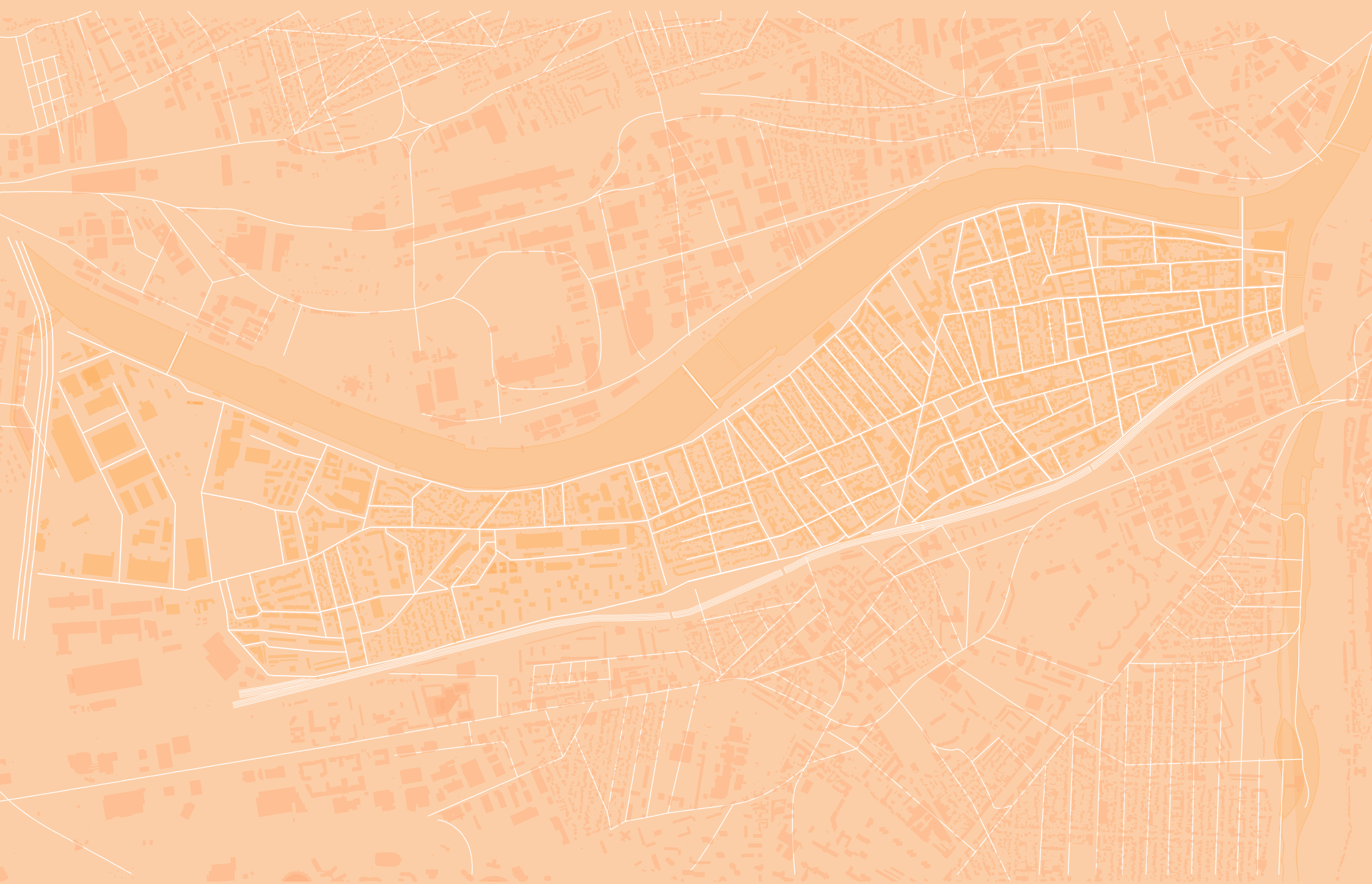


ALFORTVILLE: ABITARE IL MARGINE METROPOLITANO

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA

Università di Genova | **DAD** DIPARTIMENTO ARCHITETTURA E DESIGN

Scuola Politecnica

Dipartimento Architettura e Design

CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA

ALFORTVILLE: ABITARE IL MARGINE METROPOLITANO

Relatore:
Prof. Nicola Valentino Canessa

Candidata:
Elisa Mazzoni (S4940652)

Anno accademico 2025/2026

ABSTRACT

La tesi indaga il territorio di Alfortville, comune della prima cintura metropolitana parigina caratterizzato da una forte integrazione con Parigi ma, al tempo stesso, da discontinuità interne, da una distribuzione non omogenea dei servizi e da una struttura urbana fortemente sviluppata lungo l'asse nord-sud. La particolare conformazione del territorio, delimitato dalla Senna, dalla Marna e da importanti infrastrutture ferroviarie e viarie, ha inciso nel tempo sulla crescita del comune e continua ancora oggi a condizionarne la mobilità, la distribuzione delle funzioni e le relazioni tra le diverse parti della città. Il lavoro prende avvio da una lettura multiscalare del contesto e prosegue attraverso l'analisi dell'evoluzione storica, degli strumenti urbanistici, degli usi del suolo, dei principali vincoli territoriali e del rischio idraulico. A queste letture si affiancano analisi più specifiche dedicate alla distribuzione dei servizi e delle attrezzature, alla mobilità carrabile e dolce, al trasporto pubblico, agli spazi verdi, ai poli attrattivi, ai livelli di affollamento, alla struttura demografica e alla percezione della qualità urbana. L'analisi dell'accessibilità di prossimità, adattata alla scala della città dei cinque minuti, consente inoltre di individuare le aree maggiormente servite e quelle caratterizzate da una minore copertura funzionale. La sovrapposizione dei risultati mette in evidenza alcune criticità ricorrenti, tra cui la debole continuità interna lungo l'asse nord-sud, la frammentazione della rete ciclopedonale, la distribuzione disomogenea dei servizi e la presenza di aree sottoutilizzate o parzialmente dismesse. Parallelamente emergono importanti potenzialità legate al sistema fluviale, alla vicinanza con Parigi, alle infrastrutture ferroviarie e metropolitane, alla nuova centralità connessa al Grand Paris Express e alla disponibilità di aree suscettibili di trasformazione. A partire da queste condizioni, la proposta progettuale sviluppa una strategia unitaria fondata sulla costruzione di nuove centralità, sul rafforzamento della mobilità pedonale e ciclabile, sulla valorizzazione dello spazio pubblico e sul miglioramento delle connessioni interne. Quattro poli costituiscono il nucleo della proposta: il Municipio, interpretato come centralità civica; l'ex area ferroviaria, trasformata attraverso il verde, lo sport e nuove funzioni collettive; il centro commerciale, ripensato mediante il mix funzionale e la residenza; il polo Grand Paris, sviluppato come nuova porta urbana e nodo intermodale. I diversi interventi vengono messi in relazione attraverso un sistema continuo di percorsi, spazi verdi, aree pubbliche e trasporto collettivo, con l'obiettivo di rafforzare l'identità urbana di Alfortville, aumentare le occasioni di permanenza, incontro e socializzazione e superare progressivamente il carattere di semplice territorio di attraversamento e dipendenza dalle centralità esterne. La proposta viene infine interpretata come un sistema progressivo e aperto, nel quale i diversi interventi possono essere attuati secondo temporalità differenti e assumere il valore di possibili progetti pilota. Le strategie sviluppate ad Alfortville non vengono quindi intese come modelli rigidi, ma come principi flessibili e adattabili ad altri contesti della cintura metropolitana parigina caratterizzati da problematiche analoghe.

Indice

Abstract 5

1. INQUADRAMENTO DEL TERRITORIO.....8

1.1 Analisi del contesto e collocazione territoriale.....10
1.2 Quadro catastale, usi del suolo e vincoli territoriali.....14
1.3 Schema informazioni generali.....15

2. DALLA FONDAZIONE AD OGGI: LA NASCITA DI ALFORTVILLE.....18

2.1 Dal processo di formazione urbana ad oggi.....20
2.2 Alfortville contemporanea: pianificazione e trasformazioni 38

3. RIFEIMENTI PROGETTUALI.....40

3.1 Parco Dora, Torino.....42
3.2 Playground Macrotto Zero, Prato.....44
3.3 Leonardo Playground, Milano.....46
3.4 Superilla, Barcellona.....48
3.5 Rambleta Promenade, Barcellona.....50
3.6 Volta Nord, Basilea.....52
3.7 WartZ, Zwolle.....54
3.8 Superkilen, Copenaghen.....56
3.9 Rubix Square, Fuzhou.....58

4. ANALISI SPECIFICHE.....60

4.1 Rilievo fotografico dello stato di fatto.....62
4.2 Rilievo fotografico e mappatura delle aree strategiche.....64
4.3 Distribuzione delle funzioni, dei servizi e delle attrezzature.....66
4.4 Analisi della mobilità: viabilità carrabile, mobilità dolce e trasporto pubblico.....60
4.5 Analisi del verde.....72
4.6 Analisi poli attrattivi.....74
4.7 Analisi affollamento.....76
4.8 Analisi demografica e percezione della qualità urbana.....80
4.9 Analisi accessibilità urbana: il modello dei 5 minuti.....82
4.10 Sintesi delle criticità e delle potenzialità.....84
4.11 Linee strategiche d'intervento.....85

5. STRATEGIA E CONCEPT DI PROGETTO.....86

5.1 Scelta dell'area di progetto.....88
5.2 Masterplan di progetto.....90
5.3 Concept di progetto e logogramma.....92

6. SVILUPPO PROGETTUALE....94

6.1 Dalla strategia al progetto....98
6.2 Abaco degli arredi urbani e delle modalità d'uso....100
6.3 Polo Municipio - Spazio pubblico e centralità civica....102
6.4 Polo ferroviario - Verde, sport e collettività....106
6.4.1 Articolazione funzionale e temporalità d'uso....112
6.4.2 Un campo, molte possibilità....118
6.5 Centro commerciale - Mix funzionale e nuove centralità....120
6.5.1 Struttura, organizzazione interna e rapporto con l'esterno....124
6.5.2 Organizzazione temporale delle funzioni....129
6.5.3 Residenze ed integrazione con il sistema degli spazi pubblici....130
6.6 Polo Grand Paris - Intermodalità e accessibilità....134
6.7 Temporalità e fasi di attuazione....140

7. VISUALIZZAZIONI PROGETTUALI....142

7.1 Visualizzazioni di progetto - Vivere le nuove centralità....144
7.2 Municipio - Gioco ed attività all'aperto....146
7.3 Municipio - Incontro e permanenza....148
7.4 Polo ferroviario - Gioco e socialità....150
7.5 Polo ferroviario - Sport e collettività....152
7.6 Centro commerciale - Percorsi e vita collettiva....154
7.7 Centro commerciale - Piazza coperta....156
7.8 Stazione Grand Paris - Verde e permanenza....158
7.9 Stazione Grand Paris - Intermodalità e spazio pubblico....160

8. CONCLUSIONI....162

8.1 Conclusioni- Quattro poli, un'unica strategia urbana....164
8.2 Bibliografia....166
8.3 Sitografia....168

1

INQUADRAMENTO DEL TERRITORIO

Il capitolo introduce Alfortville all'interno del sistema territoriale dell'Île-de-France e della Métropole du Grand Paris, approfondendone posizione geografica, morfologia e principali infrastrutture. La particolare configurazione compresa tra Senna, Marna, ferrovia e autostrada determina un territorio stretto e longitudinale, fortemente connesso alla scala metropolitana ma caratterizzato da margini fisici significativi. L'analisi degli usi del suolo, della zonizzazione e del rischio idraulico completa il quadro territoriale e individua i principali condizionamenti da considerare nelle successive strategie progettuali.

1.1 Analisi del contesto e collocazione territoriale

L'area oggetto di studio è localizzata nel comune di Alfortville, situato nel settore sud-orientale dell'area metropolitana di Parigi, in Francia. Prima di analizzare nello specifico il territorio comunale, risulta necessario inquadrare Alfortville all'interno del più ampio sistema territoriale francese, regionale e dipartimentale, al fine di comprenderne il ruolo all'interno della struttura metropolitana parigina. Alfortville appartiene alla regione dell'Île-de-France, principale regione metropolitana della Francia e centro politico, economico e infrastrutturale del Paese. Tale regione comprende Parigi e i comuni della sua area urbana, configurandosi come un sistema territoriale fortemente polarizzato dalla capitale ma, allo stesso tempo, articolato in una rete di comuni, poli urbani, infrastrutture e spazi ambientali che contribuiscono al funzionamento complessivo della metropoli. All'interno dell'Île-de-France, il comune di Alfortville ricade nel dipartimento del Val-de-Marne, collocato nella parte sud-orientale della prima cintura parigina. Questa posizione conferisce al comune un ruolo intermedio tra il centro metropolitano e i territori più esterni della regione, rendendolo un ambito urbano particolarmente significativo per osservare le dinamiche di relazione tra Parigi e i comuni limitrofi. Oltre all'appartenenza amministrativa al dipartimento del Val-de-Marne, Alfortville è compresa nella Métropole du Grand Paris e nell'Établissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir. Questa struttura intercomunale rappresenta una scala fondamentale per il coordinamento delle politiche territoriali, urbanistiche, ambientali e infrastrutturali, permettendo di leggere il comune non come un'entità isolata, ma come parte di un sistema metropolitano più ampio. Il territorio comunale si distingue per una posizione geografica di particolare rilevanza strategica, in quanto collocato in prossimità della confluenza tra due dei principali corsi d'acqua del sistema idrografico francese: la Marna e la Senna. Tale collocazione, unitamente alla vicinanza geografica e funzionale con Parigi, contribuisce a configurare Alfortville come un ambito urbano fortemente integrato nel tessuto metropolitano, pur in assenza di una diretta continuità amministrativa con la capitale. Dal punto di vista territoriale, Alfortville è delimitata a nord dalla Marna, che la separa dal comune di Charenton-le-Pont, a est dal fascio ferroviario Paris–Lyon, oltre il quale si estende Maisons-Alfort, e a ovest dalla Senna, che la separa dai territori di Ivry-sur-Seine e Vitry-sur-Seine. A sud, il limite comunale è segnato principalmente dall'autostrada A86 e dal rapporto con i territori di Créteil e Choisy-le-Roi. Questa configurazione evidenzia il ruolo di Alfortville come elemento di connessione tra differenti polarità urbane e ambientali, inserito nel sistema consolidato della prima cintura metropolitana e in prossimità delle grandi aree verdi e sportive presenti nel settore sud-orientale dell'agglomerazione parigina. La prossimità alla Senna e alla Marna costituisce uno degli elementi principali dell'identità territoriale del comune. I due corsi d'acqua delimitano e influenzano la conformazione del territorio, contribuendo a definire una morfologia urbana stretta e allungata. Tale configurazione ha inciso nel tempo sia sulle modalità di sviluppo dell'edificato sia sulla distribuzione delle infrastrutture e degli spazi pubblici. Il rapporto con l'acqua rappresenta quindi un tema centrale per la lettura del territorio, non soltanto dal punto di vista geografico, ma anche paesaggistico e urbano. Dal punto di vista geomorfologico, Alfortville si sviluppa all'interno della pianura alluvionale generata dalla confluenza della Senna e della Marna. Il territorio comunale presenta una morfologia pressoché pianeggiante, con una quota media di circa 32 metri sul livello del mare, ed è costituito prevalentemente da depositi alluvionali recenti appartenenti al Bacino di Parigi. Tale configurazione geologica ha favorito storicamente l'insediamento umano e lo sviluppo delle attività produttive, ma ha al tempo stesso determinato una forte vulnerabilità ai fenomeni di esondazione, elemento che ha profondamente influenzato sia l'evoluzione urbana sia le successive strategie di pianificazione territoriale. La particolare forma del comune, sviluppata longitudinalmente per circa 4,5 km e con una larghezza variabile compresa tra circa 500 metri e 1 km, conferisce ad Alfortville una configurazione territoriale fortemente lineare. Tale caratteristica, unita alla presenza della Senna, della Marna, della ferrovia storica Paris–Lyon e dell'autostrada A86, determina un marcato effetto di "isola urbana", nella quale i principali collegamenti con i comuni limitrofi risultano concentrati in un numero limitato di ponti e attraversamenti infrastrutturali. Questa conformazione rappresenta ancora oggi uno dei principali elementi che condizionano la mobilità e l'organizzazione dello spazio urbano. In termini di accessibilità, Alfortville beneficia della vicinanza all'Aéroport de Paris-Orly fattore che rafforza il grado di connessione del comune alle reti infrastrutturali su scala regionale, nazionale e inter-


Alfortville in risalto
rispetto a Parigi

nazionale. La presenza dell'aeroporto nelle vicinanze contribuisce inoltre a collocare Alfortville all'interno di un sistema territoriale fortemente infrastrutturato, nel quale la mobilità assume un ruolo determinante. Il comune è servito dalla linea ferroviaria RER D attraverso le stazioni di Maisons-Alfort–Alfortville e Le Vert de Maisons, che garantiscono il collegamento con Parigi e con altri centri dell'area metropolitana. La collocazione delle stazioni lungo il confine orientale rafforza la continuità funzionale tra Alfortville e il vicino comune di Maisons-Alfort. A questo sistema si aggiungono le trasformazioni legate al Grand Paris Express [1], in particolare, alla futura linea 15 Sud. La nuova stazione di Le Vert de Maisons contribuirà a rafforzare l'accessibilità del settore meridionale di Alfortville e il suo inserimento nella rete metropolitana, riducendo la dipendenza dai collegamenti orientati esclusivamente verso il centro di Parigi. La struttura fisica di Alfortville è definita da quattro grandi margini territoriali: la Marna a nord, la Senna a ovest, il fascio ferroviario Paris–Lyon a est e l'autostrada A86 a sud. Questi elementi determinano una forma urbana stretta e allungata, sviluppata prevalentemente lungo l'asse nord-sud e caratterizzata da un numero limitato di connessioni trasversali con i comuni circostanti. All'interno del territorio, la mobilità si struttura attraverso alcuni assi viari principali. Rue Charles de Gaulle serve il settore settentrionale, mentre Rue Émile Zola costituisce uno dei più importanti collegamenti trasversali dell'area centrale. Nel settore meridionale, la presenza dell'A86 introduce un'infrastruttura di scala sovracomunale. L'effettivo ruolo di questi assi nella mobilità locale e nella continuità dello spazio urbano sarà approfondito nei capitoli dedicati all'analisi della viabilità e delle criticità. La presenza delle infrastrutture lineari e la particolare conformazione del territorio rafforzano il ruolo di Alfortville come spazio di connessione tra ambiti differenti. Tale condizione, pur generando alcune discontinuità fisiche e funzionali, rappresenta anche una potenzialità, poiché consente di interpretare il comune come un nodo strategico della rete metropolitana sud-orientale. La lettura territoriale dovrà essere successivamente integrata attraverso l'analisi degli strumenti urbanistici, degli usi del suolo, dell'assetto proprietario e degli eventuali vincoli presenti. Questi elementi consentiranno di individuare le effettive possibilità di trasformazione delle diverse aree e di orientare in maniera consapevole le successive scelte progettuali. Nel complesso, Alfortville si presenta come un territorio complesso, inserito nella prima cintura metropolitana e definito dal rapporto con la Senna, la Marna e le principali infrastrutture di trasporto. La sua condizione di comune autonomo, ma fortemente integrato nel sistema del Grand Paris, lo rende un caso di studio particolarmente significativo per analizzare le trasformazioni urbane dei territori metropolitani prossimi alla capitale. Dal punto di vista dimensionale, Alfortville si estende su una superficie comunale di circa 3,67 km² e presenta una popolazione superiore a 45.000 abitanti, con una densità insediativa particolarmente elevata. Il territorio, quasi interamente urbanizzato, si sviluppa prevalentemente lungo l'asse nord-sud e dispone di limitate possibilità di espansione. Tale condizione rende necessario intervenire soprattutto attraverso processi di riqualificazione, trasformazione e riuso del tessuto urbano esistente. L'analisi degli usi del suolo e della zonizzazione urbanistica permetterà di approfondire la distribuzione delle funzioni residenziali, dei servizi, delle infrastrutture, delle attività produttive e degli spazi pubblici, orientando le successive valutazioni progettuali. L'assetto territoriale attuale di Alfortville non costituisce una condizione originaria, ma è il risultato di successive trasformazioni legate alla presenza dei corsi d'acqua, allo sviluppo della ferrovia, alla crescita industriale e residenziale e alla progressiva integrazione nella metropoli parigina. Comprendere tali processi risulta indispensabile per interpretare la morfologia urbana contemporanea e le differenze tra i settori settentrionale, centrale e meridionale del comune. Il capitolo successivo ricostruirà pertanto l'evoluzione storica di Alfortville, mettendo in relazione le principali fasi di sviluppo con la struttura urbana attuale. Questa particolare configurazione territoriale determina una città fortemente integrata nel sistema metropolitano, ma al tempo stesso condizionata da margini infrastrutturali e ambientali che ne influenzano le relazioni interne e con i comuni limitrofi. Tali dinamiche saranno approfondite nei capitoli successivi attraverso la lettura urbanistica e le analisi tematiche del territorio.

NOTE:

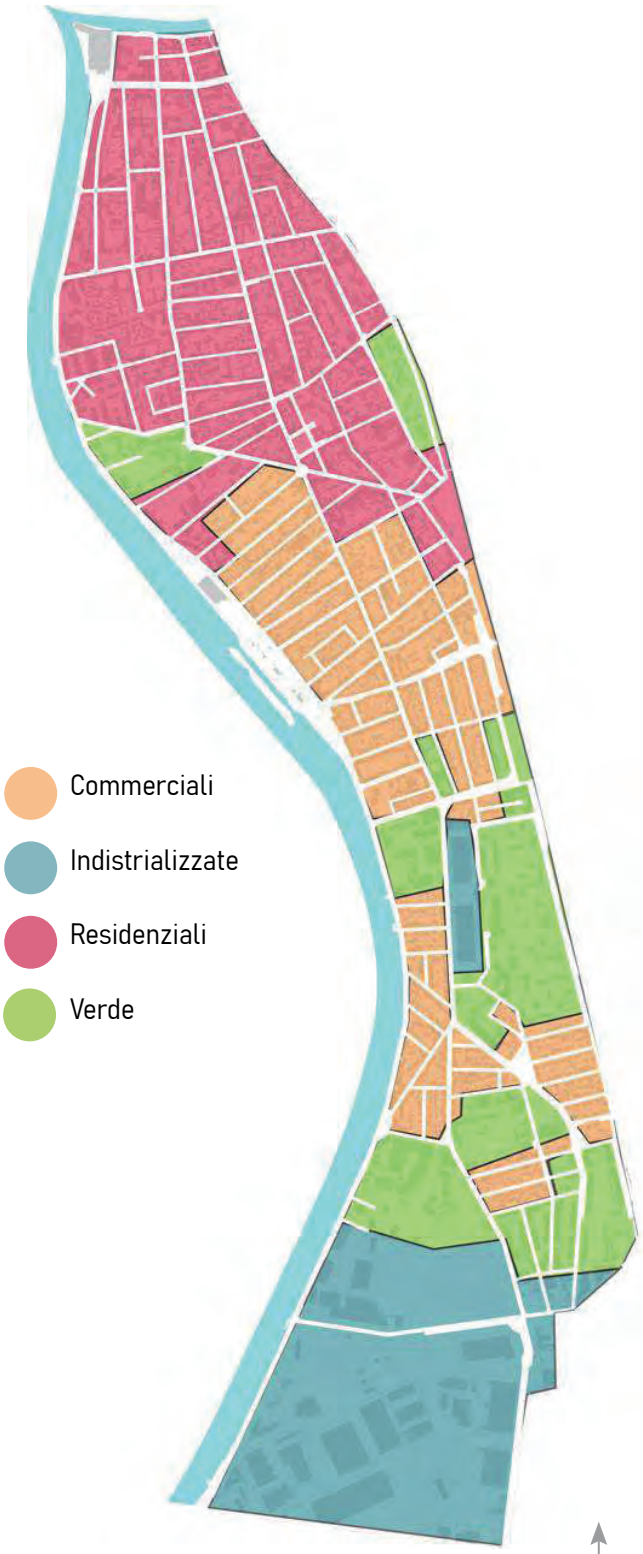
Grand Paris Express [1] **:** è un'infrastruttura metropolitana lunga circa 200 chilometri, progettata per collegare quasi tutti i comuni della regione Île-de-France, promette di trasformare la fisionomia di una delle più grandi metropoli europee.

