



Citation: T. Bartoloni, V. Martelliano (2020) Strategie urbane e rafforzamento identitario nelle nuove periferie al margine della città di Parigi. Il caso studio d'Ivry-sur-Seine. *Società Mutamento Politica* 11(21): 213-219. doi: 10.13128/smp-11958

Copyright: © 2020 T. Bartoloni, V. Martelliano. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/smp>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Strategie urbane e rafforzamento identitario nelle nuove periferie al margine della città di Parigi. Il caso studio d'Ivry-sur-Seine

TOMMASO BARTOLONI, VITO MARTELLIANO¹

Abstract. In the context of the progressive and unstoppable increase of the population living in urban suburbs, this paper analyzes the change of perspective by the communities of the first crown of the parisian banlieue who prefer to affirm their local identities rather than being annexed to the metropolis. The relationship between the urban center and the suburbs is complex and has undergone significant changes. If in the years of the building boom the expansions of the major cities included the peripheral centers, today, as a consequence of the urban polycentrism, the urban suburbs recognize to their own identity and socio-cultural integrity such as to resist metropolitan homologation despite urban expansion and growth. The paper treats this subject starting from the morphological analysis of urban strategies put in place by the local administrations of Paris and Ivry-sur-Seine. In particular, two plans for urban regeneration in continuity are examined, the Bruneseau Nord sector of the ZAC Paris Rive Gauche and Ivry-Port Nord.

Keywords. Urban regeneration, suburbs, urban limit, urban identity, urban governance.

Le periferie nell'immaginario collettivo sono percepite come aree caratterizzate da segregazione spaziale e lontananza dal centro delle città. La periferia urbana, in realtà, descrive sia territori limitrofi, spazialmente separati dalla cosiddetta città consolidata, sia aree interstiziali del centro stesso – definite anche “periferie interne” – che presentano problematiche sociali, culturali, economiche e non ultime architettonico-urbanistiche.

Esse sono parte della città contemporanea policentrica, sempre più caratterizzata dalla presenza di molteplici nuclei di sviluppo, e inserita in un orizzonte metropolitano. Alla crescente concentrazione urbana si accompagna la generazione di aree caratterizzate da discontinuità, eterogeneità e frammentazione spaziale e sociale (Le Galès e Vitale 2015: 2).

Al contempo essa appare sempre più come l'esito di un processo di trasformazione di aree già urbanizzate che sono il risultato di successivi ampliamenti, rappresentando un cambiamento radicale nel modo di fare città. Pri-

¹ Pur nella condivisione di quanto espresso nel contributo, frutto di comuni riflessioni fra i due autori, la premessa e i paragrafi *Parigi e la sua banlieue, Il progetto del limite tra Parigi e Ivry-sur-Seine* sono da attribuire a Tommaso Bartoloni; il paragrafo *Nuove strategie nella governance urbana tra Parigi e Ivry-sur-Seine* è da attribuire a Vito Martelliano.

ma i centri storici, a partire dagli anni '60, poi le periferie urbane, le aree industriali o infrastrutturali dismesse, a partire dagli anni '80, si distingueranno come territori privilegiati di un "nuovo agire".

Se per i centri storici si è consolidata negli anni una prassi teorica e pratica ampiamente condivisa ed efficace, per le periferie, invece, a causa della natura complessa e articolata, molti problemi permangono tutt'oggi. Esse sono contraddistinte dalla fragilità delle relazioni sociali, dalla carenza di servizi e collegamenti, dalla precarietà degli assetti infrastrutturali e ambientali e non per ultimo dal mancato senso di appartenenza ai luoghi. Nelle periferie urbane, sono facilmente riscontrabili comportamenti illegali che comportano conseguenze negative sull'ambiente, quali la costruzione di manufatti architettonici abusivi, la creazione di discariche e lo smaltimento di rifiuti illegali. In tali aree con un tessuto sociale debole, emergono nuove forme di interazione e convivenza, che generano tensioni sociali, fra diversi soggetti, siano essi cittadini impoveriti o migranti senza certa collocazione.

Ci troviamo di fronte, dunque, ad una "nuova questione urbana" dove «le disuguaglianze sociali e il loro dar luogo a forme di ingiustizia spaziale, insieme alle conseguenze del cambiamento climatico e ai problemi connessi a una concezione della mobilità come facente parte dei diritti di cittadinanza, ne rappresentano uno degli aspetti più rilevanti» (Secchi 2013: 6). Essa emerge «in anni di profonda crisi delle economie e delle società occidentali, anni in cui la crescente individualizzazione e destrutturazione della società e una maggiore consapevolezza della scarsità delle risorse ambientali, unita a domande crescenti nei confronti della sicurezza, della salute e dell'istruzione, del progresso tecnologico e del cambiamento delle regole dell'interazione sociale, costruiscono immagini, scenari, politiche e progetti che sono in parte contrastanti gli uni con gli altri» (Secchi 2013: 9).

