

53 / 2023

AA
& architettura
ambiente

Questo numero *This issue*

Il compito imminente della capitale francese di ospitare i giochi olimpici la prossima estate. Un punto di vista articolato su Parigi 2024.

The French capital's imminent task of hosting the Olympic Games next summer. An articulated point of view on Paris 2024.

PARIGI 2024 PARIS OLYMPIADI OLYMPICS 53 / 2023

PARIGI 2024 PARIS

OLIMPIADI OLYMPICS

ISSN 2533-0713

€ 12,00



9 772533 071000

ORIENTA



Direttore | Editor
Roberto A. Cherubini

Vice direttore | Deputy editor
Alessandra De Cesaris

Comitato editoriale | Scientific board
Jesus Aparicio (ETSAM Madrid, Spain)
Clemens Bonnen (University of Applied Sciences, Bremen, Germany)
Marcus Collier (University of Dublin, Ireland)
Zoran Djukanovic (University of Belgrade, Serbia)
Khalid El Harrouni (ENA. Ecole Nationale d'Architecture, Rabat, Marocco)
Carlo Martino (Sapienza Università di Roma)
Laura Ricci (Sapienza Università di Roma)
Fabrizio Tucci (Sapienza Università di Roma)

Grafica editoriale e impaginazione | Editorial Graphic and typesetting
Alessandra De Cesaris

Redazione | Editorial Board
Spyridon Andrikou, Serena Baiani, Tommaso Berretta, Dario Costi, Hector Fernandez Elorza, Marco D'Annunziis, Alessandra De Cesaris, Federico Desideri, Bernardo Grilli, Ana Jiménez, Filippo Lambertucci, Luca Maricchiolo, Gianluigi Mondaini, Hassan Osanloo, Maurizio Petrangeli, Irene Poli, Maria Pone, Pisana Posocco, Chiara Roma, Donatella Scatena, Alexis Tzompanakis

A&A è una rivista scientifica di architettura con testi in Italiano e Inglese. Gli articoli sono sottoposti a double-blind-review | A&A is an architectural scientific magazine with texts in Italian and English. The articles are submitted to double-blind-review.

© CSIAA, 2022
Registrazione presso il Tribunale Civile di Roma con il n 386 del 12/07/2002

ORIENTA EDIZIONI, Roma 2021
ISSN 2533 - 0713

Scrivono su A&A | Authors
Michele Astone Roma, Asia Barnocchi Roma, Elisa Belardi Roma, Nada Beretic Belgrado, Michele Bianchi Roma, Jovana Bugarski Belgrado, Cinzia Capalbo Roma, Pascal Federico Cassaro Roma, Roberto A. Cherubini Roma, Angela D'Agostino Napoli, Federica Dal Falco Roma, Zoran Djukanovic Belgrado, Aleksandra Đorđević Belgrado, Marco Falsetti Roma, Sara Ferrara Roma, Alessia Gallo Roma, Laura Guglielmi Roma, Alessia Guerrieri Roma, Ana Jimenez, Andrej Josifovski Belgrado, Flavia Magliacani Roma, Roberto Maglietta Roma, Giovanni Malagò Roma, Edoardo Marchese Roma, Kostić Miloš Belgrado, Aleksandra Milovanović Belgrado, Rocco Murro Roma, Mladen Pešić Belgrado, Mariam Ait Oufkir Essaouira, Caterina Padoa Schioppa Roma, Valerio Perna Tirana, Maurizio Petrangeli Roma, Pisana Posocco Roma Paola Rana Roma, Dario Restivo Roma, Donatella Scatena Roma, Neda Sokolović Belgrado, Maria Andrea Tapia Viedma, Dejan Todorović Belgrado, Matteo Saldarini Roma, Giovangiuseppe Vannelli Napoli, Piero Zizzania Napoli, Ana Zorić Belgrado

In copertina, foto di Alessandra De Cesaris

53/2023

Parigi 2024 Paris Olympics

Indice | Contents

- 4** **Aplomb parigino. Editoriale**
Parisian aplomb. Editorial
Roberto A. Cherubini

- 9** **Parigi 2024. Giochi Olimpici e Grand Paris**
Paris 2024. Olympic Games and Grand Paris
Alessandra De Cesaris

- 21** **Le Olimpiadi non (s)muovono preoccupano Parigi**
The Olympics do not (un)move Paris
Luca Maricchiolo, Chiara Roma

- 35** **La Senna e le Olimpiadi. Un programma tra funzionalità e apparenza.**
The Seine and the Olympics. A programme between functionality and appearance
Federico Desideri

- 49** **Il Villaggio degli Atleti. St. Denis apre verso il fiume**
The Athlete's Village. St. Denis opens towards the river
Bernardo Grilli di Cortona

- 63** **La nuova Stazione Saint-Denis Pleyel. Internodalità e trasformazione**
The new Saint-Denis Pleyel Station. Internodality and transformation
Tommaso Berretta

- 77** **La legge francese per Parigi 2024**
The French law for Paris 2024
Davide Palazzo

- 88** **Note | Notes**

Editoriale

Aplomb parigino

Roberto A. Cherubini

L'Italiano aplomb deriva dalla locuzione francese à plomb e sta a significare sicurezza e disinvoltura di fronte agli eventi.

Si addice a Parigi nel suo confrontarsi con il compito imminente di ospitare i giochi olimpici la prossima estate. Non è flemma, quella appartiene ai britannici. E' serena constatazione di poter far fronte alle cose senza scomporsi più di tanto. In virtù di una abitudine, di una fiducia in sé stessi, di una certezza sulla propria capacità di controllo e autocontrollo. L'aplomb si addice alle società mature, non ai tumultuosi Paesi emergenti in via di sviluppo. Si potrebbe anche dire che si addice a chi di cose passare sotto ai ponti ne ha viste tante.

Allora perché occuparsi di Parigi, senza dubbio luogo centrale nella storia di almeno gli ultimi tre secoli di sviluppo urbano e architettonico, su una rivista come la nostra che programmaticamente dichiara di preferire ai centri, la documentazione delle vicende eccentriche, borderline tra luoghi, architetture, arti e discipline?

Perché è l'atteggiamento urbano e architettonico di Parigi in questa particolare circostanza ad apparire eccentrico. Lontano dai clamori che hanno caratterizzato negli ultimi decenni il procedere delle città verso i grandi eventi.

Verso il baratro dei grandi eventi, potrebbe dirsi, condividendo l'ansia ben documentata di chi ha visto succedersi qualsiasi campionato di livello sovranazionale lasciando sul luogo solo le macerie dei debiti e degli impianti abbandonati. Cominciò Siviglia, ormai più di tre decenni fa, con la sua Cernobyl espositiva, lascito dell'Expo del 1992, il cui sedime e i cui edifici vuoti e transennati mentre l'erba cresceva tra i piani spaccati degli spazi aperti deserti, hanno ben rappresentato per lungo tempo l'evento i cui vantaggi immediati sono goduti dai pochi mentre le spese vengono lasciate a lungo termine sulle spalle di tutti gli altri. Non solo le spese ma anche la pesante eredità di chilometri

quadrati di terreno cementificato, di milioni di metri cubi abbandonati e vandalizzati.

Da allora il mainstream dell'agitarsi di tutti è coinciso con il tentativo di esorcizzare il male dell'evento affannandosi a trovare ragioni per il futuro, a enunciare promesse mai mantenute, a richiamare invano motivi di presunta auspicata sostenibilità. Sono trascorsi con gli eventi, anni di impaccio manifestatosi alla fine dei conti quasi ovunque.

L'aplomb parigino pare muoversi adesso in controtendenza. Non nega l'impatto dell'evento, non lo nasconde dietro alibi pretestuosi ma si attrezza senza clamore. Muovendosi alla scala giusta, sia urbana che architettonica. Mettendo mano con pacatezza a progetti di portata epocale. Una intera Senna da risignificare, una rete di infrastrutture per il trasporto da riorientare, un villaggio degli atleti che sia comunque iconico per l'evento.

Architetti, paesaggisti, ingegneri del traffico e ingegneri delle acque vengono messi più che a progettare, si potrebbe dire a decantare insieme. In un lavoro corale ma non roboante, anzi si direbbe suonato in sordina, badando soprattutto ai punti di sovrapposizione piuttosto che al centro problematico delle diverse competenze.

Tanto basta per risultare anche ai nostri occhi di osservatori del gioco dai margini del campo, una vicenda degna di essere documentata.

La redazione, coordinata da Alessandra De Cesaris, ha incaricato di scriverne, al termine di una call articolata, due giovani studiosi di Sapienza: Tommaso Beretta e Federico Desideri; due professori di formazione romana: Luca Maricchiolo, oggi maître de conférences all'Institut Polytechnique de Paris e Chiara Roma, anche lei docente a Parigi; un esperto di questioni parigine quale Bernardo Grilli di Cortona e Davide Palazzo, docente ed esperto di sistemi giuridici comparati alla Sapienza.

Un punto di vista articolato su Parigi 2024.

Editorial Parisian aplomb

Roberto A. Cherubini

The Italian aplomb derives from the French phrase *à plomb* and means confidence and ease in the face of events.

It befits Paris as it grapples with the looming task of hosting the Olympic Games next summer. It's not phlegm, that belongs to the British. It's a peaceful realization that you can deal with things without getting too upset. By virtue of a habit, of self-confidence, of a certainty about one's ability to control and self-control. Aplomb befits mature societies, not tumultuous emerging developing countries. One could also say that it is suitable for those who have seen many things to pass under bridges. So why deal with Paris, undoubtedly a central place in the history of at least the last three centuries of urban and architectural development, in a magazine like ours which programmatically declares to prefer the documentation of eccentric, borderline events between places, architectures, arts and disciplines? Because it is the urban and architectural attitude of Paris in this particular circumstance that appears eccentric. Far from the clamor that has characterized the progress of

cities towards major events in recent decades.

Towards the abyss of major events, one might say, sharing the well-documented anxiety of those who have seen any supranational championship succeed one another, leaving only the rubble of debt and abandoned facilities on the site. Seville began, now more than three decades ago, with its Chernobyl exhibition, a legacy of the 1992 Expo, whose grounds and buildings, empty and cordoned off while the grass grew between the cracked floors of the deserted open spaces, represented well for long term the event whose immediate benefits are enjoyed by the few while the long-term costs are left on the shoulders of everyone else. Not only the expenses but also the heavy legacy of square kilometers of concreted land, of millions of abandoned and vandalized cubic meters. Since then, the mainstream of everyone's agitation has coincided with the attempt to exorcise the evil of the event by struggling to find reasons for the future, to enunciate promises that were never kept, to invoke in vain reasons for presumed desired sustainability. Years of embarrassment have passed with events, manifesting themselves in the end almost everywhere. Parisian aplomb now seems to be moving against the trend. He does not deny the impact of the event,

he does not hide it behind specious alibis but he equips himself without fanfare. Moving at the right scale, both urban and architectural. Calmly working on projects of epochal importance. An entire Seine to be given new meaning, a network of transport infrastructures to be reoriented, an athletes' village that is still iconic for the event. Architects, landscapers, traffic engineers and water engineers are put to work together rather than designing, one might say. In a choral but not bombastic work, indeed one would say it was played quietly, paying attention above all to the points of overlap rather than to the problematic center of the different skills.

This is enough to make it a story worthy of being documented, even in our eyes as observers of the game from the sidelines of the pitch. The editorial team, coordinated by Alessandra De Cesaris, commissioned two young Sapienza scholars to write about it, at the end of a detailed call: Tommaso Beretta and Federico Desideri; two Roman-trained professors: Luca Maricchiolo, now maître de conférences at the Institut Polytechnique de Paris and Chiara Roma, also a teacher in Paris; a brilliant editorialist and commentator expert on Parisian issues such as Bernardo Grilli and Davide Palazzo, professor and expert in comparative legal systems at

Sapienza University.
An articulated point of view on Paris 2024.



Parigi 2024. Giochi Olimpici e Grand Paris

Alessandra De Cesaris

Le Olimpiadi, i giochi Olimpici e Paralimpici, sono tra i grandi eventi, probabilmente quelli dal maggior impatto mediatico la cui eredità si deposita fisicamente, in modo permanente, sui suoli della città ospitante. Un evento che nella sua durata seppur limitata è catalizzatore di investimenti e trasformazioni di lunga durata, di operazioni di rigenerazione e di riequilibrio territoriale che potranno definire il futuro assetto della città ospitante, rischi e flop compresi.

Atene nel 2004 ha realizzato nuove stazioni della metro, ma la maggior parte degli impianti realizzati per l'occasione sono stati presto abbandonati, tanto da essere definiti dagli ateniesi le “moderne rovine greche”¹.

Anche a Rio de Janeiro nel 2016 molti degli impianti sono stati abbandonati e il parco Olimpico Deodoro, che avrebbe dovuto migliorare la qualità urbana di uno dei quartieri più poveri della città è stato chiuso. Barcellona in occasione dei Giochi olimpici del 1990 ha ridefinito in maniera magistrale il fronte mare ma a partire da allora, grazie all'effetto mediatico delle Olimpiadi ha visto crescere in modo esponenziali i flussi turistici, con tali e tanti effetti negativi legati all' overtourism da far ricorrere a mettere a punto una serie di strategie per un turismo sostenibile². Sidney nel 2000 invece ha puntato proprio a incrementare i flussi turistici su tutto il territorio nazionale attraverso i Giochi Olimpici. Londra nel 2012 ha puntato sulla sostenibilità seguita da Brisbane che nel 2032 ha vinto la candidatura giocando proprio la carta della sostenibilità.

Diverse le strategie, differenti le aspettative, diversi i lasciti.

Al maggior rischio di creare impianti e strutture surdimensionate – e al riguardo è lecito chiedersi che fine faranno gli stadi climatizzati, realizzati in pena crisi energetica e climatica lo scorso anno per i mondiali di calcio del Qatar – è arrivato in soccorso il CIO, il Comitato Internazionale Olimpico, che ha messo in guardia dal realizzare “white elephants”

elefanti bianchi; pachidermi fuori scala che vengono abbandonati anche in virtù dei costi di gestione e manutenzione, per i quali non sono state individuate strategie di uso del post evento .

E Parigi dopo cento anni dall'ottava edizione si appresta ad ospitare l'edizione 2024 perfettamente in linea con le indicazioni del CIO. Solo il 5 % degli impianti sarà infatti di nuova costruzione mentre il 95% riutilizzerà impianti esistenti. Le nuove opere inoltre rappresentano una serie di tasselli e un acceleratore delle politiche pubbliche per la costruzione della Grand Paris (GP) secondo una visione elaborata da tempo e da anni in cantiere³.

Tasselli che affidano un ruolo centrale alle infrastrutture blu e grigie nella costruzione della GP in un orizzonte temporale che va al 2030-2050.

La Senna infrastruttura blu

In questo quadro la Senna e i suoi affluenti, l'Oise e la Marna, insieme ai canali St. Denis e il canale dell'Ourcq, rappresentano elementi strutturanti del futuro assetto della conurbazione parigina.

In particolare la valle della Senna e l'asse Parigi- Rouen-Le Havre è considerato un asse di sviluppo strategico del futuro assetto regionale dal punto di vista industriale, logistico e portuale; rappresenta un corridoio dall'alto valore ecologico, ma costituisce soprattutto l'occasione per allargare gli orizzonti della Grand Paris, per aprire in direzione del mare, verso Le Havre. E oggi l'accesso al mare è una delle condizioni fondamentali per aprirsi al mondo e posizionarsi tra le grandi città del XXI secolo, e tutte le capitali economiche hanno accesso ad un porto marittimo, tutte tranne Parigi sostiene Jacques Attali⁴.

Ad onor del vero l'idea di una sviluppo lineare lungo la Senna viene da lontano: è Napoleone Bonaparte in visita a Le Havre il 7 novembre del 1802 a ipotizzare il sistema Parigi-Rouen-Le Havre come un'unica città con la Senna come strada principale.

Un'idea questa, rilanciata da Grumbach&Associés nel 2008 in occasione della consultazione internazionale Le Grand Pari(s), oggetto di successive riflessioni e approfondimenti nell'ambito dell'Atelier International du Gran Paris e poi fatta propria dagli strumenti di pianificazione.

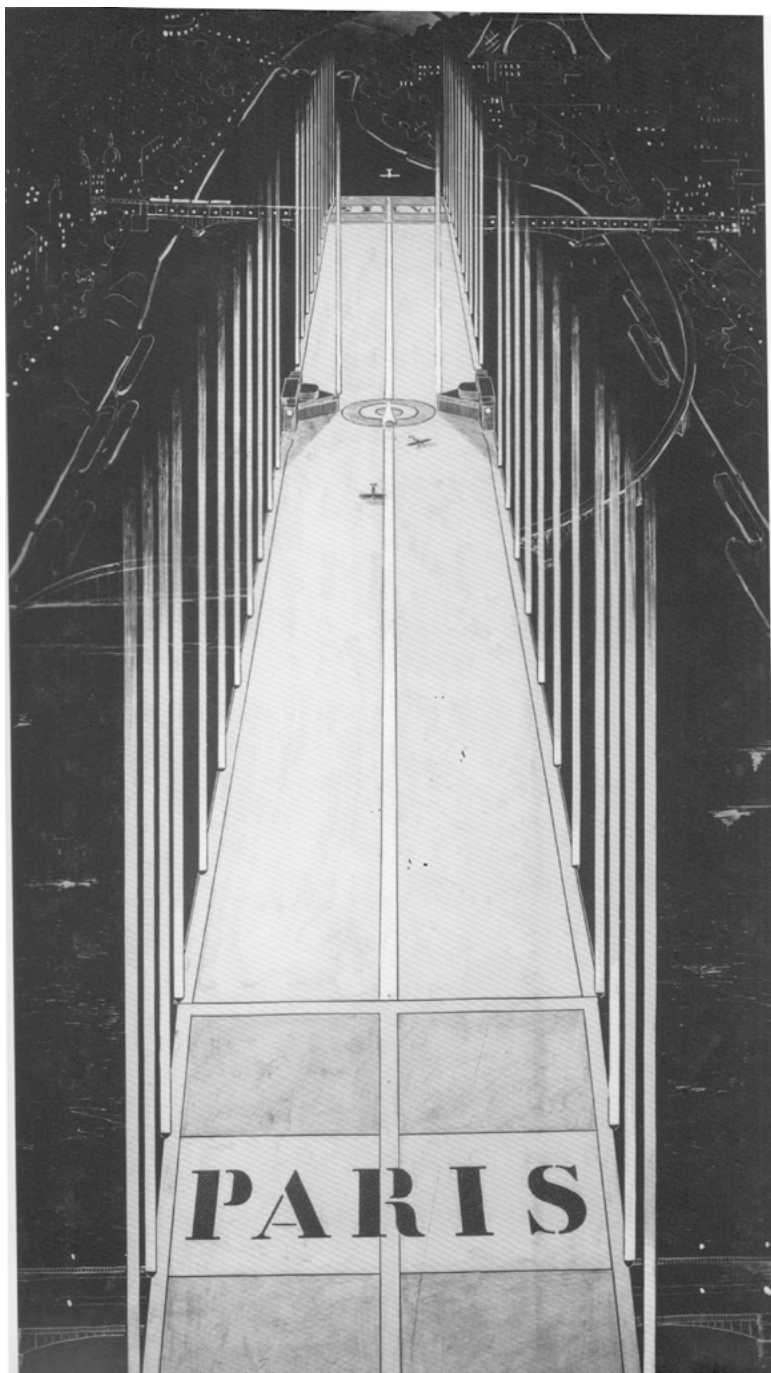
Per Agence Grumbach&Associés, la visione della Parigi futura, post Kyoto, è una città lineare che si sviluppa lungo i meandri della Senna verso l'Atlantico; solo una scala vasta, geografica potrà infatti secondo il gruppo soddisfare gli obiettivi di una metropoli futura post Kyoto, obiettivi questi posti al centro della consultazione⁵.

Visione possente XXL, con il fiume protagonista, del resto la Senna è stata in spesso oggetto di proposte progettuali realizzate, irrealizzate, alcune irrealizzabili, alcune dal forte sapore utopico; immagini e proposte che fanno riflettere sulla necessità imprescindibile di costruire visioni per il futuro della città, senza le quali, qualsiasi progetto urbano rischia di divenire un atto insignificante e privo di senso.

Si veda lo straordinario Aereoparis di Lurcat a l'Ile aux Cignes, (1932), la Ville Spatiale di Friedman (1950), l'infrastrutturazione al di sotto della Senna di Paul Maymont (1962), ma anche del progetto, questa volta realizzato, della Seine Musicale di Kengo Kuma sul sito delle officine Renault all'Ile Seguin, o delle più recenti proposte per la riqualificazione di 42 siti elaborate nell'ambito del concorso "Reinventer la Seine"(2016). Ed oggi la maggior parte di quel cinque per cento di nuova edificazione per i Giochi 2024 si concentra proprio nelle aree nord ovest di St.Denis, de l'Ile St. Denis e di St. Ouen, territori dal ricco di passato industriale, poco integrati alla metropoli parigina che nel tempo hanno perso il rapporto con il fiume. Qui tra le altre erano le fabbriche elettriche costruite all'inizio del XIX secolo per fornire elettricità alla metropolitana parigina; qui sta sorgendo il Villaggio degli Atleti che apre verso il fiume con una piazza sull'acqua, qui è in costruzione un ponte pedonale che collega il villaggio atleti all'Ile St Denis dove è in costruzione una ZAC (zone d'aménagement concerté). Inoltre tutto l'impianto del nuovo insediamento punta a recuperare il rapporto con l'acqua colmando il dislivello di circa quindici metri dalla attuale quota urbana a quella del fiume. 15 metri circa. La Senna e l'acqua dunque come protagonisti.

Il Grand Paris Express infrastruttura grigia

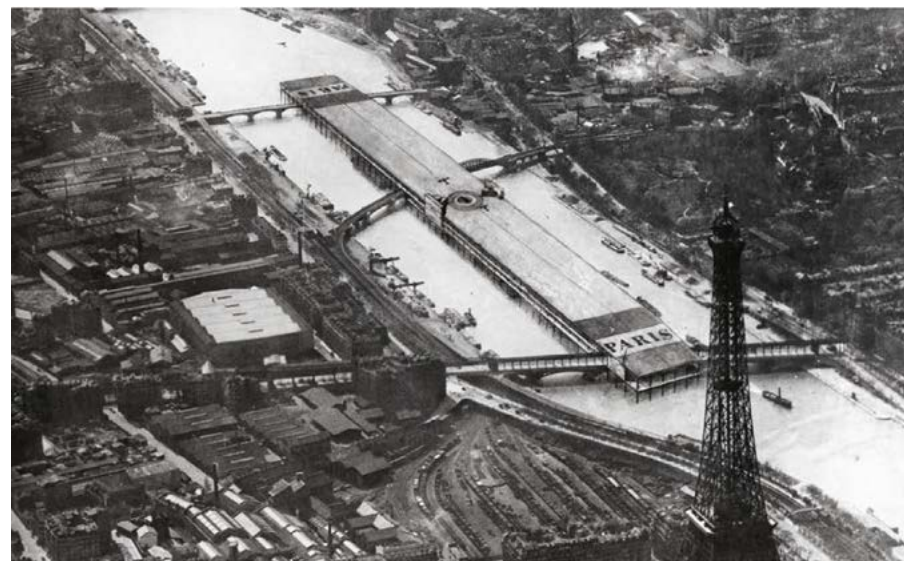
Ma nella visione della metropoli futura un ruolo cruciale, è affidato alla mobilità su ferro. Anche in questo caso Parigi insegna: la rete della mobilità è stata oggetto di progetti, programmi e visioni, che partono da



lontano. Henard: la Rue Future (1903-1910), la Voie de grande circulation à etages multiples, sempre Henard (1910) che organizza i flussi di traffico su quattro livelli e pone l'attenzione alle reti dei sottoservizi.