Alfortville in risalto



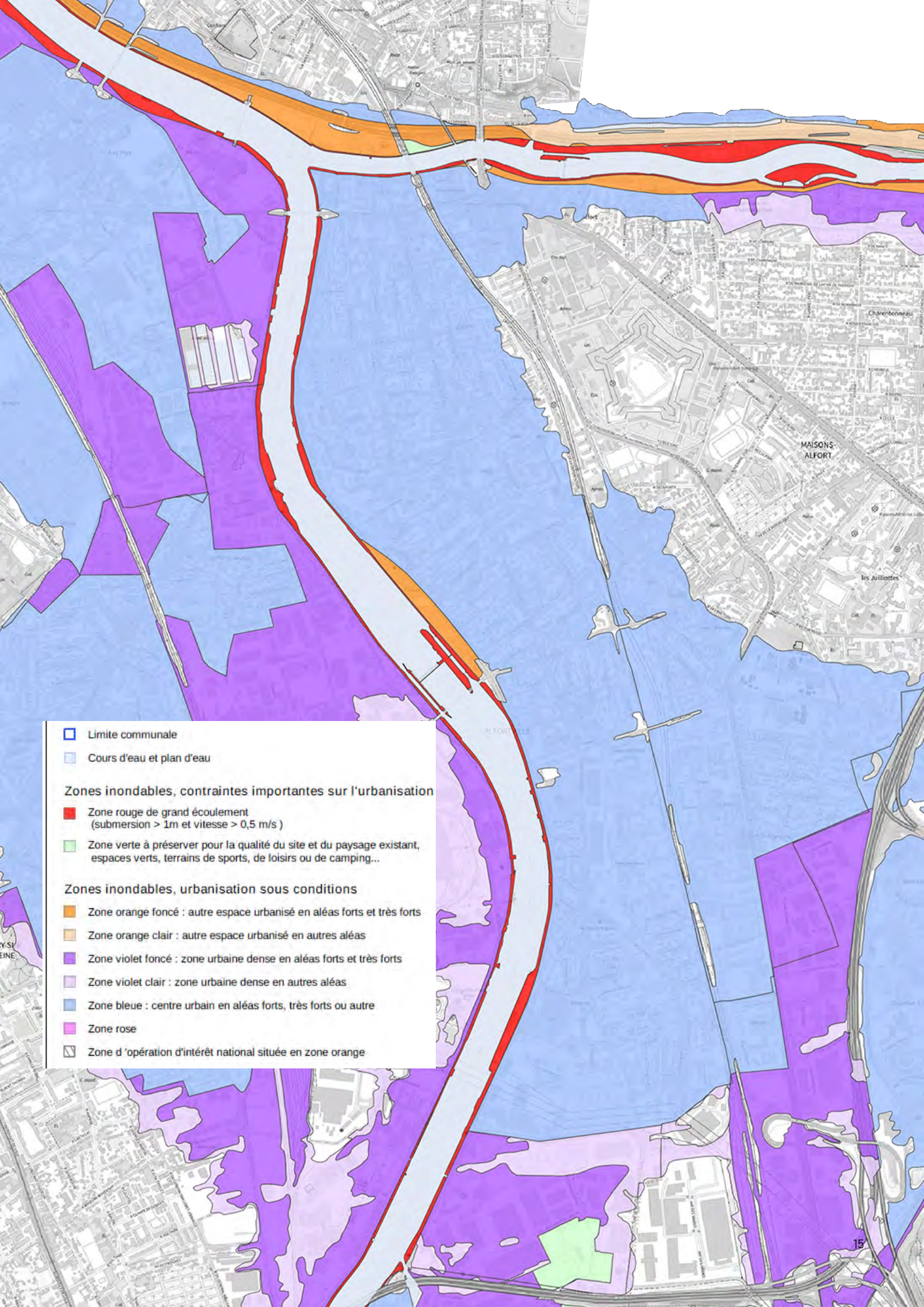
1.2 Quadro catastale, usi del suolo e vincoli territoriali

Le prime analisi condotte hanno riguardato il quadro catastale e la zonizzazione del territorio comunale. In una fase preliminare, mediante l'utilizzo del geoportale francese, è stata effettuata una ricognizione delle aree suscettibili di edificazione e di quelle soggette a vincoli o non edificabili. Parallelamente è stata analizzata anche la struttura fisica del territorio, evidenziando come la conformazione morfologica e la presenza delle principali infrastrutture abbiano inciso in maniera significativa sull'organizzazione urbana del comune. In particolare, la ferrovia, i corsi d'acqua e la rete viaria principale hanno progressivamente determinato una suddivisione del territorio in differenti ambiti funzionali, influenzando sia la distribuzione degli insediamenti sia la localizzazione dei principali servizi pubblici e delle attività produttive. Successivamente, è stata sviluppata un'analisi del tessuto insediativo residenziale, suddividendo il comune di Alfortville in differenti ambiti territoriali (Fig. 1). Tale suddivisione ha permesso di individuare, nella porzione settentrionale, quartieri a carattere misto, caratterizzati dalla compresenza di funzioni residenziali e servizi; nella zona centrale, invece, prevalgono quartieri a destinazione prevalentemente residenziale, mentre a sud si concentrano aree a carattere industriale, con una presenza più limitata di abitazioni. Proseguendo, le aree evidenziate in azzurro corrispondono a poli commerciali e ad attività terziarie. Infine, sono stati individuati i cosiddetti grands ensembles [1], elementi significativi del tessuto urbano locale. Questa prima fase analitica ha consentito di delineare un quadro preliminare utile a orientare le successive scelte progettuali, fornendo indicazioni su dove e come intervenire in maniera più efficace. Essa ha inoltre permesso di mettere in evidenza le principali criticità e le potenzialità presenti nelle diverse porzioni del territorio, restituendo una lettura più articolata delle dinamiche urbane locali. Un'analisi di questo tipo risulta infatti fondamentale per comprendere il rapporto tra funzioni urbane, distribuzione degli insediamenti e possibilità di trasformazione futura. La distribuzione delle differenti tipologie insediative evidenzia inoltre una progressiva transizione tra tessuti urbani eterogenei. Le aree settentrionali risultano caratterizzate da una maggiore densità edilizia e dalla presenza di funzioni miste, mentre il settore centrale assume prevalentemente carattere residenziale. La porzione meridionale mantiene in-



Divisione zone: residenziali, comemrciali ed industrailizzate

Plan de prèvention du risque inondation (PPRI)


Limite communale
Cours d'eau et plan d'eau
Zones inondables, contraintes importantes sur l'urbanisation
Zone rouge de grand écoulement
(submersion > 1m et vitesse > 0,5 m/s)
Zone verte à préserver pour la qualité du site et du paysage existant,
espaces verts, terrains de sports, de loisirs ou de camping...
Zones inondables, urbanisation sous conditions
Zone orange foncé : autre espace urbanisé en aléas forts et très forts
Zone orange clair : autre espace urbanisé en autres aléas
Zone violet foncé : zone urbaine dense en aléas forts et très forts
Zone violet clair : zone urbaine dense en autres aléas
Zone bleue : centre urbain en aléas forts, très forts ou autre
Zone rose
Zone d 'opération d'intérêt national située en zone orange
MAISONS-ALFORT
Charentonneau
les Juilliottes

vece una vocazione maggiormente produttiva e infrastrutturale, determinando una netta differenziazione morfologica all'interno del territorio comunale. Parallelamente, ai fini della definizione di nuovi interventi e della riqualificazione di aree esistenti, si è resa necessaria l'individuazione delle zone a elevato rischio di allagamento e di quelle maggiormente sicure (Fig.2). L'analisi del rischio idraulico assume particolare rilevanza anche in relazione alla storia insediativa del comune. La progressiva urbanizzazione delle aree comprese tra la Senna e la Marna è infatti avvenuta parallelamente alla realizzazione di importanti opere di regimazione idraulica e di bonifica, che hanno consentito l'edificazione di territori originariamente caratterizzati dalla presenza di aree umide e canali naturali. Nonostante tali interventi, il rischio di alluvione continua ancora oggi a rappresentare uno dei principali fattori di vulnerabilità del territorio comunale. Fondamentale in considerazione della particolare vulnerabilità idraulica del comune, determinata dalla sua collocazione geografica, delimitata a nord dalla Marna e a ovest dalla Senna. La conoscenza di queste condizioni ha consentito di integrare gli aspetti ambientali e di sicurezza all'interno delle valutazioni progettuali, indirizzando le trasformazioni verso aree meno esposte al rischio. Inoltre, l'analisi del rischio idraulico rappresenta un elemento essenziale non solo per la pianificazione di nuovi interventi, ma anche per garantire una maggiore resilienza urbana rispetto a possibili eventi climatici estremi.

NOTE:
Grands ensembles [1] **:** Grandi complessi residenziali di edilizia popolare costruiti in Francia tra la metà degli anni '50 e l'inizio degli anni '70. Nacquero per rispondere rapidamente alla crisi abitativa del dopoguerra, ispirandosi ai principi razionalisti della Carta di Atene.

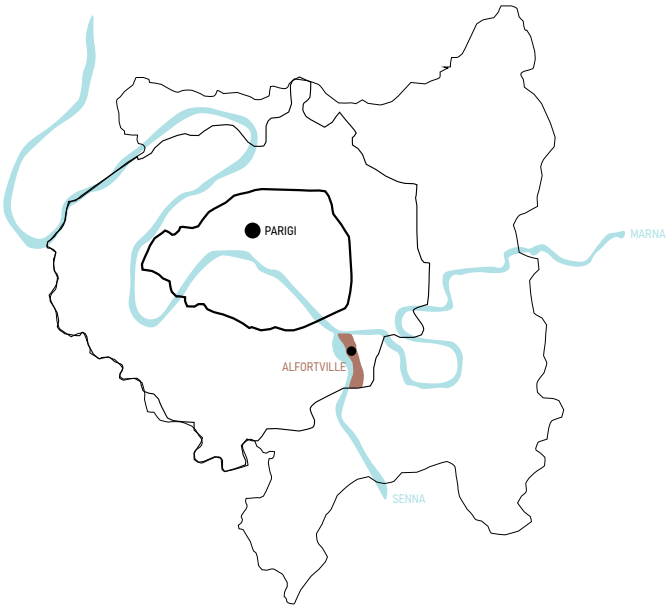
Comuni confinanti

NORD — Charenton-le-Pont
NORD-OVEST — Ivry-sur-Seine
OVEST — Vitry-sur-Seine
SUD-OVEST — Choisy-le-Roi
SUD-EST — Créteil
EST — Maisons-Alfort



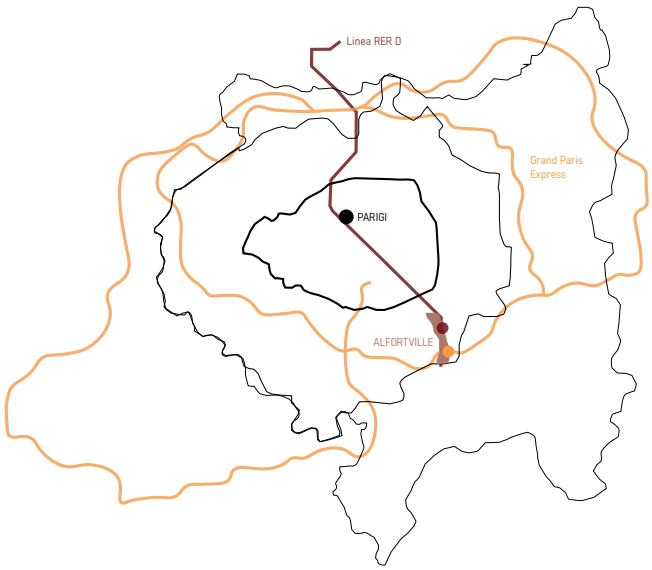
1.3 Schema delle informazioni generali

Alfortville è un comune della cintura sud-orientale di Parigi, sviluppato lungo un territorio stretto e allungato compreso tra la Senna e importanti infrastrutture ferroviarie. La sua posizione strategica garantisce una forte connessione con il sistema metropolitano, ma allo stesso tempo genera margini, discontinuità e una struttura urbana fortemente orientata lungo l'asse nord-sud. Il tessuto è prevalentemente residenziale, affiancato da aree produttive e da alcune centralità concentrate soprattutto nella parte settentrionale e centrale. La presenza del sistema fluviale rappresenta una risorsa paesaggistica e ambientale, ma comporta anche criticità legate al rischio di inondazione. Il territorio presenta inoltre una popolazione eterogenea e multiculturale, insieme a una distribuzione non sempre omogenea di servizi, attrezzature e spazi pubblici. La futura infrastrutturazione metropolitana e la presenza di aree sottoutilizzate offrono importanti occasioni di trasformazione. Il progetto interpreta quindi Alfortville come un territorio da ricucire, rafforzando connessioni, spazi pubblici e nuove centralità urbane.



Intersezione tra i fiumi Senna e Marna

Lunghezza Senna: 773 km
Lunghezza Marna: 525 km
Intersezione: A nord-ovest di Alfortville



Linee ferroviarie e metropolitane

Lunghezza Grand Paris: 200 km, di cui 75 km che appartengono alla linea 15
Lunghezza RER D: 194 Km

2

DALLA FONDAZIONE AD OGGI:
La nascita di Alfortville

Il capitolo ricostruisce l'evoluzione storica di Alfortville mettendo in relazione trasformazioni territoriali, sviluppo infrastrutturale e mutamenti sociali. Dalla condizione originaria di pianura alluvionale, il territorio viene progressivamente trasformato dalla ferrovia, dall'industrializzazione e dalla crescita della periferia parigina, fino alla nascita del comune autonomo nel 1885. Le successive fasi di espansione residenziale, edilizia sociale, immigrazione e deindustrializzazione permettono di comprendere l'attuale struttura urbana e l'identità multiculturale della città. Inoltre Il capitolo analizza Alfortville nella sua condizione contemporanea, approfondendo il rapporto tra scala comunale e pianificazione metropolitana. Gli strumenti urbanistici, i programmi di rigenerazione e le trasformazioni connesse al Grand Paris mostrano il passaggio da una crescita basata sull'espansione a una strategia orientata alla riqualificazione del tessuto esistente. La struttura nord-sud, la presenza di barriere infrastrutturali e la distribuzione disomogenea delle centralità evidenziano la necessità di ricucire il territorio e rafforzare spazio pubblico, mobilità sostenibile e nuove polarità urbane.

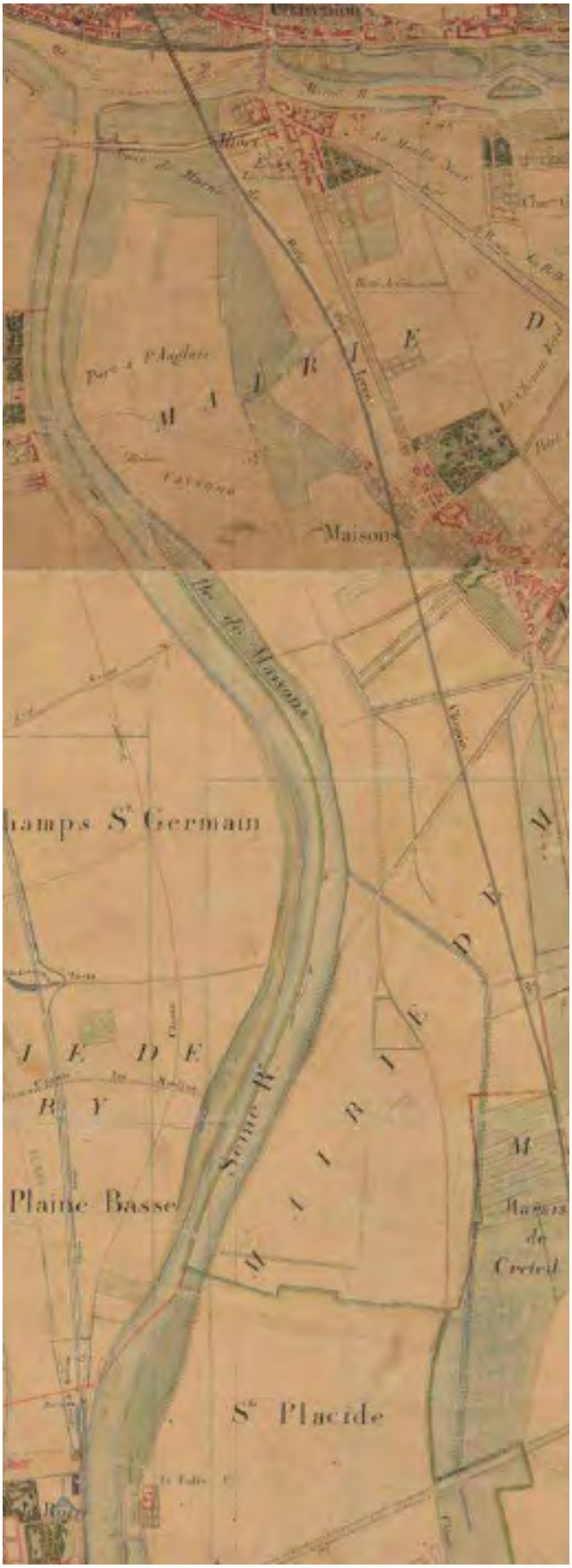
2.1 Dal processo di formazione urbana ad oggi

Alfortville nel contesto della metropoli parigina

Il comune di Alfortville, situato nel settore sud-orientale dell'area metropolitana di Parigi, rappresenta uno dei casi più significativi per comprendere i processi di formazione, trasformazione e consolidamento delle periferie urbane francesi. La sua evoluzione territoriale costituisce un esempio emblematico di come la crescita della capitale abbia progressivamente modellato i comuni della prima corona metropolitana, trasformando territori inizialmente rurali in realtà urbane pienamente integrate nel sistema economico e infrastrutturale parigino. La storia di Alfortville non può infatti essere interpretata come un processo autonomo, ma deve essere letta in stretta relazione con l'espansione di Parigi. Fin dalla sua origine, il destino del comune è stato profondamente influenzato dalle dinamiche economiche, sociali e urbanistiche della capitale. Ogni fase del suo sviluppo – dalla bonifica delle aree alluvionali alla costruzione delle infrastrutture ferroviarie, dalla crescita industriale del XIX secolo fino ai recenti programmi del Grand Paris – riflette il continuo rapporto di interdipendenza instauratosi con il principale polo urbano francese. L'attuale configurazione della città è quindi il risultato di una stratificazione di eventi storici, trasformazioni territoriali e politiche urbane che, nel corso di oltre un secolo, hanno progressivamente modificato la morfologia urbana, la composizione sociale e il ruolo svolto da Alfortville all'interno dell'area metropolitana. Comprendere tale evoluzione storica risulta fondamentale non soltanto per ricostruire la formazione della città, ma anche per interpretarne le criticità contemporanee e le potenzialità di sviluppo che costituiscono il presupposto delle strategie progettuali illustrate nei capitoli successivi.

Il territorio tra Senna e Marna: le origini geografiche

L'origine di Alfortville è strettamente legata alla particolare conformazione geografica del territorio sul quale sorge. Il comune occupa infatti una stretta pianura alluvionale delimitata dalla Senna e dalla Marna, due dei principali corsi d'acqua dell'Île-de-France che, fin



Carta 1818 -1824

dall'antichità, hanno rappresentato fondamentali assi di comunicazione, commercio e sviluppo economico. La posizione alla confluenza dei due fiumi ha conferito al territorio un'importanza strategica già in epoca romana, quando la rete fluviale costituiva il principale sistema di trasporto per persone e merci dirette verso Lutetia, l'antica Parigi. Tuttavia, se da un lato la presenza dell'acqua offriva importanti opportunità economiche, dall'altro rappresentava anche il principale limite allo sviluppo dell'insediamento umano. Per molti secoli l'area rimase infatti soggetta a frequenti esondazioni, che trasformavano vaste porzioni del territorio in zone paludose e poco adatte all'edificazione stabile. La morfologia pianeggiante e la natura alluvionale dei terreni rendevano particolarmente difficile la realizzazione di infrastrutture permanenti, favorendo piuttosto un utilizzo agricolo stagionale. Le ricostruzioni cartografiche storiche evidenziano come, fino al XIX secolo, il territorio fosse attraversato da numerosi canali e zone paludose, successivamente progressivamente bonificate e canalizzate. Uno degli antichi corsi d'acqua occupava l'attuale asse di Rue de Rome, testimonianza della profonda trasformazione idraulica che ha interessato il territorio nel corso della sua evoluzione urbana. Durante il Medioevo il territorio apparteneva prevalentemente al comune di Maisons-Alfort e risultava suddiviso in grandi proprietà agricole, coltivate principalmente a cereali, ortaggi e vigneti destinati ad alimentare il vicino mercato parigino. La prossimità alla capitale consentiva infatti un rapido trasporto delle derrate agricole lungo le vie fluviali, creando già in questa fase un primo rapporto economico tra il territorio e Parigi. Accanto alle attività agricole erano presenti pascoli, piccoli boschi e aree umide, mentre gli insediamenti permanenti risultavano estremamente limitati e dispersi. L'assenza di un vero centro abitato era dovuta sia alle difficili condizioni ambientali sia alla costante esposizione alle piene della Senna, che periodicamente interrompevano qualsiasi tentativo di urbanizzazione stabile. Ancora nel XVIII secolo gran parte dell'attuale territorio comunale conservava quindi un carattere prevalentemente rurale. Alcune porzioni erano utilizzate come riserve di caccia appartenenti alla Corona francese, mentre altre rimanevano incolte proprio a causa dell'elevato rischio idraulico. Questa condizione di marginalità territoriale contribuì a mantenere



Carta topografica 1906

Alfortville ai margini dei principali processi di urbanizzazione che interessavano la capitale francese. Tuttavia, proprio la vicinanza con Parigi avrebbe rappresentato, nel secolo successivo, il principale fattore di trasformazione del territorio.

La crescita di Parigi e la nascita della periferia moderna

L'inizio del XIX secolo rappresenta un momento di svolta tanto per Parigi quanto per i territori circostanti. La Rivoluzione Industriale determina un profondo cambiamento nell'organizzazione economica della capitale, favorendo un rapido incremento della popolazione e una crescente domanda di nuovi spazi destinati alla produzione industriale, alle infrastrutture e all'edilizia residenziale. Nel corso dell'Ottocento Parigi conosce una crescita senza precedenti. L'aumento della popolazione, lo sviluppo delle attività manifatturiere e il potenziamento delle reti commerciali rendono progressivamente insufficiente lo spazio disponibile all'interno della città storica. In questo contesto, i comuni limitrofi iniziano ad assumere un ruolo sempre più importante, diventando luoghi privilegiati per l'insediamento di industrie, magazzini e abitazioni destinate alla nuova classe operaia. Le grandi trasformazioni urbanistiche promosse dal prefetto Georges-Eugène Haussmann nella seconda metà del XIX secolo contribuirono ulteriormente a questo processo. La modernizzazione della capitale, caratterizzata dalla realizzazione dei grandi boulevard, delle nuove reti infrastrutturali e dei principali servizi pubblici, comportò anche lo spostamento di numerose attività produttive verso le aree periferiche, dove il costo dei terreni risultava inferiore e la disponibilità di spazi era maggiore. Fu proprio in questo contesto che il territorio dell'attuale Alfortville iniziò ad assumere un ruolo strategico. La vicinanza alla capitale, unita alla presenza della Senna e della futura rete ferroviaria, rese quest'area particolarmente adatta ad accogliere funzioni produttive e logistiche strettamente connesse allo sviluppo economico di Parigi. La città non nacque dunque come insediamento indipendente, ma come diretta conseguenza dell'espansione metropolitana della capitale. Fin dalle sue origini, Alfortville si configurò come uno spazio complementare a Parigi: un luogo in cui trovavano



Rue Victor-Hugo e Rue de la Station: presenza della linea tranviaria nel tessuto urbano storico



Carta 1947

posto attività industriali, infrastrutture di trasporto e nuovi quartieri residenziali destinati ad accogliere una popolazione sempre più numerosa. Questa relazione di reciproca dipendenza avrebbe continuato a caratterizzare lo sviluppo del comune anche nei decenni successivi, influenzandone profondamente la forma urbana, la struttura economica e la composizione sociale.

Le infrastrutture come motore dello sviluppo urbano

Se per secoli la presenza della Senna e della Marna aveva rappresentato principalmente un limite all'espansione dell'insediamento, nel corso del XIX secolo la situazione cambiò radicalmente. Il progresso tecnologico e le nuove esigenze economiche della capitale portarono infatti alla realizzazione di importanti opere infrastrutturali che modificarono profondamente il territorio, trasformandolo da area agricola marginale a nodo strategico dell'area metropolitana parigina. Il primo intervento significativo fu l'apertura del ponte sulla Senna nel 1829, che migliorò sensibilmente i collegamenti con Maisons-Alfort e con la capitale. Sebbene l'insediamento mantenesse ancora un carattere prevalentemente rurale, questa nuova infrastruttura facilitò gli spostamenti delle persone e delle merci, incrementando l'accessibilità del territorio e favorendo i primi investimenti edilizi. La trasformazione più rilevante avvenne tuttavia tra il 1845 e il 1849 con la realizzazione della linea ferroviaria Parigi–Lione–Marsiglia, una delle principali infrastrutture ferroviarie francesi. La nuova linea non rappresentò soltanto un'importante innovazione nei trasporti nazionali, ma modificò profondamente anche l'organizzazione spaziale del territorio. Dal punto di vista amministrativo, la ferrovia introdusse una netta cesura all'interno del comune di Maisons-Alfort, separando progressivamente la porzione occidentale, destinata a diventare Alfortville, dal centro storico posto a est. Tale separazione fisica contribuì, negli anni successivi, alla formazione di una nuova identità territoriale, destinata a sfociare nell'autonomia comunale del 1885. Parallelamente, la ferrovia rappresentò un potente fattore di attrazione economica. Lungo il tracciato iniziarono infatti a insediarsi depositi ferroviari, magazzini, officine e numerose attività produttive, richiamando una consistente manodopera proveniente



Collegamento viario sul fiume e sviluppo infrastrutturale del territorio di Alfortville



Carta 1999

sia dalle campagne francesi sia dalla stessa capitale. A differenza di altri comuni della periferia parigina, lo sviluppo di Alfortville risultò fortemente influenzato dalla combinazione di due sistemi infrastrutturali complementari: quello ferroviario e quello fluviale. La presenza della Senna consentiva infatti il trasporto di materiali pesanti, carbone e merci ingombranti, mentre la ferrovia garantiva collegamenti rapidi con Parigi e con il resto del territorio nazionale. Questa duplice accessibilità costituì uno dei principali fattori che determinarono il rapido sviluppo economico della città. Tra il 1861 e il 1863 furono inoltre realizzate la diga e la chiusa di Port-à-l'Anglais, opere di ingegneria idraulica destinate a regolare il livello delle acque della Senna e a migliorare la navigabilità del fiume. Tali interventi non ebbero soltanto un'importanza economica, ma contribuirono anche alla progressiva messa in sicurezza del territorio, rendendo edificabili aree fino ad allora frequentemente soggette alle esondazioni. La combinazione di infrastrutture ferroviarie, opere idrauliche e collegamenti fluviali determinò quindi una profonda trasformazione del paesaggio. Le superfici agricole iniziarono progressivamente a lasciare spazio a stabilimenti industriali, depositi commerciali e nuove abitazioni operaie, modificando radicalmente la struttura territoriale dell'area. In questa fase si assiste alla nascita della moderna Alfortville, non ancora come città autonoma, ma come territorio sempre più integrato nelle dinamiche economiche della capitale francese.



Veduta storica del Municipio di Alfortville

Industrializzazione e formazione del primo tessuto urbano

L'intenso processo di industrializzazione che interessò la regione parigina nella seconda metà del XIX secolo trovò in Alfortville condizioni particolarmente favorevoli. La disponibilità di ampi terreni pianeggianti, la prossimità alla capitale, la presenza della Senna e della rete ferroviaria favorirono infatti l'insediamento di numerose attività produttive, contribuendo alla rapida trasformazione del territorio. Le prime industrie appartenevano prevalentemente ai settori metallurgico, meccanico, chimico, alimentare e della lavorazione dei materiali da costruzione. Accanto agli stabilimenti produttivi sorsero depositi ferroviari, magazzini commerciali e piccole imprese artigianali che alimentavano un'economia strettamente connessa alle esigenze della vicina Parigi.



Il chiosco della musica come luogo di incontro e socialità urbana

Lo sviluppo industriale determinò un rapido incremento della popolazione residente. Migliaia di lavoratori provenienti dalle campagne francesi si trasferirono ad Alfortville attratti dalle opportunità occupazionali offerte dalle nuove fabbriche. A questi si aggiunsero numerosi operai provenienti dalla stessa capitale, che trovavano nel comune condizioni abitative più accessibili rispetto ai quartieri centrali di Parigi. Dal punto di vista urbanistico, tale crescita avvenne in maniera relativamente spontanea. I primi nuclei residenziali si svilupparono in prossimità delle principali infrastrutture di trasporto, dando origine a un tessuto urbano caratterizzato dalla stretta relazione tra luoghi di lavoro e abitazioni. Le nuove strade seguivano prevalentemente gli assi ferroviari e i collegamenti con la Senna, mentre gli isolati assumevano una configurazione regolare, influenzata dalle lottizzazioni ottocentesche. Lungo le principali direttrici si concentravano attività commerciali e servizi, mentre nelle aree più interne si sviluppavano abitazioni di modesta altezza destinate alla popolazione operaia. La crescita urbana risultava quindi fortemente condizionata dalla presenza delle infrastrutture. La ferrovia, pur favorendo lo sviluppo economico, costituiva al tempo stesso una barriera fisica che contribuiva a frammentare il territorio, una criticità che ancora oggi caratterizza la struttura urbana di Alfortville e rappresenta uno degli elementi centrali nelle strategie di rigenerazione contemporanee. Parallelamente, il sistema fluviale continuava a svolgere un ruolo fondamentale nello sviluppo economico della città. La Senna non costituiva soltanto una via di trasporto, ma rappresentava anche una risorsa produttiva per numerose attività industriali che necessitavano di grandi quantità d'acqua o di collegamenti diretti con il porto di Parigi. Questa stretta relazione tra infrastrutture, industria e crescita urbana contribuì alla formazione di una città fortemente specializzata dal punto di vista produttivo, nella quale le esigenze dell'economia influenzavano direttamente l'organizzazione dello spazio urbano.



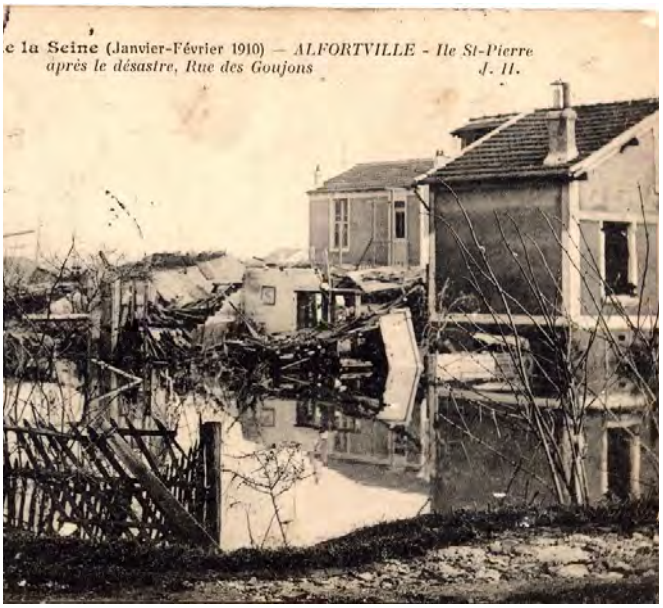
Veduta storica del Municipio e della chiesa di Alfortville – primi decenni del Novecento



Place e Rue Victor Hugo – configurazione storica dello spazio urbano e del tessuto

Le grandi alluvioni e la trasformazione del territorio

Nonostante le importanti opere di bonifica realizzate nel corso dell'Ottocento, il rapporto tra Alfortville e l'acqua continuò a rappresentare uno degli elementi più caratterizzanti della sua storia urbana. La particolare posizione geografica del comune, collocato tra la Senna e la Marna, rendeva infatti il territorio estremamente vulnerabile agli eventi di piena. Le inondazioni costituivano un fenomeno ricorrente che influenzava profondamente la vita quotidiana della popolazione e limitava le possibilità di espansione urbana. Tra gli eventi più significativi si ricordano le piene del 1876 e soprattutto quella del 1910, considerata una delle più gravi nella storia dell'Île-de-France. Durante quest'ultima, gran parte del territorio di Alfortville rimase completamente sommerso per diversi giorni, causando ingenti danni alle abitazioni, alle industrie e alle infrastrutture di trasporto. Le immagini storiche dell'epoca mostrano interi quartieri allagati, con le vie di comunicazione trasformate in canali navigabili. Questi eventi evidenziarono la fragilità del territorio e la necessità di adottare nuove strategie di gestione del rischio idraulico. A partire dai primi decenni del Novecento vennero progressivamente rafforzati gli argini della Senna, migliorati i sistemi di drenaggio e realizzati ulteriori interventi di regimazione delle acque, che consentirono una progressiva riduzione della vulnerabilità urbana. Dal punto di vista urbanistico, le alluvioni contribuirono inoltre a influenzare le modalità di edificazione del territorio. Le nuove costruzioni iniziarono a essere progettate tenendo maggiormente conto delle caratteristiche geomorfologiche dell'area, mentre la pianificazione urbana dedicò crescente attenzione alla gestione delle aree a rischio e alla tutela degli spazi aperti. Ancora oggi il rapporto con l'acqua costituisce uno degli elementi identitari di Alfortville. La Senna, un tempo percepita prevalentemente come fattore di rischio e infrastruttura produttiva, è progressivamente divenuta una risorsa paesaggistica e ambientale, al centro delle più recenti strategie di rigenerazione urbana e valorizzazione dello spazio pubblico.



