



Politecnico di Torino

Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Corso di Laurea Magistrale in Pianificazione Territoriale,
Urbanistica e Paesaggistico - Ambientale

TESI DI LAUREA

Opportunità e criticità nelle interazioni tra Grand Paris Express e Giochi Olimpici 2024

Candidato:

Michele Vecchio

Relatore:

Luca Staricco

dicembre 2024

Dedico questa tesi alla Nonna Polpo. Mi sei sempre stata vicino e mi hai sostenuto in tutto quello che facevo. Grazie

Prefazione

La stesura di questa tesi è iniziata durante il mio periodo di mobilità all'estero svolto da febbraio a giugno 2023 a Parigi, che è stato possibile grazie al programma europeo Erasmus+ - Programme Countries. Vorrei ringraziare il Politecnico di Torino per avermi formato in questi anni e per avermi permesso di partecipare a questa esperienza arricchente. Ringrazio anche la Università Sorbonne di Parigi per avermi ospitato e guidato durante questo percorso.

Mi è doveroso dedicare questo spazio della mia tesi a tutte le persone che mi hanno supportato nel mio percorso di crescita universitaria e professionale.

- Per prima cosa, desidero ringraziare il mio relatore, il Professor Luca Staricco, per la sua guida, i suoi consigli preziosi e la sua pazienza durante tutto il progetto.
- Vorrei ringraziare anche il Professor Xavier Desjardins dell'Università Sorbonne, per avermi fornito spunti fondamentali nella stesura di questo lavoro.
- Ringrazio anche Mathilde Lacroix per aver rilasciato una intervista che ha arricchito ulteriormente l'esito di questa tesi.
- Grazie Mamma e Papà, mi avete aiutato tantissimo in tutto il mio percorso. Senza di voi non sarei arrivato a questo momento importante.
- Grazie Silvia per avermi aiutato a superare i momenti più difficile e aver passato insieme a me quelli più belli.
- Grazie Zio, per esserci stato quando ne avevo bisogno e avermi dato i consigli migliori.
- Grazie, Delia, per tutto ciò che mi hai donato e per aver condiviso con me ogni momento. Ripenso a tutto ciò che abbiamo vissuto insieme da quando ci siamo incontrati e non riesco a immaginare un modo più bello di trascorrere questi istanti se non insieme a te.
- Grazi Diego per avermi guidato e aiutato in questo percorso.
- Ringrazio tutti i miei amici, che hanno alleggerito i miei periodi più pesanti e mi hanno spronato a dare sempre di più. *

*Ringrazio Alessio, per essere stato così magnanimo da non impedirmi di concludere la mia tesi.

Sommario

Il Grand Paris Express, il più grande intervento infrastrutturale pubblico in Europa che si sta realizzando, è un esempio concreto di come applicare i principi del Transit-Oriented Development per lo sviluppo urbano, riqualificando le periferie e promuovendo una mobilità più sostenibile.

Questa Tesi di Laurea Magistrale ha l'obiettivo di identificare i principali punti di correlazione tra il progetto del Grand Paris Express e l'organizzazione dei Giochi Olimpici e quali sono le criticità e le opportunità di tali correlazioni. Per raggiungere questo risultato la tesi è stata suddivisa in due parti. Nella prima è stata fatta una analisi della strategia del Transit-Oriented Development e del progetto originario del Grand Paris Express, approfondendo il contesto storico, politico e sociale della regione parigina, per identificare quali sono i legami tra la teoria e il progetto. Nella seconda parte è stato esaminato il quadro che iscrive le candidature olimpiche, con un focus sulle edizioni precedenti, e come le Olimpiadi 2024 si inseriscano in questo contesto. Infine sono stati identificati i principali punti di correlazione tra il progetto del Grand Paris Express e l'organizzazione dei Giochi Olimpici, quali sono le criticità e le opportunità di tali correlazioni e, a Olimpiadi concluse, quel che è l'eredità rimasta alla città di Parigi.

I risultati evidenziano come la sinergia tra imponenti progetti infrastrutturali ed eventi di rilievo internazionale generi un ampio spettro di opportunità per lo sviluppo urbano. Tuttavia, anche le iniziative più promettenti e attenzionate possono incontrare ostacoli che, se sottovalutati, rischiano di comprometterne il successo. Nel caso specifico di Parigi, gli elementi critici sono stati l'inefficace variazione delle tempistiche e il conseguente aumento dei costi.

Indice

Elenco delle figure	v
Introduzione	2
I Lo sviluppo urbano di Parigi	3
1 Il Transit-Oriented Development	4
1.1 La nascita del Transit-Oriented Development	4
1.1.1 Le prime forme di strategia TOD in Europa	4
1.1.2 Declino e ripresa del TOD negli Stati Uniti	6
1.1.3 La formulazione di Peter Calthorpe	7
1.2 La definizione di Transit-Oriented Development	10
1.2.1 I principi della strategia TOD	10
1.2.2 I piani e gli studi più recenti	12
1.3 Esempi di pianificazione TOD in Europa	16
1.3.1 Il Finger Plan di Copenaghen	16
1.3.2 La UNO-City di Vienna	16
1.3.3 Il TOD ad Amsterdam	18
1.3.4 La pianificazione urbana di Stoccolma	19
2 Evoluzione della struttura urbana di Parigi	20
2.1 Dai primi insediamenti alla rivoluzione industriale	20
2.1.1 L'espansione cadenzata dalle cinte murarie	20
2.1.2 Altri elementi di rilievo nella storia urbanistica parigina	21
2.2 Tempi moderni	23
2.2.1 Le trasformazioni di Haussmann	23
2.2.2 La nascita della metropolitana	25
2.2.3 La rete ferroviaria metropolitana: RER	29
3 Il persistente dualismo tra centro e banlieue	31
3.1 La nascita del potere centrale	31

3.2	La segregazione delle banlieues nel XX secolo	33
3.2.1	L'influenza dei mezzi di trasporto pubblico	33
3.2.2	La Quinta Repubblica e l'approccio moderno al problema della banlieue	34
4	Il Grand Paris Express e lo sviluppo delle sue stazioni	39
4.1	La trasformazione di una metropoli: il progetto Grand Paris	39
4.1.1	Parigi tra mercato globale e contesto locale	40
4.1.2	Le politiche di governance nell'Île-de-France	42
4.2	Lo sviluppo del Grand Paris Express	44
4.2.1	Un compromesso senza precedenti	44
4.2.2	Principi di progettazione degli spazi pubblici nel Grand Paris Express	49
II	I Giochi Olimpici e le interazione con il Grand Paris Express	53
5	I Giochi Olimpici	54
5.1	L'impatto delle manifestazioni internazionali sulle città	54
5.1.1	L'eredità positiva dei grandi eventi	54
5.1.2	I problemi aperti	55
5.2	I Giochi Olimpici 2024 a Parigi	58
5.2.1	La storia olimpica di Parigi	58
5.2.2	La sostenibilità delle Olimpiadi 2024	61
6	GPE e Olimpiadi 2024: una sfida per un futuro sostenibile	64
6.1	Riqualificazione urbana tra GPE e Olimpiadi	64
6.2	Il prezzo delle Olimpiadi	65
6.3	Il cronoprogramma del Grand Paris Express	68
6.3.1	Una nuova pianificazione delle consegne	69
6.3.2	La puntualità nelle scadenze	69
7	Dalla pianificazione alla rigenerazione: esempi dal GPE	73
7.1	Il caso studio del Fort d'Aubervilliers	74
	Conclusioni	81
	Appendice A: cronologia del Grand Paris Express	89
	Appendice B: Intervista a Mathilde Lacroix sul progetto di riqualificazione del Fort d'Aubervilliers	94

Acronimi **95**

Bibliografia **97**

Elenco delle figure

1.1	Schema della <i>Garden City</i> tratto dal libro <i>Garden Cities of To-morrow</i> di Ebenezer Howard. Al centro è presente la "Central City", circondata da una serie di comuni satelliti collegati da infrastrutture, con spazi per l'agricoltura, industria e servizi sociali. [38]	5
1.2	Carta originale del Finger Plan grazie al quale Copenaghen prese la forma simile ad una mano, con il nucleo medievale della città rappresentato dal palmo e le cinque dita rappresentate dalle linee ferroviarie esistenti che guidarono lo sviluppo urbano. [60]	17
2.1	Elaborazione personale delle principali cinte murarie che si sono susseguite nella storia di Parigi e che rappresenta bene la natura concentrica e a strati dello sviluppo urbano. [6] . .	22
2.2	La carta è un'elaborazione personale che rappresenta i principali assi viari ed elementi significativi creati dalle trasformazioni di Parigi condotte da Haussmann nel Secondo Impero. [6]	26
2.3	L'immagine raffigura un'elaborazione personale della rete metropolitana e della RER di Parigi suddivise per i principali periodi di apertura. Si può notare come prima della Grande guerra la maggior parte della rete metropolitana che tuttora attraversa il centro fosse già costruita. Nei decenni successivi la rete venne espansa verso le aree più periferiche, mentre la prima linea RER venne aperta prima della Seconda guerra mondiale, ma la rete vide l'espansione maggiore negli anni '70 e '80. [6]	28
3.1	Mappa che rappresenta la rendita salariale in euro dei comuni più centrali dell'area metropolitana parigina. Si notano chiaramente le differenze salariali tra la periferia occidentale e quella orientale. Si può vedere come uno delle aree più colpite dalla povertà sia proprio il dipartimento di Seine-Saint-Denis, una delle banlieue più estese e conosciute. [9]	36
4.1	Le quote di mercato delle principali destinazioni per gli investimenti internazionali in Europa, in una prospettiva a lungo termine. Dopo un decennio di vantaggio rispetto alla concorrenza, Londra ha ridotto il suo margine a causa della Brexit, mentre Parigi ha registrato una forte crescita. [35]	42
4.2	Il progetto dell'Orbival presentato nel 2006 dal Consiglio Generale della Val-de-Marne. [8]	45
4.3	Presentato lo stesso anno dell'Orbival, la Métrophérique è la proposta della Ratp al problema del trasporto regionale. [8]	46

4.4	Progetto dell’Arc Express, presentato nel 2007 come risposta al progetto della Métrophérique e alla congestione delle linee radiali del sistema di trasporto parigino, specialmente la linea metropolitana 13 e la linea RER A. [8]	46
4.5	Il tracciato definitivo del Grand Paris Express all’indomani delle modifiche apportate dal governo francese nel 2013. [32]	48
4.6	I due disegni, pubblicati sul manuale <i>Place du Grand Paris</i> , mostrano una piazza esemplificativa, posta all’ingresso della stazione, allo stato attuale (sinistra) e diversi anni dopo il completamento dei lavori (destra). Si possono vedere le principali trasformazioni che si vogliono attuare, tra cui le più importanti sono: la creazione di uno spazio pubblico ampio ed accessibile, l’esteso utilizzo di mobilità dolce e l’aumento del verde urbano. Sono presenti numerosi dettagli leggermente nascosti che ad un primo sguardo potrebbero non essere notati, come ad esempio il cambiamento delle destinazioni d’uso e la densificazione degli edifici prossimi alla stazione. [11]	50
5.1	Mappa delle Olimpiadi presentata per la prima volta nel documento di candidatura redatto dalla città di Parigi. Questa versione è quella riproposta dal CIO nel report di riepilogo delle candidature. Dalla mappa possiamo facilmente individuare le due sedi principali in cui si svolgeranno le competizioni, la Seine-Saint-Denis a nord e il centro dove sono presenti i monumenti più iconici della metropoli. [2]	60
5.2	Questa linea del tempo rappresenta le fasi con cui si svolge la selezione della città che ospiterà i Giochi Olimpici e venne presentata dal CIO nel processo di candidatura per le Olimpiadi 2024. Nello specifico questa versione venne pubblicata all’interno del report della commissione valutatrice. [2]	61
6.1	Elaborazione personale della spesa, in miliardi di dollari, prevista (colore scuro) ed effettiva (colore chiaro) per le Olimpiadi dal 2000 in poi. Nonostante sia molto difficile ottenere una stima precisa del costo dei Giochi Olimpici, poiché questi vanno a coinvolgere un gran numero di interventi ed investimenti, si possono usare i seguenti dati in modo indicativo per avere un quadro generico dello stato. Notiamo, ad esempio, una crescita costante nel costo delle Olimpiadi fino ai giochi di Rio de Janeiro del 2016; da quell’anno in poi vediamo un ridimensionamento della spesa, in sintonia con la volontà del CIO di ridurre l’impatto dell’evento sportivo.	66
6.2	Carta edita da Le Monde che espone il calendario delle consegne pubblicato nel documento della fase 1 della candidatura alle Olimpiadi 2024. [19] [49]	70
6.3	La pianificazione delle inaugurazioni stabilito da SGP a novembre 2024. [7]	72
7.1	Vista del futuro Parc des Docks de Saint-Ouen, situato in un’area precedentemente industriale e ora abbandonata. Una volta completato, sarà uno dei parchi urbani più grandi del progetto Grand Paris Express. [21]	74

7.2	In ordine a scendere il masterplan del progetto del Fort d'Aubervilliers, una vista dell'ingresso alla stazione ed una vista del centro acquatico. [3] [4] [10]	77
7.3	Le Tours des Gendarmes, nate come edilizia pubblica per ospitare i lavoratori nella gendarmeria francese ma abbandonate da anni, verranno riqualificate dal progetto. [5]	78

Introduzione

Sempre più spesso si pone l'attenzione sull'impatto che grandi eventi, come manifestazioni sportive, esposizioni o fiere, generano sulle città ospitanti. Mentre fino a un decennio fa si pensava che i benefici economici e il prestigio derivati dall'ospitare queste esibizioni giustificassero gli sforzi e l'elevata spesa necessari per la loro organizzazione, negli ultimi anni l'opinione pubblica è sempre più convinta che i costi superino i benefici. Nonostante questo, i grandi eventi e progetti simbolo spesso vengono sfruttati per soddisfare obiettivi di sviluppo multipli e promuovere nuove agende urbane.

