La città e i nodi infrastrutturali: il progetto di rigenerazione degli spazi pubblici del quartiere aeroportuale Roissypole - Charles de Gaulle, Parigi.

Arturo Becchetti*, Fabrizio Felici**, Alessandra Pusceddu***

Abstract.

Our research examines the potential of interventions on infrastructural nodes and railway stations as opportunity of urban regeneration. This theme underlies the winning project of the "Play your airport - saison2" international competition organized by Groupe Aéroports de Paris, on the regeneration of Roissypole district, at Charles de Gaulle airport, whose central pivot is the railway station which allows a direct connection to the french capital.

Parole chiave: Sviluppo sostenibile, verde urbano, mobilità, comunità, bene comune.
Keywords: Sustainable development, urban green spaces, mobility, community, common good.

La città e i nodi infrastrutturali: l'approccio teorico.

I processi di sviluppo della città contemporanea sono entrati in una fase critica, generata da modelli di sviluppo insostenibili, arrivando a distorcere l'idea di città moderna e produrre fenomeni di frammentazione e degrado dello spazio urbano fisico, con conseguenti ripercussioni sulla percezione e la qualità del paesaggio urbano. Il fenomeno della suburbanizzazione ha riportato le città alla loro funzione terziaria originale: industrie e grandi infrastrutture vengono delocalizzate mentre le popolazioni si spostano dal centro – congestionato e di scarsa qualità abitativa – verso l'esterno, in suburbi o centri urbani di minori dimensioni, alla ricerca di una migliore qualità di vita e maggiori vantaggi economici. Questo fenomeno, se da un lato ha portato ad un rapporto orizzontale che lega strettamente le città tra loro in un insieme reticolare di interconnessioni, dall'altro ha prodotto dinamiche e criticità come lo *sprawl*, la perdita d'identità di interi brani di città, crisi socioeconomiche e ambientali, fratture e vuoti urbani. La necessità sempre più imminente di invertire questa tendenza ha spinto la ricerca verso una vasta gamma di direzioni, con l'intento di costruire la città di domani a partire da quella di oggi, incentivando uno

sviluppo sostenibile per potenziare e riqualificare l'esistente, mitigando il consumo insostenibile dei suoli e la crescita a macchia d'olio delle città.

Lo Spazio Pubblico si inserisce in questo dibattito come ambito di intervento prioritario e privilegiato, permettendo l'applicazione di strategie multidisciplinari, in grado di sviluppare una risonanza a diverse scale, che rispondano alla complessità di problematiche della città contemporanea. Risulta pertanto necessario evidenziare come l'interpretazione stessa di Spazio Pubblico abbia storicamente alternato la sua accezione tra entità fisica di relazione della cittadinanza – successione continua e permanente di luoghi in grado di generare un reciproco senso di appartenenza tra la città e i suoi cittadini – e insieme discontinuo e incoerente di luoghi legati ad un utilizzo principalmente funzionale o di passaggio. Questa crisi di significato, già denunciata nella Forma Urbis di Piranesi – in cui Roma viene rappresentata come una moltitudine di frammenti totalmente disconnessi tra loro, perdendo l'originale senso di unitarietà – pervade la percezione dello Spazio Pubblico nella città contemporanea, ridotto a quegli spazi interstiziali tra i frammenti la cui connessione è generalmente affidata alle infrastrutture.