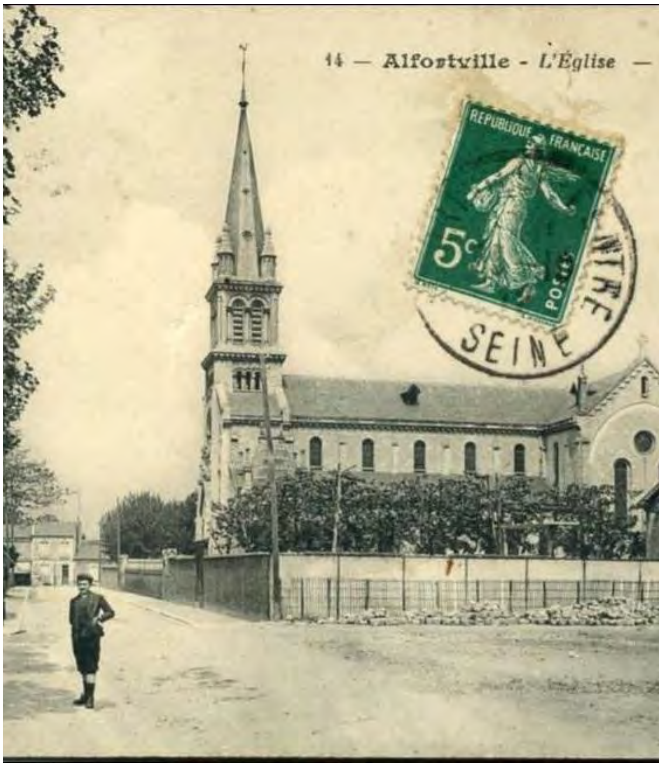
Alfortville durante l'alluvione della Senna del 1910 – Île Saint-Pierre e Rue des Goujons



Danni provocati dall'alluvione della Senna del 1910 nel territorio di Alfortville

La nascita del Comune di Alfortville e il consolidamento dell'identità urbana

Il progressivo sviluppo economico e demografico che interessò il territorio nella seconda metà del XIX secolo rese sempre più evidente la necessità di una gestione amministrativa autonoma rispetto al comune di Maisons-Alfort. La crescita della popolazione, l'espansione delle attività industriali e la formazione di un tessuto urbano ormai distinto da quello del centro storico determinarono infatti esigenze amministrative e infrastrutturali sempre più specifiche. La presenza della linea ferroviaria contribuiva inoltre ad accentuare la separazione fisica tra le due parti del territorio comunale, rendendo complessa la gestione dei servizi pubblici e delle nuove esigenze della popolazione residente. Nel corso degli anni Settanta e Ottanta dell'Ottocento iniziarono così a svilupparsi movimenti favorevoli alla costituzione di un comune indipendente, sostenuti sia dagli abitanti sia dagli imprenditori locali, che ritenevano necessaria un'amministrazione maggiormente orientata alle peculiarità del nuovo centro urbano. Il processo si concluse con la legge del 1° aprile 1885, che sancì ufficialmente la nascita del Comune di Alfortville. L'autonomia amministrativa rappresentò un passaggio fondamentale nella costruzione dell'identità urbana della città, consentendo di avviare una pianificazione più coerente dello sviluppo territoriale e una gestione diretta delle opere pubbliche. Nei primi anni successivi alla separazione vennero realizzati gli edifici simbolo della nuova amministrazione comunale. Tra questi il nuovo Municipio, inaugurato nel 1887, che assunse immediatamente il ruolo di principale riferimento civico della città. Parallelamente furono costruiti il cimitero comunale, nuovi edifici scolastici, la chiesa di Notre-Dame e numerose attrezzature pubbliche destinate a rispondere ai bisogni di una popolazione in costante crescita. L'organizzazione del nuovo comune non riguardò esclusivamente la realizzazione di edifici pubblici, ma interessò anche la definizione della rete viaria e degli spazi urbani. Le principali arterie cittadine iniziarono ad assumere una configurazione più regolare, mentre nuovi assi stradali favorivano il collegamento tra le diverse parti della città e con il vicino territorio parigino. La nascita del comune contribuì quindi a consolidare un'identità urbana autonoma che, pur mantenendo una forte dipendenza economica



Veduta storica della chiesa di Alfortville e dello spazio urbano circostante



Rue Véron: configurazione storica della strada e del tessuto residenzialee

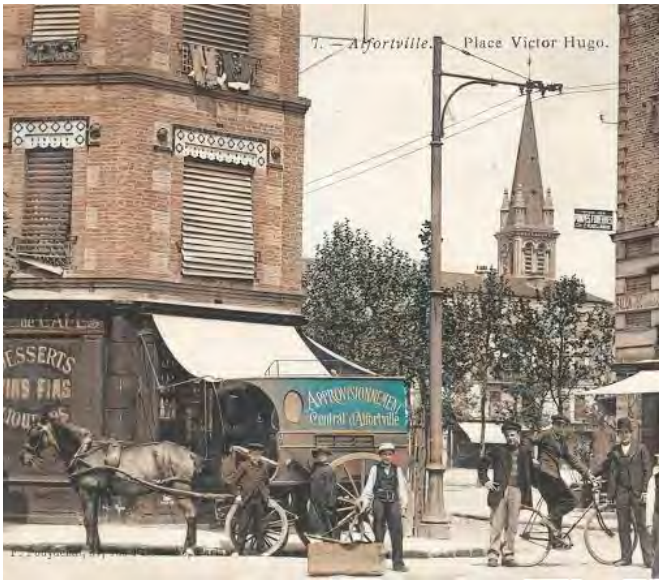
e funzionale dalla capitale, iniziò progressivamente a sviluppare caratteristiche proprie sotto il profilo amministrativo, sociale e urbanistico.

Crescita demografica e sviluppo della città tra la fine dell'Ottocento e gli anni Trenta

L'autonomia amministrativa coincise con una delle fasi di maggiore crescita della storia di Alfortville. Tra la fine del XIX secolo e i primi decenni del Novecento la popolazione aumentò con ritmi estremamente sostenuti, passando da circa 6.600 abitanti nel 1886 a oltre 30.000 nel 1936. Questo incremento fu determinato principalmente dal continuo sviluppo industriale della periferia sud-orientale di Parigi. Le fabbriche presenti nel territorio offrivano numerose opportunità lavorative, attirando migliaia di famiglie provenienti dalle campagne francesi e da altri Paesi europei. Dal punto di vista urbanistico, la città si sviluppò inizialmente secondo una struttura compatta. I nuovi isolati vennero realizzati in prossimità delle principali infrastrutture e lungo gli assi di collegamento con Parigi, dando origine a un tessuto urbano continuo caratterizzato da edifici plurifamiliari di altezza contenuta, attività commerciali al piano terra e servizi distribuiti lungo le vie principali. Strade come Rue Paul Vaillant-Couturier, Rue Victor Hugo e Rue Véron iniziarono progressivamente ad assumere il ruolo di assi commerciali della città, concentrando negozi, botteghe artigiane, caffè e servizi pubblici. Attorno a questi percorsi si consolidò il centro urbano, mentre nelle aree più periferiche continuarono a svilupparsi quartieri costituiti prevalentemente da abitazioni unifamiliari con piccoli giardini privati. Questa compresenza di differenti tipologie edilizie conferì ad Alfortville una struttura urbana particolarmente eterogenea. Accanto agli edifici più densi sorti in prossimità della ferrovia e delle principali direttrici di traffico, persistevano infatti porzioni di città caratterizzate da un'impronta quasi suburbana, nelle quali il rapporto tra edificato e spazi aperti risultava ancora fortemente influenzato dal precedente utilizzo agricolo del territorio. La crescita urbana avvenne quindi attraverso una progressiva sovrapposizione di tessuti differenti, fenomeno che ancora oggi rappresenta uno degli elementi più caratterizzanti della morfologia comunale.



Veduta storica del tessuto urbano di Alfortville con la chiesa sullo sfondo



Place Victor Hugo: attività commerciali, mobilità e vita quotidiana nello spazio pubblico

L'edilizia sociale e la costruzione di una città operaia

L'intensa crescita demografica rese rapidamente evidente la necessità di realizzare nuove abitazioni destinate alle classi lavoratrici. Per questo motivo Alfortville fu tra i primi comuni della periferia parigina ad avviare importanti programmi di edilizia sociale, anticipando politiche che sarebbero poi state estese a numerose altre città francesi. Già a partire dagli anni Venti furono costruiti i primi complessi di Habitations à Bon Marché (HBM), considerati gli antenati degli attuali alloggi sociali. Questi interventi rappresentavano una risposta alle difficili condizioni abitative della popolazione operaia e si distinguevano per un'elevata qualità costruttiva rispetto agli standard dell'epoca. Gli edifici erano generalmente organizzati attorno a cortili interni e spazi comuni, con appartamenti dotati di servizi allora innovativi, quali acqua corrente, impianti a gas, servizi igienici privati e sistemi di riscaldamento. Tali caratteristiche contribuivano a migliorare significativamente la qualità della vita degli abitanti e riflettevano una crescente attenzione verso i principi di igiene urbana promossi dalle politiche pubbliche francesi del primo Novecento. Dal punto di vista urbanistico, questi complessi favorirono la formazione di quartieri caratterizzati da una maggiore omogeneità edilizia rispetto ai precedenti insediamenti spontanei. L'obiettivo non era esclusivamente quello di fornire abitazioni, ma anche di costruire una città più ordinata, salubre e dotata di servizi collettivi. L'edilizia sociale contribuì inoltre a rafforzare il carattere operaio della città, consolidando un'identità profondamente legata al mondo del lavoro industriale. Ancora oggi numerosi quartieri di Alfortville conservano tracce di questa fase storica, sia nella configurazione degli isolati sia nella presenza di edifici residenziali che testimoniano le prime politiche pubbliche di edilizia popolare.



Lavori lungo la linea ferroviaria e presenza delle infrastrutture nel territorio di Alfortville

L'immigrazione armena e la costruzione dell'identità multiculturale

Tra gli eventi che maggiormente hanno segnato la storia sociale di Alfortville assume particolare rilevanza l'arrivo della comunità armena, conseguenza diretta del genocidio



Chiesa evangelica armena di Alfortville – testimonianza della presenza e dell'identi-

perpetrato nell'Impero Ottomano tra il 1915 e il 1917. A partire dagli anni Venti migliaia di rifugiati armeni raggiunsero la Francia alla ricerca di condizioni di vita più sicure. Alfortville divenne rapidamente uno dei principali luoghi di insediamento della diaspora armena grazie alla disponibilità di lavoro nelle industrie locali e ai costi relativamente contenuti delle abitazioni rispetto alla capitale. Le prime famiglie si stabilirono prevalentemente nelle aree più periferiche del comune, spesso ancora caratterizzate da condizioni ambientali difficili e da frequenti problemi di allagamento. Attraverso un intenso processo di auto-organizzazione, la comunità contribuì progressivamente alla bonifica dei terreni, alla costruzione delle abitazioni e alla realizzazione di numerose attività economiche. Nel corso dei decenni la presenza armena assunse un ruolo sempre più importante nella vita cittadina. Vennero fondate chiese, scuole, associazioni culturali, centri ricreativi e attività commerciali che contribuirono a preservare le tradizioni della comunità, favorendone al tempo stesso l'integrazione nel contesto francese. Questa forte identità culturale è ancora oggi uno degli elementi distintivi di Alfortville. La città ospita una delle più numerose comunità armene d'Europa occidentale e rappresenta un importante punto di riferimento per la memoria storica del genocidio. Monumenti commemorativi, eventi culturali e iniziative pubbliche testimoniano il profondo legame instauratosi tra la comunità armena e il territorio comunale. Dal punto di vista urbanistico, l'immigrazione non determinò soltanto un incremento della popolazione residente, ma contribuì ad arricchire il tessuto sociale della città, trasformando Alfortville in una realtà multiculturale capace di integrare differenti identità all'interno di un unico spazio urbano.



Tessuto urbano tradizionale di Alfortville – edifici residenziali e commercio di prossimità

Il secondo dopoguerra: ricostruzione, crescita urbana e trasformazione della periferia

La conclusione della Seconda guerra mondiale segnò per Alfortville l'inizio di una nuova fase di profonda trasformazione urbana, inserita nel più ampio processo di ricostruzione economica che interessò l'intero territorio francese. Come molte città della prima cintura parigina, il comune dovette confrontarsi con una forte crescita della popolazione, alimentata sia dall'aumento naturale dei residenti sia dai consistenti flussi migratori provenienti dalle province francesi e dall'estero. Nel secondo dopoguerra la Francia attraversò un periodo di forte sviluppo economico, noto come Les



Rue Paul Vaillant-Couturier – attività commerciali e vita quotidiana nel tessuto urbano consolidato

Trente Glorieuses (1945-1975), caratterizzato da una rapida industrializzazione, dall'espansione del settore manifatturiero e da un generale miglioramento delle condizioni economiche. La regione parigina divenne uno dei principali poli produttivi del Paese, richiamando una quantità crescente di lavoratori che necessitavano di nuove abitazioni e servizi. Anche Alfortville partecipò pienamente a questo processo. La popolazione continuò ad aumentare rapidamente e il patrimonio edilizio esistente risultò ben presto insufficiente a soddisfare la domanda abitativa. Le politiche nazionali promosse dallo Stato francese incentivarono quindi la costruzione di nuovi quartieri residenziali, con l'obiettivo di rispondere all'emergenza abitativa che interessava l'intera area metropolitana. Questa fase segnò un deciso cambiamento rispetto allo sviluppo urbano ottocentesco. Se fino agli anni Quaranta la crescita della città era avvenuta principalmente attraverso l'espansione progressiva del tessuto edilizio tradizionale, nel dopoguerra si affermarono modelli insediativi completamente nuovi, fortemente influenzati dai principi dell'urbanistica moderna.



Complesso residenziale collettivo – corte interna e edilizia del secondo dopoguerra

I grands ensembles e la nuova morfologia urbana

Tra la fine degli anni Cinquanta e gli anni Settanta, Alfortville fu interessata dalla realizzazione di numerosi complessi di edilizia residenziale collettiva, comunemente definiti grands ensembles. Questi interventi costituivano una risposta diretta alla grave crisi abitativa del periodo e riflettevano le teorie urbanistiche sviluppate nel corso del Novecento, ispirate ai principi del Movimento Moderno e della Carta di Atene. Quartiericome Saint-Pierre Micolon e Chantereine vennero progressivamente trasformati attraverso la costruzione di edifici pluripiano organizzati secondo schemi completamente differenti rispetto al tessuto urbano storico. Le nuove residenze erano costituite da torri e blocchi lineari immersi nel verde, separati dalla viabilità automobilistica e circondati da ampi spazi aperti destinati alle attività collettive. L'obiettivo era quello di garantire condizioni abitative più salubri, maggiore illuminazione naturale e una migliore qualità della vita rispetto ai quartieri operai ottocenteschi, spesso caratterizzati da elevata densità edilizia. Nel caso di Alfortville, alcuni edifici raggiunsero altezze superiori ai venti piani, modificando in maniera significativa lo skyline urbano e introducendo una nuova scala architettonica all'interno del comune.



Grand ensemble residenziale – torri e spazi aperti nel quartiere di Chantereine

Dal punto di vista urbanistico, tuttavia, questo modello evidenziò nel tempo numerosi limiti. La separazione tra edifici e rete stradale tradizionale, la presenza di grandi spazi aperti privi di funzioni specifiche e la forte standardizzazione delle tipologie edilizie contribuirono progressivamente alla perdita di vitalità dello spazio pubblico. A differenza degli isolati storici, caratterizzati dalla presenza continua di attività commerciali al piano terra e da una stretta relazione tra edifici e strada, i nuovi quartieri tendevano infatti a generare spazi anonimi e poco frequentati, riducendo le occasioni di socializzazione spontanea. Queste trasformazioni modificarono profondamente la struttura della città, creando una netta distinzione tra il tessuto storico sviluppatosi tra la fine dell'Ottocento e i nuovi quartieri realizzati durante il secondo dopoguerra. Ancora oggi questa doppia identità rappresenta una delle principali caratteristiche morfologiche di Alfortville e costituisce uno degli elementi centrali nelle attuali strategie di riqualificazione urbana.



Edilizia residenziale ad alta densità
sviluppo verticale dei grands ensembles

Le trasformazioni economiche e la progressiva deindustrializzazione

A partire dagli anni Settanta il modello economico che aveva sostenuto la crescita di Alfortville iniziò progressivamente a entrare in crisi. Le profonde trasformazioni dell'economia europea determinarono infatti una graduale riduzione delle attività manifatturiere localizzate lungo la Senna e nelle immediate vicinanze della ferrovia. Numerosi stabilimenti industriali vennero progressivamente chiusi oppure trasferiti verso aree caratterizzate da costi inferiori, lasciando all'interno del tessuto urbano vaste superfici produttive dismesse. Questo fenomeno, comune a gran parte delle periferie parigine, modificò profondamente il rapporto tra la città e il proprio sistema economico. La perdita di numerosi posti di lavoro determinò una crescente dipendenza occupazionale dalla capitale. Se fino alla metà del Novecento molti residenti trovavano impiego direttamente all'interno del comune, dagli anni Ottanta aumentò progressivamente il fenomeno del pendolarismo quotidiano verso Parigi e gli altri poli direzionali dell'Île-de-France. Di conseguenza, Alfortville iniziò gradualmente a trasformarsi da città prevalentemente industriale a comune residenziale inserito nel sistema metropolitano parigino.



Trasformazione del quartiere Chantereine –
rapporto tra torri esistenti e nuovi interventi

Parallelamente, molte aree produttive dismesse iniziarono a essere riconvertite attraverso nuovi interventi edilizi, destinati prevalentemente alla residenza, ai servizi e alle attività commerciali. Questo processo contribuì a modificare ulteriormente la composizione funzionale della città, riducendo progressivamente il peso delle attività industriali storiche. Dal punto di vista urbanistico, la deindustrializzazione rappresentò un momento di svolta. Gli spazi lasciati liberi dalle industrie offrirono infatti nuove opportunità di trasformazione urbana, aprendo la strada ai successivi programmi di rigenerazione che avrebbero interessato il comune negli anni Novanta e Duemila.

Il nuovo rapporto tra Alfortville e Parigi

L'evoluzione economica e urbana della seconda metà del Novecento modificò profondamente anche il rapporto tra Alfortville e la capitale. Se durante il XIX secolo il comune era nato come diretta conseguenza dell'espansione industriale di Parigi, nel corso del Novecento esso assunse progressivamente una funzione sempre più articolata all'interno della metropoli. L'estensione della rete ferroviaria suburbana, il potenziamento del trasporto pubblico e il miglioramento delle infrastrutture viarie resero gli spostamenti quotidiani sempre più rapidi ed efficienti. In particolare, la realizzazione della rete RER contribuì a ridurre significativamente i tempi di percorrenza verso il centro di Parigi, favorendo una crescente integrazione funzionale tra il comune e la capitale. Alfortville divenne così una delle principali città residenziali della prima cintura metropolitana. Una parte consistente della popolazione iniziò a lavorare quotidianamente a Parigi, mantenendo tuttavia la propria residenza nel comune grazie a costi abitativi generalmente inferiori e a una migliore qualità degli spazi residenziali. Questo fenomeno contribuì a trasformare profondamente il ruolo della città. Da periferia industriale strettamente legata alla produzione manifatturiera, Alfortville divenne progressivamente un nodo residenziale e infrastrutturale sempre più integrato nel sistema urbano della capitale. Tale processo non comportò tuttavia la perdita della propria identità. Al contrario, la città continuò a sviluppare servizi, attività culturali e funzioni pubbliche autonome, rafforzando progressivamente il proprio ruolo all'interno della rete policentrica dell'Île-de-France.

Dal Grand Paris alla città contemporanea: nuove strategie di rigenerazione urbana

A partire dagli anni Novanta Alfortville ha intrapreso un profondo processo di trasformazione urbana volto a superare le criticità ereditate dalla rapida espansione del secondo dopoguerra. La progressiva deindustrializzazione, il deterioramento di alcuni quartieri di edilizia residenziale pubblica e la crescente domanda di spazi urbani di qualità hanno reso necessario un ripensamento complessivo delle politiche di pianificazione territoriale. Uno dei principali strumenti di questo processo è stato il Piano Urbanistico Locale (PLU), approvato alla fine degli anni Novanta e successivamente aggiornato nel 2009, che ha introdotto nuove strategie orientate alla ricucitura del tessuto urbano, al contenimento della crescita edilizia e alla valorizzazione degli spazi pubblici. Gli obiettivi principali riguardavano la riqualificazione dei quartieri esistenti, il miglioramento della qualità architettonica dei nuovi interventi, la tutela delle aree residenziali storiche e il rafforzamento del mix funzionale tra residenza, commercio e servizi. Parallelamente, il comune ha aderito ai programmi promossi dall'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), che hanno interessato numerosi quartieri caratterizzati da criticità sociali e urbanistiche. Gli interventi hanno previsto la demolizione degli edifici più degradati, il recupero del patrimonio edilizio esistente, la realizzazione di nuove abitazioni, la riqualificazione delle piazze e delle aree verdi e il potenziamento delle attrezzature pubbliche. Queste trasformazioni hanno progressivamente modificato l'immagine della città. Se durante il Novecento lo sviluppo urbano era stato guidato principalmente dalle esigenze produttive e dalla rapida crescita demografica, le politiche più recenti pongono al centro temi quali la qualità dello spazio pubblico, la sostenibilità ambientale, la mobilità dolce e il miglioramento della qualità della vita dei residenti. Negli ultimi anni numerosi interventi di sostituzione edilizia hanno introdotto nuove architetture residenziali caratterizzate da un linguaggio contemporaneo, da maggiori prestazioni energetiche e da una più attenta integrazione con il tessuto urbano esistente. Contestualmente, sono stati potenziati gli spazi verdi, riqualificate alcune aree lungo la Senna e migliorata l'accessibilità degli spazi pubblici. Un ruolo sempre più importante è stato assunto anche dalla mobilità sostenibile. L'ampliamento della rete ciclabile metropolitana, il miglioramento dei percorsi pedonali e la riorganizzazione del trasporto pubblico

rappresentano oggi strumenti fondamentali per ridurre la dipendenza dall'automobile e rafforzare l'integrazione del comune con il resto dell'area metropolitana. La trasformazione più significativa degli ultimi anni è tuttavia rappresentata dall'inserimento di Alfortville all'interno del grande progetto del Grand Paris, il più importante programma di sviluppo urbano e infrastrutturale avviato in Francia negli ultimi decenni. Il progetto del Grand Paris nasce con l'obiettivo di rafforzare la competitività internazionale della regione parigina attraverso la costruzione di una metropoli policentrica, maggiormente integrata dal punto di vista infrastrutturale, economico e ambientale. In questo nuovo scenario, i comuni della prima cintura non vengono più considerati semplici periferie dipendenti dalla capitale, ma assumono un ruolo strategico nella costruzione di una nuova organizzazione metropolitana. Per Alfortville questa trasformazione assume un'importanza particolare. La vicinanza con la futura stazione di Vert-de-Maisons, inserita nel progetto del Grand Paris Express, consentirà infatti un sensibile miglioramento dell'accessibilità metropolitana, rafforzando ulteriormente il rapporto con Parigi e con gli altri principali poli economici dell'Île-de-France. L'arrivo delle nuove infrastrutture di trasporto rappresenta non soltanto un miglioramento della mobilità, ma anche un'importante occasione di rigenerazione urbana. Le aree limitrofe alle nuove stazioni sono infatti destinate ad accogliere funzioni residenziali, commerciali e direzionali, contribuendo alla formazione di nuove centralità urbane e alla valorizzazione di quartieri oggi caratterizzati da condizioni di marginalità. In questo contesto, Alfortville si trova ad affrontare una nuova fase della propria evoluzione, nella quale la sfida principale non consiste più nell'espansione della città, bensì nella riqualificazione del patrimonio urbano esistente e nella costruzione di spazi pubblici capaci di rispondere alle esigenze di una popolazione sempre più eterogenea.

Alfortville oggi: tra identità locale e dimensione metropolitana

Oggi Alfortville rappresenta una realtà urbana pienamente inserita nel sistema metropolitano parigino. La città conta oltre 45.000 abitanti e si caratterizza per una struttura sociale particolarmente diversificata, frutto delle numerose ondate migratorie che ne hanno accompagnato lo sviluppo nel corso del Novecento. La presenza di una delle più importanti comunità armene d'Europa continua a costituire uno degli elementi identitari del comune, contribuendo alla ricchezza culturale e sociale del territorio. Dal punto di vista urbanistico, Alfortville presenta una notevole complessità morfologica. All'interno di un territorio relativamente limitato convivono infatti tessuti urbani appartenenti a epoche differenti: il nucleo storico ottocentesco, i quartieri operai del primo Novecento, i grandi complessi residenziali del secondo dopoguerra, le recenti trasformazioni edilizie e gli spazi produttivi riconvertiti testimoniano la continua evoluzione della città. Questa stratificazione costituisce al tempo stesso una risorsa e una criticità. Se da un lato essa conferisce al comune una forte identità storica, dall'altro genera fenomeni di frammentazione urbana, differenze nella qualità dello spazio pubblico e discontinuità tra i diversi quartieri.

A tali criticità si aggiungono alcuni elementi strutturali che ancora oggi influenzano il funzionamento della città. La presenza della linea ferroviaria continua infatti a rappresentare una significativa barriera fisica, limitando la permeabilità tra alcune parti del territorio. Analogamente, la Senna, pur costituendo un importante elemento paesaggistico e identitario, non risulta ancora pienamente valorizzata come spazio pubblico continuo e accessibile. Anche la distribuzione dei servizi e delle attrezzature urbane evidenzia alcune disomogeneità, mentre la crescente pressione immobiliare legata alla vicinanza con Parigi pone nuove sfide in termini di accessibilità abitativa, equilibrio sociale e sostenibilità dello sviluppo urbano. Parallelamente, il comune dispone di importanti potenzialità. L'elevata accessibilità infrastrutturale, la presenza della rete ferroviaria metropolitana, la prossimità alla capitale, il patrimonio ambientale costituito dalla Senna e la disponibilità di aree oggetto di trasformazione rappresentano elementi strategici per orientare le future politiche di sviluppo. In questo scenario, i principi della rigenerazione urbana assumono un ruolo fondamentale. Più che espandersi ulteriormente, Alfortville è oggi chiamata a migliorare la qualità del proprio patrimonio costruito, rafforzare la connessione tra i quartieri, incrementare la presenza di spazi pubblici, favorire la mobilità sostenibile e valorizzare il rapporto con il paesaggio fluviale. L'evoluzione storica della città dimostra come ogni fase di sviluppo sia stata strettamente connessa alle trasformazioni economiche e infrastrutturali della metropoli parigina. Se nel XIX secolo la crescita di Alfortville fu determinata dall'industrializzazione e dalla realizzazione della ferrovia, oggi le nuove op-

portunità derivano dalla costruzione di una metropoli più sostenibile, policentrica e interconnessa. In questa prospettiva, Alfortville non può più essere interpretata come una semplice periferia della capitale, ma come un comune dotato di una propria identità urbana, chiamato a svolgere un ruolo attivo all'interno della Métropole du Grand Paris. Le future strategie di sviluppo dovranno pertanto conciliare la tutela dell'identità storica del territorio con le esigenze di innovazione, sostenibilità e inclusione che caratterizzano le politiche urbane contemporanee.