Negli ultimi decenni si è assistito a una progressiva e inarrestabile crescita della popolazione che vive la periferia urbana. In molti casi il tessuto sociale che caratterizza queste aree è rappresentato da famiglie disagiate e vulnerabili e da giovani generazioni fuori dai circuiti attivi e occupazionali.

Esse diventano luoghi caratterizzati per lo più da relazioni conflittuali in cui il rischio sociale si può declinare in diverse forme quali: microcriminalità, degrado urbano, vandalismo, segregazione sociale. Tali forme sono condizionate da fattori territoriali ma anche socio-economici, quindi, variabili.

In Europa, l'approccio privilegiato sulle aree urbane periferiche, è stato quello della rigenerazione urbana.

Tale processo sebbene miri al recupero ed alla riqualificazione del patrimonio architettonico-urbanistico e a garantire qualità e sicurezza dal punto di vista sociale e ambientale, ha lasciato irrisolta la questione del rischio sociale e della conflittualità. Basti pensare alle rivolte delle *banlieue* parigine del 2005 che «racconta la storia di una generazione di ragazzi e di giovani a cui è stata promessa integrazione e riscatto e che si scoprono imbrigliati in un mondo dai confini molto alti. Che un giorno decide di alzare la voce. È in primo luogo una guerra contro il silenzio» (Beck 2017: 27).

Tutto ciò dimostra la necessità di un "nuovo agire" in queste aree che tenga conto degli aspetti architettonico-urbanistici, sociali, economici e culturali. Esso consente il superamento delle analisi basate sulla correlazione tra qualità spaziale e condizione socio-economica, approfondendo le modalità dei processi relazionali (Patassini 2018: 6).

PARIGI E LA SUA BANLIEUE

Il complesso rapporto fra centro urbano e periferia ha subito un notevole cambiamento. Negli anni del boom edilizio le grandi città tendevano a inglobare all'interno del proprio sistema i centri urbani più piccoli marginali. Oggi, grazie alla presa di coscienza del valore del policentrismo urbano, le periferie o le città ai margini delle grandi aree metropolitane, riconoscono una propria identità culturale e, seppur condividendo le prospettive e i piani urbani di crescita, riconoscono una propria integrità identitaria tale da resistere all'omologazione metropolitana.

Il rapporto tra la città di Parigi e la sua *banlieue* è un caso rappresentativo di questa nascente condizione fra centro e periferia che nel caso della metropoli francese è stato da sempre rappresentato da una costante tensione.

Parigi, nel corso della storia, ha avuto una crescita urbana con una spinta centrifuga irregolare corrispondente alla successione delle fortificazioni murarie, producendo al di fuori di esse insediamenti urbani con i quali ha mantenuto sempre una stretta relazione socio-economica. Sin dalla più antica cinta muraria corrispondente all'insediamento gallo-romano fino a quello ottocentesco la saturazione dello spazio urbano, provocato dai processi di aumento della densità della popolazione, ha prodotto l'urbanizzazione di aree *extra-muros* integrate sistematicamente da operazioni di abbattimento del vecchio limite murario e dalla costruzione del nuovo limite più ampio.

Il Muro di Thiers, ultima fortificazione costruita fra il 1841 e il 1845, che definirà nel 1860 il nuovo limi-

te amministrativo della capitale, rappresenta un nuovo limite fisico lungo 35 km che ingloba al suo interno sobborghi *extra-moenia* come ad esempio Passy, Montmartre, Belleville, Austerlitz cresciuti attorno alla città di Parigi a seguito dello sviluppo industriale. Identificare tale elemento anche come limite amministrativo ha determinato la perdita dell'autonomia dei sobborghi annessi, aggiungendo 8 *arrondissements* ai 12 già esistenti su una superficie complessiva di 7.800 ettari e una stima al 1866 di 1.800.000 abitanti. Fra il 1925 e il 1930 viene definitivamente stabilito un nuovo limite della città che integra anche i boschi di Boulogne e di Vincennes oltre il quale si definisce la prima corona di città che rappresenteranno la *banlieue* parigina.