In questo contesto i nodi infrastrutturali e in particolare le stazioni ferroviarie sono rimasti capisaldi dell'organizzazione urbana, in quanto ambiti di città con un forte carattere funzionale e identitario. Si tratta di spazi di connessione tra la città e la sua infrastruttura che hanno fortemente condizionato, e condizionano ancora oggi, lo sviluppo delle aree urbane che li circondano, arrivando ad occupare posizioni centrali e strategiche indipendentemente dalla loro collocazione rispetto all'estensione urbana. Questi luoghi rappresentano quindi un terreno particolarmente favorevole per le possibilità di intervento che offrono proprio sulla città esistente e sullo Spazio Pubblico come chiave di uno sviluppo urbano "implosivo". Le stazioni, ferroviarie o metropolitane, nella maggior parte dei casi sono edifici di indiscusso valore architettonico e urbano - ma soprattutto rappresentativo - inserite tra quei riferimenti che caratterizzano la città moderna e i suoi quartieri. Connesse inscindibilmente agli spazi pubblici nei quali sono inserite, rappresentano una parte fondamentale del patrimonio urbano in quanto vere e proprie centralità: gli spazi esterni e interni alle stazioni sono interessati da grandi flussi di persone legati principalmente all'utilizzo del trasporto pubblico, ma allo stesso tempo sono diventati luoghi di incontro e di concentrazione - in cui darsi un appuntamento, ritrovarsi o attendere - e veri e propri spazi di relazione. Il carattere di questi poli tuttavia si è alterato nel tempo, adattandosi all'evoluzione della città e subendone le conseguenze. Il sovraccarico dei nodi trasportistici e la

loro funzione principale di “luoghi di passaggio”, hanno contribuito a rendere queste zone parti di città congestionate dal traffico e dall’affluenza - superiori alle capacità supportate - e sempre più carenti di spazi e servizi adeguatamente pensati per renderle effettivamente vivibili, confortevoli e sicure, inserendole nell’immaginario comune come zone in cui regna un diffuso degrado sia sociale che urbano.

Conseguenza diretta di queste considerazioni, l’impostazione metodologica della linea di ricerca presentata si pone l’obiettivo di sfruttare le potenzialità intrinseche di questi luoghi, attraverso un’attenta riflessione analitica sull’importanza dello Spazio Pubblico nell’attivazione di processi di riattivazione urbana. Intervenire in maniera strategica e sistematica, trovando un metodo di approccio olistico che possa essere variabile e allo stesso tempo ripetibile. L’idea progettuale che ne deriva dovrà perciò tener conto della complessa rete di spazi pubblici di un vasto sistema urbano, ma anche delle molteplici sequenze di “episodi” diversi che lo caratterizzano, ognuno con la propria individualità. Partire dalla riqualificazione dello Spazio Pubblico per ottenere, a cascata, una rigenerazione su vasta scala, cercando di ritrovare il senso e l’identità di determinate dinamiche sociali, economiche e ambientali. Il progetto per la riqualificazione dello Spazio Pubblico a Charles De Gaulle ha rappresentato in questo senso un’ottima occasione di messa in pratica di tale approccio, in cui l’analisi preliminare ha fornito gli elementi utili alla definizione dei caratteri e delle qualità spaziali – ed architettoniche – dei luoghi interessati dall’intervento.

Rigenerazione degli spazi pubblici del quartiere aeroportuale Roissypole: la ricerca progettuale.

La stazione ferroviaria di Roissypole situata all’interno del complesso aeroportuale di Charles de Gaulle, rappresenta il fulcro della mobilità su gomma e su ferro per le connessioni con Parigi. L’importanza strategica e rappresentativa della stazione è direttamente proporzionale ai dati relativi al primo aeroporto di Francia, in grado di sviluppare da solo il 10% della ricchezza della regione dell’Île-de-France. A livello internazionale infatti è il decimo aeroporto per flusso passeggeri (72 milioni nel 20181 con un altissima percentuale di viaggiatori internazionali), secondo in Europa solo all’aeroporto di Heathrow a Londra, undicesimo per traffico aereo (481 movimenti al giorno1) e tra i primi venti al mondo per traffico di merci.