La rete della metropolitana, che a un “diavolo zoppo” che scoperchiasse con un sol colpo l'agglomerato parigino apparirebbe un labirinto dagli innumerevoli sbocchi che si sviluppano a rete su più livelli su tutta l'estensione della zona urbana e periurbana”⁶.

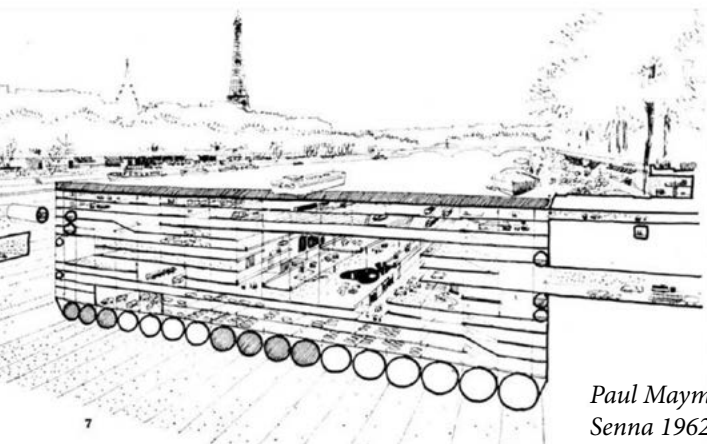
Ed oggi la metropoli del XXI secolo si apre all'Ile de France, varca i confini del Peripherique, si articola sull'asse strutturante del Grand Paris Express (GPE) l'autentica spina dorsale della regione metropolitana, infrastruttura grigia di rigenerazione dell'intera agglomerazione parigina. Si tratta di un anello a forma di otto – il “Grand Huits” – che attraversa 131 comuni e 12 dipartimenti, prevede 200 chilometri di tratte automatizzate, la realizzazione di 4 nuove linee e il prolungamento della linea 14 per un totale complessivo di 68 nuove stazioni. L'obiettivo è a migliorare l'accessibilità e la coesione territoriale di una conurbazione



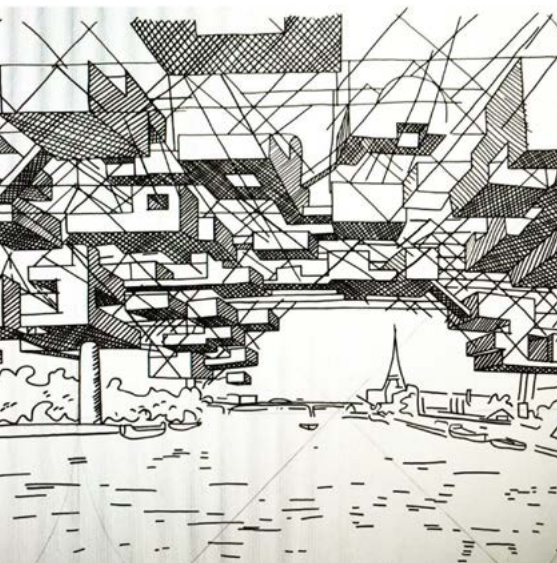
In questa pagina e in quella a fianco Andre Lurcat Aéroport, Île aux Cygnes, 1932



Nodo di scambio Opéra, 1910 circa



Paul Maymont, progetto di città sotto la Senna 1962



Yona Friedman, Ville Spatiale Paris, 1960

che si è estesa su un'area otto volte più grande della Parigi intra muros. Il nodo cruciale dell'intera rete è rappresentato dalla stazione St. Denis – Pleyel nodo di scambio della linea 13 e della RER D e delle nuove linee 14, 15, 16 e 17. Questa è la stazione che darà accesso da un lato al villaggio degli atleti, dall'altro allo stadio di Francia attraverso un percorso pedonale di circa 300 metri che sovrappassa l'intreccio di strade, vie ferrate, capannoni industriali di questo complicata e iperinfrastrutturata area metropolitana. Un'operazione che nel suo complesso coinvolge più a nord anche la riqualificazione del canal St. Denis, in questo tratto urbano letteralmente seppellito da una moltitudine di strade a scorrimento veloce; Impresa ambiziosa, non semplice, vedremo.

Una serie di altri eventi dei giochi Olimpici si svolgeranno inoltre al centro della città attraverso l'utilizzo temporaneo di siti quali Champs de Mars, Les Invalides, il ponte Alexandre III, l'area della Tour Eiffel, grazie a una legislazione ad hoc che esenta le strutture temporanee da una serie di permessi e formalità.

Per 2 lunghe settimane, tra la fine luglio e gli inizi di agosto, Parigi con i suoi monumenti iconici entrerà così in un palcoscenico mondiale, 4 miliardi di spettatori, 500.000 presenze giornaliere per un totale di 7 milioni di persone.

E se il rischio elefanti bianchi non è tra quelli annoverabili, se la costruzione della Grand Paris sta vedendo grazie all'accelerazione data dai Giochi la realizzazione di tasselli importanti, riuscirà Parigi riuscirà a salvarsi dal fenomeno dell'overtourism che logora ed ha già in parte logorato l'immagine della capitale?

I prezzi degli affitti stanno lievitando in un trend senza ritorno, molti residenti hanno messo sul mercato le proprie abitazioni, non sarà questo evento dei Giochi Olimpici e Paralimpici 2024 un tassello verso la gentrification della Parigi futura?

Paris 2024. Olympic Games and Grand Paris

Alessandra De Cesaris

Paris, after one hundred years since the eighth edition in 1924, is preparing to host the 2024 edition perfectly in line with the indications of the IOC, the International Olympic Committee, which, in the wake of past experiences, invites not to build 'white elephants'; outsized pachyderms that, in the absence of post-event strategies, are soon abandoned due to the costs of management and maintenance. The Olympics, the Olympic and Paralympic Games, are among the great events, probably those with the greatest media impact whose legacy is physically deposited, permanently, on the host city's soil. An event that in its limited duration is a catalyst for long-lasting investments and transformations, for regeneration and territorial rebalancing operations that may define the future layout of the host city, risks and flops included. Athens built new metro stations in 2004, but most of the facilities built for the occasion were soon abandoned, so much so that the Athenians called them the 'modern Greek ruins' Even in Rio de Janeiro in 2016 many of the facilities were abandoned and

the Deodoro Olympic Park, which was supposed to improve the urban quality of one of the city's poorest neighbourhoods, was closed. Barcelona at the 1990 Olympic Games masterfully redefined its waterfront, but since then, thanks to the media effect of the Olympics, it has seen an exponential increase in tourist flows, with so many negative effects related to overtourism that it has resorted to developing a series of strategies for sustainable tourism. Sydney in 2000, on the other hand, aimed precisely at increasing tourist flows throughout the country through the Olympic Games. London in 2012 focused on sustainability, followed by Brisbane, which won the bid in 2032 by playing the sustainability card. In contrast, the air-conditioned stadiums, built in the midst of an energy and climate crisis last year for the Qatar World Cup, are decidedly unsustainable, and there are questions in many quarters about their future. Different strategies, different expectations, different legacies. The Parisian strategy is to use the Olympic event as a building block and accelerator of public policies for the construction of the Grand Paris (GP) according to a vision elaborated long ago and in the pipeline for years. Building blocks that give a central role to blue and grey infrastructure in the construction of the GP in a time horizon of 2030-

2050. According to such a strategy, 95 per cent of the games will take place in existing facilities and only 5 per cent in newly built facilities. A series of events will also take place on temporary sites in the city centre against the backdrop of the most prestigious monuments.

The Seine blue infrastructure

In this framework, the Seine and its tributaries, the Oise and the Marne, together with the St. Denis Canal and the Ourcq Canal, represent structuring elements of the future structure of the Parisian conurbation. In particular, the Seine valley and the Paris-Rouen-Le Havre axis is considered a strategic development axis of the future regional layout from an industrial, logistical and port point of view; it represents a corridor with a high ecological value, but above all, it constitutes an opportunity to broaden the horizons of Grand Paris, to open up in the direction of the sea, towards Le Havre. And today, access to the sea is one of the fundamental conditions for opening up to the world and positioning oneself among the great cities of the 21st century, and all economic capitals have access to a seaport, all except Paris, argues Jacques Attali . To tell the truth, the idea of a linear development along the Seine comes from afar: it was Napoleon

Bonaparte on a visit to Le Havre on 7 November 1802 who hypothesised the Paris-Rouen-Le Havre system as a single city with the Seine as its main street.

This idea was relaunched by Grumbach&Associés in 2008 on the occasion of the international consultation Le Grand Pari(s), the subject of subsequent reflections and in-depth studies in the context of the Atelier International du Grand Paris, and then adopted by the planning instruments. For Agence Grumbach&Associés, the vision of the future Paris, post-Kyoto, is a linear city developing along the meanders of the Seine towards the Atlantic; only a vast, geographic scale can in fact, according to the group, satisfy the objectives of a future post-Kyoto metropolis, objectives that were at the centre of the consultation. A mighty XXL vision, with the river as the protagonist, after all, the Seine has often been the subject of realised design proposals, some unrealisable, some with a strong utopian flavour; images and proposals that make us reflect on the inescapable need to build visions for the future of the city, without which, any urban project risks becoming an insignificant and meaningless act.

Cf. Lurcat's extraordinary Aereoparis a l'Île aux Cignes, (1932), Friedman's Ville Spatiale (1950), Paul Maymont's infrastructure under the Seine (1962), but also Kengo Kuma's

project, this time realised, of the Seine Musicale on the site of the Renault workshops on the Ile Seguin, or the more recent proposals for the redevelopment of 42 sites drawn up in the context of the “Reinventer la Seine” competition (2016).

And today, most of that five per cent of new construction for the 2024 Games is concentrated in the north-west areas of St. Denis, l’Ile St. Denis and St. Ouen, territories with a rich industrial past, poorly integrated into the Parisian metropolis that have lost their relationship with the river over time. Here, among others, were the electric factories built at the beginning of the 19th century to supply electricity to the Paris metro; here the Athletes’ Village is being built, which opens up towards the river with a square on the water; here a pedestrian bridge is being built to connect the Athletes’ Village to Ile St. Denis where a ZAC (zone d’aménagement concerté) is being constructed. In addition, the entire layout of the new settlement aims to recover the relationship with the water by bridging the difference in height of about fifteen metres from the current urban level to that of the river. Fifteen metres or so. The Seine and water therefore as protagonists.

The Grand Paris Express grey infrastructure

But in the vision of the future metropolis, a crucial role is

entrusted to rail mobility. Here, too, Paris teaches: the mobility network has been the subject of projects, programmes and visions that go back a long way. Henard: la Rue Future (1903-1910), la Voie de grande circulation à etages multiples, also Henard (1910), which organises traffic flows on four levels and focuses on the network of underground services.

The metro network, which to a ‘lame devil’ uncovering the Parisian agglomeration at a stroke would appear to be a labyrinth with innumerable outlets that are networked on several levels over the entire extension of the urban and peri-urban area” . And today, the 21st century metropolis opens up to the Ile de France, crosses the borders of Peripherique, and is articulated on the structuring axis of the Grand Paris Express (GPE), the authentic backbone of the metropolitan region, the grey infrastructure of regeneration of the entire Parisian agglomeration. It is a ring in the shape of a figure of eight - the ‘Grand Huits’ - which crosses 131 municipalities and 12 departments, includes 200 kilometres of automated sections, the construction of 4 new lines and the extension of line 14 for a total of 68 new stations. The aim is to improve the accessibility and territorial cohesion of a conurbation covering an area eight times larger than Paris intra muros.

The crucial node of the entire network is represented by the St. Denis - Pleyel station, the interchange of line 13 and the RER D and the new lines 14, 15, 16 and 17. This is the station that will give access to the athletes’ village on one side, and to the stadium of France on the other through a pedestrian path of about 300 metres that overlaps the tangle of roads, railways, industrial warehouses of this complicated and hyper-infrastuctured metropolitan area. An operation that as a whole also involves, further north, the redevelopment of the St. Denis canal, in this urban stretch literally buried by a multitude of slip roads; an ambitious undertaking, not easy, we shall see.

A series of other Olympic Games events will also take place in the city centre through the temporary use of sites such as Champs de Mars, Les Invalides, the Alexandre III bridge, the Eiffel Tower area, thanks to ad hoc legislation exempting temporary structures from a series of permits and formalities.

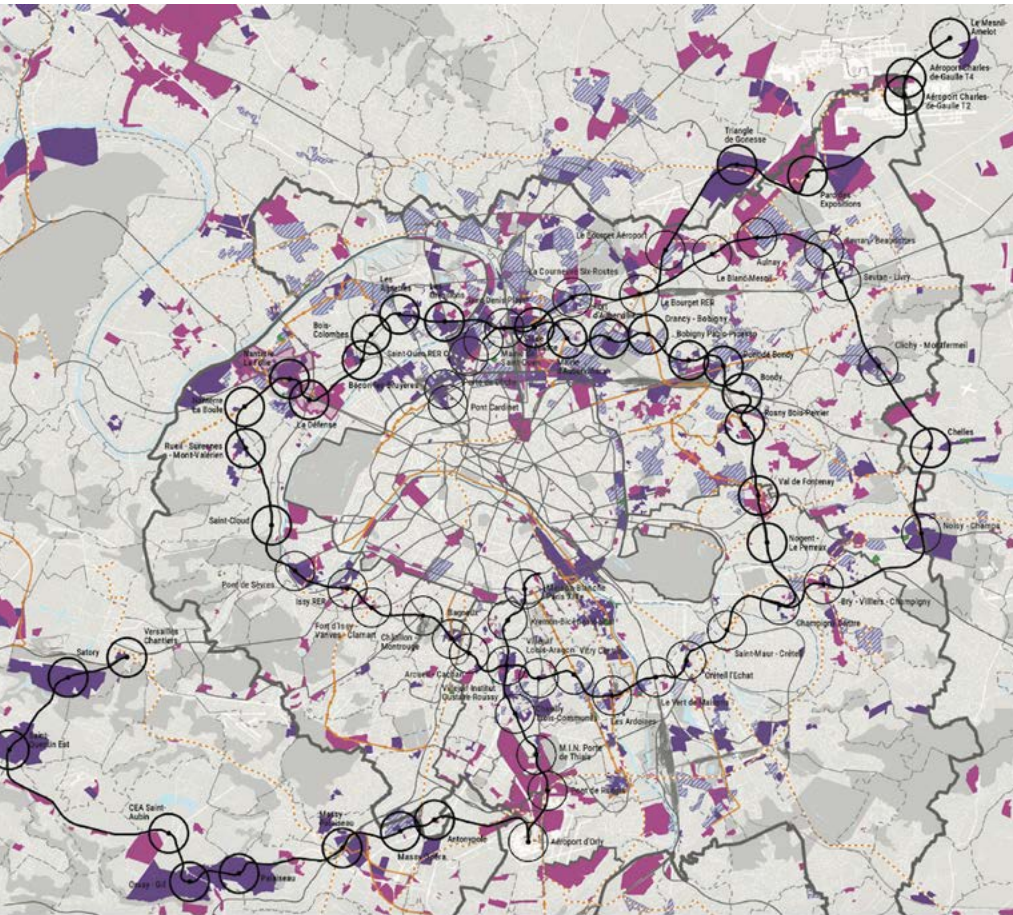
For 2 long weeks, between the end of July and the beginning of August, Paris with its iconic monuments will thus become a world stage, 4 billion spectators, 500,000 daily attendances for a total of 7 million people.

If the risk of white elephants is not among those that can be counted, if the construction of the Grand Paris is seeing, thanks to the acceleration

given by the Games, the realisation of important building blocks, will Paris manage to save itself from the phenomenon of overtourism that wears down and has already partly worn down the image of the capital? Rental prices are rising in a trend with no return, many residents have put their homes on the market, won’t this event of the 2024 Olympic and Paralympic Games be a step towards the gentrification of future Paris?

Le Olimpiadi non (s)muovono Parigi

Luca Maricchiolo, Chiara Roma



Projets d'aménagement et de transports du Grand Paris, Apur, 2021. Le circonferenze sono gli intorni di 800m di raggio delle stazioni del Grand Paris Express; in viola le ZAC in corso; in lilla gli altri progetti urbani; in tratteggio i progetti di riqualificazione urbana in corso.

Fra le accademie di Parigi, Créteil e Versailles, nei laboratori di ricerca sulle questioni urbane che animano il territorio della capitale, sono pochi i progetti che interrogano direttamente lo sviluppo legato alle Olimpiadi del 2024¹. Nella pubblicistica scientifica, il numero di articoli nella disciplina che riporta nel titolo o nel testo 'Paris 2024' è di poche decine, in lieve crescita dal 2017 – anno dell'assegnazione dei giochi – ad oggi². In città, la comunicazione pubblica si limita a poche affissioni per la vendita dei biglietti mentre la pubblicistica generalista si interessa del fatto sportivo, non urbano. Le olimpiadi per la città non fanno notizia, e, a Parigi, non se ne sente parlare. E' questo un male? Dietro il disinvolto interesse con cui si avvicina all'evento si scorge il basso impatto di un progetto olimpico sulla pianificazione territoriale della metropoli parigina.

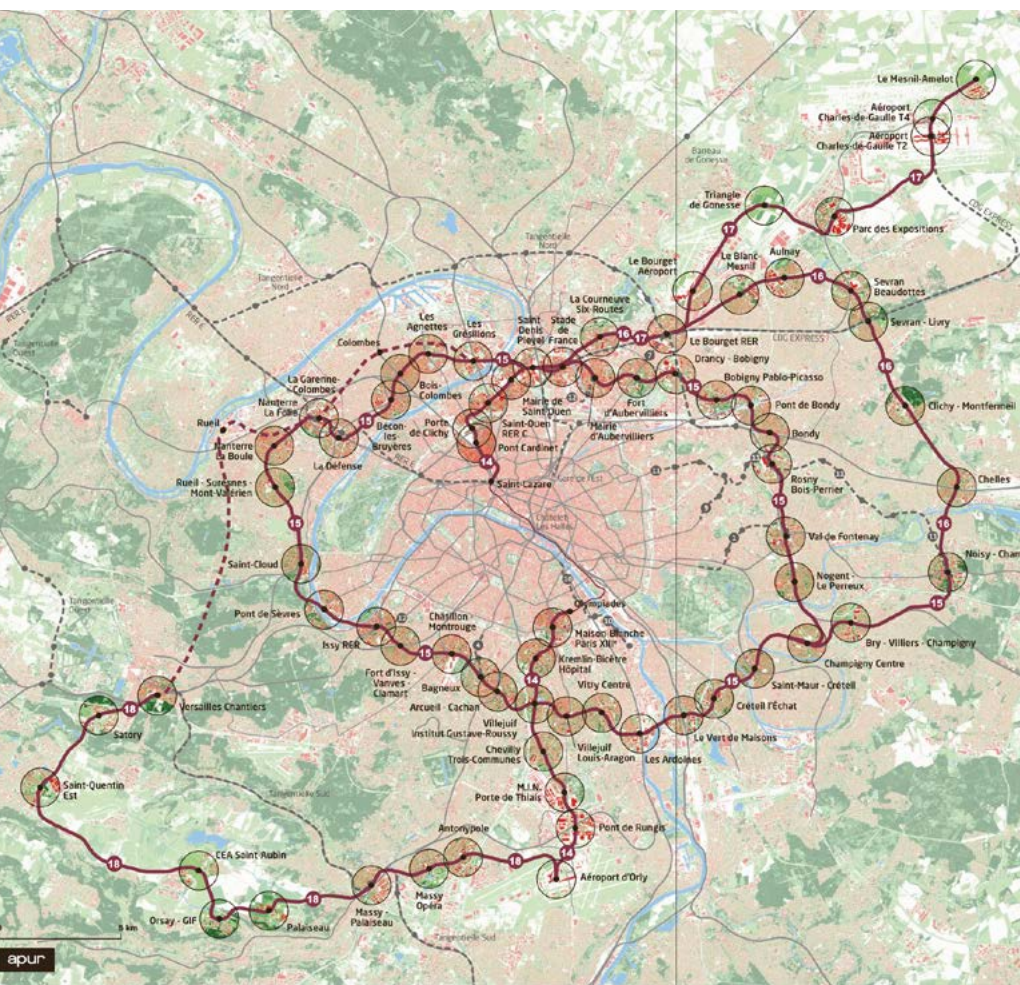
Già dal dossier di candidatura della città emerge la volontà di strutturare il dispositivo olimpico intorno al patrimonio esistente, senza introdurre trasformazioni maggiori. Non per le manifestazioni sportive, per le quali si predispone l'accoglienza secondo un sostanziale principio di sussidiarietà: principalmente negli impianti esistenti, quindi in allestimenti temporanei ed infine in poche infrastrutture realizzate ad hoc. Non per la mobilità urbana, i cui tracciati orientano la pianificazione dei siti olimpici nel centro cittadino, già abbondantemente servito dai trasporti pubblici su ferro, e nel dipartimento Seine-Saint-Denis intorno ai nodi di scambio del Grand Paris Express in corso di realizzazione.

Per stessa dichiarazione d'intenti, la candidatura non intende stravolgere il corso della storia, incardinando la sostenibilità dei Giochi nei processi ordinari della città e riservando la dimensione eccezionale alle strutture temporanee. Cosa ha la città da offrire? Il centro monumentale, gli impianti sportivi e un ambizioso progetto infrastrutturale a scala regionale. Bene. Ecco dunque la cerimonia d'apertura sulla Senna e il nuoto di fondo nelle sue acque, il ciclismo sugli Champs-Élysées, il

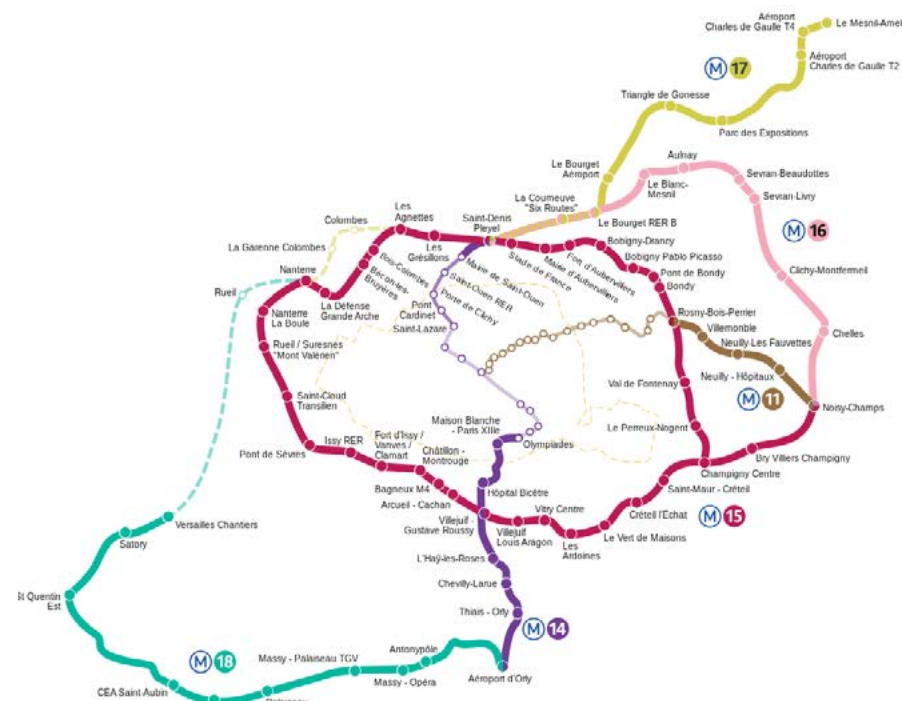
triathlon alla tour Eiffel, il tiro con l'arco agli Invalides, la scherma al Grand Palais, l'ippica a Versailles ; allo stesso modo, il tennis al Roland Garros, l'atletica allo Stade de France, gli sport di squadra negli stadi cittadini e nazionali. Fanno eccezione il centro gli sport acquatici e il villaggio olimpico. Il primo, costruito ex novo a poca distanza dello Stade de France nel cuore della centralità olimpica di Saint-Denis nella periferia nord di Parigi; il secondo, principale operazione

straordinaria prevista, sorge nel quadro di una operazione di interesse nazionale, istituita ad hoc con decreto del governo³, che crea la ZAC Village Olympique et Paralympique con contestuale modifica del piano urbanistico vigente⁴. Una società pubblica, la Solideo⁵, costituita in fase di candidatura, agisce come stazione appaltante per le opere dedicate e acquisisce ugualmente un ruolo di monitoraggio delle opere già in corso, il cui completamento è necessario per i Giochi.