Oggi

La ricostruzione storica dell'evoluzione di Alfortville evidenzia come l'attuale configurazione urbana sia il risultato di un processo di trasformazione lungo oltre un secolo, nel quale fattori geografici, infrastrutturali, economici e sociali hanno agito in modo strettamente interdipendente. La posizione tra la Senna e la Marna, la vicinanza a Parigi, lo sviluppo della rete ferroviaria, l'industrializzazione, i fenomeni migratori e le successive politiche di riqualificazione hanno progressivamente definito una città caratterizzata da una notevole complessità morfologica e funzionale. La lettura di tali dinamiche consente di comprendere le principali criticità che ancora oggi interessano il territorio comunale, tra cui la frammentazione del tessuto urbano, la presenza di barriere infrastrutturali, la disomogenea distribuzione dei servizi e la necessità di rafforzare il rapporto tra la città e il sistema fluviale. Allo stesso tempo, la storia di Alfortville evidenzia importanti potenzialità legate alla sua posizione strategica all'interno della Métropole du Grand Paris, alla presenza di una rete infrastrutturale in continua evoluzione e alle numerose opportunità offerte dai processi di rigenerazione urbana attualmente in corso. La conoscenza di questo percorso evolutivo costituisce il presupposto fondamentale per comprendere lo stato attuale della città e rappresenta la base teorica sulla quale si sviluppano le analisi urbane e le strategie progettuali illustrate nei capitoli successivi della presente ricerca.

2.2 Alfortville contemporanea: pianificazione e trasformazioni

Alfortville, pur essendo fortemente integrata dal punto di vista morfologico e funzionale nel sistema metropolitano parigino, mantiene una propria autonomia comunale. Il governo del territorio si inserisce tuttavia all'interno di un sistema istituzionale multilivello, nel quale le competenze locali si relazionano con quelle del dipartimento del Val-de-Marne, della Métropole du Grand Paris e dell'Établissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir. Questa condizione rende il comune particolarmente significativo per comprendere il rapporto tra scala locale e metropolitana, soprattutto in relazione ai processi di pianificazione, alla gestione delle trasformazioni urbane e al coordinamento territoriale. La trasformazione di Alfortville è quindi il risultato dell'interazione tra differenti scale di pianificazione, dalla dimensione metropolitana fino a quella comunale, all'interno delle quali il PLU [1] rappresenta lo strumento di riferimento per orientare le trasformazioni locali. La prossimità a Parigi ha avuto un ruolo determinante nell'evoluzione urbana di Alfortville e nel suo progressivo inserimento all'interno delle dinamiche residenziali e pendolari della metropoli. Se durante il XIX secolo il comune si era sviluppato principalmente come conseguenza dell'espansione industriale della capitale, nel corso del Novecento il suo ruolo all'interno del sistema metropolitano è diventato progressivamente più articolato. L'estensione della rete ferroviaria suburbana, il potenziamento del trasporto pubblico e il miglioramento delle infrastrutture viarie hanno reso gli spostamenti quotidiani più rapidi ed efficienti. In particolare, la realizzazione della rete RER [2] ha contribuito a ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza verso il centro di Parigi, rafforzando l'integrazione funzionale tra il comune e la capitale. Alfortville ha così assunto progressivamente un carattere sempre più residenziale all'interno della prima cintura metropolitana. Una parte consistente della popolazione ha iniziato a lavorare quotidianamente a Parigi, mantenendo tuttavia la propria residenza nel comune grazie a costi abitativi generalmente inferiori e a una migliore qualità degli spazi residenziali. Questo processo ha contribuito a modificare profondamente il ruolo della città, che da periferia industriale strettamente legata alla produzione manifatturiera si è progressivamente trasformata in un nodo residenziale e infrastrutturale sempre più integrato nel sistema urbano della capitale. Tale trasformazione non ha tuttavia comportato la perdita dell'identità locale: Alfortville ha continuato a sviluppare servizi, attività culturali e funzioni pubbliche autonome, rafforzando progressivamente il proprio ruolo all'interno della rete policentrica dell'Île-de-France. A partire dagli anni Novanta, il comune ha avviato un profondo processo di trasformazione urbana volto a superare alcune delle criticità ereditate dalla rapida espansione del secondo dopoguerra. La progressiva deindustrializzazione, il deterioramento di alcuni quartieri di edilizia residenziale pubblica e la crescente domanda di spazi urbani di maggiore qualità hanno determinato la necessità di ripensare complessivamente le politiche di pianificazione territoriale. Uno dei principali strumenti di questo processo è stato il Piano Urbanistico Locale, approvato alla fine degli anni Novanta e successivamente aggiornato nel 2009, attraverso il quale sono state introdotte strategie orientate alla ricucitura del tessuto urbano, al contenimento della crescita edilizia e alla valorizzazione degli spazi pubblici. Tra gli obiettivi principali rientrano la riqualificazione dei quartieri esistenti, il miglioramento della qualità architettonica dei nuovi interventi, la tutela delle aree residenziali storiche e il rafforzamento del mix funzionale tra residenza, commercio e servizi. Parallelamente, il comune ha aderito ai programmi promossi dall'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU [3]), che hanno interessato numerosi quartieri caratterizzati da criticità sociali e urbanistiche. Gli interventi hanno previsto la demolizione degli edifici maggiormente degradati, il recupero del patrimonio edilizio esistente, la realizzazione di nuove abitazioni, la riqualificazione delle piazze e delle aree verdi e il potenziamento delle attrezzature pubbliche. Questi processi hanno contribuito a modificare progressivamente l'immagine della città. Se durante gran parte del Novecento lo sviluppo urbano era stato guidato principalmente dalle esigenze produttive e dalla rapida crescita demografica, le politiche più recenti hanno posto maggiore attenzione alla qualità dello spazio pubblico, alla sostenibilità ambientale, alla mobilità dolce e al miglioramento della qualità della vita dei residenti
.

Negli ultimi anni, numerosi interventi di sostituzione edilizia hanno introdotto nuove architetture residenziali caratterizzate da un linguaggio contemporaneo, da maggiori prestazioni energetiche e da una maggiore attenzione all'integrazione con il tessuto urbano esistente. Parallelamente, sono stati potenziati gli spazi verdi, riqualificate alcune aree lungo la Senna e migliorata l'accessibilità degli spazi pubblici. Un ruo-

lo sempre più rilevante è stato assunto anche dalla mobilità sostenibile: l'ampliamento della rete ciclabile metropolitana, il miglioramento dei percorsi pedonali e la riorganizzazione del trasporto pubblico rappresentano oggi strumenti fondamentali per ridurre la dipendenza dall'automobile e rafforzare l'integrazione del comune con il resto dell'area metropolitana. Un ulteriore elemento di trasformazione è rappresentato dall'inserimento di Alfortville all'interno del progetto del Grand Paris. Questo programma mira alla costruzione di una metropoli policentrica maggiormente integrata dal punto di vista infrastrutturale, economico e ambientale, nella quale i comuni della prima cintura assumono un ruolo sempre più strategico e non vengono più interpretati esclusivamente come periferie dipendenti dalla capitale. Per Alfortville tale trasformazione assume un'importanza particolare soprattutto in relazione alla futura stazione di Vert-de-Maisons, inserita nel progetto del Grand Paris Express. La nuova infrastruttura contribuirà a migliorare l'accessibilità metropolitana del comune, rafforzando ulteriormente i collegamenti con Parigi e con gli altri principali poli economici dell'Île-de-France. L'arrivo delle nuove infrastrutture di trasporto rappresenta non soltanto un miglioramento della mobilità, ma anche un'importante occasione di rigenerazione urbana. Le aree limitrofe alle nuove stazioni possono infatti contribuire alla formazione di nuove centralità urbane attraverso l'inserimento di funzioni residenziali, commerciali e direzionali e attraverso la valorizzazione di quartieri oggi caratterizzati da condizioni di marginalità. In questo contesto, Alfortville si trova ad affrontare una nuova fase della propria evoluzione, nella quale la principale sfida non consiste più nell'espansione della città, bensì nella riqualificazione del patrimonio urbano esistente e nella costruzione di spazi pubblici capaci di rispondere alle esigenze di una popolazione sempre più eterogenea. In un territorio ormai fortemente urbanizzato, la pianificazione non è quindi più orientata alla crescita per espansione, ma alla trasformazione del tessuto esistente, alla ricucitura delle discontinuità urbane e alla costruzionedinuovecentralità. Oggi il comune rappresenta una realtà pienamente inserita nel sistema metropolitano parigino e caratterizzata da una struttura sociale particolarmente diversificata, frutto delle differenti ondate migratorie che ne hanno accompagnato lo sviluppo nel corso del Novecento. La presenza della comunità armena continua a rappresentare uno degli elementi più significativi dell'identità locale, contribuendo alla ricchezza culturale e sociale del territorio. Dal punto di vista urbanistico, Alfortville presenta inoltre una notevole complessità morfologica. All'interno di un territorio relativamente limitato convivono infatti tessuti appartenenti a epoche differenti: il nucleo storico ottocentesco, i quartieri operai del primo Novecento, i grandi complessi residenziali del secondo dopoguerra, le trasformazioni edilizie più recenti e gli spazi produttivi riconvertiti testimoniano la continua evoluzione dellacittà. La struttura urbana contemporanea si sviluppa prevalentemente lungo l'asse nord-sud, con una maggiore concentrazione di centralità, servizi e funzioni urbane nelle porzioni settentrionali e centrali, mentre il settore meridionale mantiene un carattere maggiormenteproduttivoeinfrastrutturale. Questa stratificazione rappresenta contemporaneamente una risorsa e una criticità. Se da un lato contribuisce a definire una forte identità storica, dall'altro genera fenomeni di frammentazione urbana, differenze nella qualità dello spazio pubblico e discontinuità tra i diversi quartieri. A tali condizioni si aggiungono alcuni elementi strutturali che continuano a influenzare il funzionamento della città. La linea ferroviaria rappresenta ancora oggi una significativa barriera fisica, limitando la permeabilità tra alcune parti del territorio, mentre la Senna, pur costituendo un importante elemento paesaggistico e identitario, non risulta ancora pienamente valorizzata come spazio pubblico continuo e accessibile. Anche la distribuzione dei servizi e delle attrezzature urbane presenta alcune disomogeneità, mentre la crescente pressione immobiliare connessa alla vicinanza con Parigi pone nuove questioni relative all'accessibilità abitativa, all'equilibrio sociale e alla sostenibilità dello sviluppo urbano. Accanto alle criticità legate alla frammentazione urbana, alla presenza di barriere infrastrutturali e alla distribuzione non omogenea dei servizi, Alfortville presenta importanti potenzialità legate alla propria posizione strategica all'interno del sistema metropolitano. La prossimità a Parigi, la presenza della rete ferroviaria, il rapporto con la Senna e la Marna e la disponibilità di aree interessate da processi di trasformazione costituiscono elementi fondamentali per orientare le future strategie urbane. In questo contesto, la rigenerazione del patrimonio esistente assume un ruolo centrale: più che espandersi ulteriormente, la città è chiamata a migliorare la qualità dello spazio costruito, rafforzare le connessioni tra i quartieri, valorizzare il sistema degli spazi pubblici e favorire una maggiore integrazione tra mobilità sostenibile, paesaggio fluviale e tessuto urbano. Alfortville non può quindi essere interpretata semplicemente come una periferia della capitale, ma

come un comune dotato di una propria identità urbana e chiamato a svolgere un ruolo attivo all'interno della Métropole du Grand Paris. Le future strategie di sviluppo dovranno pertanto conciliare la tutela dell'identità storica del territorio con le esigenze di innovazione, sostenibilità e inclusione che caratterizzano le trasformazioni urbane contemporanee. La lettura di queste dinamiche costituisce il passaggio necessario per comprendere lo stato attuale della città e fornisce la base sulla quale sviluppare le successive analisi urbane e le strategie progettuali.

NOTE:

PLU [1] "Plan Local d'Urbanisme / Plan Local d'Urbanisme intercommunal: strumento di pianificazione urbanistica francese che disciplina l'uso e la trasformazione del territorio, definendo destinazioni d'uso, edificabilità, vincoli, spazi pubblici e strategie di sviluppo urbano."

RER [2] "Réseau Express Régional: rete ferroviaria suburbana ad alta capacità dell'Île-de-France, integrata con la metropolitana di Parigi, che collega il centro della capitale con i comuni della periferia e dell'area metropolitana"

ANRU [3] "Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine: ente pubblico francese che promuove e finanzia programmi di rigenerazione urbana nei quartieri caratterizzati da fragilità sociali, edilizie e territoriali, attraverso interventi su abitazioni, servizi, spazi pubblici e connessioni urbane."

3

RIFERIMENTI PROGETTUALI

Il capitolo raccoglie una selezione di casi studio nazionali e internazionali utilizzati come riferimenti per la costruzione della strategia progettuale. Gli interventi analizzati affrontano temi quali il recupero di aree industriali, la trasformazione dello spazio pubblico, la mobilità lenta, il mix funzionale, il verde e l'inclusione sociale. Il confronto tra esperienze differenti permette di individuare principi e dispositivi progettuali trasferibili al contesto di Alfortville, non attraverso una riproduzione formale, ma mediante una reinterpretazione critica delle strategie più significative.

1



Torino, **Parco Dora**

Peter Latz + Partner

Parco Dora rappresenta uno dei casi più significativi di rigenerazione post-industriale in Italia, configurandosi come un esempio emblematico di trasformazione di un vuoto produttivo in infrastruttura pubblica attiva. Situato nell'area nord di Torino, il parco nasce dalla riconversione delle ex aree industriali Fiat, Michelin e Ferriere, dismesse nel corso degli anni Novanta, e si inserisce nel più ampio processo di riqualificazione urbana della Spina 3. Realizzato tra il 2004 e il 2012 su progetto guidato da Peter Latz, il parco si estende per circa 45 ettari e costituisce uno dei più grandi interventi europei di paesaggio post-industriale. Inoltre, Parco Dora costituisce uno dei più rilevanti esempi di paesaggio post-industriale contemporaneo, in cui il progetto non si limita a operare una semplice riconversione funzionale di un'area dismessa, ma assume il tema della memoria infrastrutturale come matrice generativa del nuovo spazio pubblico. Inserito all'interno del processo di trasformazione urbana della Spina 3 torinese e sviluppato a partire dalle ex aree industriali Fiat e Michelin, il progetto affronta il tema della dismissione produttiva non attraverso una cancellazione delle tracce del passato, ma mediante un'operazione di risignificazione delle preesistenze, trasformando le strutture industriali in elementi attivi del nuovo assetto spaziale. L'interesse architettonico del progetto risiede proprio in questa scelta di non sostituire l'industria con il verde secondo una logica mimetica o puramente naturalistica, ma di costruire un paesaggio ibrido, in cui infrastruttura, vegetazione, suolo artificiale e spazio collettivo convivono in una condizione di tensione reciproca. Le grandi strutture metalliche, le campate, i pilastri e i manufatti tecnici non sono trattati come semplici testimonianze archeologiche, ma vengono reinterpretati come dispositivi spaziali capaci di organizzare il vuoto, generando sequenze, soglie, coperture e nuove centralità urbane. In questo senso, il progetto supera il paradigma del parco inteso come spazio di compensazione ecologica e si configura piuttosto come una infrastruttura pubblica complessa, in cui il carattere industriale diventa parte integrante della costruzione paesaggistica. Dal punto di vista tipologico, Parco Dora è significativo perché propone una concezione dello spazio aperto come campo di appropriazione flessibile e non rigidamente determinato, capace di accogliere pratiche eterogenee — dal gioco allo sport, dall'attraversamento quotidiano agli eventi collettivi — senza ricorrere a una zonizzazione funzionale tradizionale. Il progetto lavora quindi sul rapporto tra rovina industriale e uso contemporaneo, trasformando il residuo infrastrutturale in supporto di nuove forme di socialità urbana. In questa prospettiva, Parco Dora può essere letto non solo come intervento di rigenerazione, ma come un modello di spazio pubblico attivo, in cui il paesaggio non è semplice sfondo naturale, bensì dispositivo architettonico capace di produrre relazioni, usi e nuove forme di urbanità.

2



3



1. Struttura presisente trasfromata come tettoia (Disponibile su: https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/parco-dora-turin-it/);

2. Area verde del Parco Dora (Disponibile su: https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/parco-dora-turin-it/);

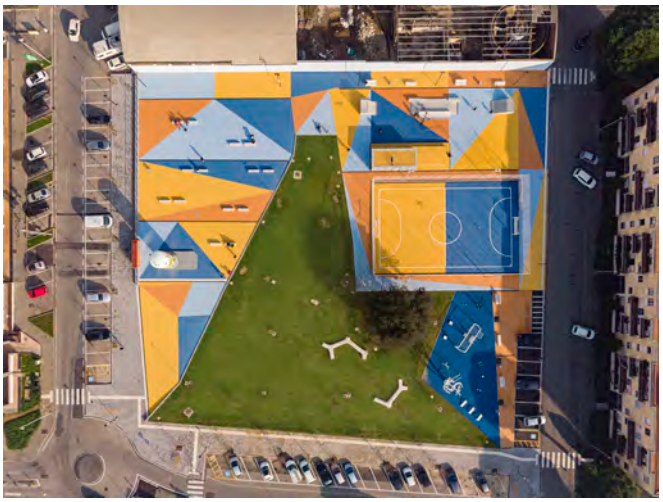
3. Vista dall'alto di una parte di Parco adatta anche a persone con difficoltà a deambulare (Disponibile su: https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/parco-dora-turin-it/);

4. all'interno dell'area sono stata crrate zone con acqua (Disponibile su: https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/parco-dora-turin-it/).

4



1



Prato, **Playground Macrotto Zero**

Ufficio Planificazione degli Spazi Pubblici del Comune di Prato

Il progetto Playground Macrolotto Zero, realizzato a Prato all'interno del programma di rigenerazione urbana P.I.U. Prato, rappresenta un caso significativo di trasformazione dello spazio pubblico in dispositivo urbano multifunzionale, capace di agire simultaneamente su dimensione sociale, paesaggistica e infrastrutturale. L'intervento si colloca all'interno del quartiere di Macrolotto Zero, oggi in fase di riconversione, caratterizzato da una marcata densità abitativa e da una forte componente multiculturale, ma carente di spazi pubblici qualificati e di luoghi di aggregazione strutturati. Il progetto affronta tale condizione mediante l'introduzione di una superficie urbana continua e attrezzata, in cui le diverse funzioni — sport, gioco, sosta, socialità e attraversamento — vengono integrate all'interno di un unico sistema spaziale. Il playground si configura come una infrastruttura leggera dello spazio pubblico, dove il disegno del suolo diventa il principale strumento progettuale. La composizione non si basa su volumi architettonici, ma su un lavoro di stratificazione della superficie, in cui colori, segni grafici, variazioni materiche e dispositivi sportivi concorrono alla definizione di un campo spaziale unitario ma differenziato. Dal punto di vista tipologico, l'intervento si inserisce in una linea contemporanea che interpreta lo spazio pubblico come campo performativo e non più come semplice vuoto urbano residuale. Skatepark, campo polivalente, area fitness e spazi informali di aggregazione non sono separati da confini rigidi, ma si intrecciano in una logica di continuità funzionale e percettiva. Questo approccio produce una condizione di "urbanità attiva", in cui lo spazio non è definito solo dalla sua forma fisica, ma dalle pratiche che è in grado di ospitare e attivare nel tempo. Un ulteriore elemento di interesse è il rapporto tra il progetto e il contesto urbano di riferimento. Macrolotto Zero è infatti un'area segnata dalla presenza di infrastrutture produttive dismesse e da una progressiva riconversione a usi misti, dove lo spazio pubblico assume un ruolo strategico nel ricostruire centralità e relazioni sociali. In questo senso, il playground non si limita a funzionare come attrezzatura sportiva di quartiere, ma diventa un dispositivo di rigenerazione urbana a scala locale, capace di attivare nuove forme di appropriazione collettiva e di contribuire alla costruzione di un'identità condivisa. Particolarmente significativo è anche l'inserimento di elementi simbolici e preesistenti, come il silo industriale trasformato in landmark urbano, che introduce un livello di memoria e riconoscibilità all'interno di un sistema spaziale fortemente contemporaneo e grafico. Questa coesistenza tra residuo industriale e progetto di suolo evidenzia una delle questioni centrali del progetto: la possibilità di costruire nuove forme di spazio pubblico attraverso la sovrapposizione tra infrastruttura, memoria e uso sociale. Nel complesso, Playground Macrolotto Zero può essere letto come un esempio di spazio pubblico in cui il progetto non si limita a organizzare funzioni, ma costruisce un campo relazionale aperto, flessibile e inclusivo.

2



3



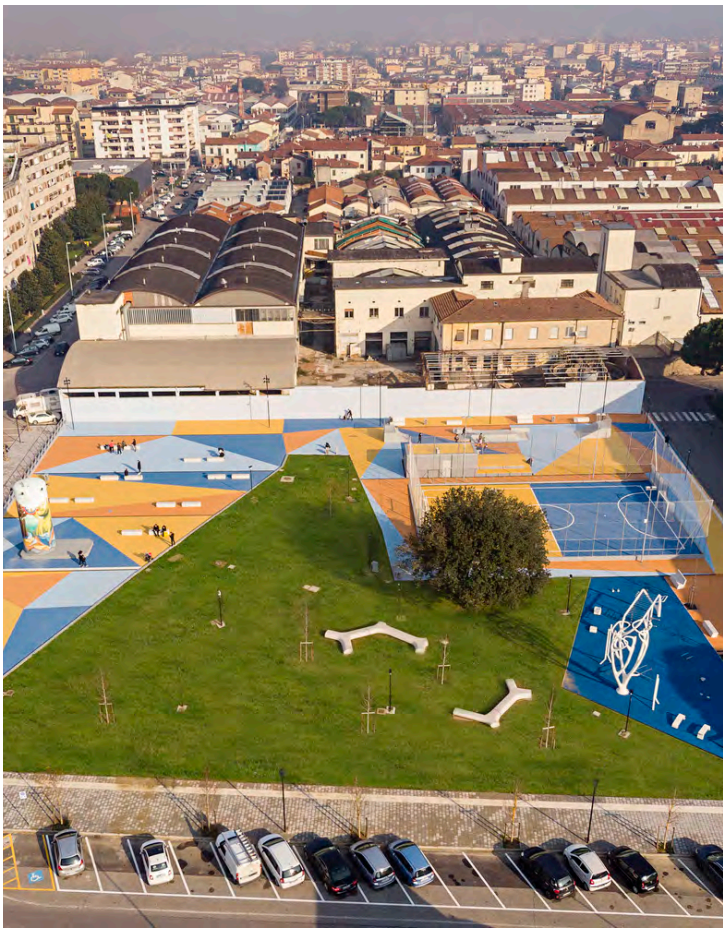
1. Vista dall'alto del nuovo playground (Disponibile su: https://www.archdaily.com/961435/playground-macrolotto-zero-prato-ufficio-planificazione-degli-spazi-pubblici-del-comune-di-prato);

2. Area dedivata allo sport con lo skate (Disponibile su: https://www.archdaily.com/961435/playground-macrolotto-zero-prato-ufficio-pianificazione-degli-spazi-pubblici-del-comune-di-prato);

3. Area dedicata agli sport all'aperto (Disponibile su: https://www.archdaily.com/961435/playground-macrolotto-zero-prato-ufficio-planificazione-degli-spazi-pubblici-del-comune-di-prato);

4. Vista dall'alto da una seconda propsettiva (Disponibile su: https://www.archdaily.com/961435/playground-macrolotto-zero-prato-ufficio-planificazione-degli-spazi-pubblici-del-comune-di-prato).

4



1

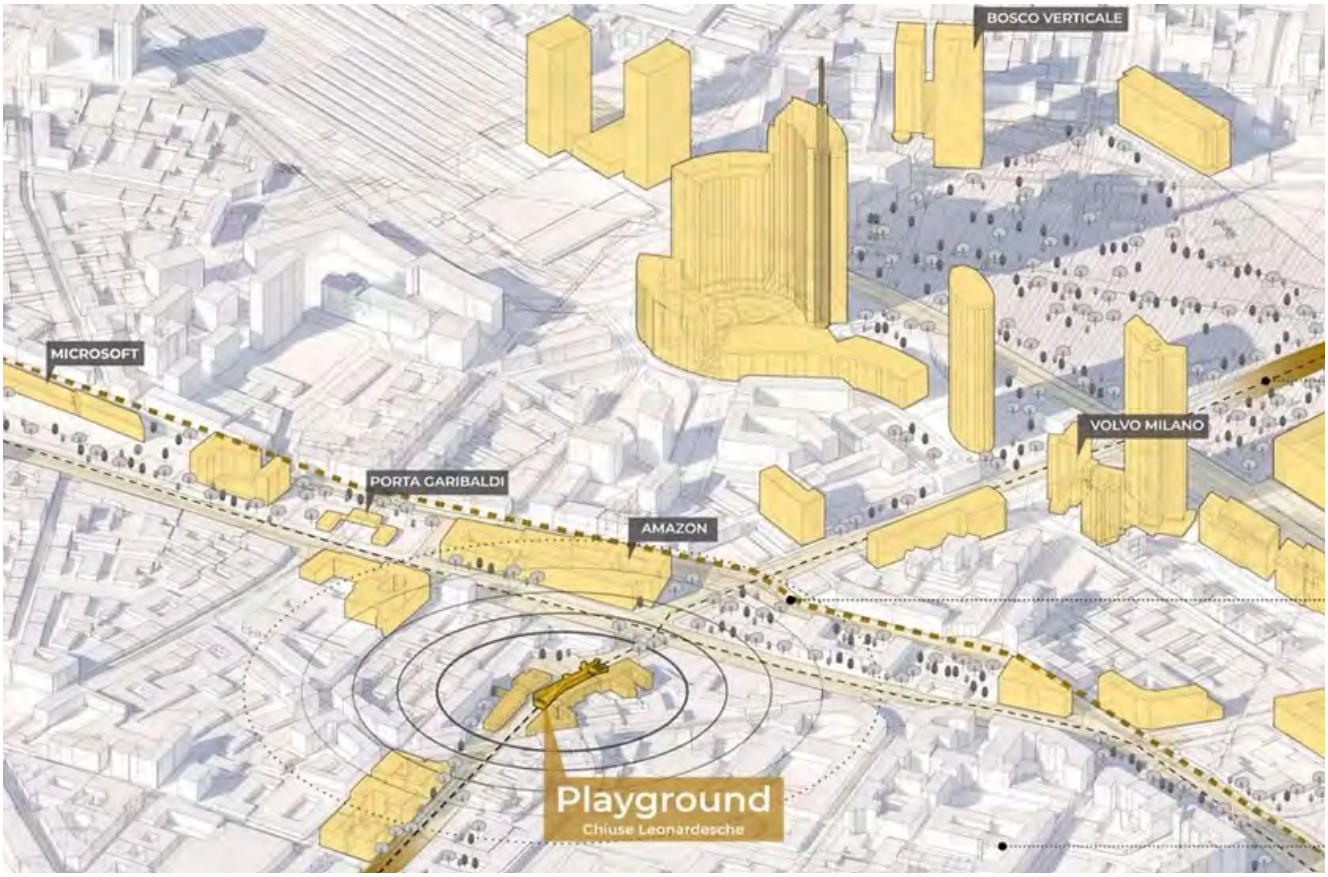


Milano, **Leonardo Playground**

Wiedesig

Il progetto Leonardo Playground, sviluppato nell'ambito del sistema delle Chiuse Leonardesche a Milano, si configura come un intervento di rigenerazione urbana a carattere sperimentale, in cui un'infrastruttura idraulica storica viene reinterpretata come nuovo suolo pubblico attivo. L'area, originariamente parte del sistema dei canali milanesi e progressivamente marginalizzata all'interno delle trasformazioni infrastrutturali della città contemporanea, viene assunta non come vuoto urbano da colmare, ma come struttura latente, portatrice di una condizione spaziale incompleta ma potenzialmente generativa. Il progetto si inserisce in questa soglia tra infrastruttura e città, trasformando il canale in un campo pubblico ibrido tra paesaggio, architettura e dispositivo ludico. Dal punto di vista concettuale, l'intervento non si limita a "riqualificare" lo spazio esistente, ma opera attraverso una strategia di sovrascrittura leggera, introducendo una nuova topografia pubblica che si appoggia alla struttura storica senza cancellarla. Il principio progettuale risiede nell'idea di una superficie abitabile che si distende sopra il vuoto idraulico, trasformandolo in un suolo continuo e percorribile, capace di accogliere attività eterogenee: gioco, attraversamento, sosta e interazione sociale. Il progetto non costruisce un oggetto urbano, ma definisce una condizione spaziale dinamica, in cui il visitatore è chiamato a esplorare e reinterpretare continuamente il rapporto tra superficie e profondità, tra ciò che è visibile e ciò che rimane sottostante. Un elemento centrale del progetto è la concezione dello spazio pubblico come infrastruttura esperienziale, in cui la dimensione ludica diventa principio ordinatore del progetto urbano. Il playground non è inteso come attrezzatura delimitata o spazio tematico, bensì come dispositivo diffuso che organizza il movimento e l'interazione lungo l'intero sistema lineare del canale. La sequenza spaziale costruisce un paesaggio urbano che non si basa sulla staticità della piazza tradizionale, ma su una logica di percorrenza continua e scoperta progressiva. Dal punto di vista urbanistico, Leonardo Playground riflette una tendenza alla riattivazione delle infrastrutture obsolete come nuovi spazi pubblici metropolitani. Il progetto interpreta il canale come risorsa spaziale ancora produttiva, in grado di generare nuove forme di urbanità. La città non viene quindi espansa, ma reinterpretata attraverso la sua stessa stratificazione infrastrutturale, secondo una logica di riuso che privilegia la continuità rispetto alla sostituzione. Infine, l'intervento assume una valenza critica rispetto al concetto tradizionale di parco urbano. Non si tratta infatti di un parco nel senso naturalistico o ornamentale del termine, ma di un paesaggio infrastrutturale attivo, dove la dimensione storica del sito rimane leggibile e contemporaneamente viene riattivata attraverso usi pubblici contemporanei. Il progetto si colloca così in una linea di ricerca che considera lo spazio urbano non come forma compiuta, ma come sistema aperto di trasformazioni, in cui l'architettura agisce come catalizzatore di relazioni più che come oggetto finito.