Inaugurato nel 1974 con l’attuale Terminal 1, si espande rapidamente sotto la mano di Paul Andreu che in quell’anno è architetto capo e direttore dei progetti, mentre nel 1979 diventa direttore dell'architettura e dell'ingegneria. L’impronta di Andreu sul complesso di Charles de

Gaulle è decisamante marcata, tra i 1967 e il 2003 realizza infatti il Terminal 1, la torre di controllo, la sede di Air France, il Termial 2 (moduli A, B, C, D, E ed F) e la stazione ferroviaria di Roissypole. Oggi non si è arrestato lo sviluppo di un complesso in continua trasformazione che prevede ulteriori espansioni anche in vista dei Giochi della XXXIII Olimpiade che si terranno a Parigi nel 2024. Oltre agli edifici strettamente connessi alle funzioni aeroportuali, nel cuore del complesso, si stanzia il quartiere di Roissypole fulcro amministrativo e dirigenziale, con la presenza, tra le altre, delle sedi di Air France e di ADP Group. Caratterizzato da stili architettonici tanto vari quanto distanti nel tempo, manca di una vera e propria organizzazione degli spazi interstiziali tra i colossali alberghi e le seriose sedi rappresentative pur essendo il principale nodo infrastrutturale e di scambi intermodali con mezzi privati. La stazione di Roissypole attorno alla quale gravita l'intero distretto ha infatti un volume di 4.768.200 passeggeri all'anno2 comprendendo la linea metropolitana B e la linea ferroviaria della RER che colmano i 30 km di distanza con Parigi in poco più di 30 minuti.

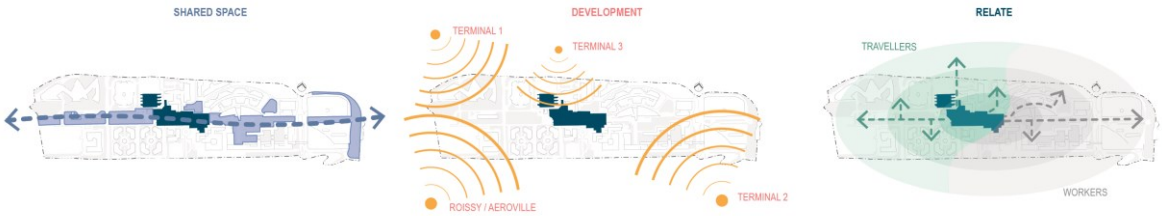
1. Immagine aerea del distretto di Roissypole.

Il concorso "*Play your airport – saison 2*" è stato indetto da ADP Groupe - società che gestisce sia lo scalo di Charles de Gaulle che quelli di Orly e Le Bourget - principale promotrice degli ammodernamenti e dei grandi investimenti sulle aree aeroportuali parigine. Con la realizzazione nel 2017 della propria sede amministrativa al margine del distretto di Roissypole la società ha dato il via ad un processo di vera e propria trasformazione urbanistica dell'area, proponendo un edificio contemporaneo, attento alle necessità bioclimatiche e di confort dei lavoratori, polifunzionale e sicuramente di notevole presenza scenica, ma soprattutto è la costituzione di nuovi spazi pubblici che segna il *trend* da seguire per i futuri interventi. Il tetto

dell'edificio si ispira deliberatamente ai giardini francesi e offre uno spazio di notevole qualità sia per i visitatori che per gli impiegati del gruppo, cura del verde che ritroviamo anche all'esterno dell'edificio, in quelli spazi che tendenzialmente erano considerati come superfluo verde di arredo. Perciò proprio la riqualificazione di due spazi pubblici, *Place Jacques Cartier* e *Place Fernand de Magellan*, due "piazze" limitrofe alla stazione, sono state individuate come area di progetto per il concorso.