La prima guerra mondiale dimostra l'inadeguatezza della fortificazione ottocentesca e con la sua demolizione, le aree "liberate" furono oggetto di un complesso evolversi di piani e progetti successivi che portarono alla realizzazione del *boulevard périphérique*, ultimata nel 1977. Ciò diede l'opportunità di creare, intorno a Parigi, servizi e attrezzature aventi tutti in comune l'attraversamento del *périphérique* che diventa l'ossatura principale attorno alla quale essi si articolano. Questa cintura urbana compresa fra il *boulevards des Maréchaux* e il limite amministrativo parigino, detiene un'area complessiva di 826 ettari, di cui 140 occupati dal *boulevard périphérique*.

L'inserimento urbano del *périphérique* e la rigenerazione del tessuto urbano circostante hanno determinato l'affermarsi di un forte sistema concentrico circolare con connessioni radiali *intra-muros* ed *extra-muros*. Esso, infatti, assume una notevole importanza nel mettere in relazione territori diversi diventando un catalizzatore e un connettore dei flussi autostradali dell'Île-de-France. Fino agli anni 2000 tale sistema è stato recepito come un grande anello autonomo attorno a Parigi, tuttavia negli anni seguenti, una riflessione più accurata fa emergere l'importanza dell'area urbana anulare attorno all'infrastruttura viaria, la "città del *périphérique*", la quale viene considerata come un anello interscambiabile che connette e mette in relazione territori con struttura radiale che comprende porzioni della città di Parigi e porzioni della *banlieue*. Nel 2008 l'amministrazione comunale della capitale bandisce un concorso per la realizzazione di uno studio riguardante l'inserimento urbano del *boulevard périphérique*. Il lavoro, condotto dal gruppo TVK Architectes, identifica sedici identità urbane intorno alla città di Parigi: T1 (dalla *Gare du Nord* a la *Plaine de France*), T2 (*Gare de l'EST* e *Bobigny*), T3 (*Belleville* e *Romanville*), T4 (la cintura e l'autostrada), T5 (*bois de Vincennes*), T6 (*SeineAmont*), T7 (13^e *Ivry*), T8 (*vallée de la Bièvre* e l'A6), T9 (*gare Montparnasse* e *Malakoff*), T10 (*Seine Aval*), T11 (16^e *Boulogne Billacourt*), T12 (*bois de*

Boulogne), T13 (asse storico), T14 (*Monceau* e la Senna), T15 (fascia di *St. Lazare*), T16 (*Montmartre*, *St. Ouen* e la Senna). A partire da questo momento appare più chiara la relazione del *boulevard périphérique* con la prima corona della *banlieue*, ma soprattutto con un territorio a scala più ampia il quale, grazie anche alle connessioni autostradali, comprende tutto il territorio del *Grand Paris*.

Un ulteriore aspetto degno di nota è rappresentato dalla relazione esistente tra il *périphérique* ed i futuri progetti urbani di Parigi e della *banlieue*. Appare chiaro come esso non sia più un limite circolare uniforme ma, insieme alle aree urbane limitrofe, un connettore di territori e diverse identità, più complessi e frastagliati, a margine fra la capitale e la prima corona. A tal proposito è importante evidenziare che sono stati sviluppati numerosi progetti all'interno della prima corona della periferia parigina attraverso una pluralità di strumenti urbanistici quali: *Grand Projet de Renouvellement Urbain* (GPRU), *Périmètre d'attente ou de réflexion* (PAT), *Périmètre d'étude* (PETUD), *Autrepérimètre d'aménagement* (AUT), *Orientation d'aménagement et de programmation* (OAP), *Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés* (PNRQAD), *Périmètre de Renouvellement Urbain* (PRU) e *Zone d'Aménagement Concertée* (ZAC).

IL PROGETTO DEL LIMITE TRA PARIGI E IVRY-SUR-SEINE

In questa prospettiva se da un lato troviamo l'interesse collettivo delle amministrazioni a una strutturazione organica di tali progetti, dall'altro, diversamente rispetto al passato, notiamo un interesse diretto da parte delle comunità locali, della *banlieue* meno abbiente, le quali manifestano la necessità di affermare la propria identità attraverso una gestione più diretta dei progetti urbani ricadenti nel proprio territorio.

Il caso di studio preso in esame è una porzione di territorio composta dal settore Bruneseau Nord della ZAC Paris Rive Gauche posto al limite amministrativo della città di Parigi e il quartiere Ivry-Port Nord, oggetto di un'ultima operazione di rinnovamento urbano della città d'Ivry-sur-Seine appartenente alla prima corona della *banlieue*.