2



1. Foto inserimento della nuova struttura (Disponibile su: https://www.wie-design.com);

2. Planimetria dell'area dii porgetto con esso già inserito al suo interno (Disponibile su: https://www.wie-design.com);

3. Secondo foto inserimento visto da un'altra propsettiva, visto al altezza uomo (Disponibile su: https://www.wie-design.com)

3



1



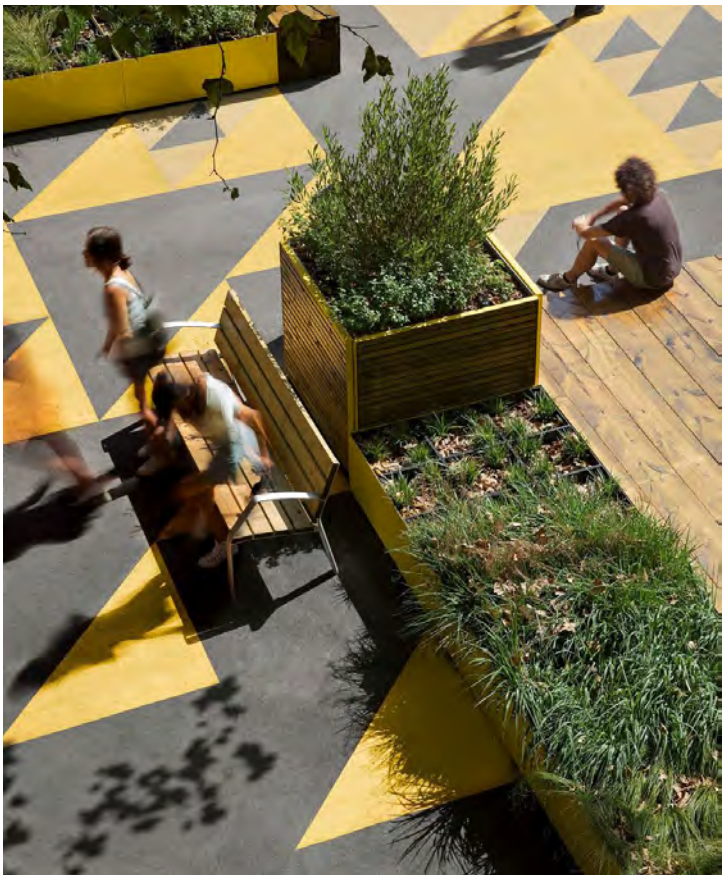
Barcellona (Spagna),
Superilla, Sant'Antoni
Leku Studio

Il progetto Superilla Sant Antoni, sviluppato da Leku, rappresenta uno dei casi più significativi delle recenti sperimentazioni europee sul tema della riconquista dello spazio pubblico urbano a favore della mobilità lenta e della vita collettiva. Inserito all'interno del più ampio programma delle Superilles promosso dal Comune di Barcellona, il progetto si fonda sull'idea di una progressiva trasformazione dell'isolato urbano tradizionale attraverso la riduzione del traffico automobilistico e la restituzione di porzioni di strada a usi sociali, ecologici e relazionali. Dal punto di vista urbanistico, l'intervento assume particolare rilevanza perché opera non attraverso grandi demolizioni o nuove architetture iconiche, ma tramite una strategia di ricodificazione del suolo urbano esistente. La strada viene reinterpretata come spazio civico multifunzionale, capace di ospitare permanenza, gioco, sport informale, attraversamento pedonale e relazioni di prossimità. Il progetto propone una revisione critica del modello moderno della strada infrastrutturale, sostituendo la gerarchia automobilistica con una configurazione più flessibile, porosa e orientata all'uso collettivo dello spazio. Uno degli aspetti più interessanti del progetto è il carattere temporaneo, reversibile e adattivo dell'intervento. Leku Studio sviluppa infatti un sistema spaziale basato su elementi modulari, segnaletica grafica, arredi urbani mobili e pavimentazioni colorate che consentono di testare nuove modalità di utilizzo dello spazio pubblico senza ricorrere immediatamente a trasformazioni permanenti. Questo approccio, vicino alle pratiche di urbanismo tattico, permette al progetto di funzionare come processo evolutivo e non come configurazione definitiva, introducendo una dimensione sperimentale nella costruzione dello spazio urbano contemporaneo. Dal punto di vista spaziale, la Superilla di Sant Antoni si distingue per la costruzione di una nuova continuità tra strada, piazza e paesaggio urbano. Gli incroci e gli smussi tipici dell'Eixample diventano micro-centralità pubbliche, configurate come luoghi di socializzazione e prossimità. Il progetto lavora quindi sulla nozione di "ground urbanism", dove il disegno della superficie — attraverso colore, texture, vegetazione e dispositivi mobili — diventa il principale strumento di organizzazione dello spazio e dei flussi. In questa prospettiva, il suolo non è più semplice supporto tecnico della mobilità, ma dispositivo attivo capace di produrre relazioni, usi e nuove forme di urbanità. La rilevanza teorica del progetto risiede infine nella sua capacità di proporre un modello alternativo di città compatta e sostenibile, in cui lo spazio pubblico viene concepito come infrastruttura ecologica e sociale. La Superilla non è soltanto un intervento di pedonalizzazione, ma una strategia urbana che mette in discussione il rapporto tra mobilità, salute, densità e qualità dello spazio collettivo. In questo senso, il progetto di Leku Studio può essere interpretato come un esempio di urbanistica relazionale, capace di trasformare la strada in un ambiente condiviso, inclusivo e aperto a pratiche urbane multiple.

2



3



1. Foto ad altezza uomo della nuova area(Disponibile su: https://archello.com/it/story/79060/attachments/photos-videos/5);

2. Vista dall'alto della nuova area pavimentata (Disponibile su: https://archello.com/it/story/79060/attachments/photos-videos/5);

3. Foto degli arredi rubani inseriti (Disponibile su: https://archello.com/it/story/79060/attachments/photos-videos/5);

4. Vista ad altezza uomo dei tavoli inseiriti sulla nuova pavimentazione (Disponibile su: https://archello.com/it/story/79060/attachments/photos-videos/5)

4



1



Barcellona, **Rambleta Promenade**

AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona), con Josep Muxart e Javier Duarte

La Rambleta Promenade, situata a Sant Adrià de Besòs nell'area metropolitana di Barcellona, rappresenta un intervento contemporaneo di rigenerazione urbana che trasforma un'infrastruttura stradale in un asse pubblico verde e multifunzionale, con forte attenzione alla mobilità dolce, alla qualità ambientale e alla vita di quartiere. L'intervento riguarda un tratto lineare di circa 400 metri, precedentemente caratterizzato da traffico veicolare e scarsa qualità dello spazio pubblico. La trasformazione ha portato alla realizzazione di una promenade urbana integrata, in cui la mobilità lenta diventa elemento strutturante del progetto. Il nuovo asse è organizzato attraverso una chiara separazione funzionale tra percorsi pedonali e ciclabili, affiancati da ampie superfici permeabili e da una forte componente vegetale che contribuisce alla mitigazione climatica e al miglioramento del microclima urbano. Uno degli aspetti più rilevanti della Rambleta è la presenza di una vegetazione continua e strutturata, che occupa una percentuale molto elevata dello spazio pubblico complessivo. Alberi ad alto fusto sono disposti in filari regolari, creando ombreggiamento naturale lungo tutto il percorso e definendo una sequenza spaziale ritmica che guida il movimento dei pedoni e dei ciclisti. Questo sistema vegetale svolge un ruolo fondamentale nella riduzione dell'isola di calore urbana e nell'assorbimento delle acque meteoriche. Dal punto di vista del design urbano, la promenade è caratterizzata da una forte attenzione alla qualità dell'arredo e alla fruibilità dello spazio pubblico. Sedute, elementi di sosta e piccole piazze lungo il percorso sono integrati nel disegno complessivo, favorendo la socialità e la permanenza. L'idea progettuale introduce una sequenza di "micro-spazi urbani" che interrompono la continuità del movimento per favorire l'incontro e l'uso spontaneo dello spazio. Un ulteriore elemento distintivo è la presenza di spazi gioco e attrezzature per attività all'aperto, che rendono la Rambleta non solo un corridoio di attraversamento, ma un vero e proprio spazio pubblico attivo. Questa componente rafforza l'idea di una città inclusiva. In termini urbanistici, la Rambleta Promenade rappresenta un esempio significativo di rigenerazione dello spazio stradale in chiave sostenibile, coerente con le politiche contemporanee di riduzione del traffico privato e promozione della mobilità attiva. L'intervento dimostra come anche infrastrutture di scala intermedia possano essere trasformate in spazi pubblici di alta qualità attraverso un approccio integrato che combina verde urbano, mobilità dolce e progettazione dell'arredo. In conclusione, la Rambleta si configura come un modello di riferimento per la progettazione di assi urbani lineari contemporanei, in cui la strada non è più soltanto un elemento di connessione, ma diventa un luogo abitabile, flessibile e orientato alla comunità. Questo approccio è particolarmente rilevante per la pianificazione urbana attuale, che tende sempre più a valorizzare la dimensione pedonale e la qualità dello spazio pubblico come elementi centrali della città sostenibile.

2



3



1. Vista della pista ciclabile (Disponibile su: https://landscape.coac.net/en/node/10616);

2. Foto della parte pedonale (Disponibile su: https://landscape.coac.net/en/node/10616);

3. Vista della parte di area pedonale immersa nel parco (Disponibile su: https://landscape.coac.net/en/node/10616);

4. Vista dell'area pedonale e ciclabile al lato del parco (Disponibile su: https://landscape.coac.net/en/node/10616)

4



1



Basilea(Svizzera), **Volta Nord**

MVRDV

Il progetto Volta Nord, sviluppato dallo studio MVRDV per la città di Basilea, si inserisce all'interno di una più ampia strategia di trasformazione delle aree industriali dismesse del quartiere St. Johann, in Svizzera. L'intervento si configura come un masterplan di riconversione urbana di grande scala, con l'obiettivo di trasformare un ex scalo ferroviario in un nuovo distretto urbano a uso misto, capace di integrare funzioni residenziali, produttive e pubbliche in un sistema coerente e flessibile. Uno degli aspetti centrali del progetto è la volontà di reinterpretare le criticità del sito esistente, in particolare la presenza delle infrastrutture ferroviarie e il conseguente inquinamento acustico, trasformandole in elementi generativi del disegno urbano. MVRDV propone infatti una struttura urbana articolata in più edifici differenti, organizzati all'interno di un grande isolato permeabile, che viene però unificato da un elemento continuo denominato "wonderwall". Questo dispositivo architettonico si configura come una struttura perimetrale in legno che avvolge l'intero isolato, svolgendo simultaneamente la funzione di barriera acustica, infrastruttura verde e spazio abitabile. Il "wonderwall" non è soltanto un elemento tecnico, ma diventa un vero e proprio spazio urbano tridimensionale. Al suo interno ospita percorsi pubblici, terrazze, giardini pensili, aree per il tempo libero e spazi di relazione, ridefinendo il confine tra architettura e spazio pubblico. In questo senso, il progetto supera la tradizionale separazione tra edificio e città, proponendo un sistema ibrido in cui infrastruttura, paesaggio e costruito si integrano in un'unica struttura continua. Dal punto di vista urbanistico, Volta Nord si fonda su una logica di densificazione controllata e di diversificazione tipologica. Il masterplan prevede edifici di scala e funzioni differenti, con una distribuzione che vede le residenze collocate principalmente nelle aree più protette e gli uffici e le funzioni produttive verso le infrastrutture ferroviarie. Tale disposizione permette di costruire una transizione graduale tra la città esistente e il nuovo sviluppo, favorendo l'integrazione con il contesto urbano circostante. Un ulteriore elemento rilevante è la presenza di spazi pubblici interni al blocco, organizzati come una rete di percorsi pedonali e piazze che attraversano il sito in direzioni multiple. Questa scelta progettuale rafforza l'idea di un quartiere poroso, in cui la permeabilità diventa un principio strutturante della forma urbana. La mobilità lenta e la continuità degli spazi aperti assumono un ruolo centrale nella definizione dell'esperienza urbana quotidiana. In conclusione, Volta Nord rappresenta un esempio significativo dell'approccio di MVRDV alla progettazione urbana contemporanea, in cui la complessità del contesto viene tradotta in sistemi architettonici stratificati e flessibili. Il progetto non si limita a risolvere problemi funzionali, ma propone una nuova interpretazione del rapporto tra infrastruttura, paesaggio e abitare, ridefinendo i confini tradizionali dell'isolato urbano e aprendo a scenari di integrazione tra natura e costruito.

2



3



1. Vista della struttura interna (Disponibile su: https://www.mvrdv.com/projects/452/volta-nord?photo=19869);

2. Vista ad altezza uomo degli edifici (Disponibile su: https://www.mvrdv.com/projects/452/volta-nord?photo=19869);

3. Vista della struttura da fuori (Disponibile su: https://www.mvrdv.com/projects/452/volta-nord?photo=19869);

4. Vista dall'interno della struttura (Disponibile su: https://www.mvrdv.com/projects/452/volta-nord?photo=19869

4



1



Zwolle(Paesi Bassi), **WärtZ**

MVRDV con Orange Architects e LOLA Landscape Architects

Il progetto WärtZ, sviluppato dallo studio MVRDV in collaborazione con Orange Architects e LOLA Landscape Architects, rappresenta un intervento strategico di rigenerazione urbana nell'area della stazione ferroviaria di Zwolle, nei Paesi Bassi. Il masterplan si inserisce all'interno delle politiche urbane olandesi di trasformazione delle "station zones", con l'obiettivo di convertire ex aree industriali e infrastrutturali in nuovi distretti urbani ad alta densità, caratterizzati da una forte integrazione tra residenza, lavoro e spazio pubblico. L'area di progetto viene reinterpretata come un nuovo "innovation district" misto, capace di accogliere circa 850 unità abitative, di cui una quota significativa destinata all'edilizia sociale, oltre a funzioni educative, produttive e commerciali. WärtZ si configura come un tassello fondamentale nella strategia urbana della città, che mira a rafforzare il ruolo della zona ferroviaria come secondo centro urbano, complementare al nucleo storico. L'elemento più riconoscibile del progetto è la trasformazione della ex Wärtsilä Hall, edificio industriale progettato alla fine degli anni Novanta, che viene mantenuto come struttura centrale del masterplan e reinterpretato come catalizzatore di nuove funzioni pubbliche e collettive. La sua copertura ondulata diventa un landmark urbano, mentre sopra di essa si innesta un volume residenziale in legno sospeso, che introduce un forte contrasto tra la massa industriale esistente e la nuova architettura abitativa. Dal punto di vista urbanistico, il progetto si fonda su una densificazione sostenibile e ibridazione funzionale. Le nuove edificazioni sono organizzate in tre sotto aree principali: Spoorpark, Lurelei e Werkplaatsen, ciascuna con caratteri differenti ma integrate all'interno di un sistema unitario. Il disegno urbano privilegia la permeabilità pedonale e ciclabile, con una rete di spazi pubblici continui che attraversano il comparto e si collegano direttamente alla stazione ferroviaria. Ciò rafforza l'idea di un quartiere poroso, dove la mobilità lenta diventa struttura portante dell'esperienza urbana. Un ulteriore elemento distintivo è il ruolo attribuito al paesaggio, progettato da LOLA Landscape Architects secondo principi di urban rewilding. Parte delle superfici pavimentate viene riconvertita in spazi verdi permeabili, che migliorano la qualità ambientale del sito e contribuiscono anche alla definizione di un nuovo immaginario urbano, in cui natura e infrastruttura coesistono in modo integrato. Il progetto si inserisce così all'interno delle più recenti strategie olandesi di adattamento climatico e transizione ecologica delle città. In conclusione, WärtZ rappresenta un esempio significativo dell'approccio di MVRDV alla trasformazione urbana contemporanea, basato sulla riconversione dell'esistente, sulla densificazione funzionale e sull'integrazione tra architettura e infrastruttura. Il progetto non si limita a risolvere le esigenze abitative della città, ma propone un modello di sviluppo urbano ibrido, in cui memoria industriale, innovazione architettonica e spazio pubblico si combinano per generare un nuovo tipo di centralità urbana.

2



1. Foto dell'interno della struttura (Disponibile su:https://www.mvrdv.com/news/4487/wartz-zwolle-station-zone);

2. Parco che circonda la nuova struttura (Disponibile su: https://www.mvrdv.com/news/4487/wartz-zwolle-station-zone);

3. Zona dedicata allo skatepark (Disponibile su: https://www.mvrdv.com/news/4487/wartz-zwolle-station-zone);

3



1

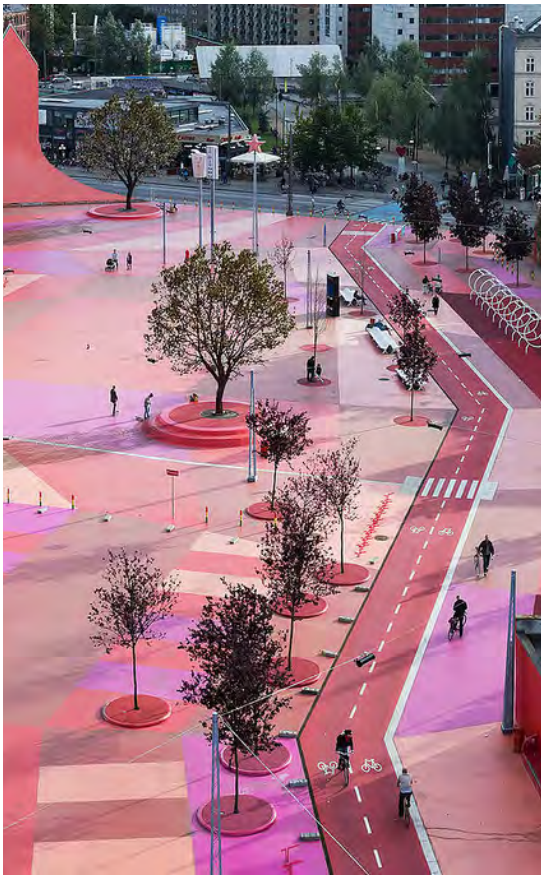


Copenaghen(Danimarca), **Superkilen**

BIG (Bjarke Ingels Group)

Il progetto Superkilen, realizzato a Copenaghen nel quartiere di Nørrebro dallo studio BIG in collaborazione con Topotek1 e l'artista Superflex, rappresenta uno degli esempi più significativi di spazio pubblico contemporaneo orientato alla costruzione dell'identità urbana attraverso la diversità culturale. Inaugurato nel 2012, il progetto si inserisce all'interno di un ampio programma di riqualificazione urbana promosso dalla città di Copenaghen con l'obiettivo di migliorare la qualità dello spazio pubblico in un'area caratterizzata da forte eterogeneità sociale ed etnica. Superkilen si sviluppa come un parco lineare lungo circa 750 metri, concepito non come un semplice spazio verde, ma come una sequenza urbana continua che attraversa e connette il tessuto del quartiere. Il progetto si distingue per la sua forte componente simbolica e narrativa, poiché integra al proprio interno oggetti urbani provenienti da oltre 50 paesi diversi, selezionati insieme agli abitanti del quartiere. Questo processo di partecipazione ha l'obiettivo di trasformare lo spazio pubblico in una sorta di esposizione globale della vita quotidiana, in cui la memoria individuale e collettiva degli abitanti diventa parte integrante del disegno urbano. Il progetto è articolato in tre grandi ambiti cromatici e funzionali: la Red Square, la Black Market e il Green Park. La prima , caratterizzata da superfici colorate e da un uso intensivo dello spazio, è dedicata ad attività urbane contemporanee e alla socialità dinamica. La Black Market assume invece il ruolo di piazza tradizionale reinterpretata, uno spazio più introverso e comunitario, dotato di elementi provenienti da differenti culture. Infine, il Green Park si configura come un'area più naturale e ricreativa, destinata allo sport, al gioco e al relax. Uno degli aspetti centrali del progetto è la sua capacità di reinterpretare il concetto di spazio pubblico come dispositivo inclusivo e relazionale. Superkilen costruisce un paesaggio urbano in cui la diversità culturale non viene semplicemente rappresentata, ma incorporata fisicamente nel progetto attraverso oggetti, simboli e riferimenti geografici globali. Il parco diventa una sorta di "atlante urbano" che riflette la composizione multiculturale del quartiere e, allo stesso tempo, la rende visibile nello spazio collettivo. Dal punto di vista urbanistico, il progetto introduce una forte continuità tra infrastruttura ciclabile, spazio pedonale e aree di sosta, integrandosi con le principali reti di mobilità lenta della città. Questa strategia rafforza l'idea di Superkilen come infrastruttura sociale oltre che spaziale, capace di favorire l'interazione tra gruppi differenti attraverso l'uso quotidiano dello spazio pubblico. Per concludere, Superkilen rappresenta un esperimento urbano che unisce architettura, paesaggio e arte pubblica in un'unica struttura narrativa. Il progetto di BIG esplora il ruolo dello spazio pubblico come strumento di rappresentazione della società contemporanea, trasformando un'area urbana marginale in un dispositivo identitario complesso, dove la diversità non è solo accolta, ma resa elemento costitutivo del progetto stesso.

2



3



1. Veduta generale dell'intervento (Disponibile su: https://archidiap.com/opera/superkilen/);

2. Immagine dall'alto della zona rossa del Superkilen (Disponibile su: https://archidiap.com/opera/superkilen/);

3. La zona rossa - la piazza e la pista ciclabile (Disponibile su: https://archidiap.com/opera/superkilen/);

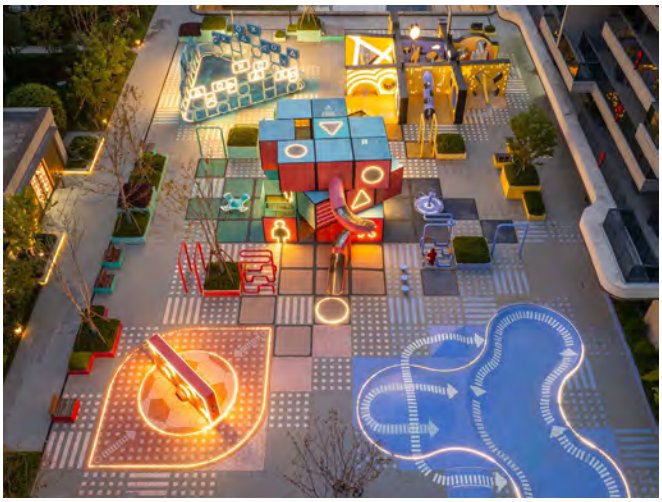
4. La zona verde del Superkilen (Disponibile su: https://archidiap.com/opera/superkilen/)

4



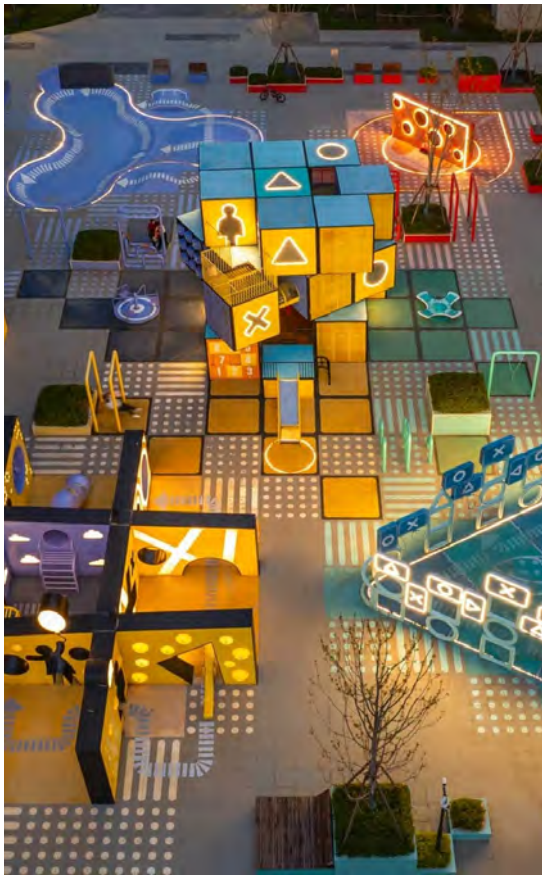
Fuzhou (Cina), **Rubix Square**
100 Architects

1



Rubix Square, situata a Fuzhou nello Stato Cinese, si configura come un esempio di spazio pubblico contemporaneo ad alta intensità percettiva, in cui il progetto urbano assume esplicitamente il carattere di dispositivo esperienziale e immersivo. L'intervento si inserisce all'interno di una più ampia tendenza della progettazione urbana cinese recente, orientata alla costruzione di spazi pubblici iconici e riconoscibili, nei quali la dimensione infrastrutturale e commerciale viene ibridata con quella ludica e paesaggistica. In questo contesto, Rubix Square si distingue per la sua configurazione come landscape artificiale "iper-stimolato", in cui il suolo non è neutro ma diventa supporto attivo di un ambiente fortemente codificato dal punto di vista formale e sensoriale. Dal punto di vista architettonico e urbanistico, il progetto lavora sulla logica della scomposizione e ricomposizione del vuoto urbano attraverso geometrie non convenzionali, generando una spazialità frammentata e dinamica che si oppone alla tradizionale idea di piazza come spazio unitario e isotropo. La superficie della piazza è trattata come una sorta di infrastruttura tridimensionale continua, in cui rampe, livelli sfalsati, piattaforme e elementi volumetrici si integrano in un sistema spaziale fluido. Tale strategia produce una condizione di ibridazione tra piazza, parco urbano e installazione architettonica, dove la distinzione tra paesaggio e oggetto costruito tende a dissolversi. Un aspetto rilevante è la volontà di trasformare lo spazio pubblico in un ambiente performativo e attrattivo, capace di generare flussi e permanenze attraverso l'intensificazione delle stimolazioni visive e spaziali. In questo senso, Rubix Square si colloca all'interno di una linea progettuale che interpreta lo spazio urbano non solo come luogo di attraversamento o di rappresentanza civica, ma come esperienza immersiva e spettacolarizzata, in cui la progettazione del suolo e delle superfici diventa strumento principale di costruzione dell'identità del luogo. Criticamente, questo approccio solleva questioni legate al rapporto tra spazio pubblico e consumo dell'esperienza urbana, evidenziando il rischio di una progressiva estetizzazione dello spazio collettivo a favore di logiche attrattive e commerciali. Tuttavia, Rubix Square rappresenta anche un caso significativo per comprendere le nuove forme dello spazio pubblico contemporaneo in contesti ad alta densità e rapida trasformazione, dove la piazza non è più soltanto infrastruttura civica, ma anche dispositivo urbano competitivo, immersivo e altamente progettato.