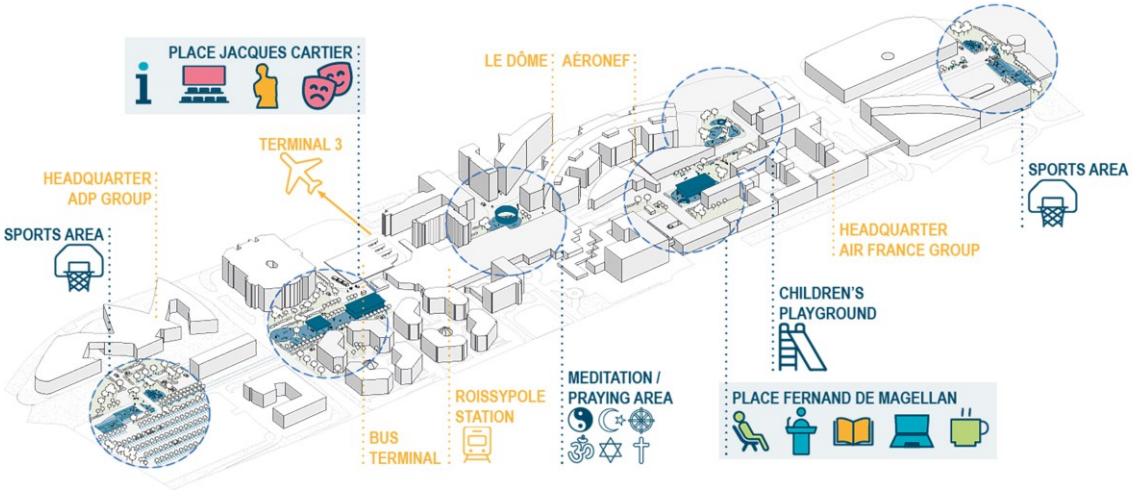
In una prima fase di analisi, le criticità riscontrate riconducevano da subito ad una scarsa qualità generale degli spazi pubblici; inoltre, sotto il profilo sociologico il quartiere di Roissypole viene fruito perlopiù dagli impiegati delle grandi società presenti nell'area, e dai passeggeri che si trovano a dover affrontare degli scali molto lunghi e quindi necessitano di una sosta/pernottamento negli hotel ivi situati. Queste due categorie di utilizzatori, che differiscono per necessità e tempi di permanenza nell'area, sono accomunate dalla carenza di servizi primari (come centri culturali, librerie, ambulatori o centri di primo soccorso, uffici postali/bancari, farmacie, centri sportivi, etc…) che si trovano nella cittadina di *Roissy-en-France*, a 3,7 km dall'aerostazione, o presso il centro commerciale *Aeroville* a 5 km a ovest; mentre piccoli esercizi commerciali si trovano all'interno della stazione di Roissy. Le potenzialità del sito sono invece date dalla riconoscibilità architettonica di alcuni edifici, specialmente l'*Aéronef* progettata da Claude Parent e la stessa stazione di Paul Andreu.

2. *Aéronef* e stazione di Roissypole.



3. Concept degli interventi *Sharedspace, Development e Relate.*

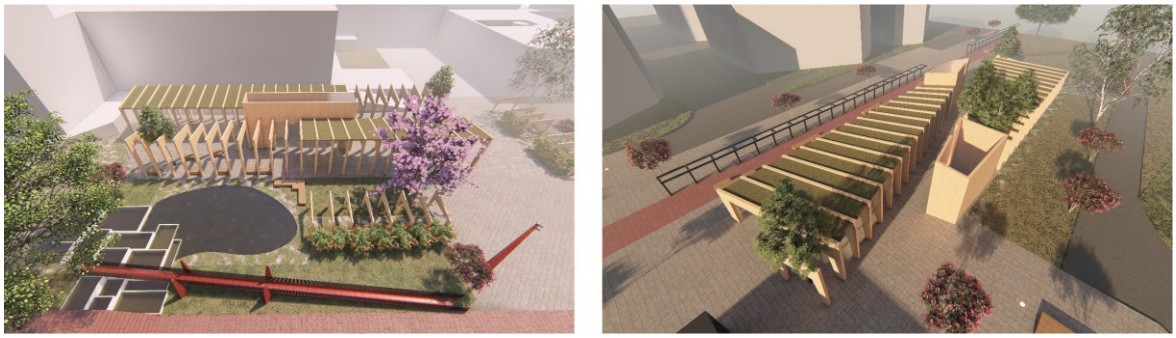
In base a questa analisi, lo Spazio Pubblico è stato il focus dell'idea progettuale rendendo subito chiara la necessità di espandere l'intervento oltre le aree assegnate per offrire una visione completa delle sue potenzialità: Sharedspace, Development e Relate le parole chiave attorno le quali si è articolata l'intera proposta.