Più complessa è la relazione fra le olimpiadi e le infrastrutture della mobilità. La candidatura modella il piano olimpico sulla carta dei trasporti operativi e in progetto, senza alcun finanziamento dedicato. Tuttavia, lo Stato interviene indirettamente sulla disciplina delle reti di trasporto sensibili per i giochi, mediante semplificazioni normative relative alla pianificazione, esecuzione e concessione delle opere necessarie per il raggiungimento dei siti olimpici⁶. I punti di forza



I quartieri delle stazioni del Grand Paris Express

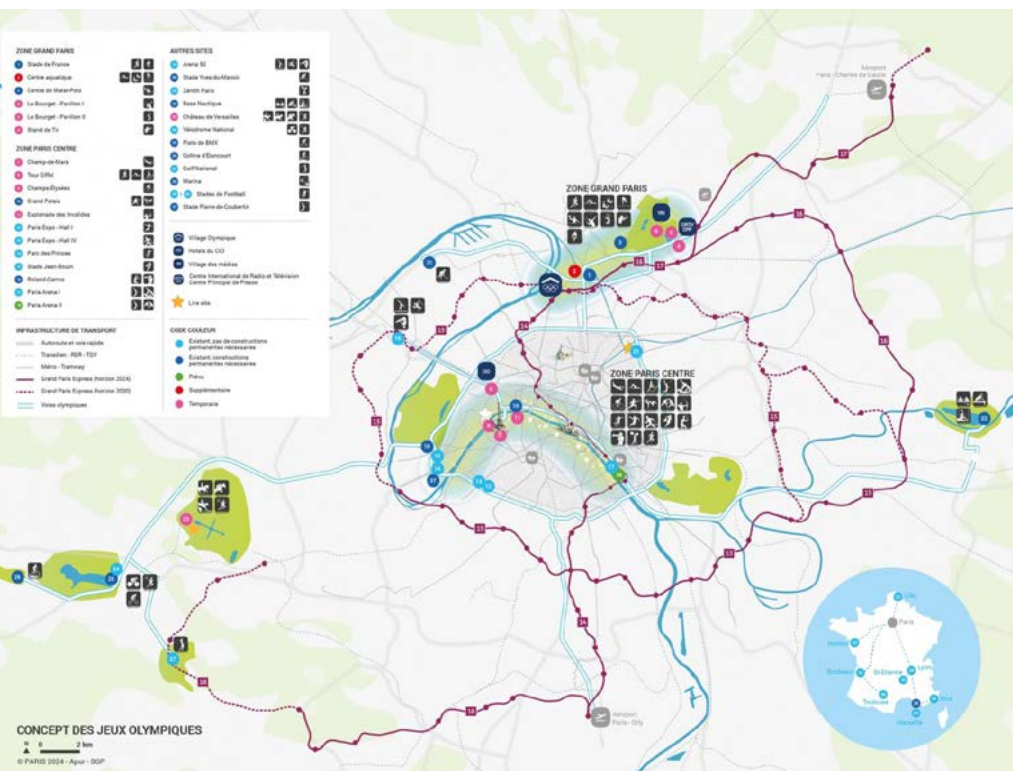


Grand Paris Express, tracciati definitivi, 2013

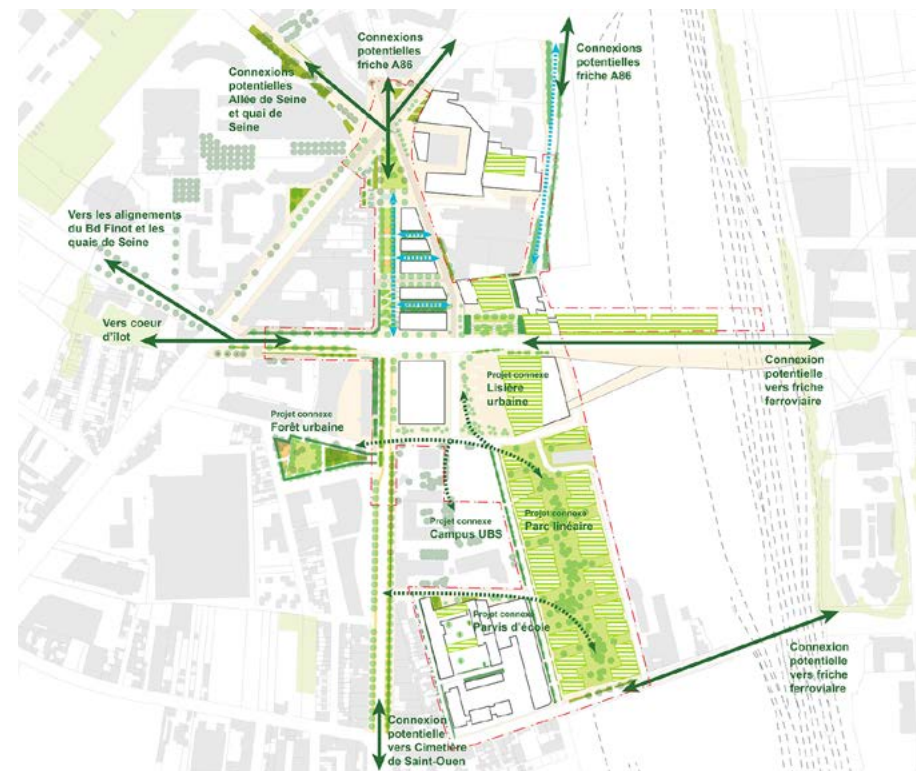
sono il prolungamento della linea 14 della metropolitana fra Saint-Denis e l'aeroporto di Orly (2010-in corso)⁷, la connessione veloce fra l'aeroporto di Roissy e la Gare de l'Est – il Charles de Gaulle Express (2008-in corso)⁸ – ma soprattutto il Grand Paris Express (2010-in corso), progetto di circonvallazione ferroviaria della regione parigina e fiore all'occhiello della metropolizzazione della capitale francese: lanciato ufficialmente nel 2010 con la creazione della Société du Grand Paris⁹, è costituito da una rete di quattro nuove linee metropolitane tangenziali esterne al territorio comunale di Parigi – le linee 15, 16, 17 e 18 – e legate al prolungamento delle esistenti linee 11 e 14. Al Grand Paris Express è affidata l'accessibilità ai siti olimpici, affidandosi ad una ambiziosa calendarizzazione delle opere che, alla data dell'assegnazione dei giochi, vede l'intera rete concludersi per inizio 2024. Ciononostante,

la maggior parte delle scadenze inizialmente previste non saranno rispettate. L'idillio fra le olimpiadi e la mobilità parigina è rotto dal rapporto della Corte dei Conti di fine 2017 sulla Société du Grand Paris che, fra numerose criticità, palesa la generosa sottostima dei tempi e dei costi di realizzazione del Grand Paris Express. L'intervento statale, collaterale al progetto olimpico, sul bilancio e la governance della Société du Grand Paris si accompagna ad una inevitabile rimodulazione delle scadenze¹⁰, seguita da un'ulteriore revisione al ribasso a margine dei ritardi pandemici, che porteranno a disattendere consistentemente le promesse della candidatura.

Le opere pubbliche che saranno completate per i giochi – il nodo Saint-Denis-Pleyel, il prolungamento della metro 14 fino all'aeroporto di Orly e della RER E da Saint-Lazare a La Défense – sono comunque il preludio



Siti olimpici nell'Ile-de-France per Parigi 2024



Spazi pubblici del progetto urbano Pleyel. Après la pluie paysagistes, 2021-2030



Stazione Thiais-Orly (Pont de Rungis) di interscambio fra RER C e metro linea 14 centralità della futura ZAC Senia. Valode & Pistre architectes, 2016-2024

Stazione Porte Maillot di interscambio fra RER C, RER E e metro linea 1, al centro della riqualificazione del nodo e degli spazi pubblici di Porte Maillot. Jean-Marie Duthilleul architecte, 2016-2024



della portata del progetto di ristrutturazione metropolitana, il cui costo è stimato ad oggi a circa 35 miliardi di euro, che necessita – ed avrà – i suoi tempi di realizzazione. Delineano alcune linee di intervento per le architetture della mobilità nonché un modo di intendere la costruzione della metropoli del Grand Paris attraverso un corollario di progetti urbani di prossimità strutturati dall'armatura metropolitana.

La prima è la ricucitura di Pleyel con Saint-Denis e, incidentalmente, del villaggio olimpico con lo Stade de France e il Centro Acquatico, attraverso un suolo artificiale teso sul fascio di binari in uscita da Gare du Nord. Il progetto urbano propone l'idea della stratificazione verticale di spazi e reti interdipendenti, già abbondantemente praticata nel recupero delle friches e delle banlieues parigine, che trova nell'architettura della mobilità la sua massima espressione: dapprima fu il caso del Boulevard Richard Lenoir a ricoprire il Canal Saint-Martin fra Bastille e République; quindi del millefoglie di Les Halles, che le visionarie trivelle di Rem Koolhaas proponevano di far affiorare; dell'avenue de France, tracciata sopra la ferrovia della Gare d'Austerlitz e cuore dello sviluppo di Paris Rive Gauche; delle numerose ricuciture fra Parigi e la petite couronne¹¹ sopra il boulevard périphérique. Oggi, il Franchissement Urbain Pleyel vuole essere dapprima uno strumento di continuità urbana che un grande nodo di scambio, quale in realtà è. Il passaggio pedonale e carrabile sopra il fascio di binari in uscita dalla Gare du Nord collega la pre-esistente stazione Saint-Denis - Stade de France della RER D con la stazione di Pleyel, progettata da Kengo Kuma per l'interscambio fra le linee 14, 15, 16 e 17 del Grand Paris Express. Il ponte pedonale di Marc Mimram è innanzitutto un ponte abitato, che ospiterà un caffè, uno spazio espositivo e il nuovo accesso alla stazione della RER D. È inoltre affiancato ad un tracciato carrabile con un fronte urbano sospeso sui binari che allaccia le maglie del tessuto sui due lati del vallo ferroviario; se l'annullamento per via giudiziaria¹² della ZAC Pleyel ha segnato una battuta d'arresto per il progetto urbano intorno al nodo di scambio, il Franchissement Urbain sembra preludio di un brano urbano su suolo artificiale che ricostituisca la frattura del tessuto circostante, le cui fila sono sospese almeno fino allo svolgimento delle olimpiadi.

Lungo i prolungamenti della linea 14 e della RER E, le prime realizzazioni

del Grand Paris Express segnano inoltre l'avvento della stazione quale opera maggiore, in controtendenza con la tradizione della Parigi intramuros, nella quale la stazione della metro è spesso ridotta ad un paio di discenderie affacciate sul marciapiede. Da un lato, la stazione interviene per riqualificare la città consolidata, facendo dell'architettura dei trasporti uno spazio civile ed una porta di accesso alla città: fra questi, la nuova Porte de Clichy con il tribunale di Renzo Piano e la ZAC Clichy-Batignolles (creata nel 2007 intorno al prolungamento nord della linea 14, realizzato fra il 2014 e il 2021), la trasformazione in corso di Porte Maillot e l'ampliamento della stazione della Défence per il prolungamento ovest della RERE. Dall'altro, la stazione diventa centralità urbana, perno e motore di operazioni di densificazione del territorio. Lo segnala segnala l'osservatorio dell'Apur¹³ sugli oltre 350 progetti urbani che accompagnano le 68 stazioni del Grand Paris Express, treno della pianificazione urbana su cui l'organizzazione olimpica è salita nel 2017 per rapidamente discenderne alla fine del 2024.

Linerzia della pianificazione, contrapposta alla transitorietà dell'orga-



nizzazione olimpica, è garanzia della della propria persistenza e autonomia. Malgrado le importanti promesse disattese¹⁴, salendo sul Grand Paris Express la candidatura olimpica si è modellata sulle politiche esistenti lasciando poche tracce del proprio passaggio. Se di sostenibilità possono far parlare i circa 9 miliardi di costi dell'evento olimpico, di cui una metà per opere temporanee, essi sono comunque poca cosa rispetto ai 35 miliardi del solo progetto infrastrutturale e alla mole di investimenti mobilizzati nella costellazione di operazioni collaterali: processi di lungo corso che concedono all'urbanistica parigina il lusso dell'indifferenza verso i Giochi e consegnando questi ultimi alla dimensione di una manifestazione sportiva, eccezionale ed imperdibile, certo, ma non determinante per le sorti della città.

Il Franchissement Urbain Pleyel fra il quartiere Pleyel (sinistra) e Saint-Denis (destra), costituito dal ponte pedonale di Marc Mimram in primo piano e dal fronte urbano sospeso. A sinistra, in primo piano, la stazione Saint-Denis Pleyel di Kengo Kuma

The Olympics do not (un) move Paris

Luca Maricchiolo, Chiara Roma

Among the academies of Paris, Créteil and Versailles, in the research laboratories on urban issues that animate the capital's territory, there are few projects that directly question the development linked to the 2024 Olympics. In the scientific press, the number of articles in the discipline with 'Paris 2024' in the title or text is only a few dozen, slightly up since 2017 - the year the games were awarded - to date. In the city, public communication is limited to a few posters for ticket sales while generalist publicity is concerned with the sporting, not the urban, fact. The Olympics are not news to the city, and, in Paris, we do not hear about them. Is this a bad thing? Behind the casual interest with which the event is approached, one can see the low impact of an Olympic project on the spatial planning of the Parisian metropolis.

The city's candidacy dossier already shows the desire to structure the Olympic arrangements around the existing heritage, without introducing major transformations. Not for the sports events, for which the hosting is arranged according to a substantial principle of

subsidiarity: mainly in the existing facilities, then in temporary set-ups and finally in a few ad hoc built infrastructures. Not for urban mobility, the routes of which orient the planning of the Olympic sites in the city centre, already abundantly served by public rail transport, and in the Seine-Saint-Denis department around the interchanges of the Grand Paris Express currently under construction.

By its own declaration of intent, the bid does not intend to disrupt the course of history, embedding the sustainability of the Games in the ordinary processes of the city and reserving the exceptional dimension for temporary structures. What does the city have to offer? The monumental centre, the sports facilities and an ambitious infrastructure project on a regional scale. Good. So here is the opening ceremony on the Seine and cross-country swimming in its waters, cycling on the Champs-Élysées, the triathlon at the Eiffel Tower, archery at the Invalides, fencing at the Grand Palais, horse-racing at Versailles; likewise, tennis at Roland Garros, athletics at the Stade de France, team sports in the city and national stadiums. Exceptions are the water sports centre and the Olympic village. The former, built ex novo a short distance from the Stade de France in the heart of the Olympic

centrality of Saint-Denis in the northern suburbs of Paris; the latter, the main planned extraordinary operation, is within the framework of a national interest operation, set up ad hoc by government decree, which creates the ZAC Village Olympique et Paralympique with contextual modification of the existing urban plan. A public company, Solideo, set up during the bidding phase, acts as the contracting station for the dedicated works and also acquires a monitoring role for the works already in progress, whose completion is necessary for the Games.

More complex is the relationship between the Olympics and mobility infrastructure. The bid shapes the Olympic plan on the map of operational and planned transport, without any dedicated funding. However, the state intervenes indirectly in the regulation of sensitive transport networks for the games, through regulatory simplifications concerning the planning, execution and concession of the works necessary to reach the Olympic sites. The highlights are the extension of metro line 14 between Saint-Denis and Orly airport (2010-ongoing), the fast connection between Roissy airport and the Gare de l'Est - the Charles de Gaulle Express (2008-ongoing) - but above all the Grand Paris Express (2010-ongoing), a railway bypass

project of the Paris region and the flagship of the metropolisation of the French capital: officially launched in 2010 with the creation of the Société du Grand Paris, it consists of a network of four new tangential metro lines outside the Paris municipal area - lines 15, 16, 17 and 18 - and linked to the extension of the existing lines 11 and 14. The Grand Paris Express is entrusted with the accessibility of the Olympic sites, relying on an ambitious timetable of works that, when the games are awarded, sees the entire network completed by the beginning of 2024. Nevertheless, most of the initially planned deadlines will not be met.

The idyll between the Olympics and Parisian mobility is broken by the Court of Auditors' report at the end of 2017 on the Société du Grand Paris, which, among numerous critical aspects, reveals the generous underestimation of the time and cost of building the Grand Paris Express. The state intervention, collateral to the Olympic project, on the budget and governance of the Société du Grand Paris is accompanied by an inevitable rescheduling of deadlines, followed by a further downward revision on the sidelines of the pandemic delays, which will lead to a substantial disregard of the candidature's promises. The public works that will be completed for the games - the Saint-

Denis-Pleyel junction, the extension of the Metro 14 to Orly Airport and the RER E from Saint-Lazare to La Défence - are however a prelude to the scope of the metropolitan redevelopment project, whose cost is estimated to date at around 35 billion euros, which needs - and will have - its own timeframe. They outline some lines of intervention for the architecture of mobility as well as a way of understanding the construction of the metropolis of Grand Paris through a corollary of urban proximity projects structured by the metropolitan framework. The first is the reconnection of Pleyel with Saint-Denis and, incidentally, of the Olympic village with the Stade de France and the Aquatic Centre, by means of an artificial ground stretched over the bundle of tracks coming out of Gare du Nord. The urban project proposes the idea of the vertical layering of interdependent spaces and networks, already abundantly practised in the recovery of the friches and banlieues of Paris, which finds its highest expression in the architecture of mobility: first it was the case of the Boulevard Richard Lenoir covering the Canal Saint-Martin between Bastille and République; then the mille-feuille of Les Halles, which Rem Koolhaas's visionary drills proposed to surface; the Avenue de France, traced over the Gare d'Austerlitz railway and

the heart of the development of Paris Rive Gauche; the numerous stitching up between Paris and the petite couronne over the boulevard périphérique. Today, the Franchissement Urbain Pleyel is intended to be more an instrument of urban continuity than a major interchange, which it actually is. The pedestrian and vehicular passageway over the beam of tracks exiting the Gare du Nord connects the pre-existing Saint-Denis - Stade de France station of the RER D with the Pleyel station, designed by Kengo Kuma for the interchange between lines 14, 15, 16 and 17 of the Grand Paris Express. Marc Mimram's pedestrian bridge is first and foremost an inhabited bridge, which will house a café, an exhibition space and the new access to the RER D station. It is also flanked by a carriageway with an urban frontage suspended over the tracks that links the fabric on both sides of the railway rampart; if the annulment by the courts of the ZAC Pleyel marked a setback for the urban project around the interchange, the Franchissement Urbain seems to be a prelude to an urban piece on artificial ground that will reconstitute the fracture in the surrounding fabric, whose ranks are suspended at least until the Olympics take place. Along the extensions of line 14 and the RER E, the first realisations of the Grand Paris Express also mark

the advent of the station as a major work, in contrast to the tradition of intramuros Paris, in which the metro station is often reduced to a pair of platforms facing the pavement. On the one hand, the station intervenes to redevelop the consolidated city, making transport architecture a civic space and a gateway to the city: these include the new Porte de Clichy with Renzo Piano's courthouse and the Clichy-Batignolles ZAC (created in 2007 around the northern extension of line 14, realised between 2014 and 2021), the ongoing transformation of Porte Maillot and the extension of the Défence station for the western extension of the RER E. On the other hand, the station is becoming an urban centrality, a pivot and engine for operations of densification of the territory. This is indicated by the Apur observatory on the more than 350 urban projects accompanying the 68 stations of the Grand Paris Express, the urban planning train on which the Olympic organisation boarded in 2017 to quickly disembark at the end of 2024. The inertia of planning, as opposed to the transience of the Olympic organisation, is a guarantee of its persistence and autonomy. Despite major broken promises, boarding the Grand Paris Express, the Olympic bid has moulded itself to existing policies, leaving few traces of its passage. If the approximately 9 billion euro cost of the Olympic

event, half of which is for temporary works, can speak of sustainability, it is still little compared to the 35 billion euro of the infrastructure project alone and the amount of investment mobilised in the constellation of collateral operations: long-term processes that give Parisian urban planning the luxury of indifference to the Games and consign them to the dimension of a sporting event, exceptional and unmissable, of course, but not decisive for the fate of the city.



Seine Métropole Paris Rouen Le Havre Antoine Grumbach & Associés

La Senna e le Olimpiadi: un programma tra funzionalità e apparenza

Federico Desideri

Parigi 2024 rappresenta un'opportunità preziosa per una delle capitali europee che nel corso della propria storia hanno sempre saputo trasformarsi, interpretando i più recenti traguardi del progresso in campo urbanistico, tecnico, tecnologico e socio-economico. L'ambizioso programma presentato in occasione dei Giochi Olimpici include un interessante progetto di rigenerazione urbana che, partendo dall'imponente infrastruttura di completamento del sistema delle metropolitane, il Grand Paris, ne include lo sviluppo all'interno di un più vasto sistema che mira a una riorganizzazione della città in maniera sostenibile. Questo principio è sviluppato attraverso tre specifici temi operativi. In primo luogo si è voluto puntare verso interventi durevoli e utili anche per le trasformazioni future della metropoli e non limitati all'evento specifico. Parte di questo impegno, il secondo dei tre obiettivi strategici, è rappresentato dal tentativo di ridurre, per quanto possibile, le nuove costruzioni orientandosi verso il riuso del patrimonio esistente. Questa strategia era già stata sviluppata, specialmente con le trasformazioni contenute nei PLU (Plan Local d'Urbanisme) 2006 e 2012¹. Infine il tema della sostenibilità ha rappresentato la terza strategia alla base della visione per il 2024/2030, il quale è stato declinato attraverso il suo valore ecologico, grazie a un'importante programma di tutela delle risorse naturali e della biodiversità, attraverso il ripensamento delle connessioni urbane, rilette grazie al potenziamento della viabilità dolce, e infine attraverso il potenziamento dei servizi sportivi all'interno della città densa.