Risulta utile confrontare le due aree al fine di individuare e comprendere la loro diversa natura. La ZAC Paris Rive Gauche è un progetto di rigenerazione urbana di un territorio che si estende dalla *Gare d'Austerlitz* al limite con la città d'Ivry-sur-Seine, la Senna e la *rue du Chevaleret* e si sviluppa attorno a due importanti

poli: la Bibliothèque nationale de France “François Mitterrand” ed il nuovo polo universitario di Parigi. Essa è divisa in quattro quartieri: Austerlitz, Tolbiac, Masséna e Bruneseau all’interno dei quali troviamo una *mixité* di servizi per la vita quotidiana, alloggi privati ed economico-popolari, uffici, attività commerciali, scuole, servizi pubblici e culturali. L’asse principale dell’operazione è costituito dalle nuove *avenue de France* e *avenue Pierre Mendés-France* che sovrastano e affiancano i binari precedentemente a cielo aperto. Questo nuovo settore della città risulta più sopraelevato rispetto al tessuto urbano esistente. I lavori per la realizzazione del progetto, iniziati nel 1990, che riguardarono la copertura dei binari ferroviari con una piastra edificabile sulla quale posizionare edifici sede del settore finanziario ed altri servizi per la metropoli, furono completati in parte lasciando ad oggi in fase di ultimazione soltanto il settore Bruneseau. Altro elemento importante della ZAC è la connessione con il Parco di Bercy mantenuta dal *Pont de Tolbiac* e dalla *Passerelle Simone-de-Beauvoir*.

Il quartiere Bruneseau Nord risulta particolarmente interessante poiché rappresenta un punto di snodo a margine del limite amministrativo di Parigi. Tale quartiere è un importante anello di collegamento infrastrutturale del *périphérique*. Inoltre in esso è stato individuato, da entrambi i due piani, un importante possibile attraversamento pedonale fra le due città limitrofe.

Lo studio del quartiere Ivry-Port Nord assume un particolare valore perché riguarda un progetto di confine che si interfaccia con la città. Difatti il rapporto simbiotico tra la *Ville Lumière* e la *petite couronne* è sempre stato molto forte, anche se oggi risulta più affievolito dato che delle fratture urbane, come il *périphérique*, hanno modellato il territorio ed allontanato progressivamente queste due realtà urbane vicine.

La città d’Ivry-sur-Seine, nonostante le espansioni dei territori, ha mantenuto la sua posizione baricentrica rispetto a Parigi, ma anche rispetto ad altri comuni circostanti.

L’area d’indagine fa parte della periferia ed è attigua alla ZAC Ivry Confluences, un’altra area di rinnovamento urbano d’Ivry-sur-Seine. Queste ultime due aree nei loro piani di sviluppo mantengono una loro identità fortemente commerciale ed industriale.

Nel 2014 la città d’Ivry-sur-Seine affida uno studio sull’area Ivry-Port Nord ad Archikubik, che produce degli schemi direttori urbani che prevedono una possibile trasformazione dell’area con una temporalità di oltre 12 anni, anche se continua a mantenere una forte vocazione industriale e commerciale.

Dal confronto dei progetti delle due aree emergono tre elementi fondamentali. Il primo è di natura fun-

zionale; è, infatti, evidente come alla *mixité* funzionale molto eterogenea della ZAC Paris Rive Gauche, si contrappone una quasi mono-funzionalità dell’area Ivry-Port Nord. Vengono a scontrarsi nella frangia urbana di connessione fra le due città, una visione di città molto “urbana” – in termini di attrezzature vocate alla qualità di uno spazio urbano domestico – con una visione di città industrializzata (industria terziaria) e commerciale, con una scarsa densità di appartamenti, attrezzature e qualche ufficio. Questo aspetto di eterogeneità funzionale tra le due aree si scontra con una visione di controtendenza rispetto al passato, che vede le metropoli espandersi e inglobare con i propri piani le città ad esse periferiche. In questo caso la città d’Ivry-sur-Seine impone un proprio piano che contrasta la natura primigenia del quartiere Paris Rive Gauche; la città d’Ivry-sur-Seine, seppur mantenendo un’interconnessione infrastrutturale con la città di Parigi, rivendica la propria indipendenza identitaria non accettando l’imposizione di piani altrui.