4. Concept progettuale.

Lo *shared space* è un approccio di design urbano che minimizza le barriere architettoniche e le differenze materiche e simboliche tra ambiti di uso del suolo. Portando allo stesso livello sia gli ambiti pedonali che quelli carrabili, insieme agli spazi verdi e alle pertinenze degli edifici, si può ridurre il predominio dei veicoli e migliorare la sicurezza dei pedoni. Sotto quest'ottica, per prima cosa, sono state assegnate nuove funzioni e servizi a delle aree libere, ben identificate, in tutto il quartiere (tra queste: due aree sportive, un'area gioco per bambini e un'area per meditazione/preghiera), arrivando infine a concentrarsi sulle due piazze presenti. Queste nuove funzioni, necessarie a migliorare la vivibilità dell'area per tutte le categorie di utenti (viaggiatori e lavoratori), si trovano lungo il predominante asse che attraversa Roissypole (*boulevard*), sul quale si sviluppano i servizi, gli spazi liberi e il verde. Una volta individuato tale asse sono stati scelti dei punti focali (*nodi*) che connettessero l'intervento alle nuove funzioni. Il trattamento delle pavimentazioni e la scelta delle essenza arboree sono state frutto di uno studio sulla ecosostenibilità dei materiali: la stratigrafia del parterre permette un completo drenaggio delle acque meteoriche, filtrando le sostanze inquinanti presenti nella pioggia. Gli alberi sono stati scelti prendendo spunto dallo studio LIFE + dell'IBIMET (Istituto di Biometeorologia CNR Bologna) che identifica le essenze che hanno maggiore capacità di assorbire CO2 e altre sostanze, ripulendo l'aria dall'inquinamento (provocato in particolare dagli aerei). Inoltre le aree verdi sono state

progettate con accorgimenti diversi a seconda delle tipologie di fruitori, del contesto e delle differenti sensazioni che si volevano produrre. *Place Magellan* si riempie di un verde più articolato e intimo dedicato principalmente ai lavoratori del quartiere. Piccoli spazi lineari di sosta e relax si snodano tra fitte presenze arboree, con l'obiettivo di migliorare la qualità del tempo trascorso sia al lavoro (con la vista su questo "giardino incantato") sia durante le pause. Suggestivi pergolati conducono ad un parco che vuole ricordare l'atmosfera dei giardini giapponesi, dove i colori, i profumi e la presenza dell'acqua diventano elementi sensoriali (rumore bianco), piccole cascate e tranquilli laghetti contribuiscono alla percezione di spazi calmi e naturali, che mitigano l'effetto dei grandi edifici circostanti. Per *Place Cartier* è stato pensato invece un verde più orizzontale: un grande prato che permette di vivere lo spazio in maniera più libera, trascorrendo il tempo all'aria aperta, godendosi il sole o all'ombra di un grande tiglio durante le calde estati francesi. I ciliegi piantati nella parte pavimentata della piazza riprendono il ritmo dei pilastri della stazione di Roissy, trasportando sullo Spazio Pubblico esterno l'architettura di Paul Andreu.