Questo terzo obiettivo, più di altri, ha fatto della Senna il proprio simbolo sia per l'importanza del paesaggio e per la difesa della sua biodiversità, sia anche per la costituzione di un essenziale telaio attorno al quale strutturare gli interventi delle grandi opere pubbliche. In particolare bisogna ricordare che già dagli anni Ottanta in poi, la Senna



ha assunto un ruolo considerevole come catalizzatore di interventi di rigenerazione in aree urbane ex industriali o sul sedime di infrastrutture dismesse. E' il caso degli importanti interventi di Bercy-Paris Rive Gauche e successivamente di Boulogne-Billancourt che catalizzarono interventi sulle rive del fiume realizzando rilevanti opere pubbliche (rispettivamente il Ministero dell'economia, la Biblioteca nazionale e il Trapèze) e offrendo i primi e discontinui esempi di risanamento ambientale e di valorizzazione ecologica legati all'immagine del fiume². Successivamente, il Grand Projet de Renouvellement Urbain del 2001 incluse importanti interventi puntuali proprio lungo le rive del fiume, prevedendone parziali pedonalizzazioni e una generale rigenerazione, considerando il suo corso come un sistema unitario. Tale strategia, fortemente connessa al potenziamento del telaio ambientale, ha inoltre saputo includere significativi progetti di paesaggio come il giardino del Museo di Quai Branly o il Parco André-Citroën (entrambe firmati da Gilles Clément).



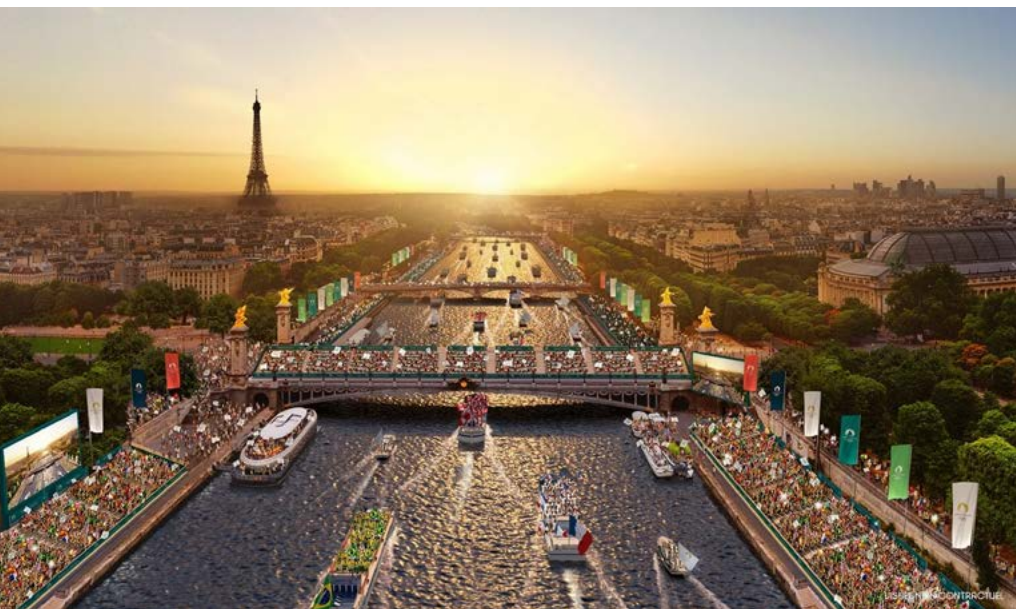
©Dominique Pensaull Architecte/TER/Adapp
 Il sistema territoriale della Senna

La confluenza tra la Senna e il Canal St Denis. A destra l'île St. Denis a sinistra sullo sfondo il quartiere Pleyel e lo stadio di Francia

Infine gli esiti della consultazione avviata nel 2008 volta a sviluppare visioni strategiche per il futuro del Grand Paris. Anche questa esperienza, che ha messo ulteriormente in evidenza il valore strategico del sistema ambientale fluviale all'interno della trasformazione della metropoli e del suo intorno e ha riconosciuto nel telaio naturale e infrastrutturale della Senna uno dei motori fondamentali per innescare processi virtuosi di valorizzazione del paesaggio consolidato della sua valle fluviale.

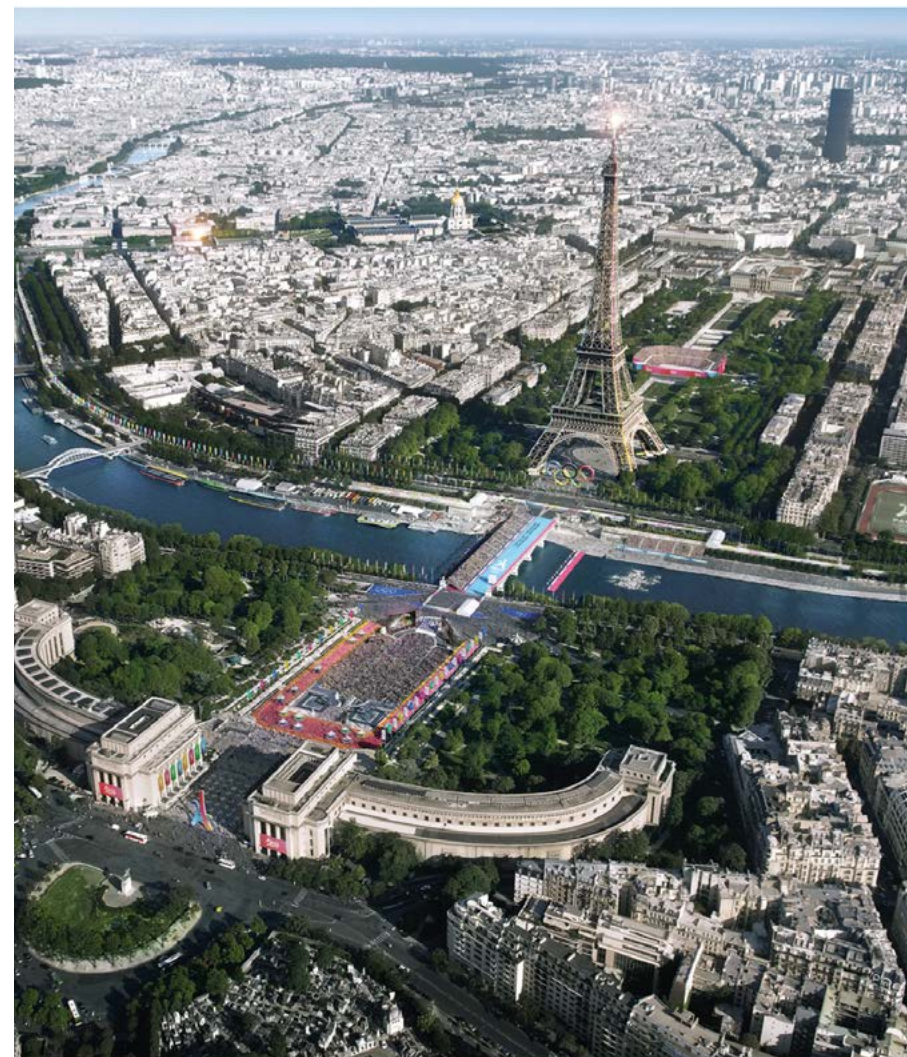
Le trasformazioni proposte per Parigi 2024, quindi, si sono articolate operativamente in tre categorie di interventi sistemici: quello della mobilità, da e verso il quartiere olimpico di La Seine-Saint-Denis, il layer degli spazi aperti e pubblici, come il vero cuore dell'attività di fruizione, il telaio Verde e Blu per la biodiversità sviluppato attraverso l'ambito dell'acqua e del paesaggio.

Rispetto al quartiere di La Seine-Saint-Denis, a nord di Parigi, la strategia adottata ha voluto di evitare la creazione dei cosiddetti "Elefanti Bianchi". Un interessante studio della Scuola di Urbanistica di Parigi³ ha cercato di rappresentare gli obiettivi per un'efficace trasformazione partendo



In questa pagina e in quella accanto la Senna al centro dei giochi Olimpici 2024

dall'analisi delle più recenti esperienze di Londra 2012, Rio de Janeiro 2016 e Tokio 2022; l'esito ha evidenziato chiaramente la necessità di allontanarsi da progetti magniloquenti e specifici per l'attività olimpica ma incapaci di innescare processi virtuosi di rigenerazione a lungo termine. Lo studio ha dunque descritto l'opportunità di orientarsi verso interventi puntuali volti all'accessibilità, alla diffusione omogenea di infrastrutture e servizi su tutto il territorio e alla tutela della qualità



dei luoghi sotto il profilo della biodiversità e attraverso operazioni di rinaturalizzazione. In questo senso la Senna è stato il principale attore della strategia per Parigi 2024 che, inoltre, ambisce a precorrere (e innescare) trasformazioni future anche nel territorio della Grand-Couronne lungo il suo corso.

Ciò che oggi ci appare come un modello di rigenerazione a “mosaico”⁴ in effetti è spesso stato impostato su uno schema che ha messo in campo specifici temi di intervento in maniera omogenea e continua.

Anche nell’ambito di Parigi 2024 e in particolare delle trasformazioni riguardanti la Senna, si è ripartiti da esperienze già avviate che sono state recuperate e declinate nella prospettiva olimpica.

E’ il caso del progetto di potenziamenti della rete ciclo-pedonale di interconnessione tra il centro della città e il quartiere di La Seine-Saint-Denis, chiamata l’Olympic Boucles Cyclables. La sua riorganizzazione e potenziamento ha trovato avvio già nel 2016 attraverso una convenzione tra attori pubblici e istituzionali⁵. L’intervento prevede oggi una puntuale integrazione dei collegamenti mancanti e il risarcimento delle parti degradate o inagibili.

Allo stesso modo nel 2021 sono state aggiornate le “Specifiche tecniche dei requisiti architettonici, paesaggistici e ambientali” per le rive della Senna all’interno Parigi⁶. Il documento si rifaceva alle “Specifiche tecniche dei requisiti architettonici, paesaggistici di Parigi” del 1999.

In entrambe i casi, il programma degli interventi è partito da un’attenta analisi delle realtà esistenti e delle criticità da superare. La prospettiva delle trasformazioni olimpiche ha dunque imposto una revisione dei due sistemi (quello ciclo-pedonale e quello fluviale) attraverso una visione strategica univoca e orientata all’efficientamento della rete per la mobilità dolce secondo una lettura generale dei due telai all’interno della città.

Le connessioni ciclo-pedonali dunque includono le rive del fiume ma come luogo d’interesse anziché come spina dorsale del sistema. L’alveo della Senna è infatti iscritto nella lista del Patrimonio Mondiale dell’UNESCO per il suo eccezionale valore universale, sia per la biodiversità presente nel tratto che attraversa il Bois de Boulogne, sia per il valore figurativo che i suoi argini hanno impresso all’arte, alla

letteratura e al cinema. D’altra parte però il fiume ha un andamento estremamente disarticolato (non lineare) che ne riduce le potenzialità come luogo di connessione diretta, mentre, al contrario, rappresenta un ostacolo efficacemente superato dai trentotto ponti e dalle due passerelle, i quali sono messi in comunicazione con il tessuto urbano proprio attraverso le banchine lungo i due argini.

Il programma per Parigi 2024 quindi non attribuisce al fiume un ruolo infrastrutturale centrale, ma lo considera come parte del disegno; un luogo significativo per la fruizione ma non strutturante per quanto riguarda gli spostamenti quotidiani all’interno della città confermando, in questo caso, di mantenere un atteggiamento pragmatico e rivolto al benessere futuro anziché alla realizzazione di un assetto sfruttabile principalmente durante i Giochi olimpici.

Parallelamente invece la Senna appare come il fulcro simbolico di un’iniziativa di conversione ecologica; in questo caso però il programma, contrariamente all’intervento sulla mobilità e sullo spazio pubblico, risulta molto più credibile nel breve termine che non inserito in un contesto a lungo raggio.

Nel 2019 il Ministero per la Transizione ecologica e della Coesione territoriale⁷ ha stanziato 1,4 miliardi di euro per finanziare il “Plan Qualité de l’Eau et Baignade” volto alla bonifica delle acque della Senna al fine di rendere il fiume balneabile. Tale iniziativa appare effettivamente credibile se limitata allo svolgimento delle gare di Triathlon e dei 10 chilometri di Nuoto in acque libere.

La prospettiva dell’apertura stabile di siti per la balneazione pubblica nell’assetto futuro della città, al contrario, mostra numerose criticità soprattutto manutentive e gestionali che implicherebbero uno sforzo economico e logistico distante dalla direzione ecologica auspicata.

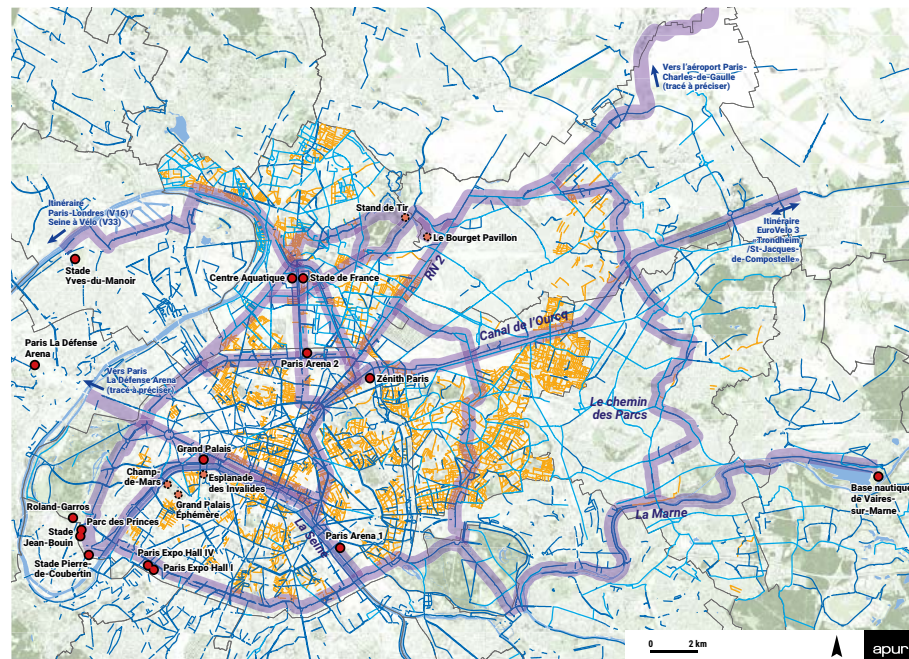
La Senna, all’interno di Parigi, ha una portata di circa 550 metri cubi al secondo (quasi il doppio rispetto al Tevere) e con il suo corso tortuoso, l’alveo irregolare e la presenza delle isole è agitata da correnti discontinue e talvolta violente; inoltre è una delle principali arterie del trasporto fluviale di merci in Francia e nell’Europa centro-settentrionale, considerando la presenza di importanti scali portuali come Rouen e Le Havre⁸. Infine la sua estensione di quasi ottocento chilometri rende

molto complesse le operazioni di controllo e gestione delle acque reflue e delle acque piovane.

Le sue condizioni morfologiche rendono la scelta dei siti balneabili ridotta e delicata; oltre alle curve e ai restringimenti bisogna tenere conto della presenza di palafitte, pericolose per i bagnanti; la possibilità di accedere fino alla battaglia con i mezzi di soccorso e naturalmente le potenzialità di collegamento tra i luoghi scelti e il trasporto pubblico.

Inoltre la presenza costante di imbarcazioni mercantili (la Senna da sola garantisce il 25% del trasporto fluviale francese) e turistiche⁹ richiederebbe un presidio costante dei siti balneabili per garantire la sicurezza dei cittadini controllando il rispetto dell'interdizione delle aree balneabili.

Infine la bonifica. Oggi il Governo Francese¹⁰ ha avviato un'attività di controllo degli scarichi delle acque reflue degli edifici residenziali, direzionali e produttivi al fine di convogliarli tutti nei grandi depuratori locali (la sola Parigi ne conta quattro). Questa iniziativa però non può



Le piste ciclabili lasciate in eredità dai Giochi Olimpici

assicurare l'adeguamento della totalità degli edifici e non è in grado di garantirlo nel tempo senza prevedere una costante attività di controllo capillare. Inoltre una delle cause dell'inquinamento sono le acque piovane che trascinano fango, rifiuti e detriti nel fiume. A questo scopo è stato creato il nuovo grande bacino di Austerlitz per la raccolta delle acque pluviali¹¹. Ciononostante la balneazione richiederebbe un'ispezione giornaliera sia degli agenti inquinanti sia di eventuali oggetti di grandi dimensioni (come rami o tronchi) pericolosi per i nuotatori. E bisogna anche considerare che la depurazione delle acque attirerebbe i bagnanti non solamente nei siti previsti¹².

Infine il sistema per la bonifica: impianti di filtraggio sarebbero insostenibili sotto l'aspetto economico e ambientale; la soluzione proposta privilegia, dunque, la biofitodepurazione. E' opportuno osservare però, che questo genere di impianti lavorano attraverso vasche di filtraggio naturale con inerti e piante acquatiche e richiedono grandi superfici, specialmente considerando la capacità del fiume. Tali disponibilità sono inimmaginabili nel centro della città ma disponibili, verosimilmente, nelle aree extraurbane della Grand-Couronne.

In conclusione, il programma di sviluppo per Parigi 2024 appare ricco di iniziative utili a migliorare sensibilmente le condizioni di una metropoli che tradizionalmente ha accolto i processi di rigenerazione del proprio tessuto. Molti obiettivi hanno saputo interpretare sinergicamente strategie già precedentemente avviate. In alcuni casi però bisogna accettare che le necessità di divulgazione hanno prodotto anche strategie comunicative che potrebbero risultare meno efficaci rispetto al reale funzionamento della città.

In altre parole, la veste ecologica che si è voluta dare alla serie di interventi, sulla carta, sembrerebbe di gran lunga meno efficace dello straordinario progetto di rinnovamento che include il potenziamento delle reti per la mobilità dolce, la costituzione di spazi pubblici per il tempo libero e il riuso sistematico di strutture esistenti (e disponibili) sul territorio.

The Seine and the Olympics. A programme between functionality and appearance

Federico Desideri

Paris 2024 represents a precious opportunity for one of the European capitals that throughout its history has always known how to transform itself, interpreting the most recent milestones of progress in the urban, technical, technological and socio-economic fields. The ambitious program presented on the occasion of the Olympic Games includes an interesting urban regeneration project that, starting from the imposing infrastructure to complete the metro system, the Grand Paris, includes its development within a larger system that aims at a reorganization of the city with a sustainable attitude. This principle is developed through three specific operational themes. Firstly, the aim was to focus on lasting interventions useful for the future transformations of the metropolis and not limited to the specific event. Moreover, the second objective attempts to reduce new constructions by moving towards the reuse of existing heritage. This strategy had already been developed, especially with the transformations contained in the PLU (Plan Local d'Urbanisme) in

2006 and 2012. Finally, the theme of sustainability represented the third strategy underlying the vision for 2024/2030, which was declined through its ecological value. This important effort for the protection of natural resources and biodiversity is realized through the rethinking of urban connections, reinterpreted thanks to the enhancement of the soft road system, and finally through the enhancement of sports services within the dense city.

This third objective, more than others, has made the Seine its symbol both for the importance of the landscape and the conservation of its biodiversity, and also for the constitution of an essential frame around which to structure the interventions of major public works. In particular, it should be remembered that since the 1980s, the Seine has played a considerable role as a catalyst for regeneration projects in former industrial urban areas or on the site of disused infrastructures. Subsequently, the 2001 Grand Projet de Renouveau Urbain included important punctual interventions right along the river banks, providing partial pedestrianization and general regeneration, considering its course as a unitary system. This strategy, strongly linked to the upgrading of the environmental frame, was also able to include significant landscape projects such as the garden of the Quai Branly Museum or the André-

Citroën Park.

Finally, the results of the consultation launched in 2008 aimed at developing strategic visions for the future of Grand Paris area. This experience, too, further highlighted the strategic value of the river environment system within the transformation of the metropolis and its surroundings. It also recognized the natural and infrastructural framework of the Seine as one of the fundamental engines for triggering virtuous processes to enhance the consolidated landscape of its river valley. The transformations proposed for Paris 2024, therefore, were operationally articulated in three categories of systemic interventions: first of all, the mobility system, to and from the Olympic quarter of La Seine-Saint-Denis, then the layer of open and public spaces, as the true heart of the utilization activity, and finally the Green and Blue frame for biodiversity developed through the water and more generally the landscape frame.

With respect to the district of La Seine-Saint-Denis, north of Paris, the strategy adopted was to avoid the creation of so-called "White Elephants". An interesting study by the School of Urban Planning in Paris tried to represent the objectives for an effective transformation starting from the analysis of the most recent experiences of London 2012, Rio de Janeiro 2016 and Tokyo 2022;

the outcome clearly highlighted the need to move away from magniloquent projects specific to the Olympic activity but incapable of triggering virtuous processes of long-term regeneration. In this sense, the Seine has been the main player in the strategy for Paris 2024, which also aims to anticipate (and to engage) future transformations in the Grand-Couronne area along its course. What appears to us today as a "mosaic" regeneration model has in fact often been set up on a scheme that has fielded specific intervention themes in a homogeneous and continuous manner.

Even in the context of Paris 2024 and, in particular, of the transformations concerning the Seine, there has been a departure from experiences already underway that have been recovered and declined in the Olympic perspective. This is the case of the project to upgrade the cycle-pedestrian network interconnecting the city centre with the La Seine-Saint-Denis district, called the Olympic Boucles Cyclables and the update of the technical specifications of the architectural, landscape and environmental requirements' for the banks of the Seine within Paris. In both cases, the intervention program started from a careful analysis of the existing realities and the critical issues to be overcome. The prospect of the Olympic transformations

therefore imposed a revision of the two systems through a univocal strategic vision oriented to the efficiency of the network for soft mobility according to a general reading of the two frames within the city.

Cyclo-pedestrian connections therefore include the river banks, but as a place of interest rather than as the backbone of the system. The Seine riverbed is in fact inscribed on the UNESCO World Heritage list, both for the biodiversity present in the stretch through the Bois de Boulogne and for the figurative value that its banks have imprinted on art, literature and film. On the other hand, however, the river has an extremely disjointed course that reduces its potential as a place of direct connection, while, on the contrary, it represents an obstacle effectively overcome by the thirty-eight bridges and two footbridges. The program for Paris 2024 therefore does not attribute a central infrastructural role to the river, but considers it as part of the design as a system of significant places for enjoyment.

At the same time, the Seine appears as the symbolic focus of an ecological conversion initiative; in this case, however, the program, in contrast to the intervention in mobility and public space, is much more credible in the short term than in the long term.

In 2019, the Ministry for Ecological Transition and Territorial Cohesion allocated EUR 1.4 billion to finance the “Plan Qualité de l’Eau et Baignade” aimed at reclaiming the waters of the Seine in order to make the river swimmable. This initiative does indeed appear credible if it is limited to the holding of Triathlon and 10 kilometers Open Water Swimming competitions.