Il secondo aspetto di particolare rilevanza è la variazione delle altezze previste dai PLU poiché entrambi i piani variano l’altezza media da 36 m a 50 m, fino ad arrivare in casi eccezionali a 180 m. È evidente, quindi, come il piano d’Ivry-sur-Seine cerchi un raccordo nell’altezza degli edifici rispetto al piano di Paris Rive Gauche. A rafforzare la volontà di entrambi i piani a creare una città basata sulla verticalità, vi è il confronto con le altezze degli edifici di Parigi. Quest’ultimi si attestano su un’altezza media piuttosto bassa rispetto alla densità di popolazione che la abita. Basti pensare che l’altezza media della ZAC Paris Rive Gauche è di 40 m, in quanto nel processo di crescita si è cercato di rapportarsi alle proporzioni degli edifici haussmanniani mentre l’alta verticalità è stata riservata a casi sporadici (tredici edifici in tutta la città non sono più bassi di 100 m).

Il terzo punto invece riguarda le connessioni stradali, delle linee metrò e tram. I piani di trasporto delle due operazioni prevedono la connessione tramite la linea metropolitana M e la linea del tram TZ. Inoltre, individuano tre connessioni viarie principali, rispettivamente: “Alée Paris-Ivry” in corrispondenza dell’*échangeur* del *périphérique*; il collegamento carrabile costituito dalla *rue Bruneseau* che costeggia il sedime ferroviario e si ricollega all’arteria principale della ZAC; il bordo della Senna corrispondente al *Quai d’Ivry*.

Il caso di studio portato in esame evidenzia un cambiamento di rotta avviando una riflessione a partire dall’analisi della gestione dei piani di rigenerazione urbana da parte delle singole comunità delle periferie. Nonostante l’affermarsi del progetto del *Grand Paris*, è possibile notare un cambio di passo. Se, da un lato, la città di Parigi immagina una migliore gestione del

suo territorio cercando di risolvere problemi quali per esempio l'alta densità della popolazione residente al suo interno, dall'altro notiamo come la città d'Ivry-sur-Seine acquisisce una propria consapevolezza e non ritiene di "sottostare" alle necessità e prospettive di crescita della capitale francese. L'esempio progettuale evidenzia come i due piani, non sono reciprocamente complementari ed anzi, affermano, con modalità e tramite scelte progettuali discordanti, una propria identità. In tal senso, le scelte che hanno definito le linee guida del settore Bruneseau Nord della ZAC Paris Rive Gauche sono diverse da quelle che hanno indotto l'amministrazione d'Ivry-sur-Seine a determinare un progetto che mantiene fortemente l'identità della comunità. Il cambiamento di rotta è sottolineato dal fatto che Ivry-sur-Seine, pur preservando i propri rapporti di interdipendenza strutturale e funzionale nei confronti della città di Parigi, non rinuncia al suo ruolo di scambio reciproco; per esempio nella produzione industriale legata al settore terziario di fondamentale importanza per le attività economiche della capitale. Inoltre già da anni ha avviato delle politiche sociali locali volte a migliorare l'immagine della città, in particolare nelle politiche scolastiche per la fornitura di servizi legati all'istruzione primaria e secondaria. Questa prospettiva cambia completamente l'idea che ci debba essere una forma di interdipendenza asimmetrica di una periferia fragile nei confronti di un centro metropolitano più forte. Se prima le periferie meno agiate ambivano a diventare parte del centro urbano, oggi ambiscono ad essere anch'esse un centro autonomo che conserva e promuove le proprie identità storiche e socio-culturali.

Parliamo di una prospettiva promettente che ribalta una visione del rapporto tra centralità e perifericità, troppo rigida, e tradizionalmente impostata ad esclusivo beneficio delle grandi città. Il territorio, oggi viene ad essere caratterizzato da una intensa fluidità dei rapporti sociali ed è fortemente interconnesso da reti infrastrutturali e digitali. Tali reti diventano l'impalcatura sulla quale si struttura la necessità di ritrovare un'identità territoriale specifica senza che ciò debba comportare la perdita dell'orizzonte di un mondo interconnesso e globalizzato.

NUOVE STRATEGIE NELLA GOVERNANCE URBANA TRA PARIGI E IVRY-SUR-SEINE

La ZAC Paris Rive Gauche occupa un'area di 130 ettari e rappresenta la più grande trasformazione urbanistica mai realizzata a Parigi dopo l'epoca haussmanniana. Situata sul quadrante sud-orientale della capitale francese essa si estende per 2,7 km lungo la riva sinistra della Senna e confina a sud con il territorio comuna-