I Giochi Olimpici di Parigi 2024 rientrano in una serie di manifestazioni che negli ultimi anni hanno voluto proporre delle soluzioni che riqualifichino i territori nei quali vengono ospitate, mantenendo un occhio di riguardo alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Per raggiungere questi obiettivi la proposta francese affianca all'organizzazione dei giochi il progetto già avviato del Grand Paris Express (GPE), il più grande intervento infrastrutturale pubblico mai realizzato in Europa. Questo importante progetto prevede l'espansione della rete metropolitana verso la *banlieue*, andando così a servire una parte della capitale afflitta da numerosi problemi socio-economici. Il progetto del GPE presenta numerosi elementi in comune con la pratica di pianificazione Transit-Oriented Development (TOD), la quale negli ultimi vent'anni ha visto un crescente interesse tra i ricercatori. Il TOD è una strategia urbanistica che mira a creare comunità sostenibili e accessibili attraverso lo sviluppo di insediamenti urbani diversificati e ad alta densità nelle vicinanze delle stazioni di trasporto pubblico.

In questa tesi andremo ad approfondire questi aspetti, strutturandola come segue. Nel primo capitolo verrà analizzata la teoria del TOD, esaminando le prime formulazioni nel XX secolo e lo stato dell'arte attuale. I capitoli 2 e 3 approfondiranno la storia urbana di Parigi e le dinamiche di centralità tipiche della capitale, concludendo nel capitolo 4 con un'analisi del progetto del GPE e del suo legame con la teoria TOD. La seconda parte della tesi, avviata con il capitolo 5, si focalizzerà sull'impatto dei grandi eventi sulle città ospitanti, con particolare attenzione alla candidatura di Parigi per i Giochi Olimpici del 2024. Dopo aver esplorato in dettaglio il progetto del GPE e le dinamiche della candidatura olimpica, il capitolo 6 analizzerà le interazioni tra questi due elementi, evidenziando le reciproche influenze, con l'obiettivo di individuare successi e criticità emerse da questa relazione. Infine, il capitolo

7 approfondirà alcuni casi studio esemplari per comprendere meglio gli effetti concreti dei fenomeni analizzati.

Al fine di raggiungere tale proposito, è stata adottata una metodologia principalmente qualitativa che si basa sull'analisi di numerose ricerche per andare a definire il contesto entro il quale si racchiude l'argomento. Un focus particolare è stato dato ad articoli e fonti ufficiali e istituzionali, che hanno consentito di ricostruire le fasi di sviluppo e l'avvio dei lavori del GPE. La scelta di questa metodologia si è rivelata particolarmente adatta per conciliare la grande diversità delle fonti disponibili e per ottenere una sintesi ideale da esse. La componente qualitativa fa anche riferimento all'intervista rilasciata da Mathilde Lacroix, responsabile di progetto del Fort d'Aubervilliers presso Grand Paris Aménagement, grazie alla quale è stato possibile verificare gli effetti della commistione tra Grand Paris Express e Giochi Olimpici.

Parte I

Lo sviluppo urbano di Parigi

Capitolo 1

Il Transit-Oriented Development

Prima di addentrarci nella storia urbanistica di Parigi è utile parlare del *Transit-Oriented Development* (TOD), una strategia urbanistica che mira a creare comunità sostenibili e accessibili incentrate sui trasporti pubblici. Introdurre questo argomento sarà utile poiché, come vedremo, i recenti sviluppi e trasformazioni nella regione parigina si sono concentrati molto sul migliorare la qualità dell'ambiente, anche seguendo le linee guida dettate dal TOD. Questo approccio infatti si concentra sulla costruzione di insediamenti urbani con determinate caratteristiche di densità e progettazione nei pressi delle stazioni del trasporto pubblico, in modo da ridurre l'utilizzo dei veicoli privati e promuovere una mobilità più sostenibile.

1.1 La nascita del Transit-Oriented Development

1.1.1 Le prime forme di strategia TOD in Europa

Il primo vero esempio di pianificazione urbana guidata dai trasporti pubblici lo troviamo con lo sviluppo di Bedford Park da parte di Jonathan Carr nel 1875. Bedford Park era collegata dalla ferrovia alla stazione di Charring Cross a Londra. I negozi, le scuole e altri servizi erano tutti situati in prossimità della stazione in modo che i pendolari diretti a Londra potessero beneficiare della vicinanza al percorso quotidiano per andare a lavoro. In altri esempi di quartieri pianificati dopo Bedford Park, come i progetti utopici di William Owen e Alexander Harvey della fine degli anni '80 dell'Ottocento, veniva specificata anche la posizione delle infrastrutture di trasporto rilevanti. Tuttavia in questi casi, la scelta di localizzare determinate attività vicino alla ferrovia era principalmente in un'ottica di trasporto merci e non di persone.

Questi esempi, così come altre influenze, contribuirono allo sviluppo dell'idea della città giardino da parte di Ebenezer Howard. La proposta di Howard rispondeva all'esigenza di ridurre il sovraffollamento delle città Inglesi e l'abbandono delle campagne alla fine del XIX secolo. Egli voleva ottenere contemporaneamente due vantaggi: gli agi e le comodità

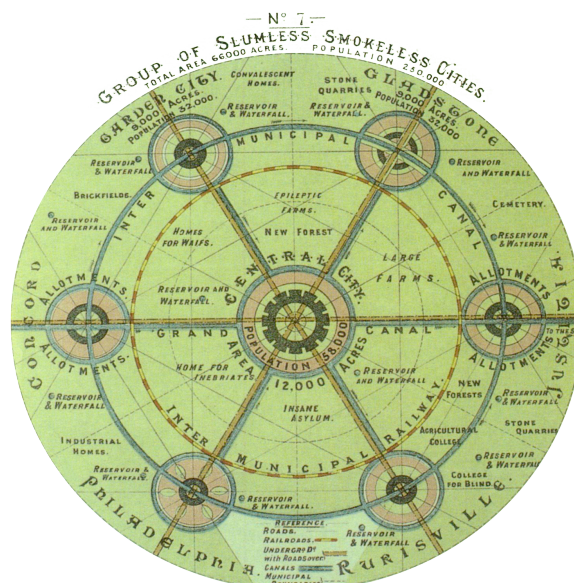


Figura 1.1: Schema della *Garden City* tratto dal libro *Garden Cities of To-morrow* di Ebenezer Howard. Al centro è presente la "Central City", circondata da una serie di comuni satelliti collegati da infrastrutture, con spazi per l'agricoltura, industria e servizi sociali. [38]

della vita urbana e gli aspetti sani e genuini della vita di campagna [38]; questo concetto viene spiegato chiaramente nel suo libro *Garden Cities of To-morrow*. La "Garden City" prevedeva una serie di città satelliti circolari collegate tra loro da un sistema di trasporto ferroviario (1.1). Dopo che Howard espose le sue teorie, alcuni progettisti, come Raymond Unwin e Barry Parker, provarono a metterle in pratica. Nel 1903 vinsero un concorso con un progetto per la cittadina di Letchworth secondo il modello di città giardino. Letchworth si trovava lungo una linea ferroviaria a nord di Londra; la cittadina conterrà ampi spazi aperti, strade alberate, un corridoio commerciale principale ed una cintura verde che la circonda. È interessante notare che la domanda di servizi ferroviari nella regione non fu sufficiente fino al 1913, quando fu aperta la stazione ferroviaria di Letchworth. Oggi, più di 33.000 persone risiedono nella città e le somiglianze con i moderni principi TOD sono sbalorditive.

Parte del progetto della città giardino si basava sul concetto di "stroll through nature" [18] radicato nella visione romantica dell'ambiente. Unwin spiegò in modo chiaro gli elementi caratteristici delle città giardino, i quali sono riconducibili ad aspetti più moderni del TOD:

We began to realize that city planning must be a combination of the art of man and beauty of nature. We, therefore, preserved the trees and the hedge rows, so that the sites should not look so bare. [...] Streets are not a virtue in themselves. In fact, the less area given over to streets, the more chance one has of planning a nice town. To be obsessed with the idea of planning for traffic is a mistake. [18]

Questi aspetti li possiamo ritrovare anche a Letchworth, la quale è stata progettata nel rispetto delle caratteristiche naturali del sito, che è ondulato e boscoso.

Un altro progettista che si è avvicinato a questi concetti è stato Arturo Soria y Mata che, con l'elaborazione nel 1882 della Città Lineare, ha riconosciuto il trasporto come una sfida importante per la pianificazione urbana, suggerendo di organizzare gli insediamenti urbani lungo un corridoio di trasporto pubblico, tranviario o ferroviario, ottenendo così una forma lineare di urbanizzazione invece del tradizionale impianto di città radiocentrica [18].

1.1.2 Declino e ripresa del TOD negli Stati Uniti

Una forma primordiale di relazione tra sviluppo urbano e trasporto pubblico la si può trovare anche negli Stati Uniti già alla fine dell'800, che però si avvicina più ad una pratica *Development-Oriented Transit* (DOT) dove lo sviluppo urbano precede lo sviluppo dei trasporti pubblici. Il miglioramento e l'innovazione dei motori elettrici ha aumentato la velocità e l'autonomia dei tram rendendoli più convenienti delle carrozze trainate da cavalli, ampliando gli usi pratici del trasporto pubblico e guidando lo sviluppo delle città. Il maggior raggio d'azione dei tram è stato sfruttato dagli imprenditori immobiliari; infatti collegando la periferia al centro cittadino ed i luoghi di lavoro, l'imprenditore poteva costruire e vendere abitazioni in quelle aree diventate accessibili. In quest'epoca, il trasporto pubblico era subordinato allo sviluppo immobiliare anziché il contrario [18] [43], allineandosi maggiormente alla strategia DOT.

Fu a partire dagli anni Venti del '900, con i primi modelli di massa delle automobili, che iniziò il declino del trasporto pubblico nelle città americane. La crisi economica del '29 e la Seconda Guerra Mondiale diedero il colpo di grazia al trasporto pubblico. Private sempre di più di investimenti, le linee del tram e ferroviarie vennero gradualmente ma inesorabilmente sostituite con linee del bus o sopresse. Il ruolo sempre più preponderante delle autovetture private ha portato ad una variazione nel concetto di città giardino perdendo il collegamento con il trasporto pubblico ferroviario e avvicinandosi sempre di più all'idea moderna di sobborgo. Le nuove città giardino mantenevano un'idea romantica della natura che permea i quartieri, ma venivano progettate per le automobili. Alla metà del XX secolo quindi era ormai diffusa la convinzione che la città come la si era intesa fino a qualche decennio prima non sarebbe più esistita. Il rinnovamento urbano era sulla scala della proposta *Plan Voisin* di Corbusier del 1925 per Parigi. Le città modello dell'epoca si presentavano sotto forma di singoli edifici contenenti tutti i servizi tra i quali ci si sarebbe poi spostati attraverso l'uso dell'automobile; il concetto di spazio aperto pubblico e di comunità sembrava ormai obsoleto. Ovviamente erano presenti nomi, anche autorevoli, che criticarono fortemente la visione auto-centrica della città, per citarne alcuni Jane Jacobs e Leon Krier. Questi auspicavano un ritorno della città a misura d'uomo e la creazione di nuove comunità, rifacendosi spesso ad esempi di città europee, antecedenti l'avvento dell'automobile.

A partire dagli anni '70 circa, a causa delle crescenti congestioni stradali delle grandi

metropoli e in seguito alla crisi energetica del '73, si tentò di implementare alcuni servizi di trasporto pubblico su ferro nell'area metropolitana di Washington. Le stazioni delle nuove linee spesso passavano fuori dal centro cittadino o dai quartieri, con una logica "Auto-Oriented Transit" [18], ovvero i cittadini avrebbero dovuto raggiungere le stazioni in auto. Questi sistemi erano visti come funzionali principalmente a un ambito regionale e le stazioni erano considerate nodi all'interno di questo sistema più ampio, con poca considerazione per il luogo e i quartieri prossimi ad esse [15]. Molte stazioni di questo tipo sono ora caratterizzate da grandi quantità di parcheggi che limitano l'accesso attraverso mezzi diversi dalle autovetture. A causa anche di questi fattori i progetti citati non ebbero gli effetti desiderati a livello di numero di utenti previsti. La maggior parte delle compagnie di trasporti che intrapresero questi investimenti non rientrarono dei costi. Alcune di queste agenzie di trasporto iniziarono perciò ad affittare porzioni di terreno in loro possesso per risanare i bilanci aziendali, spinti anche dalla politica intenzionata a ridurre i sussidi statali. In questo modo alla fine degli anni '70 e inizio '80 ci si rese conto che la pratica di affittare terreni di proprietà delle agenzie di trasporto vicino alle stazioni, inizialmente praticata unicamente per motivi economici, aveva effetti positivi anche sul sistema di trasporto pubblico; le autorità pubbliche di trasporto potevano contribuire ad aumentare il numero di passeggeri guidando il tipo e la scala di sviluppo dei terreni vicini alle stazioni.