2



3



1.1. Veduta generale di una parte dell'intervento (Disponibile su: https://100architects.com/project/rubix-square/);

2. Veduta da un'altra prospettiva (Disponibile su: https://100architects.com/project/rubix-square/);

3. Giochi all'interno dell'area (Disponibile su: https://100architects.com/project/rubix-square/);

4. Veduta generale da una terza prospettiva (Disponibile su: https://100architects.com/project/rubix-square/)

4



4

ANALISI SPECIFICHE

Il capitolo approfondisce il funzionamento contemporaneo di Alfortville attraverso una serie di analisi tematiche finalizzate a individuare criticità, potenzialità e differenze interne al territorio comunale. Dopo l'inquadramento territoriale, storico e urbanistico sviluppato nei capitoli precedenti, l'attenzione si concentra sulla scala urbana e sulla relazione tra servizi, mobilità, spazi aperti, popolazione e modalità di utilizzo della città. Vengono analizzate la distribuzione delle principali funzioni e attrezzature, la mobilità carrabile, pedonale e ciclabile, il trasporto pubblico, il sistema del verde, i poli attrattivi, i livelli di affollamento, la struttura demografica e la percezione urbana. Particolare attenzione viene inoltre dedicata all'accessibilità di prossimità attraverso un modello basato sui cinque minuti a piedi, utile a evidenziare le aree maggiormente o meno servite. La sovrapposizione dei diversi livelli di analisi permette di mettere in luce una buona connessione di Alfortville alla scala metropolitana, ma anche una minore continuità interna, insieme alla presenza di spazi sottoutilizzati, reti ciclopedonali discontinue e una distribuzione non uniforme delle centralità. La sintesi finale delle criticità e delle potenzialità costituisce così la base per la successiva definizione delle strategie di intervento e per l'individuazione degli ambiti di progetto.

4.1 Rilievo fotografico dello stato di fatto

La prima fase dell'analisi consiste nello svolgimento di un sopralluogo dell'area di studio, durante il quale sono stati individuati, mappati e documentati fotograficamente i principali punti di interesse urbano. L'indagine ha avuto inizio nella porzione settentrionale della città, in corrispondenza del ponte sul fiume Marna, infrastruttura di collegamento tra Parigi e il comune di Alfortville. Da lì, il percorso di analisi si è sviluppato lungo uno dei principali assi viari che attraversano il territorio in direzione latitudinale, includendo luoghi significativi quali il municipio, la stazione ferroviaria ed i potenziali ambiti di intervento progettuale. Il sopralluogo è poi proseguito verso sud fino a raggiungere l'area della futura stazione del Grand Paris Express, la cui ultimazione è prevista entro l'estate del 2026, per concludersi infine nell'area industriale e in prossimità dell'autostrada che segna un netto confine tra il comune di Alfortville e il Parc Interdépartemental de Choisy Paris Val-de-Marne.



Planimetria con coni ottici

Questa fase di osservazione diretta ha consentito di acquisire una conoscenza più approfondita delle caratteristiche fisiche, funzionali e percettive del territorio, permettendo di verificare sul campo le informazioni emerse dalle analisi preliminari. Inoltre, il sopralluogo ha reso possibile individuare criticità e potenzialità non sempre immediatamente leggibili attraverso i soli strumenti cartografici, offrendo una base conoscitiva più completa per l'elaborazione delle successive proposte progettuali.



1. Quai D'Alfortville



2. Pont du Port à l'Anglais



3. Chem. Latèral



4. Square Paul Gabriel Meynet



5. P. I. Francois Mitterrand



6. Fermata del treno “Maison Alfort



7. Fermata nuova linea Grand Paris



8. Rue de Verdun



9. Rue Paul Vaillant Couturier



10. Redoute des Petits Quarreaux



11. Centro commerciale Rue Etienne Dolet

4.2 Rilievo fotografico e mappatura delle aree

Il rilievo fotografico è stato inoltre integrato con una lettura complessiva del territorio, finalizzata a mettere in relazione i principali elementi urbani individuati durante il sopralluogo con la struttura generale del comune. La nuova immagine consente quindi di evidenziare con maggiore immediatezza la distribuzione delle principali polarità, delle infrastrutture e degli ambiti caratterizzati da potenziali trasformazioni.



Poli di maggiore interesse
con foto di esse



Collegamento Alfortville e Parigi



Cortile interno edificio
adibito a spazio pubblico



Zona Municipio



Deposito ferroviario



Centro commerciale



Area Verde interno alla zona industriale



Zona industriale



Stazione Grand Paris

4.3 Distribuzione delle funzioni, dei servizi e delle attrezzature urbane

L'analisi è stata finalizzata alla ricognizione delle principali funzioni e dotazioni presenti all'interno del territorio comunale, con l'obiettivo di comprenderne la distribuzione e individuare eventuali concentrazioni, carenze o disomogeneità. Sono stati quindi censiti i principali servizi e le attrezzature urbane, tra cui strutture sanitarie, istituti scolastici, scuole dell'infanzia, residenze sanitarie assistenziali, attrezzature culturali e ricreative, biblioteche, impianti sportivi, strutture ricettive, attività commerciali e aree interessate da processi di trasformazione. Dalla ricognizione emergono alcune carenze significative. L'offerta di servizi per la prima infanzia risulta molto limitata, con la presenza di un solo asilo nido di carattere privato; sul territorio è inoltre presente una sola Residenza Sanitaria Assistenziale, una sola biblioteca e un numero ridotto di impianti sportivi, localizzati prevalentemente nella porzione meridionale a carattere produttivo e industriale. Anche l'offerta ricettiva risulta limitata: non sono presenti strutture alberghiere significative e l'ospitalità è affidata prevalentemente a piccoli B&B e soluzioni di breve permanenza. Questa condizione rafforza il carattere prevalentemente residenziale del comune, con una presenza turistica contenuta e spesso legata soprattutto al pernottamento in relazione alla vicinanza con Parigi. Dal punto di vista commerciale, si osserva una progressiva trasformazione della composizione delle attività presenti, con una riduzione di alcuni esercizi tradizionali e una maggiore presenza di minimarket e attività legate alle diverse comunità straniere residenti. Questo fenomeno rappresenta uno degli aspetti più evidenti del carattere multiculturale di Alfortville e contribuisce alla varietà sociale e commerciale del territorio. Allo stesso tempo, emerge la necessità di rafforzare le occasioni di relazione e gli spazi condivisi tra le diverse componenti della popolazione, così da favorire una maggiore integrazione e coesione sociale. La distribuzione delle attività commerciali evidenzia inoltre una maggiore concentrazione nella parte settentrionale del comune, fino all'area del Municipio, dove si trovano numerosi ristoranti, attività alimentari e negozi di prossimità. Un secondo sistema commerciale si sviluppa invece nella parte centro-meridionale, in corrispondenza di due grandi strutture oggi parzialmente dismesse, per poi proseguire verso il quartiere interessato dalla futura stazione del Grand Paris Express. Tra questi poli rimangono tuttavia alcune porzioni di territorio caratterizzate da una minore presenza di funzioni attrattive e utilizzate prevalentemente come spazi di attraversamento, più che come vere centralità urbane. Un ulteriore elemento riguarda l'assenza, all'interno di Alfortville, di università o poli universitari, mentre un importante polo di questo tipo è presente nel vicino comune di Maisons-Alfort. Questa condizione rafforza il rapporto funzionale tra i due territori e apre alla possibilità di introdurre nuove funzioni rivolte alla popolazione studentesca, come alloggi universitari e servizi dedicati, capaci di incrementare la presenza stabile di giovani residenti e contribuire alla diversificazione sociale e funzionale del comune. Nel complesso, la distribuzione delle funzioni e dei servizi risulta quindi non omogenea e mette in evidenza sia alcune carenze nella dotazione di attrezzature collettive sia la presenza di una struttura sociale e commerciale fortemente diversificata. Questa lettura costituisce una base fondamentale per le successive analisi tematiche e per la definizione delle strategie progettuali. La distribuzione delle dotazioni evidenzia inoltre una forte differenziazione tra le diverse parti del comune. Le funzioni pubbliche e i principali servizi risultano maggiormente concentrati nei settori settentrionali e centrali, mentre la parte meridionale mantiene una vocazione più produttiva e infrastrutturale, con una minore presenza di attrezzature collettive. Questa configurazione determina livelli differenti di accessibilità ai servizi e contribuisce a rafforzare il carattere lineare del territorio, nel quale le centralità risultano distribuite lungo l'asse nord-sud ma non sempre pienamente collegate tra loro. Le carenze rilevate non riguardano quindi soltanto la quantità delle attrezzature presenti, ma anche la loro distribuzione e la capacità di costruire un sistema urbano equilibrato. Il rafforzamento delle funzioni collettive, degli spazi di aggregazione e delle connessioni tra le diverse polarità costituisce pertanto uno degli elementi centrali per le successive strategie di rigenerazione urbana.



Schema con la distribuzione delle funzioni, dei servizi e delle attrezzature urbane

4.4 Analisi della mobilità: viabilità carrabile, mobilità dolce e trasporto pubblico

L'analisi della mobilità è stata articolata in tre principali categorie: viabilità carrabile, trasporto pubblico e mobilità dolce. Tale suddivisione consente di comprendere il funzionamento complessivo del sistema della mobilità comunale, evidenziandone i principali punti di forza, le criticità e il grado di integrazione tra le diverse modalità di spostamento.

Viabilità carrabile

Alfortville è attraversata da una rete di assi stradali che garantiscono il collegamento sia tra le diverse parti del comune sia con i territori limitrofi e l'intera area metropolitana parigina. Le principali direttrici sono costituite da strade a doppio senso di marcia, caratterizzate da un elevato volume di traffico e da una funzione prevalentemente di attraversamento. Tra queste assume particolare rilevanza l'Autostrada A86, situata lungo il margine meridionale del comune. Essa rappresenta una delle principali infrastrutture della rete viaria metropolitana e costituisce, oltre che un importante collegamento sovracomunale, anche un elemento di separazione fisica tra Alfortville e i comuni situati a sud. Un secondo asse di fondamentale importanza è rappresentato da Rue Émile Zola, collocata in posizione centrale rispetto al territorio comunale. Questa arteria collega il settore occidentale della città con il vicino comune di Maisons-Alfort e costituisce uno dei principali assi est-ovest del territorio. Dal punto di vista urbanistico, Rue Émile Zola rappresenta una significativa barriera urbana, contribuendo a dividere il tessuto edificato settentrionale da quello meridionale e limitando, in alcuni punti, la continuità tra le due parti della città. Nella parte settentrionale del comune si sviluppa Rue Charles de Gaulle, importante asse viario caratterizzato da un intenso traffico veicolare ed insieme all'Autostrada A86 e a Rue Émile Zola, costituisce uno dei principali assi di scorrimento del territorio comunale e svolge un ruolo strategico nei collegamenti con la capitale e con i comuni limitrofi. Accanto alle arterie principali è presente una rete di strade secondarie, prevalentemente a senso unico, che distribuisce il traffico locale. Tra queste, Rue Véron collega longitudinalmente il settore meridionale con quello settentrionale del comune. Nel complesso, la rete carrabile garantisce una buona accessibilità al territorio comunale, ma la presenza di infrastrutture ad alta percorrenza genera traffico intenso, inquinamento atmosferico e acustico e barriere urbane che riducono la continuità dello spazio pubblico. Nonostante tali interventi, il traffico veicolare risulta generalmente intenso e continuo. Alfortville rappresenta infatti un importante comune di attraversamento all'interno dell'area metropolitana parigina e numerosi veicoli percorrono quotidianamente il territorio per raggiungere i comuni limitrofi. Fino a pochi anni fa, inoltre, molti automobilisti provenienti dall'esterno utilizzavano i parcheggi pubblici del comune per lasciare il proprio veicolo e proseguire verso i luoghi di lavoro situati nella parte meridionale di Parigi, dove i costi della sosta risultavano sensibilmente più elevati. L'introduzione della sosta a pagamento ha progressivamente ridotto questo fenomeno. Questa configurazione evidenzia come Alfortville presenti una buona accessibilità verso la rete metropolitana, ma una maggiore difficoltà nel garantire continuità e fluidità negli spostamenti interni, soprattutto lungo l'asse nord-sud.

Mobilità dolce

Alfortville dispone di una rete composta da percorsi pedonali e ciclabili che, sebbene presenti in diverse parti del territorio, risultano ancora poco omogenei e non sempre pienamente connessi tra loro. Uno degli elementi più significativi è rappresentato dal lungo Senna, che costituisce uno dei principali spazi dedicati alla mobilità dolce del comune. In questo tratto la sezione stradale è organizzata secondo una gerarchia funzionale ben definita: in adiacenza al fiume si sviluppa il percorso pedonale, seguito dalla pista ciclabile e, successivamente, da una fascia verde alberata che separa gli utenti della mobilità dolce dalla carreggiata destinata al traffico automobilistico. Questa configurazione favorisce una maggiore sicurezza degli spostamenti pedonali e ciclabili e contribuisce alla valorizzazione del rapporto tra la città e il sistema fluviale. Tuttavia, la rete ciclabile comunale risulta ancora frammentata e non sempre garantisce collegamenti continui tra i principali poli urbani, evidenziando la necessità di una maggiore integrazione tra i diversi percorsi presenti sul territorio. Ulteriori percorsi ciclabili sono presenti nella parte orientale del comune, in particolare lungo Chemin Latéral, dove la pista ciclabile prosegue fino a Rue Joffrin. Tuttavia, in questo tratto la corsia risulta semplicemente delimitata dalla segnaletica orizzontale e non presenta una separazione

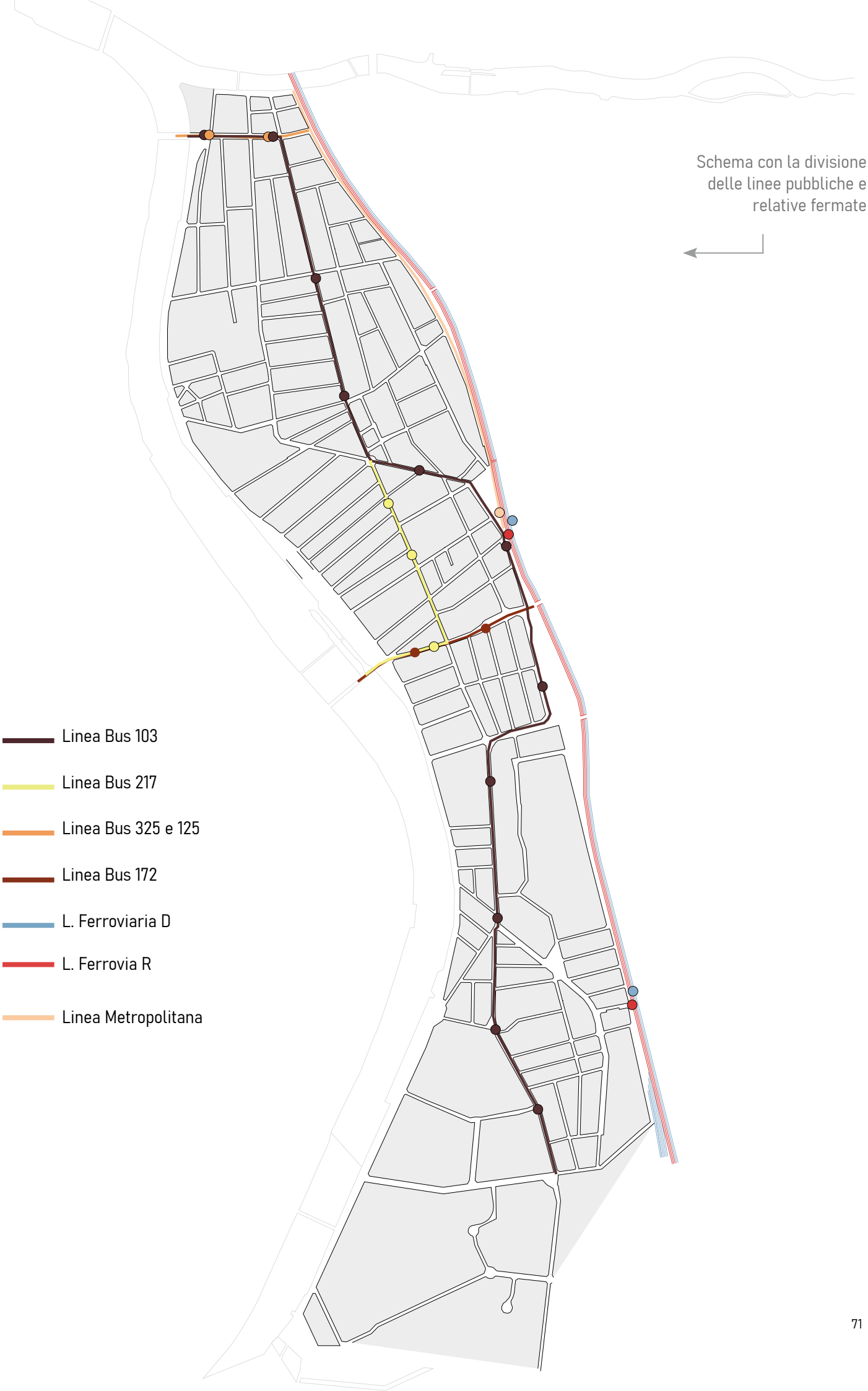

Schema con la divisione
della viabilità privata
Ferrovia
Pista ciclabile
Scorrimento lento
Scorrimento veloce

fisica dalla carreggiata destinata ai veicoli. Questa configurazione, oltre a ridurre la percezione di sicurezza degli utenti, determina una minore qualità complessiva dell'infrastruttura ciclabile. Per quanto riguarda gli spazi pedonali, le principali aree completamente dedicate ai pedoni si concentrano in Square Véron, dove sono presenti una scuola e un'area residenziale, e nell'area limitrofa al Municipio, caratterizzata da spazi pubblici pedonalizzati e da strade soggette a limitazioni di velocità pari a 30 km/h, soluzione adottata anche in numerose altre vie del comune con l'obiettivo di favorire una maggiore convivenza tra mobilità carrabile, pedonale e ciclabile. Un ulteriore elemento di particolare rilevanza è la passerella ciclopedonale situata nella parte settentrionale del comune, che consente il collegamento diretto tra Alfortville e la città di Parigi. Essa costituisce un'importante connessione per la mobilità dolce, favorendo gli spostamenti quotidiani a piedi e in bicicletta tra il comune e la capitale e rafforzando l'integrazione del territorio con il sistema metropolitano. Per quanto riguarda la percorribilità pedonale, i marciapiedi presentano caratteristiche piuttosto eterogenee. In alcune vie risultano sufficientemente ampi e garantiscono un agevole transito dei pedoni, mentre in altre parti del comune la loro larghezza risulta ridotta, limitando la fruibilità dello spazio pubblico e rendendo meno agevoli gli spostamenti, soprattutto in presenza di un elevato flusso di utenti. Gli attraversamenti pedonali risultano generalmente ben distribuiti e adeguatamente segnalati, contribuendo a garantire un buon livello di sicurezza per gli utenti. Diversa è invece la situazione degli attraversamenti delle piste ciclabili che, in diversi punti del territorio, risultano meno riconoscibili e meno protetti, riducendo la continuità e la sicurezza della rete dedicata alla mobilità ciclabile. Nel complesso, la mobilità dolce presenta buone potenzialità, soprattutto in corrispondenza del lungo Senna e delle principali aree pedonalizzate, ma manca ancora di una rete continua e chiaramente riconoscibile a scala comunale. Le principali criticità riguardano la frammentazione dei percorsi ciclabili, la loro limitata separazione dal traffico veicolare e la disomogeneità degli spazi pedonali. Il miglioramento delle connessioni tra i diversi tratti esistenti rappresenta uno degli elementi principali su cui intervenire.

Trasporto pubblico

Alfortville risulta ben integrata all'interno della rete di mobilità dell'area metropolitana parigina grazie alla presenza di collegamenti ferroviari, metropolitani e su gomma. Il principale asse del trasporto ferroviario è rappresentato dalla linea RER D, che attraversa il territorio comunale con le stazioni Maisons-Alfort – Alfortville e Le Vert de Maisons, garantendo rapidi collegamenti con il centro di Parigi e con i principali comuni dell'Île-de-France. A tale infrastruttura si affiancherà nei prossimi anni la linea 15 del Grand Paris Express, con la nuova stazione di Le Vert de Maisons, destinata a incrementare ulteriormente l'accessibilità del comune e a rafforzare i collegamenti trasversali all'interno della rete metropolitana, senza la necessità di transitare dal centro della capitale. Il sistema del trasporto pubblico è inoltre completato da una fitta rete di autobus gestita dalla RATP. Le principali linee che attraversano il territorio comunale sono la 103, la 125, la 172, la 217 e la 325, che assicurano il collegamento tra Alfortville, i comuni limitrofi e numerosi nodi strategici del trasporto pubblico, tra cui la metropolitana, la rete RER e le principali stazioni ferroviarie dell'area metropolitana. Pur non essendo direttamente attraversato dalla rete metropolitana di Parigi, il comune beneficia della vicinanza della linea 8, le cui stazioni, situate nel confinante comune di Maisons-Alfort, risultano facilmente raggiungibili dai quartieri settentrionali di Alfortville e costituiscono un'importante integrazione al sistema della mobilità locale. Nel complesso, il trasporto pubblico rappresenta uno dei principali punti di forza di Alfortville e garantisce un buon livello di accessibilità verso Parigi e il sistema metropolitano. Permangono tuttavia alcune criticità nella connessione tra fermate, stazioni e tessuto urbano, soprattutto nella parte meridionale del comune, dove le infrastrutture ferroviarie e viarie riducono la continuità pedonale. La futura stazione del Grand Paris Express rappresenta quindi un'importante occasione per rafforzare l'integrazione tra trasporto pubblico, mobilità dolce e spazio pubblico. L'analisi evidenzia quindi una situazione apparentemente contraddittoria: Alfortville è fortemente connessa alla scala metropolitana, ma presenta una minore continuità negli spostamenti interni. Le principali criticità riguardano soprattutto la frammentazione della mobilità ciclabile e pedonale e la difficoltà di collegare in maniera continua le diverse centralità lungo lo sviluppo nord-sud del comune. Il potenziamento della mobilità lenta e delle connessioni interne costituisce pertanto uno degli indirizzi principali per le successive strategie progettuali.

Schema con la divisione delle linee pubbliche e relative fermate



4.5 Analisi del verde

Alfortville presenta un sistema del verde articolato, costituito da parchi, giardini pubblici, alberature stradali e corridoi verdi lungo la Senna. Tuttavia, la distribuzione di tali spazi non risulta uniforme all'interno del territorio comunale e si osserva una concentrazione delle principali aree verdi in specifici ambiti della città, mentre altri ambiti del territorio risultano caratterizzati da una minore presenza di spazi verdi pubblici e da una ridotta continuità ecologica. Una prima componente del sistema del verde è rappresentata dai numerosi cortili interni delle abitazioni, spesso caratterizzati dalla presenza di giardini privati o aree con vegetazione. Sebbene tali spazi contribuiscano ad aumentare la permeabilità del tessuto urbano e a migliorare la qualità ambientale del comune, Sebbene tali spazi contribuiscano ad aumentare la permeabilità del tessuto urbano e a migliorare la qualità ambientale, non risultano direttamente fruibili dalla collettività. Uno degli elementi di maggiore rilevanza è costituito dal lungo Senna, che rappresenta il principale corridoio verde del comune. L'area è caratterizzata dalla presenza di un percorso pedonale e ciclabile immerso in un' alberatura, che garantisce ombreggiamento e continuità paesaggistica lungo il fronte fluviale. Oltre a svolgere un'importante funzione ricreativa e di connessione tra i diversi quartieri, questo asse costituisce uno degli elementi principali della rete verde e blu [1] del territorio, contribuendo alla continuità ecologica tra la Senna e gli altri spazi naturali dell'area metropolitana. Questa zona risulta inoltre tra le più frequentate dai cittadini. Una situazione analoga si riscontra anche lungo il margine orientale del comune, in prossimità della ferrovia, dove sono presenti filari alberati che si sviluppano parallelamente all'infrastruttura ferroviaria. Sebbene tale fascia verde presenti alcune interruzioni, essa svolge un ruolo significativo sia dal punto di vista paesaggistico sia sotto il profilo ambientale, contribuendo alla mitigazione dell'impatto visivo e acustico della ferrovia e favorendo, al tempo stesso, la continuità del sistema del verde urbano. La presenza di questa fascia rappresenta quindi una potenziale struttura lineare sulla quale rafforzare le connessioni verdi tra la parte centrale e quella meridionale del comune. Per quanto riguarda le aree verdi di maggiore estensione, procedendo da nord verso sud si individuano diversi spazi pubblici di interesse. Il primo è Square Jean Alberti, una piazza caratterizzata da una significativa presenza di verde, che rappresenta uno dei principali spazi di aggregazione del settore settentrionale del comune. Proseguendo verso sud si incontrano Square Paul Gabriel Meynet e Square Camélinat, situati in prossimità del Municipio. Questi spazi costituiscono un importante sistema di verde urbano e di relazione con gli edifici pubblici circostanti. Tuttavia, durante il sopralluogo è stato possibile osservare come alcune aree risultino poco valorizzate. Nonostante ciò, la loro posizione strategica e la disponibilità di spazi aperti conferiscono a queste aree un notevole potenziale di riqualificazione. Procedendo ulteriormente verso sud è presente il parco Farandole des Bambins, caratterizzato da ampie superfici a prato e da una limitata presenza di alberature di alto fusto, riducendone in parte il comfort ambientale e la fruibilità. Il parco si colloca inoltre in prossimità di un'area commerciale oggi in parte dismessa, configurandosi come uno spazio che potrebbe assumere un ruolo strategico all'interno di un più ampio processo di rigenerazione urbana. All'estremità meridionale del territorio comunale è inoltre presente il Parc Interdépartemental des Sports de Choisy, un vasto parco urbano che si estende principalmente nel comune di Créteil, ma che risulta facilmente accessibile anche da Alfortville. Quest'area rappresenta uno dei principali poli verdi dell'intero settore sud della Métropole du Grand Paris e offre numerose attrezzature sportive, percorsi ciclopedonali e ampie superfici alberate. Nel complesso, Alfortville dispone di un sistema del verde articolato ma distribuito in maniera non omogenea e caratterizzato da una limitata continuità tra i diversi spazi aperti. L'analisi evidenzia quindi la necessità non soltanto di incrementare la presenza di verde, ma soprattutto di migliorare la qualità e la fruibilità degli spazi esistenti, rafforzando le connessioni ecologiche tra parchi, corridoi alberati e sistema fluviale. La costruzione di una rete verde maggiormente continua rappresenta pertanto uno degli elementi principali su cui si sviluppano le successive strategie progettuali.

NOTE:
Rete verde e blu [1] "È un sistema di pianificazione che mette in connessione gli spazi verdi e gli elementi legati all'acqua, come parchi, alberature, fiumi e zone umide, con l'obiettivo di garantire la continuità ecologica, migliorare la biodiversità e aumentare la qualità ambientale e paesaggistica del territorio."

