione delle città desta grande interesse, i nuclei urbani continuano a crescere, oltre la metà della popolazione vive già in città e la restante parte ne viene attirata costantemente.

I nuclei urbani possono trasformarsi in molti modi, ma uno dei più significativi è rappresentato dal *crescere trasformandosi dall’ interno*¹, cioè attraverso il recupero e la riqualificazione delle grandi aree dismesse, processo che assume un ruolo molto importante nel mutamento del nostro territorio nel prossimo futuro.

Molte città presentano un ricco patrimonio industriale dismesso e un gran numero di aree urbane abbandonate e gran parte di questa risorsa concerne le ferrovie, in Italia un elenco delle linee ferroviarie dismesse è dato dal censimento effettuato dalle Ferrovie dello Stato, in cui nel 2010 ha dichiarato 1900 chilometri di linee dismesse. Queste zone inutilizzate rappresentano una grande opportunità poiché possiedono molti fattori positivi in vista di un loro nuovo sfruttamento, tra cui:

- la collocazione di queste aree all’ interno della città, spesso in zone centrali o in prossimità de centro;
- la grande accessibilità;
- la presenza di infrastrutture.

Fin dagli inizi la nascita della ferrovia ha mutato la forma delle città e il loro tessuto

¹ FS Sistemi Urbani, 2016, *Scali Ferroviari, benchmarking di rigenerazioni urbane di successo su aree ferroviarie dismesse*, ARUP, Milano, p. 8.

urbano, per quanto riguarda l' edificato e i rapporti tra i diversi spazi aperti. Questa infrastrutturazione ha coinvolto grandi aree, e in un certo senso si è appropriata di grandi spazi e di suolo urbano, necessari alla logistica e al funzionamento del sistema ferroviario. Proprio per questo motivo, la rigenerazione del patrimonio ferroviario industriale dismesso è oggi alla base delle strategie urbanistiche di rinnovamento. Per le loro dimensioni e per la loro posizione, spesso interno nel tessuto urbano della città, le aree ferroviarie dismesse costituiscono delle opportunità per le amministrazioni comunali per poter affrontare e risolvere alcune criticità presenti nel suolo comunale, tra cui problematiche ambientali, sociali ed economiche, oltre a dare l' opportunità di elaborare delle strategie che consentono alla città di aprirsi ulteriormente.

Tra le diverse tipologie di fabbricati che caratterizzano le aree ferroviarie industriali dismesse, gli scali ferroviari rappresentano un vero patrimonio.

1.1 LA STORIA ARCHITETTONICA DEI MAGAZZINI MERCI IN ITALIA E IN FRANCIA

Stazioni minori

Tenendo da parte le considerazioni che si possono fare sulle grandi stazioni, il linguaggio architettonico e il carattere delle medie e piccole stazioni del contesto europeo, con particolare riferimento all' Italia e alla Francia, dipendono da fattori connessi ai caratteri costruttivi e morfologici dell' epoca in cui queste stazioni sono state realizzate, ovvero dalla seconda metà dell' Ottocento. La tipologia delle stazioni e degli scali merci in Italia e in Francia è equiparabile, le proprietà principali restano infatti invariate, tenendo presente tuttavia che ogni caso specifico potrebbe differire per alcuni dettagli dalle caratteristiche generali individuate. Le piccole e medie stazioni hanno spesso un carattere tradizionale che si può identificare nel *tratto storicista*, che può essere eclettico, classico, romantico, liberty, etc. Le stazioni solitamente si presentano con volumi lineari, regolari e simmetrici, con un corpo centrale emergente di due o tre piani nel quale vengono svolte le funzioni principali e offerti i servizi primari per i viaggiatori, come la sala accoglienza del

viaggiatore, la biglietteria, i servizi igienici, la sala di attesa e in alcuni casi il bar/ristorazione; si tratta spesso di edifici in muratura che presentano una copertura a falde e pensiline in acciaio o cemento armato sui binari. È una tipologia più ricca e varia dal punto di vista compositivo, a differenza delle stazioni secondarie che hanno una tipologia standardizzata decisa dalla seconda metà dell' Ottocento fino al 1905 dalle *Società Ferroviarie*, in seguito, dal 1905 fino ai giorni nostri, dalle *Ferrovie dello Stato*. Il carattere scelto per le stazioni secondarie deve rispondere al principio di *utilità*, ciò non vuol dire che si debba rinunciare in modo assoluto al decoro, ma si fa uso di un tratto semplice che le renda riconoscibili e identifichi la funzione che il fabbricato svolge.

Una testimonianza che rafforza questa tesi si trova nel *Trattato elementare di costruzione delle strade ferrate*² del 1872 di Antonio Cantalupi³, in cui l' autore a riguardo delle piccole stazioni afferma: *[le Stazioni] si devono costruire con semplicità, risparmiando in tal guisa delle spese per opere di decorazione che non avrebbero alcun motivo di esistere.*

Le immagini che seguono rappresentano degli esempi che fanno emergere la connotazione funzionale, costruttiva e stilistica delle stazioni minori italiane nella seconda metà dell' Ottocento, ma le stazioni minori francesi coeve poco differiscono dalle proprietà di seguito individuate. Le stazioni minori si caratterizzano ad esempio per il sistema costruttivo tradizionale in muratura portante, i solai intermedi dei locali civili in legno, gli elementi in ferro lavorato per pensiline e piccoli oggetti presenti soprattutto sui prospetti lunghi delle stazioni sia in affaccio sui binari, per coprire i viaggiatori dalle intemperie, sia in affaccio su lato strada, con la funzione di copertura e di decorazione. L' architettura delle stazioni minori è spesso composta da un corpo principale a più piani e da corpi laterali a un piano, normalmente simmetrici rispetto al corpo principale. Le stazioni secondarie sono invece più semplici e si compongono di un semplice corpo a due piani al quale talvolta si aggiunge un corpo minore di servizio.

Di seguito alcuni esempi che testimoniano le caratteristiche sopra citate.

² *adottare delle decorazioni architettoniche ricche e grandiose... [le Stazioni] si devono costruire con semplicità, risparmiando in tal guisa delle spese per opere di decorazione che non avrebbero alcun motivo di esistere.* Tratto dal testo di Antonio Cantalupi, *Trattato elementare di costruzione delle strade ferrate*, Galli e Omodei, Milano, 1872, pag. 475

³ Antonio Cantalupi, ingegnere capo emerito del Genio Civile.

SCHIARIRE

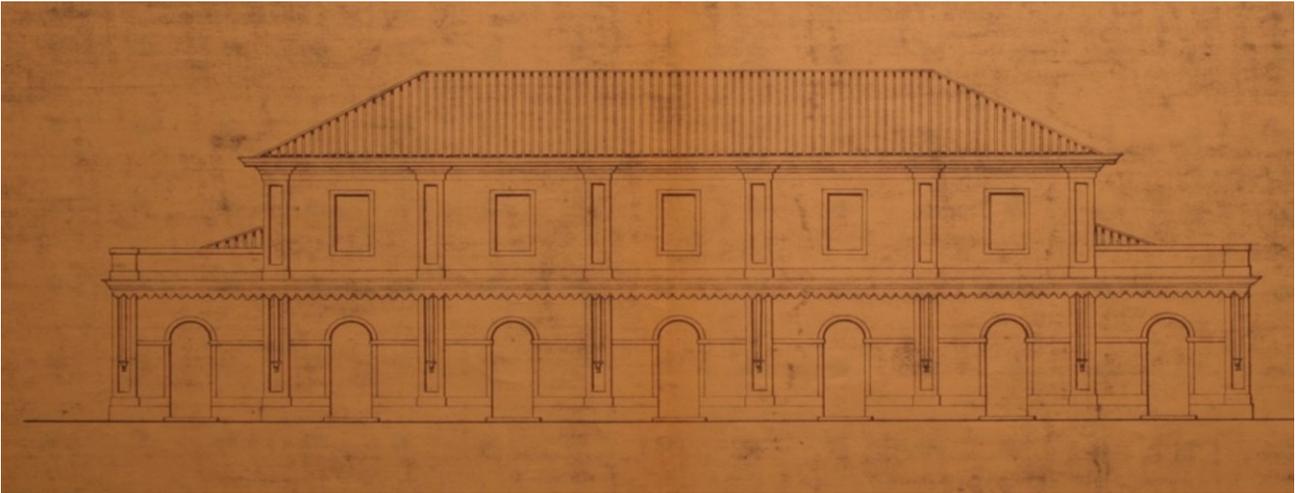


Figura _1_ Prospetto frontale lato strada, Stazione di Orbassano. Fonte: www.ferrovieitaliane.net



Figura _2_ Prospetto frontale lato ferrovia, Stazione di Orbassano. Fonte: www.ferrovieitaliane.net



Figura _3_ Prospetto fianco lato Treviso, Stazione di Orbassano.

Fonte: www.ferrovieitaliane.net

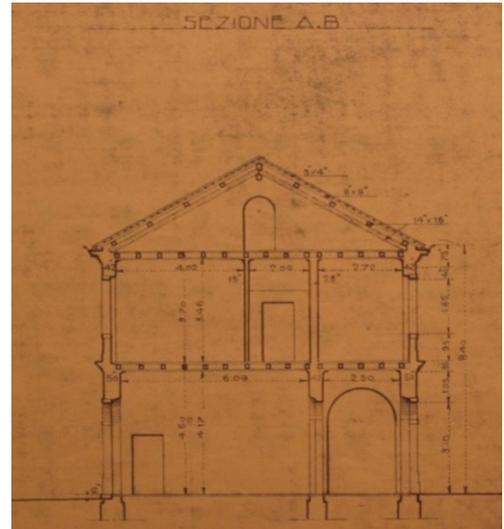


Figura _4_ Sezione corta, Stazione di Orbassano.

Fonte: www.ferrovieitaliane.net

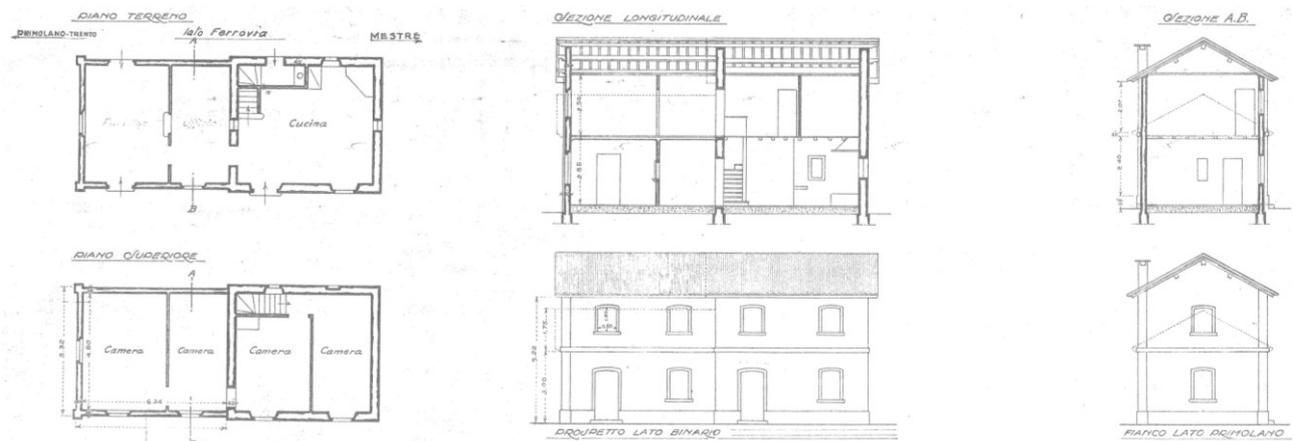
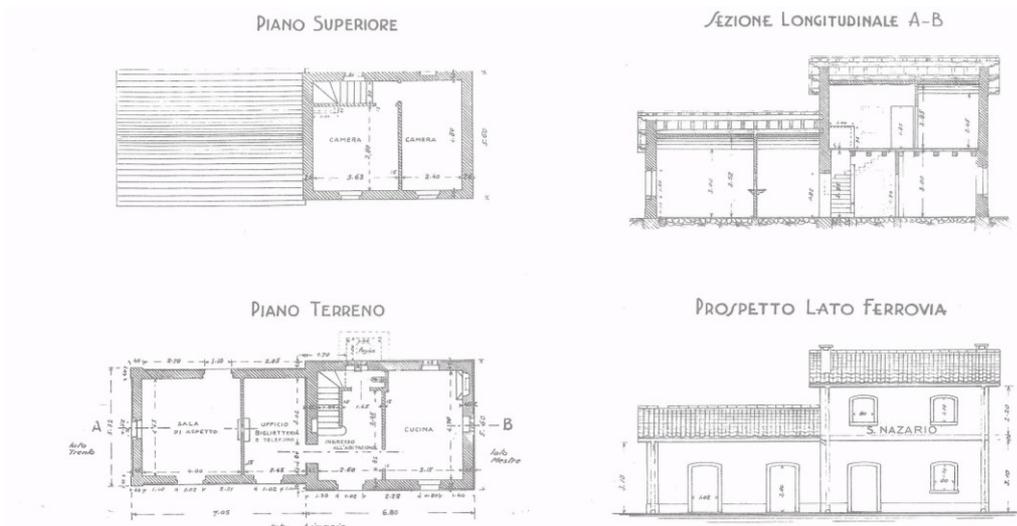
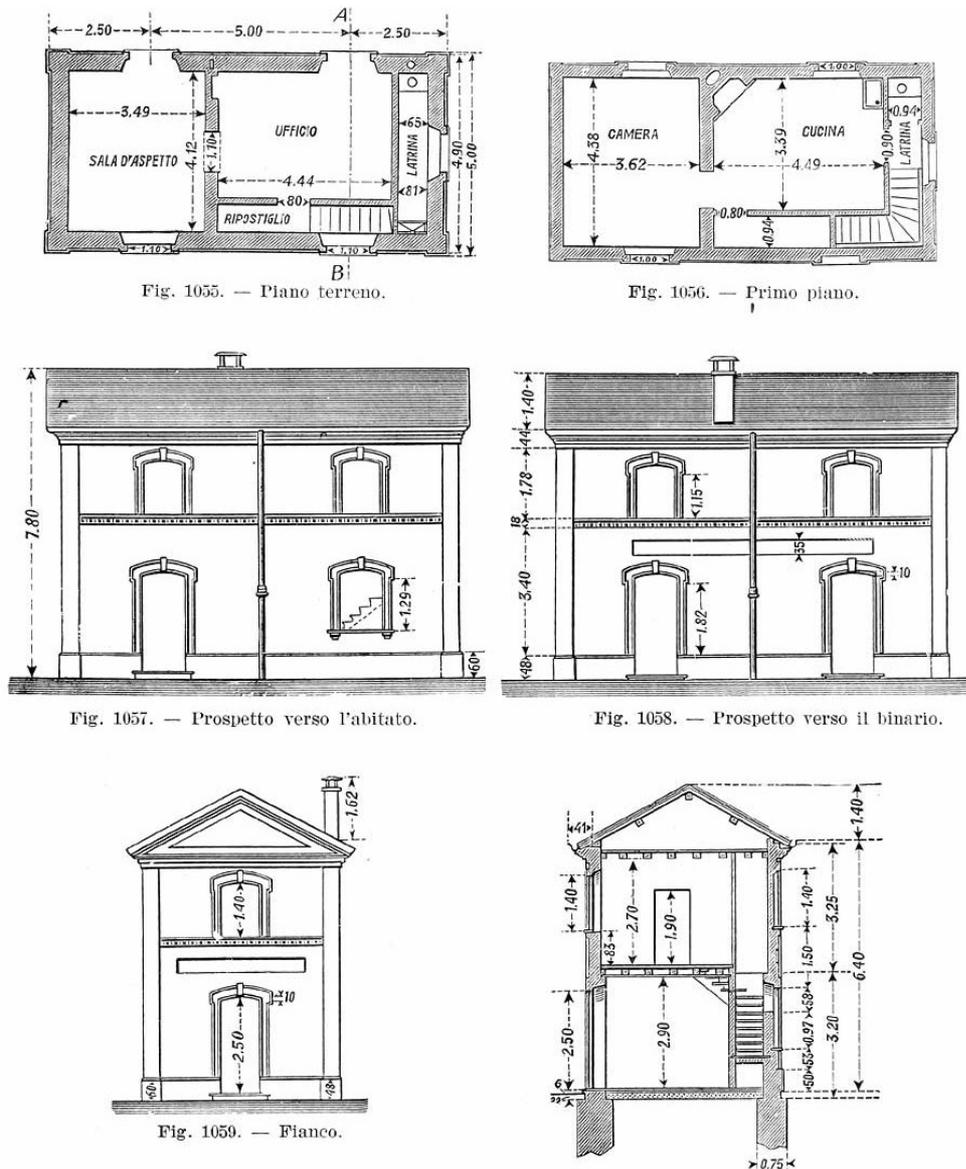


Figura _5_ Tavola con Piante prospetti e sezione della Stazione di Cassola. Fonte: www.ferrovieitaliane.net, 1927



Figura_6_ Tavola con Piante prospetti e sezione della Stazione di San Nazario. Fonte: www.ferrovieitaliane.net, 1942



Figura_7_ Tavola con Piante prospetti e sezione di un generico fabbricato viaggiatori. Fonte: www.rotaie.it

Scali merci

Parlando invece degli scali merci, essi di solito rappresentano una parte di stazione ferroviaria minore, adibita al carico e scarico di beni e sono spesso affiancati al fabbricato viaggiatori, seppure con specifico tipo costruttivo e architettonico, ma in particolare nelle grandi stazioni possono anche essere distaccati all' interno della stessa area ad uso ferroviario. Inoltre, sono presenti anche scali merci indipendenti, coerenti allo sviluppo da fine Ottocento di scali connessi a opifici e aree produttive, senza passaggio di viaggiatori.

Come nel caso delle stazioni minori, gli scali merci italiani e francesi risultano sostanzialmente equiparabili, nonostante vi possano essere piccole varianti proprie dei singoli casi specifici; si riporteranno dunque esempi di entrambe le nazioni.

I grandi scali merci a servizio di grandi città sono spesso situati nei pressi di ampie aree industriali e presentano delle peculiarità che li accomunano tra loro: si caratterizzano come vere e proprie stazioni con annesso uno scalo di smistamento⁴ per la composizione e la scomposizione di treni merci, inoltre sono forniti di fabbricati con banchine rialzate per permettere il carico e scarico delle merci. Oltre a queste caratteristiche comuni, gli scali merci possono avere funzioni specifiche in base alla loro collocazione: se la stazione si trova in zona industriale, essa può essere munita di scalo a servizio industriale specifico; se è situata in stazione marittima, può avere uno scalo portuale per imbarco/sbarco e composizione/scomposizione di treni; in entrambi i casi può essere una stazione di scalo merci intermodale servita da attrezzature adeguate all' interscambio o al movimento di container. Possiamo, inoltre, aggiungere che le stazioni merci a seconda della loro disposizione si dividono ulteriormente in due tipi:

- Le *stazioni merci passanti*, favoriscono un senso di marcia e allungano il percorso del senso opposto, si tratta di stazioni derivanti da una linea di

⁴ La stazione di smistamento è un impianto ferroviario nel quale avviene la scomposizione dei treni merci in arrivo e la composizione dei treni merci in partenza allo scopo di smistare i carri verso la destinazione prefissata.

grande comunicazione.

- Le *stazioni merci di testa*, non favoriscono nessun senso di marcia e si adattano facilmente al territorio.

I capannoni e i depositi degli scali merci sono caratterizzati da banchine per carico e scarico, dotate di binari tronchi che sono collegati tra loro per mezzo di scambi a mano, e collegati a loro volta ai binari della stazione. I binari di carico e scarico si accostano ai piani caricatori dei magazzini merci, questi sono dei piani affiancati ai binari e solitamente si trovano a una quota dal piano di terra di 1,05 m favorendo il carico e scarico dal piano di carro merci e lo smistamento all' interno del magazzino merci.

Entrando nel merito delle tecniche costruttive dei depositi merci è interessante analizzare l' esercizio di carico e scarico delle merci, nel caso specifico la variazione di quota di altezza dei marciapiedi. La superficie dei marciapiedi è collocata all' altezza del vagone merci in modo tale da facilitare il carico e scarico delle merci. La quota dei marciapiedi rispetto alle rotaie subisce molte variazioni di livello poiché ogni nazione utilizza vagoni di dimensioni e altezze diverse, per questo motivo si è trovata un' altezza media di 1,00 m che si avvicina il più possibile all' altezza del materiale che viene trasportato con più frequenza.

Di seguito una tabella estratta dal testo di Antonio Cantalupi, *Trattato elementare di costruzione delle strade ferrate*⁵, dove vengono indicate le differenze di quota di livello del piano del marciapiede merci nelle principali città europee.

	Altezza dei marciapiedi per le merci
Nord francese	Metri 0,90
Ovest	» 1,00
Est	» 1,10
Svizzera	» 1,11
Annover	» 1,17
Palatinato	» 1,20
Nord spagnolo	» 1,20
Prussia	» 1,33

Tabella _1_ Tabella che indica la diversa altezza dei marciapiedi per le merci nei vari Stati. Tratto dal testo di Antonio Cantalupi, *Trattato elementare di costruzione delle strade ferrate*, Galli e Omodei, 1872, Milano, p. 487.

⁵ Antonio Cantalupi, *Trattato elementare di costruzione delle strade ferrate*, op. cit.

Continuando l'analisi architettonica dei magazzini merci, altro fattore caratterizzante è la forma del fabbricato e la copertura di quest'ultimo. La planimetria generale comunemente adottata è quella di un rettangolo disposto con uno dei lati maggiori parallelo ai binari e il suo opposto affacciato sul piazzale delle merci. A seconda della copertura, della disposizione dei binari, che possono essere interni o esterni, e della muratura perimetrale, è possibile distinguere due tipologie di fabbricati merci comunemente utilizzati.

La prima tipologia riguarda la maggior parte dei casi: i magazzini merci sono caratterizzati dalla tipica copertura a falda aggettante con elementi che sporgono da entrambi i lati dai 3 m ai 5 m al di sopra del binario laterale di servizio, che costeggia la muratura del magazzino dalla parte esterna, in modo da coprire dalle intemperie le operazioni di carico e scarico merci una volta arrivato il convoglio (Figura 9_10).

La seconda tipologia di fabbricato merci comunemente utilizzata è organizzata con il binario di servizio interno al fabbricato, in questo modo accoglie al proprio interno il vagone.

Tale tipologia permette di eseguire le operazioni di carico/scarico in condizioni meteorologiche sfavorevoli e di garantire la sicurezza all'effrazione.

La struttura non subisce cambiamenti radicali e mantiene invariato l'aspetto planimetrico, ma la sua copertura non risulta più simmetrica come la tipologia precedente, poiché non è più necessaria la parte aggettante per riparare il vagone merci (Figura _11).

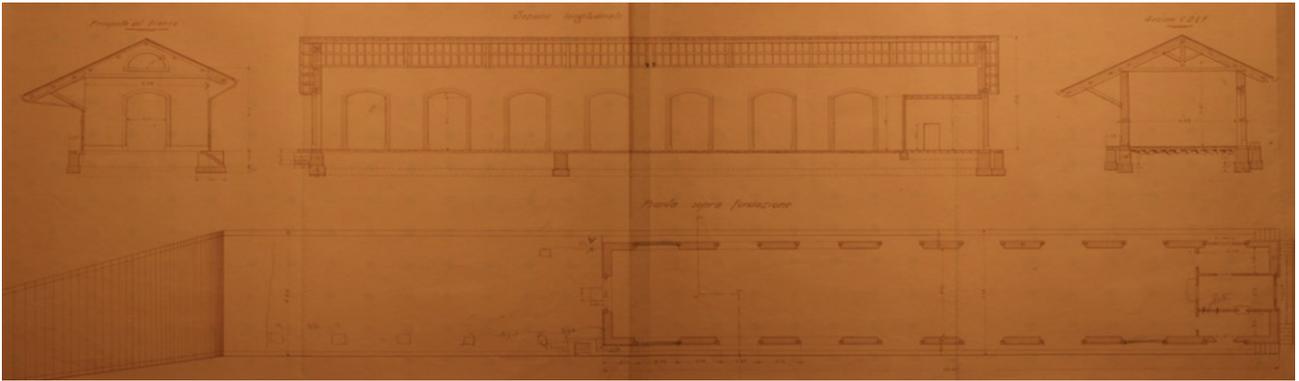


Figura _8_ Tavola con Pianta e sezioni di una tipologia di Fabbricato merci comunemente utilizzato, falda della copertura che sporge maggiormente da un lato per proteggere dalle intemperie il convoglio merci. Fonte: www.ferrovieitaliane.net

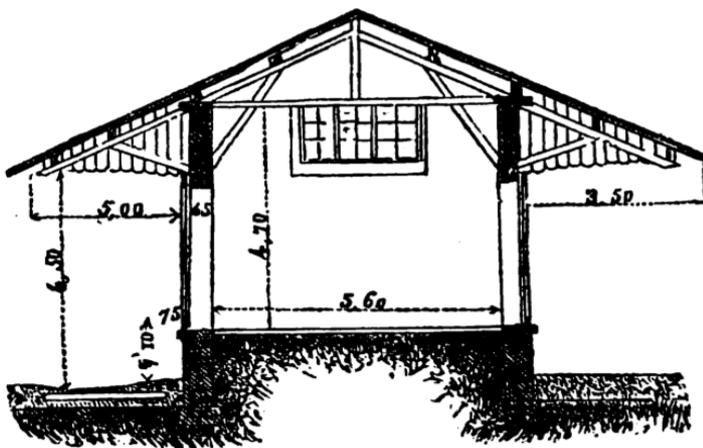


Figura _9_ Sezione tipo di Magazzino merci comunemente fabbricato in Italia e in Francia, binario di servizio esterno, falde della copertura che sporgono 5 m dal lato del convoglio merci e 3.50 m dal lato che affaccia sul piazzale delle merci, piano di carico che si trova a quota 1.10 m dal piano rotaia. Fonte: Antonio Cantalupi, *Trattato elementare di costruzione delle strade ferrate*, Galli e Omodei, 1872, Milano

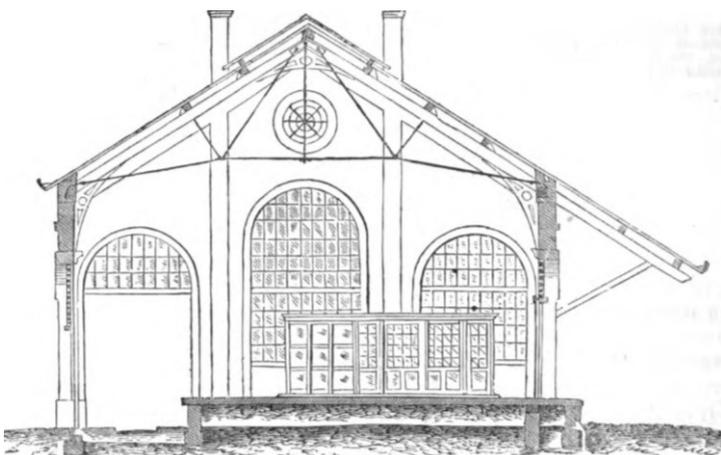


Figura _10_ Sezione tipo di Magazzino merci comunemente fabbricato in Italia e nel Nord della Francia, binario di servizio interno al fabbricato, falda della copertura che sporge circa 4 m dal lato che affaccia sul piazzale delle merci, piano di carico che si trova a quota circa 0.90 m dal piano rotaia. Fonte: August Perdonnet, *Traité élémentaire des Chemins de Fer*, Garnier Frères, Paris, 1865

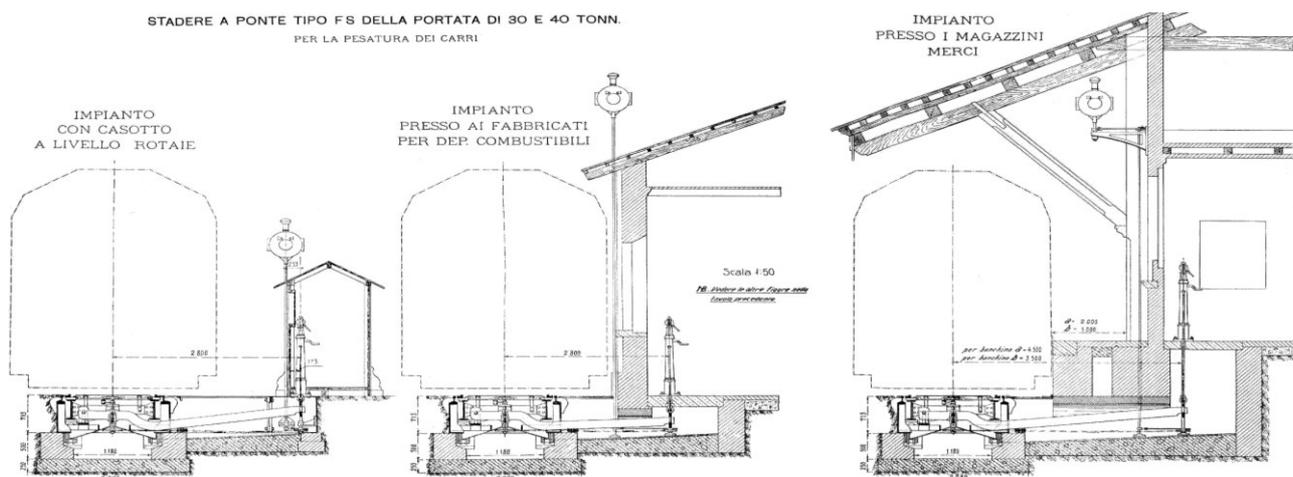


Figura _11_ Rappresentazione del convoglio merci accostato al Fabbricato per deposito di combustibili e al Magazzino merci; raffigurazione dell' impianto a ponte per la pesatura dei vagoni. Fonte: www.ostigliatreviso.altervista.org (sito archiviato)

La tipologia costruttiva del magazzino merci è dunque legata alle dimensioni dei vagoni merci che si affiancano al fabbricato per le operazioni di carico e scarico della merce, e a seconda del fatto che il binario di servizio risulti essere interno o esterno. Nei lati maggiori dei muri si trovano ampie aperture dotate di grandi imposte scorrevoli, generalmente lignee, davanti alle quali si fermano i vagoni merci per svolgere la funzione di carico e scarico della merce, queste aperture si attestano a distanza opportunamente ponderata, solitamente multipla di 8.50 m. La copertura a falda del magazzino merci è interamente realizzata con capriate in legno, il puntone è appoggiato sulla muratura in corrispondenza delle estremità del fabbricato nel quale si innesta la catena metallica. Per sostenere la parte aggettante della copertura vengono creati dei contraffissi lignei che si appoggiano sulla muratura nella parte esterna del fabbricato, questi elementi sono disposti su delle basi di mensole in pietra da taglio a un' altezza di 3.20 m circa dal piano di terra. Il magazzino merci solitamente è costruito in modo tale che possa essere ampliato in qualsiasi momento demolendo solamente la facciata di testa, poiché risulta essere un fabbricato regolare e modulare nella sua costruzione. Solitamente le costruzioni di scali merci in Italia e in Francia seguono tecniche di costruzione molto simili, mentre l' uso di materiali cambia a seconda delle località in cui ci si trova: la percentuale di inclinazione della copertura non supera generalmente il 66% e la copertura è costituita di ardesia o di tegole appoggiate su

tavole di spessore 0.03 m; l' armatura è in ferro e in legno secondo il sistema di costruzione *Polonceau* con monaci e staffe in ghisa; i muri solitamente sono costruiti in mattoni pieni o pietra a seconda della località e il loro spessore è generalmente di 0.45 m.

Eccezione è fatta per il sistema di costruzione tedesco, un sistema misto che prevede le murature longitudinali in legno mentre le estremità, cioè i muri di testa, sono in muratura; la copertura a differenza del sistema di costruzione italiano e francese ha un valore più basso di inclinazione, non supera il 33%.

L' ufficio è solitamente un piccolo locale in cui si svolge la funzione amministrativa del trasporto merci e la pesa a bilico del trasporto del vagone merci; questo edificio è generalmente collocato e addossato a uno dei lati corti del magazzino merci, la costruzione si presenta in muratura e risulta ben illuminata da ampie vetrate.

Solamente nei casi di magazzini minimi in scali secondari (Figura _22_23) il corpo merci non è indipendente e non permette lo scarico diretto a livello.

Di seguito sono riportate delle immagini e dei disegni di alcuni scali merci italiani e francesi nei quali si possono riscontrare le caratteristiche sopra elencate.

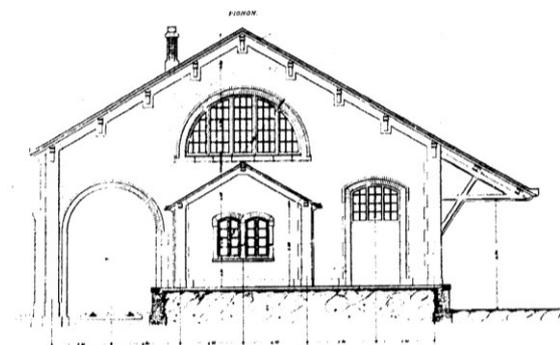


Figura _13_ Prospetto della Halle Marchandise Gare

de la Gare de St. Amand. Fonte: blog di collezionista privato, Jean-Claude privato, Jean-Claude Drion

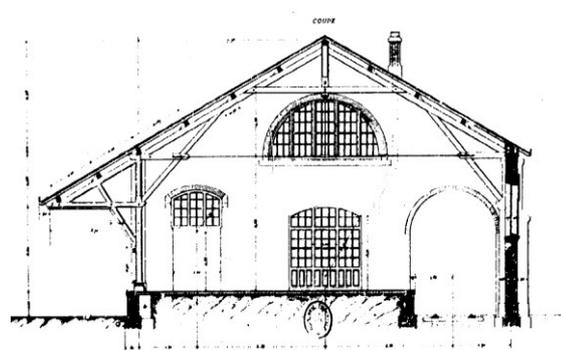


Figura _14_ Sezione della Halle Marchandise de la

St. Amand. Fonte: blog di collezionista Drion

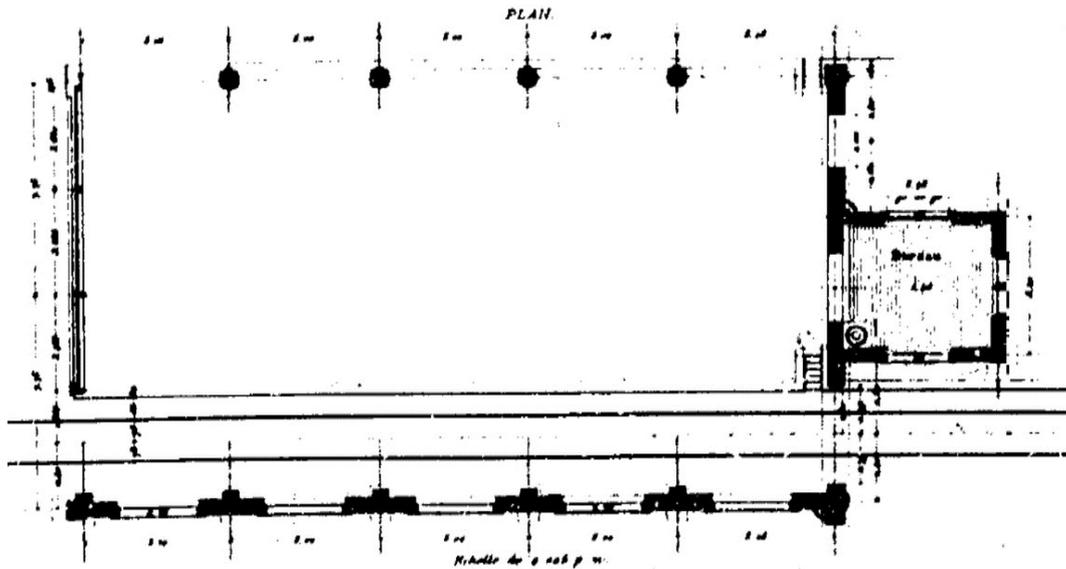


Figura _15_ Pianta della Halle Marchandise de la Gare de St. Amand. Fonte: blog di collezionista privato, Jean-Claude Drion

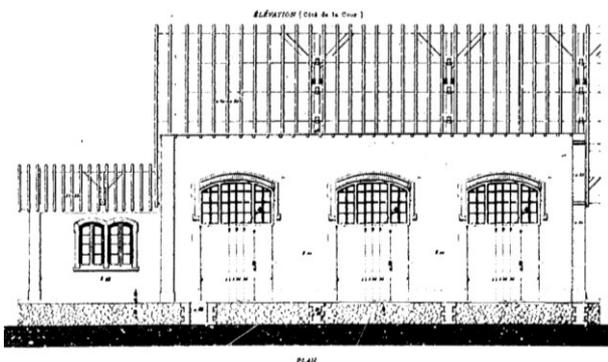


Figura _16_ Prospetto della Halle Marchandise Gare de la Gare de St. Amand. Fonte: blog di collezionista privato, Jean-Claude Drion

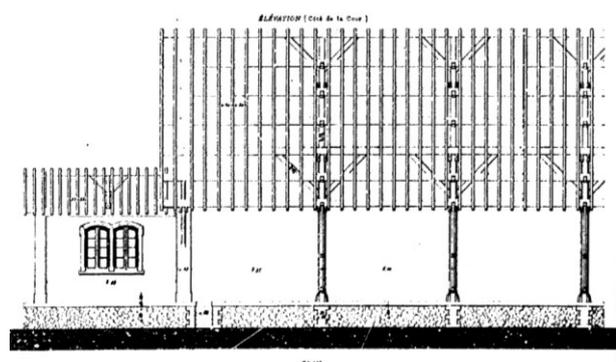


Figura _17_ Sezione della Halle Marchandise de la Gare de St. Amand. Fonte: blog di collezionista privato, Jean-Claude Drion

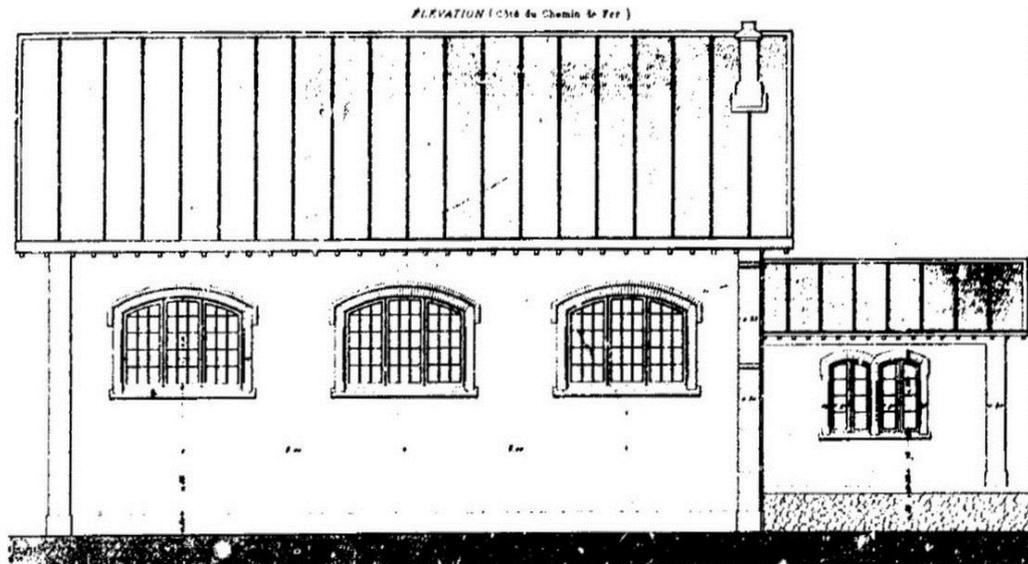


Figura _18_ Prospetto longitudinale lato ferrovia della Halle Marchandise de la Gare de St. Amand. Fonte: blog di collezionista privato, Jean-Claude Drion



Figura _19_ Halle Marchandise de la Gare de Vendeuve Fonte: www.forum.e-train.fr, 2009



Figura _20_ Halle Marchandise de la Gare de Garde. Fonte: www-photos-ferroviaires.fr, 2009



Figura _21_ Halle Marchandise de la Gare de Garde. Fonte: www-photos-ferroviaires.fr, 2009



Figura _22_ Foto storica Gare Aillant sur Tholon e Halle Marchandise. Fonte: www.villiersurtholon.fr e www.cparama.com

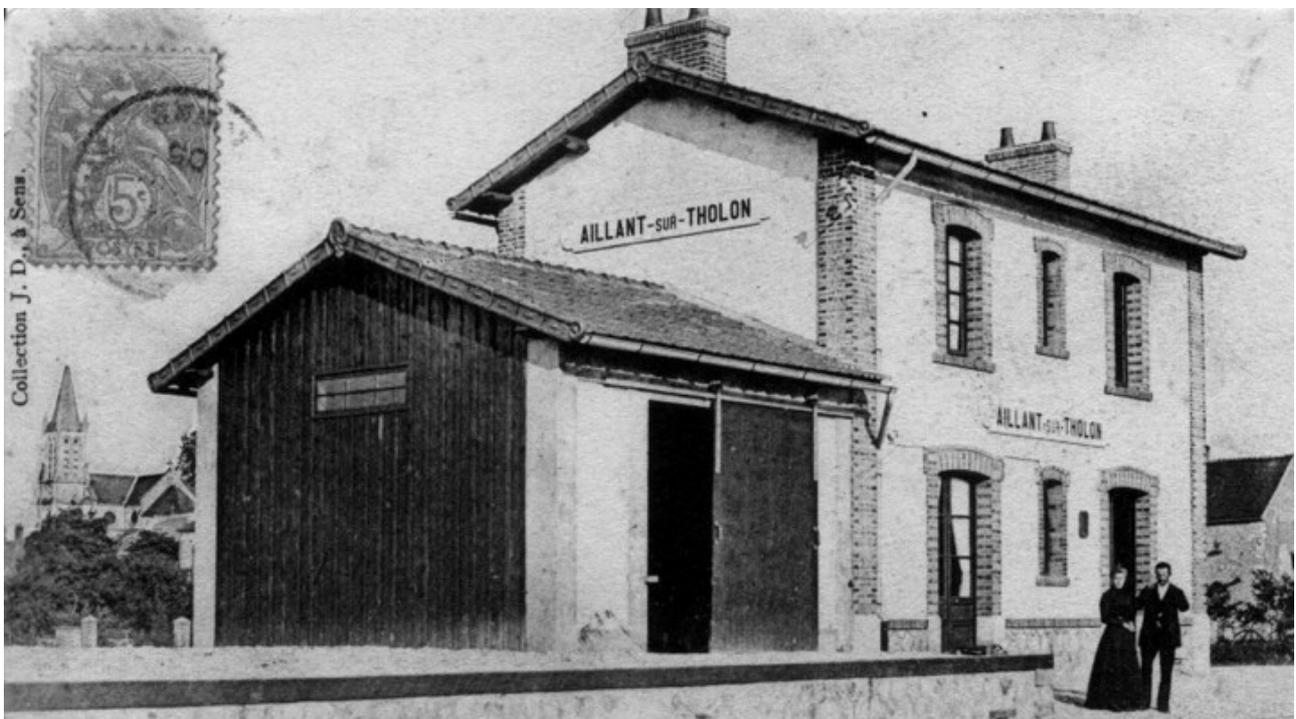


Figura _23_ Foto storica Gare Aillant sur Tholon e Halle Marchandise. Fonte: www.villiersurtholon.fr e www.cparama.com