In questo periodo nacquero diversi progetti con caratteristiche comuni chiamati "Urban Villages", tra questi quello probabilmente più noto è la località turistica di Seaside, in Florida. Questa cittadina era stata ideata come un'area suburbana non basata sull'utilizzo dell'automobile, ma che prediligeva piuttosto gli spostamenti ciclabili o pedonali. Questa caratteristica portò ad uno sviluppo più denso del quartiere per rendere i principali servizi, posti per la maggior parte nella piazza centrale, raggiungibili a piedi. Questo genere di villaggi incarnarono l'avversione verso lo sviluppo dei *downtown* tipici delle metropoli statunitensi, inglobando una visione della natura vicina a quella delle città giardino. Anche le idee ambientaliste nate in quegli anni iniziarono a mettere in dubbio il ruolo dell'automobile, allineandosi con la filosofia dei Urban Villages. Un unico elemento mancava a Seaside per diventare vero emblema della pianificazione TOD, un adeguato servizio di trasporto pubblico. Fino a quel momento l'idea di base era anti-automobile, ovvero garantire di poter raggiungere la maggior parte delle attività a piedi o in bicicletta. * Mancava perciò ancora il "passaggio da Urban Villages a Transit Villages" [18].

1.1.3 La formulazione di Peter Calthorpe

La figura chiave nella definizione iniziale del TOD è stato Peter Calthorpe. Calthorpe è nato a Londra ma è cresciuto dall'età di 5 anni a Palo Alto, in California. Ha studiato all'An-

*bisogna considerare anche il fatto che Seaside era stata ideata come destinazione turistica, quindi con caratteristiche molto diverse da quelle che possiamo trovare nelle periferie delle grandi metropoli.

tioch College e poi alla Yale's Graduate School of Architecture. Dopo aver abbandonato il programma di Yale, è tornato nella baia di San Francisco per diventare direttore del design presso The Farallones Institute, un'organizzazione di ricerca che si è concentrata sui temi di giardinaggio sostenibile, conservazione dell'acqua e bio-edilizia. Sulla base di questa esperienza ha avviato il proprio studio orientato alla sostenibilità ed è diventato membro fondatore del Congress of New Urbanism. Alla fine, le sue filosofie di progettazione urbana incentrate sulla sostenibilità si sono evolute nel TOD e sono state pubblicate nel suo libro del 1993 *The Next American Metropolis*.

Prima di raggiungere però la definizione del TOD Calthorpe si è concentrato sul promuovere un modello di città più tradizionale per garantire uno sviluppo sostenibile. Nello specifico ha studiato un'urbanistica compatta e adatta ai pedoni, costruita attorno a un'architettura incentrata sulla sostenibilità ambientale. Con la continuazione delle sue ricerche presso l'Università di Washington, Calthorpe è arrivato a formulare il concetto di città neo-tradizionali, che poi si è evoluta ulteriormente, grazie all'aiuto del professore Douglas Kelbaugh, in *Pedestrian Pocket*. Questo nuovo termine viene descritto da Calthorpe in questo modo: "a simple cluster of housing, retail space and offices within a quarter-mile walking radius of a transit system" [18]. Sebbene abbia posto l'accento sul pedone, Calthorpe è stato esplicito sul fatto che il Pedestrian Pocket fosse una soluzione orientata al mercato e non un ambiente utopico senza auto. Egli dissipa anche qualsiasi pensiero sul fatto che possa fungere da soluzione allo *sprawl*. In definitiva la teoria sul Pedestrian Pocket prevedeva un mix di possibilità nella scelta dello spostamento. Inoltre, per far fronte ai costi iniziali elevati nella costruzione di un'infrastruttura su ferro, Calthorpe prevedeva che questi sarebbero stati gli ultimi investimenti da effettuarsi, posteriormente al *car pooling*, ai bus e ai percorsi ciclopedonali. Calthorpe approfondirà anche gli aspetti sociali e le implicazioni che i Pedestrian Pocket avrebbero potuto avere sulle comunità sociali, fino ad assumere un livello di ingegneria sociale che rasenterà il determinismo fisico. Scrisse:

The goal of this tight mix of housing and open space is not just to provide more appropriate homes for the different users or to offer the convenience of walking but hopefully to reintegrate the currently separated age and social groups of our diverse culture. The shared common spaces and local stores may create a rebirth of our lost sense of community and place. [18]

Mentre Calthorpe è minuzioso nel descrivere i comportamenti sociali, è forse eccessivamente idealista riguardo all'impatto che il servizio di trasporto potrebbe fornire alla comunità. Senza alcuna esperienza o fondamento, afferma che se il Pedestrian Pockets è "configurato per consentire al pedone un accesso comodo e sicuro ai vari mezzi di trasporto, fino al 50% dei tipici viaggi in automobile di una famiglia possono essere sostituiti da viaggi a piedi, in *car pooling* e in metropolitana leggera" [18]. Questo tipo di previsione infondata sarà un segnale della delusione del Professore riguardo le prestazioni dei progetti TOD. Allo stesso

modo, oggi sappiamo che pochi, se non nessuno, di questi progetti sono stati sviluppati senza sovvenzioni pubbliche. Proprio come farà in seguito con il TOD, Calthorpe descrive erroneamente la domanda del mercato per i Pedestrian Pocket e afferma che "il ruolo del settore pubblico è semplicemente quello di organizzare il sistema di trasporto e stabilire nuove linee guida di zonizzazione, lasciando lo sviluppo al settore privato" [18].

Nel 1988, proprio mentre Calthorpe stava lavorando sul Pedestrian Pocket, un nuovo programma di ricerca sull'uso del suolo e sui trasporti stava prendendo forma nella metropolitana di Portland, nell'Oregon. L'originaria opposizione alla proposta di superstrada suburbana denominata Western Bypass si era evoluta in un progetto per ridefinire il piano urbanistico metropolitano di Portland. Un gruppo di interesse pubblico focalizzato sull'uso del suolo chiamato 1000 Friends of Oregon raccolse da diverse agenzie governative sufficienti finanziamenti per assumere consulenti esterni che lavorassero al progetto chiamato *Land Use, Transportation, Air Quality Connection* (LUTRAQ); Calthorpe venne coinvolto come principale consulente di progettazione urbana. Lo studio LUTRAQ valutò l'opzione alternativa per lo sviluppo di corridoi ferroviari e Calthorpe propose di implementarli con il Pedestrian Pocket. Il modello di trasporto che il team sviluppò era proiettato fino al 2010 e la proposta di trasporto su rotaia leggera unita allo sviluppo neo-tradizionale ha previsto un tasso di miglia percorse dai veicoli inferiore del 35% a quello dell'alternativa autostradale. Attraverso questa ricerca, il progetto ha raggiunto il suo obiettivo finale: influenzare la classe politica affinché sostituisse la tangenziale proposta con un'alternativa che enfatizzasse i miglioramenti del trasporto su rotaia e i cambiamenti complementari nella politica di utilizzo del suolo. In quegli anni nacquero numerosi altri progetti che avevano il duplice obiettivo di sperimentare e studiare le teorie del TOD, sensibilizzando contemporaneamente l'opinione pubblica e la politica sui temi della sostenibilità e dei trasporti. Tra i più noti, quello che ha avuto portata maggiore anche a livello nazionale, assieme a Portland, è probabilmente il Piano di trasporto pubblico di Sacramento in California, alla cui stesura partecipò Calthorpe.

Tra gli anni '80 e '90 ritroviamo perciò molto fermento tra gli studiosi riguardo il tema TOD. Da questi numerosi confronti nacque poco per volta il termine di Transit-Oriented Development, il quale iniziò a diffondersi nelle riviste specializzate e tra i ricercatori. Fu a questo punto, nel 1992, che Calthorpe si mise al lavoro su un manuale che desse dei concetti chiave sulla pianificazione TOD. Si affidò allo staff di progettazione del suo studio privato per sviluppare le linee guida e lo stesso Calthorpe attribuirà a Shelly Poticha il contributo principale per la stesura del manuale. Poticha divenne successivamente la direttrice esecutiva del centro, dove continuò a perfezionare la teoria mentre conduceva ricerche e consulenze relative a progetti TOD. Le sue linee guida originali sono state pubblicate in *The Next American Metropolis* di Calthorpe nel 1993, che è stato il primo libro a dare una definizione chiara di TOD. Seguirono molte altre definizioni, guide e manuali, ma da allora tutto si è basato sulla sintesi di Calthorpe.

1.2 La definizione di Transit-Oriented Development

1.2.1 I principi della strategia TOD

In sintesi, come viene descritto da Hickmann e Hall, il concetto di TOD può essere definito come “un attento coordinamento della struttura urbana intorno alla rete del trasporto pubblico” [37] allo scopo di migliorare la qualità della vita e il benessere economico di un quartiere. La strategia TOD cerca di raggiungere la sostenibilità della pianificazione territoriale nei tre campi principali d’interesse: ambientale, economico e sociale. In primo luogo, la tutela dell’ambiente significa limitare il consumo di suolo e ridurre l’inquinamento ambientale in aree sensibili, reindirizzando lo sviluppo verso corridoi e stazioni del sistema di trasporto pubblico. Secondariamente, efficienza economica significa che l’alta densità e lo sviluppo misto nell’uso del territorio attorno alle stazioni di transito aumenta l’uso dei trasporti, promuovendo lo sviluppo economico e migliorando l’efficienza della localizzazione. In terzo luogo, per promuovere l’uguaglianza sociale, la strategia TOD permette la presenza di alloggi di diversi tipi a prezzi accessibili e una maggiore scelta di modalità di trasporto mantenendo la giustizia sociale [43]. Per raggiungere questi obiettivi molti ricercatori hanno definito numerosi punti chiave della strategia TOD. Negli anni i principi originari si sono evoluti e affinati; uno degli approcci più riconosciuti è la teoria delle tre ‘D’, *Density* (Densità), *Diversity* (Diversità) e *Design* (Progettazione), utilizzata per la prima volta dagli studiosi Robert Cervero e Kara Kockelman per indicare le qualità necessarie all’implementazione del TOD nei quartieri vicino al sistema di trasporto.

- *Density* (Densità), variabile auspicabile legata alla popolazione residente e ai lavoratori, favorisce l’efficienza dei trasporti pubblici e riduce la dipendenza dall’auto promuovendo inoltre la vitalità urbana. Si misura attraverso l’accessibilità, mediante un indice che definisce la possibilità di raggiungere facilmente tutti i luoghi di lavoro, le attività commerciali e i servizi, oltre che attraverso la densità di popolazione e di occupazione per unità di superficie urbanizzata;
- *Diversity* (Diversità) riguarda la varietà di utilizzo del suolo e la disponibilità di una molteplicità di servizi all’interno di una determinata area in modo che le persone possano soddisfare la maggior parte delle loro esigenze quotidiane senza dover viaggiare troppo lontano, contribuendo così a ridurre la necessità di spostamenti;
- *Design* (Progettazione) si riferisce alla composizione fisica e morfologica delle aree vicino alle stazioni, volta a migliorarne l’accessibilità e aumentare la quota di mobilità sostenibile. La progettazione dei quartieri deve perciò limitare il transito di autovetture e fornire sufficienti percorsi ciclo-pedonali, con la possibilità di cambiare l’itinerario più frequentemente rispetto agli automobilisti. Inoltre per migliorare la qualità degli spazi pubblici devono essere presenti sufficienti aree verdi e arredo urbano di qualità.

Questo approccio è stato poi ulteriormente sviluppato dalla ricerca condotta da Ewing R. e Cervero R., intitolata *Travel and the built environment: A meta-analysis*, con l'aggiunta di ulteriori due 'D' [23]:

- *Destination accessibility* (Accessibilità della Destinazione) misura la facilità di accesso ai poli attrattori regionali o locali. In alcuni studi l'accessibilità regionale è misurata semplicemente con distanza dal distretto centrale degli affari, in altri cresce con il numero di posti di lavoro o di altri poli attrattori raggiungibili entro un determinato tempo di viaggio. L'accessibilità locale, invece, è diversa e viene definita come la distanza tra abitazione e negozio più vicino;
- *Distance to transit* (Distanza dal Trasporto Pubblico) viene solitamente misurata come una media dei percorsi stradali più brevi, di un dato quartiere, tra residenze o luoghi di lavoro e stazione ferroviaria o fermata dell'autobus più vicina. In alternativa, può essere misurata come densità della rete di trasporto pubblico (distanza tra le fermate o il numero di stazioni per unità di superficie).