Schema della divisione degli spazi verdi



4.6 Analisi poli attrattivi

L'analisi dei poli attrattivi è finalizzata a individuare le principali funzioni capaci di generare flussi, permanenza e concentrazione di attività all'interno del territorio comunale. Sono stati quindi considerati servizi pubblici, attività commerciali, strutture scolastiche, attrezzature collettive, aree produttive e principali nodi infrastrutturali, con l'obiettivo di comprendere la distribuzione delle centralità urbane e le eventuali aree caratterizzate da una minore capacità attrattiva. Dall'analisi emerge una chiara concentrazione delle funzioni pubbliche e amministrative nella porzione settentrionale del comune, dove sono localizzati la maggior parte degli istituti scolastici, delle attrezzature collettive e degli edifici amministrativi, tra cui il municipio. Tale configurazione determina una forte polarizzazione delle attività e dei servizi nella parte nord del territorio. La fascia centrale assume invece prevalentemente una funzione di attraversamento e connessione tra le diverse parti della città, presentando una minore concentrazione di funzioni capaci di generare permanenza e attrazione. La porzione meridionale del territorio è invece contraddistinta da una prevalente vocazione produttiva e industriale. In quest'area si concentra la maggior parte delle attività industriali, localizzate in prossimità dell'infrastruttura autostradale che costituisce un importante elemento di separazione fisica con i comuni limitrofi. Sempre nel settore meridionale, in prossimità della nuova stazione del Grand Paris Express, è inoltre presente un ulteriore nucleo urbano caratterizzato da diverse funzioni attrattive e destinato a rivestire un ruolo sempre più strategico all'interno delle future dinamiche di sviluppo territoriale. La futura stazione può quindi essere interpretata non soltanto come nodo infrastrutturale, ma come potenziale nuova centralità urbana capace di generare nuovi flussi e favorire la trasformazione del settore meridionale. Particolare attenzione è stata dedicata agli edifici sottoposti a tutela e vincolo, individuati nella cartografia di analisi. Tali immobili, costituiti prevalentemente da edifici storici e manufatti di interesse architettonico, risultano distribuiti sull'intero territorio comunale, con una maggiore concentrazione nelle aree storiche della città. Tra queste si distinguono il nucleo urbano sviluppatosi attorno al municipio, la porzione settentrionale in prossimità del confine con Parigi e alcuni tratti del lungosenna, che rappresentano luoghi di elevato valore storico, paesaggistico e identitario per la città. L'analisi delle attività commerciali evidenzia invece la presenza di due grandi polarità situate nella parte centro-meridionale del comune. Tali aree, un tempo caratterizzate da una significativa vitalità economica e commerciale, si trovano oggi in una condizione di progressivo declino e sottoutilizzo. In passato ospitavano un centro commerciale e numerose attività di vendita e servizi; attualmente risultano in gran parte dismesse e caratterizzate da un numero limitato di attività ancora operative. Tra le funzioni ancora presenti si trovano una pasticceria, alcuni ristoranti etnici, un'attività specializzata nella produzione e commercializzazione di ausili per persone con disabilità, una chiesa evangelica, una carrozzeria, alcuni uffici professionali e poche ulteriori attività di servizio. Nel complesso, il livello di utilizzo risulta inferiore rispetto alle potenzialità offerte dall'estensione e dalla posizione strategica dell'area, evidenziando l'esistenza di ampi margini per futuri interventi di rigenerazione urbana e rifunzionalizzazione degli spazi. Le strutture scolastiche rappresentano ulteriori elementi di attrazione quotidiana e risultano maggiormente concentrate nella porzione settentrionale, pur mantenendo una distribuzione complessivamente diffusa nel territorio comunale. La distribuzione delle strutture scolastiche evidenzia una maggiore concentrazione nella porzione settentrionale della città, ma complessivamente ben distribuiti anche nelle restanti zone del comune. Le strutture sanitarie e assistenziali costituiscono invece poli meno numerosi e maggiormente puntuali, evidenziando una minore capacità di attrazione rispetto alle funzioni amministrative, scolastiche e commerciali. Nel complesso, l'analisi evidenzia una distribuzione fortemente differenziata delle centralità urbane: il settore settentrionale concentra gran parte delle funzioni pubbliche, amministrative e commerciali, mentre le aree centrali e meridionali presentano poli più isolati e intervallati da spazi caratterizzati da una minore capacità attrattiva. Le due grandi strutture commerciali parzialmente dismesse e il nodo della futura stazione del Grand Paris Express rappresentano quindi occasioni strategiche per riequilibrare la distribuzione delle centralità e rafforzare il sistema urbano lungo l'asse nord-sud.

Schema dei poli attrattivi

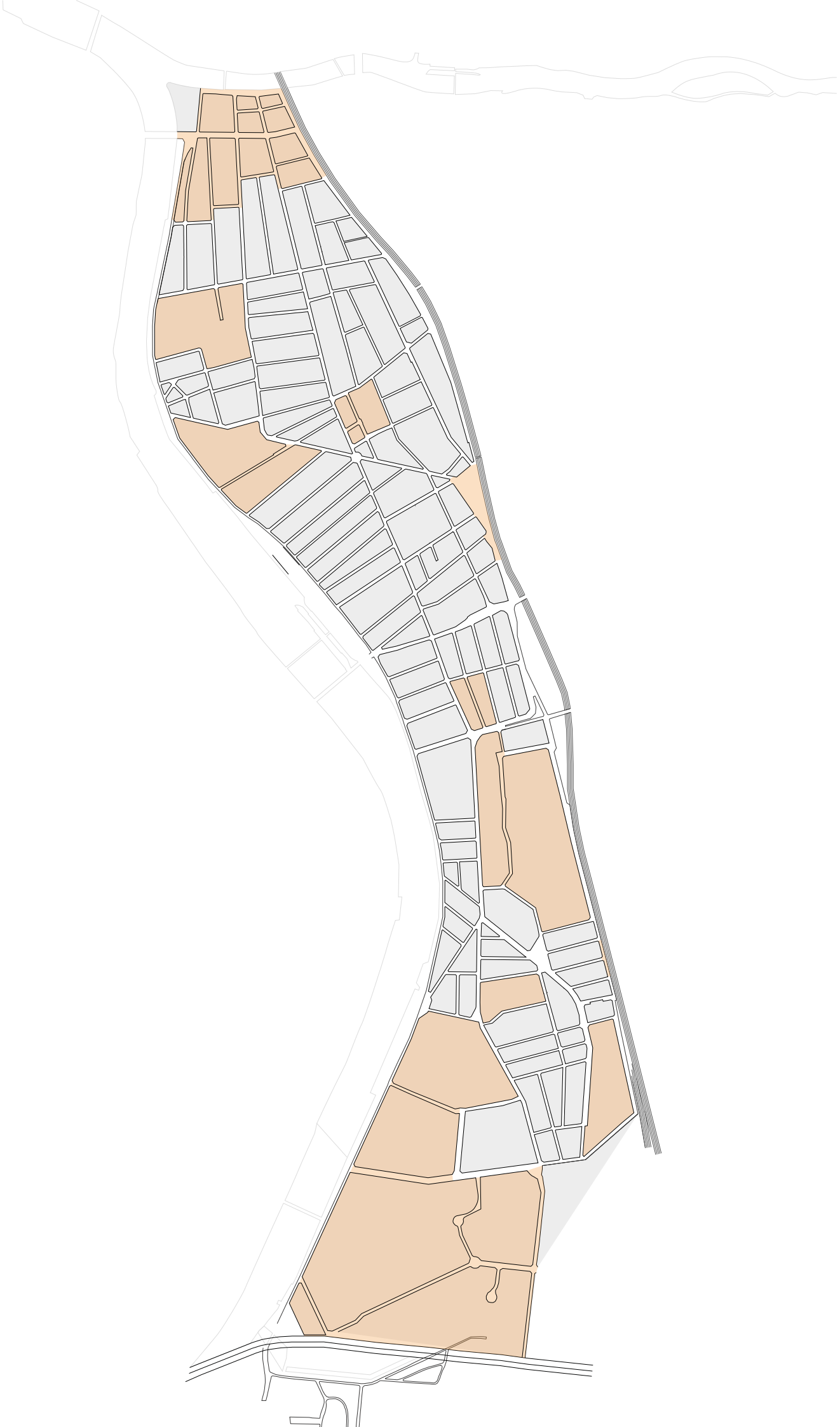


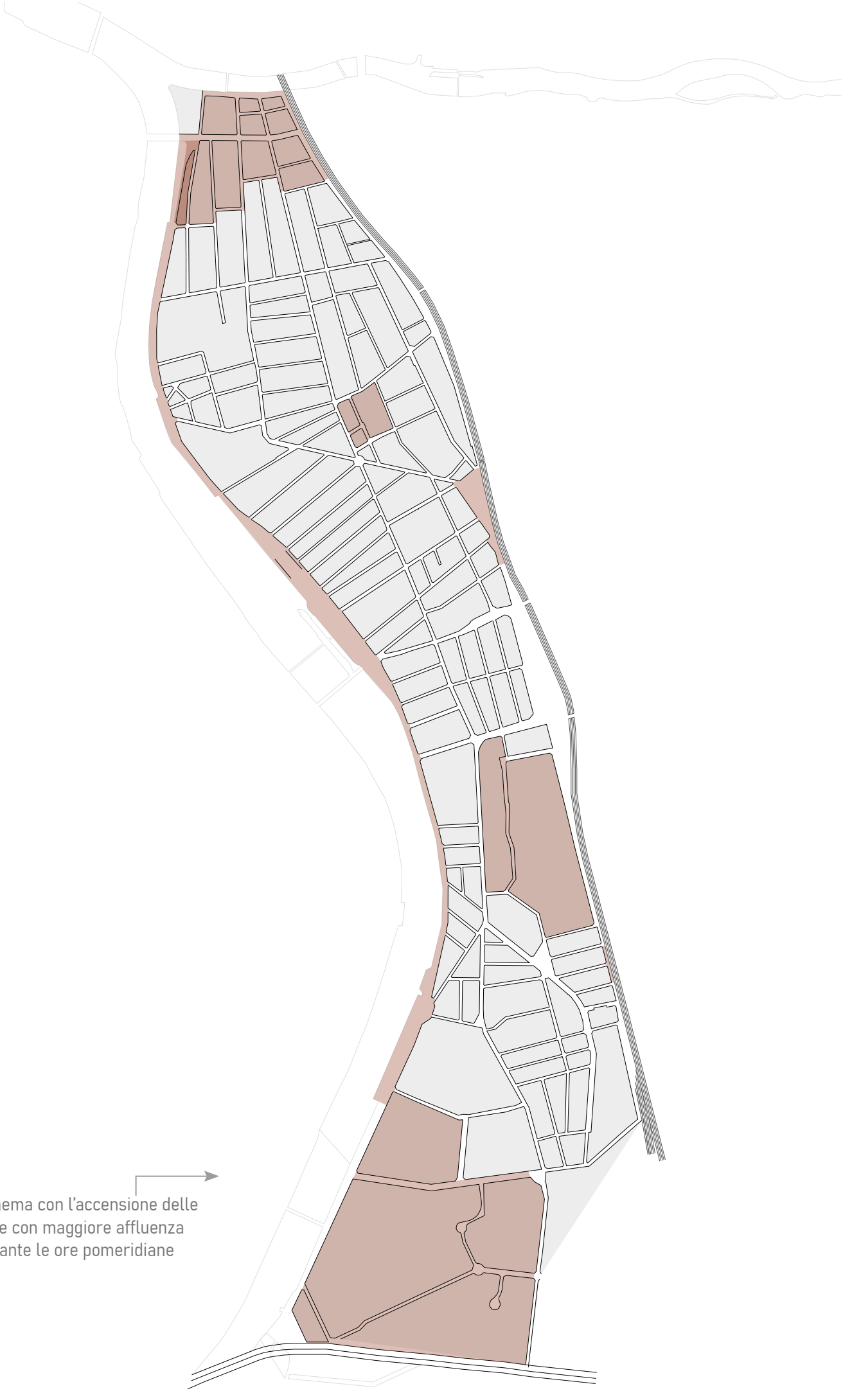
4.7 Analisi affollamento

L'analisi dell'affollamento è stata sviluppata per comprendere quali aree del comune risultassero maggiormente frequentate, in quali momenti della giornata e con quale intensità. L'obiettivo è stato quello di individuare i principali poli di attrazione, riconoscere le aree caratterizzate da una maggiore vitalità urbana e verificare come i flussi variassero nel corso della giornata. Per la costruzione dell'analisi è stata utilizzata una piattaforma digitale di consultazione cartografica [1], attraverso la quale è stato possibile osservare i livelli di affollamento in differenti fasce orarie e confrontare alcuni ambiti strategici del territorio comunale. Sono state prese in esame la zona commerciale, l'area industriale, il Municipio, i due principali nuclei del centro storico, la futura stazione del Grand Paris Express e l'attuale stazione ferroviaria. Il confronto ha consentito di individuare i principali poli attrattivi e di comprenderne le differenti modalità di utilizzo nell'arco della giornata. L'analisi evidenzia un'elevata frequentazione dell'area industriale durante le ore diurne, legata principalmente alla presenza delle attività produttive. Nelle ore serali i flussi rimangono significativi anche per la vicinanza di attrezzature sportive e funzioni commerciali localizzate nei territori confinanti. Tra le altre aree caratterizzate da un livello di affollamento mediamente elevato emergono la zona del Municipio, il nucleo settentrionale del centro storico e l'area commerciale, che costituiscono alcuni dei principali poli di attrazione del comune grazie alla presenza di servizi pubblici, attività commerciali e spazi di aggregazione. Per approfondire le variazioni temporali dei flussi, l'affollamento è stato successivamente confrontato in tre momenti della giornata: mattino, intorno alle 8:00; pomeriggio, intorno alle 15:00; sera, intorno alle 21:00. Al mattino, le maggiori concentrazioni si registrano nell'area industriale, presso il Municipio, in corrispondenza della stazione ferroviaria, nel settore settentrionale e nell'area commerciale. Nel pomeriggio, la distribuzione rimane simile, con un incremento dell'affluenza soprattutto nella parte nord e nell'area industriale, legato alla presenza di istituti scolastici e attività lavorative. Nelle ore serali, i flussi si concentrano maggiormente nell'area del Municipio e nella zona commerciale, dove la presenza di ristoranti, bar e attività ricreative mantiene una maggiore vitalità anche dopo la conclusione delle attività lavorative. Nel complesso, l'analisi mostra come i principali poli attrattivi siano distribuiti lungo l'asse nord-sud, ma presentino livelli di frequentazione differenti nelle diverse fasce orarie e una limitata continuità tra loro. Alcuni ambiti risultano vitali soltanto in determinati momenti della giornata, mentre altri mantengono una maggiore capacità attrattiva nel tempo. Questa discontinuità evidenzia la necessità di rafforzare le connessioni tra le diverse centralità e di introdurre funzioni e spazi pubblici capaci di favorire una maggiore permanenza e un utilizzo più continuo della città durante l'arco della giornata.

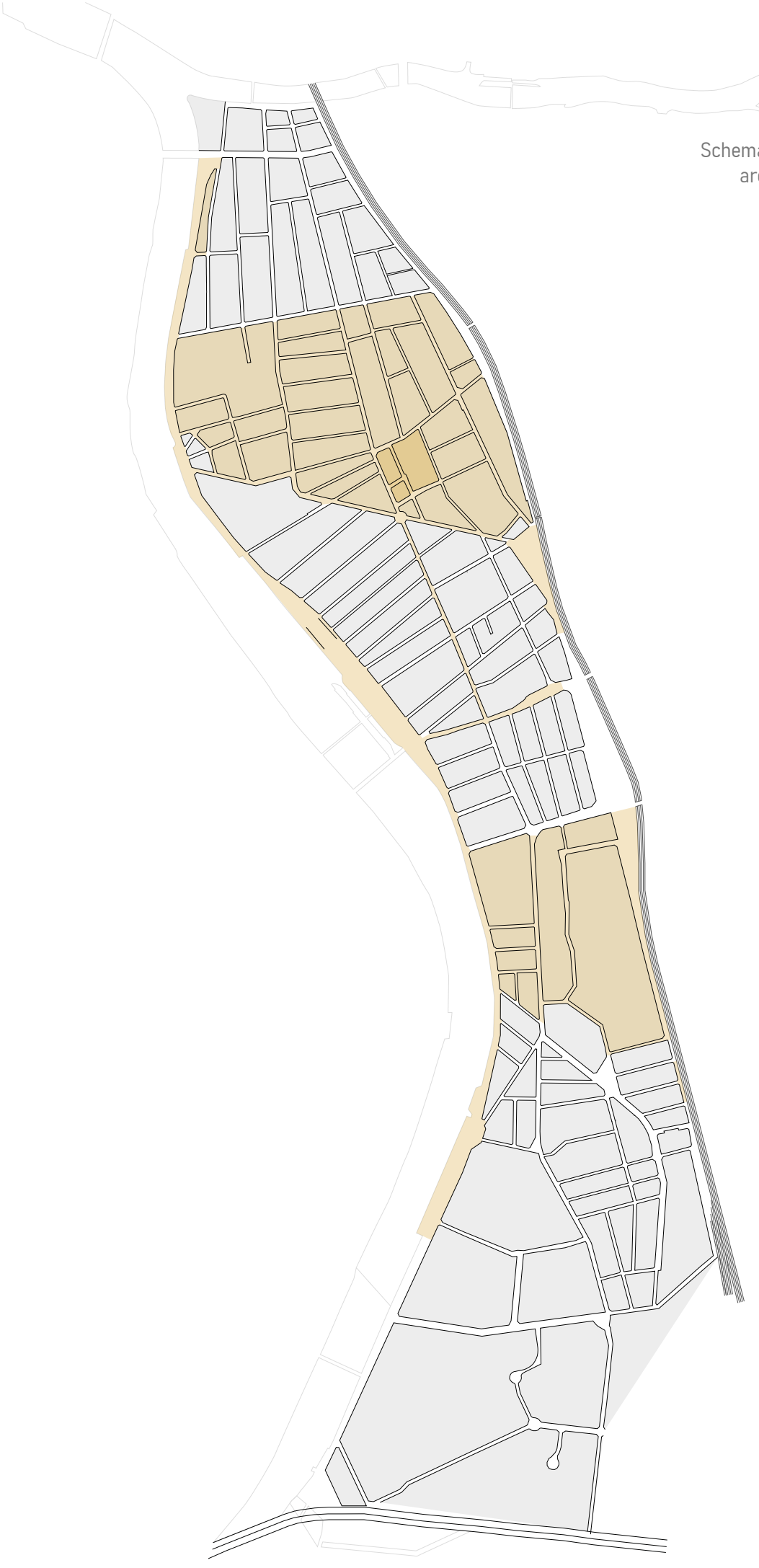
NOTE:
Piattaforma digitale di consultazione cartografica [1] "Dati relativi ai livelli di affollamento consultati attraverso Google Maps.

Schema con l'accensione delle aree con maggiore affluenza durante le ore mattutine





Schema con l'accensione delle aree con maggiore affluenza durante le ore pomeridiane



Schema con l'accensione delle aree con maggiore affluenza durante le ore notturne

4.8 Analisi demografica e percezione della qualità urbana

L'analisi demografica e sociale è stata sviluppata con l'obiettivo di comprendere la composizione della popolazione residente e affiancare ai dati territoriali una lettura della qualità urbana percepita dai cittadini. A questo scopo è stato consultato un portale online dedicato alla valutazione dei comuni francesi, nel quale gli utenti possono esprimere giudizi, su una scala da 1 a 10, relativi a differenti aspetti della vita urbana. Tra i principali indicatori presi in esame figurano ambiente, cultura, istruzione, commercio, salute, sicurezza, sport e tempo libero, trasporti e qualità della vita. Sono state analizzate oltre 150 recensioni, calcolando per ciascun ambito una valutazione media e, successivamente, un valore complessivo. I risultati sono stati utilizzati come indicatore della percezione dei residenti e confrontati con quanto emerso dalle analisi territoriali e dai sopralluoghi. Tra gli indicatori analizzati emerge un giudizio particolarmente positivo per quanto riguarda l'ambiente, che risulta essere uno degli aspetti maggiormente apprezzati dai residenti. Questo dato conferma il valore del patrimonio verde esistente e rafforza l'importanza di conservarlo, valorizzarlo e integrarlo con nuovi interventi di riqualificazione ambientale. L'indicatore relativo ai trasporti presenta invece una valutazione meno positiva. Il dato appare coerente con le criticità individuate nelle analisi precedenti, nelle quali è emersa una maggiore efficacia dei collegamenti verso Parigi e i comuni limitrofi rispetto alla continuità degli spostamenti interni lungo l'asse nord-sud. La valutazione complessiva della qualità della vita risulta nel complesso positiva, pur evidenziando alcuni aspetti che potrebbero essere migliorati attraverso interventi di riqualificazione urbana e il potenziamento dei servizi. Tra gli aspetti che ricevono valutazioni meno positive compare anche la sicurezza. Le recensioni evidenziano inoltre una richiesta diffusa di spazi pubblici maggiormente qualificati e di luoghi di aggregazione, elementi che assumono particolare importanza nella costruzione di una maggiore vivibilità urbana. Alfortville presenta una popolazione eterogenea e multiculturale, frutto delle diverse ondate migratorie che hanno caratterizzato la storia del comune. Tale diversità costituisce un elemento rilevante dell'identità urbana e rende particolarmente importante la presenza di spazi pubblici inclusivi e luoghi di incontro capaci di favorire le relazioni tra le diverse componenti della popolazione. Infine è stata analizzata la composizione per età della popolazione residente. L'analisi evidenzia la presenza di una popolazione appartenente a differenti fasce anagrafiche, rendendo necessario progettare spazi pubblici in grado di rispondere alle esigenze di bambini, giovani, adulti e anziani. Dalle recensioni consultate emerge inoltre una richiesta di maggiori servizi dedicati sia alla terza età, attraverso spazi di incontro e aree ricreative, sia alle famiglie con bambini, in particolare per quanto riguarda la disponibilità di servizi per la prima infanzia e di spazi pubblici adeguatamente attrezzati. Nel complesso, il confronto tra dati demografici, percezione dei residenti e analisi territoriali consente di evidenziare alcune esigenze ricorrenti: migliorare l'accessibilità interna, rafforzare la dotazione di servizi, qualificare gli spazi pubblici e creare maggiori occasioni di incontro e socializzazione. Questi elementi costituiscono un ulteriore supporto alla definizione delle successive strategie di rigenerazione urbana.

NOTE:

Valutazione diversi ambiti [1]: La tabella è stata estrapolata dalle recensioni e dai punteggi presi da https://www.ville-ideale.fr/alfortville_94002

Diagramma a torta per classificare le fasce di età

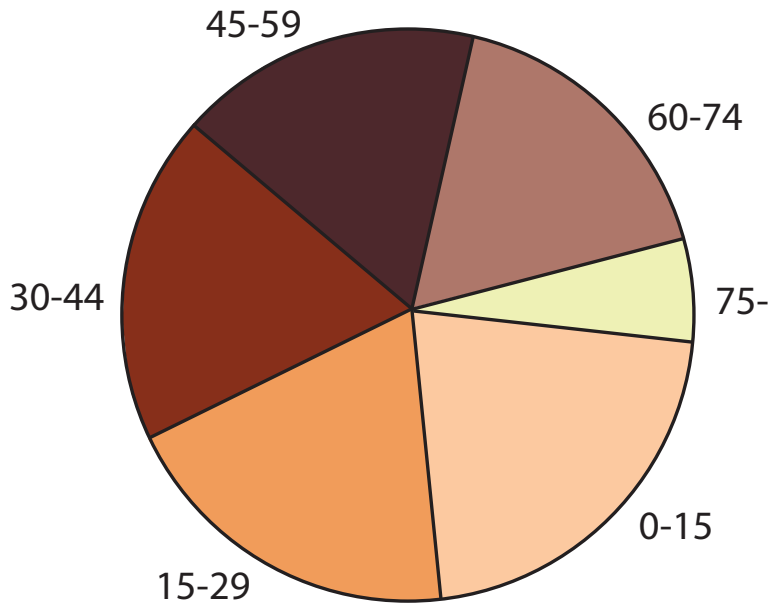
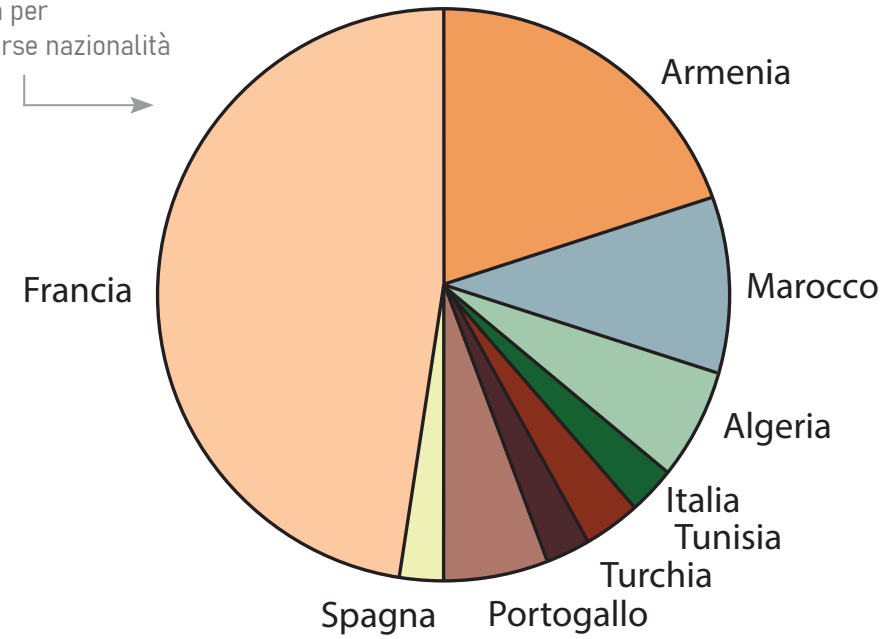


Diagramma a torta per classificare le diverse nazionalità



4.9 Analisi dell'accessibilità urbana: il modello della città dei 5 minuti

Negli ultimi anni il concetto della città dei 15 minuti si è affermato come uno dei principali modelli di pianificazione urbana, con l'obiettivo di garantire ai cittadini la possibilità di raggiungere i principali servizi quotidiani attraverso brevi spostamenti, privilegiando la mobilità pedonale e ciclabile rispetto all'utilizzo dell'automobile. Nel caso di Alfortville, considerate le dimensioni contenute del territorio comunale e la sua particolare conformazione longitudinale, il principio della città dei 15 minuti è stato adattato a un raggio di percorrenza di circa cinque minuti a piedi. L'applicazione del modello originario avrebbe infatti interessato una porzione molto estesa del comune, riducendo la capacità dell'analisi di evidenziare differenze nella distribuzione dei servizi e nell'accessibilità pedonale. L'analisi è stata sviluppata a partire dai principali poli attrattori presenti nel territorio comunale, comprendenti servizi pubblici, attrezzature collettive, aree commerciali, spazi pubblici e nodi della mobilità. Per ciascun polo è stato individuato un raggio di percorrenza pedonale corrispondente a circa cinque minuti, così da verificare il livello di copertura dei servizi e individuare eventuali aree meno accessibili. Questa lettura costituisce una sintesi delle analisi precedenti, poiché mette in relazione la posizione dei principali poli urbani con la loro effettiva accessibilità pedonale. La sovrapposizione delle diverse aree di influenza consente di evidenziare sia gli ambiti maggiormente serviti sia le porzioni del territorio caratterizzate da una minore copertura funzionale. L'elaborato evidenzia come la parte centrale di Alfortville presenti una maggiore concentrazione di poli urbani, determinando un'elevata sovrapposizione delle aree di influenza e una buona continuità dell'accessibilità pedonale. Al contrario, alcune porzioni del territorio risultano caratterizzate da una minore presenza di servizi e da una copertura meno omogenea, mettendo in evidenza la necessità di rafforzare le connessioni tra i diversi ambiti urbani. L'analisi conferma inoltre come lo sviluppo della città sia fortemente organizzato lungo l'asse nord-sud, principale struttura di collegamento del comune. Questa configurazione conferma il ruolo dell'asse nord-sud come principale struttura di organizzazione urbana, ma evidenzia al tempo stesso una distribuzione non sempre equilibrata dei servizi e degli spazi pubblici. Nel complesso, l'analisi dei cinque minuti conferma le criticità già emerse nelle precedenti letture territoriali e permette di individuare con maggiore precisione le aree caratterizzate da una minore accessibilità ai servizi. La distribuzione disomogenea delle centralità, unita alla conformazione longitudinale del comune, evidenzia la necessità di rafforzare le connessioni pedonali e ciclabili e di introdurre nuove funzioni nei settori meno serviti. Questi risultati costituiscono la base per l'individuazione delle aree strategiche di intervento e per la successiva definizione della proposta progettuale.