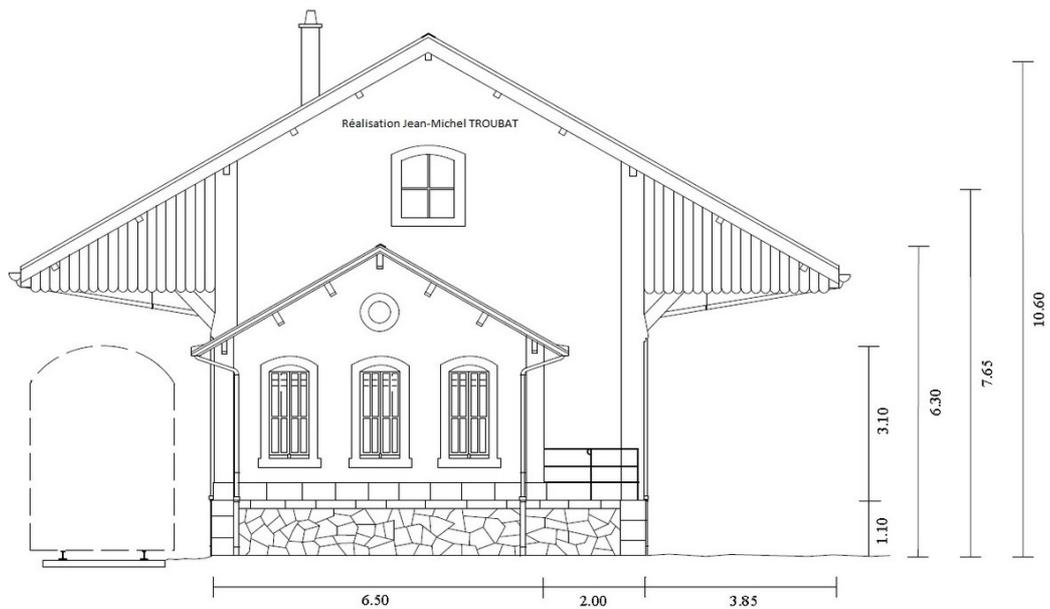


Figura _24_ Rilievo del prospetto trasversale della Halle Marchandise della Gare de Bellac. Fonte: www.bellac.gare.over-blog.com, 2015

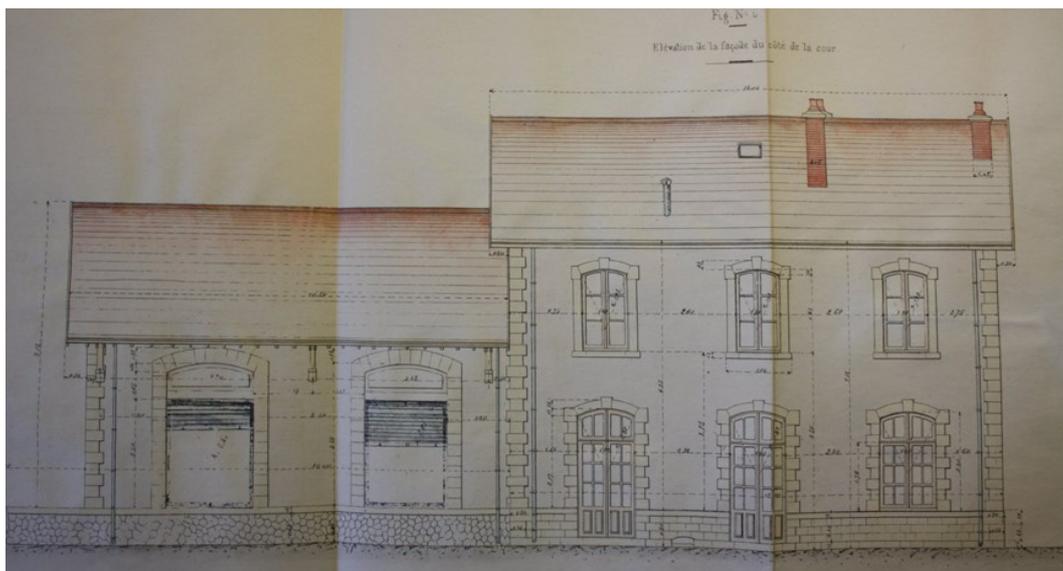


Figura _25_ Prospetto della Gare de Thorame-Haute e Halle Marchandise. Fonte: www.patrimages.regionpaca.fr, 1908

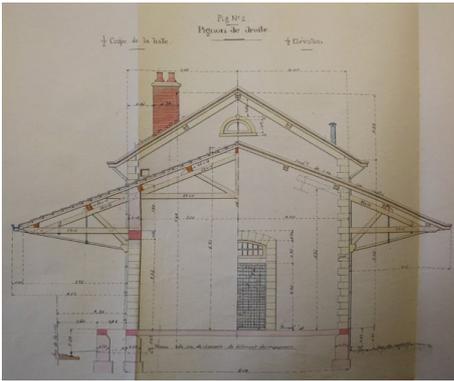


Figura _26_ Sezione della Gare de Thorame-

Haute e Halle Marchandise. Fonte:

www.patrimages.regionpaca.fr, 1908

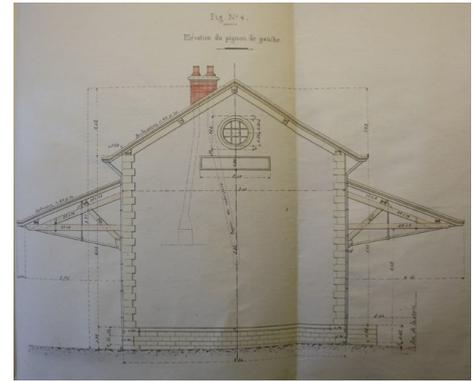


Figura _27_ Sezione della Gare de Thorame-

Haute e Halle Marchandise. Fonte:

Fonte:

www.patrimages.regionpaca.fr, 1908

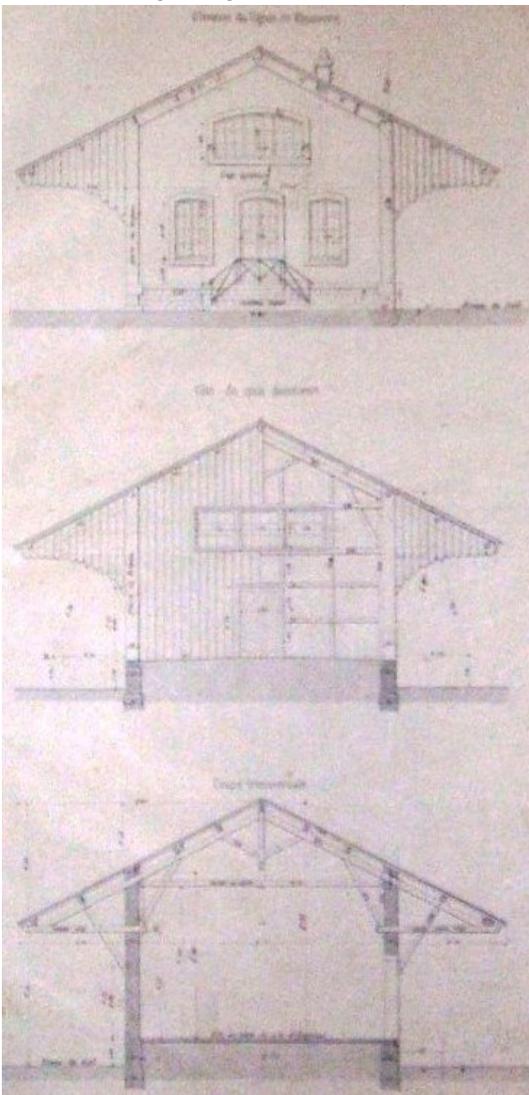
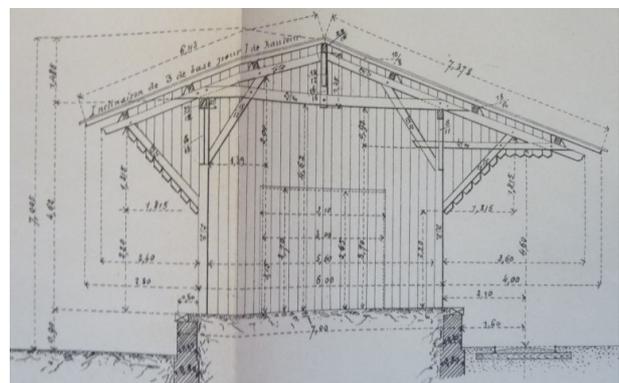


Figura _28_ Sezione e prospetti di una Halle Marchandise. Figura _29_ Sezione di una Halle Marchandise.

Fonte: www.forum.e-train.fr



Fonte: blog di collezionista privato

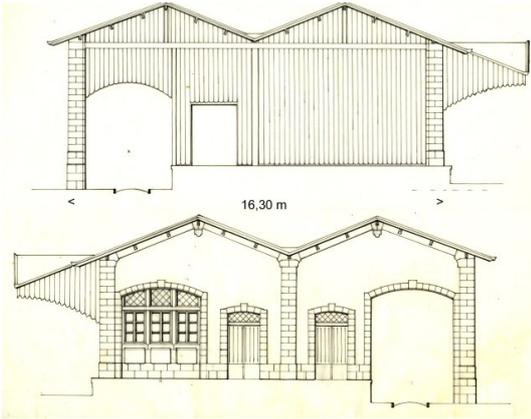


Figura _30_ Sezioni di una Halle Marchandise.

Fonte: www.forum.e-train.fr

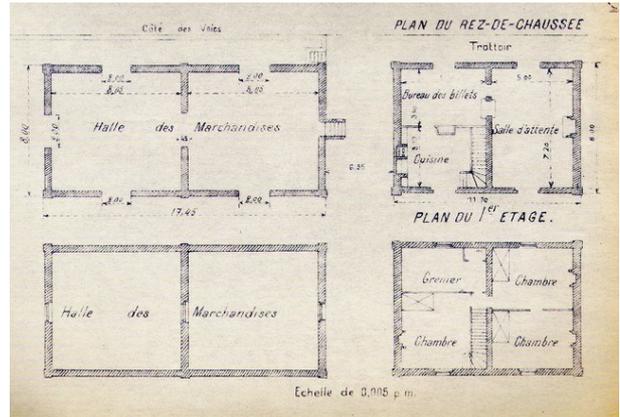
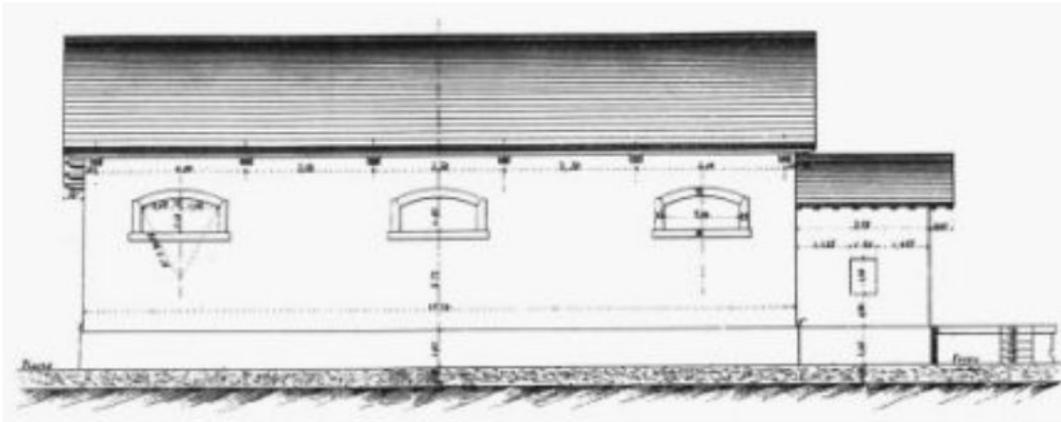


Figura _31_ Piante di Halle Marchandise e Halle Voyageur.

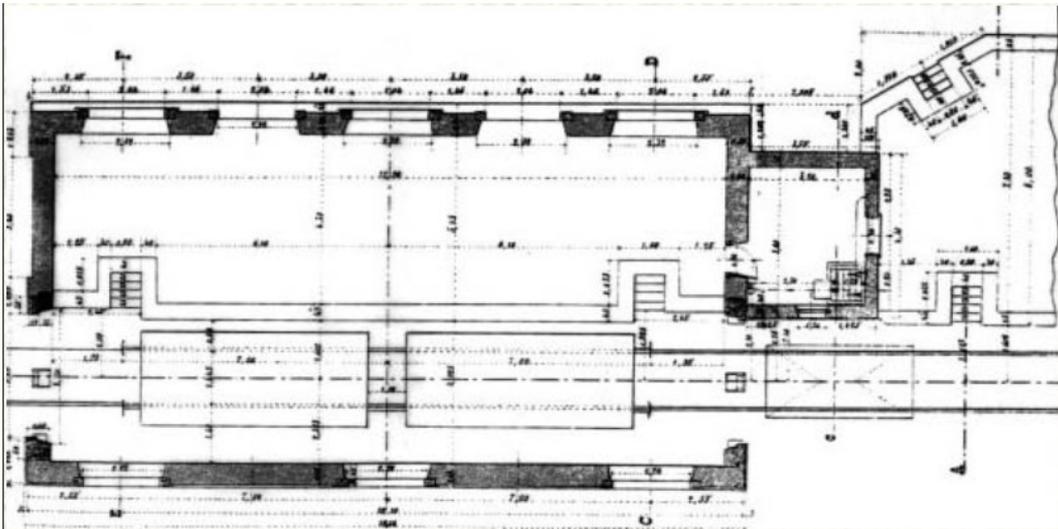
Fonte: www.forum.e-train.fr



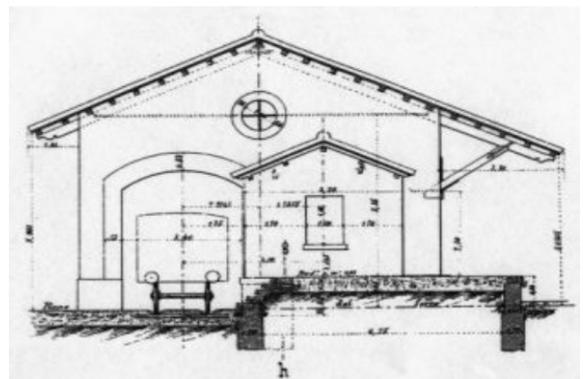
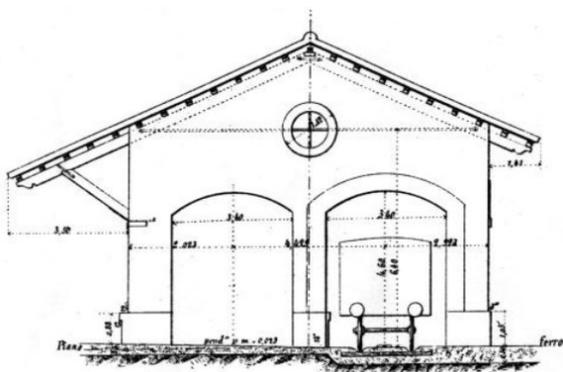
Figura _32_ Sezione e prospetto di una Halle Marchandise a struttura mista, espansione datata 1914. Fonte: www.ferrovissime.fr



Figura_33_ Prospetto longitudinale di un fabbricato merci con binario interno, caso italiano. Fonte: www.web.tiscalinet.it/roccapalumba/aliferrate/merci/il%20Magazzino%20Merci.htm



Figura_34_ Pianta di un fabbricato merci con binario interno, in testa al fabbricato è collocato l' ufficio, caso italiano



Figura_35_ Prospetto di un fabbricato merci con binario interno Figura_36_ Prospetto di un fabbricato merci con binario interno



Figura _37_ Magazzino merci e piano caricatore di tipo semplice.
 Prospetto verso i binari, stazione di Consandolo, 1899.



Figura _38_ Piano caricatore e magazzino
 tipo doppio. Prospetto verso i binari.

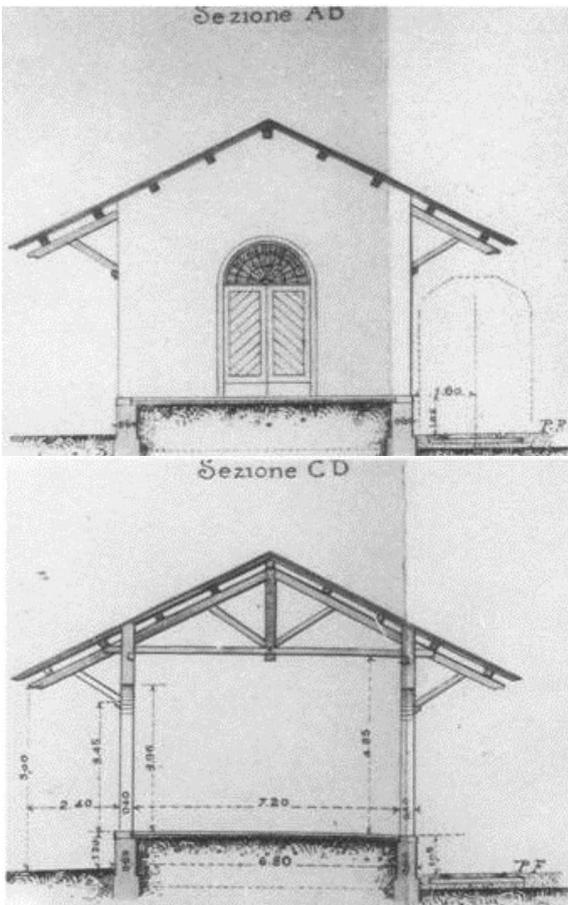


Figura _39_ Magazzino. Disegno del prospetto della facciata
 della sezione e
 di testa e rapporti dimensionali con i binari e il piano del

Figura _40_ Magazzino merci. Disegno
 particolari costruttivi, 1899.



Figura _41_ Piano caricatore e magazzino merci (composto da tre elementi base). Disegno del prospetto verso i binari, 1899. Fonte: www.consandolo.it, 1899

Le tecniche costruttive dei magazzini merci ferroviari hanno subito un cambiamento dovuto al diverso impiego di materiale e all'evoluzione delle tecniche costruttive, infatti i fabbricati presentano delle forme diverse, ma comunque non si allontanano troppo dalle forme utilizzate in origine a fine '800 e inizio '900, almeno fino agli anni '30 del '900.

Se all'origine la muratura si presentava in pietrame, mattoni o, come nel caso tedesco, in legname e pietrame, dagli anni '20 - '30 vengono utilizzati materiali come il calcestruzzo e il ferro, con pilastri puntuali coerenti ad assi di travi con aggetto di pensilina e murature laterizie; anche la copertura cambia, ai tetti a falda con percentuali di inclinazione fino al 66% caratterizzati da capriate lignee, si sostituiscono coperture piane o ad archi con strutture metalliche modulari, che alleggeriscono il peso della copertura e che consentono di creare una copertura di luce più ampia.

1.2 I MOTIVI DELLA DISMISSIONE DEGLI SCALI FERROVIARI

Dismissione e impresenziamento di scali e stazioni minori

Molti fattori hanno contribuito alla nascita del grande fenomeno della dismissione degli scali ferroviari e delle stazioni a medio/basso traffico che oggi è molto rilevante. I cambiamenti sociali, il fattore economico e il sempre più rapido progresso tecnologico, che sono caratteristici della fine del XX secolo, hanno sicuramente modificato in maniera rilevante il sistema infrastrutturale territoriale.

L'apertura di nuove tratte ferroviarie, nate per convenienza in termini di velocità di percorrenza e quindi di collegamento, ha determinato la chiusura di alcune linee ferroviarie preesistenti, divenute oramai marginali e/o tecnologicamente arretrate; inoltre la scarsa utenza, l'avvento delle nuove tecnologie e le scelte della politica territoriale e nazionale hanno sicuramente contribuito alla chiusura di stazioni, scali e caselli.

In Italia si contano migliaia di chilometri di linee ferroviarie dismesse, che possono rappresentare una risorsa molto importante per il territorio nazionale e locale, se vengono attuate strategie politiche e urbanistiche con lo scopo di riqualificare questo patrimonio ferroviario dismesso. Le *Ferrovie dello Stato* si sono mosse per prime verso questa direzione, costituendo nel 1991 la società *Metropolis S.p.A.*, con obiettivo la gestione, la valorizzazione e la dismissione dei beni ritenuti non più strategici per la loro funzione.

Nel 2001, le *Ferrovie dello Stato* insieme con l'*Associazione Italiana Greenways*, hanno attuato il progetto *Ferrovie Abbandonate*, che aveva come scopo principale la sensibilizzazione sui temi della valorizzazione e della tutela del patrimonio ferroviario dismesso, e sulla necessità di produrre un censimento delle tratte per una possibile valorizzazione e conversione in un sistema di *greenways*.

Nel 2008 grazie alla *Legge Finanziaria*⁶ è stato istituito un fondo di due milioni di euro per dare inizio al programma di valorizzazione e di recupero delle tratte ferroviarie dismesse.

Infine nel 2010, alla conferenza delle *European Greenways*⁷, le *Ferrovie dello Stato* hanno stimato l' esistenza di 1900 chilometri di rete ferroviaria dismessa.

Oggi l' *Atlante*, che si presta ad essere un catalogo aggiornato delle linee dismesse di proprietà delle *FS S.p.A.* e di *RFI S.p.A.*, censisce 1474 chilometri di linee ferroviarie dismesse. Questo rappresenta un valore molto al disotto dei dati numerici che sono dichiarati da fonti diverse, ma bisogna precisare che ci si riferisce alle tratte di proprietà delle *Ferrovie dello Stato* e della *Rete Ferrovie Italiane* e dunque non comprende i chilometri di tratte ferroviarie già cedute o che non sono di proprietà del *Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*⁸.

Tra le cause che hanno caratterizzato e che caratterizzano tuttora il fenomeno della dismissione e dell' impresenziamento delle linee minori e stazioni ferroviarie, fanno dunque parte:

- il fattore dell' innovazione tecnologica, cioè la riorganizzazione e l' innovazione dei sistemi operativi;
- le ragioni economiche, ovvero la ridefinizione delle strategie e delle attività economiche a cui fa seguito un importante sviluppo del settore terziario;
- la diversa disposizione dell' accessibilità territoriale, cioè il processo di decentramento e lo spostamento di attività e fabbricati nel nuovo tessuto urbano;
- la dismissione delle aree industriali storiche, al cui servizio si erano sviluppate linee e siti di interscambio.

⁶ Legge 24 dicembre 2007, n. 244 art. 2, comma 342

⁷ The 5th European Greenways Conference tenutasi a Madrid, 10 – 12 giugno 2010

⁸ Ferrovie dello Stato Italiane, *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Grafica Nappa, Aversa, 2016

Centralizzato. Già nel 1997 tutte le regioni italiane hanno applicato questo sistema, interessando 6700 chilometri di rete ferroviaria. Questo meccanismo, in sintesi, consente di poter controllare e regolare la circolazione dei treni e di gestire le operazioni tecniche connesse, in principio svolte dal personale addetto al movimento dei mezzi, mentre ora affidate ad un posto operativo di controllo che si occupa di tutta la linea e delle rispettive operazioni.

Il sistema C.T.C., evolutosi in seguito nel sistema S.C.C., Comando/Controllo, ha accentrato ulteriormente le operazioni di comando e controllo della rete ferroviaria in centri polifunzionali che si servono di soluzioni tecnologicamente innovative, tra cui l'automazione dei comandi e la loro attivazione a distanza in un unico centro, *out station*, meccanismo che si è sostituito al personale addetto alla circolazione. Non essendo, dunque, più indispensabile la presenza umana, le stazioni di transito presenti sulla linea sono rimaste impresenziate. Tale processo determina la perdita anche delle funzioni di deposito e movimentazione merci nelle stazioni secondarie. L'impresenziamento crescerà sempre più con il passare degli anni con le conseguenti implicazioni di carattere finanziario-immobiliare, che riguardano la gestione del patrimonio immobiliare (che viene progressivamente lasciato in abbandono), la vendita e il marketing con la chiusura di servizi quali edicole e bar della stazione, e conseguenze di carattere sociale quali una minore assistenza alla clientela ferroviaria e i problemi di ordine pubblico generati dallo stato di abbandono dello stabile⁹.

Altro fattore importante nell'ambito della dismissione degli scali ferroviari è la politica economica applicata. Entrando nel merito per ciò che concerne il trasporto merci, le ferrovie si sono sempre concentrate sui costi dipendenti dall'organizzazione o gestione dei fabbricati dedicati a questo scopo, e d'altro canto non hanno però prestato abbastanza attenzione alla qualità del servizio proposto, offrendo al cliente un trasporto discontinuo.

Le ferrovie, come d'altra parte anche le strade, sono congestionate dal traffico, l'applicazione delle nuove tecnologie (ITC) presenta delle carenze e molte operazioni sono ancora manuali. Inoltre, l'attraversamento delle frontiere rappresenta un problema di costi elevati e di tempi molto lunghi. Le ferrovie europee hanno continuato con la loro offerta indifferenziata, non trasparente,

⁹ Fabrizio Torella e Teresa Coltellese, *Le stazioni impresenziate sulla rete ferroviaria Italiana. Definire il fenomeno per definire le opportunità*, dal sito www.csigivretorino.it, consultato il 22/04/2017

inflexibile e sempre attenta ai propri interessi e costi, mentre gli altri settori del trasporto si sono adeguati, differenziando e adattando i servizi offerti alle esigenze dei clienti, seppur mantenendo adeguati i propri margini di redditività.

Il cliente, quindi, percepisce le proposte ferroviarie come un sistema chiuso in se stesso, con tempi di consegna molto lunghi e non sempre regolari, oltre che dai costi molto elevati, in contrapposizione alle tariffe contenute e ai tempi di consegna ridotti propri degli altri trasporti.

Poco rilevante è la presenza di interporti ferro-gomma che aggregano servizi di sorveglianza, parcheggio e logistica come smistamento, trasporto, magazzinaggio, imballaggio, pallettizzazione e lavorazione delle merci.

Il risultato, di conseguenza, non può che essere negativo per il sistema ferroviario in quanto ne risulta una grossa perdita delle quote di mercato, a favore dei trasporti via strada, via mare e via aereo. Sicuramente su questa tendenza incide parecchio la lentezza della "ristrutturazione" di questo sistema¹⁰. Non vi sono, infatti, le condizioni che consentano sufficienti processi di investimento e le poche risorse economiche a disposizione sono impiegate senza un'attenta analisi di redditività e di costi/benefici; inoltre, la concorrenza nei servizi, consentita dalle leggi delle direttive europee recepite dagli Stati membri, sommata alle difficoltà che interessano la gestione delle tratte concorrono al peggioramento della situazione¹¹.

Infine, ultimo fattore rilevante è quello che riguarda il decentramento territoriale. Con la nascita della ferrovia, ogni nucleo urbano è stato dotato di una stazione, ma con il passare del tempo alcuni paesi si sono evoluti più di altri e si sono ingranditi richiamando persone dai territori vicini; questo ha fatto sì che i paesi limitrofi si spopolassero parzialmente. Poiché la ferrovia ha un costo di mantenimento, non conviene mantenere stazioni che non servano un gran numero di persone, nel caso di piccoli nuclei urbani risulta dunque più vantaggioso, dal punto di vista economico e di tempi di trasporto, prevedere dei collegamenti su strada. Ciò provoca che le stazioni ferroviarie di piccoli paesi siano inizialmente impresenziate e successivamente dismesse.

¹⁰ Sarah Avvedimento, rel. A. Cuomo, *Il progetto della dimensione lineare. La riconversione dei tracciati ferroviari urbani: criteri per la trasformabilità*, Tesi di dottorato in Progettazione Urbana, Università degli studi di Napoli "Federico II", Facoltà di Architettura dipartimento di Progettazione Urbana

¹¹ A. Nuzzolo e P. Coppola, *Limiti e prospettive di sviluppo del trasporto ferroviario delle merci*, Franco Angeli Editore, Firenze, 2006

Dismissione e riuso urbano

Per quanto riguarda invece le città più grandi, la crescita urbana lungo certi assi può rendere centrali o semicentrali alcune stazioni che inizialmente risultavano periferiche per la città, favorendo al contempo la riqualificazione di stazioni inizialmente retrogradi e site in aree industriali o la nascita di nuove stazioni, che mutano le loro funzioni.

La ferrovia modifica e plasma la forma di una città, determinando in alcune aree l'alternarsi di pieni e di vuoti, facendo uso di ampi spazi per le infrastrutture logistiche proprie del sistema ferroviario.

Il numero sempre crescente di aree dismesse e l'abbassamento del piano del ferro nelle zone urbane centrali hanno incentivato le amministrazioni e le aziende private di gestione delle ferrovie a predisporre delle politiche per il riuso e la riqualificazione di questi spazi in degrado. Ciò che ne consegue è una visione diversa del ruolo della stazione: si passa da luogo quasi *privato* e vissuto esclusivamente dai viaggiatori, a luogo *pubblico* volto al sociale e alla collettività, cercando di abbattere la barriera fisica che la stazione spesso rappresentava tra zone diverse, ma attigue all'interno della città. Inoltre la riqualificazione degli spazi ferroviari non riguarda solamente il recupero della linea ferroviaria o dei fabbricati, ma modifica anche la mobilità dei trasporti in città e l'accessibilità a questi spazi; la stazione muta il suo ruolo, non è più ambiente di scambio, ma diventa centro di attrazione non solo per i viaggiatori.

Dalla fine del XX secolo le politiche nazionali e le amministrazioni locali iniziarono a concentrarsi sul tema delle aree dismesse, sul loro utilizzo e su come fosse possibile riqualificare e recuperare questi spazi. Tuttavia, gli effetti di questo primo approccio furono negativi in quanto le amministrazioni pubbliche non erano ancora in grado

di affrontare questo vasto tema con strumenti adeguati, che portassero a una visione più globale e non solo ristrettamente locale¹².

Con il XXI secolo le amministrazioni pubbliche iniziarono a cambiare approccio. Si crearono sinergie tra il settore commerciale, i trasporti e la politica di riqualificazione territoriale, facendo nascere le premesse per un cambiamento culturale e la possibilità di mettere in opera gli scenari positivi della riqualificazione e del recupero sostenibile delle aree ferroviarie dismesse. Le stazioni diventano, così, luoghi d' incontro sociale e di scambio culturale sia per il viaggiatore sia per il cittadino, oltre a divenire punti di riferimento importanti e nuove polarità commerciali per le città.

Infine da queste trasformazioni scaturisce un altro fattore importante come opportunità di sviluppo, ed è rappresentato dalla nascita di luoghi più salubri e meno pericolosi nelle aree delle stazioni.

Il sistema cardine di questo processo è il TOD statunitense (Transit Oriented Development, sviluppo urbano orientato al trasporto pubblico), il quale anche in Europa ha dato via agli studi di sistemi urbanistici e politici simili. Si tratta di una struttura che non mira solamente alla sostenibilità e alla riqualificazione delle aree dismesse aumentandone la qualità urbana, ma si pone come obiettivo un ritorno economico per il trasporto pubblico e per le amministrazioni locali: i principali risultati del ritorno economico previsto dai TOD sono l' aumento della qualità urbana e l' offerta di servizi sempre più efficienti, bonificando le periferie e rendendole accessibili.

Sistemi simili ai TOD sono nati anche in Europa, dapprima in Gran Bretagna, in seguito in Olanda e infine anche in Germania, Francia e Italia, anche se in maniera minore a causa della mancata sinergia tra i nuovi approcci di pianificazione territoriale e le normative urbanistiche vigenti.

In Gran Bretagna nascono i TDA (Transport Development Areas), ovvero sistemi di sviluppo urbano che si differenziano da quelli statunitensi perché si appoggiano alle normative urbanistiche e agli strumenti di pianificazione già esistenti, e puntano l' attenzione sul sostegno e sull' impegno delle amministrazioni locali insieme con gli investitori privati implicati nella trasformazione urbana.

¹² Martinelli Chiara, Piva Riccardo, rel. Fulvia Pinto, A.A. 2011/2012, *La riqualificazione sostenibile degli scali ferroviari: il caso dell' area "Porta Romana" a Milano*, Tesi di laurea, Politecnico di Milano, Facoltà di Ingegneria Edile – Architettura

Un altro sistema di sviluppo urbano, che si differenzia dai TOD statunitensi e dai TDA inglesi, è rappresentato dall' organizzazione olandese. Questa prevede un iniziale approccio su più a larga scala, disciplinato da un unico piano regolatore regionale, in seguito si abbassa alla scala locale, per far sì che il progetto sia legato alla realtà del luogo, e infine ritorna a livello regionale per dare continuità a una visione sostenibile globale.

Il TOD in Francia è stato introdotto a seguito dell' avvento dell' alta velocità, poiché molte linee sono state trasferite sotto la gestione della Regione, divenendo una struttura portante del territorio.

In Francia ci sono diversi piani strategici che lavorano insieme al fine di produrre un maggiore sviluppo del territorio. Diverse normative sono state redatte per favorire tutto ciò, tra queste si ricordano:

- la *SRU, Solidarité et renouvellement urbains 2000*, che fornisce un supporto legale per riuscire a mettere in pratica le strategie di integrazione per lo sviluppo urbano e per i trasporti pubblici;
- i piani di sviluppo regionale *SCOT*¹³ o *SCoT, Schéma de Cohérence Territoriale*, che rappresentano un documento urbanistico che determina, coinvolgendo più comuni, un progetto territoriale con lo scopo di sviluppare una pianificazione d' insieme in materia di habitat, di mobilità dei trasporti pubblici, di commercio, di ambiente e di paesaggio urbano.

La legge nazionale per l' ambiente, chiamata *Grenelle II*¹⁴, rinforza ulteriormente gli obiettivi dello *SCOT* e anche quelli del *Plan Locaux d' Urbanisme* comunale, *PLU*.

Si può dire, quindi, che in Francia viene attuata una strategia molto complessa, che vede la partecipazione di enti e piani strategici di sviluppo dal livello nazionale fino ad arrivare all' ambito locale, attuando una sinergia tra gli enti che mira allo sviluppo urbano ben pensato del territorio francese.

Per quanto riguarda l' Italia, la distanza dai sistemi di sviluppo urbano delle aree ferroviarie dismesse presenti in Europa e in America cresce ulteriormente¹⁵.

¹³ Lo *Schéma de Cohérence Territoriale* è stato redatto dalla legge *SRU, Loi SRU* del 13 dicembre 2000. Fonte online: www.cohesion-territoires.gouv.fr

¹⁴ *Grenelle II*, legge nazionale in tema dell' ambiente, redatta il 12 luglio 2010

¹⁵ Martinelli Chiara, Piva Riccardo, rel. Fulvia Pinto, A.A. 2011/2012, *La riqualificazione sostenibile degli scali ferroviari: il caso dell' area "Porta Romana" a Milano*, Tesi di laurea, Politecnico di Milano, Facoltà di Ingegneria Edile – Architettura

La causa principale di tutto ciò è che non vi è un sistema di pianificazione integrato, una visione globale del problema, ma piuttosto un modo differenziato di realizzare gli interventi, cioè ognuno progetta per i propri scopi e per la propria gestione. È chiaro che servirebbe un cambio di tendenza e di cultura, in modo da creare strategie e politiche unitarie, che contribuiscano a creare un sistema sostenibile, globale, avvicinandosi in questo modo ai modelli olandesi, inglesi e statunitensi.

Bisogna sottolineare che anche in Italia sono stati applicati i sistemi strategie di sviluppo urbano con riferimento ai TOD statunitensi ed europei. Queste esperienze hanno portato dei risultati positivi, in quanto hanno visto la creazione di accordi tra diversi enti: la società *RFI S.p.A.* e gli Enti locali. Un esempio degno di nota è l' applicazione di strategie TOD nella regione Emilia Romagna, in cui l' ente *RFI S.p.A.*, in accordo programmato con gli Enti locali, ha dato vita al *Progetto Medie Stazioni*, che si è posto come obiettivo la riqualificazione dell' area intorno al fabbricato viaggiatori, in cui il piazzale antistante la stazione è stato pensato e trasformato in una piazza di valore urbano, sono stati modificati gli accessi ai binari ed è stata riqualificata e valorizzata la struttura del fabbricato viaggiatori. L' obiettivo di questa riqualificazione è di valorizzare lo spazio urbano e di diventare un luogo di attrazione per i cittadini e non solo per l' utenza che fa uso del trasporto.

Negli interventi territoriali, qualunque sia la scala in cui essi sono realizzati, la mancanza di una visione unitaria e condivisa dalle varie amministrazioni ha come conseguenza un abbassamento della qualità delle realizzazioni. Gli interventi puntuali di riqualificazione che mancano di una visione più globale e non creano sinergie rimangono chiusi in se stessi con un impatto positivo nel breve e medio periodo, ma senza prospettiva nel medio e lungo termine.

Le stazioni spesso si trovano in posizione strategica, al confine con il centro città, e possono rappresentare delle barriere di divisione tra città e periferia o industria. È per questo motivo che negli ultimi anni in tutta Europa stanno nascendo nuove strategie di sviluppo che riguardano la mobilità, la diversa organizzazione delle stazioni e il miglioramento del servizio del sistema ferroviario e intermodale, tutto ciò connesso alla riqualificazione generale dell' area, in modo tale da renderla più accessibile e morfologicamente più connessa al tessuto urbano, configurandosi come porta aperta verso la città.

Quella che si presenta oggi è una grande opportunità di sviluppo sostenibile del territorio: le aree ferroviarie dismesse rappresentano una risorsa da poter e dover sfruttare al meglio per la loro funzione, per gli spazi che occupano e per intraprendere una strada che porti sempre più verso la sostenibilità, migliorando la qualità dell' ambiente e l' offerta dei servizi. Obiettivo della sostenibilità e del recupero delle aree dismesse deve essere quello di produrre interventi qualitativi e sostenibili in una prospettiva di futuro a lungo termine.

Per cercare di ridurre il divario che c' è tra le strategie italiane, i sistemi europei (TDA inglesi e modello olandese) e i TOD statunitensi, bisognerebbe creare una pianificazione integrata che riguardi l' interpretazione e la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse, le quali dovrebbero essere considerate sia come nodi importanti nel sistema dei trasporti, sia come spazi che diano continuità al tessuto urbano.

Le stazioni dunque mutano il loro ruolo e si trasformano in vere e proprie piazze urbane o in luoghi di attrazione e di riferimento per la città. La fusione tra due importanti fattori, ovvero la programmazione urbanistica e quella commerciale, ha fatto sì che si creassero delle nuove opportunità di cooperazione per la realizzazione di programmi complessi di trasformazione urbana.

Due riforme sono state sicuramente molto importanti a riguardo: la *riforma del commercio* che è stata varata nel 1998; e la *liberalizzazione del mercato nazionale del trasporto ferroviario* insieme con le direttive comunitarie. Ciò ha reso la stazione e il mercato ferroviario più aperti e più valorizzati, inserendoli in una dimensione sociale e commerciale, in quanto le stazioni rappresentano luoghi di incontro, di accoglienza e di shopping non solo rivolto al viaggiatore ma anche all' utenza urbana, al cittadino.

La stazione, quindi, ha l' obiettivo di diventare centro e porta aperta verso la città, e per fare ciò deve riqualificarsi, realizzare connessioni con il tessuto urbano e offrire nuove opportunità insediative per nuove funzioni urbane.

Ci sono numerosi esempi italiani e europei a riguardo, uno dei quali può essere identificato nella riqualificazione della stazione di Porta Nuova a Torino: in questo caso il progetto è stato incentrato sulla riqualificazione della stazione stessa, ma anche sull' ampliamento degli spazi destinati ai servizi di viaggio quali shopping, tempo libero e ristoro. Inoltre sono stati ripensati le aree di sosta, i parcheggi e i percorsi pedonali in modo da creare un sistema di percorsi ponderato.

Da tale prospettiva di valorizzazione d' immagine e di recupero funzionale è però ancora esclusa gran parte della fascia di scalo merci e servizi a sud-ovest della stazione e il bordo ferroviario verso la città.

Un altro esempio degno di nota è quello rappresentato dalla stazione di Linz in Austria. Si tratta di un progetto che ha riguardato sia la parte dell' ammodernamento della stazione sia la parte urbana: il progetto ha previsto il ripensamento del bordo ferroviario, il miglioramento dei collegamenti fra le parti di città divise dalla ferrovia e l' inserimento di nuove funzioni e attività che riguardano l' area limitrofa. La vecchia stazione è stata sostituita dalla nuova con una struttura che interagisce con le diverse modalità di trasporto pubblico. Al centro, con la funzione di raccordo tra la fermata sotterranea del tram e le piattaforme che danno sui binari, si trova una grande hall vetrata che rappresenta il punto di passaggio per tutti i viaggiatori. Inoltre all' interno della stazione sono previste numerose attività che la trasformano quasi in un grande centro commerciale; si fondono così in modo omogeneo le funzioni di stazione ferroviaria e di servizi a carattere urbano.



Figura _42_ Connettivi verticali all' interno della stazione di nuova stazione di

Figura _43_ Spaccato del progetto della

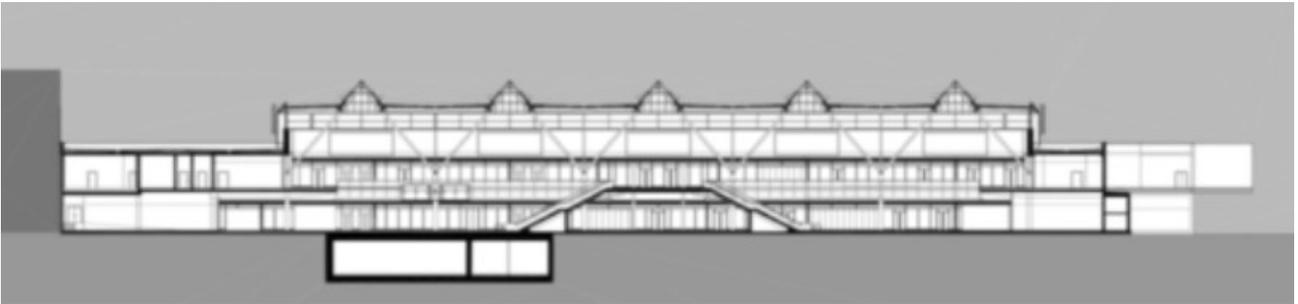


Figura _44_ Sezione del progetto della nuova stazione di Linz, Austria, ad opera dell' architetto Wilhelm Holzbauer



Figura _45_ Sezione del progetto della nuova stazione di Linz, Austria, ad opera dell' architetto Wilhelm Holzbauer

Come è stato detto nei paragrafi precedenti, le aree ferroviarie dismesse rappresentano una grande occasione di sviluppo non solo per il recupero e la riqualificazione delle aree interessate, ma anche perché creano l' opportunità di migliorare, ripensare e riprogettare, in termini sostenibili sul lungo termine, il tessuto urbano e i servizi che si offrono.

In tutta Europa si è affermato il fenomeno della dismissione delle aree ferroviarie, sia stazioni sia scali merci. Paesi come Francia, Germania, Austria, Inghilterra e Olanda hanno sfruttato questa occasione per mettere a punto la riorganizzazione dei servizi ferroviari tramite progetti di riqualificazione mirata e sostenibile e piani partecipativi, estendendo gli interventi alla riconversione degli spazi destinati agli scali merci e cambiando il rapporto con il contesto urbano.

Casi studio. Valorizzazione e riuso degli edifici degli ex scali in Francia.

In Francia sono stati fatti molti interventi di recupero di spazi ferroviari dismessi, e molti altri sono in programma e vengono integrati in piani strategici più ampi che aspirano alla trasformazione del tessuto urbano ed extra-urbano; si tratta di veri e propri assi di trasformazione che coinvolgono piccole, medie e grandi città.

Un importante esempio di riqualificazione e ri-funzionalizzazione di uno scalo ferroviario francese è il progetto dello scalo merci di Gennevilliers, ad opera degli architetti Brenac & Gonzalez.