Questi nuovi termini verranno poi ripresi da numerosi studi acquisendo importanza nell'ambito della teoria TOD, nonostante come viene detto dagli stessi Ewing e Cervero "These are rough categories, divided by ambiguous and unsettled boundaries that may change in the future. Some dimensions overlap (e.g., diversity and destination accessibility)".

Con il passare degli anni il numero di studi riguardanti il TOD è aumentato esponenzialmente. Analizzando un periodo che va dal 1994 al 2021 [24] gli Stati Uniti sono la nazione più prolifica, con 341 documenti di ricerca e 8619 citazioni, seguiti dalla Repubblica Popolare Cinese e dall'Australia, che hanno pubblicato rispettivamente 202 articoli e 58 articoli. In Europa, la ricerca sul TOD è presente principalmente nelle università olandesi, in particolare nell'Università di Amsterdam e nella Delft University of Technology [39]. Nel complesso, è chiaro che, parallelamente all'interesse che i ricercatori hanno dedicato al TOD, organizzazioni influenti come la US Federal Transit Administration e la World Bank hanno dedicato e stanno dedicando sempre maggiore attenzione a questa forma di pianificazione.

A questo punto, visti gli obiettivi che la teoria TOD cerca di raggiungere (1.2.1) e il crescente interesse, ci si potrebbe chiedere come mai non sia ancora stata applicata su larga scala. La realtà è che spesso i risultati dei progetti di pianificazione orientata al trasporto pubblico sono poco evidenti per una serie di motivi. Come precisato da Belzer e Autler nella ricerca *Transit-Oriented Development: Moving from rhetoric to reality* [15], non esistono obiettivi precisi universalmente accettati che i progetti TOD dovrebbero raggiungere. Molti di questi che non riescono a fornire la totalità dei benefici resi possibili dal TOD vengono proclamati successi perché non esiste un riferimento standard positivo. Ad esempio, alcuni insediamenti sono etichettati TOD in virtù della loro vicinanza a una stazione del trasporto

pubblico, indipendentemente da quanto sfruttino tale vicinanza. Inoltre alcuni progetti deludono le aspettative degli stakeholder poiché non viene compresa appieno la teoria TOD e perciò si rinuncia ad elementi fondamentali. Belzer e Autler hanno definito tre elementi chiave che possono guidare le istituzioni e gli stakeholder nel perseguire una strategia TOD efficace:

1. **Un focus sui risultati funzionali desiderati.** Sebbene qualità fisiche appropriate (per esempio densità, distanza e forma urbana) siano essenziali per far funzionare il progetto, concentrarsi esclusivamente su queste caratteristiche può oscurare l'obiettivo principale dello sviluppo orientato ai trasporti, che non è creare una particolare forma fisica ma generare uno sviluppo dei luoghi alternativo a quello tradizionale. Le caratteristiche fisiche sono un mezzo per raggiungere i fini desiderati, non gli obiettivi in sé e per sé;
2. **Il riconoscimento di uno standard di riferimento.** Il raggiungimento dei risultati funzionali desiderati può variare a seconda della qualità del progetto e delle caratteristiche del luogo. Perciò è necessario fornire criteri che possono essere utilizzati come misure di prestazione per valutare come i progetti raggiungono determinati obiettivi;
3. **L'adattamento a luoghi e situazioni diverse.** I sistemi di trasporto e i contesti in cui sono inseriti variano notevolmente nelle loro caratteristiche e nella loro idoneità per l'applicazione del TOD. Non dobbiamo aspettarci gli stessi risultati da un progetto nel cuore di un'area metropolitana e da uno in periferia, così come per progetti situati in città diverse tra loro. Concentrarsi sui risultati funzionali quantificabili spiega sia i diversi gradi di successo sia l'unicità dei singoli luoghi. Proprio come un progetto può essere giudicato più o meno riuscito, così due progetti con gli stessi risultati funzionali in luoghi molto diversi possono essere valutati nel contesto di quei luoghi.

1.2.2 I piani e gli studi più recenti

Individuati i principi fondamentali sui quali si basa la teoria TOD, effettuiamo di seguito una analisi di alcune ricerche, tra queste le più significative sono Transit-oriented development: A review of research achievements and challenges, condotto nel 2020 da Ibraeva A., de Almeida Correia G. H., Silva C. e Antunes A. P. [39] e Transit-Oriented Development: Moving from rhetoric to reality, scritto da Belzer D. e Autler G. [15], che hanno permesso di delineare un quadro parziale dei progetti attuati e degli studi attuali riguardanti il TOD.

Scelta modale Tra gli argomenti analizzati dalle ricerche effettuate a livello globale, quello del comportamento di viaggio è l'argomento affrontato più volte. In particolare a partire dagli anni '90 vengono redatti degli studi su delle sperimentazioni nella pianificazione orientata

al trasporto pubblico effettuate principalmente negli Stati Uniti, Cina, Australia ed Europa. Vengono spesso prese in considerazione aree guidate da una pianificazione territoriale TOD e messe a confronto con quartieri 'di controllo' che hanno caratteristiche simili ma con uno sviluppo tradizionale guidato dal mercato. Nella maggior parte dei casi si rivela un aumento degli spostamenti con mezzi pubblici o altra mobilità dolce come quella ciclabile o pedonale. Le differenze però si riducono al minimo, se non addirittura assenti, se andiamo ad analizzare il tasso di utilizzo di autovetture private. Invece otteniamo risultati diversi nel caso in cui vengano considerate altre differenze come il design dei quartieri o i servizi ausiliari di trasporto pubblico nei pressi delle stazioni. È l'esempio dello studio *Does TOD Need the T?* effettuato da Chatman D. G. nel 2013 sulla città di New Jersey, che analizza il numero di auto per abitante e la quantità di spostamenti in auto. Si è visto che questi valori sono influenzati maggiormente dalla scarsa disponibilità di parcheggi in tutto il quartiere piuttosto che dalla presenza di una stazione ferroviaria, per quanto questa possa essere ben collegata e servita. Questo risultato conferma che l'attuazione della strategia TOD non può prescindere da un'adeguata progettazione dei quartieri interessati. Altri studi hanno dimostrato che a volte fattori esterni influenzano significativamente il risultato delle analisi. Ad esempio in uno studio condotto da Nasri A. e Zhang L. nel 2014, *The analysis of transit-oriented development in Washington, D.C. and Baltimore metropolitan areas*, nell'area metropolitana tra Washington D.C. e Baltimora, la pianificazione TOD portava ad un aumento della mobilità dolce ma il numero di spostamenti in auto restava sostanzialmente invariato. La spiegazione di questo risultato è da ricercarsi nei numerosi spostamenti dei lavoratori che vivono a Baltimora ma lavorano a Washington D.C. per i quali i comportamenti non sono variati poiché l'offerta di trasporto pubblico tra le due città, offerta che non cambia con lo sviluppo del TOD, rimane carente.

Valore immobiliare Un altro fattore analizzato da numerosi studi è il valore immobiliare nei quartieri con uno sviluppo TOD. Complessivamente le ricerche mostrano che la vicinanza a una stazione e i conseguenti vantaggi di accessibilità si riflettono nell'aumento del prezzo degli immobili. Questo non avviene sempre in maniera lineare; in alcuni casi i lotti direttamente affacciati sull'infrastruttura di trasporto pubblico hanno un valore economico più basso dovuto all'inquinamento acustico, al maggior congestionamento dell'area, al possibile aumento di criminalità e altre caratteristiche presenti vicino alle stazioni. In quasi la totalità degli studi si ha poi una diminuzione graduale del prezzo con l'allontanarsi dalla stazione. Questa variazione è influenzata da vari fattori come la presenza di un parcheggio di interscambio vicino alla stazione o le possibili destinazioni raggiungibili con il trasporto pubblico partendo dalla stazione di riferimento. Riguardo all'aumento di prezzi degli immobili correlata alla vicinanza alla stazione di trasporto pubblico, sorgono preoccupazioni che questo possa spingere i gruppi di residenti a basso reddito, per giunta potenzialmente più

inclinati all'uso del trasporto pubblico rispetto ai residenti ad alto reddito, a stabilirsi lontano dalle aree TOD. In questo caso ci viene in aiuto uno studio di Renne J. L., Tolford T., Hamidi S. e Ewing R. del 2016, *The cost and affordability paradox of transit-oriented development: a comparison of housing and transportation costs across transit-oriented development, hybrid and transit-adjacent development station typologies*, che tenta di analizzare la spesa abitativa dei residenti unitamente alla spesa per il trasporto. Lo studio mostra che nonostante l'aumento di prezzo degli immobili, il risparmio sul trasporto potrebbe portare ad un pareggio se non una riduzione dei costi rispetto a chi abita in aree più distanti e per questo costretto ad utilizzare altri mezzi per gli spostamenti. Inoltre come visto precedentemente (1.2.1) uno dei principi chiave per l'attuazione efficace della strategia TOD è la diversità, la quale riguarda ogni aspetto della pianificazione compreso un adeguato mix della popolazione per fascia di reddito. Per raggiungere tale obiettivo l'amministrazione dovrebbe perciò mettere in atto strumenti di edilizia popolare o *social housing* per compensare l'effetto dell'aumento del valore degli immobili.

Scelta della localizzazione Gli effetti sulla localizzazione residenziale sono un altro tema affrontato da diversi studi, anche se risulta essere più insidioso e complicato da analizzare. Una delle insidie da affrontare, per esempio, è quello dell'auto selezione, in quanto si può dubitare che i livelli più elevati di utilizzo del trasporto frequentemente riportati nelle aree di stazione siano effettivamente il risultato del TOD o riflettano semplicemente la preferenza delle persone di risiedere in luoghi in cui possono continuare ad avere lo stesso comportamento di viaggio. Per ovviare questo problema alcuni studi selezionano il campione di studio escludendo per esempio quegli utenti che usavano già precedentemente il mezzo di trasporto pubblico in questione. Gli studi che analizzano gli effetti della localizzazione residenziale solitamente agiscono attraverso sondaggi sulla preferenza dichiarata di ubicazione della residenza. I risultati di questi studi mostrano come le scelte degli intervistati variano molto in base al gruppo sociale e alla fascia di reddito. In particolare le famiglie numerose tenderanno a preferire quartieri che forniscono un numero elevato e sufficientemente diversificato di servizi per soddisfare tutti i membri della famiglia, così come gli intervistati delle fasce di reddito più basso preferiscono alloggi vicini ai servizi di trasporto pubblico e ai servizi di base per evitare di dover utilizzare vetture private ma allo stesso tempo vengono scoraggiati dall'aumento di prezzo degli immobili. In definitiva, anche in questo caso, più che la presenza di per sé del trasporto pubblico, i fattori correlati al TOD influiscono sulla scelta di localizzazione. In ogni caso il peso dell'auto selezione nelle scelte di localizzazione residenziale rimane oggetto di indagine, ma la maggior parte degli accademici concorda sul fatto che è importante fornire alle persone la possibilità di vivere vicino ai trasporti pubblici fintanto che esiste una domanda di questo servizio al fine di sostenere la fedeltà degli utenti a modalità di trasporto sostenibili e scongiurare la possibilità che questi utenti 'passino'

all'utilizzo di autovetture private [39].

Design e vitalità dei quartieri Altri fattori analizzati sono l'effettiva composizione del tessuto urbano e la vita della comunità residente nei quartieri analizzati. In entrambi i casi si ottengono risultati a volte discordanti. Per esempio in molti casi studio la densità abitativa e il mix funzionale aumentano avvicinandosi ai quartieri TOD, mentre in altri casi la densità diminuisce avvicinandosi al sistema di trasporto, come nel caso riportato dallo studio *Rail system development and urban transformations: Towards a spatial decision support system* condotto da Enrica Papa. Riguardo le comunità residenti nei quartieri analizzati le politiche di sviluppo TOD tendenzialmente hanno effetti positivi per la vitalità del quartiere (ridurre il transito di autoveicoli, migliorare la mobilità dolce, aumentare il mix funzionale, ecc...). Se si prendono però alcuni di questi elementi isolati si possono ottenere risultati opposti. È il caso dell'aumento di densità abitativa la quale migliora la vitalità del quartiere se inserita in un insieme di politiche tipicamente associate al TOD, ma che ha l'effetto opposto se applicata singolarmente.

In sintesi possiamo vedere come a livello mondiale sia in costante aumento l'interesse per la pianificazione territoriale orientata ai trasporti, il che si traduce in un crescente numero di studi sull'argomento. Se da un lato il maggior interesse porta sicuramente ad uno sviluppo approfondito del tema, dall'altro la profusione della letteratura su questo argomento porta a volte ad includere elementi non facenti parte del TOD. Questo ha come conseguenza l'ottenimento di risultati contrastanti poiché nei casi studiati vengono presi in considerazione altre forme di pianificazione che possono essere confuse per TOD, come il *Transit-Adjacent Development* (TAD).