le d'Ivry-sur-Seine. Il margine meridionale della ZAC, caratterizzato dalla presenza del *boulevard périphérique*, costituisce l'interfaccia tra le limitrofe operazioni urbanistiche in atto nei comuni di Parigi e Ivry-sur-Seine e pone con forza il tema della governance urbana dell'area metropolitana parigina. Si tratta di un tema che ha alimentato una forte contrapposizione tra le differenti collettività territoriali dell'Île-de-France. Le ragioni di questa contrapposizione sono assai antiche e, ancora oggi, essa non viene meno: alimentata com'è sia dall'eterogeneità economica, sociale e politica dei comuni che costituiscono la metropoli parigina sia dalla visione utilitaristica di "*territoire servant*" che la Capitale ha dei territori contermini². In ogni caso, le vecchie e le nuove ragioni di questa contrapposizione si traducono in uno stato di fatto che vede i comuni dell'Île-de-France nutrire una profonda sfiducia verso la città di Parigi e i ricchi comuni del dipartimento Hauts-de-Seine guardare con altrettanta diffidenza a quelli dei dipartimenti Seine-Saint-Denis e Val-de-Marne che invece presentano difficoltà di natura socio-economica.

A partire dal 2007 il dibattito sull'agglomerazione metropolitana parigina ha ripreso vigore e attirato interesse sia a livello locale che statale. Le iniziative sviluppate dallo Stato si sono concretizzate, in particolare, nella realizzazione della Consultazione internazionale Le Grand Pari(s) che ha coinvolto 10 équipes multidisciplinari di progettazione le quali hanno formulato altrettante proposte ed elaborato progetti sulla possibile futura strutturazione dell'area metropolitana parigina. Il grande valore culturale degli scenari prospettati e dei progetti presentati, la pianificazione di possibili metodologie e percorsi d'integrazione territoriale ma anche la partecipazione attiva dei cittadini di Parigi alle attività proposte hanno contribuito a rafforzare il senso di appartenenza alla città. In ambito locale, tra le iniziative promosse dalla *Ville de Paris* nell'ultimo decennio sotto la guida di Bernard Delanoë (2001-2014) e Anne Hidalgo (dal 2014), si segnalano la costituzione di una delegazione municipale incaricata di cooperare con le collettività territoriali della piccola e grande corona di Parigi e il tentativo di coinvolgere, su base volontaria e reversibile, i comuni dell'Île-de-France nella visione comune del *Paris Metropole*, riuscendo così a superare, in qualche caso, anche gli eventuali steccati d'appartenenza politica.

² Il caso di Ivry-sur-Seine mostra chiaramente come numerosi siano i servizi urbani di Parigi, sempre più al servizio dell'intera agglomerazione, che trovano collocazione nei territori comunali contermini. I siti della Compagnie Parisienne du Chauffage Urbain (CPCU), di un cimitero, dell'inceneritore di rifiuti SYTCOM (il più grande d'Europa), della Transports Automobiles Municipaux (TAM) sono solo alcuni dei siti di proprietà della città di Parigi che si trovano nel territorio di Ivry-sur-Seine.

Quindi, da una parte lo Stato con le iniziative legate al *Grand Paris* e dall'altra la Ville de Paris con l'iniziativa di *Paris Metropole* hanno cercato di superare le contrapposizioni esistenti che rendevano all'epoca la città di Parigi una Capitale senza una agglomerazione metropolitana istituzionalizzata.

Ciononostante, alcuni comuni mostrano ancora forti resistenze verso l'attuazione di un'ampia integrazione di strategie urbanistiche a scala metropolitana. Il comune d'Ivry-sur-Seine è tra questi. L'amministrazione comunale d'Ivry-sur-Seine ha individuato nella possibile estensione del processo di trasformazione urbana della ZAC Paris Rive Gauche nell'area settentrionale del suo territorio comunale un pericolo per la permanenza di un consolidato tessuto di attività logistiche, produttive e di servizio nonché un rischio di trasformazione della propria struttura economica e sociale. La possibile trasformazione della zona di attività d'Ivry-Port Nord in tessuto urbano priverebbe il comune di una parte consistente delle attività economiche che lo caratterizzano da sempre, modificherebbe la composizione sociale multietnica ed operaia del suo tessuto sociale, altererebbe gli attuali equilibri politici: in altri termini farebbe perdere a Ivry-sur-Seine la propria identità storica consolidata, a vantaggio di una non bene definita identità metropolitana. Per comprendere quanto sia forte questa posizione basti pensare al netto rifiuto dell'amministrazione d'Ivry-sur-Seine all'insediamento sul proprio territorio di importanti imprese terziarie, tra cui la Société Generale, rinunciando in tal modo ad importanti ricadute occupazionali e fiscali (Subra 2011:177). Quest'atteggiamento rientra pienamente all'interno di una strategia di tipo conservativo «la strategia del “bunker”», che consiste nel rifiutare il cambiamento sociale ed etnico o cercare di minimizzarlo» (Subra 2011: 175). Tale strategia accomuna alcune municipalità a guida comunista dell'area metropolitana parigina. Ciononostante, alcune esperienze sviluppate dall'amministrazione d'Ivry-sur-Seine, quali la collaborazione con la città di Parigi per l'apertura, nel gennaio 2017, del *Centre d'Hébergement d'Urgence pour Migrants* (CHUM) nel proprio territorio³, la partecipazione della città di Parigi agli studi preliminari dei settori Pierre Séemard/porte de Vitry e Ivry-Port Nord e la partecipazione di rappresentanti dell'amministrazione d'Ivry-sur-Seine all'interno delle commissioni tecniche delle giurie di alcuni concorsi di progettazione della ZAC Paris Rive Gauche (Tour Duo e Réinventer Bruneseau) si muovono in direzione di un maggior dinamismo e di un cambiamento profondo del modello di relazioni con la capitale.