5. Spazi verdi in *Place Magellan* e *Place Cartier.*

L'impostazione di un nuovo contesto urbano, basato su interventi di riqualificazione dello Spazio Pubblico compresi in un ottica generale, garantisce un miglior funzionamento degli stessi; allo stesso tempo le nuove architetture, sviluppate coerentemente ad una visione d'insieme possono innescare un effetto di risonanza in grado di portare al raggiungimento delle aspettative iniziali. Perciò le nuove costruzioni su *Place Magellan* e *Place Cartier* pur rappresentando poco più che una proposta dal punto di vista architettonico, raccolgono gli intenti dello sviluppo urbanistico, proponendosi come esempi e catalizzatori per i futuri interventi, proprio come ADP Groupe fece con la sua nuova sede nel 2017. Le funzioni inserite nelle due piazze sono state pensate in riferimento alle differenti tipologie di fruitori mentre entrambi i padiglioni di nuova costruzione sono pensati per essere prefabbricati, ecocompatibili e parte integrante del disegno dello Spazio Pubblico. La struttura è formata da cavalletti in legno lamellare, prefabbricati e ripetibili anche per pensiline e pergolati, mentre tetti verdi, tamponature e vetrate sono pensate

per essere anche queste modulari e prefabbricabili. Il padiglione di *Place Magellan* si colloca su un lato della piazza antistante l'Aéronef e si sviluppa in costante rapporto con il nuovo parco. La parte sulla piazza ospita una caffetteria/punto ristoro in cui sia i lavoratori che i viaggiatori di passaggio possono godersi una pausa con la vista sul verde e sull'acqua. Al centro un volume più alto e coperto da lucernari funge da ingresso principale e foyer per la parte dedicata a lavoro, studio, lettura, workshop e conferenze, nella quale le pareti divisorie sono composte da pannelli a pacchetto che permettono di gestire lo spazio a seconda delle necessità, rendendo il padiglione estremamente versatile. Inoltre la struttura, continua in un pergolato che genera una percezione di forte rapporto tra interno ed esterno. Il padiglione di *Place Cartier* è pensato invece per essere un *landmark* della piazza, in continuità con altri oggetti ed edifici, vuoti e pieni, disseminati lungo il percorso, che riprendono la lezione di Gordon Cullen sulla percezione volumetrica di San Martino al Cimino. La struttura diagonale cambia la propria percezione mano a mano che ci si avvicina lungo il *boulevard* mentre i due volumi più alti (infopoint e bagni pubblici/deposito) fungono da "totem". L'edificio vicino al *boulevard* ospita un centro culturale, adatto a mostre ed eventi, mentre l'ala nord è una grande pensilina con panchine dove rilassarsi o poter organizzare eventi come cinema, proiezioni e concerti.

6. Padiglioni su *Place Magellan* e *Place Cartier.*

Infine lo sviluppo di strategie di mercato, per promuovere non solo l'intervento in se ma la qualità risultante da un nuovo modo di immaginare lo Spazio Pubblico, risulta essere il passaggio conclusivo di uno dei possibili metodi d'approccio ai problemi della città contemporanea, in grado di apportare qualità, generando profitti sia per il pubblico che per gli investitori privati. Gli spazi e i nuovi edifici inseriti all'interno del progetto di riqualificazione di Roissypole, vengono concepiti in stile "padiglione fieristico", spazi polifunzionali che danno la possibilità di essere adattati ad ogni situazione-evento-manifestazione. ADP Groupe ha così la possibilità di usare privatamente e/o affittare tali spazi ad aziende o organizzatori di eventi, instaurando delle partnership con gli hotel presenti (Citizen, Hilton, Novotel, etc…) che forniscono

il servizio ricettivo ai visitatori/partecipanti. La posizione strategica di Roissypole, permette a chi usufruisce di questi spazi per eventi o conferenze, di non spostarsi dal luogo di arrivo e partenza. Per chi invece si trova a Roissypole durante il tempo di attesa tra un treno e l'altro o a causa di lunghi scali, può godersi una mostra dedicata alla settimana della moda di Parigi, piuttosto che al torneo del Roland Garros di tennis.