Nonostante ci siano stati tentativi di mettere ordine alla ricerca sulla strategia TOD e di definire elementi chiave per la sua attuazione, numerosi ricercatori sostengono il bisogno di ulteriori ricerche che diano delle linee guida più chiare e stringenti per la definizione del TOD. Grazie agli studi precedentemente analizzati è evidente che la pianificazione e lo sviluppo territoriale orientato al trasporto è da intendersi come un insieme di politiche, azioni e indirizzi che lavora ottimamente solamente se applicate all'unisono. Inoltre alcuni studi hanno dimostrato come è importante includere anche elementi esterni, come le destinazioni raggiungibili con il trasporto pubblico e le condizioni dei nodi di destinazione. Un quartiere TOD per quanto bene sia sviluppato, sarà meno efficace di quanto potrebbe se le destinazioni non forniscono simili caratteristiche (ad esempio non posso usare i mezzi di trasporto pubblici se la stazione di destinazione è lontana e collegata male al luogo di lavoro). Infine la maggior parte degli studi si concentrano sugli spostamenti casa-lavoro, quando la quota di spostamenti non legati al lavoro sono sempre più in aumento. Per questo motivo sono necessarie maggiori ricerche in questo senso volte ad indagare meglio questi aspetti. è

1.3 Esempi di pianificazione TOD in Europa

1.3.1 Il Finger Plan di Copenaghen

Uno degli esempi in Europa più rilevanti di pianificazione correlata al sistema di trasporto pubblico è il Finger Plan di Copenaghen redatto tra il 1945 e il 1948. Fu un piano regionale per tutta l'area metropolitana di Copenaghen, anche se il Town Planning Act del 1939 non parlava ufficialmente della creazione di un piano regionale. Il Comitato di Pianificazione Regionale di Copenaghen venne istituito nel 1928 e iniziò a lavorare nell'area metropolitana della capitale, che comprendeva all'epoca trenta comuni di dimensioni piuttosto variegata. Fu la prima esperienza di pianificazione regionale in Danimarca e rispondeva a quattro esigenze:

- Controllare la dispersione urbana;
- Fornire una crescita sostenibile;
- Preservare gli spazi naturali tra i corridoi di sviluppo;
- Sfruttare appieno le potenzialità del sistema di trasporto pubblico (inizialmente pensato per essere gratuito).

In generale, il piano ebbe una strategia di sviluppo orientato al trasporto pubblico; l'espansione urbana doveva verificarsi lungo le linee ferroviarie e in particolare intorno alle stazioni (1.2).

Per incentivare gli spostamenti attraverso la mobilità sostenibile vennero prese un insieme di misure che aumentarono la qualità del sistema di trasporto pubblico. L'elevata frequenza delle stazioni consentì l'utilizzo del treno anche per brevi spostamenti. Tutto ciò, assieme anche ad investimenti nel sistema di trasporto pubblico su gomma, creò una rete in grado di garantire un servizio di qualità su tutto il territorio.

Il piano ha ottenuto risultati molto positivi e ha guidato lo sviluppo urbano nella regione della capitale per quasi sessant'anni, evitando un'espansione incontrollata e creando un'immagine molto riconoscibile della città. L'adozione precoce di un piano urbanistico completo e adattivo ha creato un'area metropolitana equilibrata che combina quartieri residenziali con aree verdi e accesso ai trasporti pubblici. Rappresenta una delle prime esperienze in Europa che proponeva un modello di sviluppo basato sul trasporto e ha fornito un esempio per tutti i piani successivi delineando le caratteristiche dell'approccio europeo al TOD [42].

1.3.2 La UNO-City di Vienna

Il governo del territorio in Austria è caratterizzato da una forma federale *top-down*. In termini di accordi istituzionali i governi federali raramente si occupano di governare del territorio,

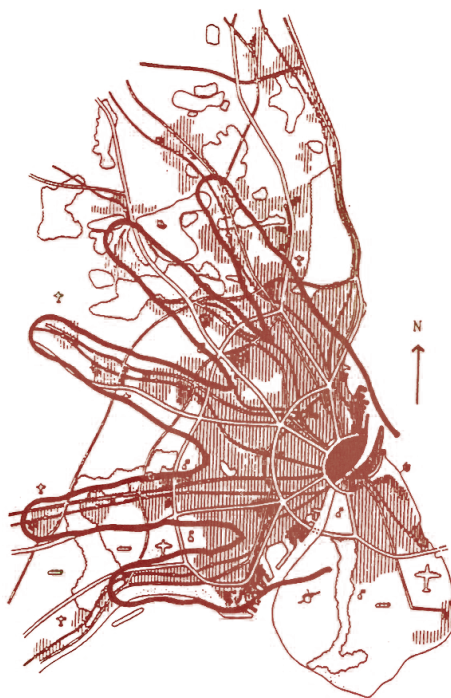


Figura 1.2: Carta originale del Finger Plan grazie al quale Copenaghen prese la forma simile ad una mano, con il nucleo medievale della città rappresentato dal palmo e le cinque dita rappresentate dalle linee ferroviarie esistenti che guidarono lo sviluppo urbano. [60]

la quale è competenza dei comuni fintanto che rientrano nei parametri definiti dalle istituzioni di livelli superiori. Il governo austriaco invece si occupa direttamente delle questioni di rilevanza nazionale. Nel contesto austriaco Vienna possiede un peso molto elevato poiché rappresenta il centro economico e politico della nazione, oltre ad avere quasi un quarto (1.800.000 circa) di tutti gli abitanti dell'Austria. Negli anni Vienna è riuscita a respingere in parte lo sviluppo incentrato sull'espansione urbana guidata dall'automobile, grazie anche ad una lentezza nella realizzazione delle infrastrutture stradali. Questa avversione all'automobile ha avuto come effetto positivo il mantenimento della struttura urbana della città, ancora oggi caratterizzata da numerose aree verdi e quartieri con caratteristiche favorevoli ad una mobilità sostenibile. Di contro anche le infrastrutture di trasporto pubblico non hanno visto un'adeguata implementazione fino agli anni '80. Nonostante ciò possiamo trovare a Vienna uno dei primi esempi in Europa di pianificazione TOD: è il caso di UNO-City. Situata sulla riva sinistra del Danubio lungo la linea metropolitana U1, UNO-City è formata da un complesso di edifici adibiti ad uffici, da cui svettano in particolare tre grattacieli. Completata nel 1979, è stata l'ultimo progetto realizzato quasi interamente dallo Stato e attuato attraverso un approccio razionale top-down [51]. Con il passare degli anni l'attenzione TOD di Vienna si spostò verso le aree centrali della città. Parte del cambiamento è stato guidato dal desiderio degli amministratori di promuovere l'immagine di Vienna come città competitiva a livello internazionale e porta verso l'Europa orientale, e di motivare il settore privato ad

attuare questa visione, allontanandosi dalla pianificazione corporativista nazionale che aveva caratterizzato l'Austria fino a quel momento. Da allora cominciarono a svolgersi concorsi di architettura e workshop internazionali che cercarono di creare un tavolo di discussione tra istituzioni pubbliche ed imprese per attuare piani territoriali di sviluppo sostenibile.

1.3.3 Il TOD ad Amsterdam

La regione metropolitana di Amsterdam è un esempio di controllo dello sviluppo relativamente riuscito, anche se complesso, che ha attirato e attira tutt'ora l'interesse dei pianificatori di tutto il mondo. Tuttavia, la pianificazione regionale non è stata raggiunta senza tensioni tra Amsterdam e i comuni vicini, dove si è fatta sentire la percezione della capitale come un attore arrogante e prepotente che cerca di anettere i territori circostanti [12]. Nel dopoguerra la città si espanse rispetto alla sua storica forma a ventaglio. Tale espansione si basava sul concetto spaziale di "lobe city": una serie di estensioni urbane edificate lungo i corridoi di trasporto pubblico, alternati a cunei di spazio verde aperto raggiungibile a piedi o in bicicletta.

All'inizio degli anni '80 la pianificazione dell'area metropolitana cominciò ad allontanarsi dall'idea di lobe city. È di questo periodo un importante progetto di pianificazione TOD: IJburg, un sito di espansione per 18.000 unità abitative costruito su sei isole artificiali nel lago IJ. L'idea era presente già a partire dal 1978, ma la costruzione iniziò solo vent'anni dopo. La zona è collegata ad Amsterdam tramite tram, ma la linea non ha raggiunto IJburg fino al 2000, dopo la costruzione del primo ponte. Con l'arrivo del tram, IJburg può essere considerata anche una località TOD [51]. Tuttavia, la sua posizione su isole limita i collegamenti con la città ed è causa di numerosi colli di bottiglia nei trasporti.

Nonostante alcune caratteristiche come una fitta rete di trasporti e un'alta percentuale di spostamenti sostenibili (ciclabili, pedonali, trasporti pubblici,...), la situazione attuale non è di buon auspicio per l'implementazione del TOD nella regione metropolitana di Amsterdam. Sebbene si sia formata tra i pianificatori una corrente di pensiero favorevole a questa strategia, questa non è riuscita a raggiungere un pubblico più ampio e ad attirare l'interesse degli amministratori locali. La crisi economica del primo decennio del 2008 è stata particolarmente problematica per la città che si è trovata a possedere una grande quantità di terreno lontano dalle infrastrutture di trasporto pubblico. Prima di poter sviluppare siti TOD, la città deve trovare un modo per smaltire il suo attuale accumulo di terreni non sviluppati. Nonostante queste difficoltà, molti urbanisti olandesi sono ancora ottimisti riguardo al futuro del TOD nella regione e lo vedono come una delle politiche di sviluppo urbano e regionale più efficienti.

1.3.4 La pianificazione urbana di Stoccolma

Mentre la pianificazione su scala regionale è generalmente debole in Svezia, Stoccolma è senza dubbio un esempio lampante di trasporto ferroviario coordinato allo sviluppo urbano. Nel dopoguerra la città si trasformò da metropoli monocentrica a metropoli policentrica dipendente dai trasporti pubblici. Sebbene il termine TOD non fosse ancora stato formulato dalla comunità scientifica e non sia stato utilizzato, è stato per molti decenni un concetto guida dello sviluppo regionale di Stoccolma. Sebbene non sia più un punto fondamentale della pianificazione, il TOD è ancora presente nella di pianificazione svedese.

La metropoli di Stoccolma ha una forma a stella. Circa la metà dei suoi 800.000 abitanti vive in quartieri centrali, mentre il resto è distribuito in diverse comunità satellite pianificate. Costruiti dopo la seconda guerra mondiale, queste città satelliti erano collegate radialmente al nucleo da un sistema ferroviario regionale, attualmente lungo 106 km, mentre la storica città isolana è stata preservata come polo turistico. I quartieri satelliti non sono necessariamente autonomi, né equilibrati in termini di posti di lavoro e alloggi. Nonostante il tasso di possesso di automobili sia elevato nella regione di Stoccolma e l'uso dell'auto sia cresciuto costantemente nel corso degli anni, il pendolarismo in auto è relativamente basso e l'uso del treno è elevato rispetto a molte altre città europee. Molti residenti e lavoratori delle nuove città si spostano in treno grazie alla rete ferroviaria ben sviluppata e ai quartieri che incentivano la mobilità sostenibile [50].

Capitolo 2

Evoluzione della struttura urbana di Parigi

2.1 Dai primi insediamenti alla rivoluzione industriale

2.1.1 L'espansione cadenzata dalle cinte murarie

La storia di Parigi risale al terzo secolo a.C. quando i Parisi, un'antica tribù dei Galli da cui la città prenderà il nome, fondarono qui un insediamento stabile. Il villaggio era posizionato sull'isola Île de la Cité, luogo strategico poiché facilitava il commercio attraverso la Senna e che rimarrà centrale per tutta la storia di Parigi. Le caratteristiche favorevoli del luogo vennero notate anche dai romani che conquistarono questo territorio nel 54 a.C. Sotto il loro dominio la città si espanse seguendo la struttura a griglia tipica romana, ancora oggi riconoscibile in alcune strade dei quartieri centrali di Parigi. In seguito alla caduta dell'Impero Romano di Occidente e alla conseguente conquista da parte della popolazione germanica dei Franchi, la città si espanse rapidamente durante tutto il periodo medievale; questa rapida espansione portò al rafforzamento della struttura radiale composta da cerchi concentrici. Un elemento fondamentale di questo sviluppo furono le cinte murarie (2.1). Costruite dai Franchi, le prime mura medievali furono più volte allargate per contenere la crescente popolazione che andava ad abitare nella città, dettando così il ritmo dell'espansione e la forma urbana fino al XIX secolo. Complessivamente Parigi vide sei principali recinzioni [31].