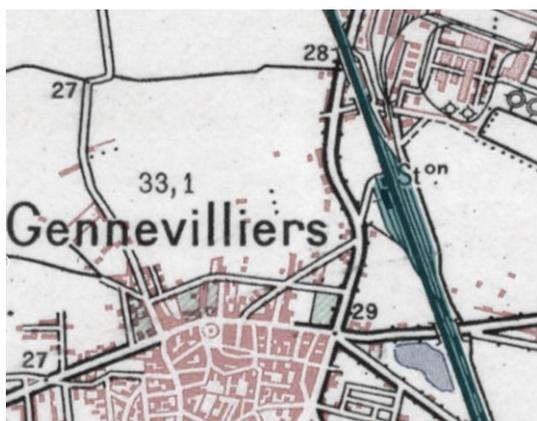


Figura _45_ Cartografia della città di Gennevilliers risalente al 1950 con evidenziato lo scalo merci poi dismesso e riqualificato



Figura _46_ Cartografia della città di Gennevilliers risalente al 1965 con evidenziato lo scalo



Figura _47_ Brenac & Gonzalez, Centro di formazione, Gennevilliers, Francia, 2012, fonte www.domusweb.it

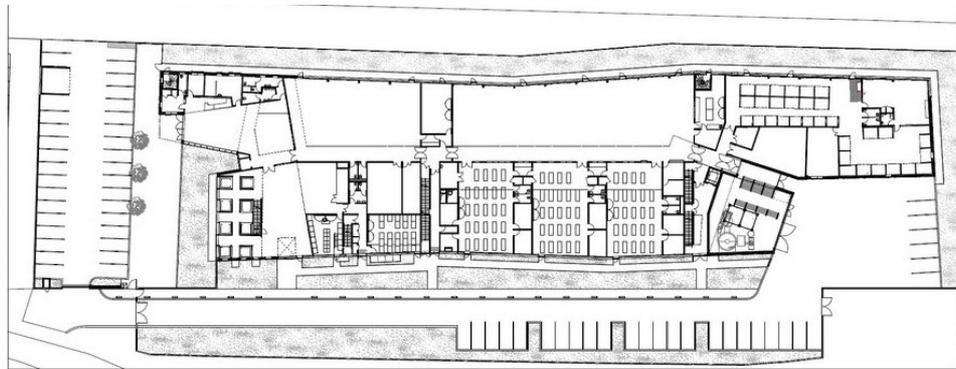


Figura _48_ Pianta piano terra del Centro di formazione progettato ad opera degli architetti Brenac & Gonzalez a Gennevilliers, Francia, 2012, fonte www.archdaily.it

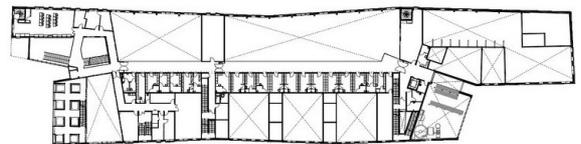
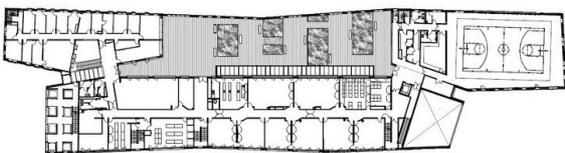


Figura _49/50_ Pianta piano primo e piano secondo del Centro di formazione progettato ad opera degli architetti Brenac & Gonzalez a Gennevilliers, Francia, 2012, fonte www.archdaily.it



Figura _51_ Prospetto stradale del Centro di formazione progettato ad opera degli architetti Brenac & Gonzalez a Gennevilliers, Francia, 2012, fonte www.archdaily.it

Gli stessi architetti, in un' intervista tratta dalla rivista *Domus* nel numero di luglio 2013, parlando del progetto di riqualificazione della stazione affermano:

La memoria può anche dare a un luogo un' identità, in questo caso è il ricordo dei grandi capannoni SNCF e l' architettura industriale che ha plasmato l' hangar delle ferrovie locali, insomma una fusione di paesaggio e architettura industriale che l' ha fatto diventare ciò che è.¹⁶

Si tratta di un progetto che ha visto la riconversione di uno scalo merci del paese di Gennevilliers in un centro di formazione tecnica industriale. Lo studio di architettura ha pensato di fondere paesaggio e architettura industriale, collegando il vecchio fabbricato merci alle vicine industrie e alla città. Trattandosi di un lotto allungato, Brenac & Gonzalez hanno pensato il loro progetto in lunghezza e hanno sfruttato la larghezza data dalle caratteristiche del posto in cui si trova il fabbricato. Dopo aver recuperato interamente lo stabile dello scalo merci, hanno inserito altri due corpi paralleli, conferendo unità al progetto per mezzo dei materiali utilizzati.

All' interno degli edifici realizzati sono previste diverse funzioni professionali: formazione di base in falegnameria, carpenteria, manutenzione ascensori, e, infine, un' istruzione più generale. Un altro corpo svolge la funzione di luogo di ricevimento ufficiale e dispone di uno spazio espositivo, caratteristica che conferisce maggiore interesse al luogo e migliora l' immagine della formazione professionale e dell' istituzione che ne è a capo. Ai diversi piani di questo edificio sono dunque inserite funzioni distinte: al piano terra sono per l' appunto presenti spazi adibiti alla formazione professionale, un ambiente espositivo e un luogo dedicato all' accoglienza. Il piano mezzanino ha un ruolo strategico molto importante: da qui, infatti, si ha accesso sia al soppalco che si affaccia sulle aule vetrate a doppia altezza, che permettono a tutti di vedere il lavoro che si sta svolgendo all' interno, sia alla gestione risorse e alla biblioteca. Infine, il secondo piano ospita gli uffici amministrativi, le aule, l' area ricreativa e il palazzetto dello sport.

La forma del tetto sale e scende in base all' altezza degli spazi interni e conferisce al fabbricato un' impressione di movimento; inoltre l' andamento ondulatorio dà all' edificio un aspetto dinamico e contemporaneo.

¹⁶ Brenac & Gonzalez, Centro di formazione a Gennevilliers, Francia, *Domus* luglio 2013

Un altro esempio è dato dalla rivisitazione della *Gare de Lille-Saint-Sauveur*. Questa è un' antica stazione ferroviaria francese, situata a Lille, nel tratto della linea ferroviaria Paris-Nord. È nata come stazione di scalo merci nel 1865 ed è stata poi dismessa nel 2003. Grazie al programma Lille 3000¹⁷, progetto culturale che è nato per promuovere la città di Lille in occasione della sua elezione a Capitale Europea della Cultura del 2004, si è presentata l' opportunità di recuperare la vecchia stazione ferroviaria e deposito merci.



Figura _52_ Cartografia della città di Lille risalente al 1950 con evidenziato lo scalo merci poi dismesso e riqualificato

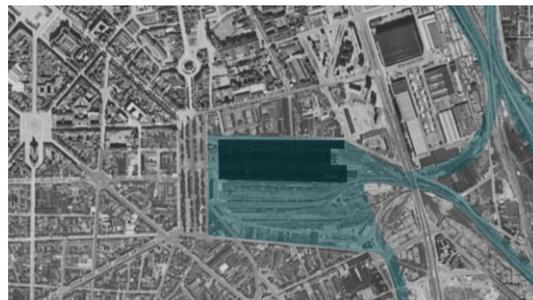


Figura _53_ Cartografia della città di Lille risalente al 1965 con evidenziato lo scalo merci poi dismesso e riqualificato



Figura _54_ Immagine del Centro polifunzionale della Gare Saint Sauveur progettato ad opera dell' architetto Franklin Azzi a Lille, Francia, 2009, fonte www.domusweb.it

¹⁷ "Lille 3000" è un programma di promozione culturale promosso dalla città di Lille e dal comitato organizzatore di "Lille 2004". Viene visto come la continuazione della promozione culturale di "Lille 2004" come Capitale Europea della Cultura.

Vedi pure: www.lille3000.eu



Figura _55_ Masterplan di riqualificazione della Gare Saint Sauveur progettato ad opera degli architetti Gehl Architects a Lille, Francia

L' antica stazione è stata pensata dall' architetto Franklin Azzi come uno spazio culturale, le scelte dell' architetto dimostrano la natura democratica e non istituzionale dello spazio. L' intervento è stato finanziato con un budget molto ridotto, il progettista è intervenuto il meno possibile sulla stazione, ha deciso di utilizzare materiali poveri e ha creato un progetto che si articola in due blocchi: da una parte si trovano un ristorante/bar, una ludoteca e un cinema, dall' altra sono presenti delle sale espositive.

Lo stesso architetto afferma sulla rivista *Domus* nel numero 0925 di Maggio del 2009: *Ho cercato di disegnare il meno possibile.*

Si tratta di un progetto ready-made in cui la partecipazione pubblica è protagonista indiscussa. Le pareti della zona caffetteria sono tinteggiate in nero lavagna, così da dare l' opportunità ai bambini di esprimersi.

Un ultimo esempio di riqualificazione e di recupero del patrimonio industriale ferroviario dismesso è rappresentato dal progetto dell' architetto francese Dominique Coulon a Venarey. Si tratta di un centro culturale di arte, situato in un piccolo villaggio della Borgogna vicino alla ferrovia, che svolge anche la funzione di ufficio turistico, di spazio per conferenze, di ludoteca e centro per anziani.



Figura _56_ Immagine raffigurante la stazione di Les Laumes-Alésia con lo scalo merci



Figura _57_ Immagine aerea raffigurante la città Laumes-Alésia con la stazione e lo scalo merci



Figura _58_ Cartografia della città di Les Laumes, risalente al 1965, con evidenziato lo scalo merci in seguito dismesso e riqualficato



Figura _59_ Dominique Coulon & associés, Centro d' arte e conferenze, centro intergenerazionale e ufficio turistico, Venarey-Les Laumes, Francia, 2015, fonte www.domusweb.it



Figura _60/61_ Pianta piano terra e piano primo del Centro d' arte e conferenze, centro intergenerazionale e ufficio turistico, progettato ad opera degli architetti Dominique Coulon & associés a Venarey-Les Laumes, Francia, 2015, fonte www.archdaily.it

Si tratta di un intervento di sostituzione e integrazione, l' edificio è composto da due volumi disposti uno sopra l' altro. Il piano terra è composto da un basamento quasi interamente in vetro, l' unica parte opaca è rappresentata dalla zona che costeggia il tracciato della ferrovia, e ospita le funzioni di ufficio turistico, di spazio per le conferenze e di ambiente per gli anziani.

Il livello superiore è invece rappresentato da un volume opaco, con dei fori sparsi nel prospetto per rompere la geometria del volume. In questo piano si trova la ludoteca, le aule e una corte interna chiusa per proteggere i bambini dai rumori dei treni della vicina ferrovia.

Il prospetto dell' intero edificio non segue un taglio regolare, questo è dovuto al fatto che si volesse dare dinamicità e senso di movimento all' edificio, seguendo una linea spezzata. L' idea principale del progettista è quella di inserire all' interno dello stesso edificio funzioni diverse tra di loro nella ricerca di una sola unità dinamica.

Si prendono ad esempio anche altri casi di riqualificazione che prevedono interventi meno imponenti in termini di volume, ma più volti alla sostenibilità e al ruolo dello spazio pubblico aperto, creando anche percorsi naturali in mezzo al verde, come nel caso della *Promenade Plantée* a Parigi. Si tratta di un tracciato che era in disuso dagli anni ' 60 e che taglia l' XI e il XII *Arrondissement* e incrocia il *Boulevard Périphérique* fino ad arrivare nel parco *Bois de Vincennes*, che riprende vita sotto forma di giardino, offrendo una lunga passeggiata nel verde.

Un altro esempio è rappresentato dalla *Petite Ceinture*, nata anche questa da un tratto ferroviario in disuso dal 1934, si estende per circa un chilometro lungo il XV *Arrondissement*, collegando il parco *André-Citroen* al parco *Georges Brassens*.

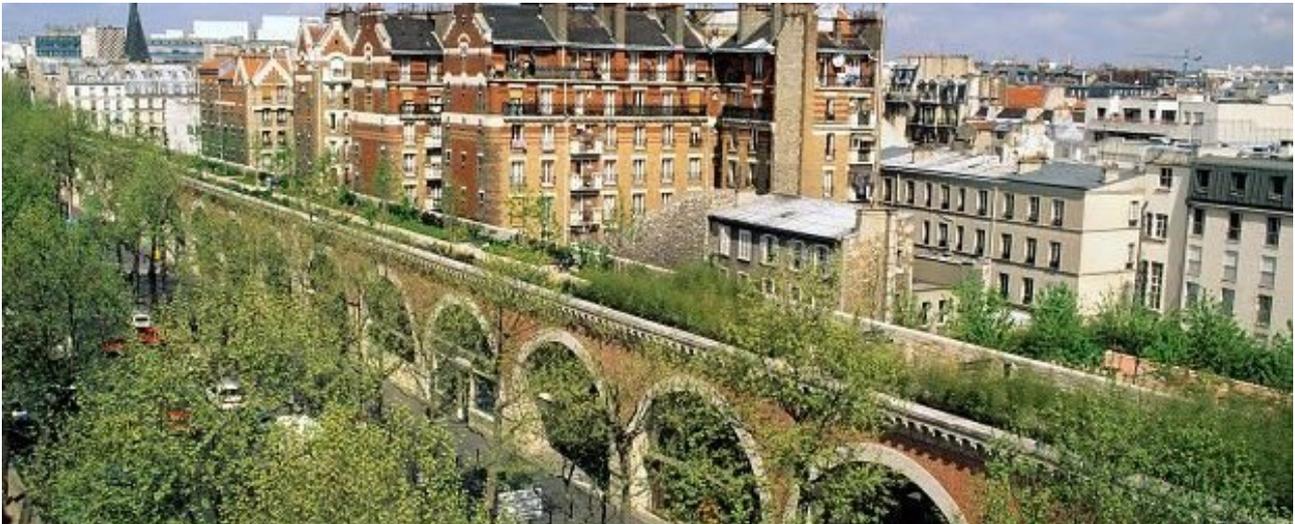


Figura _62_ Immagine della Promenade Plantée, Parigi, Francia, 1993

Inoltre è importante citare uno spazio polivalente nato dalla ristrutturazione di un' antica stazione nel XVIII *Arrondissement*, *La Recyclerie*¹⁸, un luogo che è al tempo stesso un caffè, una fattoria urbana e uno spazio dedicato agli *Atelier* che hanno come interesse il tema del riciclo. La Recyclerie è un centro di attività indipendente che riusa in forma temporanea, con un intervento minimale di adattamento, gli spazi di una vecchia stazione e scalo, la Gare Ornano del 1869, riaperta al pubblico nel luglio del 2014. Si tratta di un luogo dedicato al tempo libero, che guarda al low-tech e alla riscoperta e trasmissione delle attività artigianali tradizionali. La prospettiva che un luogo come questo propone è quella dell' affidamento di un centro sociale ad associazioni che si occupino di sostenibilità ambientale in un quartiere popolare di Parigi, come il XVIII *Arrondissement*.

¹⁸ Il sito internet del luogo è www.larecyclerie.com



Figura _63_ Immagine dell' interno della REcyclerie nel XVIII arrondissement parigino, 2014



Figura _64_ Immagine dell' esterno della REcyclerie nel XVIII arrondissement parigino, 2014

Casi studio in Italia. Valorizzazione e riuso degli edifici degli ex scali in Italia

Anche in Italia sono presenti parecchi esempi di riqualificazione del patrimonio ferroviario industriale dismesso. Un esempio è rappresentato dalla fondazione *Centostazioni s.p.a.* che in collaborazione con le *Ferrovie dello Stato* si pone come obiettivo la riqualificazione di centotré stazioni, rendendole più accessibili e più sicure a tutti, valorizzando e gestendo gli spazi commerciali. Inoltre questi spazi possono offrire servizi più dinamici rispetto a quelli offerti dalla città, ad esempio per quanto riguarda gli orari di apertura e chiusura dei negozi e dei luoghi di ristorazione.

Un altro esempio degno di nota è rappresentato dalla grande riqualificazione della stazione di *Torino Porta Susa*, dal 1856 la stazione era dedicata all' esercizio di scalo merci, mentre il fabbricato viaggiatori fu inaugurato nel 1868, e successivamente dismesso nel 2009.

L' intento del progetto di riqualificazione è di proporre la nuova stazione come una rivisitazione, in chiave moderna, del tema della galleria urbana ottocentesca, essendo stata pensata e costruita interamente in acciaio e vetro.

La sua lunghezza fa sì che diventi nodo importante per le tratte da e verso la Francia, infatti, misurando 385 metri consente l' arrivo del TGV francese, che anch' esso misura 385 metri. Il grande uso del vetro e la leggerezza della struttura portante rappresentano per la stazione elementi tecnologici all' avanguardia, ma soprattutto evidenziano la continuità di rapporto tra funzione ferroviaria e contesto urbano. Tramite i vari passaggi, sia longitudinali sia trasversali, la stazione diventa un percorso urbano permeabile.

Come si afferma in un articolo del sito architettonico *011+*:

È il progetto di un vuoto urbano, di uno spazio pubblico, dove la stazione, vera e propria galleria coperta, diviene passage, strada, continuum spaziale, luogo di una nuova urbanità. La città entra in stazione...e la stazione diviene essa stessa città¹⁹.

Questo intervento si insedia nel tessuto urbano costituendo una vera e propria *Spina Centrale*, trasforma la stazione in un luogo della città e in uno spazio pedonale permeabile.

Sotto il punto di vista energetico, il progetto prevede l' utilizzo di tecnologie mirate al risparmio e alla sostenibilità ambientale. I pannelli di vetro sono

¹⁹ www.zeroundicipiù.it alla voce "progetti/architettura torinese 2001-2013/nuova stazione di Torino Porta Susa"

distanziati tra loro di 40 cm per consentire la ventilazione naturale e sono provvisti di cellule fotovoltaiche che riescono a coprire il 30% del fabbisogno energetico della stazione.



Figura _67_ Immagine raffigurante la stazione e lo scalo Figura _68_ Immagine raffigurante i binari e la stazione di Mercè di Torino Porta Susa. Fonte: www.areweb.polito.it, Torino Porta Susa anno 1950 circa



Figura _69_ Immagine dall' alto dei lavori di costruzione della nuova stazione di Torino Porta Susa



Figura _70_ Immagine del nuovo progetto della stazione di Torino Porta Susa, 2012

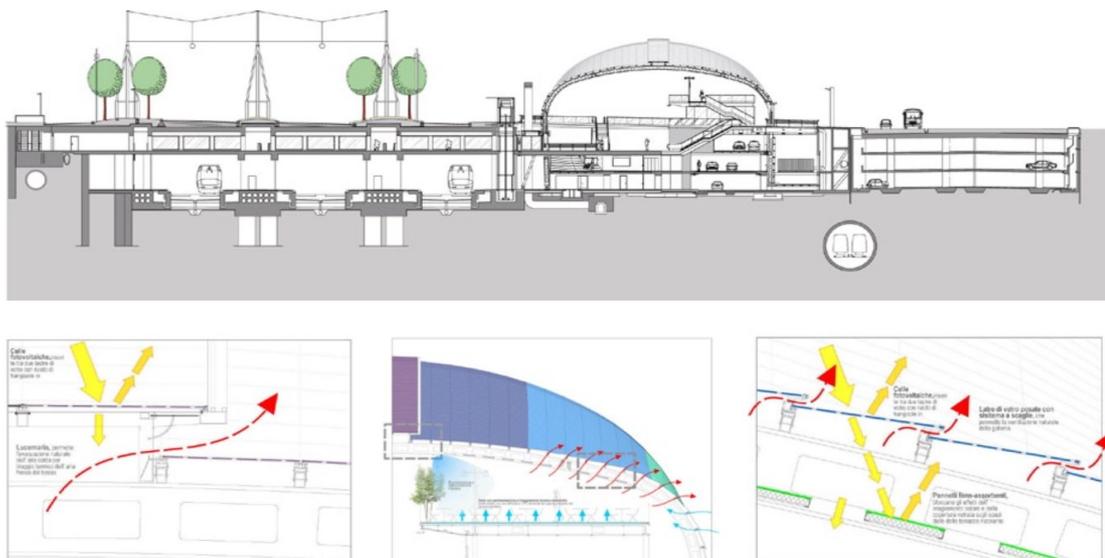


Figura _69_ Sezione e dettagli costruttivi del nuovo progetto della stazione di Torino Porta Susa, 2012. Fonte: www.arep.fr

La trasformazione urbana connessa all' interramento del sistema ferroviario ha comportato la sostanziale demolizione del costruito di servizio, ma il mantenimento del fabbricato principale.

Dal 2015 lo storico fabbricato viaggiatori ha ospitato il grande Mercato Metropolitano, uno spazio gastronomico di alta qualità, in cui il tema principale era rappresentato dalla sostenibilità agroalimentare. Era un luogo dove era possibile fare la spesa dai piccoli agricoltori e gustare i prodotti artigianali.

Purtroppo però l' esperienza del Mercato Metropolitanò è stata attualmente interrotta a causa del canone di affitto molto alto e del mancato rinnovo delle convenzioni con il comune di Torino.

La conservazione del costruito storico, di valore prevalentemente testimoniale, è connessa all' attivazione di funzioni coerenti nel distretto urbano.

La riqualificazione del fabbricato dell' ex scalo merci di Fontivegge e della sua area circostante a Perugia costituisce un altro esempio di recupero del patrimonio immobiliare ferroviario dismesso. Si tratta di un progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana che riguarda interventi di tipo urbanistico, architettonico, sociale ed economico destinati all' area della stazione ferroviaria di un comune umbro minore, Fontivegge. Il progetto prevede un' azione di recupero degli edifici dismessi che sono presenti nell' area oggetto di studio, tutto ciò nel rispetto del principio "consumo di suolo zero" e per attivare servizi pubblici tra cui una biblioteca per ragazzi con laboratori innovativi, un *coworking* per promuovere la nascita di nuove imprese, un centro di salute sportiva con iniziativa privata, l' insediamento della Croce Rossa italiana, un centro di aggregazione che si rivolge ai cittadini, e infine il recupero di un edificio scolastico.

Per quanto riguarda la riqualificazione dell' ex scalo merci della stazione di Fontivegge si è optato per un recupero del fabbricato inserendo all' interno la nuova funzione di *coworking*. L' edificio risalente agli inizi del '900 è stato recuperato per far spazio alla nuova biblioteca, chiamata *Biblioteca delle Nuvole*, che rappresenta la più grande biblioteca di fumetti d' Italia, e al suo interno si trovano nuovi laboratori e spazi di incubazione per le nuove imprese. L' idea è quella di dare vita ad un polo per l' imprenditoria giovanile grazie all' interazione del *coworking* e dei laboratori messi a disposizione. Lo spazio antistante l' ex scalo merci è stato riorganizzato come parcheggio pubblico, per consentire la completa pedonalizzazione della piazza²⁰.

²⁰ www.comune.perugia.it/Resources/ProgettoRiqualificazioneUrbana/AllegatoA-RelazioneGenerale.pdf

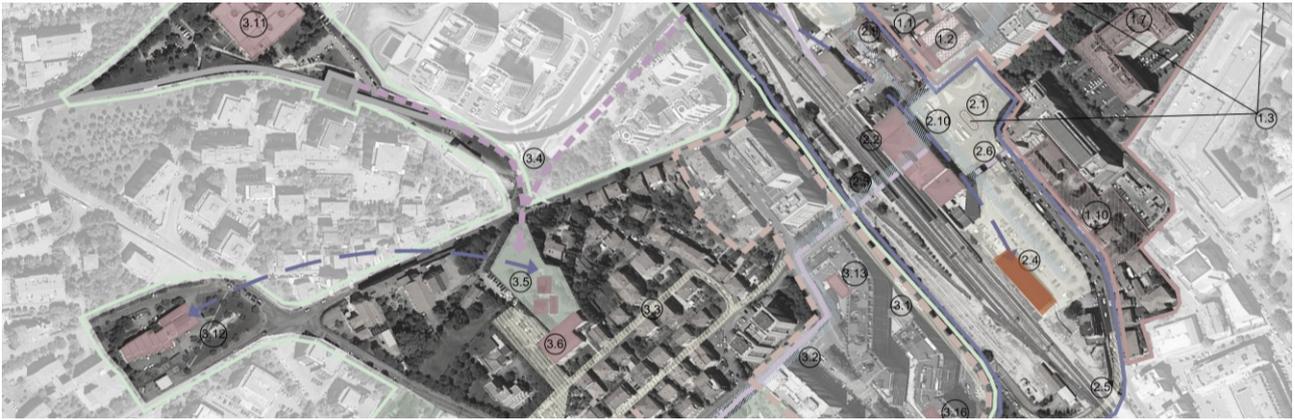


Figura _70_ Immagine della localizzazione degli interventi da porre nel nuovo progetto di riqualificazione della città di Fontivegge, evidenziato lo scalo merci della stazione di Fontivegge, Perugia. Fonte: www.comune.perugia.it

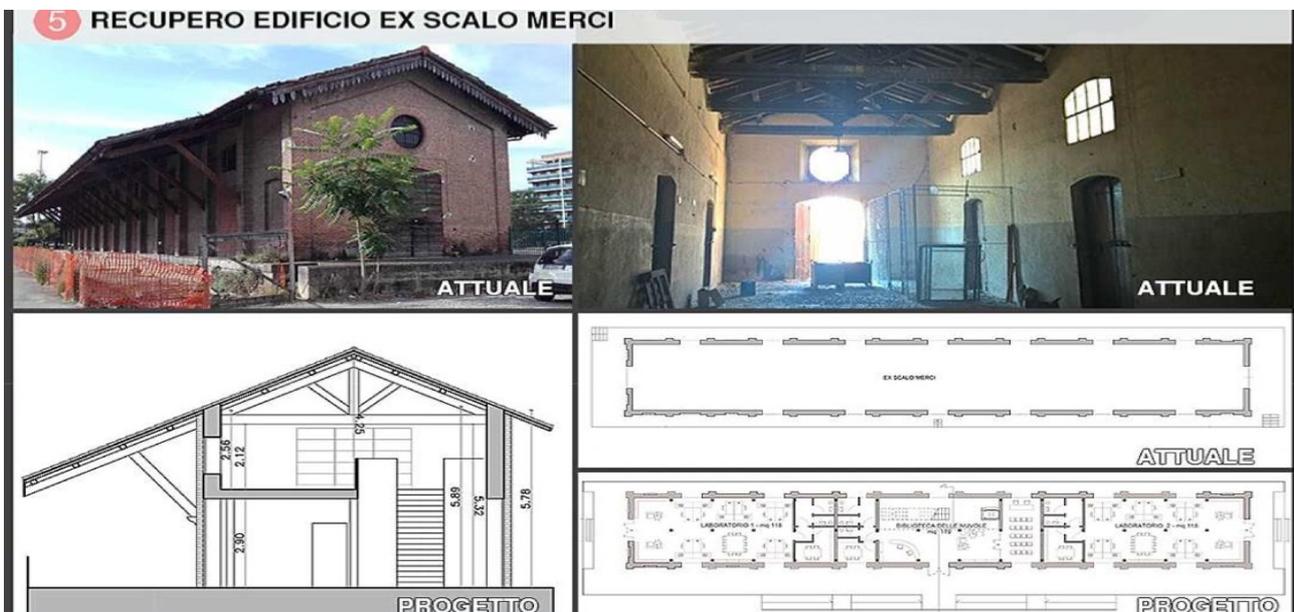


Figura _71_ Disegni rappresentanti lo stato di fatto e il nuovo progetto dello scalo merci della stazione di Fontivegge, Perugia. Fonte: www.comune.perugia.it

Ulteriore esempio di riqualificazione di un fabbricato merci come polo di promozione sociale e economica è quello che riguarda il recupero e la rifunzionalizzazione dell' ex scalo merci di Potenza superiore.

Si tratta di un fabbricato merci risalente al 1900 che presenta una struttura portante mista acciaio e muratura e delle capriate all' inglese a sostegno del tetto. Il progetto di riqualificazione ha permesso di recuperare l' immobile preservando l' architettura esistente tipica dell' epoca e al contempo ha visto l' impiego di

materiali sostenibili e tecnologie costruttive biocompatibili, prediligendo materie prime provenienti da riciclo²¹.

All' interno del fabbricato si è pensato di far nascere lo *ScamBioLoGiCo*²², un luogo dove poter acquistare prodotti a chilometro zero e condividere spazi per il baratto, lo scambio di servizi, di idee e di competenze.



Figura _72_ Immagine dell' esterno dello scalo merci della Stazione di Fontivegge, Perugia



Figura _73_ Immagine interna dello scalo merci della Stazione di Fontivegge, Perugia

²¹ <https://www.scambiologico.it/ex-scalo-merci/>

²² <http://www.legambientebasilicata.it/16-tematiche/citta/167-ex-scalo-merci-di-potenza-superiore-completata-la-ristrutturazione>



Figura _74_ Immagine esterna rappresentante la riqualificazione dello scalo merci della Stazione di Fontivegge, Perugia

Trasformazioni post-ferroviarie e Greenway

Alla grande scala urbana, processo importante per il recupero di aree dismesse è il *piano di programma di governo del territorio* che è stato promosso con l' *Accordo di Programma* dal comune di Milano. Gli scali interessati sono diversi e coinvolgono l' intera cintura ferroviaria della città, tra questi si possono citare: lo scalo Farini; Porta Romana; Porta Genova; lo scalo di Lambrate; gli scali Greco-Breda e Rogoredo e infine le aree di S. Cristoforo.

Il comune di Milano, insieme con le Ferrovie dello Stato e la Regione Lombardia, ha deciso di dare avvio alla trasformazione e alla conseguente riqualificazione degli scali ferroviari dismessi.

Si tratta di un grande progetto urbanistico e architettonico in delineamento che ha come obiettivo principale innanzitutto quello di abbattere i margini urbani interni al tessuto edificato, dando luogo a una trama urbana permeabile e omogenea. Inoltre questo intervento urbanistico ha come obiettivo quello di mettere in relazione zone della città separate, connettendole con spazi di filtro adibiti a verde. Infine un altro scopo è quello di inserire un insieme urbano articolato, attualmente in condizioni di elevato degrado dovuto al prolungato abbandono, scongiurando la possibilità che siano intrapresi interventi con destinazioni d' uso limitate.

Nel 2009 la facoltà di Architettura del Politecnico di Milano ha affrontato il tema del recupero e della riqualificazione dell' immenso patrimonio ferroviario dismesso rappresentato dagli scali ferroviari di Milano, raccogliendo l' invito dell' Assessore allo Sviluppo del Territorio del Comune di Milano e pensando a diversi progetti che sono stati esposti nel marzo del 2010 all' *Urban Center* di Milano.

Negli anni successivi numerosi *workshop* sono stati organizzati sul tema della riqualificazione di Milano, con al centro il recupero e la rifunzionalizzazione dei 7 scali merci dismessi; a fine 2016 sono stati elaborati 5 grandi scenari di progetto da 5 grandi *team* di architetti: Stefano Boeri Architetti; MAD Architects; Mecanoo; Miralles Tagliabue EMBT; Cino Zucchi Architetti. I *team* hanno lavorato parecchio su questo tema, sfruttando anche il *workshop* organizzato nel dicembre del 2016 che ha visto la partecipazione di oltre 2000 persone sensibili al tema proposto, e i loro progetti sono stati esposti in occasione del *Salone del Mobile* di Milano tenutosi dal 4 al 9 aprile 2017.

Particolarmente interessante è lo scenario elaborato e proposto dal team Mecanoo, che immagina i sette scali ferroviari dismessi come dei poli multimodali e dei luoghi in cui tutte le generazioni possano vivere, lavorare, incontrarsi e socializzare: il tutto connesso tramite collegamenti rapidi con mezzi di trasporto pubblico e la progettazione di una rete di piste ciclabili e verdi che non riguardano solo l' ambito comunale ma si estendono anche a quello regionale.

Il *team* Mecanoo si è basato su quattro principi fondamentali per l' elaborazione del loro progetto e guidare la città di Milano verso uno sviluppo sostenibile: gli scali ferroviari primariamente diventano dei catalizzatori per la vita della città sostenibile, incentivano l' uso della rete di trasporto pubblico, delle piste ciclabili e della mobilità dolce, che garantiscono collegamenti rapidi e che rendono più semplice muoversi attraverso la città, diminuendo in questo modo l' uso della macchina, che è per l' appunto il secondo principio alla base della progettazione del *team* Mecanoo.

Liberare delle aree urbane per creare corsie di pista ciclabile, spazi adibiti ai pedoni e grandi aree verdi aiuterà a reinventare la città portandola alla scala umana. Il terzo principio si basa sulla connettività dei sette scali ferroviari dismessi creando una cintura di verde e di mobilità dolce: in questo modo i binari vengono rifunzionalizzati e si integrano bene all' interno del tessuto urbano della città. Le nuove attività e le nuove funzioni si collocheranno lungo questa cintura e daranno

luogo a un' attrazione che connette la città invece di dividerla. Infine, il quarto principio si riferisce alla connettività sociale: Milano cambiando pelle si proietterà in un ambiente in cui le infrastrutture, l' edilizia e le installazioni pubbliche lavoreranno insieme e renderanno la città pronta per il futuro. Gli scali ferroviari diventeranno punti nodali, in cui la città potrà identificarsi, dove le persone potranno vivere, incontrarsi, lavorare.

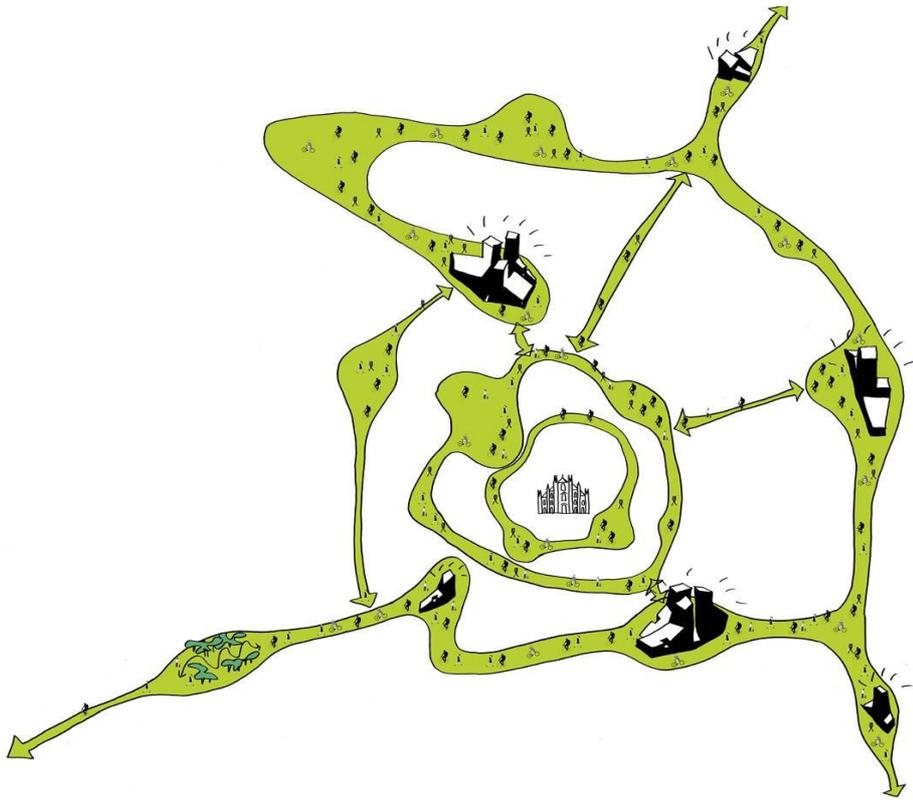


Figura _75_ Schizzo delle cinture verdi e della riqualificazione dei sette scali ferroviari di Milano ad opera del team Mecano



Figura _76_ Ipotesi di progetto della riqualificazione di uno dei sette scali ferroviari di Milano ad opera del team Mecanoo, fonte www.mecanoo.nl

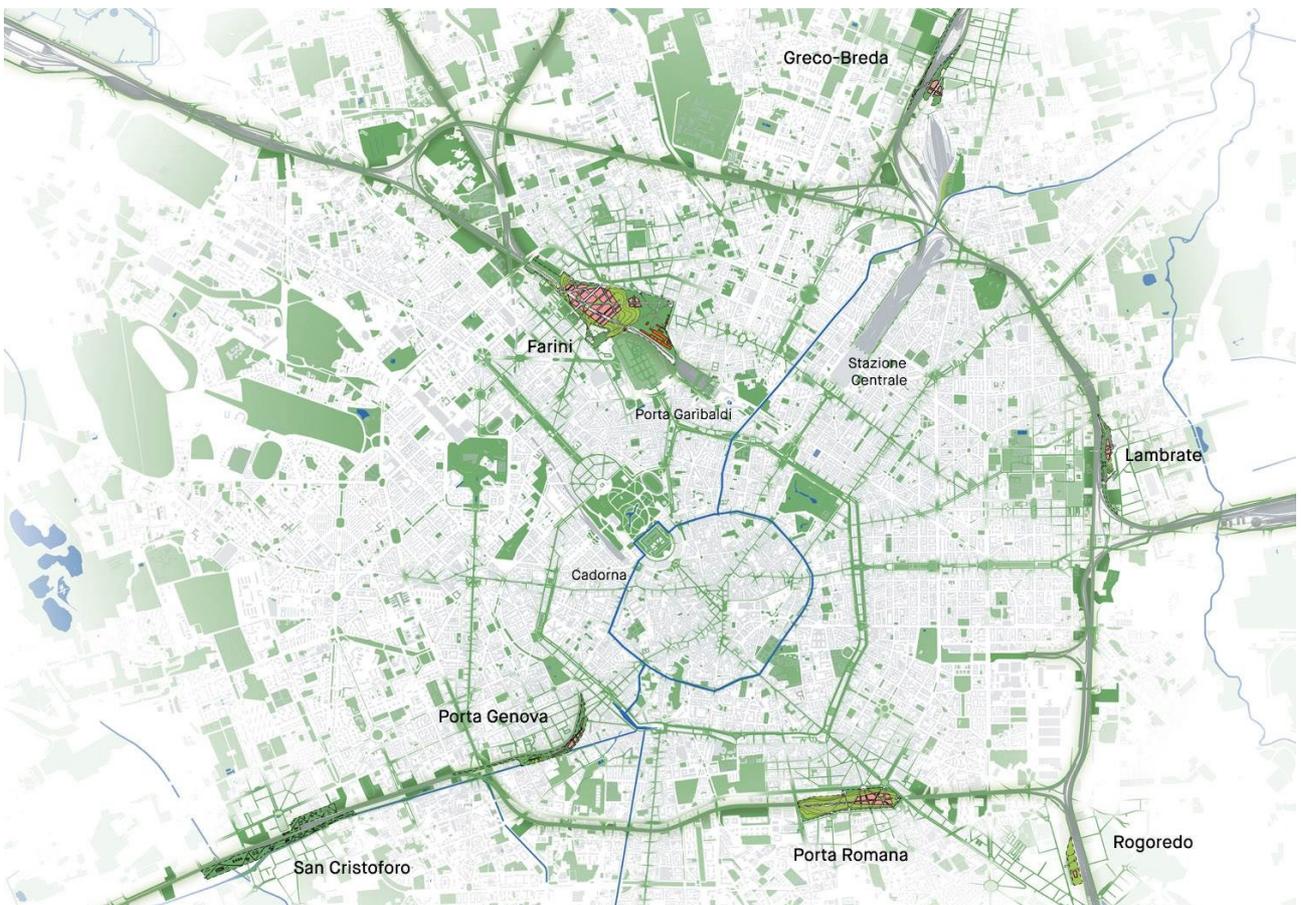


Figura _77_ Masterplan di progetto della riqualificazione dei sette scali ferroviari di Milano e rappresentazione della cintura verde ad opera del team Mecanoo, fonte www.mecanoo.nl

Il rapporto fra trasformazione urbana e costruzione della città sostenibile - ambientale, sociale e economica - pone attenzione fra il riuso fisico del costruito articolato, di diverse epoche, e le potenzialità degli assi del ferro liberati. Questi ultimi costituiscono attualmente una importante potenzialità di uso nella progettazione di percorsi con finalità differenti, ad esempio la mobilità ciclabile e pedonale, pertanto costituiscono l' elemento portante dell' attuale progettazione contemporanea.

Nel 1998 in Europa è nato il concetto di *Greenway* e si è creata l' associazione *European Greenways Association*. Si tratta di una corrente molto importante che in Italia ha visto l' affermarsi di molti progetti di recupero di alcune tratte ferroviarie e che nasce con due obiettivi precisi: la *salvaguardia ambientale* e l' attenzione verso la *qualità della vita*.

L' *Associazione Italiana Greenways* nel libro *Progettare i percorsi verdi* definisce il concetto di *Greenway* come un *sistema di territori lineari tra loro connessi che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico e storico-culturale*²³.

Le recenti esperienze hanno dimostrato che il recupero di molte infrastrutture create in passato e ormai in disuso possono essere sfruttate e riqualificate con nuove funzioni di mobilità, trasformandole in *greenways*. Questo fenomeno propone di utilizzare infrastrutture già esistenti, con interventi poco invasivi, senza dover per forza costruire qualcosa di nuovo, ma ripensando il vecchio.

In Italia un esempio importante di *greenways*, che ha ricevuto grandi riconoscimenti a livello internazionale, è quello del *Parco Costiero del Ponente Ligure*. Si tratta di un tracciato di 24 chilometri circa, realizzato tra le fermate Ospedaletti e San Lorenzo al Mare della vecchia linea ferroviaria costiera Genova-Ventimiglia, dismessa nel 2001, che collegava la Riviera al Nord Europa.

Nel 2011 questo progetto si è classificato al secondo posto nella V edizione dell' *European Greenways Award*, nella *Excellence Category*, con la motivazione di integrare una eccellente *greenway* in un territorio complesso e dalle grandi potenzialità attrattive nella costa mediterranea²⁴, preceduta dall' *Avenue Verte* a

²³ Tratto dal libro: " *Progettare i percorsi verdi* " , autore Giulio Senes, introduzione pag.1

²⁴ ulteriori descrizioni sul sito: www.aevv-eqwa.org

nord di Parigi e seguita, al terzo posto, dalla *Worcester Connect2* in Gran Bretagna²⁵.

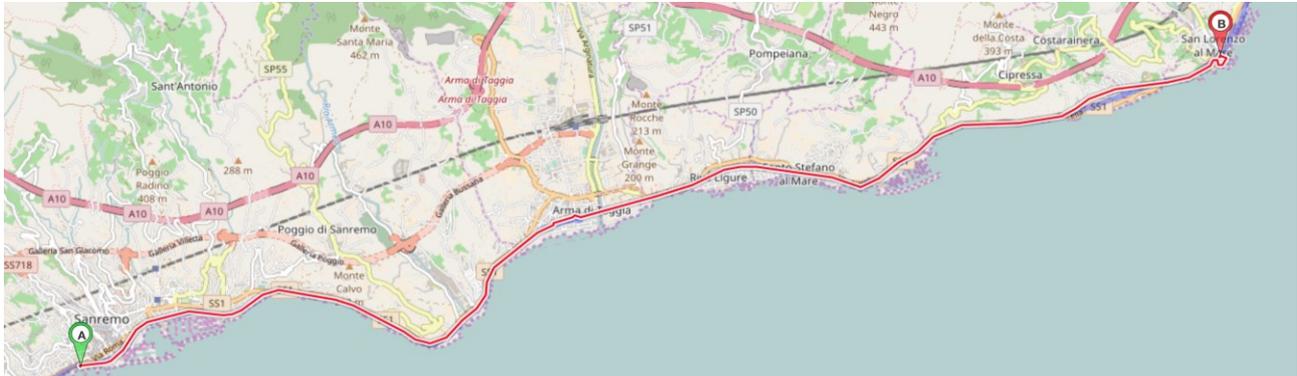


Figura _78_ Rappresentazione del percorso della *greenway* che collega San Lorenzo al Mare a Sanremo attraversando Ospedaletti, Genova, fonte www.bicitalia.org

La Pista Ciclabile del Parco Costiero rappresenta il primo passo di un ambizioso progetto che punta alla costruzione di un percorso a mobilità dolce da Genova a Marsiglia. Si tratta di una pista ciclabile pensata per rilanciare tutta l' area costiera, è caratterizzata da doppia corsia, una per senso di marcia, e da una corsia pedonale, lungo il percorso sono inseriti punti panoramici e aree dedicate alla sosta e alla ristorazione. Passando nel tunnel di Capo Nero, 1500 m di lunghezza, è possibile ammirare una sorta di museo virtuale, in cui 50 pannelli illustrano la storia della famosa corsa Milano-Sanremo, all' uscita della galleria si ha una visione d' insieme del golfo che accoglie Ospedaletti, e la ciclopedonale termina nell' ex scalo merci della stazione ferroviaria²⁶.