The prospect of the stable opening of public bathing sites in the city’s future layout, on the contrary, shows numerous criticalities, especially in terms of maintenance and management, which would imply an economic and logistical effort far from the desired ecological direction. The Seine, within Paris, has a flow rate of about 550 cubic meters per second (almost twice that of the Tiber river) and with its winding course, irregular riverbed and the presence of islands, it is agitated by discontinuous and sometimes violent currents; moreover, it is one of the main arteries of river transport of goods in France and central-northern Europe, considering the presence of important port ports such as Rouen and Le Havre .

Additionally, its extension of almost eight hundred kilometers makes the control and management of waste water and rainwater very complex. Its morphological conditions make the choice of bathing sites small and delicate; in addition to the bends and

narrows, the presence of piles, which are dangerous for bathers, must be taken into account; the possibility of access to the foreshore by emergency vehicles and, of course, the potential for connections.

Lastly, the sewage recovery. Today, the French government has launched an activity to control waste water discharges from residential, office and production buildings in order to channel them all to large local purification plants. However, this initiative cannot ensure that all buildings are upgraded and cannot guarantee this over time without constant capillary control activities. Moreover, one of the causes of pollution is rainwater that drags mud, waste and debris into the river. For this purpose, the large new Austerlitz basin was created to collect rainwater. Nevertheless, bathing would require daily inspection of both pollutants and any large objects dangerous to swimmers. And one must also consider that water purification would attract swimmers not only to the planned sites. Finally, the reclamation system: filtration plants would be economically and environmentally unsustainable; the proposed solution therefore focuses on bio-purification. It should be noted, however, that this type of plant works through natural filtering tanks with inert and aquatic plants and requires large areas, especially considering the

capacity of the river. Such availability is unimaginable in the city centre but likely available in the suburban areas of Grand-Couronne.

In conclusion, the development program for Paris 2024 appears to be full of useful initiatives to significantly improve conditions in a metropolis that has traditionally welcomed regeneration processes in its fabric. Many objectives have been able to synergistically interpret strategies that had already been initiated. In some cases, however, it must be accepted that the need for dissemination has also produced communication strategies that may be less effective than the city’s actual functioning.

In other words, the ecological guise that has been given to the series of interventions, on paper, would appear to be far less effective than the extraordinary renewal project that includes the strengthening of networks for soft mobility, the constitution of public spaces for leisure and the systematic reuse of existing structures in the area.



Il Villaggio degli Atleti. St. Denis apre verso il fiume

Bernardo Grilli di Cortona

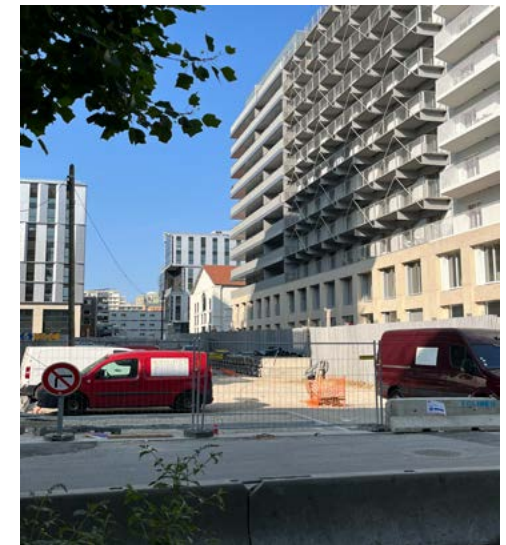
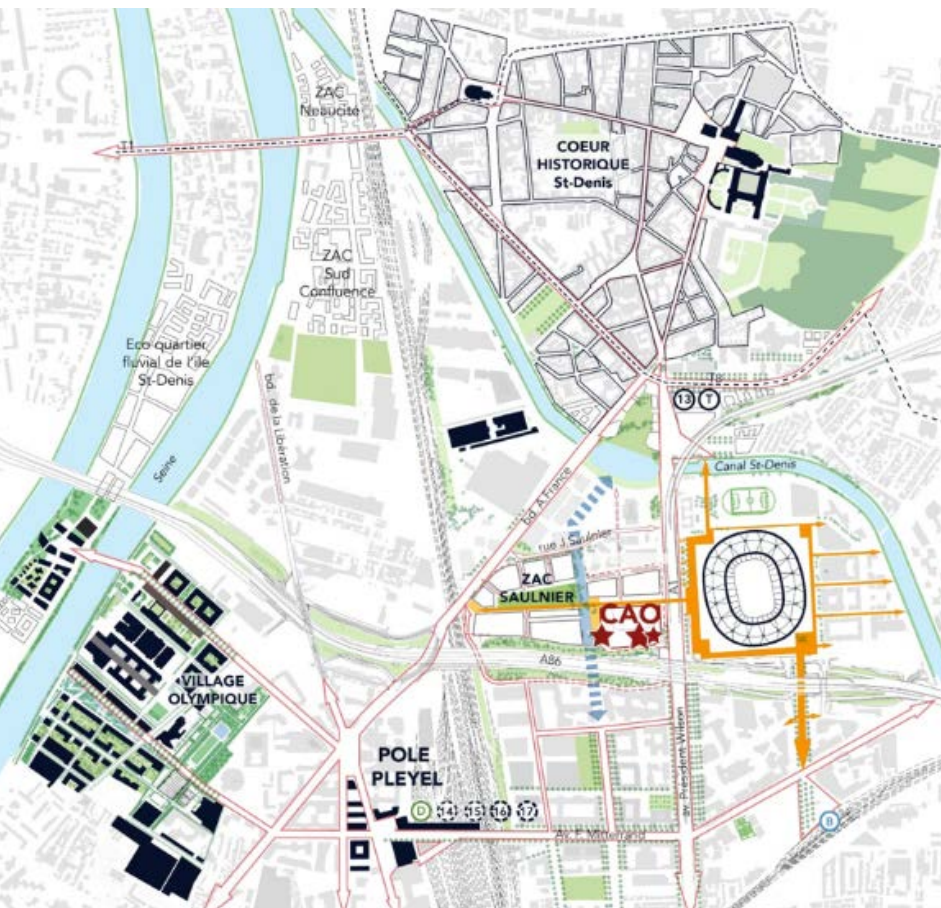
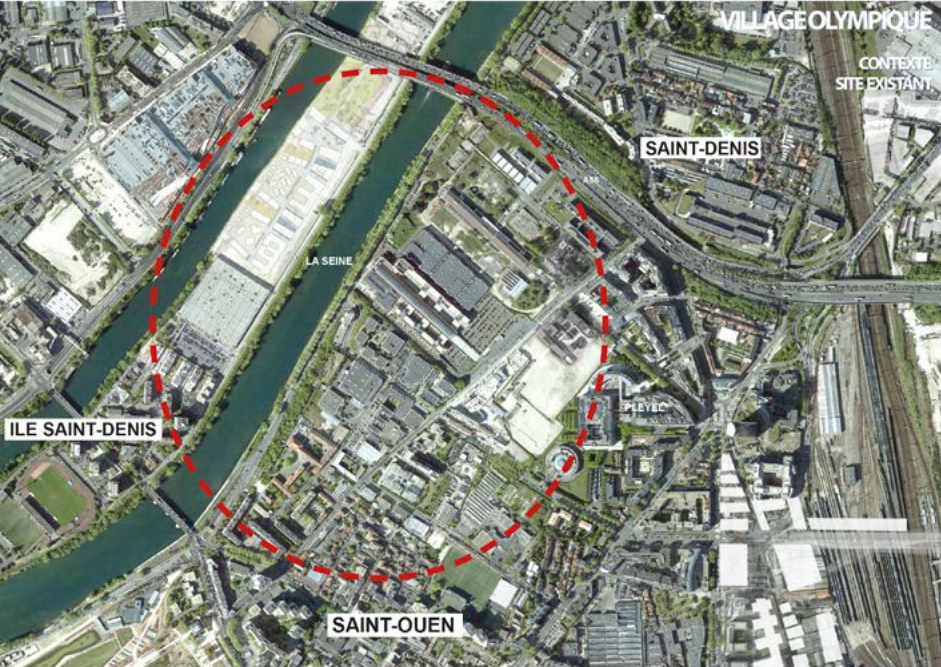
I grandi eventi sportivi hanno fatto il bello e il cattivo tempo nelle città, a volte dando vita a progetti di grande utilità pubblica, altre, come un tornado d'agosto, lasciando dietro di sé la desolazione di progetti non finiti, sovradimensionati o troppo costosi da gestire per le amministrazioni comunali già largamente indebitate.

Prima di assegnare le Olimpiadi del 2024 e memore delle edizioni olimpiche svoltesi tra il 1992 e il 2016¹, il Comitato Olimpico Internazionale (CIO) ha deciso di fare propria una nuova strategia, puntando sulla strada della sobrietà. Con il suo discorso tenutosi a Monaco il 9 Dicembre 2014, Thomas Bach, presidente del CIO, ha messo fine all'epoca dell'abbondanza, sottolineando come le nuove procedure per la candidatura di una città che volesse ospitare le Olimpiadi dovessero necessariamente passare attraverso il prisma della durabilità e dell'equilibrio finanziario. La nuova filosofia si fonda su tre assi principali: una gestione dei costi ridotta, il riuso degli impianti già esistenti e la coerenza con i progetti di sviluppo urbano già in atto.

Parigi, dal canto suo, nel 2007 aveva lanciato Grand Paris, un mastodontico piano di rinnovamento urbano volto a migliorare la qualità della vita e a correggere le disuguaglianze territoriali degli abitanti dell'Île de France. L'iniziativa, cominciata sotto il governo Sarkozy, ha messo in moto una serie di progetti con l'obiettivo di reinventare² interi quartieri abitativi, edifici ad uso terziario, poli culturali, spazi verdi e siti culturali. Quattro anni più tardi viene lanciato il Grand Paris Express, fondamentale progetto di completamento e ammodernamento del trasporto pubblico. È in questo contesto di forte cambiamento che Parigi, dopo un testa a testa con la città di Los Angeles, viene nominata, nel 2017, città ospitante i giochi olimpici del 2024. La capitale francese sarà la seconda città, dopo Londra, ad ospitare l'evento per la terza volta.

Il Villaggio olimpico e il Cluster dei Media, le due operazioni principali del progetto di rinnovamento della Parigi olimpica, si trovano entrambi





In questa pagina e nelle pagine seguenti foto del cantiere per la costruzione del Villaggio degli Atleti (luglio 2023)



nel dipartimento della Senna-Saint Denis. Nell'immaginario collettivo dei francesi³, il quartiere di St.Denis si associa a due realtà ben distinte: da una parte quella della basilica, pilastro dell'architettura gotica che accoglie la necropoli dei re; dall'altra quella di un quartiere popolare, animato da una popolazione composta in prevalenza di immigrati⁴, con uno dei redditi pro capite più bassi di Francia e un altissimo tasso di disoccupazione⁵. Compreso tra il fiume e l'asse ferroviario dell'alta velocità, laddove la Senna compie la sua brusca virata a gomito a ovest in direzione di Rouen, su questa area insiste un tessuto urbano storicamente composto in prevalenza da capannoni industriali e da anonimi edifici in linea. Allo stesso tempo, il quartiere si trova in una posizione strategica, attraversato dalla rete ferroviaria dell'alta velocità Nord-Europa e sull'asse che connette Parigi agli aeroporti di Paris-Le Bourget e Charles De Gaulle, in prossimità dello Stade de France, del Centro Acquatico Olimpico e della stazione Saint-Denis-Pleyel, uno dei principali poli di connessione della futura rete del Grand Paris Express, destinata a diventare il secondo hub del trasporto parigino dopo quello di Chatelet-Les Halles.



Malgrado il nuovo modus operandi enunciato nell'agenda olimpica disincentivasse la possibilità di fare tabula rasa, il Villaggio Olimpico di Dominique Perrault sorge grazie alla demolizione totale dell'esistente. Solo la Cité du Cinema di Luc Besson resta al suo posto, senza peraltro essere integrata nel progetto urbano e senza instaurare alcun dialogo con il progetto circostante. Un'occasione persa, poiché il polo cinematografico avrebbe potuto essere armonicamente inserito nel nuovo impianto urbanistico.

Uno degli obiettivi principali del masterplan è stato quello di sviluppare una trama urbana e paesaggistica orientata verso la Senna, al fine riscoprire le potenzialità dello spazio pubblico fluviale, considerandolo non più come una barriera ma come un'estensione naturale della città, esattamente come i quais de la Seine oggi offrono nuovi luoghi di aggregazione rivelando una parte di città per lungo tempo dimenticata. Ritrovare questa connessione con la Senna significa non solamente ripercorrere à rebours la morfogenesi della capitale francese - la cui storia ha portato ad un progressivo allontanamento dal suo fiume nel corso del



XIX e XX secolo - ma anche ritrovare nuove aree di aggregazione in una metropoli sempre più densa e sempre più calda nel periodo estivo.

A questo scopo e per colmare un dislivello di 15 metri, sono stati pensati i grandi assi che connettono il fiume con la parte a Est, dove sorgono i principali impianti sportivi. Gli edifici del masterplan sviluppati lungo questi boulevard, progressivamente più alti, arrivano alla Senna come fossero le prue di una nave, alla base delle quali una serie di belvedere si aprono sul fiume, dando vita a delle piazze che si affacciano sulle rive del fiume.

Il nuovo quartiere è stato pensato anche per favorire l'accoglienza e gli spostamenti dei quasi 15000 atleti e dei loro allenatori, suddividendolo in tre zone principali: la piazza Olimpica, pensata come il luogo principale di incontro per gli atleti, le loro famiglie e la stampa; una zona residenziale intorno alla Cité du Cinéma; una zona logistica che fa da tampone con le due vie principali ad alto scorrimento, l'A 1 e l'A 86. La missione del nuovo quartiere si propone di svilupparsi in una duplice temporalità: creare le strutture e le attrezzature necessarie per l'accoglienza degli atleti durante i Giochi, garantendo al contempo un'eredità per gli abitanti del dipartimento della Senna-Saint-Denis una volta conclusosi l'evento. L'area di progetto è stata pensata per essere trasformata in un vero e proprio quartiere cittadino. I luoghi concepiti per gli atleti sono stati progettati in modo reversibile per soddisfare le esigenze dei futuri residenti in termini di alloggi, attrezzature, negozi e spazio pubblico. La reversibilità del settore è stata studiata sin dalle fasi preliminari di progettazione in modo da consentire un'agile riconversione al fine di soddisfare le nuove esigenze degli abitanti futuri. Elemento federatore del nuovo quartiere sarà un percorso pedonale capace di connettere tutti gli spazi verdi, le attività sportive e il nuovo polo al di là del fiume. Un vero e proprio circuito sportivo in grado di connettere il nuovo quartiere, situato sull'isola, attraverso una passerella pedonale.

Le strutture degli edifici, inizialmente concepite in legno con lo scopo di abbattere le emissioni di CO2, hanno lasciato spazio all'uso del cemento armato e alle classiche tecniche di costruzione. Si è passati da un 80% previsto nella fase preliminare a meno della metà durante la fase di

realizzazione. I costi molto alti della lavorazione del legno (dal 5 al 10% in più del cemento), il volume troppo elevato e una filiera e una logistica troppo lenta hanno lasciato spazio a delle tecniche di costruzione più consolidate e facili da mettere in opera.

Manca poco meno di un anno all'apertura delle olimpiadi e il contesto nel quale la Francia si appresta a inaugurare i giochi non è dei più rassicuranti.

Se all'interno dei confini nazionali il conflitto sociale si rivela ormai cronicamente facile da innescare⁶, il contesto internazionale lascia i francesi con una prospettiva non meno pessimista. Oltre alla guerra in Ucraina, il colpo di stato in Niger ha destato non poche preoccupazioni. L'approvvigionamento dell'uranio, metallo chiave per il funzionamento delle centrali nucleari, mai così importanti in questo momento storico e fondamentale fonte di energia anche nella filiera della costruzione, dipende anche dalla stabilità della regione africana. La rivolta ha ricevuto



I cantieri dell'Ile St. Louis

l'appoggio di gran parte della popolazione che ha assediato l'ambasciata francese con slogan anti-colonialisti e, alla notizia, annunciata da Macron, di un possibile intervento militare, il Mali e il Burkina Faso si sono detti pronti a intervenire al lato del Niger in caso di aggressione francese.

Le ferite degli attentati del 2015-2016 non sono ancora completamente rimarginate e il fantasma delle Olimpiadi di Monaco del 1972 lascia la Francia in un perenne stato di allerta.

Sebbene la maggior parte delle operazioni urbane in corso abbiano come scopo quello di colmare le crescenti disuguaglianze economiche e spaziali delle periferie e quindi di attenuare i conflitti sociali, l'inarrestabile gentrificazione di Parigi e dei quartieri satelliti lascia poco spazio per pensare che per Saint-Denis il futuro sarà diverso. La capitale francese sta navigando sempre più nella direzione di una città ad uso e consumo dei turisti e dei grandi capitali finanziari. Come già ampiamente dimostrato in passato⁷, non basteranno questi interventi di maquillage a cambiare paradigma e le classi meno abbienti si ritroveranno, in un moto centrifugo perpetuo, a dover occupare un nuovo spazio, in una nuova periferia sempre più lontana dal centro.

The Athlete's Village. St. Denis opens towards the river

Bernardo Grilli di Cortona

Major sporting events have had a significant impact on cities, at times giving rise to projects of great public utility, while on other occasions, much like an August tornado, leaving behind the desolation of unfinished, oversized, or excessively expensive projects that are burdensome for local administrations already heavily indebted.

Before awarding the 2024 Olympics and bearing in mind the Olympic editions held between 1992 and 2016, the International Olympic Committee (IOC) has decided to adopt a new strategy, focusing on the path of sobriety. In his speech in Munich on 9 December 2014, IOC President Thomas Bach put an end to the era of abundance, emphasising that the new procedures for the candidature of a city wishing to host the Olympics had to pass through the prism of durability and financial equilibrium. The new philosophy is based on three main axes: reduced cost management, reuse of existing facilities, and alignment with ongoing urban development project. Paris, for its part, launched Grand Paris in 2007, a colossal urban renewal plan aimed at improving

the quality of life and correcting the territorial inequalities of the inhabitants of the Île de France. The initiative, started under the Sarkozy government, set in motion a series of projects with the aim of reinventing entire housing districts, tertiary buildings, cultural poles, green spaces and cultural sites. Four years later, the Grand Paris Express was launched, a major project for the expansion and modernization of public transportation.

It was in this context of strong change that Paris, after a head-to-head with the city of Los Angeles, was nominated in 2017 as the host city for the 2024 Olympic Games. The French capital will be the second city, after London, to host the event for the third time.

The Olympic Village and the Media Cluster, the two main operations of the Olympic Paris renovation project, are both located in the Seine-Saint Denis department. In the collective imagination of the French, the St. Denis district is associated with two very distinct realities: on the one hand, that of the basilica, a pillar of Gothic architecture housing the necropolis of the kings; on the other, that of a working-class district, animated by a population composed mainly of immigrants, with one of the lowest per capita incomes in France and a very high unemployment rate. Compressed between the river and the high-

speed railway axis, where the Seine makes its sharp turn to the west in the direction of Rouen, this area is home to an urban fabric historically composed mainly of industrial warehouses and anonymous line buildings. At the same time, the district is strategically located, crossed by the North European high-speed railway network and on the axis connecting Paris to Paris-Le Bourget and Charles De Gaulle airports, close to the Stade de France, the Olympic Aquatics Centre and the Saint-Denis-Pleyel station, one of the main connection poles of the future Grand Paris Express network, destined to become the second Parisian transport hub after Chatelet-Les Halles.

Despite the new *modus operandi* enunciated in the Olympic agenda discouraging the possibility of *tabula rasa*, Dominique Perrault's Olympic Village rises thanks to the total demolition of the existing. Only Luc Besson's Cité du Cinema remains in place, without being integrated into the urban design and without establishing any dialogue with the surrounding project. A missed opportunity, as the cinema centre could have been harmoniously integrated into the new urban layout. One of the main goals of the masterplan was to develop an urban and landscape framework oriented towards the Seine, in order to rediscover the potential of the

river public space, considering it no longer as a barrier but as a natural extension of the city, just as the quais de la Seine today offer new places of aggregation revealing a part of the city long forgotten. Rediscovering this connection with the Seine means not only retracing *à rebours* the morphogenesis of the French capital - whose history has led to a gradual estrangement from its river during the 19th and 20th centuries - but also rediscovering new areas of aggregation in a metropolis that is increasingly dense and increasingly hot in the summertime.

To this end, and to bridge a 15-metre difference in height, the great axes connecting the river with the part to the east, where the main sports facilities are located, have been designed. The buildings of the masterplan developed along these boulevards, progressively higher, reach the Seine like the prows of a ship, at the base of which a series of belvederes open onto the river, creating squares overlooking the banks of the river.