La prima di queste, dopo le mura medievali, venne costruita nel XII secolo sotto il regno di Filippo II di Francia, noto anche con il nome di Filippo Augusto. Si estendeva a sud fino ai giardini Luxembourg e a nord fino ad includere il quartiere des Halles, inglobando la Île de la Cité e la Île Saint-Louis. Successivamente le mura vennero sostituite e allargate nella riva destra della Senna da Carlo V, nella seconda metà del XIV secolo, andando ad incorporare completamente la fortezza del Louvre. Nel XVI secolo sotto il regno di Luigi XIII le mura vennero ulteriormente allargate verso ovest per far fronte alla crescente popolazione e

al bisogno incessante di nuovi terreni. Questa nuova cinta era posizionata ad un chilometro di distanza circa dalle precedenti mura di Carlo V e permise l'abbattimento nel 1633 della parte occidentale di quest'ultime, ormai divenuta inutile ai fini militari. Presto però la demolizione sopraggiunse anche per le mura di Luigi XIII, quando alla fine del XVII secolo l'appena incoronato re Luigi XIV (anche conosciuto come Re Sole) decise di abbellire la capitale abbattendo tutte le fortificazioni. Questo gli era possibile grazie alle vittorie ottenute nei primi anni del suo regno che ne allontanarono i confini e di conseguenza anche il rischio di un'invasione. Gli argini e i fossati dei bastioni furono demoliti dal 1668 al 1705 e al loro posto vennero realizzati ampi viali in terra battuta delimitati da olmi, i boulevard. Le porte vennero rase al suolo: quella di Saint-Denis, nel 1671, fu sostituita da un arco trionfale alla gloria del re, mentre le altre vennero distrutte. È proprio in questo momento che abbiamo un primo esempio di conversione importante ed estesa degli spazi occupati precedente da fortificazioni in ampi boulevard e piazze. Un'altra importante recinzione, creata non per scopi militari ma con la funzione di cinta daziaria, venne costruita alla vigilia della rivoluzione tra il 1785 e il 1788. Con essa era possibile controllare le merci in ingresso e uscita dalla città imponendo delle tasse o delle restrizioni al commercio. Uno dei motivi della sua costruzione era contrastare la nascita di nuovi quartieri, sia a ceto medio-alto che popolari, che in quel periodo nascevano all'esterno della città per aggirare le tasse imposte all'interno dei confini. La cinta daziaria era lunga 24 chilometri e nella città moderna essa corrisponde alla seconda cintura di boulevard. L'ultima delle cinte murarie che vennero costruite a Parigi fu la cinta di Thiers, voluta da re Luigi Filippo nella prima metà del XIX secolo. Luigi Filippo era convinto che la chiave per la difesa del territorio fosse impedire che Parigi cadesse nelle mani di eserciti stranieri come durante la battaglia di Parigi del 1814. Aveva quindi intenzione di costruire un recinto di fortificazioni attorno alla capitale che avrebbero reso la città inespugnabile. I lavori, durati 3 anni e completati nel 1844, comprendevano non solo Parigi, limitata alla cintura daziaria, ma anche parte di un anello di comuni situati intorno alla capitale. Quest'ultima recinzione però fu anche una di quelle a durare meno; divenne presto obsoleta con l'avanzare della tecnologia militare, in particolare con l'aumento del raggio di gittata dell'artiglieria. Il suo smantellamento era previsto già nel 1882, l'area venne così gradualmente occupata da costruzioni abusive e venne infine demolita nella prima metà del XX secolo.

2.1.2 Altri elementi di rilievo nella storia urbanistica parigina

Il susseguirsi delle recinzioni elencate fino a qui, assieme ad altre modifiche meno rilevanti, lasciarono il segno nel layout urbano di Parigi; numerosi corsi e vie seguono ancora oggi la curvatura delle mura presenti al momento della loro costruzione. La disposizione delle strade, inoltre, esplicita il contesto e il periodo storico di sviluppo dei quartieri di cui ne

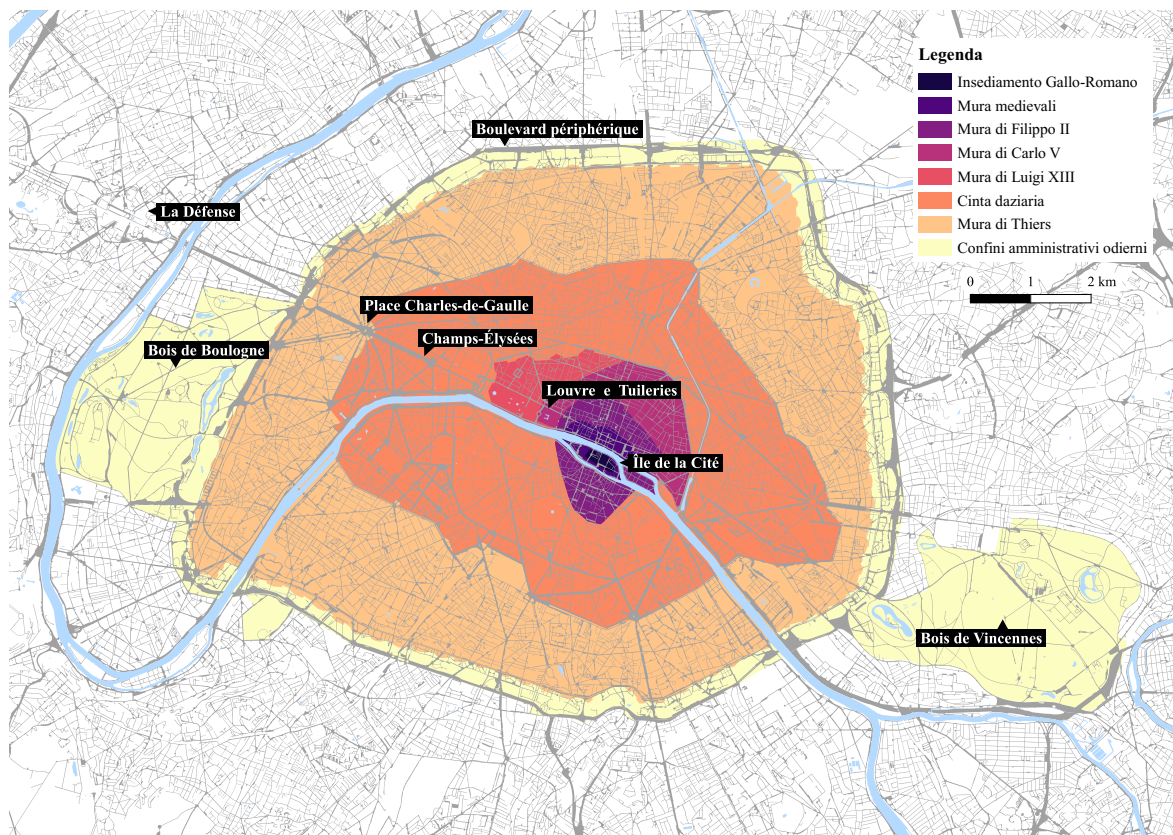


Figura 2.1: Elaborazione personale delle principali cinte murarie che si sono susseguite nella storia di Parigi e che rappresenta bene la natura concentrica e a strati dello sviluppo urbano. [6]

fanno parte. Degli esempi sono il quartiere Saint Michel e il quartiere Latino che, sviluppati all'interno della prima cinta muraria, hanno uno sviluppo spontaneo ed organico tipico del periodo medievale. Al contrario gli sviluppi successivi rispecchiano la volontà reale o imperiale visibile ad esempio con le piazze geometriche sulla riva destra volute da Luigi XIV, come ad esempio Place des Vosges.

Oltre alle cinte murarie ci sono stati altri elementi che influenzarono particolarmente lo sviluppo della capitale francese. Tra questi sicuramente uno dei più importanti è stato, ed è tutt'ora, il Louvre e l'asse viario che parte da esso. Inizialmente ideato con la funzione di fortezza militare, dopo essere stato inglobato dall'estensione muraria di Carlo V lo Château du Louvre (Castello del Louvre) perse tale funzione. Questo ne permise l'abbattimento e la ricostruzione sotto la forma di palazzo reale per mano del re di Francia Francesco I nel XVI secolo. Da quel momento ogni sovrano francese aggiungerà e modificherà la struttura del palazzo. Una delle aggiunte più importanti fu la costruzione del Palazzo delle Tuileries a ovest del Louvre voluto nel 1559 da Caterina de' Medici, regina di Francia in quanto consorte di Enrico II. Il Palazzo delle Tuileries e il Palazzo del Louvre rimasero nei secoli fulcro centrale di Parigi assieme all'Île de la Cité. In virtù di ciò dal Louvre vennero tracciati alcuni dei più importanti assi viari della città. Tra questi quello che assunse maggiore importanza fu l'asse degli Champs-Élysées, che dal Louvre si dirige verso ovest. Nato come viale di collegamento tra il Palazzo Delle Tuileries e il Palazzo del Louvre, col tempo venne esteso fino a raggiungere e superare Place de l'Étoile (oggi Place Charles-de-Gaulle) acquisendo sempre maggiore importanza. Questo importante asse ancora oggi riveste un ruolo di rilevanza nella struttura urbanistica di Parigi [58].

Nel 1958 venne fondato l'Établissement public pour l'aménagement de La Défense*, un organismo governativo volto a gestire e creare il nuovo centro direzionale parigino. La Défense sarebbe poi sorta lungo l'asse degli Champs-Élysées, continuando nei decenni successivi ad accrescere l'importanza di questo asse e riconfermando anche nei tempi moderni la sua centralità (2.1).

2.2 Tempi moderni

2.2.1 Le trasformazioni di Haussmann

A metà del XIX il mutamento del contesto parigino portò alla possibilità di realizzare un primo grande intervento urbanistico nella città con impronta moderna. In seguito al periodo illuminista ci fu una nuova sensibilità dell'opinione pubblica riguardo le grandi opere di proprietà dello stato. Fu in questo momento che nacque il concetto di monumento come bene

*Un ente governativo francese il cui nome è traducibile in 'Istituto pubblico per l'allestimento de La Défense'.

pubblico e all'idea di grandi viali che avrebbero dovuto collegare i monumenti più simbolici. Questa volontà era sostenuta sia dagli artisti e intellettuali che dai governanti, i quali in questo modo avrebbero potuto mostrare la magnificenza della capitale, oltre che ottenere altri vantaggi dalla trasformazione della città. Uno di questi era il diradamento edilizio per migliorare la salubrità dei quartieri popolari. Come abbiamo potuto vedere precedentemente (2.1.2) i quartieri centrali della capitale mantenevano una struttura sostanzialmente invariata dall'epoca medievale, il che comportava vicoli molto stretti con poca insolazione e ricambio d'aria. Inoltre ad aggiungere ulteriori complicazioni la popolazione aumentò notevolmente nel XIX, tendenza che portò alla crescita della già elevata densità abitativa di questi quartieri. In ultimo, ma non per importanza, uno dei motivi che portò a considerare la costruzione di una rete di grandi viali era facilitare la repressione delle insurrezioni cittadine. Dalla rivoluzione francese del 1789 per i successivi 60 anni Parigi vide un susseguirsi di rivolte. L'allargamento delle vie avrebbe facilitato gli spostamenti delle truppe imperiali e reso più difficile la costruzione di barricate da parte dei rivoltosi. Per rispondere alle necessità sopra elencate già a partire dai primi anni dell'Ottocento si svilupparono parallelamente alcune nuove ipotesi di azione urbanistica. Tra queste "l'urbanistica razionalista aveva proposto l'imbrigliamento dei mali igienici e sociali della città attraverso la legislazione e gli strumenti tecnici specifici" [44]. Fu in questo contesto che nella seconda metà dell'Ottocento Georges-Eugène Haussmann, con l'appoggio di Napoleone III, il quale lo nominò prefetto della Senna, poté intervenire pesantemente sulla struttura urbanistica di Parigi nel tentativo di risolvere i problemi sopra citati. L'operazione, denominata *grand travaux* (Termine che significa grandi opere, con cui si fa riferimento all'imponente trasformazione di Parigi attuata da Haussmann), venne sostenuta finanziariamente da un pesante indebitamento, che sarà poi una delle cause della sua interruzione prima del completamento, e a livello legislativo da una serie di norme istituite appositamente assieme, successivamente, all'allargamento nel 1860 dei confini legislativi di Parigi fino alla cinta daziaria, il che permise libertà di azione ad Haussmann. I principali strumenti giuridici messi in campo furono [58]:

- l'espropriazione per pubblica utilità grazie alla quale il governo poteva impossessarsi di immobili situati lungo i boulevard da costruire, mentre in precedenza poteva espropriare soltanto quelli situati direttamente nell'area da trasformare (questa norma consentì di radere al suolo e ricostruire buona parte dell'Île de la Cité);
- l'obbligo per i proprietari degli immobili di ristrutturare le facciate ogni 10 anni;
- la regolamentazione del livellamento delle strade, dell'allineamento degli immobili e dell'allacciamento alle sistema fognario;
- l'innalzamento a 20 metri dell'altezza massima, in precedenza di 17,55 metri, per le facciate che prospettavano sulle vie larghe 20 metri che Haussmann stava costruendo, assieme all'obbligo di mantenere la pendenza del tetto a 45° (il che consentiva

l'edificazione di un piano mansardato aggiuntivo, elemento diventato caratteristico di Parigi)

L'andamento delle attività rifletté l'evoluzione dell'Impero: autoritario fino al 1859, più tollerante a partire dal 1860. Tra il 1854 e il 1858 Haussmann mise a profitto il periodo più autoritario del regno di Napoleone III per realizzare ciò che, in tutta la storia di Parigi, probabilmente solo in questo decennio poteva realizzarsi: trasformare il centro della città aprendovi due ampi assi viari. La costruzione dell'asse nord-sud cancellò vaste parti del centro storico d'impianto medievale e andò a formare un grande incrocio all'altezza di Place du Châtelet con l'asse est-ovest (2.2). Haussmann completò l'impianto viario dei quartieri centrali con assi trasversali che collegavano la prima cerchia dei boulevards al centro. Interventì inoltre in numerosi altri aspetti della Parigi dell'epoca; nel tracciare nuovi boulevard collegò anche le principali stazioni ferroviarie, alcune delle quali (gare de Lyon e gare du Nord) fece realizzare lui stesso nel tentativo di migliorare gli spostamenti interni ed esterni alla città. Il volere di Haussmann sarebbe stato di collegare per ferrovia tutte le stazioni parigine, primo abbozzo dell'idea della Métro (abbreviazione con cui si fa riferimento alla metropolitana parigina), ma dovette accontentarsi di migliorarne l'accessibilità delle stazioni esistenti connettendole attraverso assi stradali importanti. Ammodernò il sistema idrico, fognario e di distribuzione del gas, allora usato anche per l'illuminazione. Infine la trasformazione di Haussmann aprì anche ampie aree verdi e piazze, allineate alla grandezza dei boulevard che aveva realizzato. Come scrisse Kenneth Frampton "Napoleone III e il barone George Haussmann lasciarono il loro segno indelebile non solo su Parigi, ma anche su molte delle maggiori città della Francia e dell'Europa centrale", fino ad influenzare la pianificazione oltre oceano*, le quali "subirono regolarizzazioni di tipo 'haussmanniano' per tutta la seconda metà del secolo" [28].