Alle esperienze del *Grand Paris* e di *Paris Metropole* seguono l'emanazione della legge della *Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles* (MAPTAM) del 27 gennaio 2014 e della legge della *Nouvelle Organisation Territoriale de la République* (NOTRe) del 7 agosto 2015 che pongono le basi normative per la costituzione, il 1 gennaio 2016, dell'ente intercomunale *La Métropole du Grand Paris*. Essa raggruppa il comune di Parigi e 130 comuni limitrofi, comprendendo tutti i comuni della “Piccola Corona” e sette della “Grande Corona”, per una superficie complessiva di 814 km² e una popolazione di 7.019.971 abitanti (2017). Un inedito sistema di doppia intercomunalità caratterizza il nuovo ente: la Metropoli sotto forma di *Établissement Public de Coopération Intercommunale* (EPCI) dotato statuto e fiscalità autonoma e i Territori sotto forma di *Établissements Publics Territoriaux* (EPT)⁴.

Questa nuova configurazione istituzionale dell'agglomerazione metropolitana ha migliorato i rapporti tra Parigi e gli altri comuni. In tale contesto Parigi e Ivry-sur-Seine, facendo seguito ad un primo protocollo del 2006 e alle esperienze già avviate, hanno siglato l'11 dicembre 2019 una *Convention de Cooperation* allo scopo di ristabilire un'equità sociale e di collaborare nella redazione di progetti capaci di rispondere con soluzioni innovative ed alternative a problematiche territoriali specifiche quali la futura trasformazione degli insediamenti industriali presenti nel territorio d'Ivry-sur-Seine, la gestione dei grandi servizi urbani metropolitani ubicati ad Ivry-sur-Seine e la riqualificazione delle sponde della Senna.

La gestione politica e urbanistica dell'eredità del passato industriale e delle numerose attrezzature e funzioni logistiche della città di Parigi, e più in generale dell'area metropolitana, presenti nel territorio d'Ivry-sur-Seine rappresenta un tema centrale attorno a cui cooperare. Infatti, la localizzazione di alcuni di questi siti lungo il limite amministrativo che divide i due comuni, ossia lungo la linea di contatto di importanti progetti urbani, quali Paris Rive Gauche e Bruneseau in territorio parigino e Ivry-Port Nord e Ivry Confluences in territorio d'Ivry-sur-Seine, rende ineludibile una collaborazione tra le due amministrazioni. La convenzione siglata stabilisce un cambiamento di paradigma nella gestione dei servizi urbani metropolitani dei due comuni. Essi dovranno integrarsi all'interno delle trasformazioni urbane in atto, non più come vincoli e fonti inquinanti, ma al contrario quali opportunità per ridurre i livelli d'inquinamento, affrontare efficacemente

³ Il *Centre d'Hébergement d'Urgence pour Migrants*, attivo dal 2017, è gestito da Emmaüs Solidarité e accoglie 400 rifugiati e 50 persone che in precedenza abitavano in alloggi di fortuna ad Ivry-sur-Seine.

⁴ La *Metropole du Grand Paris* è suddivisa in 12 Territori. Il *Territoire 12 – Grand-Orly Seine Bièvre*, di cui fa parte Ivry-sur-Seine, è costituito da 24 comuni e ha una popolazione complessiva di 677.874 abitanti.

te la sfida al cambiamento climatico e migliorare la loro compatibilità con il quadro di vita urbana del quartiere. Un approccio metodologico supportato da un costante dialogo tecnico tra le due amministrazioni che oltre a rispondere alla sfida dei cambiamenti climatici nell'ambito della realizzazione dei progetti urbani di comune interesse, mira anche a promuovere politiche solidali in materia di residenze sociali e alloggi per persone in situazioni di difficoltà e rinforzare e qualificare le connessioni e i collegamenti tra Parigi e Ivry-sur-Seine.