NOTE:

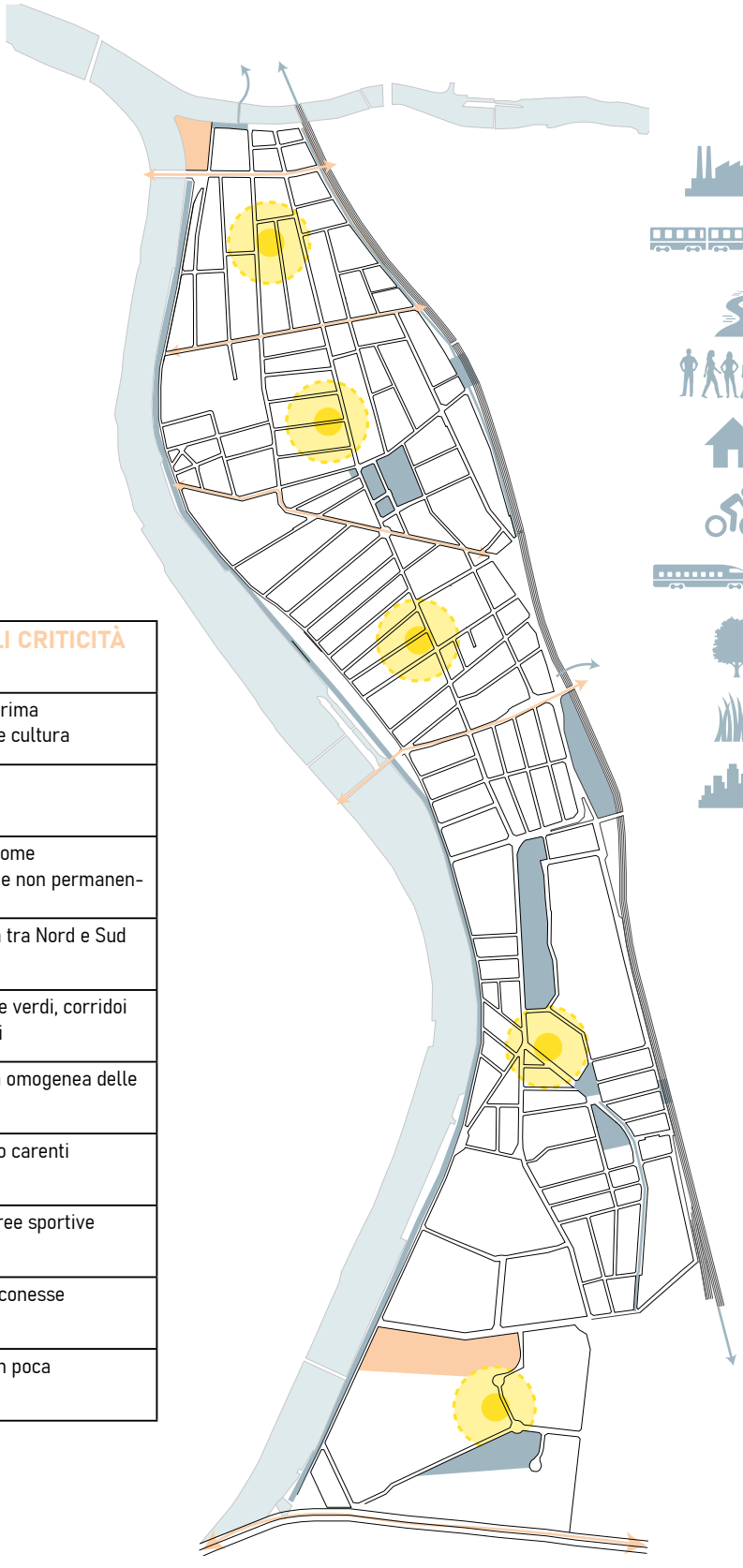
Concetto di città dei 15 minuti [1]: Il concetto di città 15 minuti, teorizzato dal prof. Carlos Moreno, si basa sull'idea che ogni cittadino dovrebbe essere in grado di raggiungere i servizi essenziali in massimo 15 minuti a piedi (o in bicicletta) dalla propria abitazione. Disponibile su: https://www.dedanext.it/topic-citta-15-minuti/

Schema del cerchio dei 5 minuti


Cerchio dei 5 minuti
Collegamento poli
Poli più importanti

4.10 Sintesi delle criticità e delle potenzialità

Le analisi territoriali, funzionali, ambientali e sociali sviluppate nei paragrafi precedenti hanno permesso di costruire un quadro complessivo delle principali criticità e potenzialità del comune di Alfortville. La loro sovrapposizione evidenzia un territorio fortemente connesso alla scala metropolitana, ma caratterizzato da alcune discontinuità interne, da una distribuzione non omogenea dei servizi e da polarità urbane non sempre adeguatamente collegate tra loro. Parallelamente, la presenza del sistema fluviale, delle infrastrutture di trasporto, delle aree verdi e di diversi ambiti suscettibili di trasformazione costituisce una base importante per lo sviluppo di nuove strategie di rigenerazione urbana.



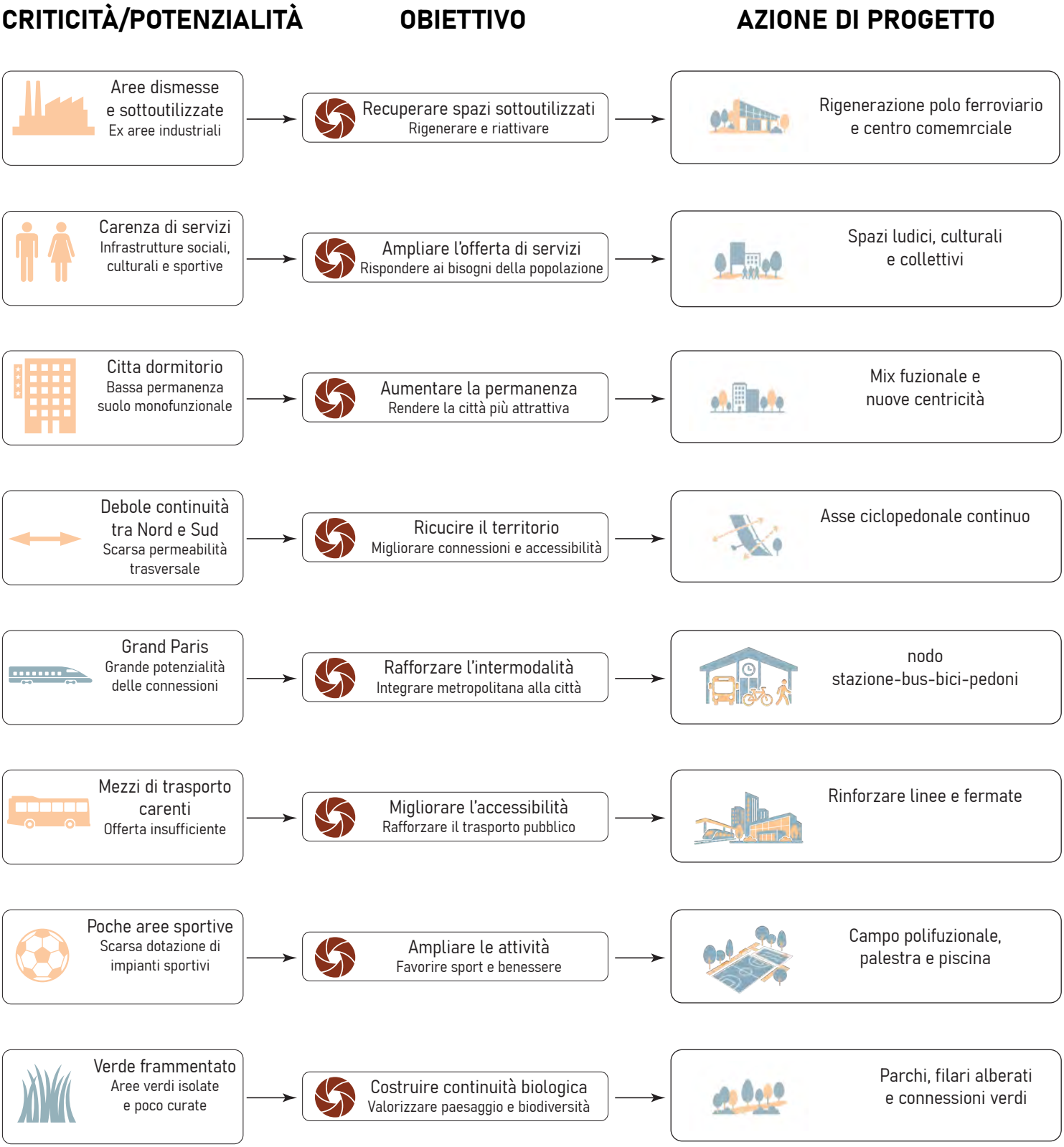
PRINCIPALI CRITICITÀ
Carenza servizi prima infanzia, anziani e cultura
Città dormitorio
Città usata solo come attraversamento e non permanenza
Debole continuità tra Nord e Sud
Discontinuità aree verdi, corridoi ecologici e parchi
Distribuzione non omogenea delle attività
Mezzi di trasporto carenti
Presenti poche aree sportive
Rete ciclabile disconesse
Spazi pubblici con poca manutenzione

PRINCIPALI POTENZIALITÀ
Aree dismesse con grande potenzialità di trasformazione
Lavori per la linea veloce Grand Paris
Lungo Senna area pedonale e ciclabile molto utilizzata
Multiculturalità e diversità sociale
Poli importanti da valorizzare maggiormente
Possibilità di realizzare un asse ciclabile e pedonale centrale
Potenzialità linea metropolitana
Presenza viale alberati
Senna e Marna struttura paesaggistica
Vicinanza alla città di Parigi

Schema delle primcipali potenzialità e criticità

4.11 Linee strategiche d'intervento

Lo schema mette in relazione le criticità emerse dall'analisi urbana con gli obiettivi e le azioni del masterplan. La presenza di aree dismesse e sottoutilizzate diventa un'opportunità per introdurre nuove centralità, servizi e spazi collettivi, mentre la separazione tra le diverse parti della città viene affrontata attraverso un asse ciclopedonale continuo. Il rafforzamento del trasporto pubblico e dell'intermodalità migliora l'accessibilità ai poli di progetto. Nuove attrezzature sportive e una rete connessa di spazi verdi completano la strategia, favorendo la socialità, la continuità ecologica e una maggiore qualità della vita urbana.



5

STRATEGIA E CONCEPT DI PROGETTO

A partire dalle criticità e dalle potenzialità emerse durante le analisi vengono individuati gli ambiti maggiormente strategici per la trasformazione del territorio. La selezione considera il grado di sottoutilizzo degli spazi, la presenza di servizi e infrastrutture, la capacità attrattiva e la possibilità di rafforzare la continuità urbana lungo l'asse nord-sud. Municipio, ex area ferroviaria, comparto commerciale e nuova stazione del Grand Paris diventano così i quattro principali poli progettuali, mentre un ulteriore ambito viene mantenuto come possibile sviluppo futuro. Inoltre Il masterplan traduce le analisi territoriali in una strategia unitaria fondata sulla connessione tra nuove centralità, mobilità lenta, verde e trasporto pubblico. I quattro poli vengono interpretati come nodi complementari di un unico sistema, collegati da un nuovo asse ciclopedonale nord-sud e da una riorganizzazione delle connessioni collettive. Il concept supera quindi la logica dell'intervento isolato e propone una rete di trasformazioni coordinate, nella quale lo spazio pubblico diventa l'elemento capace di ricucire funzioni, paesaggio e vita quotidiana.

5.1 Scelta delle aree di progetto

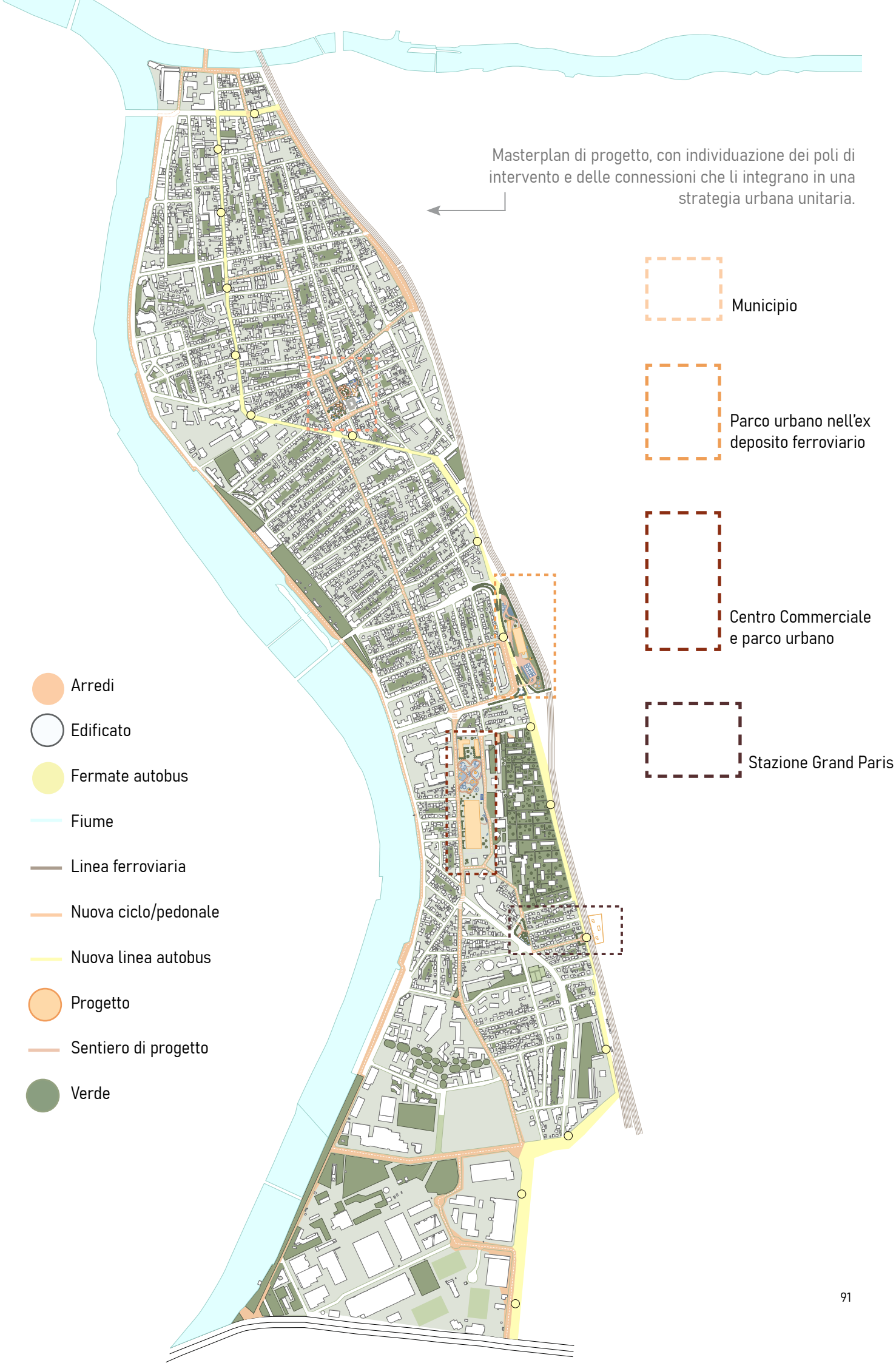
Per quanto riguarda la scelta delle aree di progetto, il processo è partito da un'analisi approfondita del territorio, condotta sia attraverso l'indagine fotografica, come illustrato in precedenza, sia mediante l'utilizzo del geoportale Parigino, del sito istituzionale del comune di Alfortville e di piattaforme online in cui i cittadini possono esprimere una valutazione, da 1 a 10, su alcune delle caratteristiche ritenute più rilevanti per la qualità della vita, come istruzione, inquinamento, presenza di verde e trasporti. L'elaborazione e la mediazione di questi dati hanno consentito di ottenere un quadro sintetico della percezione della qualità della vita nel comune, integrato inoltre con fonti bibliografiche utili a comprendere la suddivisione e l'organizzazione del territorio. Alfortville si configura infatti come un territorio polivalente, caratterizzato dalla presenza di acqua, grazie alla Marna e alla Senna, di spazi verdi interni e limitrofi, nonché di un tessuto edificato diversificato, elementi che ne fanno un contesto con grandi potenzialità di sviluppo e trasformazione. Partendo dalla porzione settentrionale, la prima area interessata è la passerella pedonale che collega il sud di Parigi con Alfortville, infrastruttura particolarmente frequentata. Ciò è dovuto, innanzitutto, al fatto che fino a pochi anni fa molte persone parcheggiavano all'interno del comune, dove i costi di sosta risultavano gratuiti o comunque inferiori rispetto alla capitale, per poi raggiungere il luogo di lavoro a Parigi attraversando la passerella; allo stesso tempo, essa rappresenta ancora oggi un importante collegamento utilizzato quotidianamente dagli stessi residenti di Alfortville per spostarsi verso la capitale. Per tale motivo, si ritiene necessario un suo ampliamento e una sua riqualificazione, al fine di renderla sia pedonale sia ciclabile, migliorando ulteriormente la facilità del passaggio. Proseguendo lungo il percorso di analisi, si incontra l'area adiacente al municipio, all'interno della quale sono presenti un parco con uno spazio dedicato ai bambini e una piazza caratterizzata dalla presenza di alberature. Si tratta di un'area dotata di notevoli potenzialità, che tuttavia non risultano ancora pienamente espresse. Inoltre, la sua collocazione in prossimità dell'istituzione più importante del comune rende necessaria una riprogettazione complessiva dello spazio, con l'obiettivo di trasformarlo in uno dei principali attrattori urbani di Alfortville. In quest'ottica, si propone la pedonalizzazione e ciclabilizzazione dell'intera area, eliminando il passaggio delle automobili al fine di garantire una maggiore sicurezza e una migliore fruibilità degli spazi pubblici. A ciò si potrebbe affiancare l'introduzione di elementi cromatici capaci di vivacizzare l'ambiente, insieme a nuovi dispositivi architettonici e arredi urbani in grado di attrarre il maggior numero possibile di persone, di ogni età e provenienza, rendendo l'area un luogo inclusivo, dinamico e fortemente identitario per la comunità locale. Proseguendo ulteriormente, è stata individuata un'ex area ferroviaria oggi in stato di abbandono, leggermente sopraelevata rispetto al livello stradale. Si tratta di uno spazio ampio e strategico, con il potenziale per essere trasformato in un nuovo parco urbano dotato di aree sportive e spazi per il tempo libero, mantenendo e valorizzando, attraverso interventi di ristrutturazione e riprogettazione, i due edifici esistenti. Tale intervento potrebbe contribuire a restituire alla comunità uno spazio oggi inutilizzato, trasformandolo in un nuovo polo di aggregazione e socialità. Un'altra area significativa è rappresentata da una vasta zona commerciale oggi quasi completamente in disuso. Considerata la sua ampia estensione, risulta particolarmente rilevante intervenire su questo comparto, valorizzandone il potenziale e ripensandone la funzione urbana, al fine di evitare che uno spazio di tali dimensioni rimanga sottoutilizzato e privo di una reale integrazione nel tessuto cittadino. Scendendo verso sud si raggiunge poi l'area della futura stazione del Grand Paris Express, già interessata da importanti interventi di ristrutturazione da parte dello Stato, con conclusione dei lavori prevista entro il 2026. In questo caso, l'idea progettuale è quella di migliorare la porzione di territorio che si affaccia sul comune di Alfortville, attraverso l'inserimento di una pista ciclabile e di una nuova area pedonale, oltre alla riprogettazione di due spazi verdi: uno già esistente e uno ricavabile da un'area resa disponibile a seguito della demolizione di due edifici. Questo intervento potrebbe contribuire a rendere la nuova stazione non solo un nodo infrastrutturale, ma anche un nuovo spazio urbano di qualità. Infine, è stata presa in considerazione l'area industriale. In questo caso, gli interventi ipotizzati riguardano principalmente l'estensione della rete ciclabile e la realizzazione di una nuova fascia pedonale, con l'obiettivo di ricucire la parte più meridionale del comune con il resto della città.



Planimetria dell'individuazione
delle aree di progetto

5.2 Masterplan di progetto

Le analisi condotte sul territorio hanno permesso di individuare le aree con maggiore potenziale di trasformazione e le principali criticità urbane. Da questa lettura prende forma il masterplan, concepito come una strategia unitaria capace di mettere in relazione i diversi ambiti di progetto e di tradurre le esigenze emerse in un sistema coordinato di interventi. Come si può osservare nell'elaborato riportato nella pagina a fianco, il progetto si concentra principalmente su quattro poli di intervento. Un quinto ambito è stato invece considerato esclusivamente a livello ipotetico, senza svilupparne nel dettaglio la progettazione. All'interno del masterplan è stata inoltre prevista una nuova connessione ciclopedonale continua lungo l'asse nord-sud, capace di attraversare il territorio comunale e mettere in relazione i principali punti di interesse della città. Sempre nell'ambito della mobilità è stata ipotizzata una nuova linea di autobus, accompagnata dall'inserimento di nuove fermate puntuali, localizzate in corrispondenza delle principali centralità urbane. Il nuovo tracciato è stato studiato in modo da integrarsi con il sistema pedonale e ciclabile senza interferire con esso e con l'obiettivo di rafforzare l'offerta di trasporto pubblico già esistente. A seguito dell'individuazione delle aree strategiche e della definizione delle funzioni da inserire, si è proceduto allo sviluppo dei singoli ambiti di progetto. Procedendo da nord, il primo intervento riguarda la passerella ciclopedonale che collega Alfortville con i territori limitrofi. La proposta prevede l'ampliamento dell'attuale percorso e il suo prolungamento lungo l'area nord-occidentale, in corrispondenza dell'area della Repubblica Popolare Cinese, con l'obiettivo di raggiungere il ponte "Pont d'Ivry" e connettersi successivamente al percorso del lungo Senna. Proseguendo verso sud si incontra l'area del Municipio, un ambito che non necessita di trasformazioni radicali, ma soprattutto di una riqualificazione dello spazio pubblico circostante. Il piccolo complesso urbano attorno al Municipio viene trasformato in un'area prevalentemente pedonale, mentre la piazza viene riprogettata attraverso l'inserimento di nuovi elementi verticali di arredo, capaci di conferire maggiore dinamismo allo spazio. L'intervento prosegue nell'area verde e nel parco giochi esistenti, attraverso una parziale riprogettazione degli spazi, l'inserimento di nuove attrezzature ludiche e nuovi elementi di arredo. Nella parte superiore vengono inoltre previsti una piccola palestra all'aperto, uno spazio dedicato ai ragazzi e un campo polifunzionale destinato a calcio, pallavolo e tennis, accompagnato da un locale spogliatoio. Procedendo ulteriormente verso sud si raggiunge l'ex area ferroviaria, caratterizzata dalla presenza di due edifici esistenti in stato di degrado. Entrambi vengono recuperati e rifunzionalizzati: nell'edificio di dimensioni maggiori vengono inserite attività sportive e spazi dedicati al relax, mentre quello di dimensioni più contenute viene destinato ad attività ludiche rivolte soprattutto ai bambini nella fascia 0-5 anni e agli anziani, con l'obiettivo di creare nuovi spazi di aggregazione e rendere l'area maggiormente attrattiva anche per le famiglie. L'intero intervento è inserito all'interno di un nuovo ampio parco, organizzato in differenti ambiti tematici dedicati allo sport, al relax, al giardinaggio e al gioco, così da diversificare le modalità di utilizzo dello spazio pubblico e rispondere alle esigenze di differenti fasce di utenza. Proseguendo verso sud si incontra la nuova area commerciale, nella quale i due edifici preesistenti sono stati demoliti. Uno dei due è stato ricostruito con caratteristiche simili nella parte meridionale dell'area e destinato ad accogliere attività commerciali di diversa tipologia. Nella parte settentrionale, in prossimità del tessuto residenziale esistente e con funzione anche di schermatura rispetto al parco centrale, sono stati invece inseriti due nuovi edifici. Il primo è destinato a residenza studentesca, in relazione alla presenza di numerosi poli universitari nel vicino comune di Maisons-Alfort e alla maggiore facilità di spostamento garantita dalla nuova linea del Grand Paris. Il secondo ospita invece residenze caratterizzate da differenti tipologie di appartamento, pensate per rispondere a esigenze diverse e garantire una maggiore accessibilità economica. Al centro dell'area si sviluppa un ampio parco, organizzato attorno a un percorso circolare che ne definisce e connette le diverse parti. Lungo questo percorso si distribuiscono differenti ambiti tematici, ciascuno dedicato a specifiche attività, dallo sport agli spazi ludici e ricreativi. Infine, l'intervento interessa tre piccole aree localizzate in prossimità della nuova stazione del Grand Paris Express. La prima è destinata al deposito e alla sosta delle biciclette, la seconda ospita uno spazio attrezzato per l'attesa dell'autobus in corrispondenza della pensilina, mentre la terza, di dimensioni maggiori, viene trasformata in un piccolo giardino pubblico.

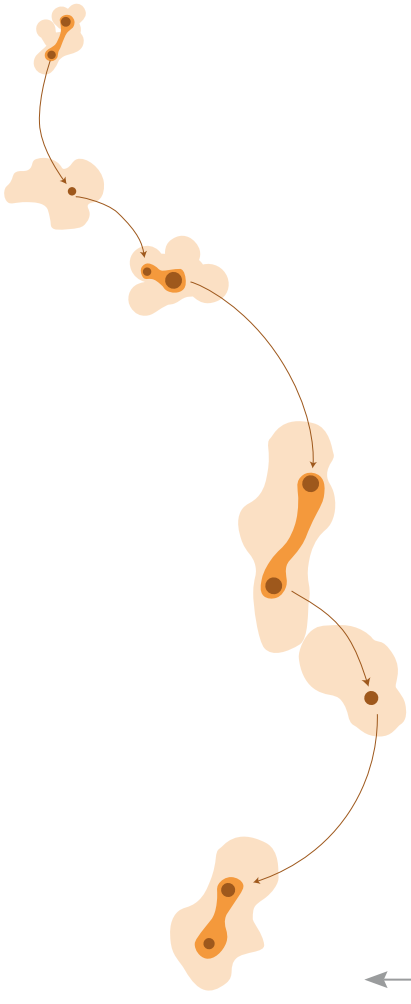

Masterplan di progetto, con individuazione dei poli di intervento e delle connessioni che li integrano in una strategia urbana unitaria.
Municipio
Parco urbano nell'ex deposito ferroviario
Centro Commerciale e parco urbano
Stazione Grand Paris
Arredi
Edificato
Fermate autobus
Fiume
Linea ferroviaria
Nuova ciclo/pedonale
Nuova linea autobus
Progetto
Sentiero di progetto
Verde

Ogni area di progetto è caratterizzata da un tema specifico, definito in relazione alle funzioni previste e alle caratteristiche del contesto.
Polo Municipio — Spazio pubblico e centralità civica
Tema: relazione tra Municipio, piazza e parco, con l'obiettivo di rafforzare lo spazio pubblico come luogo di rappresentanza, incontro e permanenza.
Nuovo parco — Verde, sport e vita all'aperto
Tema: costruzione di uno spazio pubblico verde attrezzato, in cui attività sportive, ricreative e aree aperte contribuiscono alla fruizione quotidiana e alla socialità.
Centro commerciale —Architettura, mix funzionale e uso temporale

Tema: rifunzionalizzazione dell'edificio attraverso un mix di attività e servizi distribuiti nei diversi piani e capaci di attivare il complesso in differenti momenti della giornata.
Grand Paris — Intermodalità e accessibilità
Tema: organizzazione dello spazio pubblico come soglia di accesso alla stazione, integrando mobilità pedonale, ciclabile, autobus e trasporto metropolitano.

5.3 Concept di progetto e logogramma

Il concept di progetto nasce dalla volontà di ricucire un territorio caratterizzato da una forte struttura longitudinale e da polarità urbane spesso poco connesse tra loro. La strategia propone quindi la costruzione di un sistema continuo di spazi pubblici, percorsi pedonali e ciclabili, aree verdi e nuove centralità, capaci di rafforzare le relazioni tra le diverse parti del comune e di aumentare la qualità degli spazi di uso collettivo.
Le quattro aree di intervento vengono interpretate come nodi complementari di un unico sistema urbano. Ciascun polo sviluppa un tema specifico — centralità civica, verde e sport, mix funzionale, intermodalità — ma tutti concorrono al medesimo obiettivo: aumentare la permanenza, favorire la socialità e migliorare l'accessibilità interna lungo l'asse nord-sud.
Il progetto non interviene quindi attraverso episodi isolati, ma mediante una rete di trasformazioni coordinate, nella quale lo spazio pubblico assume il ruolo di elemento connettivo tra funzioni, mobilità, paesaggio e vita quotidiana. L'obiettivo è rafforzare il carattere urbano di Alfortville, favorendo la nascita di nuove occasioni di permanenza e attrazione e superando progressivamente il ruolo di semplice territorio di passaggio, di margine tra comuni limitrofi o di supporto alla mobilità pendolare. In questo modo, il comune può consolidare una propria identità urbana e ridurre quella percezione di "città dormitorio" legata alla prevalenza della funzione residenziale e alla forte dipendenza dai poli esterni.



Il **concept** trova infine una sintesi grafica nel logo di progetto, costruito a partire dai principali temi della proposta: connessione, continuità, centralità e relazione tra spazio pubblico, verde e mobilità. Il segno grafico diventa così un elemento identificativo capace di rappresentare in forma sintetica la strategia complessiva dell'intervento.


Collegamenti tra i poli
Edificato
Espansione poli
Fiume
Linea ciclo/pedonale
Linea ferrovia
Poli di interesse
Verde