2.2.2 La nascita della metropolitana

Negli anni Venti del '800 Parigi iniziò a dotarsi di un primo servizio di trasporto pubblico. Questo era composto da una flotta di carrozze trainate da cavalli chiamate omnibus che, similmente a quello che accadde nelle altre grandi metropoli occidentali (1.1.2), vennero successivamente sostituiti dai tram elettrificati. Nel 1854 sotto volontà dell'allora Prefetto della polizia di Parigi venne creata la Compagnie Générale des Omnibus, una società unica che racchiuse i precedenti gestori del trasporto pubblico aumentando notevolmente l'efficienza. In cambio della concessione il comune di Parigi esigette dalla società la costante espansione del servizio verso i quartieri periferici inseguendo lo sviluppo urbano. Questa espansio-

*L'influenza di Haussmann si avvertì anche nel piano elaborato nel 1909 da Daniel Burnham per la maglia a scacchiera di Chicago. A proposito di questo Burnham scrisse: "Il compito che Haussmann svolse a Parigi corrisponde al lavoro che deve essere fatto per Chicago allo scopo di vincere le condizioni di vita intollerabili, che invariabilmente sorgono da una rapida crescita della popolazione" [28].

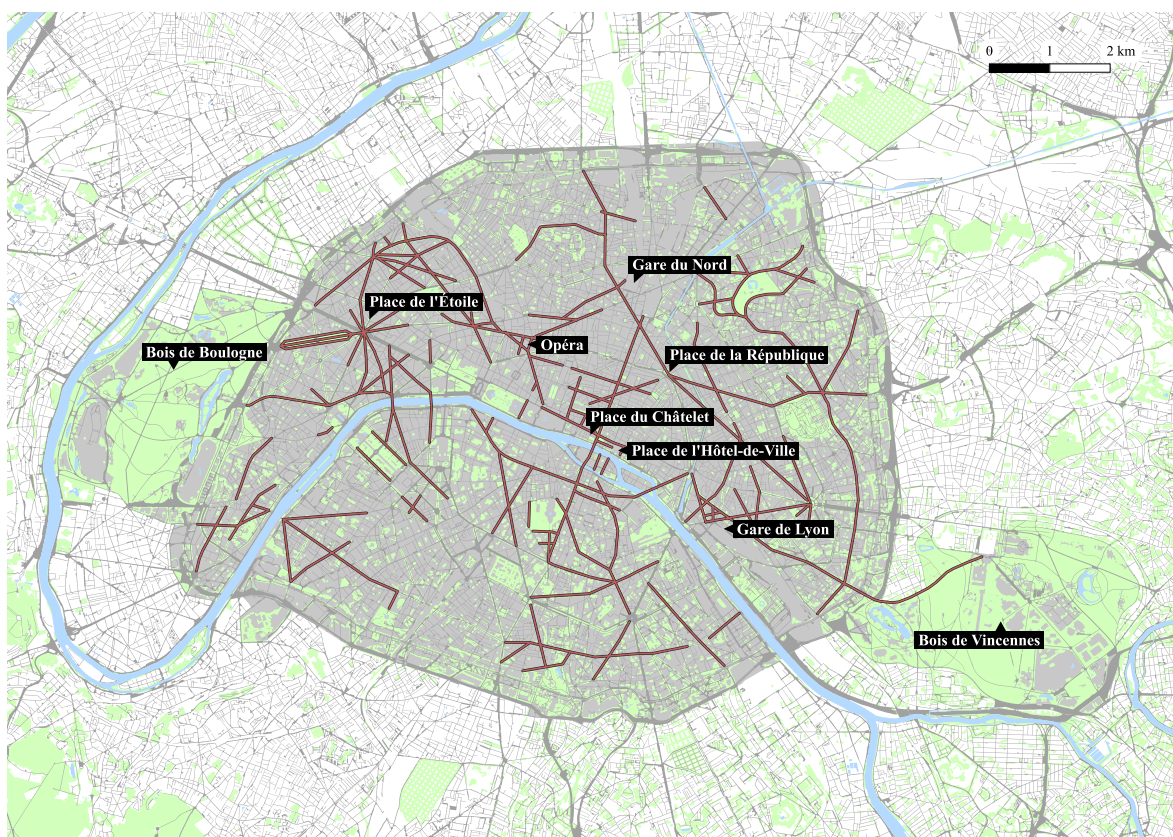


Figura 2.2: La carta è un'elaborazione personale che rappresenta i principali assi viari ed elementi significativi creati dalle trasformazioni di Parigi condotte da Haussmann nel Secondo Impero. [6]

ne divenne indispensabile in seguito alle trasformazioni attuate da Haussmann (2.2.1) che sventrarono il centro di Parigi e allontanarono i lavoratori verso la periferia.

Il desiderio di collegare il centro della città con i suoi dintorni proletari in espansione ispirò anche il primo progetto della metropolitana, proposto nel 1856, che avrebbe dovuto collegare la stazione ferroviaria Gare du Nord al quartiere centrale di Les Halles. Iniziò così un lungo dibattito pubblico e politico sulla costruzione della metropolitana parigina durato trent'anni. Inizialmente il dibattito si concentrò sulla scelta tra una metropolitana sopraelevata o sotterranea. Una struttura sopraelevata, tenendo in considerazione il contesto storico (era la prima volta che un'infrastruttura sotterranea così ampia diventava realizzabile), venne preferita da parte dell'opinione pubblica poiché all'aria aperta. Jules Garnier propose un binario rialzato che corresse al centro della Senna e a questo proposito scrisse:

Indeed, what difference does it make to the inhabitant of London to be underground surrounded by vapor, smoke, and darkness; he is in the same condition aboveground. But take the Parisian who loves the day, the sun, gaiety and color around him, and propose that he alter his route to seek, in darkness, a means of transport which will be a foretaste of the tomb, and he will refuse, preferring the impériale of an omnibus. [55]

Di contro una struttura visibile avrebbe impattato notevolmente l'aspetto della città, già provato dagli stravolgimenti avviati da Haussmann, cambiandolo ulteriormente. L'ubicazione delle linee però divenne presto una questione più urgente. Lo scontro avvenne tra lo stato francese, che propendeva per un sistema ferroviario sotterraneo che collegasse le principali stazioni della capitale per migliorare gli spostamenti esterni alla città, e il consiglio comunale, che era interessato ad una infrastruttura locale che ricalcasse le principali linee dell'omnibus. Mentre le principali città europee realizzavano le proprie metropolitane, Parigi rimase incastrata in questo stallo per tre decenni. Alla fine le pressioni politiche scaturite dall'imminente Esposizione Universale del 1900 portarono lo stato a cedere, concedendo la costruzione di un sistema metropolitano locale in cambio della collaborazione del comune di Parigi per l'organizzazione dell'esposizione. Addirittura il comune di Parigi richiese uno scartamento ridotto per l'infrastruttura al fine di scongiurare l'utilizzo da parte dei treni non locali. Dopo l'apertura della prima linea da Porte Dauphine a Porte de Vincennes, avvenuta il 19 luglio 1900 a esposizione già avviata, non passò molto tempo prima che la nuova infrastruttura superò le aspettative in termini di passeggeri. Nonostante le sue dimensioni iniziali ridotte, ad appena cinque mesi dall'apertura la Métro divenne il sistema ferroviario più usato al mondo e il numero di passeggeri continuò a crescere anche dopo la chiusura dell'Esposizione Universale [55]. Il successo esplosivo della prima linea portò l'amministrazione locale ad accelerare i lavori sulle future linee previste. Alla vigilia della Prima Guerra Mondiale la rete prevedeva già 10 linee e 91 km di percorso, che aumentarono ulteriormente nei de-

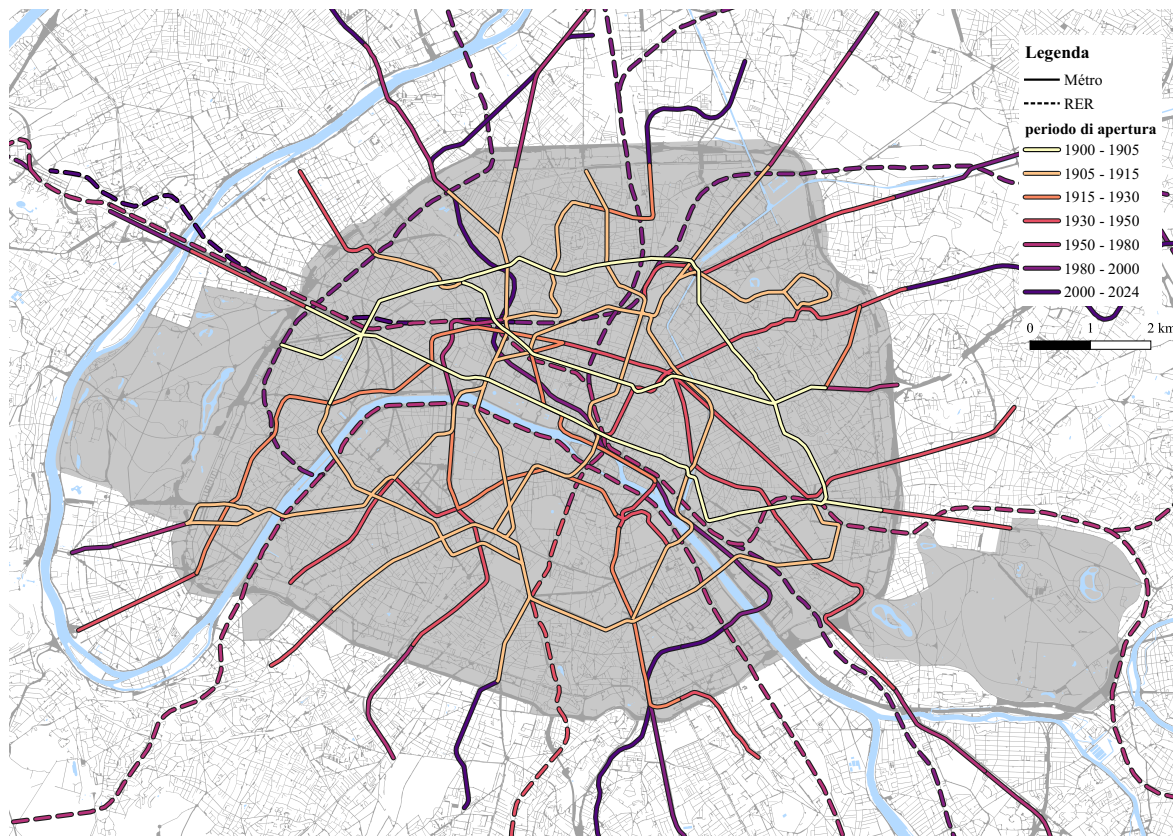


Figura 2.3: L'immagine raffigura un'elaborazione personale della rete metropolitana e della RER di Parigi suddivise per i principali periodi di apertura. Si può notare come prima della Grande guerra la maggior parte della rete metropolitana che tuttora attraversa il centro fosse già costruita. Nei decenni successivi la rete venne espansa verso le aree più periferiche, mentre la prima linea RER venne aperta prima della Seconda guerra mondiale, ma la rete vide l'espansione maggiore negli anni '70 e '80. [6]

cenni successivi, ad eccezione degli anni delle due guerre che videro un rallentamento nello sviluppo infrastrutturale.