L' architettura dello scalo merci di Ospedaletti, un fabbricato risalente al 1900, è stata completamente recuperata e rifunzionalizzata in una sala polivalente pubblica, trasformabile secondo le occasioni anche come luogo per spettacoli, esibizioni

²⁵ *For the integration of an excellent greenway into a very attractive and territorially complex setting on the Mediterranean coast.*

Stefania Oppido, *La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso*, in *Complex Evaluations for Hybrid Landscapes*, vol.14 num. 1, di BDC Università degli studi di Napoli "Federico II" , FedOApres, Napoli 2014

²⁶ descrizione ulteriori sul sito: www.bicitalia.org

itineranti, convegni, meeting, sala di proiezione e mostre d' arte²⁷. Sul percorso verde, lo scalo di Sanremo è diventato sede di biblioteca e di esposizione. Il graduale recupero delle aree ferroviarie dismesse ha stimolato la riqualificazione sul bordo di molte zone, migliorato l' accesso al litorale e la valorizzazione paesaggistica, tendendo a costituire un corridoio verde anche di valenza ecologica.



Figura _79_ Immagine della vecchia stazione di Ospedaletti, Genova



Figura _80_ Immagine dell' esterno dello scalo merci merci
riqualificato della Stazione di Ospedaletti, Imperia.

Figura _81_ Immagine esterna dello scalo
riqualificato della Stazione di

²⁷ www.pistaciclabile.com/la-storia-della-pista-ciclabile/la-vecchia-ferrovia-san-lorenzo-ospedaletti

In Italia esistono molte associazioni che sono nate a sostegno dello sviluppo della mobilità dolce e del recupero del sedime ferroviario dismesso.

Tra queste si può citare la *FIAB* che ha come obiettivo primario quello di recuperare totalmente i 5000 chilometri di patrimonio ferroviario dismesso, puntando a valorizzare la sua funzione originaria, cioè di mobilità, e incentivando lo sviluppo di una rete nazionale di mobilità dolce, ciclistica o pedonale. Questa associazione è molto attiva nell' aderire e nel proporre diverse iniziative che riguardano il patrimonio ferroviario dismesso, nel 2011 ha pubblicato uno studio, curato da Giulia Cortesi e Umberto Rovaldi intitolato *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse recuperate all' uso ciclistico*, dove si analizza la situazione italiana con l' obiettivo di stimolare e di sensibilizzare la politica ad assumere delle iniziative utili alla promozione della mobilità dolce in tempi brevi²⁸.

Un' altra associazione in questo ambito è la *CoMoDo* e si occupa anch' essa della mobilità dolce, del tempo libero e dell' attività outdoor; il suo obiettivo è la promozione di una rete nazionale di mobilità alternativa che abbia tra i requisiti il recupero delle infrastrutture territoriali dismesse, la compatibilità e l' integrazione fra gli utenti, la separazione o la protezione della rete stradale ordinaria e l' integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali²⁹. Nel 2006 tramite l' iniziativa di *CoMoDo* è stato proposto il "progetto di legge sul patrimonio ferroviario in abbandono e sulla rete della mobilità dolce" , iniziativa di cui anche l' associazione *FIAB* è stata parte attiva.

Nell' atlante delle linee ferroviarie dismesse, redatto dalle Ferrovie dello Stato nel 2016, si legge che: *il costante impegno del Gruppo FS, ancora proprietario di circa 1.500 chilometri di linee dismesse dall' esercizio ferroviario, si sta esprimendo con la particolare attenzione verso la proposta di legge Norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate*³⁰, oltre che

²⁸ descrizione degli obiettivi dell' Associazione FIAB sul sito: www.fiab-onlus.it

²⁹ descrizione degli obiettivi dell' Associazione CoMoDo sul sito: www.fiab-onlus.it o www.ferroviedimenticate.it

³⁰ www.senato.it, Fascicolo Iter, DDL S.2481, Norme per la realizzazione di una rete della mobilità dolce nonché per la tutela e valorizzazione del patrimonio stradale e ferroviario in abbandono. Istituzione dell' Osservatorio sulla mobilità dolce

*attraverso la costante collaborazione con le maggiori associazioni italiane che si occupano della materia*³¹.

CONCLUSIONI

“Possiamo ragionevolmente affermare che il patrimonio, inteso come categoria culturale ed economica, non esiste di per sé, ma soltanto nell’ interpretazione che ne viene data da chi lo riusa. [...] Il concetto di patrimonio implica, infatti, un giudizio di valore.”

A. Magnaghi, 2000

In conclusione, nel confronto tra il contesto internazionale e quello Europeo, e in particolar modo quello Italiano, emerge l’ esigenza di una visione strategica globale affiancata ad una programmazione che spinga per un processo di valorizzazione diffuso, come è già accaduto in alcuni stati europei. È necessario mirare a una visione strategica fondata sulla sinergia tra vari settori, sociali, economici, istituzionali e di valorizzazione del territorio, così da poter definire un programma adeguato di riqualificazione sostenibile sotto tutti i vari punti di vista.

Come visto, vi sono molteplici modi di recuperare e riqualificare il patrimonio ferroviario dismesso, ad esempio quello delle *greenways*, ma bisogna anche che gli interventi si allarghino ai fattori ecologici, economici e sociali per uno sviluppo del territorio e un’ evoluzione sostenibili, che pensino a una strategia sistematica per agire sul patrimonio ferroviario industriale dismesso.

Per quanto concerne l’ Italia, ci sono diverse difficoltà per arrivare a una valorizzazione territoriale e sostenibile diffusa. Queste sono date dalle difficoltà rappresentate dall’ acquisizione della superficie e dei fabbricati, dovute a una frammentazione delle competenze territoriali e al possesso differenziato in

³¹ Tratto dal testo: *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Ferrovie dello Stato, 2016, Grafica Nappa, Aversa

diversi soggetti. Tra le criticità vi sono anche le risorse economiche scarse e difficili da reperire, una politica distratta o debole dalla partecipazione a questo tema e dalla visione generale sul futuro e sull' utilizzo di questo patrimonio.

Ci auguriamo che si dia al tema della riqualificazione del patrimonio ferroviario dismesso l' attenzione che merita, attraverso una programmazione strategica e generale a scala nazionale, in modo che le singole iniziative siano assistite, e se ne possano apprezzare i benefici sia della valorizzazione del territorio, storico e architettonico, sia come fonti di reddito e di fruizione turistica del luogo.

Un altro fattore molto importante è quello che concerne le destinazioni d' uso da inserire nelle aree da recuperare, poiché il riuso dei fabbricati dismessi può senza dubbio partecipare al miglioramento della gestione del territorio attraverso il recupero dal degrado, la limitazione del consumo di suolo e l' attenzione a polarità di nuove funzioni. In questo modo si allunga la vita degli edifici in degrado, si creano un tipo di utilizzo a basso impatto ambientale e un turismo sostenibile.

Tra le funzioni che è possibile prevedere per il riuso di questi immobili, di interesse come bene culturale, c' è sicuramente la riconversione della stazione in sede per attività di volontariato: l' idea di adibire gli immobili da recuperare a sede di associazioni *non profit*, che operano nel campo dei servizi sociali a sostegno della popolazione, contribuisce a rafforzare il concetto di stazione come punto di distribuzione di servizi a favore dei cittadini e della collettività, favorendo nei centri di minore importanza il legame con gli abitanti³².

Un ulteriore riuso del patrimonio ferroviario dismesso ipotizzabile, e che in alcuni casi è già stato realizzato, è quello di inserire delle attività turistiche. Con il *piano multiregionale per rilanciare il turismo nel mezzogiorno* ³³, disposto dal *Dipartimento del Turismo*, sono stati finanziati 447 progetti con dei contributi finanziari provenienti dall' Unione Europea (530 miliardi); questi progetti non contribuiscono alla cementificazione ma sono compatibili dal punto di vista ambientale. Tenendo conto del fatto che numerose linee ferroviarie esistenti attraversano parchi e zone paesaggistiche protette, le stazioni dismesse potrebbero essere riadattate con funzioni di accoglienza, di informazione al pubblico e di

³² F. Torella e T. Coltellere, *Le stazioni impresenziate sulla rete ferroviaria Italiana. Definire il fenomeno per definire le opportunità*, dal sito www.csigivretorino.it, consultato il 22/04/2017

³³ XVII Legislatura della Camera dei Deputati n°1265, Proposta di Legge a iniziativa del Deputato Mongiello, *Istituzione dei gruppi di promozione del turismo nelle regioni del Mezzogiorno d' Italia*, presentata il 25 giugno 2013. Le disposizioni in materia si possono trovare sul sito: www.camera.it

didattica o concesse in gestione a cooperative giovanili o ad associazioni naturalistiche, scongiurando così l'ulteriore cementificazione e favorendo positive ricadute locali a livello occupazionale e promuovendo un turismo ecocompatibile e soft.

Un'altra possibile funzione potrebbe riguardare le attività imprenditoriali, soprattutto l'imprenditorialità giovanile e la legge a essa connessa, Legge 95/95³⁴ all'origine L. 44/86, inserendo attività di *coworking* o di recupero di attività tradizionali dell'artigianato locale, o semplicemente attività di ristorazione.

Infine, un altro settore molto importante con cui è possibile recuperare il patrimonio ferroviario dismesso, è rappresentato dalle attività culturali che prevedono il riuso delle stazioni dismesse come aree da dedicare ad esempio a esposizioni, manifestazioni museali, biblioteche pubbliche, attività didattiche e orientamento allo studio o al lavoro per i giovani.

In conclusione si può dire che bisogna sensibilizzare la popolazione al fine di riconoscere il valore di questo patrimonio come bene collettivo, per pensare a un impegno economico, tecnico e culturale costante.

³⁴ Le finalità di questa Legge 95/95, nata inizialmente per il Sud con la Legge 44/86 e successivamente, nel '94, estesa ad alcune aree del Centro Nord, è finalizzata a facilitare l'avvio di nuove imprese costituite prevalentemente da giovani attraverso agevolazioni finanziarie e di servizi. Ulteriori informazioni si possono trovare sul sito: www.informagiovani-italia.com

Introduzione

Il problema degli scali ferroviari dismessi e del loro riuso è presente nella maggior parte delle città europee. Grazie alla sensibilizzazione sul tema, le strategie politiche e urbanistiche di sviluppo stanno portando alla realizzazione di piani di rigenerazione e riqualificazione del patrimonio ferroviario dismesso.

Per le dimensioni, la posizione e le loro caratteristiche, le aree ferroviarie rappresentano un' opportunità in primo luogo per gli enti locali, ma anche per gli enti dipartimentali e nazionali di sviluppo, al fine di migliorare la qualità urbana del territorio, affrontando problematiche ambientali, sociali ed economiche, o con lo scopo di rendere il territorio più dinamico, come nel caso di Vitry sur Seine.

Lo scalo merci di Vitry sur Seine rappresenta un esempio emblematico per diversi fattori: la posizione in cui si trova, la sua area di pertinenza all' interno della città e la tipologia costruttiva che presenta. Le criticità che sono identificabili nella zona, di cui si parlerà più avanti, potrebbero essere affrontate con piani di attuazione strategici che abbiano un impatto ambientale meno invasivo e siano più fattibili a livello economico rispetto a quello proposto dalla *ZAC (zone d' aménagement concerté)*, procedendo magari con interventi per fasi, che possano creare un nuovo centro culturale.

Lo scalo merci della stazione di Vitry sur Seine è una costruzione soggetta a vincolo in quanto rappresentante una testimonianza del patrimonio storico-architettonico e culturale. La stazione è stata molto importante per lo sviluppo urbano e per l' inizio dell' industrializzazione del territorio vitriota; la sua posizione centrale nella città genera un notevole passaggio di persone nell' area, ma la presenza della linea ferroviaria rappresenta una rottura del tessuto urbano esistente, in quanto essa si frappone tra il centro città e l' area che precede la zona industriale.

In molti altri casi europei si è visto che le stazioni, gli scali merci e le linee ferroviarie rappresentano una criticità per il territorio e un' area da valorizzare. L' auspicio in questo caso è di poter mettere in pratica dei piani strategici a diversa scala, che coinvolgano, come sta già avvenendo in altre aree della Francia e come vedremo di seguito, piani urbanistici a livello nazionale, a livello dipartimentale e a livello

comunale, proponendo una sinergia delle amministrazioni che possa portare a uno sviluppo urbano e a una qualità migliore della vita del territorio, a lungo termine.

2.1 Vitry sur Seine nel corso dei secoli

Le origini insediative di Vitry sur Seine sono da ricercare nell' età della preistoria come testimoniato dai numerosi reperti e ritrovamenti che hanno visto la luce dopo migliaia di anni nell' area del comune; per ultime, nel luglio del 2017³⁵, sono state esposte le vestigia di resti di abitanti risalenti al 2000 a.C., grazie agli scavi archeologici che sono stati eseguiti nel cantiere del *Grand Paris Express*³⁶.

Importante è la presenza di resti dell' epoca romana nella città di Vitry sur Seine³⁷.

Infatti, nell' età dell' impero romano è stata terra di numerose battaglie, tra cui quella che ha visto fronteggiarsi i romani e i galli e ha portato alla vittoria dei romani; nell' area del comune sono dunque presenti numerosi resti a testimonianza della presenza dell' impero romano nel territorio, ad esempio: resti sulla strada, poi reale, che collegava Choisy le Roi a Parigi e sulla strada reale con origine a Vitry che partiva dalla rue Constant Coquelin per arrivare fino a Orly.

Nell' anno 873 d.C. è stato costruito un monastero ed erano attive nel territorio del comune le chiese di St. Gervais e di St. Protais; questi rappresenteranno i due patroni di Vitry sur Seine, ma le chiese saranno distrutte per poi essere ricostruite nuovamente nel XIII secolo³⁸.

Fino al XIII secolo la maggior parte dei beni appartiene agli ordini religiosi.

³⁵ Fanny Delporte, *Vitry: sous le chantier du Grand Paris, 150 siècle vous contemplant*, Le Parisien, Parigi, 15 giugno 2017; sito online: www.leparisien.fr

³⁶ *Grand Paris Express* si tratta di un importante progetto di rete dei trasporti che riguarda il comune di Vitry sur Seine e l' intera Île de France. Sono in progetto di costruzione 200 km di linea di metro automatica che collegheranno facilmente tutti i territori interessati. Fonte: www.valdemarne.fr

³⁷ Anne-Marie Esteves e Sybille Müller, *La création de Vitry*, Ecole Nationale Supérieure d' Architecture Paris-Val de Seine, marzo 2004.; ulteriori fonti: Société d' Histoire de Vitry sur Seine; www.vitry94.fr sito del comune di Vitry sur Seine.

³⁸ Cit. in Nota 37

Vitry sur Seine è nata come villaggio rurale situato alle porte di Parigi. La città faceva parte dei domini aristocratici ed era nota per ospitare le case di villeggiatura dell' aristocrazia francese e la dimora di Luigi XIV prima e Luigi XV poi.

Il 1271 costituisce un anno fondamentale per Vitry poiché viene costruito il *Port à l' Anglais*, ad opera del vecchio servo della gleba della Cappella di Notre-Dame, Jean Langrois; questo intervento in un certo senso sancisce l' inizio dell' urbanizzazione della piccola città rurale per la quale la Senna costituisce l' asse portante dello sviluppo economico e la città diventa una via di passaggio per mezzo del Port à l' Anglais.

Alla fine del XVIII secolo Vitry sur Seine conta tra i due e i tre mila abitanti e sviluppa il suo centro intorno alle due chiese e al castello in costruzione; si formano due piccole frazioni: a sud la piccola Vitry; a nord-est la frazione del *Port à l' Anglais*, luogo in cui era possibile attraversare la Senna per giungere dall' altro lato grazie a delle imbarcazioni. In questi anni si osserva una forte espansione dell' agricoltura; la zona è coltivata con *Lilas*, caratteristici arbusti di lilla, per cui in seguito la città prenderà il nome di "Vitry aux arbres" (trad. Vitry dagli alberi). Inoltre il suo territorio è conosciuto anche per l' estrazione di gesso e di pietra calcarea utilizzata nella costruzione in tutta la regione. Per questi fattori e per il fatto che la città si trova localizzata tra Parigi e *Choisy-le-Roi* (luogo di residenza di Luigi XIV e Luigi XV), come detto attira l'aristocrazia e la borghesia parigina che costruiscono qui alcune case di villeggiatura, di cui alcune proprio sulla strada del re: il vecchio municipio e il corpo di edificio vecchio dell'attuale biblioteca rappresentano ancora oggi le tracce di questi luoghi di villeggiatura. Queste residenze erano spesso circondate da parchi, alcuni dei quali costituiscono ancora oggi gli spazi verdi oggi ad uso pubblico della città (ad esempio il *parc du Coteau* e il parco *Joliot-Curie*)³⁹.

³⁹ informazioni storiche visionabili sul sito del comune di Vitry sur Seine: www.vitry94.fr/la-ville-cadre-de-vie/histoire-et-patrimoine/histoire/



Foto storica che illustra la Stazione di Vitry sur Seine, 1900 circa.

Fonte sito online: www.vitry94.fr/quartiers/gare-jean-jaures/vivre-dans-le-quartier-garejean-jaures/

Nel 1839 comparve la tratta ferroviaria *Parigi-Orleans* con la conseguente nascita della stazione ferroviaria di Vitry (1860) che collegherà la città a Parigi.

Con l' inizio dell' industrializzazione della zona attorno alla Senna e con la comparsa della ferrovia, la popolazione di Vitry aumenta molto, passando da 1956 abitanti nel 1821 a 3745 nel 1866.

Da segnalare, inoltre, la prima linea del Tram in città, attiva dal 1878, che collega Vitry a Choisy. La messa in funzione di questi collegamenti per Parigi consentirà lo sviluppo della cittadina. Come prima conseguenza si sviluppa il quartiere di *Port à l' Anglais*, prima grande espansione della città a carattere popolare.

Fino al 1869 il centro città sostanzialmente non cambia, nonostante i numerosi lavori che sono stati fatti per realizzare le nuove arterie stradali tra il 1805 e il 1869, che partono dal centro città e vanno verso l' altopiano della città di Villejuif.

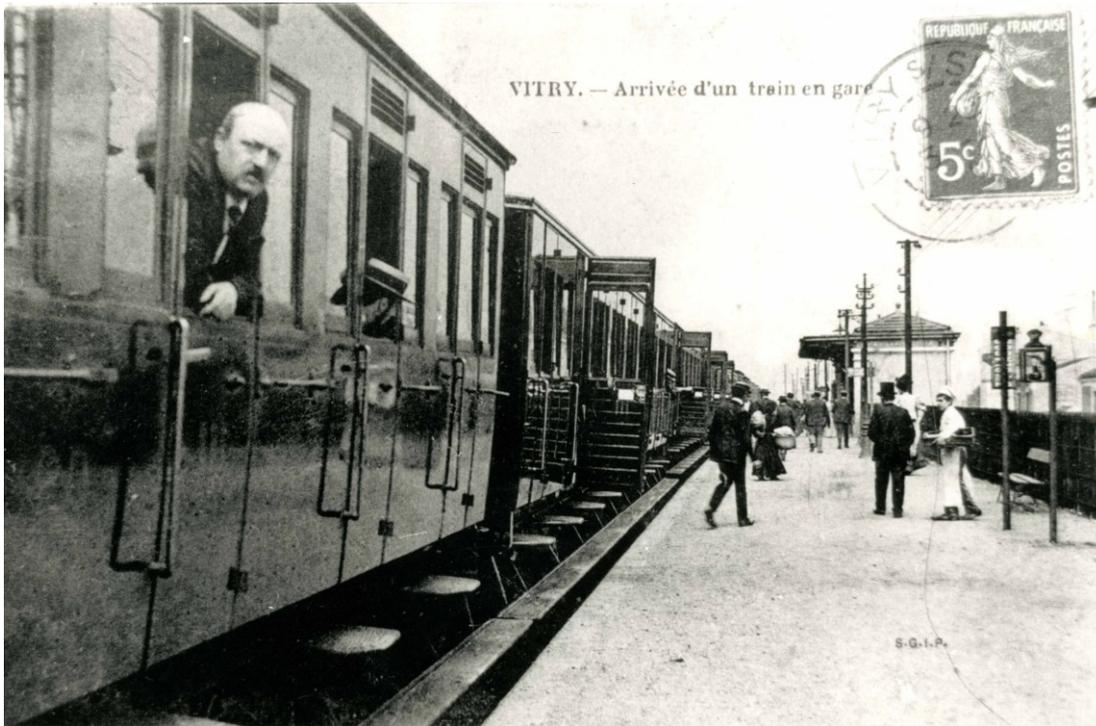


Foto storica che illustra i binari della Stazione di Vitry sur Seine, 1900 circa.

Fonte sito online: www.vitry94.fr/quartiers/gare-jean-jaures/vivre-dans-le-quartier-garejean-jaures/

Lo sviluppo industriale giungerà a Vitry sur Seine non prima della fine del XIX secolo, mentre lo sviluppo di un habitat adatto alla classe operaia si manifesta nel territorio del comune prima della costruzione degli impianti industriali.

Dall' inizio del XIX secolo, la presenza di una categoria di borghesi ricchi rappresenta un fattore molto importante per lo sviluppo della vita urbana della città e delle periferie. Essi, infatti, possiedono delle terre dovute principalmente all' acquisizione dei Beni Nazionali dopo la rivoluzione industriale; controllano lo sviluppo dell' industrializzazione e detengono il potere politico locale tra il 1815 e il 1848 per mezzo del voto censitario⁴⁰.

L' industrializzazione modifica profondamente le condizioni di vita sociale e allo stesso tempo provoca una forte crescita della popolazione. Questi fattori di crescita economica e demografica aprono la possibilità a nuove strategie di sviluppo, delle quali però i *Vitriotti* non sono i fautori. Infatti, sono le imprese parigine che, impiegando forze lavoro e occupando le superfici più importanti, trainano lo

⁴⁰ Anne-Marie Esteves e Sybille Müller, *La diversification du territoire urbanisé 1789-1850*, Ecole Nationale Supérieure d' Architecture Paris-Val de Seine, marzo 2004.

sviluppo industriale del comune, mentre nessuno dei grandi proprietari *Vitrioti* partecipa a questo sviluppo.

La presenza di aree libere edificabili, serviti dalla Senna e dalla ferrovia, rappresenta la causa e l' inizio dello sviluppo industriale del comune. Quando inizia a mancare lo spazio di sviluppo nelle città limitrofe quali Ivry sur Seine e Choisy-le-roi, le nuove industrie si collocano a Vitry sur Seine, inserendosi senza troppe difficoltà nell' organizzazione urbana della città.

Per quanto riguarda la realizzazione della ferrovia, questa è dovuta a una decisione di ordine nazionale. La nascita della linea ferrata, con la tratta Paris – Orléans che diventa operativa a partire dal 1863, aiuta ad incrementare la popolazione e lo sviluppo dell' industrializzazione. La linea ferroviaria si può riconoscere come un taglio che separa la zona industriale dal centro città. La strada ferrata è rivolta verso l' interno della zona industriale, ma in modo da avvantaggiare le relazioni con Parigi piuttosto che verso il resto del territorio, che è separato dalla Senna e presenta pochi punti di attraversamento.

All' industrializzazione segue dunque una forte crescita demografica cui rispondono diverse soluzioni abitative. La nascita di alcuni gruppi sociali fa sì che si creino dei quartieri residenziali differenti: case della ricca borghesia, abitazioni patronali di tipo individuale, alloggi di fortuna mal frequentati (soprattutto nella periferia parigina, dove trovano rifugio coloro i quali non hanno la possibilità di alloggiare a Parigi dove è difficile trovare delle abitazioni dignitose ed economiche); a questo segue nel territorio di Vitry sur Seine la presenza di baracche in un clima d' insalubrità. La soluzione a questi problemi d' insalubrità è stata trovata con l' emanazione della legge *Siegfried* prima e della legge *Loucheur* nel 1928⁴¹. È durante questo periodo, e negli anni che seguono, che vengono realizzati dei quartieri con abitazioni a padiglioni (*pavillionaires*) che ancora oggi occupano un grande spazio nel territorio comunale; tra questi vi è il quartiere *La Ferme*, antica fattoria del castello, risalente al 1903; i quartieri *Les Malassis* e *Moulin Saquet*, dove i padiglioni hanno sostituito le vigne dopo il 1924; il quartiere *Le Plateau* dove si trova adesso il giardino del *Moulin Vert*.

⁴¹ Luis Loucheur è un uomo politico francese, nato a Roubaix 1872 e morto a Parigi 1931. È un industriale e fu deputato dal 1919. Durante il suo mandato al Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale (1926-30) fece votare nel 1928 una importante legge, che porta il suo nome, per risolvere, attraverso un finanziamento statale, il problema dell' igiene negli alloggi.

Questa conformazione crea però un problema di attrezzature e di servizi, perché si tratta di quartieri estesi ma a bassa densità. Si ipotizza che i prezzi relativamente bassi dei terreni abbiano favorito la costruzione di case individuali anziché di alloggi collettivi, anche grazie alla presenza di leggi che mantenevano il prezzo degli affitti molto basso.

Il XX secolo vedrà lo sviluppo urbano e l' industrializzazione e per la città vi è la necessità di organizzarsi per affrontare i problemi di alloggi e trasporti. Agli inizi del 1900 buona parte delle aree del Comune è soggetta a lottizzazione ed è consolidata la linea di trasporti che collega Vitry a Parigi e alle città limitrofe, sono create delle scuole e l' ufficio postale, nel 1866 arriva il gas, nel 1894 il telefono e nel 1904 l' elettricità⁴².

In seguito alle consecutive inondazioni e piene della Senna del 1910, Vitry è messa a dura prova. 1500 alloggi sono devastati dagli allagamenti e conseguentemente 8000 abitanti, su una popolazione che nel frattempo era cresciuta fortemente fino a toccare i 14000 abitanti, si trovano senza ripari con le linee ferroviarie che collegano Vitry a Parigi e alle altre città limitrofe tagliate.

Il Castello⁴³, costruito nel 1708 da François Paparel, comprende una casa signorile e un parco privato ricco di viali alberati, fontane e di orti, viene ceduto al comune. Le varie proposte comunali, tra cui quella del 1907 che lo vedeva come sede municipale, sono rigettate e a seguito dei danni riportati dalle inondazioni nel 1912; si procede dunque alla chiusura e successiva distruzione dello stesso. Il territorio occupato dal Castello e dal parco è oggetto di lottizzazione e messo in vendita. Quest' area conserverà il carattere rurale e la popolazione che vi si trasferirà sarà costituita dalla piccola borghesia, attratta dall' aria rurale della zona e dal collegamento con Parigi.

⁴² Cit. in Nota 39

⁴³ Il castello di Vitry è stato costruito verso il 1712 a opera di Robert de Cotte, per François Paparel. Parecchi proprietari si sono succeduti, tra cui François Gaspard della piccola Val, che è stato assassinato nel 1796; e il conte Dubois, primo prefetto della polizia di Napoleone 1°. Il castello è demolito nel 1912.



Foto storica che illustra il Castello e la chiesa Saint Gervaise di Vitry sur Seine, 1900 circa.

Fonte sito online: www.vitry94.fr/quartiers/gare-jean-jaures/vivre-dans-le-quartier-garejean-jaures/

La disponibilità di vasti territori liberi ha permesso lo sviluppo dell' area industriale, la localizzazione ha interessato in particolare il settore metallurgico. Nei primi anni del 1900 i primi grandi stabilimenti s' insediano tra la linea ferroviaria e la Senna, con il passaggio da un' economia rurale e agricola a una industriale. Si assiste a uno sviluppo della zona industriale durante e dopo la prima guerra mondiale confermando per l' appunto la vocazione industriale di Vitry e attirando così una popolazione di classe operaia. L' industrializzazione contribuisce al consolidamento dei due centri maggiormente abitati di Vitry, che presentano differenze morfologiche per le diverse modalità di sviluppo.

Inoltre lungo la *R.N. 305 (Rue Nationale 305)*, a sud e a nord del centro, l' urbanizzazione si sviluppa tanto da far crescere molto il quartiere attorno alla stazione (la *gare*); la lottizzazione si estende e la via che corre lungo la strada ferrata si densifica sempre più di abitazioni. In questi anni prende corpo la volontà, ancora oggi presente, di riunire i due quartieri, separati dalla ferrovia, per dare continuità urbana alla città attraverso l' allineamento delle nuove costruzioni e l' innesto di aree verdi che facciano da legante. Nel 1920 è stato realizzato

l'attuale *avenue P.V. Couturier* che non ha subito grossi cambiamenti fino ai giorni nostri.

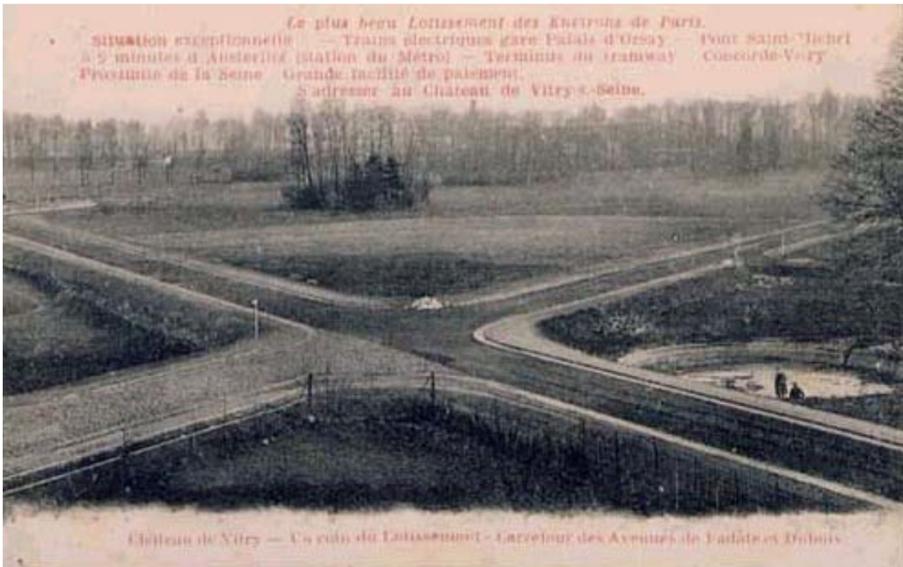


Foto storica che illustra la lottizzazione dei terreni liberi di Vitry sur Seine, 1900 circa.

Fonte sito online: www.vitry94.fr/quartiers/gare-jean-jaures/vivre-dans-le-quartier-garejean-jaures/



Lottizzazione urbana di Vitry sur Seine, 1900 circa.

Fonte: Anne-Marie Esteves e Sybille Müller, *L'industrialisation 1860 – 1940*, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture Paris-Val de Seine, marzo 2004.

I primi *Grandes Ensembles* sono edificati a metà degli anni ' 20 e prefigurano le città a venire sul territorio del comune. Nel 1923 alcune abitazioni collettive iniziano a essere costruite nel territorio comunale, come le *H.B.M. des cités des Combattants*, per cercare di mettere un po' di ordine al fenomeno di urbanizzazione selvaggia che ha interessato il territorio comunale.

La municipalità si concentra anche sulla salute e sull'igiene e nel 1925 crea il primo dispensario municipale moderno del paese, sotto la direzione di Robert Hazemann⁴⁴. Si assiste a una ulteriore diversificazione delle tipologie abitative tra i quartieri operai e le aree residenziali, la città è a struttura bipolare e si sviluppa attorno al borgo di *Place du Marchè* e alla zona del *Port à l' Anglais*, sui bordi della Senna.

Dal 1900 al 1930 la superficie occupata dalle costruzioni abitative e dalle industrie passa da venti ettari a sessantacinque ettari, a testimonianza del forte sviluppo che ha avuto Vitry sur Seine in quegli anni.

Dopo la seconda guerra mondiale Vitry⁴⁵, vittima dei molteplici bombardamenti avvenuti durante l' invasione tedesca, è irriconoscibile. Si scatena una crisi immobiliare dovuta al gran numero di sfollati presenti in città dopo i bombardamenti.

L' urbanizzazione e le costruzioni che sono state realizzate prima delle due guerre mondiali non riescono a rispondere al bisogno di alloggi di una popolazione sempre in forte espansione.

Nel 1954 prende avvio il progetto del *Grand Ensemble*⁴⁶, una serie di opere volte alla costruzione di 6500 unità abitative per far fronte alla crisi immobiliare.

Nel 1956, sotto l' impulso del *Commissariato alla Costruzione*, questo programma è ulteriormente incrementato con la costruzione di 8500 unità di abitazione; questa vasta operazione si estende lungo la *Rue National 305 (R.N. 305)*. Il progetto è normato dallo *Z.U.P. (Zone à urbaniser en priorité)*, costituito grazie a una legislazione messa in pratica per mezzo del decreto del 31 dicembre 1958, sotto la direzione degli architetti Mario Capra e André Remonet. Il 6 agosto 1960 viene

⁴⁴ Robert Hazemann è nato nel 1872 e morto nel 1943. È un medico e consigliere municipale di Vitry sur Seine dal 1919 al 1925.

⁴⁵ Cit. in Nota 39

⁴⁶ Abitazioni collettive normate dallo *Z.U.P.*, il piano del 1954 e del 1960 ha permesso l' edificazione di 8500 abitazioni in quel periodo.

approvato il *Piano della Struttura e dell' Organizzazione Generale della Regione di Parigi (Plan d' Aménagement et d' Organisation Général de la Région de Paris, P.A.D.O.G.)*, in cui si stabiliscono le zone di intervento nel territorio del comune; lo Stato, con la stesura di questi piani di trasformazione urbanistica, si conferisce i mezzi per poter intervenire nell' organizzazione urbana, sia rivestendo il ruolo di arbitro nelle varie strategie messe in atto, sia potendo imporre in alcuni casi la propria strategia. D' altro canto il centro città è debolmente abitato e l' amministrazione comunale non ha imposto alcun tipo di piano per lo sviluppo urbano della città fino al 1950. Questa situazione è il risultato dell' assenza di una politica di costruzione coerente che per lungo tempo si è appoggiata sulla soluzione individuale basata sul risparmio.

In queste condizioni è stato praticamente impossibile dare una risposta soddisfacente al rapido sviluppo demografico, e la popolazione, disorientata dalla guerra, viene attirata dall' offerta di impiego nelle industrie dei vicini agglomerati parigini. Gli obiettivi dello *Z.U.P.* sono di riuscire a ripristinare un vero centro a Vitry sur Seine, in modo da soddisfare le esigenze di servizi urbani e alloggio di una popolazione con reddito limitato.

Al termine di questa fase espansiva, nel 1972 restano poche tracce della prima storica urbanizzazione della città: alcune vie sono state soppresse per far posto a delle vie più larghe e con maggiore prospettiva e, allo stesso tempo, sono state realizzate altre 1700 nuove abitazioni situate nel centro storico. Tra il 1954 e il 1975, la popolazione raddoppia e passa da 52000 a 88 000 abitanti. La trama insediativa originaria è stata sostituita quasi interamente dall'urbanizzazione a padiglioni (i *Pavillonnaires*) e dai *Grands Ensembles*.

Queste operazioni di urbanizzazione successive alle due guerre mondiali caratterizzano oggi il paesaggio urbano di Vitry sur Seine, tanto che si può dire che sia il risultato della somma dei due grandi interventi urbanistici del 1952 e del 1972.

La città oggi è divisa in due cantoni Vitry 1 e Vitry 2, ed è collegata a Parigi tramite la linea 7 della metropolitana e per mezzo della linea ferroviaria.

2.2 Inurbamento della città e la Stazione

Come tutti i villaggi dell' *Île de France*, Vitry sur Seine in primo luogo è stato un centro di coltivazione. Fino al 1700 i vigneti ricoprivano tutta la collina per poi essere sostituiti dai vivai, si coltivano, infatti, cereali, vigneti, vivai di alberi da frutta e piante da ornamento.

Nel XVIII secolo il territorio di Vitry sur Seine è costituito da un borgo, che poi diventerà il centro, che si sviluppa attorno a due chiese, un castello e due piccole borgate: a sud la piccola Vitry; a nord-est il *Port à l' Anglais*, con la Senna che rappresenta il luogo di attraversamento verso le città limitrofe, per mezzo di piccoli traghetti.

All' inizio del XIX secolo, Vitry è ancora un territorio prevalentemente agricolo, poiché rimane fuori dalla rivoluzione industriale che invece inizia a trasformare Parigi e tutte le città che sono interessate da quest' ondata di sviluppo industriale.

Come detto nel paragrafo precedente, dalla metà del 1900 la Vitry rurale inizia a sparire per far posto a uno sviluppo urbano che man mano raggiunge l' altopiano e la collina, tuttavia il borgo del centro conosce un incremento di popolazione molto lento.

L' inurbamento tra i due poli, rappresentati dal centro storico di Vitry sur Seine (formatosi sull' asse principale tra Parigi e la residenza reale di Choisy le Roi) e dalla zona del *Port à l' Anglais*, è influenzato anche dal *Railroad avenue*, futura *avenue Paul Vaillant-Couturier*, che collega il centro storico di Vitry con l' area del *Port à l' Anglais*⁴⁷.

Le prime fabbriche che si sono insediate nel territorio comunale di Vitry hanno fatto la loro apparizione a partire dal 1850, si tratta nello specifico della fabbrica di imbiancamento dei tessuti al *Port à l' Aglais*, la fabbrica che si occupava di produzione di paste alimentari e la fornace di Gournay sulla strada per Choisy. Lo sviluppo industriale non cambia fortemente il territorio di Vitry fino alla fine del XIX secolo, le sue attività industriali prevalenti sono limitate in quel periodo al settore

⁴⁷ Benharet B., Gbado C., Jouanin C., Spadaro L., *Diagnostic Ville de Vitry sur Seine, Morphologie Sociale*, UPEM, Parigi, marzo 2016

tessile e all' estrazione dalle cave del gesso⁴⁸.

Dal 1900 il *Port à l' Anglais* diventa il centro dell' industrializzazione: è qui che s' installano attività differenti, occupando il territorio che si trova in mezzo alla ferrovia e alla Senna.

Durante la prima metà del XX secolo, l' industrializzazione favorisce lo sviluppo del territorio che circondava la stazione ferroviaria con la crescita di quartieri residenziali occupati socialmente dalla classe operaia e legati alle imprese locali, tra questi ad esempio la *Cité des Combattants*, la *Cité Albert Thomas* e la *Cité Désiré Granet*.

La struttura urbana attuale della città di Vitry sur Seine è conseguentemente caratterizzata da una composizione eterogenea tra aree contrassegnate da punti forti e zone rappresentate da punti insediativi deboli. Le aree con punti forti sono collocate prevalentemente lungo l' asse della strada storica, che da Parigi conduce a Choisy le Roi, e lungo *Avenue Vaillant Couturier*, che collega il centro con *Port à l' Anglais*.

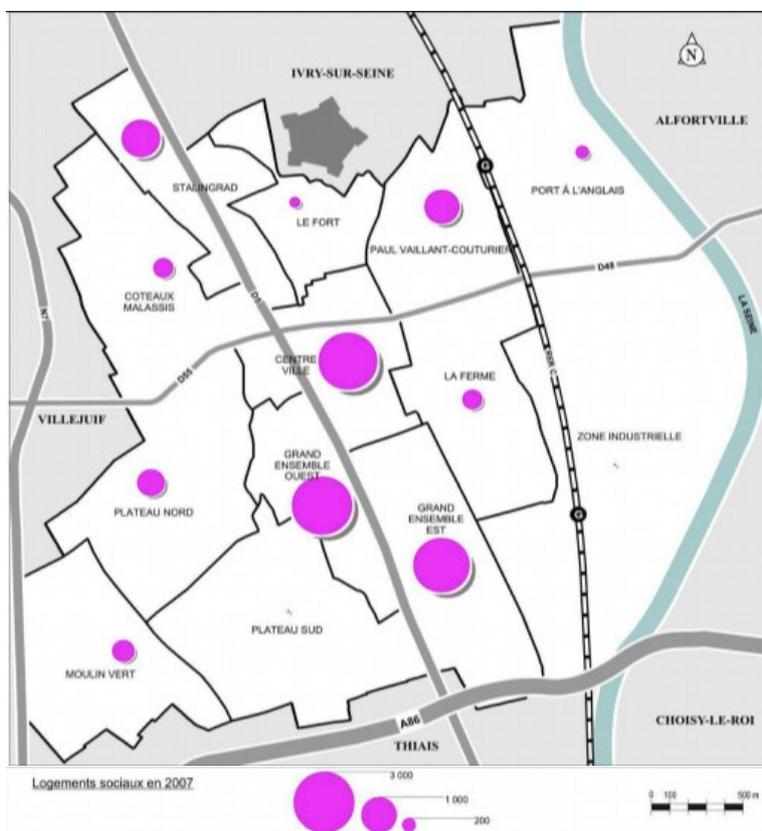


Foto storica che illustra la Cité des Combattants di Vitry sur Seine, primi alloggi collettivi, 1900 circa.
Fonte sito online: www.vitry94.fr/quartiers/gare-jean-jaures/vivre-dans-le-quartier-garejean-jaures/

⁴⁸ informazioni storiche visionabili sul sito del comune di Vitry sru Seine: www.vitry94.fr/la-ville-cadre-de-vie/histoire-et-patrimoine/histoire/

La città è caratterizzata da una forte presenza d'immigrazione e di traffico pendolare verso il centro di Parigi e le città limitrofe con preminenza di abitazioni collettive.

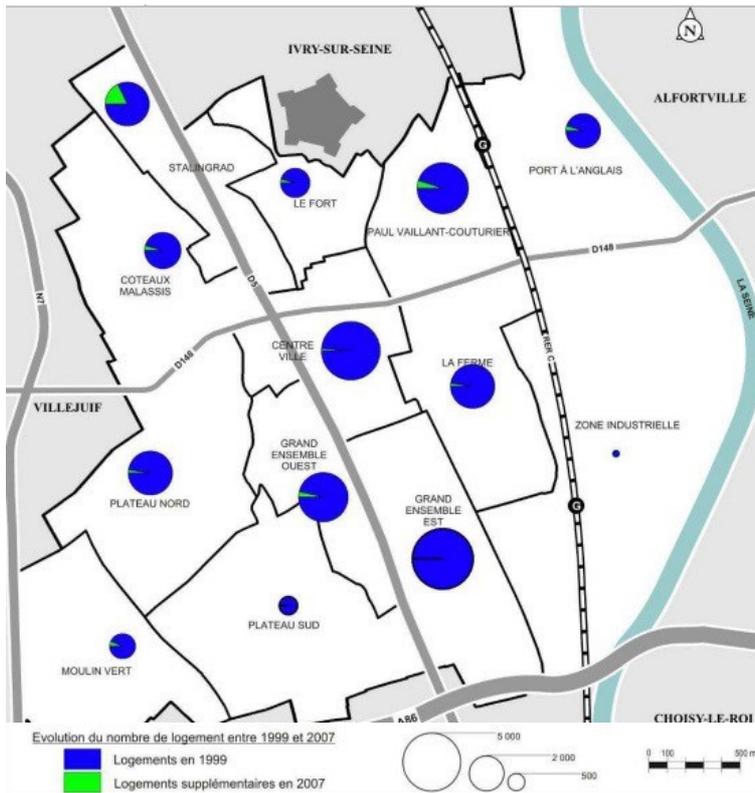
Nel 2007 il 38,6% delle abitazioni è costituito da residenze popolari che ospitano più di 33000 persone⁴⁹. Queste residenze versano in buone condizioni e sono state rinnovate recentemente grazie a 17 finanziatori, di cui 4 detengono il 75% del patrimonio. I tre quarti delle abitazioni popolari sono situate nella fascia centrale, di cui un quarto nel *Centre Ville*, un quarto nel quartiere dei *Grandes Ensembles Ovest* e un quarto nel quartiere dei *Grandes Ensembles Est*.