The new district has also been designed to facilitate the reception and movement of the almost 15,000 athletes and their coaches by dividing it into three main zones: the Olympic square, conceived as the main meeting place for the athletes, their families and the press; a residential zone around the Cité du Cinéma; and a logistics zone that

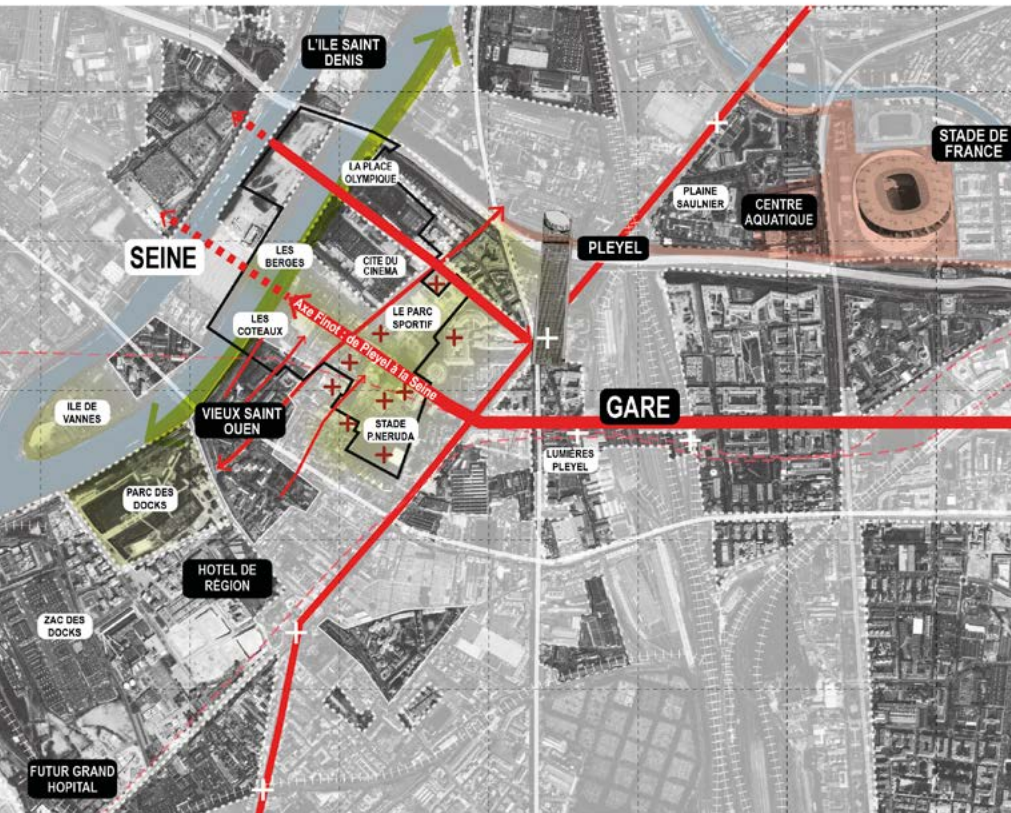
acts as a buffer to the two main high-speed roads, the A1 and the A86. The mission of the new district is to be developed in a twofold timeframe: to create the necessary facilities and equipment to welcome the athletes during the Games, while ensuring a legacy for the inhabitants of the Seine-Saint-Denis department once the event is over. The project area is designed to be transformed into a real city quarter. The places conceived for the athletes were designed in a reversible way to meet the needs of future residents in terms of housing, equipment, shops and public space. The reversibility of the area was studied right from the preliminary design stages to allow for agile reconversion to meet the new needs of future residents. The federating element of the new neighbourhood will be a pedestrian path capable of connecting all the green spaces, sports activities and the new pole across the river. A true sports circuit capable of connecting the new neighbourhood, located on the island, through a pedestrian footbridge. The building structures, initially designed in wood with the aim of reducing CO2 emissions, have given way to the use of reinforced concrete and classical construction techniques. It went from an expected 80% in the preliminary phase to less than half during the construction phase. The very high costs of wood

processing (5 to 10% more than concrete), too high a volume and too slow a supply chain and logistics have given way to more established and easy-to-implement construction techniques. With less than a year to go until the opening of the Olympics, the context in which France is preparing to inaugurate the games is not the most reassuring. If, within national borders, social conflict proves chronically easy to trigger, the international context leaves the French with a no less pessimistic outlook. In addition to the war in Ukraine, the coup d'état in Niger has given rise to no little concern. The supply of uranium, a key metal for the operation of nuclear power plants, never so important at this moment in history and also a fundamental source of energy in the construction industry, also depends on the stability of the African region. The rebellion received the support of a large part of the population that besieged the French embassy with anti-colonialist slogans and, at the news, announced by Macron, of a possible military intervention, Mali and Burkina Faso said they were ready to intervene on the side of Niger in case of French aggression. The wounds of the 2015-2016 attacks have not yet fully healed and the ghost of the 1972 Munich Olympics leaves France in a perpetual state of

alert. Although most of the current urban operations are aimed at bridging the growing economic and spatial inequalities of the suburbs and thus mitigating social conflicts, the unstoppable gentrification of Paris and its satellite districts leaves little room to think that the future will be any different for Saint-Denis. The French capital is increasingly heading in the direction of a city for the use and consumption of tourists and large financial interests. As has already been amply demonstrated in the past, these maquillage interventions will not be enough to change the paradigm and the less well-off classes will find themselves, in a perpetual centrifugal motion, having to occupy a new space, in a new suburbia increasingly distant from the city centre.

Internodalità e prospettive di trasformazione: il progetto del La Stazione di Saint-Denis Pleyel

Tommaso Berretta



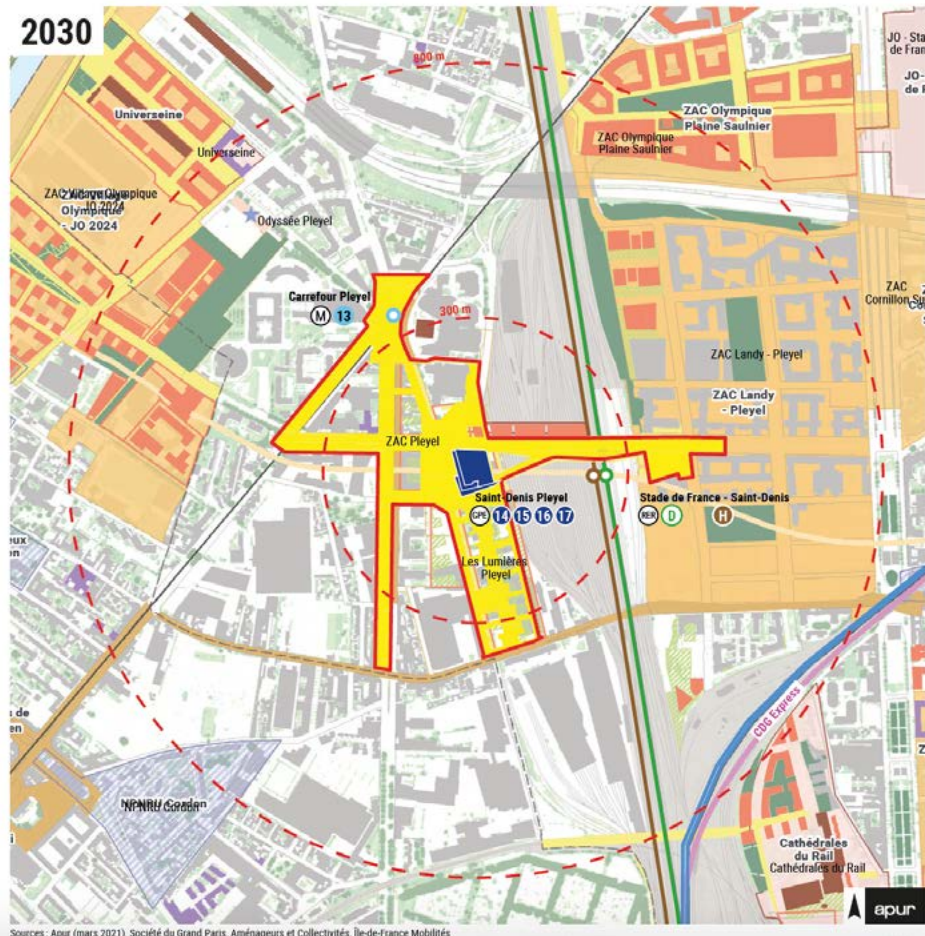
Schema urbano dell'area tra il nuovo Villaggio Olimpico, la Stazione di Saint-Denis Pleyel e le aree destinate a ospitare gli eventi sportivi dello Stade de France e del Centre Aquatique

I processi di trasformazione finalizzati a ridefinire i nodi infrastrutturali del trasporto su ferro quali parti strutturanti della forma urbis, costituiscono un ambito tipologico di intervento caratteristico dei processi di rigenerazione della città contemporanea. Negli ultimi venti anni abbiamo assistito ad una progressiva metamorfosi di questi luoghi da contenitori mono funzionali, “luoghi di conflitto e marginalizzazione indifferenti al contesto e alle dinamiche urbane”¹, a sistemi integrati capaci di ibridare la componente trasportistica con spazi di intrattenimento, consumo e lavoro. Partendo da questi presupposti la ridefinizione di questi nodi implica inevitabilmente andare oltre le condizioni puntuali, di ridisegno morfologico – funzionale del costruito, sfruttandone il potenziale quali attori di nuove dinamiche di relazione che valicano il limite fisico dell’edificio integrando ed arricchendo il contesto urbano circostante.

Una condizione che trova ulteriore centralità (di funzione e significato) in quei contesti dove è più evidente e critica la non corrispondenza tra luoghi dell’abitare e luoghi del lavoro: ambiti in cui il pendolarismo non può essere trattato esclusivamente come una criticità tecnica e di carattere economico – sociale, ma quale modificatore della forma urbana alla ricerca di una connotazione spaziale esplicita e qualitativa. In questi termini gli spazi della mobilità acquisiscono il carattere di superluogo così come definito da Baglivo e Garofalo²: nuovi spazi pubblici urbani, luoghi di relazione e delle connessioni che cercano un’integrazione con le altre funzioni legandosi con la città fino a sostituire lo spazio pubblico tradizionale.

Il progetto per la stazione di Saint-Denis Pleyel, attualmente in fase di completamento con inaugurazione prevista per l’apertura dei Giochi Olimpici e Paralimpici di Parigi 2024, nasce a partire da un concorso pubblico di progettazione assegnato nel 2014 allo studio Kengo Kuma &

PROJETS URBAINS ET DE TRANSPORTS



Associates. Il programma edilizio previsto prevede la realizzazione di un edificio di 38.000 mq con un mix funzionale comprensivo della stazione del Grand Paris Express (linee 14, 15, 16 e 17), negozi, una biblioteca multimediale ed un business center. Se dal punto di vista tipologico gli interventi connessi con la realizzazione della stazione si qualificano come riferimento esplicito e materiale dei processi di trasformazione e rigenerazione precedentemente citati, appare necessario e fondamentale collocarne senso e ruolo all'interno dello scenario strategico - politico disegnato per la Parigi contemporanea.

Il progetto si trova infatti a dialogare con i due grandi programmi di trasformazione urbana che stanno attualmente disegnando la città secondo un'unità di intenti che sposa gli obiettivi dell'agenda olimpica 2020 e che è stata carta vincente nell'assegnazione dei Giochi Olimpici stessi. In prima istanza la stazione è tassello strategico all'interno del ridisegno generale della rete trasportistica su ferro proposto dal Grand Paris Express. Dal punto di vista puramente funzionale il GPE prevede il collegamento delle principali radiali trasportistiche esistenti, mettendo così in relazione in maniera più efficiente le aree centrali interne con il resto della città. Questo passaggio definisce una condizione primaria necessaria a rendere attuabile il modello urbano policentrico della Grand Paris³ che include, tra i suoi obiettivi primari, di voler combattere la segregazione spaziale attraverso uno schema che garantisca innanzitutto nuove possibilità e modalità di spostamento delle persone e dei capitali (*transit oriented development*). Rispetto a questo scenario i Giochi Olimpici del 2024 si caratterizzano come catalizzatore ed acceleratore, economico e politico, capace di garantire al modello amministrativo della Metropoli del Grand Paris, che finora aveva stentato a tradursi sul territorio in soggetto attuatore e semplificatore, una legittimazione operativa nonché l'identificazione di un ambito di intervento chiaramente identificato nello spazio e nel tempo. In questi termini la stazione di Saint-Denis Pleyel, già nodo della nuova rete ferroviaria del GPE, trova ulteriore significazione quale parte integrante dell'infrastruttura olimpica collocandosi nell'area strategica compresa tra lo Stade de France, il Centre Aquatique e l'area del nuovo Villaggio Olimpico⁴.



Gare Saint-Denis Pleyel. Kengo Kuma, 2017-2024

Il ruolo della stazione è legato in maniera biunivoca con il masterplan del nuovo Villaggio Olimpico che, firmato da Dominique Perrault, recupera e ridisegna l'area industriale compresa tra Ile Saint-Denis, Saint-Denis e Saint-Ouen. Obiettivo specifico dell'operazione, oltre al recupero e alla rifunzionalizzazione del tessuto edilizio industriale esistente, è l'individuazione degli assi di attraversamento che costituiranno l'infrastruttura urbana portante del nuovo, rinnovato, quadrante urbano. L'area di progetto della stazione si configura come nodo intermedio lungo l'asse che connette la Senna con Pleyel e, successivamente, con l'area dello Stade de France. La stazione si configura di fatto come cardine del sistema, nodo infrastrutturale imprescindibile di un programma che sfrutta l'evento olimpico in una continuità strutturale con il processo di rigenerazione urbana già avviato dal Grand Paris.

D'altra parte raccontare il progetto della Stazione di Saint-Denis Pleyel non può prescindere dal recupero delle riflessioni formali e progettuali di Kengo Kuma sui rapporti tra architettura, soggetto e ambiente quale palinsesto semantico intorno al quale si declina e costruisce il senso dell'intervento stesso. L'architettura come questione di rapporti, scrive Kengo Kuma citando Bruno Taut durante la sua esperienza giapponese, è l'incipit su cui si articola un'idea del progetto quale strumento per configurare una forma di integrazione tra architettura e sistema ambientale: "Edifici che offrano nuove opportunità di relazione tra il soggetto e il mondo, ecco cosa vorrei creare. (...) Insomma ambisco ad un'architettura di mediazione, che possa reagire impiegando materiali contemporanei"⁵.

L'edificio, o forse sarebbe più corretto dire il progetto nella sua totalità, si qualifica come dispositivo di mediazione che consente di farne esperienza connettendo il luogo alle persone⁶. Kengo Kuma affinché ciò sia possibile lavora in primo luogo sul rapporto tra soggetto e oggetto definendo una spazialità dinamica che possa essere sperimentata dal corpo umano ed in opposizione alla visione statico - monumentale propria di quelle che definisce architetture oggetto. Un approccio che trova corrispondenza in una metodologia progettuale specie specifica, come è evidente dalla descrizione che l'architetto giapponese propone del progetto per l'osservatorio del Monte Haruna:



Gare Saint-Denis Pleyel. Kengo Kuma, 2017-2024

“Il fatto che lo spazio non possa essere compreso senza due punti prestabiliti è significativo. Ci insegna che non è possibile percepirlo da un unico punto di vista, ma che esso emerge solo attraverso il movimento da un punto all’altro. Insomma, lo spazio è fenomenico ed esiste solo grazie all’introduzione di un soggetto con uno scopo... Il primo atto dunque è stato stabilire un percorso (...) per poi dare inizio ad una operazione di morphing lungo il tracciato scelto... Tuttavia avvertivo che il paesaggio che si manifesta-va non era ancora adeguato. Certo, il soggetto era collocato nello spazio, ma il risultato assomigliava (...) ad una carta geografica. Per correggere questo difetto ho compiuto un’ulteriore operazione: la piegatura del tracciato lineare”⁶.

Partendo da questi presupposti e guardando finalmente il progetto, emerge immediatamente una reinterpretazione tipologica del fabbricato di stazione che va oltre la sua ibridazione funzionale con servizi di carattere locale – urbano. L’edificio invade e si confronta con la città diventandone parte e trasformandosi esplicitamente in un’estensione dello spazio pubblico su diversi livelli⁷ dalla quale il volume edilizio emerge, quasi subordinandosi ad esse ed assecondando le piegature dello spazio pedonale.

L’alternanza tra tratti orizzontali, in continuità con le diverse quote urbane, e superfici sub-orizzontali di raccordo tra di esse, mette in relazione le funzioni ospitate con il contesto costruendo in questo modo le condizioni materiali di questa estensione: un andamento a spirale in cui l’intervento della nuova stazione è innanzitutto un sistema che trasforma le strade in un layer verticale⁸. In questi termini non è casuale come il trattamento materico degli spazi pubblici, così come rappresentati nelle immagini di concorso, risarcisca in maniera omogenea e continua tutto il layer pedonale: dai marciapiedi della quota inferiore di accesso al nodo di interscambio, passando per le piazze intermedie su cui si affaccia il programma culturale, fino ad arrivare al ponte pedonale che supera il vallo ferroviario congiungendosi con quello carrabile.

La dimensione cinematografica dello spazio, e la sua fruizione quale sistema dinamico e attivo, non si limita però solo alle aree esterne e di contatto con il contesto urbano, ma investe anche il rapporto tra interno ed esterno

secondo una reinterpretazione di una riflessione tipica dell'architettura tradizionale giapponese. Il limite dell'edificio si trasforma in un perimetro continuo incerto, fatto di parti che si ripetono in maniera irregolare e che de-finiscono un filtro percettivo caratterizzato dall'iterazione di moduli strutturali ridotti al livello massimo di semplificazione⁵. In termini progettuali le facciate della stazione emergono infatti quali superfici scandite da una maglia verticale di elementi tecnologici lignei, il cui disegno richiama formalmente il segno dei binari con un ritmo che varia offrendo intensità diverse di rapporto visuale e funzionale tra interno ed esterno. Così facendo si definisce una dinamica capace, citando Kengo Kuma stesso, di stabilire un'interazione che varia da punto a punto e che rende interattivo il progetto.

Superato questo filtro si accede allo spazio interno della stazione. Se lo schema funzionale evidenzia una chiara distinzione tra il blocco dei servizi commerciali e per i viaggiatori nella zona ipogea e a contatto con la strada e la parte superiore, a vocazione culturale, la spazialità



risultante dalla forma architettonica disegnata dallo studio giapponese si amalgama nuovamente in una continuità tale da definirsi quale sequenza multi sensoriale di spazi (...), esperienza aperta e interattiva. Il grande spazio centrale a tutta altezza mette in comunicazione il pozzo ferroviario (profondo 28 m), i sistemi di risalita meccanizzati, rendendoli parte di questa esperienza spaziale, con i livelli dei servizi fino alla grande vetrata orizzontale che assicura illuminazione naturale a tutto l'edificio. La continuità del sistema di facciata, che penetra la copertura trasparente qualificando i prospetti interni del pozzo, accentua l'incertezza del perimetro e dei limiti tra interno, esterno ed ambiti funzionali.

L'edificio lavora quindi come un sistema spaziale e funzionale unico plasmato intorno alla continuità dei suoi percorsi e dei suoi spazi interni ed esterni. Un approccio che consente un'ibridazione profonda tra le parti - funzioni definendo effettivamente nuove opportunità di relazione; un'architettura di rete, un network collettivo, che legandosi con il contesto mira ad attivare dinamiche sociali e culturali trasformando la stazione in un generatore di coesione ed identità territoriale associato alla nuova forma urbana della città.

Gare Saint-Denis Pleyel, connessione con lo Stade de France

The new Saint-Denis Pleyel Station. Internodality and transformation

Tommaso Berretta

Transformation processes redefining rail transport infrastructure nodes as structuring parts of the *forma urbis* constitute a typological condition in the regeneration processes of the contemporary city. In the last twenty years we have witnessed a progressive metamorphosis of these places from mono-functional containers, places of conflict and marginalization indifferent to context issues and urban dynamics¹, to integrated systems capable of hybridizing the transportation component with spaces for entertainment, consumption and work. Starting from these assumptions, the redefinition of these nodes inevitably goes beyond the need for a morphological and functional redesign of the built environment as it looks forward to work on their potential as activators of new dynamics and connections. These transformations act as opportunities whose limit is not the building itself, but the possible definition of interactions and enrichments between the project in its defined edges and the

surrounding urban context. This condition gains further significance (in terms of function and meaning) in contexts where the mismatch between residential and work areas is more evident and critical. If commuting cannot be treated solely as a technical and socio-economic issue but as a modifier of urban form seeking explicit and qualitative spatial connotations, in these context mobility spaces become superplaces as defined by Baglivo and Garofalo²: new urban public spaces, places of interaction and connections that seek integration with other functions, binding with the city to the point of replacing traditional public spaces. The project for the Saint-Denis Pleyel station, currently in the final stages of completion with an opening planned for the 2024 Paris Olympic and Paralympic Games, began with a public design competition awarded to Kengo Kuma & Associates in 2014. The proposed construction program includes a building of 38,000 square meters with a mixed-use program that puts together the Grand Paris Express station (Lines 14, 15, 16, and 17), retail spaces, a multimedia library, and a business center. Whether, from a typological standpoint, the interventions related with the construction of the station are an explicit reference to the transformation and regenerations processes mentioned earlier, it is

instead necessary to look after their significance and role within the strategic and political scenario of the contemporary Paris.

The project looks forward to find a strong link with the two major urban transformation programs currently shaping the city in a common vision aligned with the goals of the 2020 Olympic Agenda (a condition that played a crucial role in securing the Olympic Games during the bid process). The station indeed works as strategic point in the overall redesign of the rail transportation network proposed by the Grand Paris Express. From a purely functional perspective, the GPE aims to connect more efficiently the main existing transportation lines linking the central urban areas with the rest of the city. This defines a main crucial condition necessary to implement the polycentric urban model of the Grand Paris, whose goals include to contrast the spatial segregation through a scheme that provides new opportunities and way of movement for both people and capitals (transit oriented development). In this context, the 2024 Olympic Games act as catalysts and accelerator (both economically and politically) ensuring to the administrative model proposed by the Metropole du Grand Paris, which until now struggled to manifest itself as an implementing and simplifying political subject, an operative legitimation. The

Saint-Denis Pleyel station, already hub of the new GPE rail network, gains additional significance as strategic component of the Olympic infrastructure locating itself between the Stade de France, the Centre Aquatique, and the new Olympic Village⁴.

Urban scheme representing the area between the Olympic Village, the Saint-Denis Pleyel Station, the Stade de France and the Centre Aquatique. The urban role of the station is strongly linked to the masterplan of the new Olympic Village, designed by Dominique Perrault, which redevelops and redefines the industrial area between Ile Saint-Denis, Saint-Denis, and Saint-Ouen. Between the specific goals of this urban operation a fundamental role is assigned to the definition of new connecting axes that will define the backbone of the renewed quadrant. The project of the station works as intermediate node along the main axis connecting the Seine to Pleyel and, later, to the Stade de France area. The building acts as pivot of the system, fundamental infrastructural joint of a program that leverages the Olympic event in a structural continuity with the urban regeneration process already initiated by the Grand Paris. Moreover, introducing the Saint-Denis Pleyel Station project cannot disregard from Kengo Kuma's formal and methodological

considerations on the relationships between architecture, subject, and environment as they define a semantic framework around which the meaning and sense of the work moves. Kengo Kuma, quoting Bruno Taut during his Japanese experience, considers architecture as a matter of relationships⁵. This is the incipit around which the project is configured as a tool to build a connection between architecture and environment. “Buildings that offer new opportunities and relations between the subject and the world, this is what I want to create. In short, I aspire to create a mediation architecture that can react using contemporary materials⁵.” The building, or it would maybe be more accurate to say the project as a whole, qualifies as a mediation device that allows one to experience it by connecting the place to people⁶. For this to happen, Kengo Kuma primarily works on the relationship between the subject and the object. He defines a dynamic spatiality able to be experienced by the human body and in explicit opposition with the static-monumental vision of what he calls object architecture. This approach corresponds to a specific design methodology, as evident in his description of the project for the observatory on Mount Haruna: “The fact that space cannot be understood with just one predetermined point is significant. It

teaches us that it cannot be perceived from a single point of view but emerges only through movement from one point to another. In short, space is phenomenological and only exists through the introduction of a subject with a purpose... The first step was to establish a path... then begin a morphing operation along the chosen path... However, I felt that the emerging landscape was not yet adequate. The subject was located in space, but the result looked like a map. To correct this deficiency, I carried out an additional Starting from these premises, the project emerges as a typological reinterpretation of the station going way beyond its function hybridization with local and urban services. The building engages and interacts with the city, it becomes part of it transforming itself into an extension on multiple levels of the public space: the built volume emerges from the surroundings, almost subordinating itself to it, following the contours and the foldings of the pedestrian space. The alternation between horizontal stretches, in continuity with the different urban levels, and sub-horizontal surfaces connecting them, builds a relation between the functions housed in the building and its context. The extension previously mentioned gets its morphology as a spiral walkway in which the new station intervention

is primarily a system that transforms the streets into a vertical layer. In these terms, it is not casual as the material treatment of public spaces, represented in the competition images, uniformly and continuously covers and fills the entire pedestrian layer from the lower-level sidewalks, providing access to the interchange node, to the intermediate squares facing the cultural program, and up to the pedestrian bridge that spans the railway trench, connecting with the vehicular bridge. The cinematic dimension of space and its use as a dynamic and active system is not limited to the exterior areas, it is also extended to the relationship between interior and exterior spaces, reflecting an approach typical of traditional Japanese architecture. The building's boundary becomes a continuous and uncertain perimeter, composed of irregularly repeating elements that define a perceptual filter characterized by the iteration of structural modules reduced to the maximum level of simplification. The station's façades emerge as surfaces marked by a vertical pattern of wooden technological elements, formally resembling railway tracks. Its rhythm though is not fixed, it varies offering different degrees of visual and functional interaction between the interior and exterior: a dynamic relation is established, varying from point to point, making

the project interactive. As we walk through this filter, it is possible to experience the station's interior space. If the functional scheme shows a clear distinction between the transportation services, the commercial facilities, located on the ground floor, and the cultural areas housed in the upper volumes, the resulting spatiality of this architecture is instead driven by a deep integration: a continuity that defines a multisensory sequence of spaces and an open interactive experience. A full height central space opens on the railway pit (with a depth of 28 meters) and its mechanized vertical connections making them part of a spatial experience that includes the main ground floor, with its services, and ends with the large horizontal glazed facade providing natural light to the entire building. This continuity is further ensured by the presence of the wooden façade system that, penetrating the transparent roof, formally defines the internal space of the pit. The result is coherent with the idea of an uncertain perimeter and distinction between interior, exterior and functional areas.