L'attuale cambio di passo operato dall'amministrazione comunale d'Ivry-sur-Seine nell'ambito delle strategie urbane e metropolitane deve essere inquadrato in un più lungo processo di rivendicazione identitaria sia politica che economico-sociale. Proprio la forte resistenza politica e la resilienza sociale hanno caratterizzato per molto tempo l'appartenenza d'Ivry-sur-Seine alla metropoli parigina. Questo aspetto ha contribuito a preservarne l'identità che risulta pertanto legata al suo passato industriale e al suo presente di polo logistico, di erogatore di servizi urbani e metropolitani, ma ha contribuito anche a rafforzarne il riconoscimento identitario nell'ambito de *La Metropole du Grand Paris*. Una visione, quella de *La Metropole du Grand Paris*, da interpretare quale arcipelago metropolitano di identità e diversità solidali tra loro, che arricchisce ma non omologa chi ne fa parte.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- APUR (2005), *Les quartiers du boulevard périphérique*, Paris.
- APUR (2010), *Etude urbaine et pré opérationnelle des secteurs Ivry Port Nord et Masséna/Bruneseau*, Paris.
- APUR (2016), *Le boulevard périphérique parisienne au coeur de la métropole*, Paris.
- Bauman Z. (2002), *Modernità liquida*, Laterza, Roma-Bari.
- Beck U. (2016), *La metamorfosi del mondo*, Laterza, Roma-Bari.
- Beck U. (2017), *La società del rischio*, Carocci, Roma.
- Carta M. (2009), *Indirizzi per le politiche di rigenerazione delle periferie urbane. Esperimenti a Palermo*, in «Macramè», 3: 25-32.
- Carta M. (2013), *Prefazione*, in Lino B. (a cura di), *Periferie in trasformazione. Riflessi dai «margini» delle città*, Alinea, Firenze.
- Cohen J., Lortier A., Picard A. (1991), *De fortifs au périif: Paris, les seuils de la ville*, Pavillon de l'Arsenal, Paris.
- Corboz A. (2001), *L'urbanistica del XX secolo, un bilancio* in «Urbanistica», 101: 7-12, INU Edizioni, Roma.
- De Carlo G. (2007), *Questioni di architettura e urbanistica*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna.
- De Carlo G. (2015), *L'architettura della partecipazione*, Quodlibet, Macerata.
- Lassus B., Leyrit C. (1994), *Autoroutes et paysages*, Éditions du Demi-Cercle, Paris.
- Le Galès P., Vitale T. (2015), *Diseguaglianze e discontinuità nel governo delle grandi metropoli. Un'agenda di ricerca*, in «Territorio», 2: 7-17.
- Martelliano V. (2004), *Nuovi paesaggi. Sperimentazioni urbane. Parigi 1983-2006*, Atripaldi A. M. (a cura di), *Il paesaggio: teoria pratica e progetto, esperienze francesi contemporanee*, 114-126, Gangemi Editore, Roma.
- Panera Ph. (2008), *Paris metropole. Formes et échelles du grand Paris*, Éditions de la Villette, Paris.
- Patassini D. (2018), *Culture del planning*, in «Università IUAV 1991-2006 Inaugurazioni accademiche», 328-354, Venezia.
- Rossi A. (2013), *L'architettura della città*, Quodlibet, Macerata.
- Subra Ph. (2009), *Le Grand Paris, stratégies urbaines et rivalités géopolitiques*, in «Hérodote», 135: 49-79.
- Subra Ph. (2011), *Les municipalités communistes faceau défi de la désindustrialisation de la petite couronne parisienne* in «Bulletin de l'Association de géographes français», 2: 174-181.
- Secchi B. (2007), *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Roma-Bari.
- Secchi B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari.
- Tomato architectes (2003), *Paris la ville du Peripherique*, Le Moniteur, Paris.
- Trévelo P.A., Viger-Kohler A. (2008), *No Limit, Etude prospective de l'insertion urbaine du Pèriphérique de Paris*, Editions du Pavillon de l'Arsenal, Paris.
- Ville de Paris e Ville d'Ivry-sur-Seine (2019), *Convention de Coopération*, Paris.