RIFARE GRAFICO

Immagine che rappresenta la presenza di alloggi a carattere collettivo nel territorio comunale di Vitry sur Seine

⁴⁹ dati raccolti sul sito www.cartesfrance.fr



RIFARE GRAFICO

Immagine che rappresenta l' evoluzione del numero di alloggi che sono stati costruiti tra il 1999 e il 2007

La densità maggiore di costruito si trova nei quartieri dei *Grandes Ensembles* e di *Centre Ville*. È possibile evidenziare la relazione tra tipologia di abitazione e densità abitativa: i quartieri più densi hanno residenze principalmente collettive popolari, mentre i quartieri che presentano meno densità abitativa sono caratterizzati da abitazioni unifamiliari.

Tra il 1968 e il 1975 Vitry sur Seine registra infatti un forte e rapido aumento del numero di famiglie per mezzo del progetto dei *Grandes Ensembles*.

Subito dopo questo periodo segnato da una forte crescita, dal 1975 al 1999 si assiste a un periodo di rallentamento; è interessante notare come la curva del numero della popolazione e la quantità delle abitazioni non sia uguale, ciò accade perché diminuisce l' affollamento residenziale.

Evolution comparée de la population et des ménages

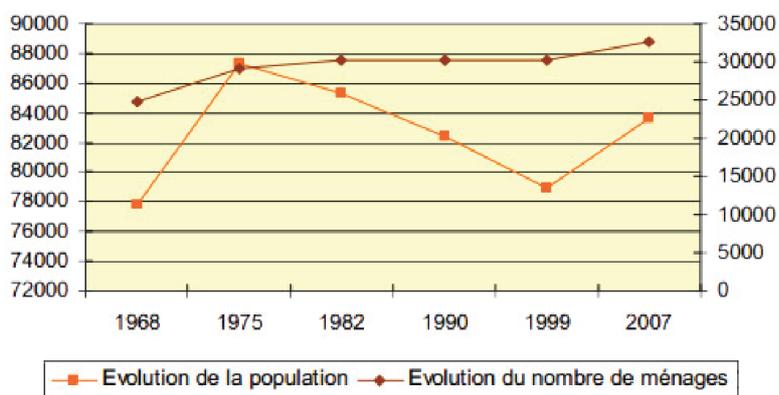


Grafico che illustra l' evoluzione della popolazione e dei suoi alloggi a Vitry sur Seine

In ogni caso rispetto al dipartimento della *Val de Marne* e all' *Île de France*, Vitry è cresciuta tantissimo dal punto di vista del patrimonio edilizio durante il periodo compreso tra il 1968 e il 1975. Dopo questo periodo la crescita si è notevolmente affievolita, fino a scendere a valori ben sotto la media dipartimentale e regionale. Infine, dal 1999 la crescita dei parchi residenziali provinciali e regionali subisce un' inflessione, a differenza di ciò che accade a Vitry dove si registra un aumento e quindi un recupero nei confronti della media dipartimentale.

Come detto in precedenza, la città è caratterizzata da una forte presenza d' immigrati e dal 1999 al 2006 quasi tutti i quartieri presentano una crescita della presenza di stranieri, unica eccezione è rappresentata dalla zona industriale che vede una diminuzione, in quegli anni, della presenza di stranieri nel quartiere. Ne risulta, comunque, una distribuzione più omogenea del numero nei vari quartieri della città.

Per quanto riguarda la storia architettonica⁵⁰, la città è contraddistinta dalla presenza di numerose e differenti tipologie abitative, il centro città è ancora parzialmente caratterizzato dalle abitazioni antiche che si distinguono in:

- *les grandes demeures*, identificabili da richiami dell' architettura classica, i grandi palazzi costruiti lungo l' antico percorso reale tra Parigi e Choisy, arretrati rispetto al filo strada e innalzati da piano strada con intento scenografico;

⁵⁰ Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.1, Rapport de Presentation, Diagnostic*, Vitry sur Seine, 2012, Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/

- *il bourg*, abitazioni caratterizzate da una regolarità dei ritmi e di volumi semplici, queste definiscono un fronte compatto con allineamento alla strada e la presenza di cortili comuni.

Tra la fine del XIX e inizio del XX secolo la tipologia costruttiva subisce un cambiamento stilistico, estetico, costruttivo e dell' uso dei materiali, un esempio sono:

- *les villas*, con vari riferimenti stilistici, queste abitazioni occupano grandi appezzamenti di territorio, il loro volume composto e l' asimmetria mirano alla ricerca di originalità e si distinguono dalle altre per la ricchezza dei materiali usati;
- *les maisons de ville*, caratterizzate da volumi semplici rettangolari, sono costruite lontano dalla strada e presentano un giardino antistante e un giardino privato;
- *les immeubles de rapport*, le quali hanno altezza che varia da due a cinque piani e presentano riferimenti stilistici vari, tecniche di costruzione e materiali diversificati;
- *i pavillons*, i quali hanno diversi riferimenti stilistici, anche se meno evidenti rispetto alle *villas*, possiedono un piccolo giardino sull' ingresso principale e un giardino privato sul retro.

Nel periodo che va tra le due guerre si riscontrano:

- le residenze *art déco*, situate soprattutto lungo l' asse Paul Vaillant Couturier, che si contraddistinguono per la loro espressione architettonica, per l' uso del ferro battuto, per le decorazioni geometricamente semplici e per l' uso dei mattoni nel rivestimento;
- la *città giardino a Moulin Vert*, che si trova a sud di Vitry, composta da edificato a due padiglioni singoli o adiacenti che ospitano servizi terziari al piano terra, mentre ai piani superiori abitazioni collettive; tutto il complesso è inoltre organizzato attorno a spazi pubblici di qualità;
- *les Ensembles*, che sono caratterizzate da altezze e densità alte, i volumi conciliano sia qualità architettonica e urbana che design innovativo nella disposizione interna degli alloggi.

Infine, altro periodo che segna un cambiamento di stile nelle abitazioni, è quello che va tra gli anni ' 50 e gli anni ' 60 in cui si trovano:

- *le maisons particulières*, ovvero case private monofamiliari caratterizzate da

- volumi semplici, sono arretrate rispetto al filo strada e vi è un uso predominante del cemento armato;
- le abitazioni collettive, cioè semplici volumi in grande scala, organizzati autonomamente in relazione alla rete urbana esistente e anche in questo caso il cemento armato è l' elemento predominante;
 - i *pavilions industrielle* o *semi-industrielle*, che presentano volumi semplici e poche decorazioni, l' utilizzo dei materiali come il legno, il ferro battuto e il cemento armato con disegno funzionale.

Va analizzato ora un altro fattore architettonico importante per lo sviluppo della città. Un' area centrale e di notevole interesse paesaggistico di Vitry sur Seine è rappresentata dalla zona della ferrovia e dalla stazione. Essa rappresenta un punto focale per il transito pendolare verso Parigi, ed è una zona caratterizzata da un forte degrado sia nelle costruzioni sia nell' aspetto paesaggistico. È un' area che presenta una forte disomogeneità costruttiva e, come si nota anche nel resto della città, confini poco netti dovuti alla quasi totale assenza di edifici di quota considerevole o di barriere alla vista.

La stazione fa parte del patrimonio industriale e ferroviario di Vitry sur Seine⁵¹, venne costruita tra il XIX e il XX secolo ed è una struttura basata su tre livelli che congiungono il piano stradale e quello sopraelevato della linea ferroviaria. L' edificio è decorato con piastrelle in ceramica.

Il comune di Vitry sur Seine ha intrapreso, negli ultimi anni, un processo di riqualificazione e rinnovamento delle strutture industriali e ferroviarie esistenti che punteggiavano il territorio. In questo programma di recupero molte fabbriche, e la stazione mercantile ormai in disuso, sono state rifunzionalizzate per ospitare varie attività ricreative pubbliche e in alcuni casi anche residenze private.

La stazione di Vitry è stata fin dall' inizio divisa in stazione centrale e stazione merci. La vecchia stazione mercantile, la *Gare*, è stata parzialmente restaurata negli anni ' 90 per ospitare un luogo pluridisciplinare dedicato a spettacoli teatrali, nei quali si preparano e esibiscono compagnie indipendenti e si propongono anche spettacoli di danza, poesia, musica e cinema contemporaneo.

Inoltre nell' ambito del progetto della zona industriale di Vitry, è prevista la costruzione di una nuova stazione sotterranea nella zona *Les Ardoines* che metterà

⁵¹ Fonte sito online: www.vitry94.fr/quartiers/gare-jean-jaures/vivre-dans-le-quartier-garejean-jaures/

in relazione il parco, un teatro, una mediateca e il municipio con la linea ferroviaria.

2.3 Inquadramento territoriale e demografico della Città

Nello stato attuale, Vitry sur Seine è una città del centro nord della Francia, è un comune di 91188 abitanti⁵² situato nel dipartimento della *Val-de-Marne* nella regione dell' *Île-de-France*. Si trova a quattro chilometri a sud di Parigi e appartiene all' arrondissement di Creteil, si è sviluppata lungo la riva sinistra della Senna. La media dell' altitudine della città è di circa 46 metri e la città si estende nel territorio per una superficie di 11.680 Km²⁵³. Durante il corso dei secoli e degli anni, Vitry sur Seine ha registrato sempre una crescita costante, ma il XX secolo ha rappresentato il periodo più proficuo e più fiorente per la crescita della città, soprattutto durante le due guerre mondiali.

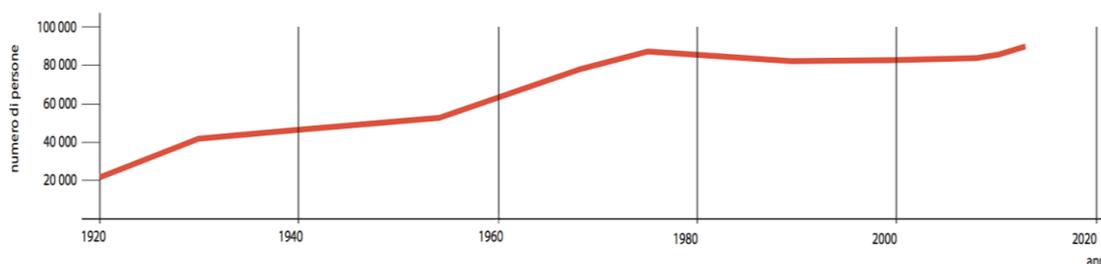


Grafico della crescita demografica della popolazione della città di Vitry sur Seine

I confini territoriali sono rappresentati da: Ivry-sur-Seine a nord, distante 2,41 km; Alfortville a est, distante 2,43 km; Choisy-le-Roy e Thiais a sud; Chevilly-Larue, L' Hay-les-Roses e Villejuif a ovest, che dista da Vitry 2,17 km.

La città di Vitry sur Seine possiede una topografia molto particolare. Si estende per una superficie di 1168 ha e il rilievo che presenta è molto irregolare e si sviluppa

⁵² Popolazione censita dall'istituto francese *Insee*, aggiornata all'anno 2014. Ulteriori informazioni sui dati della popolazione di Vitry sur Seine possono essere rimandate al sito: www.insee.fr

⁵³ Dati raccolti sul sito www.cartesfrance.fr

tra la costa ovest, alle porte della città di Villejuif, e la costa est, ai bordi della Senna⁵⁴.

Vitry per la sua conformazione topografica può essere suddivisa in tre parti: la vallata che costeggia la Senna e si caratterizza per una pianura che è stata spesso alluvionata ed è a un' altitudine di 30 metri circa; la costa ovest della valle della Senna ha invece un' altitudine maggiore compresa tra i 50 e i 100 metri; infine l' altopiano di Vitry-Rungis ad una quota di altitudine 100 m *NGF* (*Nivellement Général de la France*, quota di livello generale della Francia).



Plateau: situato a una quota di 100 m NGF;

Coteau e Butte: situato a una quota che varia dai 50 ai 100 m NGF;

Plaine: situato a una quota che varia tra i 30 e i 50 m NGF

Fonte: Arra A., Beranger A., Bertignac-Clairambaul C.-N., Hedon R., *Vitry sur Seine, Diagnostic Ville et Site*, UPEM, Parigi, marzo 2016

Struttura urbana e amministrativa

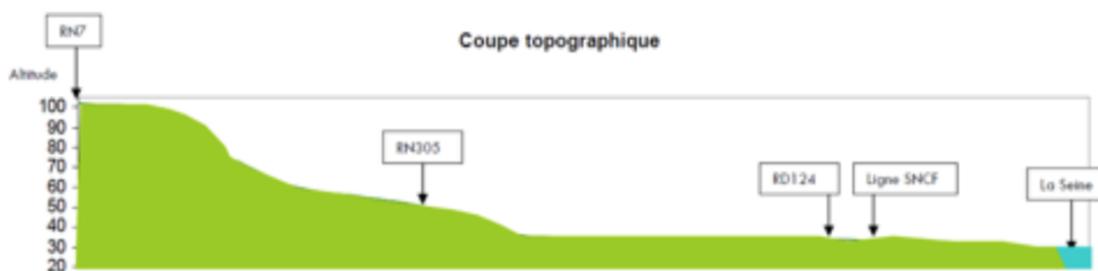
Questa conformazione topografica del territorio del comune di Vitry genera una differenza di altezza nel territorio: la presenza di un significativo rilievo topografico

⁵⁴ Arra A., Beranger A., Bertignac-Clairambaul C.-N., Hedon R., *Vitry sur Seine, Diagnostic Ville et Site*, UPEM, Parigi, marzo 2016

permette di avere dei punti di vista, di belvedere, sulla città e di riuscire a cogliere l' area del territorio comunale soggetta a rischio inondazione da parte della Senna. La pianura si trova a stretto contatto con il fiume e questo ha permesso storicamente trasporti su corso d' acqua più facili, ma consente attualmente di poter riutilizzare delle aree per dedicarle allo svago e di poter urbanizzare la zona controllando il rischio alluvionale; quest' area da sola copre i due terzi del territorio comunale ed è oggetto dello sviluppo urbano di Vitry sur Seine.

L' altopiano, dove si trova il parco *des Lilas*, benché non sia soggetto a urbanizzazione presenta dei giardini e degli orti che non sono di natura naturale, ma esito della storica antropizzazione.

Infine, il versante collinare si pone in mezzo alle due porzioni di territorio citate, quella dell' altopiano e quella della pianura, e fa da legante fra le due zone.



Sezione territoriale sintetica della topografia territoriale del comune di Vitry sur Seine

Fonte: Arra A., Beranger A., Bertignac-Clairambaul C.-N., Hedon R., *Vitry sur Seine, Diagnostic Ville et Site*, UPEM, Parigi, marzo 2016

Vista la sua vicinanza a Parigi e alle città limitrofe, Vitry sur Seine è caratterizzata da un importante spostamento pendolare non solo da Vitry verso le città vicine, ma anche viceversa, poiché rappresenta la città con il maggiore numero di abitanti nel dipartimento della *Val de Marne*⁵⁵.

Il territorio comunale di Vitry sur Seine è a sua volta suddiviso in tredici quartieri con densità abitativa differente e con caratteri architettonici diversi ⁵⁶ . Si

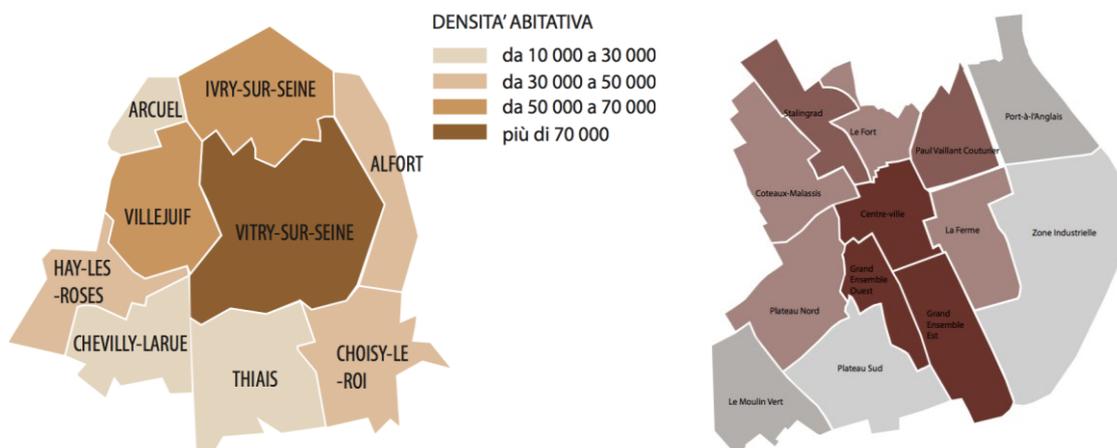
⁵⁵ Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.1, Rapport de Presentation, Diagnostic*, Vitry sur Seine, 2012,

Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/

⁵⁶ Informazioni della storia di Vitry sur Seine, della sua evoluzione, della divisione dei quartieri e altre informazioni utili alla conoscenza del territorio comunale di Vitry, visionabili sul sito del comune:

www.vitry94.fr/quartiers.

distinguono, infatti: il quartiere della zona industriale, con prevalenza appunto industriale e debolmente abitato; il centro città a carattere residenziale e con presenza di edifici vincolati poiché costituenti patrimoni storico-culturale, densamente abitato, con 11666 abitanti; il quartiere del *Grand Ensemble Est*, caratterizzato dalla presenza di alloggi collettivi e, dunque, da una forte densità abitativa rappresentata dai 13647 abitanti; *Port à l' Anglais*, con 3896 abitanti; il quartiere del *Moulin Vert*, con 2939 abitanti; il *Parc des Lilas*, prevalentemente agricolo con bassa densità abitativa, ovvero 1749 abitanti; il quartiere *La Ferme*, con 6658 abitanti; *Paul Vaillant Couturier*, interessato nella metà del 1900 da una importante ondata di costruzioni a carattere residenziale, ora abitato 7902 persone; *Le Fort*, con 3652 abitanti; il quartiere *Stalingrad*, con 7680 abitanti; il *Coteaux-Malassis*, con 5314 abitanti; il *Plateau Nord*, con 7468 abitanti; il *Grand Ensemble Ovest* con 9761 abitanti e che, come l' omonimo *Grand Ensemble Est*, è stato interessato dalle norme dettate dallo *Z.U.P.*, il piano del 1954 e del 1960 che ha permesso e realizzato l' edificazione di 8500 abitazioni per far fronte alla crisi immobiliare che si manifestava nel territorio in quel periodo.



Grafici che illustrano la densità abitativa nella *Val de Marne* e nei quartieri del territorio comunale di Vitry sur Seine

Caratteri demografici

L'età della popolazione si presenta molto varia ed è diversa tra un quartiere e l'altro, ma la media si assesta intorno ai 37 anni. Ci sono quartieri in cui la presenza di giovani under 20 è più forte e la percentuale di anziani è meno presente, come nel quartiere del *Moulin Vert*, grazie alla presenza della struttura universitaria che favorisce questo risultato⁵⁷.

Il territorio del comune di Vitry sur Seine dal 1999 al 2006 ha conosciuto una costante crescita demografica dovuta anche all'aumento della popolazione migrante, attestatosi nel 2012 al 17,1% della popolazione totale e ripartita in: 10% migranti di origine portoghese; 18% di provenienza algerina; 31% migranti che provengono da altri paesi africani.

Tranches d'âge de la population

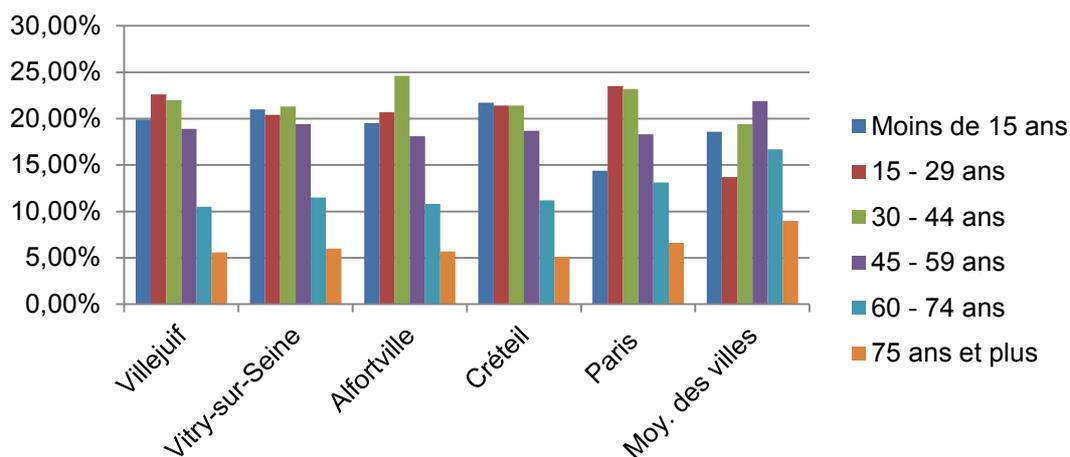
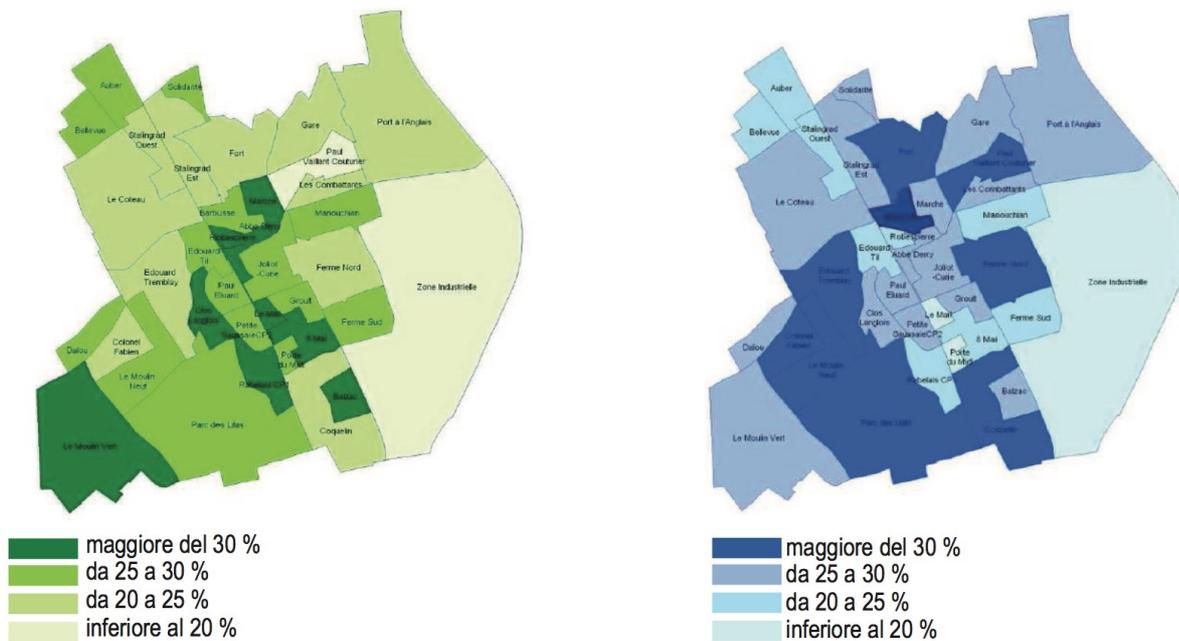


Grafico che spiega le percentuali di popolazione divisa per età nella *Val de Marne*

Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.1, Rapport de Presentation, Diagnostic*, Vitry sur Seine, 2012, Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/

⁵⁷ Cit. in Nota 31



Grafici che illustrano la presenza in percentuali di giovani under 20 (grafico a sinistra) e di anziani (grafico a destra) nel territorio comunale di Vitry sur Seine.

Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.1, Rapport de Presentation, Diagnostic*, Vitry sur Seine, 2012, Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/

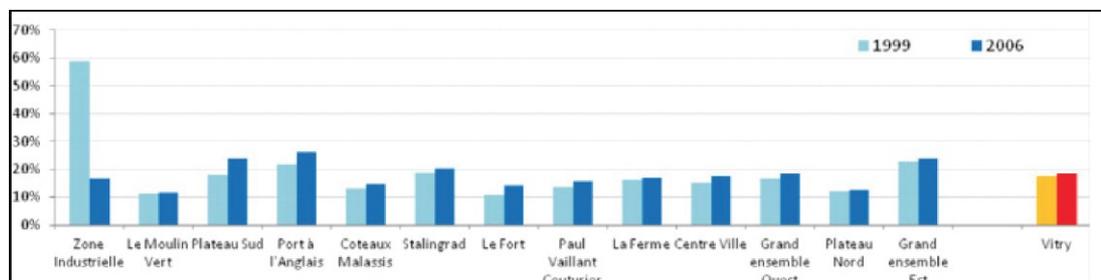


Grafico che evidenzia la presenza di stranieri tra il 1999 e il 2006 nei vari quartieri del territorio comunale di Vitry sur Seine

Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.1, Rapport de Presentation, Diagnostic*, Vitry sur Seine, 2012, Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/

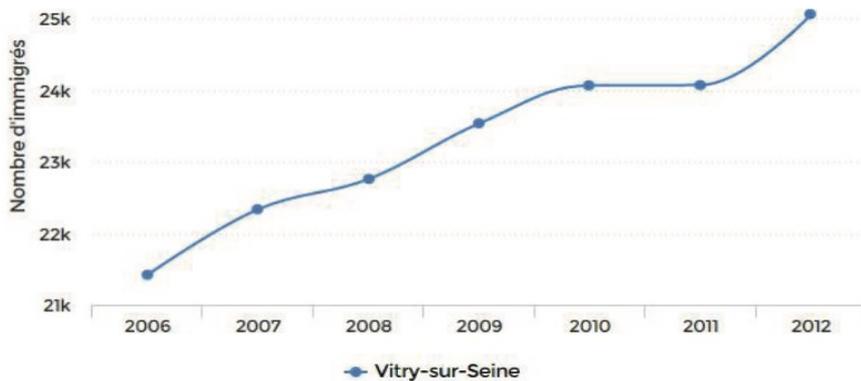


Grafico che evidenzia la presenza di stranieri dal 2006 al 2012 nel territorio comunale di Vitry sur Seine

Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.1, Rapport de Presentation, Diagnostic*, Vitry sur Seine, 2012, Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/

Occupazione e fattori sociali

Per quanto concerne la disoccupazione, Vitry negli ultimi venticinque anni è stata colpita da una continua oscillazione della curva della percentuale di disoccupazione. Nonostante lo sviluppo importante e trainante delle industrie, dagli anni '90 il territorio comunale di Vitry è stato interessato da una profonda crisi lavorativa attestando al 17,7% la propria percentuale di disoccupazione⁵⁸.

Il comune di Vitry sur Seine è considerato uno dei comuni con la più alta percentuale di disoccupazione, ciò messo in relazione ai valori di disoccupazione presenti nella *Val de Marne* e nell' *Île de France*. Nella grave crisi che colpisce l'intera Europa nel 2009/2010, è registrato un forte aumento della domanda d'impiego e una grave flessione dell'occupazione giovanile che si attesta al 42%, la più negativa in confronto all'intera *Val de Marne* (30%) e all'intera *Ile de France* (28%).

⁵⁸ Cit. in Nota 31

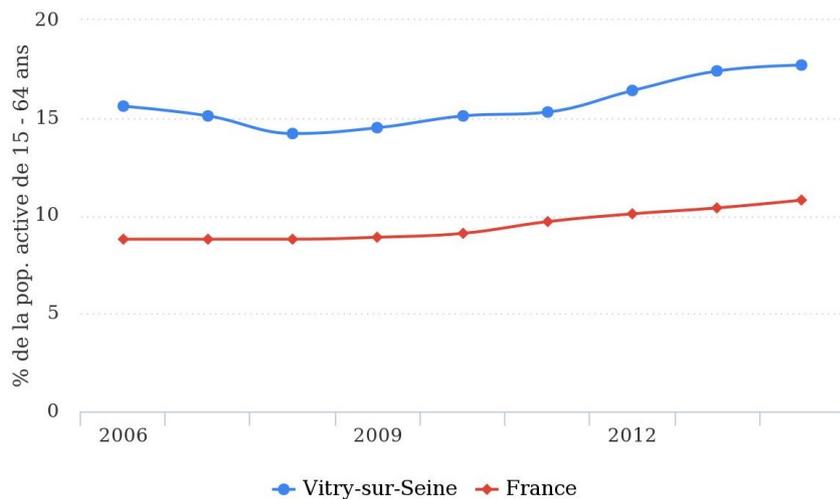


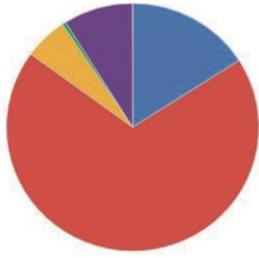
Grafico che evidenzia le percentuali di disoccupazione della popolazione attiva dai 15 – 64 anni nel corso del tempo, nel territorio comunale di Vitry sur Seine

Fonte: www.journaldunet.com/management/ville/vitry-sur-seine/ville-94081/emploi

Continuando l' analisi dei fattori sociali del comune di Vitry sur Seine, altri fattori importanti sono sicuramente il degrado urbano⁵⁹, la sicurezza e l' igiene del comune.

Vitry, essendo divisa in diversi quartieri, presenta alcune zone più soggette a degrado urbano, quindi a criminalità e insicurezza, e alcune aree meno soggette a insicurezza sociale. Sicuramente i quartieri che hanno subito un forte impoverimento degli esercizi commerciali, che presentano anche una rete di trasporto più debole e la presenza di numerosi spazi chiusi e non soggetti a controllo, danno un contributo, in questo caso negativo, al degrado di vaste zone della città, degli esempi possono essere facilmente identificati con i quartieri in cui è presente una forte densità di abitazioni collettive, come gli *Ensemble Est* e *Ovest*. Questo degrado urbano e sociale ha portato un alto valore percentuale di reati nelle zone sensibili e non soggette a controlli da parte della vigilanza comunale e territoriale.

⁵⁹ Dati e informazioni forniti dall' istituto di studio statistico *ONDRP, Osservatorio Nazionale della Delinquenza e delle Risposte Penali*, francese: www.data.gouv.fr/fr/organizations/observatoire-national-de-la-delinquance-et-des-reponses-penales-ondrp/.



- VIOLENZA A PERSONE
- FURTI
- DELINQUENZA ECONOMICA
- CRIMINALITA' ORGANIZZATA
- ALTRI CRIMINI E DELITTI

Grafico che evidenzia la percentuale di delinquenza nel territorio comunale di Vitry sur Seine
 Fonte: Benharet B., Gbado C., Jouanin C., Spadaro L., *Diagnostic Ville de Vitry sur Seine, Morphologie Sociale*, UPEM, Parigi, marzo 2016

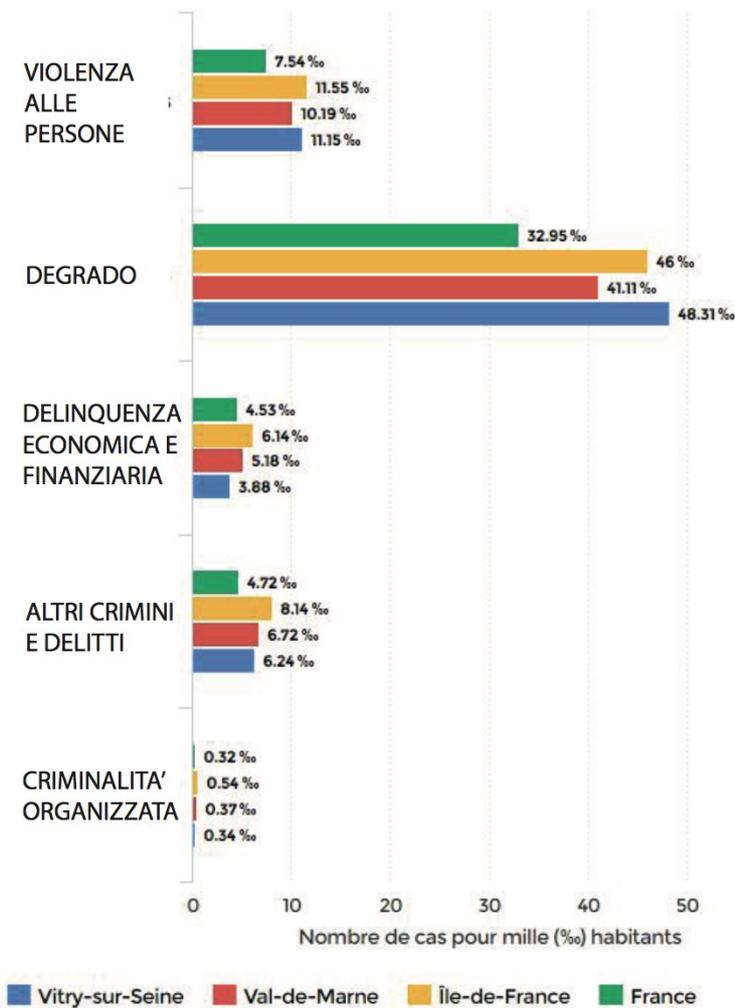


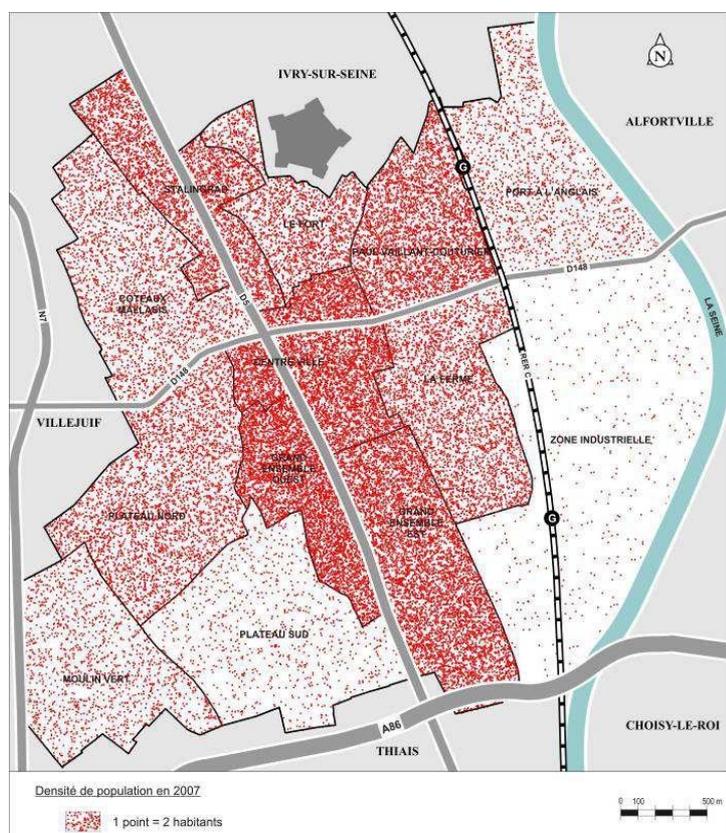
Grafico che evidenzia le percentuali di delinquenza nel territorio comunale di Vitry sur Seine in paragone alla *Val de Marne*, all' *Île de France* e alla Francia.

Fonte: Benharet B., Gbado C., Jouanin C., Spadaro L., *Diagnostic Ville de Vitry sur Seine, Morphologie Sociale*, UPEM, Parigi, marzo 2016

In sintesi, la maggior parte della popolazione risiede nei quartieri che sono in prossimità della rue RD5, che rappresenta l'asse strutturale del territorio.

I quartieri situati a nord dell'area comunale, Stalingrad, le Fort, Paul Vaillant Couturier e il *Port à l'Anglais*, sono dei quartieri riqualificati e accolgono una parte crescente della popolazione, infatti tra il 1990 e il 2007 si è registrato un significativo aumento della popolazione che vi risiede, pari al 12%, vale a dire 2530 abitanti in più. Ciò in contrapposizione ai quartieri centrali che invece registrano una leggera flessione.

Il quartiere della Gare è uno dei quartieri più animati del comune di Vitry sur Seine, con i suoi 7910 abitanti che rispondono alle stesse caratteristiche della popolazione che vive nel quartiere Centre Ville, il centro città.



Zone Industrielle	981
Port-à-l'Anglais	3 896
Le Moulin Vert	2 939
Parc des Lilas	1 749
Grand Ensemble Est	13 647
La Ferme	6 658
Paul Vaillant Couturier	7 902
Le Fort	3 652
Stalingrad	7 680
Coteaux-Malassis	5 314
Plateau Nord	7 468
Grand Ensemble Ouest	9 761
Centre-ville	11 666
Total	83 313

La popolazione che risiede a Vitry sur Seine è caratterizzata allo stesso tempo da una forte percentuale di giovani che hanno meno di 20 anni e da un leggero aumento della percentuale di anziani con più di 75 anni.

Nella quasi totalità dei quartieri la popolazione migrante aumenta, testimonianza sono i quartieri del Plateau sud e del *Port à l' Anglais*, ma rispetto al 1999 si registra un' omogeneità di residenti stranieri nei vari quartieri della città.

Infine per quanto riguarda il taglio delle unità abitative, dal grafico sottostante si nota una continua decrescita a partire dal 1968: si passa da 3,1 a 2,52 nel 2007. Questa costante diminuzione è legata all' evoluzione dei modi di vivere: si ha infatti un aumento delle famiglie con un solo membro e un aumento dei celibi.

Anche all' interno dei singoli quartieri si registra questa flessione, e in alcuni quartieri il valore è al di sotto della media comunale, come ad esempio il quartiere *Port à l' Anglais* (2,2) e il quartiere Paul Vaillant Couturier (2,1), che costituiscono il riferimento per la zona della Gare.

Questi due quartieri inoltre sono caratterizzati dalla forte presenza di persone sole, con una percentuale che si attesta al 41% per il quartiere Paul Vaillant Couturier e al 40 % per il quartiere *Port à l' Anglais*.

Dal censimento⁶⁰ effettuato nel 2012, la popolazione attiva di Vitry sur Seine è di 35714 persone con impiego. Un valore in crescita se confrontato al numero di persone attive del 2007 che era di 34719 persone. Per contro, abbiamo anche un aumento del tasso di disoccupazione, dovuto alla crescita demografica che ha registrato Vitry dal 2007 al 2012 e che implica una maggiore domanda di impiego.

La popolazione attiva è composta da uomini e da donne, e non vi è una grande differenza di valore tra persone impiegate dell' uno o dell' altro sesso.

Gli uomini che hanno impiego sono 18629, divisi a loro volta in: 16643 salariati, di cui 14470 impiegati, 461 in apprendistato, 48 persone che si occupano di volontariato, 461 in apprendistato.

Le donne che risultano attive sono 17086, di cui: 16218 salariati, 13760 impiegati, 27 aiutano le famiglie, 110 svolgono funzioni di volontariato, 329 sono apprendiste. Oltre alla popolazione attiva vi è la disoccupazione, che non può essere trascurabile. Infatti il tasso disoccupazione è aumentato passando dal 7% nel 2007, all' 11% ai giorni nostri.

⁶⁰ censimento effettuato nel 2012 da parte dell'istituto francese Insee: www.insee.fr

Nel 2011 sono state registrate 6385 domande d'impiego contro i 5856 dell'anno precedente. Le persone disoccupate sono 3395 uomini e 2990 donne.

Con le continue evoluzioni e i bisogni in continuo mutamento, a cui le città sono costrette a rispondere in modo tempestivo, le categorie di età che chiedono un impiego variano di anno in anno.

Il 25% della popolazione che abita a Vitry sur Seine lavora nel territorio comunale e nei comuni limitrofi. La città presenta dinamismo economico e d'impiego, poiché un numero non trascurabile di lavoratori vengono anche dalle città limitrofe per lavorare a Vitry.

La popolazione della città è mista, ma ci sono alcune categorie d'impiego che sono più presenti, si tratta degli operai, degli impiegati e dei pensionati.

Per ciò che concerne le strutture commerciali, Vitry sur Seine presenta sul suo territorio tre grandi poli commerciali sedentari: il polo *Concorde-Stalingrad*, che registra una forte presenza di commerciale dedicato agli articoli di casa; il polo *Allende*, in cui i magazzini sono destinati principalmente alle attrezzature che possono riguardare le persone; e il centro commerciale *Youri Gagarine*.

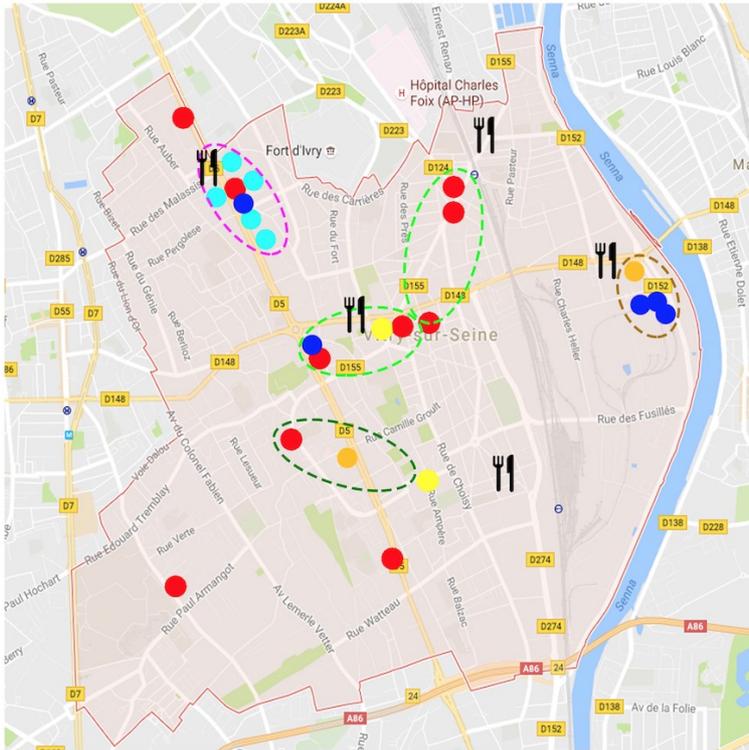
Attività commerciali e produttive

Scendendo più nel dettaglio, a Vitry sur Seine si registrano nel 2008⁶¹ più di 700 attività commerciali, le quali sono disposte in modo eterogeneo in tutto il territorio comunale e offrono servizi e attrezzature commerciali diverse⁶².

Due grandi poli commerciali sono identificati in città, il polo *Paul Vaillant Couturier* e il polo *Derry Abate*, che è situato nel centro città. Questi due grandi poli commerciali rappresentano un terzo dei negozi e dei servizi che coprono l'intero territorio comunale. Vicino a questi centri commerciali si registra anche una forte densità di attività di ristorazione.