Profili di diritto urbanistico della legge francese n. 2018-202 per la organizzazione delle Olimpiadi di Parigi 2024

Davide Palazzo

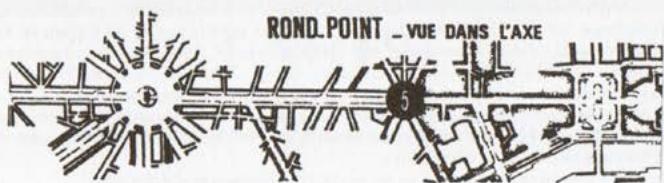
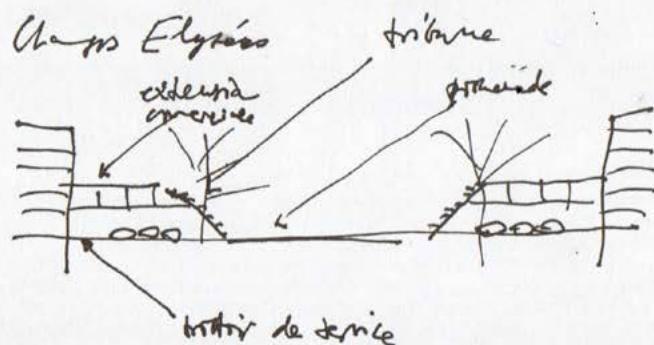
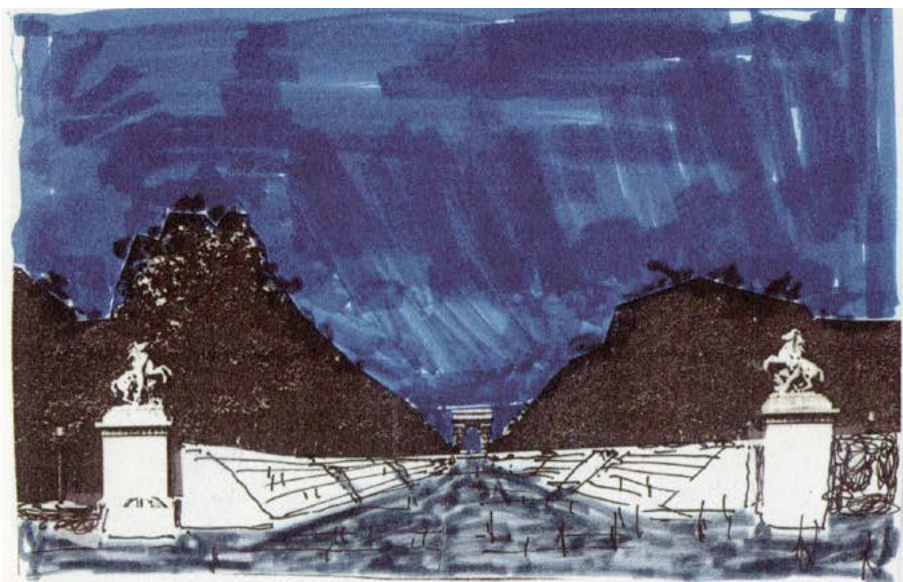
Introduzione

Le Olimpiadi costituiscono eventi la cui realizzazione richiede l'attuazione di plurimi interventi sull'assetto del territorio, dando luogo a una serie di opportunità e rischi per il Paese ospitante¹. Storicamente, esse hanno rappresentato spesso l'occasione per l'esecuzione di importanti trasformazioni urbanistiche, pur talvolta a scapito di uno sviluppo territoriale equilibrato².

Sotto il profilo giuridico, la "complicazione" generalmente insita nella realizzazione dei "grandi eventi" è accresciuta dalla circostanza che l'attuazione dei Giochi olimpici si inserisce nel complesso rapporto tra l'ordinamento generale statale e l'ordinamento sportivo ultrastatale³, risultando il frutto della interazione e cooperazione tra molteplici soggetti, nazionali e internazionali, pubblici e privati⁴. Non sorprende, pertanto, che i Giochi siano sottoposti di frequente a un regime eccezionale, teso ad accelerare i procedimenti amministrativi e ad eliminare gli oneri burocratici incompatibili con la tempestiva realizzazione delle opere necessarie al loro svolgimento⁵, determinando una "fuga dal diritto pubblico"⁶. L'esatta esecuzione del "contratto della città ospitante" (host city contract), atipico strumento regolatorio a carattere negoziale⁷, costituisce la priorità cui devono adeguarsi l'organizzazione e le attività amministrative⁸, sottoposte pertanto a una disciplina speciale⁹.

Il presente contributo analizza il contenuto della legge francese n. 2018-202 del 26 marzo 2018, relativa all'organizzazione dei Giochi olimpici e paraolimpici di Parigi 2024. L'attenzione si concentrerà sulle modifiche del regime urbanistico dirette, da un lato, a garantire la realizzazione tempestiva dei lavori e degli interventi necessari alla organizzazione e allo svolgimento dei Giochi e, d'altro lato, a garantire un'adeguata "appropriazione territoriale del grande evento"¹⁰, favorendo la realizzazione di opere transitorie e la trasformazione delle destinazioni





256

d'uso in vista della soddisfazione dell'interesse della collettività.

Le misure di semplificazione e l'attribuzione di poteri speciali

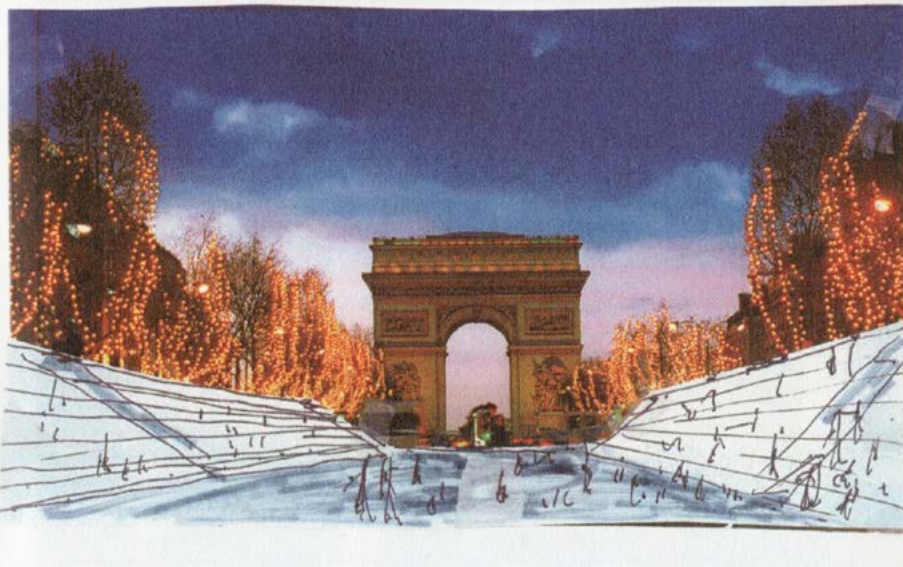
L'ambito di applicazione delle misure di accelerazione e semplificazione dei procedimenti amministrativi, previste dalla legge n. 2018-202, è piuttosto ampio. In particolare, con riferimento alle affissioni e all'installazione di materiali e strutture pubblicitarie, la legge esclude l'applicabilità dei procedimenti ordinariamente predisposti a tutela dell'ambiente, del paesaggio e dei beni culturali. Non si tratta di una riforma organica, ma di un regime eccezionale in virtù del quale la tutela di quei valori ed interessi sensibili – il cui rilievo è divenuto progressivamente parte dello “spirito” olimpico¹¹ - è rimessa a valutazioni svolte talvolta dall'autorità di polizia, talvolta dagli stessi privati, in particolare i partner delle Olimpiadi, sulla base di un contratto stipulato con il Comitato organizzativo dei Giochi¹².

All'obiettivo di semplificazione può ricondursi anche la disciplina delle costruzioni e degli interventi direttamente e strettamente strumentali alla preparazione, organizzazione e svolgimento dei Giochi. Tali interventi, al pari delle relative valutazioni ambientali, sono sottoposti a procedimenti di approvazione più rapidi. Si segnala, in particolare, che la partecipazione del pubblico, che costituisce uno dei fattori essenziali per una ricaduta positiva dei grandi eventi sul territorio¹³, generalmente avviene mediante mezzi elettronici¹⁴. L'urgenza connessa alla realizzazione dei lavori determina, inoltre, l'applicabilità di procedure espropriative accelerate, che permettono l'immediata presa di possesso dell'immobile privato¹⁵, nonché, in casi eccezionali, l'esercizio di poteri di requisizione¹⁶.

Inoltre, ai sensi dell'art. 10, la realizzazione di strutture e attrezzature temporanee è sottratta al codice dell'urbanistica, in quanto ex lege ricondotta all'ipotesi sub b) dell'art. 421-5 di tale codice, che esclude dal proprio ambito di applicazione gli interventi edilizi di carattere temporaneo alla luce della loro destinazione d'uso¹⁷. La legge disciplina nel dettaglio i tempi: la struttura non può essere installata per più di diciotto mesi e i luoghi devono essere rimessi in pristino entro dodici mesi dalla fine dell'utilizzo, secondo le modalità definite in un decreto attuativo.

In linea con la generale tendenza alla concentrazione del potere nella gestione dei grandi eventi¹⁸, competenze normative speciali sono attribuite al Governo, anche in materie riservate all'intervento legislativo (domaine de la loi), in materia di sicurezza e trasporti, per la realizzazione di vie riservate al personale dei Giochi e ai soggetti accreditati¹⁹. In tal caso, deve essere presentato un progetto di legge di ratifica entro tre mesi dalla pubblicazione dell'ordinanza governativa.

Una semplificazione del regime giuridico e dei procedimenti amministrativi si riscontra, infine, per le concessioni di beni pubblici utilizzati nell'ambito delle Olimpiadi. In deroga alla normativa vigente, tali concessioni possono essere attribuite direttamente, in assenza un procedimento di gara, al Comitato organizzatore dei Giochi. Eventuali



sub-concessioni ai partner dei Giochi sono consentite a titolo gratuito, ma devono essere precedute da una procedura selettiva imparziale e trasparente²⁰. In tal modo, il legislatore individua un punto di equilibrio tra i principi, sanciti anche dal diritto dell'Unione europea²¹, di concorrenza e parità di trattamento, da un lato, e l'esigenza di garantire adeguati spazi per la promozione dei partner delle Olimpiadi, anche in considerazione degli investimenti fatti, dall'altro.

Il problema dell' "eredità urbanistica" delle Olimpiadi. Il permesso di costruire "a doppio oggetto"

Al fine di garantire che le opere realizzate per i Giochi possano inserirsi armoniosamente nell'assetto urbanistico della città e risultare utili alla collettività anche in seguito a tale evento, il legislatore francese ha individuato due meccanismi giuridici: il primo prevede l'introduzione di un tipo speciale di permesso urbanistico per la realizzazione delle opere necessarie alla preparazione, organizzazione e svolgimento dei Giochi; il secondo tende a favorire la realizzazione di alloggi e la successiva riconversione del loro uso per finalità sociali.

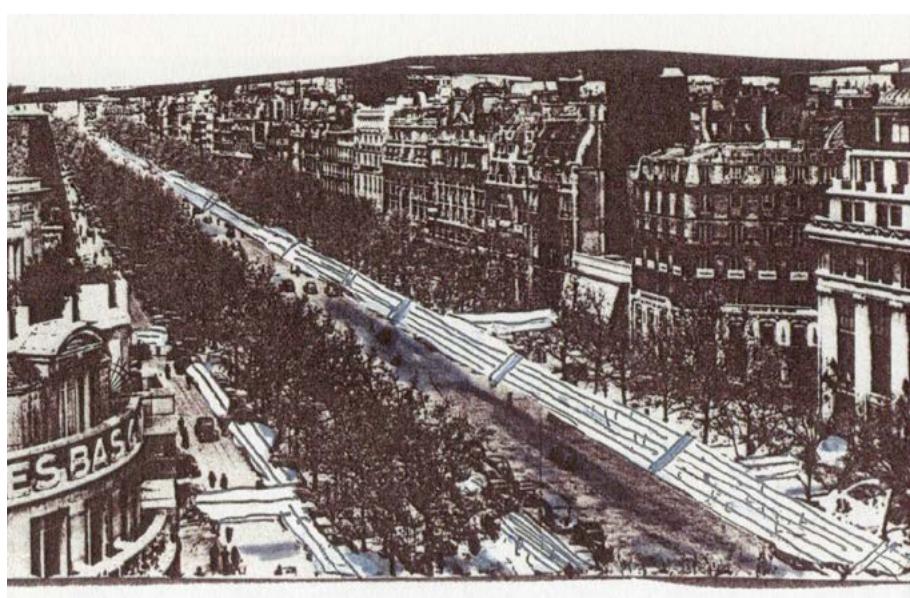
Iniziando dal primo, l'art. 15 della legge n. 2018-202 regola un peculiare tipo di permesso di costruire o di "sfruttamento" (aménagement)²², che potremmo definire "a doppio statuto" o "a doppio oggetto". Esso, infatti, autorizza uno "stato provvisorio", riferito alla destinazione dell'immobile nel corso e per lo svolgimento delle Olimpiadi, e uno "stato definitivo", successivo a tale evento. Lo stato provvisorio può derogare alla disciplina urbanistica rilevante, purché sia garantita la sicurezza e la salubrità dell'opera e le deroghe siano specificate ed espressamente giustificate²³. L'approvazione dello stato definitivo dell'opera, invece, presuppone l'integrale conformità alle prescrizioni urbanistiche. I tempi della "trasformazione" sono rigidamente fissati dal legislatore: entro tre anni dalla chiusura dei Giochi paraolimpici deve essere realizzato il progetto relativo allo stato definitivo; altrimenti, è imposta la rimessione in pristino a spese del privato.

Tale regime è stato esteso all'organizzazione dei campionati mondiali di sci del 2023²⁴. Nel quadro degli interventi diretti a realizzare un'adeguata trasformazione funzionale degli immobili utilizzati per i Giochi, si pone

altresì la disciplina diretta a favorire la realizzazione di alloggi sociali²⁵. Si prevede, in particolare, che gli enti operanti nel settore dell'edilizia residenziale sociale possano acquisire o costruire alloggi da mettere a disposizione del Comitato organizzatore dei Giochi e, successivamente, da destinare alle esigenze dei meno abbienti, secondo apposite convenzioni. In tal modo si assicura la funzionalizzazione a scopi sociali degli investimenti realizzati nel settore residenziale per lo svolgimento delle Olimpiadi.

Conclusioni. L'opportunità di un permesso di costruire "a doppio oggetto" nell'ordinamento italiano

La legge francese n. 2018-202, oltre a una serie di misure eccezionali di semplificazione, che si giustificano in ragione delle preminenti ragioni di interesse pubblico collegate allo svolgimento dei Giochi olimpici, si segnala soprattutto per l'individuazione di congegni normativi tesi ad assicurare un'adeguata riconversione delle opere realizzate. Sotto il profilo sistematico, la previsione di un permesso di costruire avente un duplice oggetto (provvisorio e definitivo) appare molto importante,



In questa pagina e nelle precedenti Yona Friedman, Paris Olympique 2004

anche alla luce della possibilità di "esportazione" in altri ordinamenti, come quello italiano.

Un permesso di costruire con efficacia limitata nel tempo, *rectius* sottoposto alla condizione del ripristino dei luoghi entro un determinato periodo, è previsto nell'ordinamento inglese²⁶, in linea con il maggior grado di discrezionalità e flessibilità che contrassegna il potere di controllo dell'attività edilizia in tale sistema²⁷.

Nell'ordinamento italiano manca un istituto analogo. Il permesso di costruire autorizza, sulla base della disciplina urbanistica vigente, un progetto determinato²⁸, da realizzarsi entro i termini di inizio ed ultimazione dei lavori, la cui inosservanza determina la decadenza del provvedimento²⁹. Non è consentito "duplicare" l'oggetto del permesso in funzione di diversi intervalli temporali né sottoporlo a condizioni discrezionalmente definite dall'autorità amministrativa o revocarlo per ragioni di interesse pubblico³⁰.

In proposito, occorre ricordare che la disciplina del permesso di costruire in deroga agli strumenti urbanistici³¹, oltre a non consentire una differenziazione temporale, è intesa dalla giurisprudenza come eccezionale e sottoposta a interpretazione restrittiva³². Considerati gli ostacoli sulla base del diritto vigente, si potrebbe ipotizzare, in una prospettiva *de iure condendo*, quantomeno con riferimento alla realizzazione di grandi eventi³³, l'introduzione nell'ordinamento italiano di un permesso di costruire "a due tempi" e a doppio oggetto, analogo a quello previsto dalla legge sulle Olimpiadi di Parigi. Tale tipo di permesso contemplerebbe ab origine la trasformazione dell'opera e/o il suo mutamento di destinazione d'uso nel periodo successivo allo svolgimento dell'evento, onde garantire la permanente funzionalità dell'immobile rispetto alle esigenze della collettività.

Urban law aspects of French law no. 2018-202 for the organisation of the Paris 2024 Olympic Games

Davide Palazzo

Introduction

The Olympic Games require the execution of multiple interventions on urban and territorial planning, giving rise to a series of opportunities and risks for the host country. Historically these events have often represented an opportunity to carry out major urban transformations, even if sometimes at the expense of balanced territorial development.

From the legal point of view, the “complication” generally inherent in the organisation of “major events” is increased by the circumstance that Olympic Games involve the complex relationship between State law and “ultra-state” sport system, being the result of the interaction and cooperation between multiple subjects, national and international, public and private. It is not surprising, therefore, that the Games are frequently subject to an exceptional legal regime, aimed at speeding up the administrative procedures and eliminating the bureaucratic burdens that are

incompatible with the timely execution of the works necessary for their holding, leading to an “escape from public law”. The exact fulfillment of the “host city contract”, an atypical regulatory tool, represents the essential objective to which the organisation and administrative activities must adapt, being therefore covered by a special regime.

This work analyzes the content of French law no. 2018-202 of 26 March 2018, relating to the organization of the Paris 2024 Olympic and Paralympic Games. It will focus on changes to the urban planning regime aimed at ensuring the timely implementation of the works and interventions necessary for the holding of the Games and an adequate “territorial appropriation” of the event, encouraging the creation of transitional works and the transformation of intended uses in view of satisfying the interest of the community.

Simplification measures and special powers

The scope of the measures aimed at accelerating and simplifying administrative procedures, provided for by law no. 2018-202, is quite broad. In particular, with reference to billboards and the installation of advertising materials and structures, the law excludes the applicability of

ordinary administrative procedures aimed at protecting the environment, landscape and cultural heritage. By this exceptional regime, which however does not represent a comprehensive reform, the protection of those sensitive values and interests - the importance of which has progressively become part of the “Olympic spirit” - is left to assessments carried out by the police authority or even by private entities, in particular the partners of the Olympics, on the basis of a contract stipulated with the Organizing Committee of the Games. The objective of simplification includes also the regulation of constructions and interventions directly and strictly instrumental to the preparation, organization and holding of the Games. These interventions, and the related environmental assessments, are subject to faster approval procedures. It should be noted, in particular, that public participation, which constitutes one of the essential factors for a positive impact of major events on the territory, is generally carried out by electronic means. The urgency connected to the execution of the works also determines the applicability of accelerated expropriation procedures, which allow the immediate taking of possession of the private property, as well as, in exceptional cases, the exercise of requisition powers.

Furthermore, pursuant to art. 10, the construction of temporary structures and equipment is exempted from the Code de l'urbanisme (Urban planning code), as it is ex lege traced back to the hypothesis under b) of the art. 421-5 of this code, which excludes from its scope temporary building interventions in light of their intended use. The law regulates the times of work execution in detail: the structure cannot be installed for more than eighteen months and the places must be restored to pristine condition within twelve months of the end of use, as specified in a Government decree.

In accordance with the general tendency towards the concentration of power in the management of major events, special regulatory powers are attributed to the Government, also in legislative matters (*domaine de la loi*), for the creation of routes reserved for Games' staff and accredited entities. In this case, a ratification bill must be presented before the Parliament within three months of the publication of the government order. Finally, a simplification of legal regime and administrative procedures is provided for the concessions of public goods used for the Olympics. By way of derogation from current legislation, these concessions can be awarded directly, in the absence of a tender procedure,

to the Organizing Committee of the Games. Any sub-concessions to the Games' partners are permitted free of charge but must be preceded by an impartial and transparent selection procedure. In this way, the legislator strikes a balance between the principles of competition and equal treatment, enshrined also in European Union law, on the one hand, and the need to guarantee adequate spaces for the promotion of the Olympic partners, also in consideration of the investments made, on the other.

Urban planning legacy of the Olympics. The special regime of the "double object" building permission

In order to guarantee that the buildings made for the Games can fit harmoniously into the urban design and be useful to the community even after this event, the French legislator has identified two main legal tools: a special development permission; reconversion of housing facilities for social purposes. Starting the analysis from the former, article 15 of law no. 2018-202 regulates a peculiar type of development or "exploitation" (aménager) permission, which could be defined as having a "double object" or a "double state". In fact, it authorizes a "provisional state", referring to the destination of the property during and for the holding

of the Olympics, and a "final state", following this event. The provisional state may derogate from the relevant urban planning regulations, provided that the safety and healthiness of the work is guaranteed and the derogations are specified and expressly justified. The approval of the final state of the work, however, requires complete compliance with the urban planning requirements. The times of the "transformation" are rigidly set by the legislator: the project relating to the final state must be implemented within three years of the closure of the Paralympic Games. This legal regime has been extended to the organization of the 2023 World Ski Championships. As part of the interventions aimed at achieving an adequate functional transformation of the properties used for the Games, the French legislator has introduced rules aimed at encouraging the creation of social housing facilities. In particular, it is provided that private entities can purchase or build apartments to be made available to the Organizing Committee of the Games and, subsequently, to be allocated to the needs of the poorest part of the population, according to specific agreements. In this way, the functionalization for social purposes of the investments made in the residential sector for the holding of the Olympics is ensured.

Conclusions. The opportunity of a "double object" development permission in Italian legal system

French law n. 2018-202, in addition to a series of simplification measures, which are justified by overriding reasons of public interest connected to the organisation of the Olympic Games, is notable above all for the identification of regulatory mechanisms aimed at ensuring an adequate reconversion of works and buildings. From a systematic point of view, the provision of a development permission having a "double state" (provisional and final) appears very important, also in light of the possibility of transferring this tool to other legal systems, such as the Italian one.