7. Cronoprogramma degli eventi parigini.

Il padiglione posto su *Place Cartier* è infatti pensato per ospitare mostre temporanee legate ai principali eventi che si svolgono a Parigi e in Francia in generale, una sorta di vetrina pubblicitaria che dia visibilità alle aziende e all'evento in se, ma anche che offra la possibilità, a chi non si recherà a Parigi, di avere un assaggio della capitale. Le sale e gli spazi progettati per il padiglione su *Place Magellan* sono invece perfetti per ospitare convegni aziendali, anche di più giorni – possibilità di pernottamento in loco – a prezzi più competitivi rispetto a sale ed hotel all'interno della capitale. Con l'inserimento di un servizio ristorativo e sale comuni, allo stesso tempo, si da la possibilità a tutti di usufruire di questi spazi quando non sono usati per eventi particolari.

L'approccio sistematico e multidisciplinare di questo progetto è stato capace di sviluppare un contributo aggiuntivo rispetto ai risultati attesi da ADP Groupe, venendo riconosciuto vincente per la sua fattibilità effettiva ma soprattutto per la capacità di sintetizzare in un unico intervento la risposta a diverse problematiche. Viene pertanto rimarcata l'importanza di integrare il progetto dello Spazio Pubblico con quei caratteri urbani, storici e sociologici che ne definiscano l'identità,

8. Area ristoro nel padiglione su *Place Magellan* e area espositiva nel padiglione su *Place Cartier.*

offrendo una base solida su cui poter continuare a sviluppare le sperimentazioni in questo ambito.

«La città nasce con una sua dimensione, nasce con una sua delimitazione e con un'intenzione essenziale, che è soprattutto quella di definire gli Spazi Pubblici di relazione.»[3]

Marcello Vittorini

Note

[1]Dati 2018, da *Airports Council International.*

[2]Dati 2014, da *SNCF Open Data.*

[3]Cerasoli M. (2002). *Intervista con Marcello Vittorini. La qualità urbana e i piani urbanistici.*

Bibliografia.

Addison F. (2015). *De l'aménagement du territoire au réaménagement des terrains de l'État: Politiques et projets de reconversion urbaine du domaine ferroviaire en France et en Italie*. Tesi di dottorato, Politecnico di Milano - Université Paris-Est.
Basso S. (2001). *Partecipazione*. In Spazio & società – Space & society: rivista internazionale di Architettura, Urbanistica e Design. N. index 2/2001. pp. 148-165.
Cerasoli M., Amato C. (2018). *Mending Termini Station, una utopia per la Città Eterna*. In Urbanistica Informazioni On-Line. N. 278/2018. pp. 24-29.
Cerasoli M. (2016). *Cities of the world, a world of suburbs*. In Technical transaction – Architecture. N. 113/2016. pp. 35-50.
Cerasoli M. (2012). *Politiche ferroviarie, modelli di mobilità e territorio.* Roma: Aracne Editrice.
Cullen G. (1976). *Il paesaggio urbano. Morfologia e progettazione.* Bologna: Calderini Editore.
Dupuy G. (1994). *Le reti come strumento per il controllo dello spazio urbano*. In Boscacci F., Camagni R. (1994). *Tra città e campagna. Periurbanizzazione e politiche territoriali*. Bologna: Il Mulino.
Echenique M. (1981). *Transport investment and urban land values*. In International Journal of Transport Economics. VOL. 8 N. 2/1981). pp. 189-211.
Lynch K. (2001). *The image of the city*. (trad. it. *L'immagine della città*. Venezia: Marsilio. 2001).
Magnaghi A. (2010). *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*. Torino: Bollati Boringhieri.
Montedoro L. (2013). *Una scelta per Milano*. Macerata: Quodlibet.
Rowe C. (1976). *Collage city*. In Spazio & società – Space & society: rivista internazionale di Architettura, Urbanistica e Design. N. 4/1976. pp. 51-66.
Urbanistica Informazioni. N. 249-250/2013. pp. 10-26.
Viola F. (2004). *Ferrovie in città. Luoghi e architetture nel progetto urbano.* Rome: Officina Edizioni.

* Architetto; ** Architetto, *** Architetto e PhD in Architettura e costruzione – Sapienza Università di Roma;