⁶¹ CCIP94

⁶² informazioni riguardo l'analisi delle attività commerciali presenti nel territorio comunale di Vitry sur Seine.
Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.1, Rapport de Presentation, Diagnostic*, Vitry sur Seine, 2012,
Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/

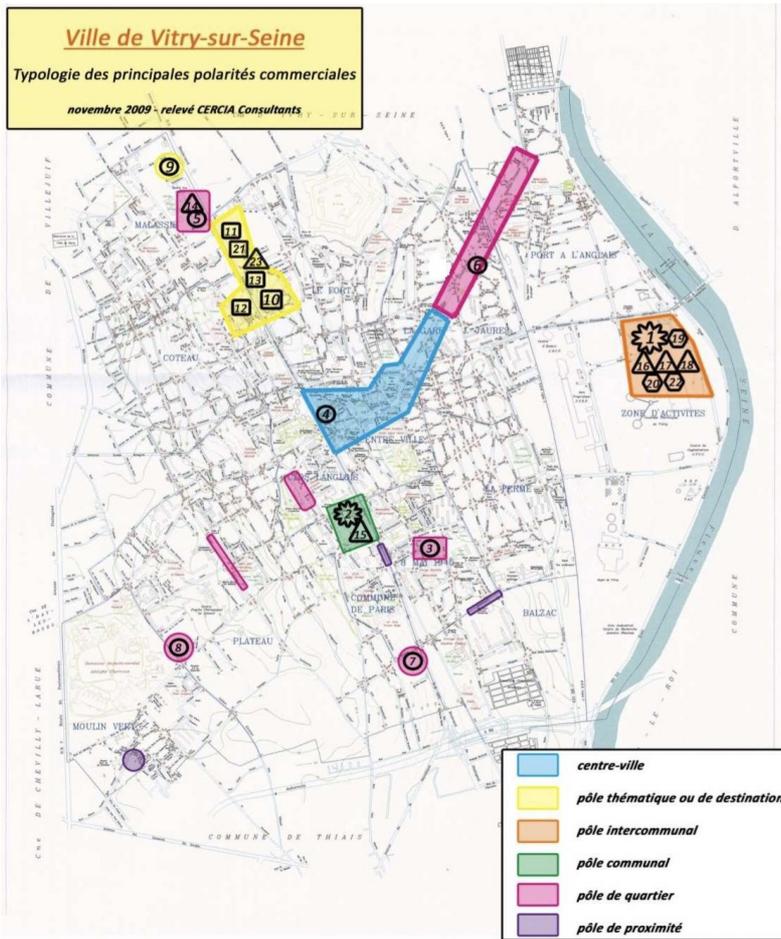


LEGENDA

- Supermercati (Franprix, Marché Plus, TANG, Carrefour, Lidl, Leader Price)
- Ipermercati (Leclerc, Simply Market)
- Mercati (mercato aperto centre-ville, mercato coperto 8 maggio 1945)
- Negozi per la casa (Leroy Merlin, Conforama, 4 Murs, Fly, Darty, Kiabi)
- Negozi per la persona (Gémo, La Halle, La Halle O Chaussures, Gifi)
- Polarità commerciali
- Polarità comunali
- Polarità tematiche
- Polarità intercomunali
- 🍴 Alla concentrazione attività di ristorazione

RIFARE GRAFICO

Mappa delle attività commerciali nel territorio comunale di Vitry sur Seine



- ⚙️ Hypermarchés
- ⊙ Supermarchés
- Équipement de la maison
- △ Équipement de la personne
- ◊ Loisirs

- 1- Leclerc
- 2- Simply Market
- 3- Franprix
- 4- Leader Price
- 5- Ed
- 6- Marché Plus
- 7- Lidl
- 8- Lidl
- 9- Tang Frères
- 10- Leroy Merlin
- 11- Conforama
- 12- Fly
- 13- 4 Murs
- 14- La Halle O Chaussures
- 15- Bazar
- 16- Gemo
- 17- La Halle
- 18- La Halle O Chaussures
- 19- Leclerc
- 20- Sport et Loisirs
- 21- Darty
- 22- Gifi
- 23- Kiabi

Tipologia delle principali polarità commerciali presenti a Vitry sur Seine

Evidenziare area di progetto

RIFARE GRAFICO

L'attività economica presente a Vitry sur Seine è rappresentata da tre grandi settori, che a loro volta si suddividono in diversi micro settori secondo le tipologie di attività che sono presenti.

Il primo polo è quello costituito dalla zona di attività della Seine-Ardoines, zona industriale il cui sviluppo è stato facilitato dalla presenza della Senna. Questa zona può essere identificata da due importanti confini, che la separano dal centro urbano della città: i bordi della Senna e la linea della ferrovia. Qui sono presenti molte imprese, alcune simbolo storico della città, altre simbolo del rinnovamento economico, come la *Sanofi*, la *SNCF* (agenzia di collaudo ferroviario e laboratorio di mantenimento della *RER C*), la centrale termica a carbone *EDF*, l'industria per la produzione di colonne di distillazione *AIR LIQUIDE*, l'industria che si occupa di trasporti internazionali *STEF*, la *SMITHS/HEIMANN* che si occupa di ottica di precisione, e molte altre.

Il secondo centro di attività terziarie o di uffici è situato lungo l'asse nord della rue RD5. Si tratta di un polo commerciale che raggruppa i grandi nomi della distribuzione e accoglie al suo interno gli uffici della direzione del trasporto per mezzo bus della *RATP*.

Infine, il terzo settore è localizzato nell'altopiano del comune di Vitry sur Seine, in prossimità della Strada D7, e si tratta di un centro d'insegnamento e di ricerca, infatti, in quest'area è presente la sede universitaria *Adolphe Chérioux*.

Attrezzature pubbliche, servizi e cultura

Per quanto riguarda le attrezzature pubbliche e di servizio la città offre, oltre al settore pubblico ospedaliero, anche dei servizi igienico sanitari.

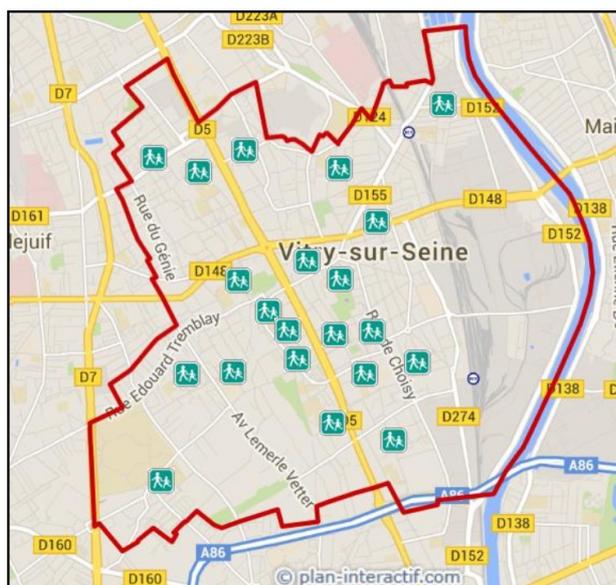
Nel quartiere del *Port à l'Anglais* si trova un centro medico del Dipartimento della *Val de Marne* e non si registra la presenza di servizi amministrativi, quasi totalmente localizzati nelle prossimità del centro città.

Oltre all' assenza di servizi amministrativi il quartiere del *Port à l' Anglais* registra anche un' assenza di centri di assistenza sociale. Il più vicino è localizzato nel quartiere della Gare e si tratta di un rifugio di emergenza, il *Centre d' Hébergement d' Urgence*.

Bisogna evidenziare che il centro comunale di azione sociale della città, il *CCAS*, offre numerosi servizi ai cittadini anziani, persone a rischio di povertà, disabili o stranieri.

In tutto il territorio comunale è presente il servizio scolastico⁶³, nel settembre 2010 prevedeva: ventidue scuole materne, che hanno visto accogliere 3653 bambini in un solo anno scolastico, quindici scuole elementari, sette *collège*, che hanno accolto 3600 studenti, tre licei, che hanno aperto le porte a 5125 studenti, un' unità di formazione per gli apprendisti, e un centro universitario e di ricerca.

Il *Port à l' Anglais* dispone della presenza di una scuola materna, la *E. Salmon*, e di una scuola elementare, la *Montesquieu*.



RIFARE GRAFICO

Presenza delle scuole materne nel territorio di Vitry
comune di Vitry

Presenza delle scuole elementari nel

L' educazione è un fattore molto importante per la città di Vitry sur Seine. I finanziamenti stanziati per le scuole e la presenza di un elevato numero di scuole all' interno del territorio comunale di Vitry sur Seine mostra l' obiettivo della città,

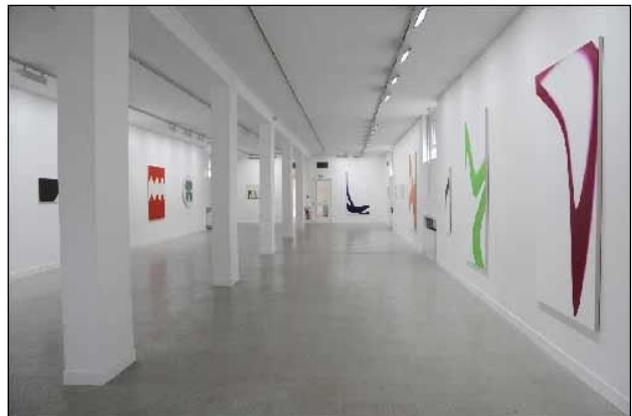
⁶³ informazioni visionabili sul sito della direzione dei servizi dipartimentale dell'educazione nazionale: www.ia94.ac-creteil.fr

cioè quello di mettere al primo posto l' educazione e la cultura. Questo aspetto si nota anche mettendo a confronto i dati della città di Vitry con quelli della vicina Créteil.

La città mette a disposizione numerose attrezzature rivolte ai giovani per l' educazione e per favorire la cultura. Tra gli strumenti volti alla promozione della cultura troviamo: un teatro, un cinema, degli spazi di lettura e di danza, un museo, ecc. Si possono inoltre contare dodici strutture a carattere culturale che occupano il territorio comunale di Vitry sur Seine e sono accessibili a tutte le età, sia per svolgere attività particolari sia semplicemente rivolte al divertimento e al piacere, esempio è la *Gare au Théâtre*.



Galleria municipale Jean – Collet





Museo d'Arte Contemporanea della Val de Marne



Gare au Théâtre

Tuttavia, la presenza di una sola biblioteca nell' intero territorio comunale, anche se si tratta di una biblioteca importante, rappresenta sicuramente un elemento di criticità. Sarebbe sicuramente interessante cercare di realizzare altri spazi dedicati alla biblioteca, o che possano svolgere alcune funzioni simili, nei diversi quartieri. Gli spazi dedicati all' educazione e alla cultura sono spazi rinnovati o nuovi. Nonostante la presenza di molte scuole nel territorio comunale, secondo i dati riguardanti il numero di studenti iscritti ogni anno a frequentare gli istituti scolastici, risultano mancanti una o più scuole elementari, per poter anche stabilire un equilibrio all' interno delle classi e dei quartieri. Nella città sono presenti molti eventi culturali e sono messi a disposizione molti finanziamenti per l' educazione e la cultura. All' arte è riservato un posto molto importante sia nella città di Vitry sia, possiamo dire, in tutta la Francia. La maggior parte dei cittadini vitriotti si mostra soddisfatta della qualità delle scuole, e c' è la volontà di rendere accessibile l' arte a tutte le classi sociali. Gli aiuti finanziari alla cultura non sono un caso, ma rappresentano una precisa volontà della città stessa, la quale propone una cultura accessibile a tutti e variegata nei suoi generi, che si esprima con la street art o il museo di arte contemporanea.

Trasporti e mobilità

Per ciò che riguarda i trasporti, Vitry sur Seine allo stato attuale è un comune discretamente servito.

La *RER C* collega le due stazioni di Vitry, la stazione principale, localizzata nell' avenue Paul Vaillant Couturier, e la stazione di Vitry les Ardoines, situata nella via Léon Geoffroy.

Vitry possiede undici linee di Bus RATP che sono ripartite su tre reti: la rete principale, la rete secondaria e la rete notturna.

La città è collegata a Parigi per mezzo della linea 7 della rete metropolitana di Parigi, linea nata nel 1910 e lunga 18,6 km costituita da 38 fermate, e dal treno suburbano *RER C*, costruito e messo in funzione nel 1979, il quale copre 187 km di territorio con 86 stazioni. Facendo una ipotesi di tempo impiegato per raggiungere Vitry sur Seine, prendendo in considerazione di partire da Parigi e raggiungere la

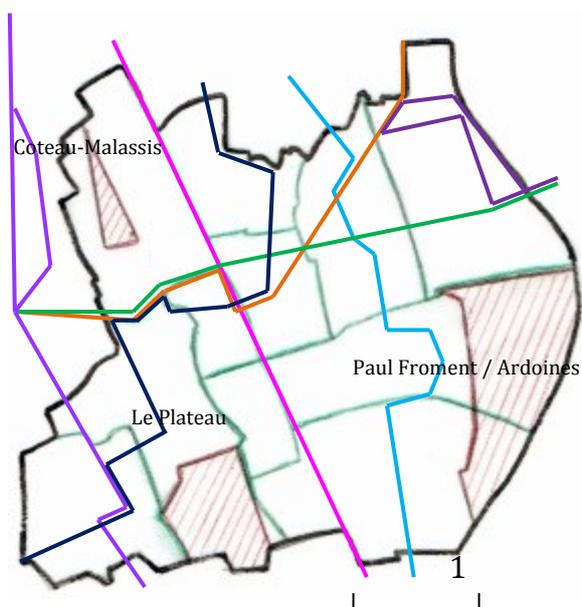
stazione principale si impiegano 33 minuti con la *RER C* dalla fermata *Tour Eiffel*, e 57 minuti con la metropolitana linea 7 dalla fermata *Louvre*.

La linea della metropolitana 7 è un mezzo di trasporto pubblico che risponde a una forte domanda di mobilità e ha la caratteristica di rappresentare un trasporto sia verso altri mezzi di trasporto urbani sia verso collegamenti con altre linee metropolitane o con stazioni di bus *RATP*, inoltre offre un'accessibilità totale alle persone che presentano ridotta mobilità.

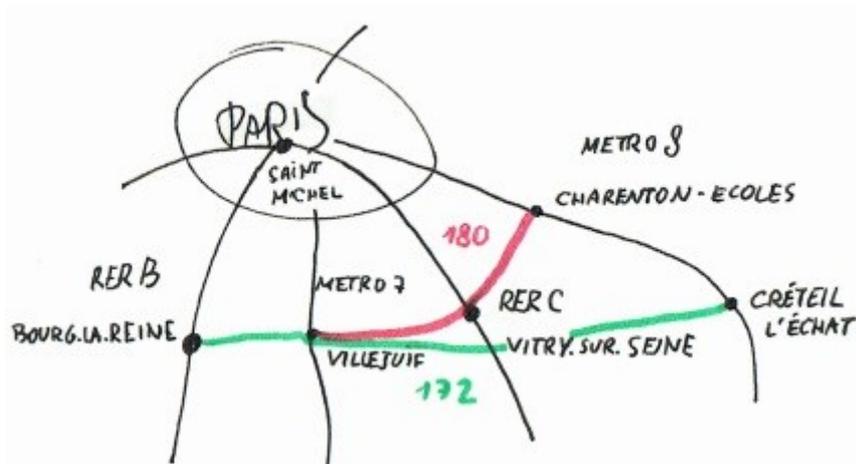
Da un primo studio territoriale emerge che Vitry e i suoi comuni limitrofi sono ben equipaggiati in termini di trasporto pubblico, specialmente per quanto riguarda la rete del trasporto pubblico operato per mezzo di Bus *RATP*. Più di 7 linee connettono e percorrono il territorio comunale, uno dei più vasti del dipartimento della *Val de Marne* con i suoi 11,67 km².

Il quartiere della *Gare – Jean Jaures* risulta ben connesso e ben servito dalle linee di Bus *RATP* numero 172, 180, 182 e 217 che permettono il collegamento nord-sud (linee 180 e 182) e est-ovest (linee 172 e 217).

Infine anche il quartiere del *Port à l' Anglais* risulta ben collegato e ben servito dalla rete dei trasporti pubblici, ed è il quartiere in cui sono presenti più fermate di Bus dopo quello del centro città. Le linee che lo collegano sono: la linea 172, la 180 e la 217.



- **132** (Paris, Bibli. François-Mitterrand → Vitry, Cité du Moulin Vert)
- **172** (Bourg-la-Reine → Créteil l'Echat, métro)
- **180** (Villejuif métro Louis Aragon → Charenton-Ecoles)
- **182** (Mairie d'Ivry → Villeneuve-Saint-Georges)
- **183** (Paris, Porte de Choisy → Aéroport d'Orly terminal sud)
- **185** (Paris, Porte d'Italie → Marché de Rungis)
- **217** (Vitry-sur-Seine RER → Hôtel de ville de Créteil)



Schizzo dei trasporti per Parigi e Vitry

Per sensibilizzare all' uso dello spostamento dolce, le infrastrutture della città di Vitry devono offrire sicurezza, libertà di movimento, continuità del percorso e confort.

Il 22% della popolazione che ha un impiego a Vitry si sposta a piedi, e spesso i marciapiedi dedicati ai pedoni sono occupati dalle auto parcheggiate. Inoltre si registra un abbassamento della percentuale dei pedoni poiché gli spazi a essi dedicati sono poco soddisfacenti e presentano una qualità molto bassa. I percorsi pedonali, di quartiere in quartiere, risultano spesso difficili e inadatti alla funzione che devono svolgere.

Il fatto che ci sia una maglia pedonale poco soddisfacente rappresenta, logicamente, un grande problema per la circolazione delle persone a mobilità ridotta. La città si sta impegnando in questo verso per rendere accessibili i marciapiedi e la città intera alle persone che presentano mobilità ridotta, adottando delle disposizioni per i loro spostamenti: abbassamento dei marciapiedi, segnali sonori agli incroci, aree di sosta pianificate.



Espace peu large pour les PMR

Fotografia che dimostra il problema di larghezza dei marciapiedi a Vitry sur Seine



Immagine fotografata nel quartiere del Port à l'Anglais

Per quanto riguarda gli spostamenti dolci a due ruote, questi rappresentano una percentuale molto debole degli spostamenti della popolazione vitriota. Adesso non sono presenti in città stazioni di biciclette. La città, comunque, sta cercando di

mettere in pratica delle strategie che rappresenterebbero uno sviluppo molto forte della rete ciclabile del territorio comunale.

Le piste ciclabili sono concentrate essenzialmente sulle strade comunali e dipartimentali e spesso sono percorsi contornati da trame verdi.

Riguardando l'insieme del dipartimento della *Val de Marne*, sono stati identificati e pianificati 27 itinerari ciclabili che dovrebbero essere realizzati entro il 2020, di cui cinque di questi itinerari interesseranno Vitry sur Seine. Questa pianificazione ha lo scopo di sensibilizzare e di incoraggiare l'uso della bicicletta e di farne un trasporto quotidiano.



Segnalazione con dispositivi sonori per l'attraversamento dei pedoni

RIFARE GRAFICO

La trama del verde e del blu

Nel 2004 è stato elaborato un piano strategico riguardante il patrimonio naturale, *Stratégie Nationale pour la Biodiversité*, con lo scopo di salvaguardare la biodiversità presente nel territorio comunale di Vitry sur Seine. A questo scopo sono stati definiti quattro obiettivi che lo compongono:

- tutti gli enti sono coinvolti al fine di rispettare e preservare la biodiversità;
- la valorizzazione e il riconoscimento di un patrimonio naturale identificato da elementi di biodiversità;
- l' integrazione dei piani strategici, che mirano alla conservazione della biodiversità, con altre strategie politiche pubbliche settorializzate;
- l' assicurazione che si dia un futuro alla biodiversità.

Tutto ciò trova riscontro a livello nazionale con l' adozione nel maggio del 2010 della programmazione di piani di azioni nazionali che sono volti alla conservazione della patrimonio naturale.

Il comune di Vitry sur Seine adotta da parecchi anni piani strategici volti all' attenzione per il mantenimento di elementi di biodiversità nel territorio comunale, attraverso la gestione degli spazi verdi, l' adesione ad associazioni che hanno come obiettivo primario la conservazione del patrimonio naturale, ecc.

Nel 2009 il parlamento ha introdotto la legge n°2009-967 relativa ad opere da mettere in pratica in materia di biodiversità. A questo fine viene introdotta la nozione di *trame verte et bleue*.

Queste trame contribuiscono a far diminuire la frammentazione e la vulnerabilità degli habitat naturali e delle specie, ponendo l' attenzione sugli spostamenti degli animali e su come facilitare gli scambi che sono necessari alla sopravvivenza della fauna e dalla flora.

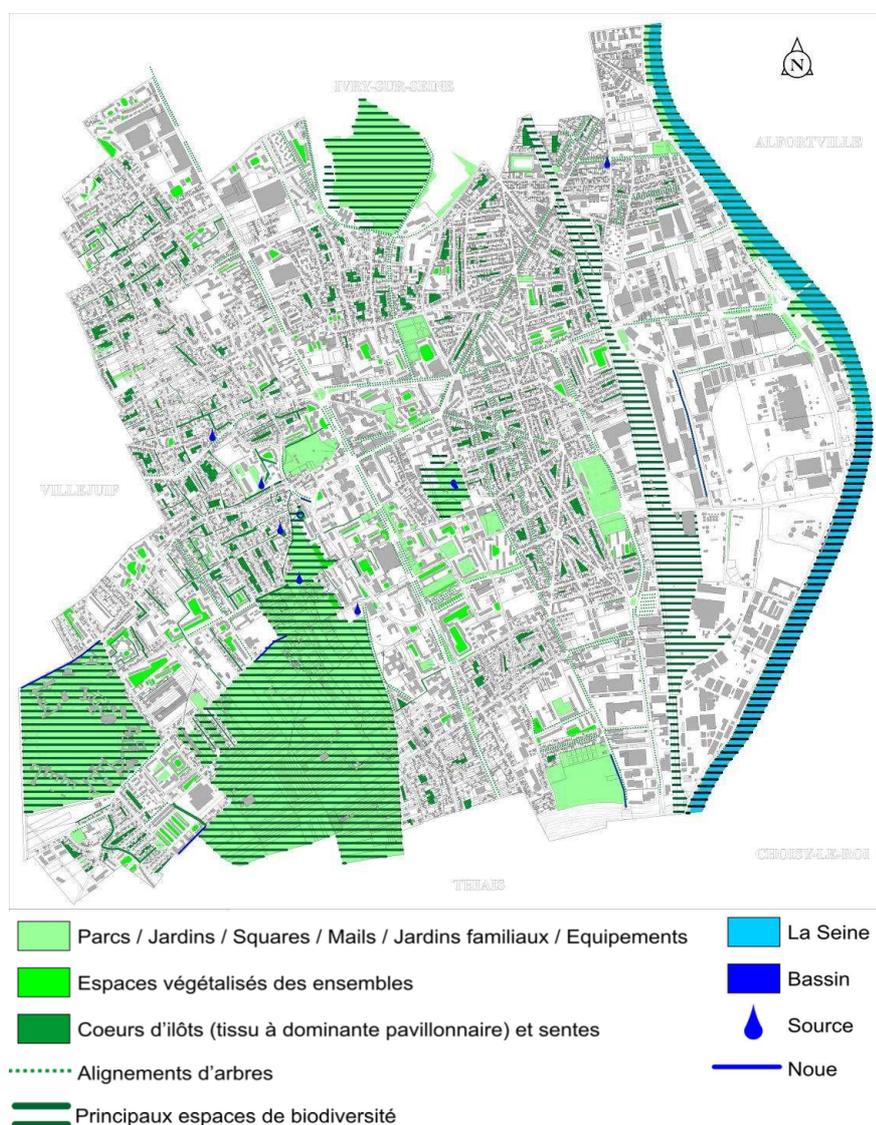
La *trame verte* comprende:

- tutti o parte degli spazi naturali protetti e degli spazi naturali importanti per la conservazione della biodiversità;
- i corridoi ecologici costituiti da spazi naturali o semi-naturali, comprendenti gli spazi caratterizzati da una formazione vegetale lineare o puntuale;

- le coperture vegetali permanenti lungo determinati corsi d' acqua.

La *trame bleue* comprende:

- i corsi d' acqua e i canali che presentano un buono stato ecologico, che possano svolgere il ruolo di serbatoio biologico o di protezione di pesci migratori;
- le zone umide in cui la conservazione e il buono stato contribuiscono alla realizzazione degli obiettivi di qualità e di quantità delle acque;
- altri corsi d' acqua, canali o zone umide importanti per la conservazione della biodiversità.



Cartografia della *Trame Verte et Bleue* allo stato attuale nel territorio comunale di Vitry sur Seine, basata su foto aerea del 2008

Fonte: Ville de Vitry sur Seine, PLU 1.2, *Rapport de Presentation, Etat Initial de l'Environnement*, Vitry sur Seine, 2013

Vitry sur Seine presenta una grande ricchezza del patrimonio naturale.

Per quanto riguarda la *trame bleue*, Vitry sur Seine è toccata dalla Senna, i cui bordi rappresentano il confine est del comune, e sull' altopiano, a ovest del territorio comunale, scorrono le sorgenti di acqua.

La cornice verde, *trame verte*, rappresenta circa il 25% della superficie territoriale del comune, ed è rappresentata dalle aree naturali protette, dai corridoi ecologici, da vegetazione lineare o puntuale e dalla copertura vegetale permanente presente in determinati corsi d' acqua.

A Vitry sur Seine sono state identificate, sulla tratta della linea ferroviaria, alcune specie vegetali soggette a protezione in quanto rappresentanti del patrimonio naturale: la *Cardamine impatiens*, la *Drave des murailles*, la *Lactuca virosa*, la *Fallopia dumentorum*, la *Plantago major subsp. Intermedia*, ecc.

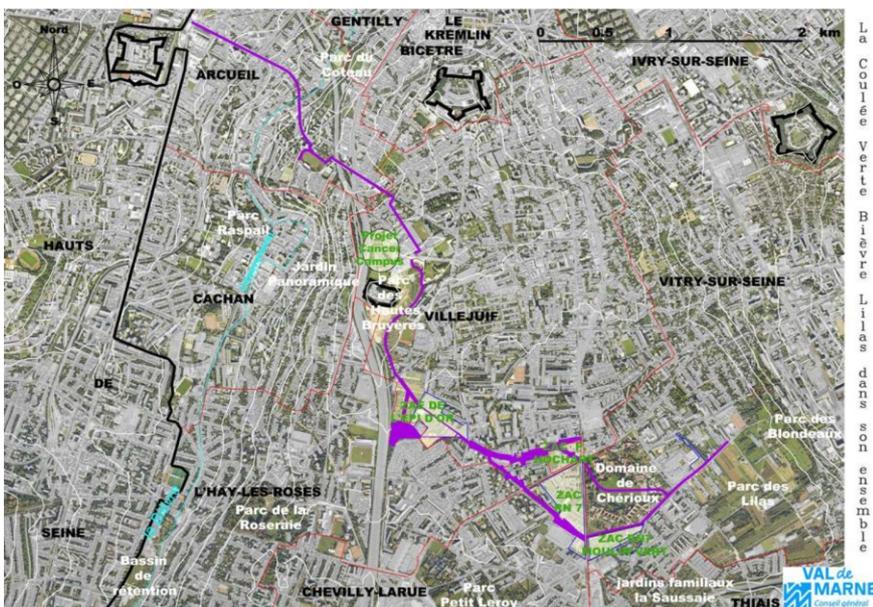
È dunque raccomandata la realizzazione di corridoi ecologici, per i quali la tipologia di riferimento presenta esemplari sparsi o file di alberi da frutto o di arbusti inseriti in un tappeto verde fiorito, da un lato di queste file si trovano piante acquatiche e dall' altro un muro realizzato con pietre naturali composte a secco che svolge il ruolo di supporto per la vegetazione e di rifugio per insetti, lumache o lucertole che attirano i volatili, favorendo il ciclo naturale della vita e l' integrazione della fauna con la flora.

La vegetazione selezionata e già presente lungo i corridoi ecologici è rappresentata da *ciliegi giapponesi*, *rose*, *lillà*, *alberi orientali*, ecc. Mentre per quanto riguarda gli alberi di taglia grande, già conservati e presenti nel territorio, si trovano la *Paulonia*, i *Tigli*, il *Bosso*, il *Viburno*, l' *Arancio finto*, la *Rosa canina*, il *Biancospino* e il *Corniolo*. La tipologia di piantagione è stata scelta con cura per favorire la vegetazione già presente nel territorio evitando uso di fertilizzanti o elementi chimici per cercare di facilitare l' arrivo di nuove specie animali, inoltre gli alberi presentano tutti, nel momento del germoglio, fiori o bacche che favoriscono l' avvento di uccelli o insetti.

Per potenziare la presenza del verde in città e migliorare la qualità del paesaggio urbano è in corso un progetto che prevede la realizzazione di una cintura verde lunga quattordici chilometri che attraversa il cuore della città. Questo percorso

inizia dalla *Vallée de la Bièvre*, passa per il *Parc de Lilas*, fino a connettersi, in seguito, con la Senna.

L'obiettivo di questo grande corridoio ecologico è quello di creare un percorso rivolto sia ai pedoni sia ai ciclisti, garantendo un miglioramento dello spazio pubblico, favorendo la presenza della natura in città per creare habitat naturali per la flora e per la fauna, aprendo il tessuto urbano attraverso la creazione di un collegamento est-ovest e accompagnando la trasformazione del tessuto urbano in fase di densificazione, vista la sua vicinanza alla metropoli di Parigi.



La Culée verte Bièvre-Lilas

Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.2, Rapport de Presentation, Etat Initial de l'Environnement*, Vitry sur Seine, 2013

Fattori ambientali e rischio alluvionale

Per concludere l' analisi della città e, in particolare, del quartiere *Port à l' Anglais*, bisogna evidenziare e analizzare i rischi a cui può essere sottoposto.

Il principale rischio naturale del territorio è l' inondazione da parte della Senna⁶⁴, poiché già in passato ci sono stati straripamenti da parte della Senna. Nel 1910 si registra la più importante inondazione che ha subito Vitry sur Seine e che oggi costituisce la piena di riferimento, poiché arrivò a una quota di più otto metri dal suo livello normale. Nel 1924 e nel 1955 ci sono state due piene molto importanti, che hanno raggiunto una quota rispettivamente di più sei metri e più cinque metri. Infine, l' ultima piena è stata registrata nel 1982 con una quota di più cinque metri. Oggi se la città di Vitry fosse colpita da una piena devastante come quella del 1910, questa comporterebbe un' inondazione di 4730 ettari di territorio e 200000 persone colpite.

Dal 1949 al 1990 sono state create delle misure di prevenzione come la creazione di quattro sbarramenti nel bacino della Senna di Parigi, con lo scopo di ridurre il livello dell' acqua, ma non si garantisce la sicurezza assoluta.

Oggi sono presenti delle normative e delle regole di pianificazione dettate dal *PPRI*, *Plan de Réglementation du Risque d' Inondation*.

⁶⁴ Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.2, Rapport de Presentation, Etat Initial de l'Environnement*, Vitry sur Seine, 2013
Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/



Carta del rischio inondazione del comune di Vitry sur Seine

Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.2, Rapport de Presentation, Etat Initial de l'Environnement*, Vitry sur Seine, 2013

Nel 2007 è stato approvato un piano per la prevenzione del rischio naturale d' inondazione, *Plan de Prevention de Risques d' Inondation*⁶⁵, *PPRI*, in cui le disposizioni regolamentate dal *PLU* devono essere in conformità con le disposizioni di questo piano.

Il *PPRI* ha come obiettivo quello di prevenire i rischi causati da inondazioni da parte della Senna, per far ciò il piano ha diviso l' area soggetta a inondazioni in sette zone:

- *Zona rossa*, corrisponde alla zona in cui sono presenti i grandi smaltimenti;
- *Zona verde*, sono identificate da aree naturali, spazio verde, aree di sport e zone definite dai documenti urbanistici come aree da preservare in quanto testimonianza di qualità del sito e del paesaggio esistente;

⁶⁵ Fonte: www.val-de-marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-et-prevention-des-risques/Informations-acquereurs-locataires-Risques-naturels-et-technologiques-par-commune/VITRY-SUR-SEINE/Vitry-PPRI-Zonage-reg

- *Zona arancione scuro*, che può essere identificata dagli altri spazi urbanizzati mediamente e fortemente inondabili;
- *Zona arancione chiaro*, sono gli altri spazi urbanizzati nelle altre zone inondabili;
- *Zona viola scuro*, che corrispondono alle aree fortemente urbanizzate, nelle zone con rischio inondazione elevato;
- *Zona viola chiaro*, sono le altre aree fortemente urbanizzate nelle altre zone a rischio inondazione;
- *Zona blu*, sono identificate dai centri urbani o dalle zone urbanizzate, in cui il rischio inondazione è ridotto.

Oltre alla divisione in zone dell' area soggetta a rischio inondazione, il *PPRI* prevede delle norme e delle regole di pianificazione:

- *zone rosse*, sono proibite le nuove costruzioni o le estensioni, il cambiamento delle funzioni degli edifici per uso residenziale, la costruzione o il cambio d' uso dei seminterrati, le modifiche al terreno. Sono altresì autorizzate le ricostruzioni se sono rispettate alcune regole, ovvero il livello abitato più basso deve essere sopra il livello massimo di acqua raggiunto;
- *zone viola e zone blu*, sono vietate le costruzioni o il cambio d' uso dei seminterrati e le modifiche al terreno naturale. Sono autorizzate le nuove costruzioni per uso residenziale, servizi e attività rispettando le norme di prevenzione, cioè che l' area inondabile non deve superare il 50% della superficie totale e che il livello abitato più basso deve essere al di sopra del livello massimo di acqua raggiunto.

Le regole di costruzione che riguardano le zone rosse, viola e blu determinano che: le fondazioni e le parti costruite di edifici, che sono sotto il livello massimo di acqua raggiunto, devono essere costruite impiegando l' uso di materiali resistenti all' acqua, le uscite di sicurezza devono essere accessibili in caso di piena, i seminterrati devono permettere il drenaggio.

Per quanto riguarda altri rischi naturali e non, nel territorio di Vitry sur Seine non sono presenti grandi pericoli. C' è solo un rischio industriale a sud di Vitry, nell' area del quartiere *des Ardoines*, dovuto alla forte presenza delle industrie di diverso genere.

3. Il territorio e il quartiere della Gare. Le prospettive di trasformazione e sviluppo

3.1 Breve storia del quartiere la Gare

Per ripercorrere la storia dell' inurbamento del quartiere della Gare-Jean Jaurès, bisogna innanzitutto parlare della nascita del trasporto pubblico, nello specifico della costruzione della stazione ferroviaria e della messa in attività della ferrovia, poiché è con l' avvento di quest' ultima che inizia a svilupparsi e a popolarsi il quartiere della Gare.

La Società Nazionale delle Ferrovie Francesi (la *SNCF, Société Nationale des Chemins de Fer Français*) è stata creata il 31 agosto del 1837⁶⁶. Questa società rappresenta oggi l' eredità delle società che hanno realizzato le prime ferrovie e il trasporto pubblico tra le fine del XIX secolo e l' inizio del XX secolo.

Il 7 gennaio del 1839 Pierre Lamouroux, che presiedeva il consiglio comunale di Vitry sur Seine, esaminò il piano di trasformazione del comune per stabilire le connessioni con le città limitrofe, in particolare con Parigi e con Choisy le Roi, attraverso la costruzione della linea ferroviaria Paris-Orléans.

Nel 1840 fu realizzato e messo in funzione il primo tratto della linea ferroviaria che collegava da Parigi fino a Corbeil, che in seguito diventerà, per l' appunto, la linea ferroviaria Parigi-Orléans⁶⁷.

Il treno non raggiungeva il comune di Vitry sur Seine, nonostante la linea fosse già costruita dal 1840. Solo nel 1862 il territorio comunale di Vitry fu collegato per mezzo della ferrovia; questo grazie alla costruzione della stazione viaggiatori.

Sempre in quest' anno venne costruito anche lo scalo merci (*gare de marchandise*), vicino alla stazione, che permetteva ai contadini e ai vivaisti di poter esportare il loro bestiame e i loro alberi.

⁶⁶ Informazioni visionabili sul sito del comune di Vitry sur Seine: www.vitry94.fr/la-ville-cadre-de-vie/histoire-et-patrimoine/histoire/les-transports/

⁶⁷ Anne-Marie Esteves e Sybille Müller, *Les Transports*, Ecole Nationale Supérieure d' Architecture Paris-Val de Seine, marzo 2004.; ulteriori fonti: Société d' Histoire de Vitry sur Seine; www.vitry94.fr sito del comune di Vitry sur Seine.

Il 1862 sancisce l' inizio dell' industrializzazione nel territorio comunale di Vitry sur Seine, poiché il collegamento ferroviario favorisce le industrie che necessitano di trasporti pubblici per fare in modo che la mano d' opera e i rifornimenti potessero accedere a diversi luoghi di lavoro.

I primi tram a cavallo comparvero nel 1878 e la linea *Vitry Mairie-Square* de Cluny fu messa in servizio.

All' inizio del 1900 si notano dunque tre grandi progressi: una nuova stazione ferroviaria, un ponte che permette di sostituire i vecchi passaggi a livello, fonte di rallentamento per le comunicazioni, e infine tutta la linea ferroviaria e dell' interno città è elettrificata.

Ciò porta come conseguenza un nuovo fattore di progresso, i tram che, originariamente a cavallo, sono sostituiti dalle linee dei tram elettrificati nel 1901. Questa linea connette la piazza della Concorde da Parigi alla stazione di Vitry sur Seine, sede di capolinea della linea del tram poiché luogo di passaggio anche del treno, che ne impediva il proseguimento. Bisogna aspettare il 1904 per vedere procedere la linea e raggiungere la chiesa Saint-Germain⁶⁸; in quest' anno, infatti, venne realizzato un ponte che sostituiva il passaggio a livello e permetteva così di poter attraversare la linea della ferrovia e collegare gli altri luoghi della città, dando inizio allo sviluppo della rete comunale dei trasporti.

Contrariamente a ciò che accade ai giorni nostri, il flusso dei viaggi in treno è più frequente durante il fine settimana, mentre oggi prevale il traffico pendolare durante la settimana.

La realizzazione della *gare* sancisce l' inizio dello sviluppo urbano del quartiere. Essa infatti diventa il fulcro centrale, caratterizzato da una giustapposizione di piccole lottizzazioni molto eterogenee. Nel quartiere di La Gare si insediano nuovi artigiani e quelli già presenti s' ingrandiscono, l' area attira tanti piccoli industriali, sono presenti baracche e padiglioni e fanno la loro comparsa i primi alloggi a carattere collettivo. I lati della via Paul Vaillant Couturier, che collega questo quartiere al centro città, non sono ancora costruiti, ma ben presto diventerà una delle vie più animate della città.

Una prima divisione in lotti del territorio del quartiere è pianificata nel 1882 intorno alla stazione. La messa in servizio della linea ferroviaria favorisce l' urbanizzazione di alloggi per la classe operaia, in particolare lungo il viale che costeggia la ferrovia

⁶⁸ Cit. in Nota 67

(*chemin de fer*), la via Paul Vaillant Couturier, realizzata nel 1920 si presenta attualmente invariata.

A partire dal 1923 fanno la loro comparsa, in modo puntuale nel territorio comunale e in particolare attorno alla stazione, i primi alloggi collettivi tra cui: *H.B.M des cités des Combattants*, alloggi *Albert Thomas*, alloggi *Désiré Granet*⁶⁹. Quest' ultima residenza è stata oggetto di riqualificazione da parte dell' *ufficio pubblico dell' abitazione (OPH*⁷⁰) di Vitry sur Seine nel 2007.



Le Papelots, la Cité des Combattants, la Cité Désiré-Granet.

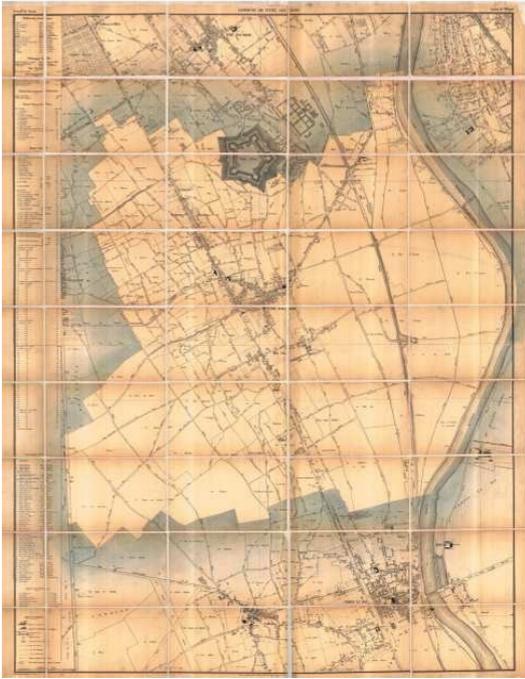
Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.1, Rapport de Presentation, Diagnostic*, Vitry sur Seine, 2012, Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/

Dal 1900, i primi stabilimenti industriali s' installano a Vitry sur Seine, tra la Senna, dove attingono acqua per la propria produzione, e la linea ferroviaria, dove sono collegati facilmente alle città limitrofe per eventuali trasporti d' import ed export. A conferma della vocazione industriale del territorio vitriota, l' area industriale si sviluppa sia durante sia dopo la prima guerra mondiale. Tra il 1920 e il 1936 nascono sedici industrie, dei settori metallurgico, chimico, elettrico e tessile, che rappresenteranno i pilastri dello sviluppo industriale che continua fino al 1970. Tra queste industrie si possono citare: la *Fratelli Poulenc* nata nel 1908; la centrale elettrica *Arrighi*, le officine della ferrovia nel 1927 e il centro di collaudo nel 1933.

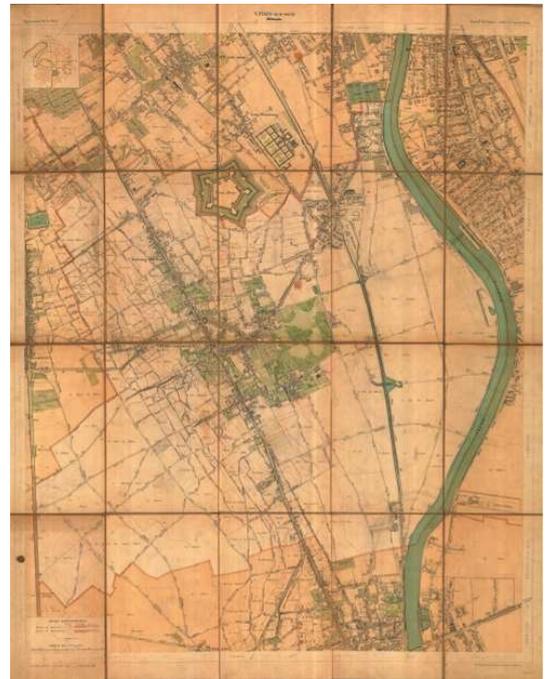
⁶⁹ L'alloggio collettivo porta tuttora il nome di *Désiré Granet*: militante comunista, segretario della federazione CGT (Confédération générale du travail) e assassinato il 22 ottobre 1941 a Châteaubriant

⁷⁰ Si tratta di ufficio che si occupa di gestione, sviluppo, costruzione e ripristino di alloggi ed è sottoposto alle disposizioni legislative e ai regolamenti degli organismi dell'*HLM, Habitation à Loyer Modéré* da: www.opvitry.org/oph-vitry/parc-hlm.html

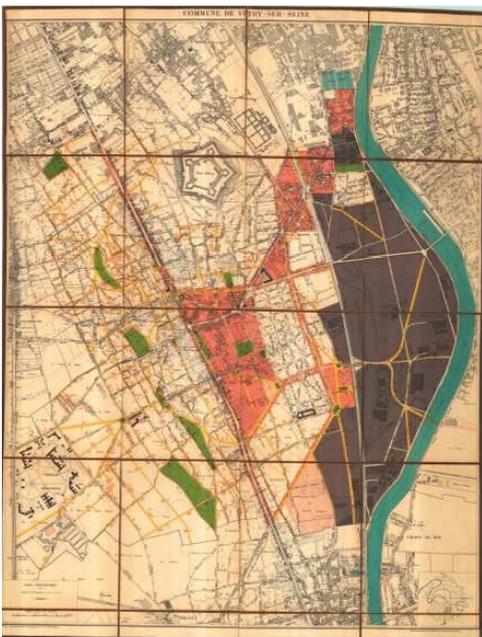
L' industrializzazione ha contribuito inoltre al consolidamento dei due originari insediamenti di Vitry sur Seine, caratterizzato per la composizione sociale e per le nuove tipologie di abitazione.