Taking a comparative approach, a building permit with limited effectiveness in time, rectius subject to the condition of restoring the sites within a given period, is provided for in English law, in line with the greater degree of discretion and flexibility that marks the authorization power of urban development within this legal system.

There is no similar legal tool in Italian urban law. The building permission authorizes, on the basis of the urban planning regulations in force, a specific project, to be carried out within the deadlines for the start and completion of the works. It is

not allowed to "duplicate" the object of the development permission according to different time intervals or subject it to conditions discretionally defined by the administrative authority or revoke it for reasons of public interest. In this regard, it should be remembered that the issue of a building permission in derogation of urban planning regulations is, according to case-law, exceptional and subject to restrictive interpretation, and does not allow a temporal differentiation. In light of the limits of current legal framework, the introduction into Italian law of a "double object" development permission could be taken into consideration, from a *de iure condendo* perspective, at least with reference to the holding of major events. This type of permit would provide from the outset the transformation of the works and/or a change of intended use in the period following the major event, in order to guarantee the ongoing compatibility of the property with the needs of the community.

NOTE

Parigi 2024. Giochi Olimpici e Grand Paris, Alessandra De Cesaris

1 I 9 miliardi di euro spesi per ospitare i Giochi volsero la situazione finanziaria del paese da problematica a catastrofica. Nel 2004 le Olimpiadi portarono il deficit di bilancio greco al 6,1 per cento del PIL, più del doppio del limite massimo del 3 per cento indicato dalle norme europee.

2 https://ajuntament.barcelona.cat/turisme/sites/default/files/barcelona_tourism_for_2020.pdf

3 Sulla costruzione della Grand Paris vedi tra l'altro il sito dell'APUR L'Atelier parisien d'urbanisme la cui missione è documentare, analizzare e sviluppare le strategie sugli sviluppi urbani e sociali di Parigi e della Grande Metropoli parigina. <https://www.apur.org/fr/atelier>

4 Sull'argomento cfr. <https://www.lehavreseinemetropole.fr/axe-seine-lavenir-en-grand> e Jacques Attali (sous la direction de), Paris et la mer, la Seine est capitale, Fayard 2010.

5 Tutte le proposte elaborate in quell'occasione sono state oggetto di riflessioni e

approfondimenti negli anni successivi all'interno dell'Atelier International du Grand Paris

6 La citazione è di Marc Augé, Un etnologo nel metrò (1986-1992) che fa riferimento al diavolo zoppo di Alain René Lesage.

Le Olimpiadi non (s)muovono Parigi, Luca Maricchiolo e Chiara Roma

1 Si fa riferimento ai progetti di ricerca dichiarati sulle pagine internet del Lab'Urba (UPEC / UGE), dell'UMR LAVUE (Paris Nanterre / Paris 8), dell'UMR Géographie-cités (Paris 1 Pantheon-Sorbonne), dell'UMR AUSser (ENSA Paris-Belleville). Inoltre, non risulta alcun progetto di ricerca in scienze umane e sociali finanziato dall'ANR con chiave di ricerca "Paris 2024" (ricerche aggiornate al 17/10/2023).

2 Esiti di ricerca bibliometrica (dati aggiornati al 17/10/2023) :

- Web of Science : 26 articoli scientifici con chiave "Paris 2024", di cui slo 5 in urban studies o geography, contro 294 per "Tokyo 2020" e 313 per "Rio 2016". Il conto sale leggermente (38) modificando la chiave di ricerca in Paris AND 2024 AND olympi*. Scende a 15 restringendo il campo tematico a Paris AND 2024 AND urba*. La distribuzione temporale spazia evidentemente dal 2018 (l'assegnazione delle olimpiadi a Parigi risale al settembre 2017) al 2023, con un incremento sensibile nel 2022 ;

- Hal Science Ouverte (banca dati francese) : 57 contributi scientifici con chiave di ricerca "Paris 2024", prevalentemente in scienze umane e sociali. I risultati salgono a 70 in scienze umane e sociali con chiave di ricerca estesa Paris AND 2024 AND olympi*, mentre sono solo 37 con chiave di ricerca Paris AND 2024 AND urba*.

3 Un'Opération d'Interet National (OIN) è una fattispecie del diritto urbanistico di regime giuridico speciale, per cui lo Stato conserva la potestà decisionale su di un territorio definito, in ragione dell'interesse generale primario. L'OIN per la realizzazione del villaggio olimpico, sottolineando il carattere eccezionale dell'operazione, è istituita con decreto n° 2018-223 del 30/03/2018.

4 La ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) è uno strumento urbanistico negoziale. La ZAC « Village Olympique et Paralympique » è approvata nel 2019 sui territori dei comuni di Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine e l'Île-Saint-Denis nel dipartimento Seine-Saint-Denis

5 SOCIÉTÉ DE LIVRAISON DES OUVRES OLYMPIQUES, art. 53, legge n. 2017-257 del 28/02/2017 e ss.mm.ii.

6 Art. 23 Legge 2018-202 del 26/03/2018 relativa all'organizzazione dei Giochi Olimpici e Paralimpici 2024

7 Il prolungamento della linea 14 si compone di diverse tratte. La tratta Saint-Lazare – Mairie de Saint-Ouen è intrapresa da Ile-de-France Mobilités nel 2010 per poi rientrare nel perimetro di azione della Société du Grand Paris con il protocollo Stato-Regione del 19/07/2013. La tratta Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel e la tratta Olympiades – Aéroport d'Orly sono parte integrante del Grand Paris Express.

8 Dichiarata di pubblica utilità nel 2008 e modificata nel 2017, l'infrastruttura è realizzata da SNCF e Aéroports de Paris. La messa in servizio è stata rinviata al 2027 per dare priorità alle reti della mobilità quotidiana.

9 Ad esito di un dibattito decennale, il progetto di città metropolitana Grand Paris è stato rilanciato nel 2007 dalla consultazione pubblica promossa della Presidenza della Repubblica e si costituisce ufficialmente con la legge n. 2010-597 del 03/06/2010. Atto fondativo ne è la costruzione dell'armatura infrastrutturale Grand Paris Express, di cui è mandataria la Société du Grand Paris, società pubblica retta dal decreto n°2010-756 del 07/07/2010.

10 Piano d'azione del Primo Ministro del 22/02/2018

11 La corona dei comuni nei dipartimenti di Hauts-de-Seine (92), Seine Saint-Denis (93) e Val de Marne (94), immediatamente circostanti Parigi (75), che costituiscono con questa gran parte del territorio della Métropole du Grand Paris.

12 Annullata dal Tribunale amministrativo di Montreuil (sentenza confermata in appello nel 2021) per carenze tecniche e comunicative nello studio degli impatti sulla salute della decontaminazione dei suoli.

13 https://www.apur.org/dataviz/observatoire_des_gares/index.html (URL consultato ad ottobre 2023)

14 In sintesi, saranno consegnate per l'inizio dei giochi olimpici la linea 14 fra Orly e Saint-Denis Pleyel (prolungamento sud e nord) e il prolungamento della RER E da Saint-Lazare alla Défense, mentre è stata inviata la messa in servizio dell'integralità delle quattro linee di nuova concezione del Grand Paris Express

La Senna e le Olimpiadi: un programma tra funzionalità e apparenza, Federico Desideri

1 A. De Cesaris, Parigi. Costruire la città sulla città, in "l'industria delle costruzioni n. 443, 2015, pp. 14-23.

2 L. V. Ferretti, Parigi, la città intensa e le grandi trasformazioni urbane, in "l'industria delle costruzioni n. 443", 2015, pp. 4-13.

3 Scuola di Urbanistica di Parigi con l'Università di Paris Est Créteil Val-de-Marne e l'Università Gustave Eiffel, con la supervisione dell'Istituto della Regione di Parigi e dell'Istituto Regionale per lo Sviluppo dello Sport

4 C. Mazzoni, Dallo spazio suddiviso allo spazio condiviso. Processi di trasformazione urbana nel Grand Paris, in "L'Industria delle costruzioni n. 482", 2021, pp. 22-33.

5 La Convenzione di cooperazione tra la Città di Parigi, il Dipartimento della Seine-Saint-Denis e gli Enti Pubblici Territoriali di Pleine Commune, Est Ensemble, Paris Terre d'Envol e Grand Paris Grand Est è stata avviata nel giugno 2016.

6 Il documento è stato redatto da "HAROPA PORT développement territorial Paris", "Voies Navigables de France", "La Ville de Paris", "L'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine de Paris" e "L'atelier parisien d'urbanisme" e presentato al Consiglio comunale di Parigi il 13 ottobre 2022.

7 Insieme con il Ministero delle Attività Sportive

8 P. Pommellet, La regione Île-de-France: polo terziario d'Europa, in "Roma Parigi New York. Quale urbanistica per le metropoli?", a cura di D. Cecchini, G. Hermanin, M. Talia, Gangemi

editore, Roma, 1986, pp. 131-144.

9 Nel 2019 Parigi ha registrato la presenza di 29 milioni di visitatori con un volume d'affari indotto di 103 miliardi di euro e il coinvolgimento di quasi quattrocento mila operatori nel settore.

10 insieme con il Comune di Parigi, la Regione dell'Île-de-France e l'Autorità della Valle della Senna

11 Così come nel XIX secolo furono regimentati i laghi naturali presenti nei grandi parchi parigini lungo il corso del fiume (Bois de Boulogne e Bois de Vincennes) e creato il bacino di raccolta del Buttes-Chaumont.

P. Lavedan, R. Plouin, J. Huguency, R. Auzelle, *Louvre du Baron Haussmann Préfet de la Seine (1853-1870)*, Presses Universitaires de France, Parigi 1978. In Italia: *Il Barone Haussmann prefetto della Senna 1853-1870*, trad. G. Silvestri Stevan, il Saggiatore, Milano 1978

12 Oggi la multa per la balneazione abusiva è di soli 38 euro ma il disincentivo appare sproporzionato rispetto alle conseguenze.

Il Villaggio degli Atleti. St. Denis apre verso il fiume, Bernardo Grilli di Cortona

1 <https://www.statista.com/chart/5424/the-massive-costs-behind-the-olympic-games/>

2 Il termine "reinventare" qui usato non è casuale. Gli atelier e i workshop nati in seguito al progetto del Grand Paris hanno dettato le linee guida dello sviluppo urbano parigino dell'ultimo decennio. In seguito, la Metropoli del Grand Paris si è preoccupata di lanciare una serie di concorsi di architettura e urbanistica chiamati per l'appunto *Réinventer la Métropole* (Reinventare la Metropoli). Visto il successo del primo concorso, negli anni se ne sono susseguiti molti altri: *Réinventer la Métropole 2 e 3*, *Réinventer la Seine*, *Réinventer Paris...*

3 La tematica delle periferie, le famigerate banlieues, è spesso al centro del dibattito pubblico francese. Punto di partenza di innumerevoli rivolte ma anche il soggetto principale di film che sono entrati a pieno titolo nella cultura francese, come *L'Odio* di Mathieu Kassovitz (1995) o il più recente *I Miserabili* del regista Ladj Ly (2019).

4 INSEE 2017

5 Il IX arrondissement di Parigi, dall'altra parte del boulevard Périphériques e a poche centinaia di metri dal settore in questione, ha un reddito medio annuo di tre volte superiore. Fonte: INSEE.

6 Ai disordini contro la riforma delle pensioni si aggiungono nuove rivolte nelle periferie in seguito all'uccisione di Nahel Merzouk, diciassettenne Franco-Algerino reo di non essersi fermato ad un posto di blocco della polizia.

7 Anne Clerval, *Paris sans le peuple - La gentrification de la capitale*, Éditions La Découverte, Paris, 2016.

La nuova Stazione Saint-Denis Pleyel. Internodalità e trasformazione, Tommaso Berretta

1 Stefanini, V. (2017) *Nodi di scambio urbani, strategie di rigenerazione per la città contemporanea*. Università degli Studi Roma Tre, Roma.

2 Baglivo, C., Garofalo, L. (2007) *Da non luogo a superluogo*, in *La civiltà dei Superluoghi*. Damiani, Bologna

3 Geffroy, D. (2019) *A city of projects: Grand Paris, the 2024 Summer Olympics, and the jurisdictional negotiation of contemporary Paris*. Virginia Polytechnic Institute, Blacksburg (VA)

4 Dominique Perrault Architect (2019) *Newsletter N. 1: The Olympic and Paralympic Village*.

www.perraultarchitecture.com

5 Kuma, K. (2008) *Lanti-oggetto, dissolvere e disintegrare l'architettura*. A cura di. Ferrari, M. Associazione Culturale Ilios Editore. Bari.

6 Kuma, K. (2008), *op.cit*

7 Kuma, K. (2018) *Kengo Kuma Complete Works Expanded Edition*. Thames & Hudson. USA.

8 *GA Document International n. 137* (2016). Kengo Kuma Saint Denis-Pleyel Emblematic Train Station. A.D.A. Edita. Tokyo.

La legge francese per Parigi 2024, Davide Palazzo

1 Per un'ampia panoramica dei rischi connessi alla gestione delle Olimpiadi v. W. Jennings, *Olympic risks*, New York, 2012.

2 Su tale ambivalenza v. M. D'Arienzo, *Il ruolo dei Grandi eventi nella riqualificazione delle periferie urbane e nella promozione del diritto allo sport*, in *Dir. e proc. amm.*, 2017, 681 ss.; P. Stella Richter, *Grandi eventi ed evoluzione delle città: il caso degli stadi per il campionato europeo di calcio*, in *Riv. giur. ed.*, 2004, II, 213.

3 Su tale relazione, che si inserisce nell'ambito della teoria della pluralità degli ordinamenti giuridici, v., per tutti, P. Grossi, *Sui rapporti tra ordinamento statale e ordinamento sportivo*, in *Dir. amm.*, 2012, 3 ss.

4 In proposito v. M. Capantini, *L'organizzazione dei grandi eventi sportivi dall'ottica amministrativa. Esperienze recenti e insegnamenti per il futuro*, in *Riv. dir. sport.*, 2012, 75. *Sulle forme di partenariato pubblico-privato nel contesto dei grandi eventi* v. M. Allena – P. Pantalone, *Il partenariato pubblico-privato e i grandi eventi*, in M. Allena – M. Capantini (a cura di), *I grandi eventi, la parola al giurista. Dentro e oltre l'esperienza di Expo 2015*, in *Dir. econ.*, 2/2015, 117 ss.

5 In tema v. R. Cavallo Perin – B. Gagliardi, *La disciplina giuridica dei grandi eventi e le olimpiadi invernali "Torino 2006"*, in *Dir. amm.*, 2012, 189 ss. *Per una valutazione critica dell'applicazione di misure di semplificazione amministrativa collegate all'organizzazione di grandi eventi nel contesto italiano* v. C. Taccola, *L'attività amministrativa in occasione di grandi eventi: istituti di semplificazione e accelerazione amministrativa... ovvero la differenza tra un Long Island e uno Spritz!*, in M. Allena – M. Capantini (a cura di), *I grandi eventi, la parola al giurista. Dentro e oltre l'esperienza di Expo 2015*, in *Dir. econ.*, 2/2015, 47 ss. Cfr. anche L. Pergolizzi, *La complessità dell'organizzazione dei grandi eventi, dall'Expo al Giubileo*, in *Federalismi.it*, 6/2016.

6 In tal senso v. C. Micciché, *I grandi eventi tra complessità organizzativa e spending review: gli istituti di collaborazione strutturale tra enti pubblici*, in M. Allena – M. Capantini (a cura di), *I grandi eventi, la parola al giurista. Dentro e oltre l'esperienza di Expo 2015*, in *Dir. econ.*, 2/2015, 42.

7 *Sulle caratteristiche peculiari di tale contratto e in particolare sul potere di determinarne il contenuto da parte del Comitato Internazionale Olimpico* v. J. Marmayou, *Le contrat de «ville hôte» pour les jeux olympique*, in M. Maisonneuve (a cura di), *Droit & olumpisme. Contribution à l'étude juridique d'un phénomène transnational*, Aix-en-Provence, 2015, 101 ss.; R. Cavallo Perin – B. Gagliardi, *La disciplina giuridica dei grandi eventi*, cit., 198-199.

8 Nota A. Benedetti, *Conclusioni: prospettive di indagine per il giurista pubblicista di fronte alle criticità della regolazione dei Grandi eventi*, in M. Allena – M. Capantini (a cura di), *I grandi eventi, la parola al giurista. Dentro e oltre l'esperienza di Expo 2015*, in *Dir. econ.*, 2/2015, 217, che la realizzazione dei grandi eventi presenta "la peculiare caratteristica di poter vincolare l'esercizio di poteri e funzioni pubbliche all'adempimento di impegni assunti in sede

negoziale". In questa prospettiva, la stessa Autrice sottolinea (pp. 218 ss.) l'attitudine dei grandi eventi a oltrepassare le categorie tradizionali che distinguono tra diritto pubblico e privato.

9 Su tale linea di tendenza, comune nella realizzazione dei Giochi olimpici, v. E. Gabardo – M. Corrêa de Moura Rezende, Alterazioni legislative dovute alla realizzazione dei megaeventi: il caso dei mondiali di calcio 2014 in Brasile, in M. Allena – M. Capantini (a cura di), I grandi eventi, la parola al giurista. Dentro e oltre l'esperienza di Expo 2015, in *Dir. econ.*, 2/2015, 184; M. Capantini, L'organizzazione dei grandi eventi, cit., 78. Sulla deroga come disciplina speciale v. G. Quaglia, La derogabilità delle norme in occasione dei grandi eventi, in M. Allena – M. Capantini (a cura di), I grandi eventi, la parola al giurista. Dentro e oltre l'esperienza di Expo 2015, in *Dir. econ.*, 2/2015, 89 ss.

10 Utilizza tale espressione M. D'Arienzo, Il ruolo dei Grandi eventi, cit., 689.

11 Sulla rilevanza della tutela ambientale nel contesto olimpico v. M. Fermeglia, La tutela dell'ambiente e la lotta al cambiamento climatico nell'organizzazione dei grandi eventi sportivi, in *Riv. dir. sport.*, 2018, 116 ss. In una prospettiva più generale, riferita ai grandi eventi, v. M. D'Arienzo, Il ruolo dei Grandi eventi, cit., 701; L. Caruccio, La tutela ambientale nei processi di selezione e gestione sovrastatale dei grandi eventi. Ruolo delle organizzazioni "proprietarie" e raccordo con gli strumenti dell'ordinamento interno, in M. Allena – M. Capantini (a cura di), I grandi eventi, la parola al giurista. Dentro e oltre l'esperienza di Expo 2015, in *Dir. econ.*, 2/2015, 131 ss. Sulla componente valoriale dell'ordinamento sportivo v. P. Grossi, Sui rapporti, cit., 11 ss.

12 Sull'utilizzo dello strumento contrattuale come mezzo di tutela dell'ambiente nell'ambito dei grandi eventi sportivi v. L. Caruccio, La tutela ambientale, cit., 136-137.

13 Sul punto v. M. D'Arienzo, Il ruolo dei Grandi eventi, cit., 698 e 710.

14 Artt. 9 e 12 della legge n. 2018-202.

15 Art. 13 della legge n. 2018-202.

16 Art. 13-I della legge n. 2018-202.

17 In dottrina v. O. Le Bot, *Droit de l'urbanisme*, Paris, 2022, 748 ss.

18 Cfr. R. Cavallo Perin – B. Gagliardi, La disciplina giuridica dei grandi eventi, cit., 193. Con particolare riferimento alle fonti normative v. E. Marino, Grandi eventi: atti di normazione e provvedimenti amministrativi, in M. Allena – M. Capantini (a cura di), I grandi eventi, la parola al giurista. Dentro e oltre l'esperienza di Expo 2015, in *Dir. econ.*, 2/2015, 67 ss. In una prospettiva più generale, attenta all'espansione dei poteri emergenziali per fenomeni prevedibili, come i grandi eventi, v. G. Tropea, Potere di ordinanza, normalizzazione dell'emergenza e trasformazioni dell'ordinamento, in *Dir. amm.*, 2021, 885 ss. In senso critico v. M. Capantini, L'organizzazione dei grandi eventi, cit., 88.

19 Art. 24 della legge n. 2018-202. Poteri speciali sono attribuiti anche in materia di lotta al doping (art. 25). La base giuridica per l'attribuzione di tali poteri normativi al Governo si rinviene nell'art. 38 della Costituzione francese.

20 In tema v. T. Vaseux, *Les contrats de sous-occupation du domaine public doivent-ils être précédés d'une procédure de sélection préalable?*, in *JCP / La Semaine Juridique – Édition Administrations et Collectivités Territoriales*, 17 giugno 2019, 1 ss.; P. Murgue-Varoquier, *Le sous-occupant du domaine public*, in *RFDA*, 2020, 59 ss.

21 Art. 49 e 56 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea; direttiva 2006/123/CE (c.d. Bolkestein). Sull'esigenza di rispettare il principio di parità di trattamento anche nell'organizzazione dei Giochi olimpici v. R. Cavallo Perin – B. Gagliardi, La disciplina giuridica dei grandi eventi, cit., 200 ss. Sull'annoso problema delle gare per le concessioni di beni demaniali nell'ordinamento italiano v. G. Colombini, Beni pubblici, gestioni patrimoniali,

concessioni demaniali, in *Riv. trim. dir. pubbl.*, 2022, 675 ss.

22 Ai sensi dell'art. 421-2, del Code de l'urbanisme, tale permesso si applica a lavori, installazioni e trasformazioni che incidono sull'utilizzo del suolo e sono individuati in un apposito decreto.

23 Sull'esigenza che le deroghe normative collegate all'organizzazione dei grandi eventi siano motivate, con particolare riferimento al rispetto del principio di proporzionalità, v. G. Quaglia, La derogabilità delle norme, cit., 91 ss.; M. Capantini, L'organizzazione dei grandi eventi, cit., 91. In giurisprudenza v. Corte cost., 14/4/1995, n. 127.

24 V. art. 61, comma 2, della legge n. 2018-1021 del 23 novembre 2018.

25 Art. 18 della legge n. 2018-202.

26 V. par. 72, comma 1, lett. b), del Town and Country Planning Act 1990. In dottrina v. A. Bowes, *A Practical Approach to Planning Law*, Oxford, 2019, 343 ss.

27 In proposito v. P. CHIRULLI, Planning law in Italy and England: similarities and differences, in *Journal of Planning & Environment Law*, 2014, 315 ss.

28 Art. 12, d.p.r. 380/2001.

29 Art. 15, d.p.r. 380/2001.

30 Sul carattere vincolato del permesso di costruire v. ex multis Cons. St., 20/10/2022, n. 8943. In dottrina v. P. URBANI – S. CIVITARESE MATTEUCCI, *Diritto urbanistico. Organizzazione e rapporti*, Torino, 2017, 342-343.

31 Art. 14, d.p.r. 380/2001.

32 Cfr., da ultimo, Corte cost., 10/2/2023, n. 17; TAR Sicilia, Palermo, 3/11/2022, n. 3096.

33 Sull'opportunità di una legge organica sui grandi eventi v. G. Quaglia, La derogabilità delle norme, cit., 104; A. Benedetti, Conclusioni, cit., 216.