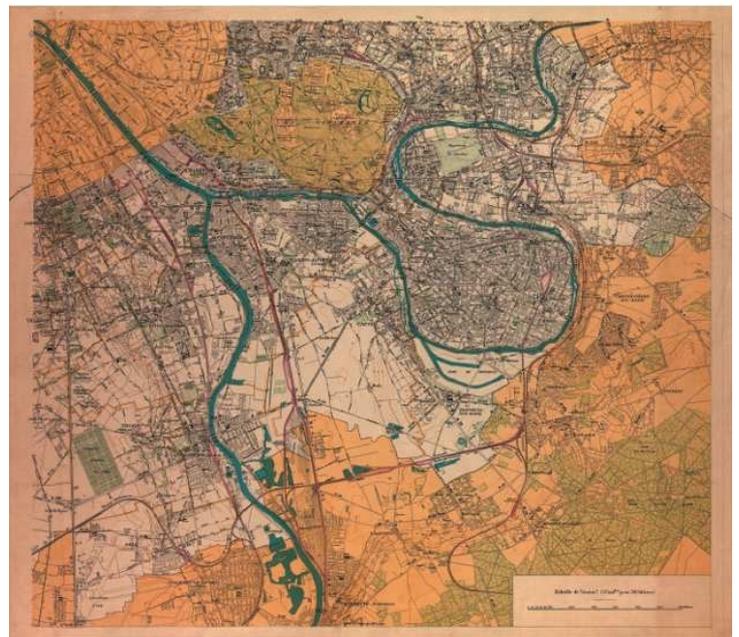
Vitry sur Seine nel 1869



Vitry sur Seine nel 1900



Vitry sur Seine nel 1927



Vitry sur Seine nel 1950

Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.1, Rapport de Presentation, Diagnostic*, Vitry sur Seine, 2012, Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/

La complessa struttura urbana e la rete viaria sono il risultato del passare di diverse fasi d' industrializzazioni e dell' assenza di un piano strategico di urbanizzazione. Il paesaggio urbano è sequenziale e la morfologia urbana non ha una propria identità particolare, si può notare un' alternanza di abitazioni e attività.

Gli immobili presenti nel quartiere sono molto diversificati tra di loro, si possono riscontrare abitazioni a un piano e abitazioni a cinque piani. Ciò è il risultato delle diverse operazioni di urbanizzazioni che hanno interessato il territorio comunale e, di conseguenza, il quartiere della Gare e del *Port à l' Anglais*.

Dal 2009, una parte del vecchio quartiere della Ferme è annesso a quello della Gare. L' avenue Paul Vaillant Couturier continua, tuttavia, a rappresentare il polo centrale di animazione dell' intero quartiere⁷¹.

Infine, a confine con il quartiere della Gare, troviamo la Zona Industriale (Z.I.), che è caratterizzata dalla presenza di numerose industrie che occupano approssimativamente un quarto del territorio comunale.

La zona industriale a est di Vitry, tra la linea ferroviaria e la Senna, con la sua superficie di 300 ettari, ha creato una rottura con il tessuto urbano costruito. La zona è costituita da ampi lotti occupati da grandi industrie di epoche differenti, tra cui le attuali: *Sanofi, EDF, STEF e Air Liquide*.

Numerosi immobili, con alcuni loro particolari elementi, rappresentano la storia di Vitry e per questo motivo fanno parte del patrimonio d' interesse locale da preservare e da valorizzare, in modo da poterlo trasmettere alle generazioni future come testimonianza delle varie fasi storiche dell' urbanizzazione della città.

L' amministrazione comunale, come accennato in precedenza, ha posto molta attenzione al suo patrimonio architettonico-culturale e ha predisposto uno studio particolare che lo censisse e lo proteggesse. A questo scopo è stato sviluppato uno studio aggiuntivo al precedente redatto dal *CAUE, Conseil d' Architecture d' Urbanisme et de l' Environnement (Consiglio di Architettura d' Urbanistica e dell' Ambiente)*⁷². Infatti, il primo studio ha elaborato un inventario degli elementi

⁷¹ Cit. in nota 66

⁷² Lo studio svolto dall'agenzia è visionabile nel documento: Ville de Vitry sur Seine, PLU 1.1, Rapport de Presentation, Diagnostic, Vitry sur Seine, 2012, Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/ Informazioni a riguardo l'agenzia visionabili sul sito: www.caue94.fr

d' interesse storico, architettonico e urbano, e aveva come obiettivo di ottenere una maggiore conoscenza dell' evoluzione architettonica e urbana della città nel corso dei secoli.

Nel 2008 è stato redatto un nuovo studio, composto da due parti:

- la prima parte si occupa di sintetizzare i periodi più importanti dell' urbanizzazione della città, caratterizzata da una tipologia di immobili diversi tra di loro;
- la seconda parte si è occupata, invece, di identificare 169 elementi d' interesse storico, architettonico e urbano, con relativa scheda tecnica di informazione sulla tipologia degli elementi particolari e le relative raccomandazioni architettoniche.

Lo studio, quindi, censisce due diverse categorie di elementi che rappresentano il patrimonio storico, architettonico e urbano:

- le costruzioni, edifici o gruppi di immobili che risultano di grande interesse sul piano storico, architettonico e urbano;
- le sequenze urbane, tanti edifici o numerosi elementi, che possono essere identificati da muri, spazi pubblici, annessi, edifici, che traggono la loro qualità dal dialogo che instaurano tra loro.

Nel 2010 questo studio⁷³ si è nuovamente arricchito con una nuova analisi del patrimonio, con lo scopo di identificare gli elementi rilevanti da prendere in considerazione per la conservazione.

Il patrimonio costruito sul territorio comunale di Vitry sur Seine, è stato così riclassificato:

- i vecchi edifici, come: i *Grandes Demures*, edifici caratterizzati da elementi dell' architettura classica; sono situati a prossimità dell' antica strada reale che collegava Parigi a Choisy le Roi. Questi tipi di edifici sono caratterizzati da tecniche di costruzioni antiche e utilizzano materiali rappresentati per lo più da pietra calcarea e intonaco di rivestimento; e il *De Bourg*, caratterizzato dalla regolarità e dalla semplicità dei suoi volumi. Il suo fronte è molto regolare, compatto e allineato alle strade.
- Le architetture della fine del XIX secolo e l' inizio del XX secolo: le *Villas*, sono caratterizzate da stili architettonici vari, i loro volumi sono compositi e

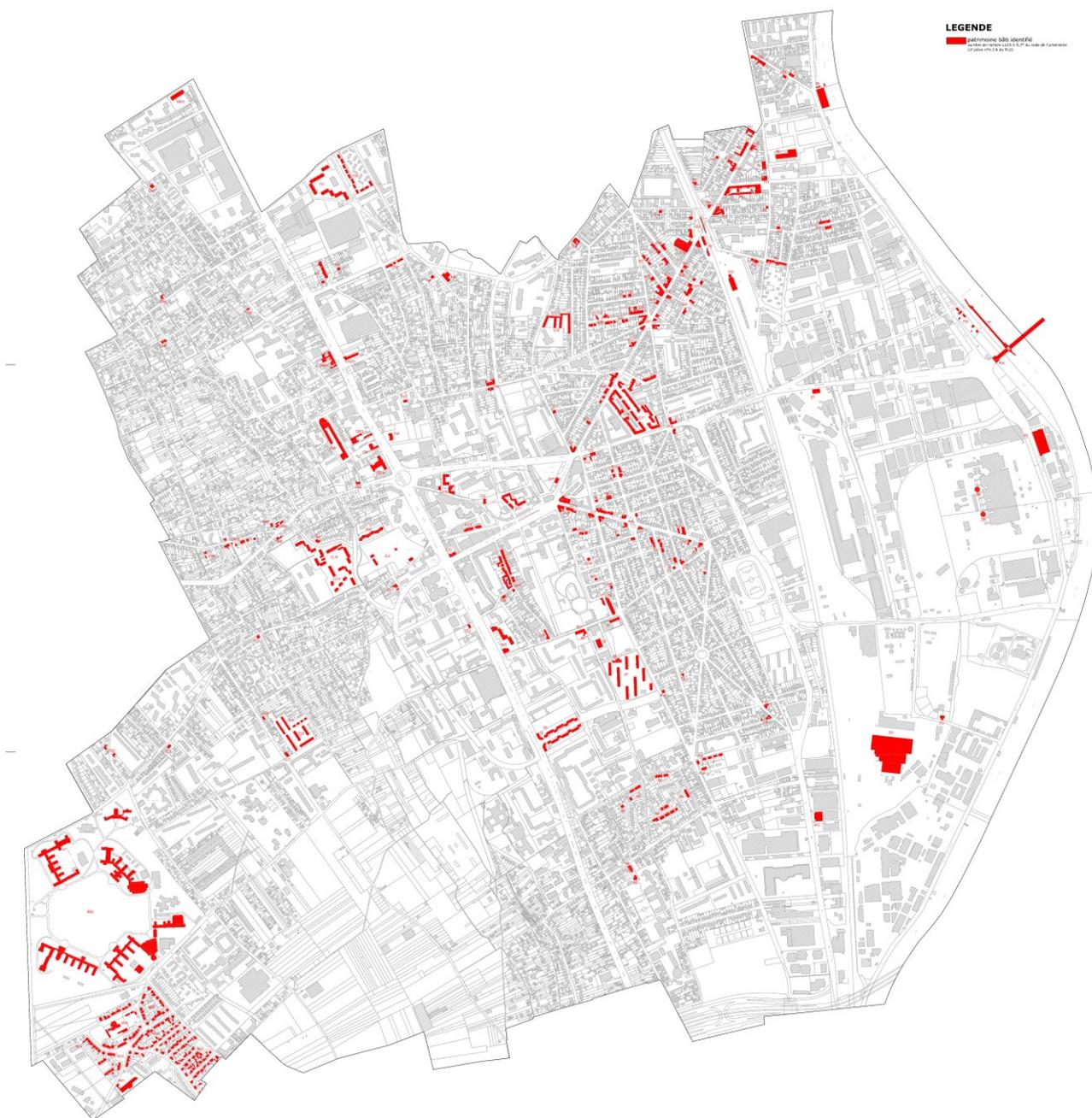
⁷³ Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.1, Rapport de Presentation, Diagnostic*, Vitry sur Seine, 2012, Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/

asimmetrici, ma la ricerca di originalità è affermata dalla valorizzazione e attenzione del dettaglio. I materiali che sono usati sono per lo più pietre di qualità migliore e mattoni, e graffiti. I *Pavillons*, con stili vari e meno ornamentali delle *Villas*, sono caratterizzati dall' uso diverso di materiali e di tecniche impiegate, Interessante è il rapporto che hanno con la strada, poiché sono arretrati e presentano un piccolo giardino in mezzo, tra il fronte edificio e la strada. Le *Maisons de Ville* sono i più frequenti edifici a schiera, con forma regolare e semplice. Le tecniche di costruzione impiegate sono caratterizzate da un variegato impiego di materiali, pietre naturali, mattoni, legno. Infine ci sono gli *Immeubles de rapport* che sono caratterizzati da stili architettonici, tecniche di costruzione e impiego di materiali differenti, essi presentano una quota di altezza varia, sono costituiti da almeno due piani fino a un massimo di cinque piani, e la superficie del lotto è sfruttata in maniera ottimale.

- Le architetture tra le due grandi guerre: gli *Immeubles de rapport Art Déco*, che sono localizzati principalmente sull' avenue Paul Vaillant Couturier e sono caratterizzati per l' uso di elementi in ferro, e decori formati da forme geometriche semplici, e da un rivestimento in mattoni di importante valore patrimoniale; le *HBM*, che sono caratterizzate dalla loro altezza e dall' importante densità abitativa; le *Cité Jardin* sono localizzate a sud del comune di Vitry, nel quartiere del Moulin Vert, sono caratterizzate da volumi gemelli o affiancati e presentano delle attività commerciali a piano terra, inoltre intorno a esse sono organizzati spazi pubblici di qualità.
- L' architettura degli anni '50-' 60: i *Pavillons industrialisés ou semi industrialisés*, sono caratterizzati da forme semplici e presentano poche decorazioni, i materiali usati si possono identificare con il legno, il ferro e il cemento armato. Elemento architettonico molto importante, che li contraddistingue dagli altri edifici, è il tetto a terrazza. Le *Maisons Particulières*, case unifamiliari sono identificate da volumi molto semplici, i materiali che le caratterizzano sono il cemento armato, materiale predominante, e altri materiali come il legno, il mattone, la pietra calcarea. Gli *Habitat collectif* sono alloggi collettivi caratterizzati da altezze e costruzioni imponenti e sono costruzioni che non dipendono dalla maglia

urbana della città, sono interamente costruiti in cemento armato e non sono presenti elementi di decorazione.

- Le attrezzature e il patrimonio industriale: gli *Équipements* costituiscono a Vitry degli elementi architettonici caratterizzati per la loro diversità negli stili architettonici impiegati e sono il prodotto dell'evoluzione della struttura di servizi del territorio. Il *Patrimoine Industriel* sono le costruzioni simbolo del territorio comunale di Vitry sur Seine, ne sono testimonianza l'antica fornace e l'antico mulino, il ponte del *Port à l'Anglais*, la grande halle SNCF e la stazione ferroviaria di Vitry.



Carta del PLU che evidenzia il patrimonio culturale della città di Vitry sur Seine.

Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 4.3.b, Plans de Patrimoine*, Vitry sur Seine, 2012,

Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/

Un ulteriore elenco più preciso delle strutture sottoposte a vincolo costituente patrimonio, in quanto rappresentanti oggetti di interesse storico, architettonico e urbano è descritto dal documento del PLU. Nel quartiere della Gare si possono contare ben trenta strutture vincolate con criteri differenti tra di loro.

Un elemento importante e patrimonio storico, architettonico e urbano è la Gare stessa, la stazione di Vitry: inaugurata nel 1905. Il corpo principale poggia su un basamento di pietra calcarea, mentre le due braccia laterali sono decorate in alto da un fregio in ceramica di Choisy.

La Gare - Jean Jaurès

Désignation - Adresse	Motif et justification de l'identification	Illustrations
G1 15, rue Racine	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Maison des années 50 atypique par rapport à la production courante. Le volume de base s'adapte à la spécificité de la parcelle. La modernité de l'habitation se traduit par la liberté prise dans le positionnement des différentes ouvertures, le choix des matériaux de façade et des couleurs.	
G2 Gare - Cours de la Gare	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique La gare inaugurée en 1905 constitue un élément déterminant pour la structuration du quartier. Juché sur un imposant soubassement de pierres calcaire le corps principal enduit, doté de deux ailes latérales est agrémenté d'une frise haute en céramique de Choisy.	
G3 24, av Paul Vaillant Couturier	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input checked="" type="checkbox"/> Ecologique Cette maison, insérée entre deux immeubles, est intéressante en raison de la qualité de sa construction et de la présence du grand jardin qui l'environne ménageant, au même titre que sa grille ajourée, une respiration dans la rigidité du front bâti homogène et continu.	
G4 32, rue Sainte Geneviève	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Maison de dimension modeste construite autour de 1920, conçue selon les modèles proposés pour les villas éclectiques de la fin du XIXe siècle. L'importance des éléments en bois, et notamment le porche d'entrée exprime la recherche d'une certaine originalité.	

Désignation - Adresse	Motif et justification de l'identification	Illustrations
G5 21, av Paul Vaillant Couturier	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Immeuble à trois travées régulières doté d'une façade particulièrement intéressante par l'emploi de la brique, la verticalité des lignes de baies unifiées par l'enduit et la présence de décors. Les frises et médaillons de céramiques procurent un raffinement particulier.	
G6 10, rue Tellier	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Immeuble représentant un exemple des petits collectifs typiques des années 1930. L'intérêt de la construction relève de la façade en brique où se détachent des lignes claires. Sa composition sobre et mesurée met l'accent sur la pureté des lignes géométriques.	 
G7 14, rue Tellier	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Petit collectif des années 1930 présentant des travées verticales clairement marquées venant croiser le haut couronnement de l'édifice. Les éléments de métallerie (porte d'entrée, grille et garde-corps) sont particulièrement intéressants.	 
G8 120, av Paul Vaillant Couturier	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Immeuble de rapport implanté à l'angle de deux voies structurantes dont les deux niveaux bas sont unifiés par une maçonnerie enduite et des modénatures d'inspiration néo-classique. Les trois étages supérieurs en brique silico-calcaire sont réhaussés par la présence de détails ouvragés (ferronnerie).	  

Désignation - Adresse	Motif et justification de l'identification	Illustrations
G9 7, av de la République	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Immeuble de rapport datant du début du XXe siècle à la façade ordonnancée par des lignes horizontales (balcons et corniches) et des décrochements en façade, autour d'une porte d'entrée centrale particulièrement travaillée.	
G10 52, av Paul Vaillant Couturier	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Immeuble de style néo-Louis XIII à la façade très homogène composée en 3 registres (soubassements, étages courants et couronnement) marquée par l'élégance des proportions générales et la finesse des modénatures.	
G11 100, av Paul Vaillant Couturier	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Immeuble des années 1930 particulièrement abouti dans son expression architecturale. La présence de la légère rotonde, le dessin des baies et celui des modénatures traduit une modernité forte autour de l'axe central, les éléments périphériques relevant davantage d'une tradition classique.	
G12 34, av Paul Vaillant Couturier	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Immeuble de rapport Art Déco puisant son inspiration dans les motifs de l'architecture égyptienne (portiques, travail en épaisseur de façade). La monumentalité est accentuée par la verticalité des pilastres et des bow-windows qui se détachent de l'arrière-fond de briques.	

Désignation - Adresse	Motif et justification de l'identification	Illustrations
G13 9, rue Franklin	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique <p>Immeuble des années 1930 tirant son intérêt du traitement en épaisseur de la façade, dans un esprit baroque original. Le soubassement est caractérisé par un traitement de bossage accentué autour de la porte d'entrée. L'enfilade de loggias, en contrepoint des avancées de bow-windows renforce encore davantage l'originalité de l'ensemble.</p>	
G14 39, rue Jules Ferry	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique <p>Petit collectif des années 1930 en R+3 composé symétriquement par une façade en béton peint surmontée d'un léger fronton accueillant un balcon et une loggia. La frise en sgraffite souligne le couronnement de l'édifice.</p>	
G15 4, av Paul Vaillant Couturier	<input type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique <p>Ensemble de logements collectifs à l'origine formé par trois corps de bâtiment entourant une cour ouverte. Il s'agit d'un des premiers immeubles de rapport destinés à une population ouvrière.</p>	
G16 1, 3, 5 et 7, rue Désiré Granet	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique <p>Ensemble de logements collectifs sociaux (premier édifice HBM de Vitry). Les immeubles concilient une qualité architecturale et urbaine à une conception innovante de l'organisation intérieure des logements. Les balcons, serliennes, balconnets témoignent à ce titre de la volonté d'apporter le maximum de lumière aux logements.</p>	

Désignation - Adresse	Motif et justification de l'identification	Illustrations	
G17	Cité du Combattant - 101, avenue Paul Vaillant Couturier	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Ensemble de huit bâtiments de logements sociaux construit à l'origine sous l'impulsion d'une association d'anciens combattants. La qualité de la composition urbaine et des espaces semi-publics témoigne du savoir-faire de l'époque. Les bâtiments font preuve d'une certaine austérité tout en déployant une qualité constructive certaine et une attention particulière au détail.	
G18	21, rue Charles Floquet	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Groupe de 136 logements HBM organisés autour de trois grandes cours plantées reliées par un cheminement sous porche. L'ensemble est marqué dans son parti architectural et technique et dans la conception innovante des logements par l'esprit nouveau.	
G19	Place Pierre Sémard - 3, 4 et 11, rue Jules Ferry - 1 et 2, avenue Paul Vaillant Couturier - Pont de chemin de fer - 1bis, rue de la gare - cours de la gare	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Ensemble structurant autour d'un pont de chemin de fer, constitué d'une alternance de pavillons en recul et d'immeubles sur rue dont l'unité relève des matériaux et couleurs utilisés.	
G20	1 et 3, rue Franklin - 26,28 et 41, avenue Paul Vaillant Couturier	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Ensemble structurant composé d'immeubles de rapport du début du XXe siècle se développant sur 4 étages et de la persistance d'un tissu plus ancien. La brique silico-calcaire des immeubles s'harmonise avec la teinte claire de l'enduit plâtre du bâtiment ancien.	

	Désignation - Adresse	Motif et justification de l'identification	Illustrations
G21	2 et 4, place Gabriel Péri - 44, 55 et 59, av Paul Vaillant Couturier - 226, rue Gabriel Péri	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Séquence composée d'immeubles en R+3+c témoignant des différentes strates de constitution de la ville d'une bonne échelle par rapport à la place.	
G22	2, 4, 6, 8 et 17, 19, 21, 23, rue Neuve	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Ensemble de logements collectifs du début des années 1930 en R+5+c, vestiges de l'opération de logements Société Immobilière Vitry Faidherbe. La composition générale allie efficacité et effets de mise en scène notamment par la présence d'éléments de détails Art Déco.	
G23	7, 8 et 9 place Piéré - 6, av Gambetta - 16, 18 et 19, av de Chanzy - 7, 9, 11 et 12, av de l'Insurrection	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Séquence de logements collectifs et individuels dont l'intérêt est lié à la qualité du paysage urbain de voies et placettes mis en lumière par des plantations d'alignement. Le positionnement des différents bâtiments et le dialogue qu'ils établissent entre eux créent une atmosphère conviviale et chaleureuse.	
G24	20, 22 et 13, 15, 17, 17 bis, 19, 21, av de la République	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Séquence de logements collectifs et individuels mettant en correspondance immeubles anciens d'une part et pavillons et petits collectifs de l'entre-deux guerres d'autre part dont l'unité est assurée par l'usage de matériaux identiques.	

Désignation - Adresse	Motif et justification de l'identification	Illustrations
G25 138, rue Louise Aglæe Cretté – 67 et 69, rue des Prés	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Petite séquence urbaine intéressante par la présence forte de la meulière en maçonnerie et l'implantation équilibrée des différents volumes.	
G26 60-62-64-66, 70- 72-74, 78-80-82, av Paul Vaillant Couturier	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Côté pair, l'avenue est caractérisée par une alternance de pavillons en retrait et d'immeubles de quatre à cinq étages sur rue. Cette séquence est intéressante au titre de la continuité du paysage urbain (liée à la continuité du rez-de-chaussée) et à la parenté des matériaux utilisés (meulière, ferronnerie, brique, enduit).	
G27 18, 20, 22 et 24, rue Franklin	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Séquence de quatre maisons de l'entre-deux guerres (deux en recul et deux à l'alignement). Cet ensemble met en exergue la recherche d'un équilibre entre souci d'économie et valorisation de son chez-soi rendue possible grâce à la persistance d'un travail artisanal exigeant et d'une grande diversité de matériaux.	
G28 4, 6, 8, 10 et 12, rue Sainte Geneviève	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique Séquence de bâti tampon entre un axe structurant et des secteurs à dominante pavillonnaire. L'alignement sur rue et la continuité du front bâti sont tempérés par une alternance des hauteurs ne remettant pas en cause le dialogue que les bâtiments peuvent exercer entre eux. La gradation des couleurs et des textures contribue à ce dialogue.	

	Désignation - Adresse	Motif et justification de l'identification	Illustrations
G29	13 et 15, 19, 21, 23 et 25, 26, 28, 32, 33, 35 et 37, rue Sainte Geneviève	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique <p>Cette séquence se compose d'un échantillon varié et homogène de pavillons de l'entre-deux guerres, en recul par rapport à la voirie, caractérisés par l'usage fréquent de la meulière, des volumes en L et la présence forte de toitures débordantes. Cet ensemble constitue le témoin du développement pavillonnaire amorcé par l'implantation de la gare en 1904.</p>	
G30	27, avenue Paul Vaillant Couturier	<input checked="" type="checkbox"/> Culturel <input checked="" type="checkbox"/> Historique <input type="checkbox"/> Ecologique <p>La devanture témoigne du savoir-faire des artisans décorateurs de la fin du XIXème siècle et du tout début du XXème siècle. L'intérieur, revêtu de carreaux de terre cuite, a été réalisé par M. Rama, céramiste. A l'extérieur, on retiendra le travail de ferronnerie visible sur l'auvent et celui des panneaux décoratifs situés en vitrine, staff peint faux marbre, doré et protégé par des plaques de verre.</p>	

Allegati del PLU che identificano il patrimonio storico architettonico e urbanistico del quartiere di la Gare – Jean Jaurés

Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 4.2.b, Annexe Patrimoine Batî Interet Local*, Vitry sur Seine, 2012, Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/

È sottoposta a vincolo di patrimonio storico, architettonico e urbano anche la struttura dedicata allo scalo merci, nato prima della stazione nel 1860. Esso è stato, dapprima, stazione viaggiatori nel 1869, successivamente, con l'inaugurazione della stazione centrale nel 1905, scalo merci. favorito dalla vicinanza delle industrie

e della Vitry a carattere rurale, la stazione merci ha svolto la funzione d' importazione ed esportazione di materiali, di bestiame e di alberi. Nel 1986 si installa la *Cie de la gare*⁷⁴, la Compagnia della Stazione, e lo scalo merci ha svolto la sua funzione di magazzino fino all' inizio degli anni ' 70. Nel 1996, la *Cie de la gare* si fa carico dei lavori di riqualificazione e di messa in sicurezza dell' ex scalo merci per poterlo rendere conforme alle normative vigenti e poter accogliere il pubblico nel maggio 1998. Nasce così la Gare au Théâtre⁷⁵, una compagnia che mette a disposizione un luogo pluridisciplinare in cui la danza, il teatro, la musica, gli spettacoli per pubblico giovane e la letteratura hanno trovato il loro posto, in cui gli incontri conviviali sono al centro del progetto.



Lo scalo merci della Gare di Vitry sur Seine, oggi sede della Gare au Théâtre

⁷⁴ www.compagniedelagare.com/creations.php#historique

⁷⁵ informazioni storiche e di eventi di cui la Gare au Théâtre si fa carico, visionabili sul sito della compagnia: www.gareautheatre.com

3.2 Le prospettive della pianificazione. Gli interventi previsti nel quartiere la *Gare*

Nel complesso Vitry e il territorio contiguo della Val de Marne, a sud di Parigi, presentano criticità sociali, limiti di sviluppo economico, condizioni di degrado urbano riconosciute a livello nazionale.

Al fine di assicurare lo sviluppo del territorio e di legare la città di Vitry sur Seine alla grande metropoli rappresentata da Parigi, lo stato ha indetto nella zona *Orly-Rungis – Seine Amont* un' operazione d' interesse nazionale, ovvero il piano *OIN*. L' *OIN* è un' operazione sottoscritta da un decreto del Consiglio di Stato, è sottomessa all' articolo L121-2 del Codice dell' urbanistica e in quanto tale può essere soppressa dallo stesso consiglio.

In un' operazione d' interesse nazionale è lo Stato che decide di rilasciare i permessi di costruire e qualunque altra richiesta di autorizzazione che concerne l' occupazione del suolo. È inoltre il Prefetto che può decidere di creare all' interno di un' *OIN* una zona di pianificazione concertata *ZAC*, ovvero *zone d' aménagement concerté*.

L' interesse strategico del territorio è stato riconosciuto dalle collettività territoriali sin dalla fine del 1990, anno in cui lo Stato ha proposto alle collettività territoriali la creazione di un' operazione d' interesse nazionale e di una struttura pubblica di pianificazione *EPA-ORSA*⁷⁶, *Etablissement public d' aménagement Orly-Rungis – Seine Amont*, che è costituito dai comuni: Ablon-sur-Seine, Alfortville, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeuneuve-Saint-Georges, Vitry-sur-Seine.

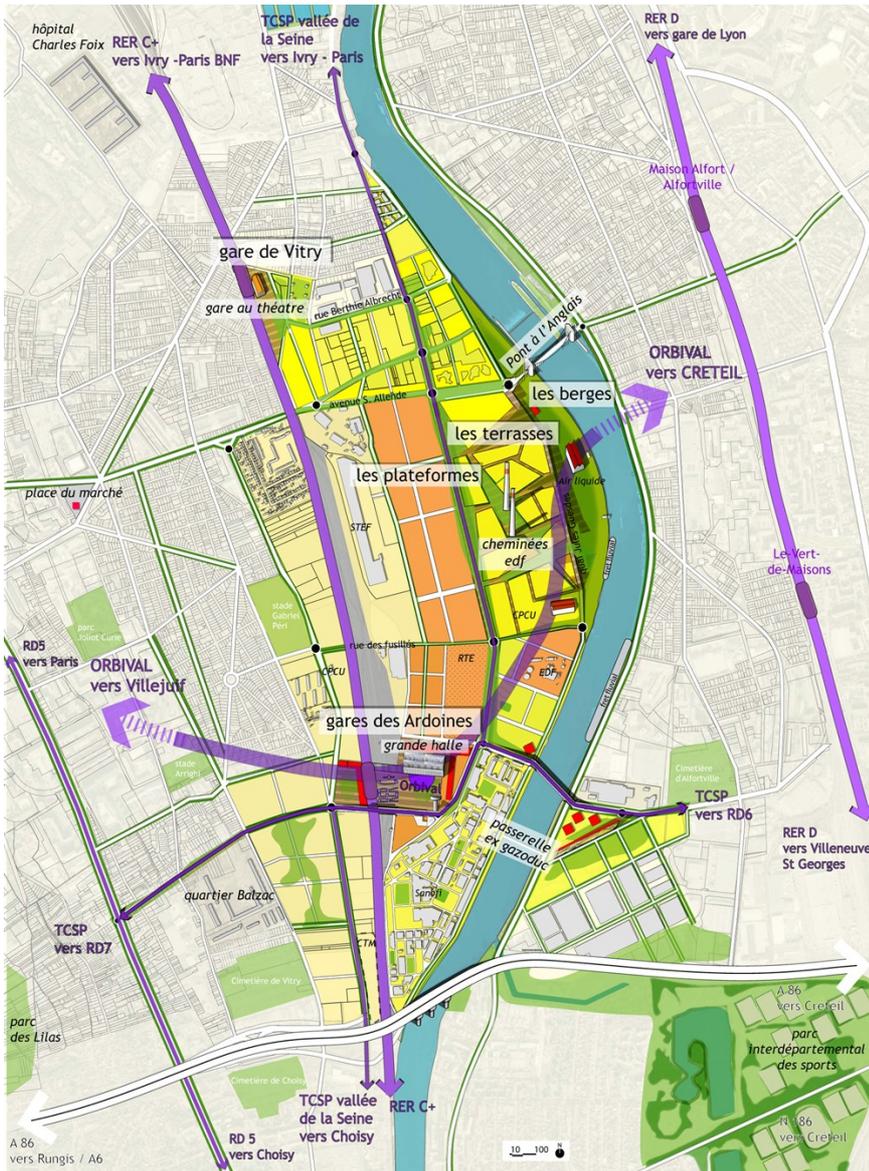
L' azione dell' *OIN* riguarda 71 km² di territorio, vale a dire la somma delle superfici dei comuni interessati, in cui sono state identificate cinque zone, chiamate perimetri strategici, che rappresentano i settori chiave della rigenerazione urbana del territorio, questi sono:

- *Avenir-Gambetta* a Ivry-sur-Seine e *les Bords de Marne* a Alfortville;
- *Le secteur du Triage* a Villeneuve-Saint-Georges;
- *SENIA – Pont de Rungis – RN7* a Orly, Thiais, Rungis e Chevilly-Larue;

⁷⁶ ulteriori informazioni riguardo i settori di cui si occupa l'agenzia e i progetti che sono stati definiti, visionabili sul sito dell'EPA – ORSA: www.epa-orsa.fr/L-etablissement-public-d-amenagement/L-etablissement-public-d-amenagement/L-essentiel

- *La Carelle* e i settori *des Vœux* a Orly e Villeneuve-le-Roi;
- *Les Ardoines – Le Lugo – Choisy Centre* a Vitry-sur-Seine e Choisy-le-Roi.

La grande operazione urbanistica è legata da un protocollo stipulato tra lo Stato, le collettività territoriali, l' *Île de France*, il dipartimento della *Val de Marne* e i dodici comuni interessati. Questo protocollo, oltre a legare le rappresentanze amministrative, definisce gli obiettivi del progetto, gli impegni presi dai partner e le modalità di gestione del progetto.



Il piano guida di trasformazione della Seine – Ardoines

Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.3, Rapport de Presentation, Dispositions du PLU*, Vitry sur Seine, 2013, Modifié le 9 decembre 2015

L' operazione d' interesse nazionale a Vitry riguarda il settore delle *Ardoines*.

L' obiettivo dell' *OIN* è di creare un polo economico che faccia da struttura della metropoli. Questo futuro polo economico, dedicato alle tecnologie innovative, è sostenuto da un progetto urbano ambizioso, con orizzonte posto al 2040.

Questo settore al suo interno presenta due progetti di *ZAC*, *zona d' aménagement concerté*, decisi dallo Stato al fine di rendere possibile questo progetto urbano complesso. Lo sviluppo è organizzato per tappe, e la gestione del progetto è concessa all' *EPA – ORSA, Établissement public d' aménagement Orly-Rungis –*

Seine Amont. Queste misure sono normate dall' articolo L311-1⁷⁷ del codice dell' urbanistica francese.

In questo contesto è stato sviluppato nel 2006 il *Plan Local d'Urbanisme* , *PLU* (poi adeguato nel 2012, e successivamente modificato nel 2015) che regola per mezzo di disposizioni generali lo sviluppo a lungo termine del territorio comunale. Questo piano esprime anche il progetto urbano della città, con lo scopo di mostrare una visione più ampia possibile dell'insieme delle questioni legate alla vita urbana e allo sviluppo della città. Il *PLU* è strettamente legato alla diagnostica, agli assi di sviluppo e agli obiettivi politici espressi per mezzo del *Projet d'Aménagement et de Développement Durables*⁷⁸, *PADD*, i cui fattori fondamentali, ridefiniti nel 2012, riguardano:

- una città sempre più attiva;
- una città solidale e al servizio di tutti;
- una città attrattiva.

Gli orientamenti del *PADD* sono caratterizzati, a loro volta, da cinque tematiche da affrontare:

- perpetuare, sviluppare, diversificare le attività e gli impieghi;
- permettere a chiunque di abitare e vivere la città secondo i suoi bisogni;
- migliorare e facilitare gli spostamenti e i trasporti;
- dare una visione della città che sia per tutti e per tutte le età;
- migliorare la qualità del territorio urbano.

Questi orientamenti tematici sono completati da quattro trame spaziali strutturanti che hanno come obiettivo quello di fornire una guida per lo sviluppo equilibrato della città:

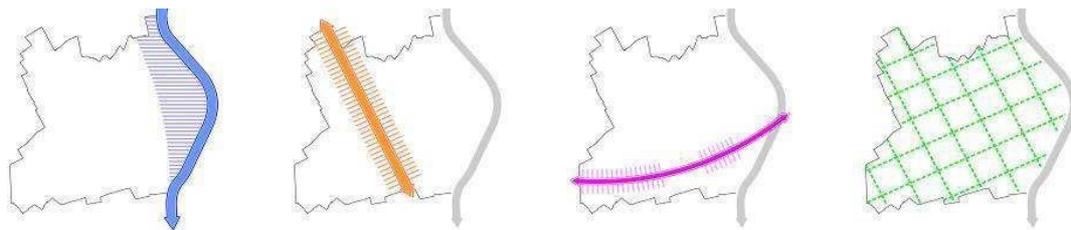
- la Senna, in cui saranno presenti diversi spazi, diverse tipologie di attrazione che garantiscono una varietà tra residenza e percorsi di *loisir*;
- l' asse nord – sud RD5, in cui si sviluppa una città connessa che unisce e apre i quartieri;
- l' arco sud, in cui l' obiettivo è di promuovere una città diversa;

la maglia del territorio, in cui lo sviluppo della città si lega alla natura.

⁷⁷ Articolo L311-1 modificato per la Legge n°2000-1208 del 13 dicembre 2000: "*Les zones d'aménagement concerté (ZAC) sont les zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains, notamment de ceux que cette collectivité ou cet établissement a acquis ou acquerra en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés.*

Le périmètre et le programme de la zone d'aménagement concerté sont approuvés par délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale." La sua descrizione e le altre parti legislative che lo compongono sono visionabili sul sito: www.legifrance.gouv.fr

⁷⁸ Ville de Vitry-sur-Seine, Révision du PLU de Vitry-sur-Seine, Rapport de présentation-Les dispositions du PLU, Modification n° 3 : 09 décembre 2015



La Senna; l' asse nord-sud; l' arco sud; la maglia

Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.3, Rapport de Presentation, Dispositions du PLU*, Vitry sur Seine, 2013, Modifié le 9 decembre 2015

La creazione dei due piani di zona di pianificazione concertata (*ZAC*), nel giugno del 2012, rappresenta la prima tappa per la creazione di questo vasto programma.

Questi due progetti sono localizzati intorno all' area delle due stazioni di Vitry sur Seine: la stazione centrale, *Gare di Vitry*, sarà interessata da un progetto che riguarderà quaranta ettari di territorio; la stazione *Gare Ardoines* sarà invece interessata alla progettazione di quarantanove ettari di territorio.

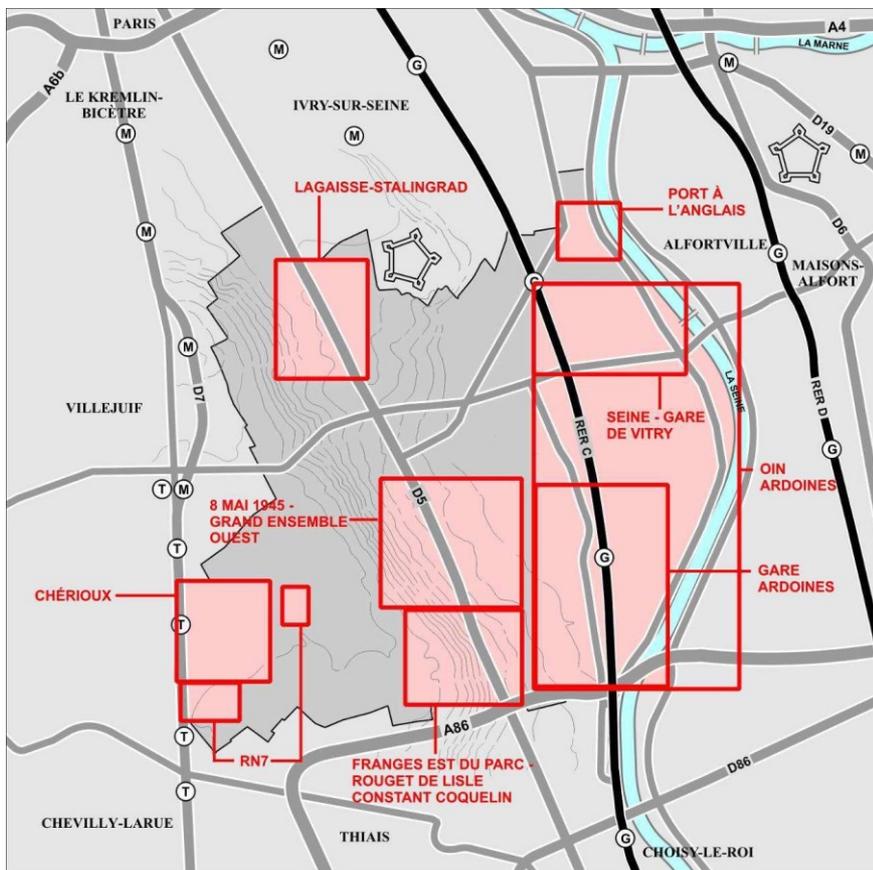
Il piano di trasformazione e sviluppo dell' area *Orly-Rungis – Seine Amont*, ha come obiettivo lo sviluppo economico dell' area, con una densificazione e diversificazione delle attività interessate e il mantenimento del carattere produttivo della città.

Mediante la creazione di nuovi assi di collegamento multifunzionali del settore, il programma punta alla realizzazione di progetti urbani a grande scala. Esso prevede:

- la creazione di nuovi assi della rete viaria, strutturati lungo le direzioni nord-sud e est-ovest;
- il ripristino della relazione con la Senna;
- le integrazioni di nuove forme urbane con il tessuto urbano esistente;
- la creazione di nuove polarità urbane, localizzate attorno alla stazione centrale di Vitry e al polo multimodale di *Ardoines*;
- attività industriali densificate e sviluppate lungo la riva della Senna, e inserite in una trama di spazio pubblico costituito da verde molto denso;
- la progettazione di isolati residenziali che presentando densità abitativa diversa e collegati alle attività commerciali e ai servizi.

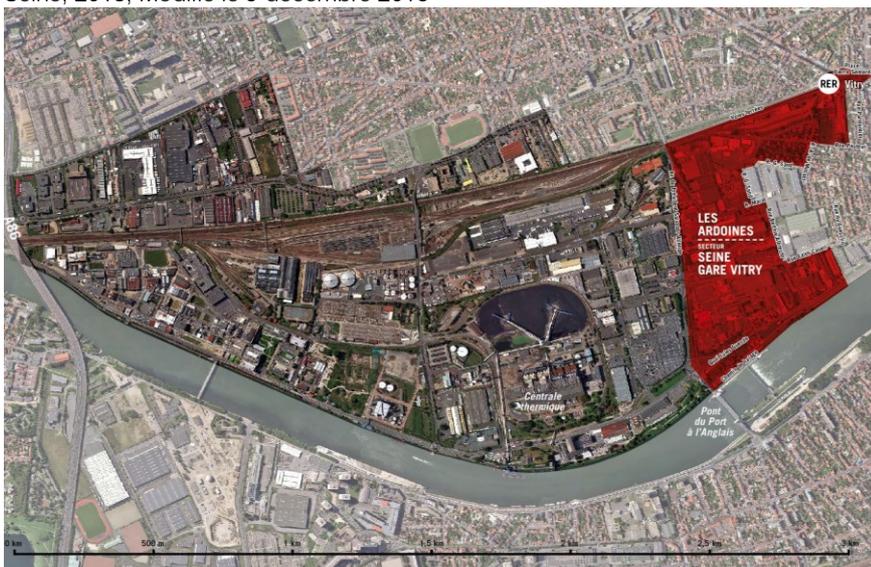
Per quanto riguarda la *ZAC Seine Gare Vitry*, l' operazione che interessa la stazione centrale di Vitry, il progetto si estende per quaranta ettari di territorio ed è compreso tra i bordi della Senna e la linea della ferrovia, inglobando la stazione

della *RER C*, che sarà interessata dal rinnovamento entro il 2020 perché in quest' anno è previsto l' arrivo del *T Zen 5*⁷⁹.



Piano di Vitry sur Seine che identifica i settori oggetto di trasformazione definiti all' interno del PLU, piano regolatore generale della città di Vitry sur Seine.

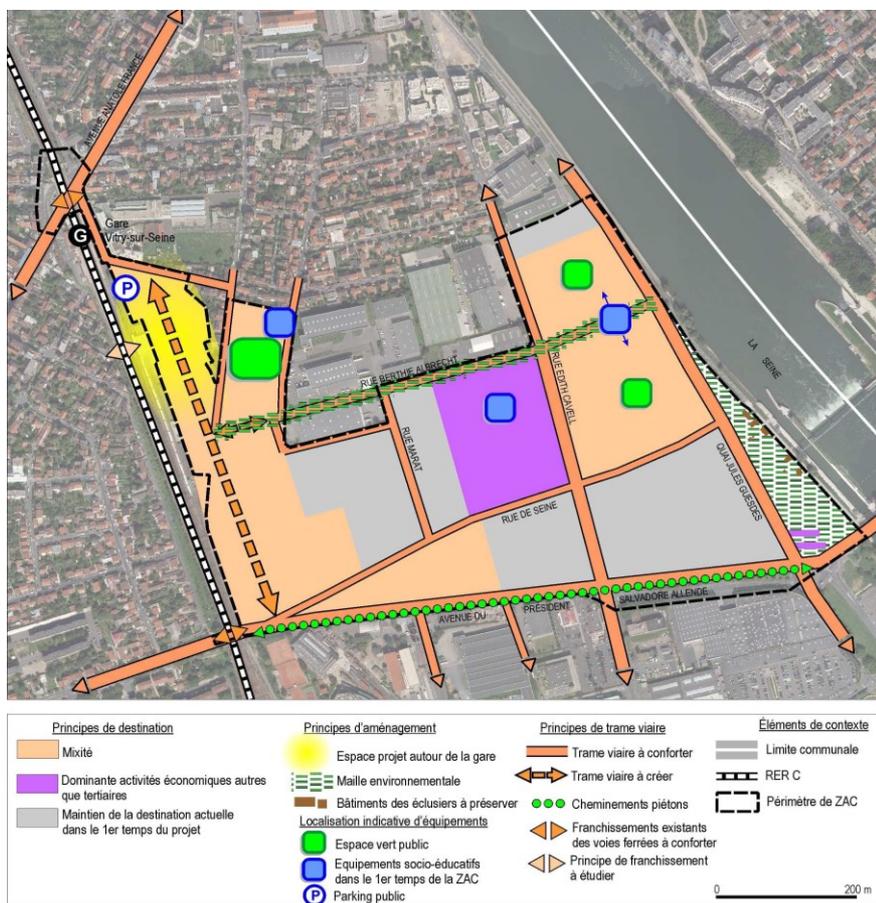
Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 3., Rapport de Presentation, Orientation d'Aménagement et de Programmation*, Vitry sur Seine, 2013, Modifié le 9 decembre 2015



⁷⁹ Entro il 2020 è previsto il progetto di una nova linea di trasporto pubblico, *T Zen 5*, che collegherà il 13° *arrondissement* di Parigi ai comuni di Ivry sur Seine, Vitry sur Seine e Choisy le Roi in 33 minuti. La sua linea sarà lunga 9 km e parteciperà allo sviluppo economico del territorio servito. Ulteriori informazioni riguardanti il progetto, visionabili sul sito: www.tzen5.com

Definizione del perimetro di intervento della ZAC Seine – Gare de Vitry

Fonte: projets.vitry94.fr/documents/96501a89af4625b05372054de1630face40fb5e9.pdf



Piano della ZAC, disposizioni generali del settore Seine – Gare de Vitry

Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 3., Rapport de Présentation, Orientation d'Aménagement et de Programmation*, Vitry sur Seine, 2013, Modifié le 9 decembre 2015

La zona interessata da questo programma è legata alla storia di un quartiere molto attivo, anche perché si riscontra un tessuto urbano con dominanza residenziale. Il piano è costituito da una progettazione programmata di alloggi, di uffici e di spazi dedicati alle attività terziarie, così come all'impiego produttivo e all'artigianato. Inoltre, il progetto prevede la realizzazione di nuove attrezzature pubbliche che permettano uno sviluppo del territorio più omogeneo e accrescano la qualità dell'offerta in un'area socialmente difficile: è in programmazione la realizzazione di un *collège*, di un istituto scolastico, di una mediateca, e la realizzazione di spazi di svago con la creazione di nuovi giardini che aumentino la qualità dell'ambiente.

Questa pianificazione ha come obiettivo quello di portare anche un' offerta commerciale alla città, in modo da renderla più animata, più completa nei suoi servizi e più piacevole da vivere.

Il programma della *ZAC Seine Gare Vitry* prevede, in 435000 m² di superficie, la realizzazione di:

- 285000 m² di alloggi;
- 55000 m² di uffici;
- 65000 m² di attività;
- 5000 m² di superficie commerciale;
- 25000 m² di servizi.

Questa pianificazione prevede dunque un terzo della superficie costruibile dedicata alle attività economiche, mentre la realizzazione degli alloggi, fissata in circa 4000 immobili, prevede il 40% di abitazioni collettive.

Essendo un vasto progetto urbano, la sua realizzazione è stata divisa in due fasi. La prima fase è programmata per essere consegnata in un periodo che va dal 2019 al 2022 e interessa la realizzazione di 180000 m² della superficie totale in progetto, ripartita a sua volta in due settori:

- il settore *Seine Cavell*, con la progettazione di un *collège*, di un istituto scolastico, di numerose attività commerciali e di 1000 alloggi, con servizi e attività al piano terra;
- il settore della stazione centrale *RER C*, con la riorganizzazione della stazione per facilitare l' intermodalità dei trasporti e con la realizzazione di uffici e alloggi.



Disposizioni generali delle funzioni previsti dalla ZAC nel settore *Seine – Gare de Vitry*

Fonte: projets.vitry94.fr/documents/27240925087ac75cd72dd8cbd620eef8cf3f9888.pdf

Il piano della ZAC *Seine Gare Vitry* è stato concepito secondo sette principi di progettazione:

- **Maglia:** sono stati pensati nuovi assi e una nuova disposizione delle circolazioni di trasporto pubblico e privato. Le nuove strade permettono di servire e di connettere il quartiere in progetto con i grandi spazi pubblici e il centro città. Inoltre la ZAC prevede la connessione tra il centro città e i bordi della Senna, con la conseguente integrazione del quartiere *Port à l' Anglais*;
- **Centralità:** sono localizzati tre poli all' interno del quartiere: il punto d' incontro delle vie Albrecht e Cavell; la stazione centrale; e il centro *Seine Allende*. Questi poli rappresenteranno i punti centrali dello sviluppo del territorio e della vita economica e culturale della città.
- **Paesaggio:** è scelta una visuale prospettica del fiume, che si scorge attraverso i palazzi alti costruiti perpendicolarmente alla Senna, gli altri edifici, più bassi, sono progettati in orizzontale per favorire una maggiore integrazione con il tessuto urbano esistente;
- **Densità:** la densità sarà ripartita in modo differente, ci sono i tre poli che presenteranno una maggiore densità, mentre il resto sarà suddiviso in zone

con densità media e zone, in particolare gli spazi verdi localizzati soprattutto ai bordi della Senna, con bassa densità;

- Mescolanza: lo scopo della pianificazione della *ZAC* è di conciliare numerose funzioni diverse, economiche, terziarie, commerciali, residenziali e spazi di svago e di qualità ambientale;
- Resilienza: la resistenza alle inondazioni è assicurata per mezzo della realizzazione di strade a quota elevate e la progettazione di edifici con piano terra inondabile, ma che sono accessibili attraverso la costruzione di viali posti a quota alta;
- Esistente: i progetti sono stati pensati in funzione del tessuto urbano esistente e attuale, ciò per assicurare una maggiore integrazione del nuovo con l' esistente.

Per quanto riguarda i trasporti pubblici, anche questi sono oggetto di nuovi progetti e nuove linee, con il fine di offrire un' accessibilità più fluida e più efficiente alla popolazione.

Il *T Zen 5* è una rete di trasporto di Bus che garantisce un alto livello di servizio. È stato impiegata per la prima volta nella città di Lieusaint-Moissy per collegarla a Corbeil Essonne, ed è stata creata per lo *STIP*⁸⁰, il *Sindacato dei Trasporti dell' Île de France*.



Immagine di concetto del Bus *T Zen 5*

Fonte: www.Tzen5.com

Il progetto della linea *T Zen 5* rappresenta un supplemento aggiuntivo al progetto più vasto del *Grand Paris Express* intorno alla capitale. Infatti, queste linee di Bus permetteranno agli utenti un' accessibilità migliore alle città periferiche senza

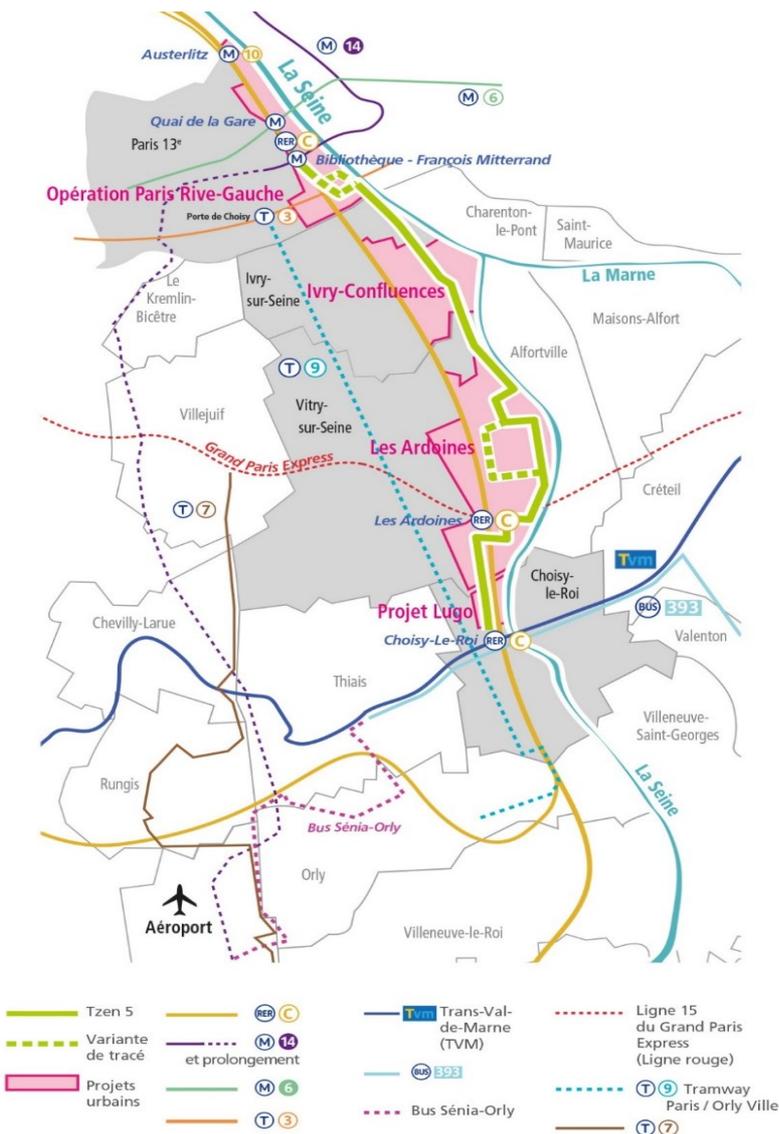
⁸⁰ le informazioni riguardanti la rete dei trasporti e i nuovi progetti delle nuove linee e delle estensioni di quelle esistenti, sono consultabili sul sito: www.iledefrance-mobilites.fr

dover necessariamente passare per il centro di Parigi, come oggi accade, o di dover utilizzare il *Grand Paris Express*.

Il progetto della linea *T Zen 5*, passante per Vitry sur Seine, ha lo scopo di connettere la biblioteca *François-Mitterand* e la *ZAC* in progetto nel quartiere *Ardoines*, quindi ha come scopo lo sviluppo e la riqualificazione della zona industriale della città, ritenuta la più importante dell' *Île de France*.

Il progetto della linea è stato concepito in modo che si integri totalmente nel tessuto urbano esistente. Le larghezze delle vie permettono di inserire un viale a doppio senso per i Bus, questo garantisce di non intaccare in nessun modo il traffico veicolare esistente.

Il progetto attualmente è in consultazione per valutare il suo futuro tragitto che attraverserà la *ZAC* del settore *Ardoines*, e la sua messa in funzione è prevista per il 2020.



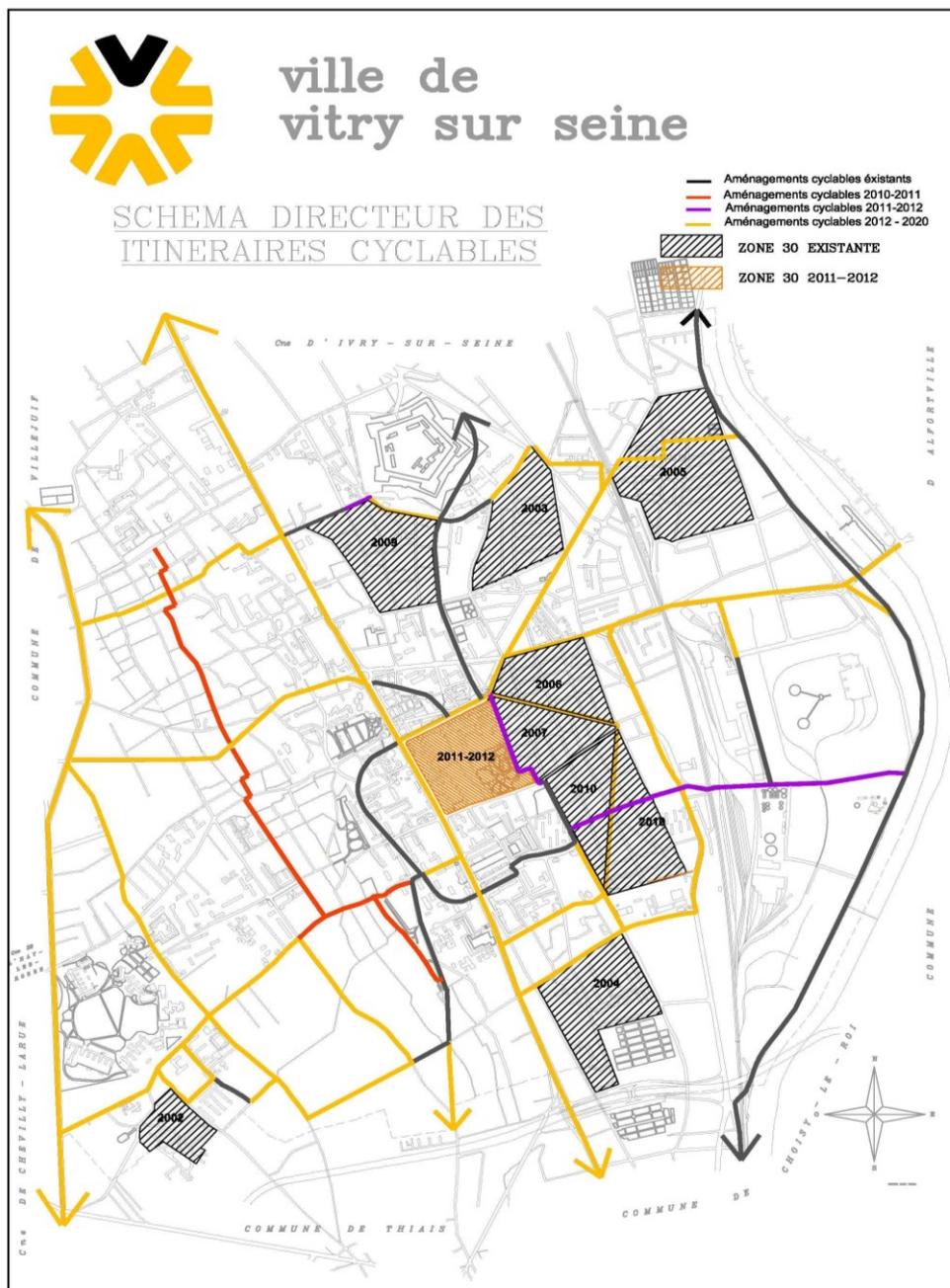
Piano dei progetti che riguardano i trasporti a Vitry sur Seine e nella *Val de Marne*
 Fonte: www.Tzen5.com

Nella nuova progettazione della grande Metropoli, Vitry sur Seine è interessata da due grandi progetti di rinnovamento delle stazioni ferroviarie, che interessano: la stazione centrale di Vitry e la stazione intermodale di *Ardoines*.

Il *Grand Paris Express* è il progetto più importante dell' inizio di questo secolo che interessa l' *Île de France*. Si tratta di un mezzo di trasporto simile al *Transilien* o alla *RER*.

La nuova stazione centrale di Vitry sur Seine è localizza a livello del parco *du Coteaux*, e rappresenterà la fermata della linea 15 della metropolitana del *Grand Paris Express*. Al suo interno comprenderà anche una corrispondenza con la linea

pedonale e a due ruote per la popolazione. Questi progetti proseguiranno fino al 2020 e si integreranno con gli altri progetti previsti e citati in precedenza, per creare uno sviluppo urbano generale e che sia duraturo per la città.



Piano dell' itinerario ciclabile in progetto nella città di Vitry sur Seine.

Fonte: Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.1, Rapport de Presentation, Diagnostic*, Vitry sur Seine, 2012, Consultabile sul sito: www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels/

La creazione delle due *ZAC* a Vitry sur Seine, e le conseguenze che questi progetti portano, permettono di aprire il comune verso nuove possibilità e nuovi scenari. L'iscrizione del comune al progetto della metropoli del *Grand Paris Express*, la prospettiva di interrimento delle linee su ferro attualmente in superficie, permetteranno anche di beneficiare di una rete e di un insieme d'infrastrutture che favoriscono l'accelerazione dello sviluppo economico del territorio.

Il cambiamento del settore industriale, combinato ai futuri insediamenti e progetti, permette di creare nuovi poli, che garantiscano dinamismo al territorio di Vitry sur Seine.

L'economia di Vitry sur Seine rappresenta un punto centrale nella politica della cittadina, contribuisce alla valorizzazione dell'immagine della città e la accompagna verso una pianificazione e un'urbanizzazione strettamente legate alla popolazione.

Conclusioni

Vitry sur Seine è in attesa che inizi il processo di rigenerazione urbana che la riguarda e che sarà fra i più imponenti di quelli previsti nella zona sud della conurbazione parigina. Questo rinnovamento porterà con sé un incremento importante della popolazione, con rischi dovuti all'elevata concentrazione di residenzialità, di attività e di consumo di suolo.

La fattibilità della trasformazione è inoltre connessa al forte potenziamento delle strutture di trasporto previsto e coinvolge gli operatori privati in diverse forme. La presenza della stazione svolge la funzione di richiamo della popolazione, che però transita sul luogo e non è invitata a permanere nell'area poiché non sono presenti attrazioni particolari. La linea ferroviaria inoltre rappresenta un elemento di cesura nel tessuto urbano.

Le analisi effettuate hanno fatto emergere diversi aspetti critici del quartiere, il quale, nonostante sia uno dei quartieri più abitati della città di Vitry sur Seine, non offre tutti i servizi necessari alla popolazione che lo vive. Infatti risulta la mancanza

di una scuola sia primaria sia secondaria che possa rendere più omogenea la distribuzione degli studenti nel territorio comunale, ed emerge la presenza di una sola grande biblioteca pubblica. A queste mancanze bisogna rispondere offrendo luoghi di cultura e in cui sia possibile consultare libri. Oltre a questi aspetti si riscontra la mancanza di aree attrezzate rivolte al fitness, spazi dedicati ai bambini e percorsi ciclopedonali, che possano invogliare all' uso della mobilità dolce. In quest' area le attività commerciali sono scarsamente presenti e risulta evidente il rischio di degrado urbano.

La ZAC proposta per riqualificare l' area ha dei costi molto elevati, poiché prevede lo smantellamento di un' area di 435000 m² in cui sono presenti numerose attività industriali e costruzioni residenziali, la rigenerazione urbana è forse troppo ambiziosa per essere attuata in un arco di tempo come quello indicato nelle previsioni. Bisogna evidenziare infatti che il piano attuativo si presenta in ritardo rispetto alle aspettative di inizio lavori previsti per il 2015.

Il mio progetto si propone di avere una scala umana e prevede interventi diffusi, mirati e meno invasivi per rendere l' area. Ho immaginato di rendere la zona un polo culturale e un luogo di attrazione per la popolazione e per il territorio, seguendo le analisi che sono state effettuate nell' area comunale e cercando di rispondere ai bisogni delle persone. Cercherò di immaginare un intervento che si presti al miglioramento della qualità di vita mediante l' inserimento del verde, seguendo anche le disposizioni del *Piano di prevenzione del patrimonio naturale* di Vitry sur Seine, offrendo altresì un legame con il tessuto urbano esistente e la progettazione di percorsi di mobilità dolce.

4. Il progetto di recupero della vecchia stazione mercantile di Vitry, la *Gare*, e il rinnovamento urbano dell' area antistante

4.1 Obiettivi del progetto

Nell' elaborazione del progetto di tesi ho ritenuto che Vitry offrisse uno scenario di alto potenziale nello sviluppo di una progettazione contemporanea e di qualità. Ho scelto l' area di progetto partendo da alcune considerazioni sul territorio stesso e sulle tematiche a me care. Lo Scalo merci al centro della mia progettazione, rappresenta un aspetto del territorio fortemente connotante del paesaggio urbano e s' inserisce nella tematica della valorizzazione degli edifici industriali dell' Ottocento e del Novecento dismessi, che si prestano alla riprogettazione per dar loro una nuova vita.

Situata alle porte di Parigi, Vitry sur Seine, rappresenta un contesto urbano con un grande potenziale di sviluppo. Infatti, il territorio è interessato da piani strategici di rigenerazione urbana e potenzialità dei trasporti pubblici, uno dei più grandi progetti del sud di Parigi, che coinvolgono diversi comuni del dipartimento della Val de Marne.

La sua vicinanza alla grande metropoli parigina rende Vitry un luogo più propenso al pendolarismo rispetto ad altre realtà simili.

É interessante potersi misurare in una progettazione che trasformi un quartiere che presenta diverse problematiche e criticità, la mancanza di servizi attrattivi rende l' area poco interessante e poco frequentata, in un ambiente urbano di qualità. Inoltre esiste allo stato attuale un degrado percepibile a ridosso dei *grands ensembles* sul quale è possibile misurarsi progettualmente.

Il tema dei quartieri con identità industriale, come *Port à l' Anglais* e la *Gare*, s' inserisce all' interno di altre considerazioni sul ruolo del *taglio* all' interno del disegno urbano, un tema già di per sé presente con l' esistenza della linea ferroviaria fra la città e la barriera, che rappresenta una rottura della continuità del tessuto urbano del territorio.

A seguito di queste considerazioni ho stilato i punti principali per il raggiungimento del mio obiettivo di progetto:

- miglioramento della qualità di vita attraverso l' uso del verde e della cultura;
- connessione della frattura dovuta al taglio urbano creato dalla linea ferroviaria;

- potenziamento della viabilità con elaborazione di percorsi di mobilità dolce (pedonali, ciclabili, ciclopedonali) e viabilità carrabile meglio organizzata.

Seguendo le criticità e le problematiche che il territorio presenta, e seguendo gli obiettivi da me prefissati, ho individuato delle soluzioni progettuali che possano rispondere alle esigenze della popolazione e del territorio.

Il mio intento è di creare una nuova polarità del territorio comunale, con la progettazione di un *Parco Urbano*, in cui le diverse funzioni presenti al suo interno rappresenteranno gli elementi chiave per lo sviluppo del progetto.

Il disegno del verde

I percorsi sensoriali sono posti all' ingresso Nord del parco, l' utente ha la sensazione d' immergersi in percorsi in netto contrasto rispetto al contesto urbano. Questa sezione del parco è caratterizzata da un disegno fortemente controllato nelle linee compositive e ben si presta alla funzione didattica rivolta alla botanica.

Inserire focus percorso sensoriale

In seguito il disegno del verde perde questa connotazione geometrica per arrivare a un ruolo facilitatore di legante e di dialogatore con gli edifici progettati e preesistenti nell' ultima sezione. Pertanto nella seconda parte della composizione, il verde non assume più il ruolo da protagonista, ma divide la scena con attori architettonici comunicando con essi attraverso l' uso di specchi d' acqua.

Inserire verde fra edifici

Nel concept dello sviluppo del verde concludo la composizione in netto contrasto rispetto al primo settore nord. Mentre quest' ultimo, sottolineando l' intervento progettuale, imponeva percorsi in modo netto, in questa ultima terza settore del parco l' utente può scegliere più liberamente i movimenti al suo interno. Il tutto con la finalità di creare un' area "boschiva urbana" in netto contrasto con i grandi edifici previsti dalla ZAC.

Sport e Fitness

Nel progetto si dedicano ampi spazi lungo tutto lo sviluppo del parco con quattro isole fitness disposte lungo la sua estensione. Questi spazi fitness non sono differenziati l'uno dall'altro tipologicamente, il tutto con il chiaro obiettivo di favorire l'aggregazione sociale fra utenti di differente età, questo inoltre offre una maggiore sicurezza e possibilità di controllo.

Le piste sportive si sviluppano con una lunghezza di INSERIRE DATO NUMERICO e ho scelto di dare uno spazio rilevante a questa funzione a causa dei pochi spazi pubblici dedicati specificatamente in città.

Inserire focus piste ciclabili e fitness

Funzione Culturale

Dalle analisi effettuate a Vitry sur Seine emerge la presenza di riferimenti culturali nel territorio che sarebbe interessante implementare considerato il sostegno della politica che la città rivolge al settore culturale, sottolineando l'obiettivo di mantenere il primato culturale nella Val de Marne.

Nel progetto si vuole evidenziare fortemente l'identità locale ponendo in primo piano lo scalo merci come luogo volto alla cultura, con spazi da adibire a esposizione. Al suo interno, infatti, sono dedicati degli spazi volti all'esposizione d'informazioni storiche del luogo, della trasformazione del quartiere e del territorio, in modo da rendere testimonianza del carattere produttivo che ha assunto il quartiere sin dalla nascita della linea ferroviaria francese. Vitry sur Seine, e la *Gare* in seguito, ebbe un ruolo primario nello sviluppo della linea ferroviaria. Pertanto spiegare l'importanza strategica di questo nodo, è fortemente collegato alla comprensione del successivo sviluppo urbano, e quindi dell'inurbamento, del territorio stesso.

Le esposizioni ospitate all' interno del progetto saranno anche di altra natura. È pensato, infatti, uno spazio dedicato alle esposizioni di opere realizzate da artigiani e artisti locali, oltre che per un' utenza esterna interessata. Pertanto ho pensato di sfruttare gli spazi dello scalo merci a tutta altezza in ampie sezioni della pianta interna, con il chiaro obiettivo di facilitare il dialogo fra costruzione antica e progettazione ed esposizioni contemporanee.

Piante scalo merci

Intrattenimento Urbano

Vitry sur Seine dedica solo uno spazio all' intrattenimento teatrale municipale e attualmente i locali dello scalo merci sono dedicati a laboratori teatrali.

Queste funzioni aumenterebbero il dinamismo del parco ipotizzato e ne centralizzerebbero il ruolo all' interno del tessuto urbano oltre che l' attrattività dello stesso.

Per lo sviluppo di tale funzione ho preferito una differenziazione degli spazi in due luoghi dedicati, un teatro chiuso e un teatro all' aperto.

Il primo nasce come contemporanea reinterpretazione dello scalo merci posto esattamente di fronte, con il chiaro obiettivo di evidenziare le linee compositive preesistenti di quest' ultimo. Inoltre questo simile dialogo di forme crea una scenografia in linea che ben si sposa con le ambizioni di centralità che vuole assumere lo spazio fra le due strutture.

L' interno si sviluppa in modo semplice con una sala di capienza pari a 300 persone, anticipata da ambienti di filtro e di servizio.

Pianta e prospetto teatro chiuso

Il teatro all' aperto, posto anch' esso nello spazio fra lo scalo e il nuovo teatro, s' inserisce nel precedente dialogo architettonico come completamento a chiusura di una piazza posta di fronte.

Ho ritenuto interessante questa funzione perché strettamente legata al parco progettato, quindi si pone come punto medio fra il verde e l' intrattenimento culturale.

La capienza è di 200/250 persone a sedere e la possibilità di poter sfruttare lo spazio verde limitrofo in modo informale. Ciò con il chiaro obiettivo di poter ospitare anche rassegne di intrattenimento musicali e teatrali.

Teatro aperto

Laboratori per Artisti/Artigiani

Questa funzione assume rilevanza per diversificare il luogo dalla sola natura industriale. L'utenza esterna ritrova nel parco un luogo rivolto alle produzioni artigianali e creative. Agli artisti e artigiani sono dedicati spazi attrezzati che permettano lo sviluppo delle loro attività.

L'ambizione è creare un luogo formalizzato di gestione pubblica che diventi vetrina e laboratorio. Gli spazi pensati sono dodici con una metratura che va dai 25 metri quadrati ai 45 metri quadrati, sia singoli che in condivisione.

Compositivamente ho ritenuto che i piccoli padiglioni potessero avere una distribuzione flessibile mantenendo comunque uno spazio fra essi che può essere adibito a formazione. Tutti vengono racchiusi dall'involucro del nuovo edificio progettato, posto di fronte la facciata nord dello scalo merci. Ciò con il chiaro intento che le nuove realtà artigianali ed artistiche vengano metaforicamente racchiuse nel contenitore della creatività.

Atelier per artisti

Centro Info/domanda impiego

Nello scalo merci ho pensato a una funzione non solo espositiva ma anche di servizio attivo al cittadino inserendo un info-point e uno sportello di domanda impiego. Mentre il primo rispetta le ambizioni di centralità del luogo fornendo informazioni turistiche, il secondo risponde a un'esigenza di domanda sempre maggiore nel mondo dell'impiego nel contesto territoriale.

Questo contenitore diviene pertanto polifunzionale e permette un'ibridazione fra

funzioni di natura diversa, garantendo allo spazio un ruolo di centralità per diverse fasce di utenza.

Scalo merci

Ristorazione e commercio prodotti tipici

La funzione della ristorazione e del commercio di prodotti tipici locali è posta su un edificio di nuova progettazione ubicato di fronte il nuovo teatro. Contiene al suo interno un ristorante che si affaccia sulla piazza prospiciente. Mantenendo le ambizioni di valorizzazione locale, all' interno dell' edificio sarà adibito uno spazio rivolto al commercio di prodotti tipici locali.

Pianta ristorazione

Conclusioni

In sintesi, le linee compositive mirano alla valorizzazione della preesistenza con la modularità della stessa ripresa sui nuovi edifici. Inoltre gli assi compositivi del verde prendono spesso spunto dalla centralità architettonica.

L' ambizione è suggerire una possibilità di sviluppo che colleghi due sezioni urbane in modo più sostenibile rispetto alla dispendiosa previsione ZAC, in modo da ridonare all' uomo una centralità nelle linee compositive per migliorare la propria qualità di vita

Altro aspetto importante per il raggiungimento degli obiettivi è il disegno di percorsi ciclabili, che s' integrino con la ZAC in previsione, e una passerella di collegamento posta al sud del parco in modo da permettere la permeabilità dello stesso su tutto lo sviluppo dell' area, connettendo il centro città con l' area tagliata dalla linea ferroviaria.

La creazione di questa centralità attrattiva deve poter essere accessibile in modo da

poter far confluire l'utenza nel luogo, in modo da poter godere delle funzioni previste attraverso percorsi dinamici e attrezzati.

Pertanto è necessario un potenziamento della mobilità dolce considerati i problemi del luogo nella mobilità pedonale. Questo potenziamento si deve avvalere anche di una differenziazione della mobilità stessa in percorsi dedicati.

Ciò ha come obiettivo ultimo quello di contribuire alla valorizzazione e all'incremento dell'identità locale per differenziare Vitry sur Seine dal ruolo di dormitorio satellite.

Nei progetti previsti da realizzare entro il 2020 si vuole, su più scale, rafforzare il trasporto pubblico e la mobilità dolce. L'ambizione del progetto di tesi è di integrare i percorsi interni con i progetti di sviluppo futuro.

BIBLIOGRAFIA

- August Perdonnet, *Traité élémentaire des Chemins de Fer*, Garnier Frères, Paris, 1865;
- Antonio Cantalupi, *Trattato elementare di costruzione delle strade ferrate*, Galli e Omodei, 1872, Milano;
- A. Nuzzolo e P. Coppola, *Limiti e prospettive di sviluppo del trasporto ferroviario delle merci*, Franco Angeli Editore, Firenze, 2006;
- Dottoranda: Patrizia Del Rosso, A.A. 2007/2008, *Il fenomeno della dismissione: dalla riqualificazione alla rigenerazione. L'esperienza inglese*, Università di Udine, lezioni di Fondamenti di Urbanistica;
- Prof. Fabrizio Dallari, *I sistemi di trasporto delle merci. Gestione dei processi logistico produttivi*, Università C. Cattaneo LIUC, Facoltà di Ingegneria, 2010;
- TECHNE, 03|2012, *Valorizzare il patrimonio edilizio pubblico*, SITdA, Firenze, 2012;
- Martinelli Chiara, Piva Riccardo, rel. Fulvia Pinto, A.A. 2011/2012, *La riqualificazione sostenibile degli scali ferroviari: il caso dell'area "Porta Romana" a Milano*, Tesi di laurea, Politecnico di Milano, Facoltà di Ingegneria Edile – Architettura;
- RFI, Rete Ferroviaria Italiana, *Manuale di progettazione per la riqualificazione delle stazioni di media importanza*, foglio 1 di 89, febbraio 2013.
- BDC Università degli studi di Napoli "Federico II", *14 numero 1 anno 2014. Complex Evaluations for Hybrid Landscapes*, FedOAPress, Napoli, 2014;

- Paolo Ferrari, *Infrastrutture ferroviarie e declino del traffico merci attraverso il valico del Frejus*, Ingegneria Ferroviaria, n°2 del 2014;
- Andrea Migliardi, *Caratteristiche e prospettive del trasporto ferroviario delle merci in Italia*, 2015;
- F. Torella e T. Coltellese, *Le stazioni impresenziate sulla rete ferroviaria Italiana. Definire il fenomeno per definire le opportunità*, dal sito www.csigivretorino.it, 2015;
- Mauro Cozzi e Mariangela Galligani, *Piccole stazioni di provincia. Fasi storiche, linguaggi dell'architettura, riconoscibilità*, dal sito www.cittametropolitana.bo.it, 2015;
- Ferrovie dello Stato Italiane, *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Grafica Nappa, Aversa, 2016;
- FS Sistemi Urbani, *Scali ferroviari a Milano. Rigenerazione urbana: casi studio*, AECOM, Milano, 2016;
- FS Sistemi Urbani, *Scali Ferroviari, benchmarking di rigenerazioni urbane di successo su aree ferroviarie dismesse*, ARUP, Milano, 2016;
- Gian Luca Gobbo, rel. Silvia Gron, A.A. 2016/2017, *Valorizzare il territorio attraverso la rifunzionalizzazione del patrimonio ferroviario dismesso. La tratta Chivasso-Asti*, Tesi di laurea, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura;
- Sarah Avvedimento, rel. A. Cuomo, *Il progetto della dimensione lineare. La riconversione dei tracciati ferroviari urbani: criteri per la trasformabilità*, Tesi di dottorato in Progettazione Urbana, Università degli studi di Napoli "Federico II" , Facoltà di Architettura dipartimento di Progettazione Urbana;

- Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.1, Rapport de Presentation, Diagnostic*, Vitry sur Seine, 2012;
- Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.2, Rapport de Presentation, Etat Initial de l'Environnement*, Vitry sur Seine, 2013;
- Ville de Vitry sur Seine, *PLU 1.3, Rapport de Presentation, Dispositions du PLU*, Vitry sur Seine, 2013, Modifié le 9 decembre 2015;
- Ville de Vitry sur Seine, *PLU 3., Rapport de Presentation, Orientation d'Aménagement et de Programmation*, Vitry sur Seine, 2013, Modifié le 9 decembre 2015;
- Ville de Vitry sur Seine, *PLU 4.2.b, Annexe Patrimoine Batî Interet Local*, Vitry sur Seine, 2012;
- Ville de Vitry sur Seine, *PLU 4.3.b, Plans de Patrimoine*, Vitry sur Seine, 2012;
- Benharet B., Gbado C., Jouanin C., Spadaro L., *Diagnostic Ville de Vitry sur Seine, Morphologie Sociale*, UPEM, Parigi, marzo 2016;
- Arra A., Beranger A., Bertignac-Clairambaul C.-N., Hedon R., *Vitry sur Seine, Diagnostic Ville et Site*, UPEM, Parigi, marzo 2016;
- Anne-Marie Esteves e Sybille Müller, *La création de Vitry*, Ecole Nationale Supérieure d' Architecture Paris-Val de Seine, marzo 2004;
- Anne-Marie Esteves e Sybille Müller, *La diversification du territoire urbanisé 1789-1850*, Ecole Nationale Supérieure d' Architecture Paris-Val de Seine, marzo 2004;
- Anne-Marie Esteves e Sybille Müller, *Les Transports*, Ecole Nationale Supérieure d' Architecture Paris-Val de Seine, marzo 2004;
- Fanny Delporte, *Vitry: sous le chantier du Gran Paris, 150 siècle vous contemplant*, Le Parisien, Parigi, 15 giugno 2017;
- Laure Parny, *Les Ardoines à Vitry: 300 hectares à transformer de fond en comble*, Le Parisien, Parigi, del 09-03-2017;

- Studio del territorio di Vitry sur Seine, Politecnico di Torino, Torino, 2016/2017;
- Fiche de projet ZAC Seine – Gare de Vitry, EPA – ORSA, Parigi, 2017;
- Documento Schema di Principio del progetto T Zen 5, STIF, Parigi, 2017;
- Documenti relativi ai progetti su Vitry sur Seine, APUR, Parigi, 2017;
- PLU, Plan Local d' Urbanisation, Vitry sur Seine, 2006;
- Studio del territorio di Vitry sur Seine, Università francese del dipartimento della Marne, UPEM, Paris, 2016;
- Historique de Vitry sur Seine, progetto urbano redatto a cura di Anne-Marie Esteves e Sybille Müller, Ecole Nationale Supérieure d' Architecture Paris-Val de Seine, Paris, marzo del 2004;
- Articolo del giornale Le Parisien, Paris, del 15-06-2017;
- Studio del territorio di Vitry sur Seine, Politecnico di Torino, Torino, 2016/2017;

SITOGRAFIA

- www.wikipedia.org, consultato il 29/03/2017;
- www.domusweb.it/it/notizie/2013/07/09/brenac_e_gonzalezgennevilliers.html, consultato il 9/04/2017;

- www.domusweb.it/content/domusweb/it/architettura/2015/11/04/dominique_e_coulon_associes_art_and_conference_centre.html, consultato il 10/04/2017;
- www.domusweb.it/it/architettura/2009/05/27/gare-saint-sauveur-lille.html, consultato il 10/04/2017;
- www.architetturaecosostenibile.it, consultato il 12/04/2017;
- www.cohesion-territoires.gouv.fr, consultato il 15/04/2017;
- www.ferroviedimenticate.it, descrizione degli obiettivi dell' Associazione CoMoDo, consultato il 20/04/2017;
- www.csigivreatorino.it, Csig Ivrea-Torino lancia l' appello #openstazioni, consultato il 22/04/2017
- www.aevv-egwa.org, Greenways, consultato il 4/05/2017;
- www.zeroundicipiù.it, Nuova stazione di Torino Porta Susa, consultato il 6/05/2017;
- www.senato.it, Fascicolo Iter, DDL S.2481, Norme per la realizzazione di una rete della mobilità dolce nonché per la tutela e valorizzazione del patrimonio stradale e ferroviario in abbandono. Istituzione dell' Osservatorio sulla mobilità dolce, consultato il 7/05/2017;
- www.camera.it, XVII Legislatura della Camera dei Deputati n°1265, Proposta di Legge a iniziativa del Deputato Mongiello, *Istituzione dei gruppi di promozione del turismo nelle regioni del Mezzogiorno d' Italia*, presentata il 25 giugno 2013, consultato il 7/05/2017;
- www.informagiovani.it, Legge 95/95 sull' imprenditoria giovanile e nuove società, consultato il 7/05/2017;

- www.fiab-onlus.it, descrizione degli obiettivi dell' Associazione FIAB e CoMoDo, consultato il 10/05/2017;
- www.consandolo.it, Lavoro e sviluppo. I fabbricati ferroviari, consultato il 13/05/2017;
- www.saperetecnicocondiviso.it, Percorsi tematici. L' edilizia ferroviaria, consultato il 15/05/2017;
- www.legambiente.it, Ferrovie dimenticate: un patrimonio da difendere, consultato il 17/05/2017;
- www.pistaciclabile.com, La vecchia ferrovia San Lorenzo - Ospedaletti, consultato il 17/05/2017;
- www.bicitalia.org, Calcolo percorsi lungo le ciclovie, consultato il 17/05/2017;
- www.larecyclerie.com, Le projet de la REcyclerie, consultato il 20/05/2017;
- www.comune.perugia.it, ProgettoRiqualificazioneUrbana: RelazioneGenerale, consultato il 22/05/2017;
- www.scambiologico.it, L' ex scalo merci. Un po' di storia, consultato il 22/05/2017;
- www.mecanoo.nl, Progetto della riqualificazione dei sette scali ferroviari di Milano, consultato il 27/05/2017;
- www.scalimilano.vision, Dagli scali la nuova città, consultato il 27/05/2017;
- www.legambientebasilicata.it, Ex scalo merci di Potenza Superiore completata la ristrutturazione, consultato il 28/05/2017;

- www.vitry94.fr/quartiers/gare-jean-jaures/vivre-dans-le-quartier-garejean-jaures, consultato il 10/06/2017;
- www.vitry94.fr/la-ville-cadre-de-vie/histoire-et-patrimoine/histoire, consultato il 10/06/2017;
- www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme-plu/les-documents-officiels, consultato il 25/03/2017;
- www.vitry94.fr/quartiers, consultato il 10/06/2017;
- www.vitry94.fr/la-ville-cadre-de-vie/histoire-et-patrimoine/histoire/les-transports, consultato il 10/06/2017;
- www.data.gouv.fr/fr/organizations/observatoire-national-de-la-delinquance-et-des-reponses-penales-ondrp, consultato l' 11/06/2017;
- www.opvitry.org/oph-vitry/parc-hlm.html, consultato il 15/06/2017;
- www.caue94.fr, consultato il 16/06/2017;
- www.compagniedelagare.com/creations.php#historique, consultato il 18/06/2017;
- www.ondrp.fr, consultato l' 11/07/2017;
- www.histoirevitry94.com, consultato il 24/07/2017;
- www.fr.wikipedia.org, consultato il 29/07/2017;
- www.leparisien.fr, consultato il 29/08/2017;
- www.leparisien.fr, consultato il 29/08/2017;
- www.insee.fr, consultato il 26/09/2017;
- www.journaldunet.com/management/ville/vitry-sur-seine/ville-94081/emploi, consultato il 26/09/2017;

- www.val-de-marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-et-prevention-des-risques/Informations-acquereurs-locataires-Risques-naturels-et-technologiques-par-commune/VITRY-SUR-SEINE, consultato il 27/09/2017;
- projets.vitry94.fr/documents/96501a89af4625b05372054de1630face40fb5e9.pdf, consultato il 27/09/2017;
- projets.vitry94.fr/documents/27240925087ac75cd72dd8cbd620eef8cf3f9888.pdf, consultato il 27/09/2017;
- www.cartesfrance.fr, consultato il 28/09/2017;
- www.apur.org, consultato il 28/09/2017;
- www.epa-orsa.fr/L-etablissement-public-d-amenagement/L-etablissement-public-d-amenagement/L-essentiel, consultato il 28/09/2017;
- www.tzen5.com, consultato il 28/09/2017;
- www.iledefrance-mobilites.fr, consultato il 28/09/2017;
- www.legifrance.gouv.fr, consultato il 10/10/2017;