Per tutta la seconda metà del '900 la metro ebbe costanti aggiornamenti ma mai l'apertura di nuove linee, ad eccezione delle linee 7 bis e 3 bis nate però unicamente dalla separazione di rami delle linee originarie 3 e 7. Per vedere l'inaugurazione effettiva di una nuova linea bisognerà aspettare il 1998 quando venne aperta una prima parte della linea 14, completata poi nel 2003 (2.3). Questa nuova linea portò un'innovazione importante che divenne la vetrina della metropolitana parigina e della Régie autonome des transports parisiens (RATP), ovvero fu la prima linea a implementare la guida autonoma senza conducente grazie al SAET (Train Operations Automation System) fornito da Siemens Transportation Systems. Negli anni successivi altre linee della Métro verranno aggiornate alla guida autonoma come la linea 1, principale linea della rete parigina. Ad oggi la metropolitana di Parigi è una delle più estese e trafficate al mondo, trasportando fino a 4,5 milioni di passeggeri giornalieri e 1,65 miliardi all'anno; conta sedici linee, per lo più sotterranee, per un totale di 226,9 chilometri di tracciato e 308 stazioni.

2.2.3 La rete ferroviaria metropolitana: RER

Come visto precedentemente, l'espansione di Parigi nel XX secolo seguì in gran parte le linee impostate dalla trasformazioni della fine Ottocento, mantenendo un controllo rigoroso dello sviluppo urbano (2.2.1). Viceversa, l'espansione delle periferie avvenne in modo incontrollato, il che non impedì alla popolazione di crescere rapidamente mentre il centro cittadino si stabilizzava e poi iniziò a decrescere. Nella seconda metà del Novecento Parigi vide un periodo di forte crescita nel quale la popolazione della regione metropolitana passò da 6,6 milioni nel 1946 a 9,2 milioni nel 1968 e 10,5 milioni nel 2006. Questo aumento fu guidato principalmente dall'espansione e consolidamento delle periferie parigine, dimostrato anche dal processo di decentralizzazione della popolazione e dei posti di lavoro [45]. Contemporaneamente però non si ebbe un adeguato miglioramento del sistema di trasporto pubblico a servizio della *banlieue*. La periferia in forte crescita perciò si trovò sotto servita e scollegata dal centro principalmente a causa di due fattori:

- la costruzione della Metrò parigina causò la separazione, attraverso la diversificazione dello scartamento voluta dal comune, del trasporto pubblico su ferro locale da quello sovralocale (2.2.2);
- Le ferrovie francesi furono per lo più costruite durante il XIX secolo da compagnie private, ciascuna delle quali era responsabile del collegamento di una particolare parte della Francia a Parigi. Questo contesto istituzionale ha prodotto una rete molto centralizzata, favorendo la formazione di linee radiali a discapito di quelle circolari intorno a Parigi. Inoltre, le reti delle diverse compagnie erano poco collegate tra loro, e ognuna aveva un capolinea diverso nella capitale.

Di conseguenza il tragitto da un sobborgo all'altro richiedeva un cambio di treno e un viaggio in metropolitana.

Già a partire dagli anni '30 ci furono delle proposte per collegare le linee isolate, le quali però non verranno mai realizzate completamente. Il primo piano sostanziale che prevedeva anche un importante miglioramento del sistema ferroviario metropolitano fu il PADOG (Plan d'Aménagement et D'Organisation Générale de la Région Parisienne), il piano urbano della città di Parigi approvato nel 1960. Uno dei suoi obiettivi principali era quello di compensare il notevole ritardo delle infrastrutture nella regione parigina, limitando allo stesso tempo la crescita urbana incontrollata. Si voleva riorganizzare la *banlieue* e rinnovare i nuclei storici delle periferie o crearne di nuovi. Il nuovo piano prevedeva quindi di intervenire nei quartieri periferici più problematici (Belleville, Italie, Front de Seine) e di densificare le periferie esistenti creando quattro nuclei urbani principali (La Défense - Montesson, Vélizy - Villacoublay, Le Bourget - Sarcelles e un ultimo sito vicino all'autostrada a Est) e nove nuclei urbani secondari per colmare le lacune del tessuto urbano (Massy - Antony, Créteil,

Alfortville - Maisons-Alfort, Vitry, Stains - Saint-Denis - Pierrefitte, Argenteuil, Fontenay-sous-Bois, Aulnay - Sevran et Bures - Orsay). Tra le azioni previste dal piano per raggiungere gli obiettivi posti, c'era la creazione di una serie di tunnel che passando sotto la città avrebbero connesso le stazioni ferroviarie. Presto però ci si rese conto che gli studi svolti per la redazione del piano sottostimavano lo sviluppo della regione parigina. Per questo motivo appena 5 anni dopo l'approvazione, nel 1965, venne revisionato e sostituito dallo Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris (SDAURP). Fu in questo nuovo piano che il tentativo di collegare le diverse linee ferroviarie dell'Île-de-France venne integrato in un progetto più grande, quello della Métro régional, ovvero il potenziamento della rete di treni suburbani. Gli obiettivi dello SDAURP rimasero quelli del piano precedente, creare nuovi nuclei nelle periferie e connetterli con il centro della capitale, perciò la nuova rete di ferrovia metropolitana venne pensata per servire i nuovi centri economici individuati nella regione, tralasciando in alcuni casi le aree in mezzo. Questa linea d'azione viene anche dimostrata dal fatto che spesso negli anni successivi il progetto vedrà delle modifiche nei tracciati delle linee poiché questi cambiamenti non andavano ad intaccare gli obiettivi principali, come dimostrato dallo studio "The impact of urban public transportation evidence from Paris region" condotto da Mayer T. e Trevien C. [45].

La rete della Métro régional verrà poi progressivamente implementata nei decenni successivi. Le prime due linee ad essere realizzate furono la linea A, che corre parallelamente alla linea 1 della metropolitana con il compito di alleggerirla, e la linea B da nord a sud. Nel 1977 venne presentato pubblicamente il nome della rete ferroviaria: Réseau Express Régional d'Île-de-France (RER), in sostituzione di Métro régional. In quest'anno verranno anche terminati i lavori della stazione di trasferimento Châtelet - Les Halles posta nel pieno centro di Parigi, permettendo lo scambio tra le prime due linee e diventando, con l'aggiungersi del collegamento di altre tratte RER e metropolitane, una delle stazioni più trafficate di Parigi. Nel 1979 venne aperta una nuova linea sulla riva sinistra della Senna, rinominata poi linea C nel 1980. Successivamente dal 1987 verrà gradualmente aperta la linea D e infine dal 1999, sempre per lotti, la linea E. Ad oggi la rete è composta da cinque linee, che servono un totale di 257 fermate, di cui 33 a Parigi, distribuite su 602 chilometri di binari [29] (2.3).

Alla RER si aggiunge nel servizio ferroviario metropolitano la rete Transilien, della compagnia ferroviaria francese SNCF Voyageurs, che gestisce assieme alla RATP, società pubblica responsabile di una parte dei trasporti pubblici della capitale, alcune linee RER. Oltre a queste, la rete Transilien comprende 9 linee ferroviarie metropolitane (H, J, K, L, N, P, R, U, V) che differiscono dalle linee RER per essere radiali mentre le seconde attraversano il centro città.

Capitolo 3

Il persistente dualismo tra centro e banlieue

Nonostante Parigi sia vista come un centro culturale magnifico pieno di negozi e monumenti grandiosi, questa immagine nasconde una divisione territoriale economica, politica e culturale tra il centro urbano, abitato dalla popolazione benestante, e gran parte delle banlieues, o sobborghi, distanti e marginalizzate. Oggetto di incessante dibattito, questo fenomeno genera spesso un'esplosione discorsiva che va ben oltre i fatti osservabili, tanto che parlare di periferia equivale in gran parte a parlare di argomenti che eludono il discorso originario. Infatti questa tematica rappresenta il crocevia di molte questioni quali segregazione, immigrazione, razzismo, lavoro, casa, povertà, politiche sociali, ecc.. Inoltre le discussioni riguardo questi temi sono esplicative non solo dei temi in sé, ma anche della percezione dell'opinione pubblica. In altre parole la questione delle periferie rimanda a una situazione reale, con la presenza dei estesi problemi socioeconomici, ma rimanda anche a costruzioni mentali, sociali, politiche e morali.

3.1 La nascita del potere centrale

Il problema della banlieue trova radici molto profonde nella Francia monarchica, che derivano dalla sua storia secolare. Più volte scelta come capitale temporanea*, a partire dal XII secolo la stirpe dei Capetingi, re dei Franchi, decise di trasformare definitivamente Parigi nella capitale politica, economica, religiosa e culturale del regno. Da quel momento nei secoli a venire molti re, oltre ad aggiungere edifici, ponti e fontane per abbellire la capitale, consolidarono il ruolo di Parigi come centro della Francia e dell'Europa continentale. La costante e duratura presenza della monarchia portò alla formazione di un potere centrale che agiva sul territorio con una visione privilegiata senza dialogare con le realtà locali, pratica visibile

*Dal 360 al 363 d.C. Parigi fu la capitale anche dell'Impero Romano d'Occidente, sotto la guida di Flavio Claudio Augusto, già cesare dell'Impero e proclamato augustus proprio nel 360 d.C. nelle Terme di Cluny.

ancora oggi nella Francia repubblicana. Anche con la caduta della monarchia, durante la Rivoluzione francese, Parigi rimase l'unico polo attrattore del paese distaccando notevolmente gli altri centri francesi. Con la proclamazione ad imperatore di Napoleone Bonaparte prima e di Luigi Napoleone poi, il potere politico e decisionale tornò ad essere centrale. Questo politica top-down e di accentramento vennero esasperati ancor di più con le trasformazioni apportate alla capitale dal barone Haussmann, che cambiarono drasticamente la struttura urbana della città e la distribuzione della popolazione sul territorio (2.2.1). L'attenzione del barone si concentrò principalmente sulle classi borghesi, sia per una questione politica, sia per motivi puramente pratici; infatti intervenendo a favore delle classi più abbienti lo stato avrebbe ottenuto ricavi maggiori, dalla vendita di abitazioni di lusso, con cui finanziare gli interventi. Come riportato da Londei, nel 1856 Haussmann presentò al consiglio municipale un progetto di estensione del territorio urbano:

Secondo quel progetto la città avrebbe inglobato la sola parte nord-ovest della corona circolare esterna. Il nuovo confine avrebbe raggiunto lungo la ferrovia Nord la cinta di Thiers, lungo la quale avrebbe proseguito fino a Neuilly e da qui, allargando gli attuali confini, Parigi avrebbe inglobato [...] il territorio delimitato dalla prima larghissima ansa della Senna, ad ovest. Haussmann intendeva abbandonare in questo modo l'est, e conservare il ricco ovest, dove la speculazione avrebbe limitato l'aggravio finanziario derivante alla città dall'estensione dei grand travaux [44]

La proposta di estensione dei confini portata da Haussmann alla fine non venne approvata, ma la volontà di organizzare e distribuire sul territorio urbano la popolazione secondo la distinzione in classi sociali rimase e venne messa in pratica con i grand travaux. La borghesia si appropriò così del centro storico di Parigi, mentre la popolazione più povera, privata delle abitazioni dagli sventramenti, non trovò rialloggio nel centro e venne perciò deportata nell'est della capitale. Venne accentuata in questo modo la distinzione in parti della città, finché Parigi divenne separata in due aree distinte: il centro borghese e la periferia operaia. La trasformazione del centro storico causò anche una separazione tra il vecchio e il nuovo tessuto urbano. Mentre nel centro venivano realizzati imponenti boulevard e piazze che rispecchiassero l'immagine di forza voluta dall'imperatore, i nuovi insediamenti in periferia, realizzati dalla popolazione più povera arrivata sia dagli espropri del centro città che dalle campagne in cerca di lavoro, erano composti per lo più da baracche e abitazioni autocostruite in quasi totale assenza di servizi ed infrastrutture per la cittadinanza [25] (2.2.3).

Come viene spiegato da Jean-Francois Gravier nel suo libro *Paris et le désert français* le cause della centralità di Parigi nel panorama Francese si possono ricondurre a vari elementi:

- La monarchia, in particolare Luigi XIV e il suo desiderio di attirare le affascinante élite di provincia nel prestigioso castello di Versailles;

- La Rivoluzione francese, che diffidava delle province tanto da volerle inizialmente dividere in quadrati perfetti;
- Napoleone, diretto erede della rivoluzione;
- tutti gli altri regimi che si sono succeduti e hanno mantenuto questa condizione perché non era più concepibile una Francia all'apice mondiale senza una capitale splendente a immagine e somiglianza della Parigi che sconvolse il mondo.

Come dice l'autore stesso "In tutti i settori, l'agglomerato parigino si è comportato dal 1850, non come una metropoli che rinvigorisce il suo hinterland, ma come un gruppo monopolistico che divora la sostanza nazionale"[34].

3.2 La segregazione delle banlieues nel XX secolo

3.2.1 L'influenza dei mezzi di trasporto pubblico

Alla fine del XIX secolo un'altra importante trasformazione a Parigi fu la costruzione della metropolitana, che ebbe un vasto impatto sulla percezione di spazio, tempo e dello spostamento all'interno della capitale. A differenza di Londra dove la tariffa del biglietto dipendeva dalla distanza percorsa, a Parigi con un solo biglietto era possibile spostarsi da un estremo all'altro della città in un tempo ridotto. I quartieri non erano più distanti l'uno dall'altro, chiunque poteva raggiungere facilmente qualunque luogo. Questa caratteristica ebbe delle conseguenze anche a livello sociale riducendo il divario presente nei diversi ceti sociali, per la prima volta gli Champs-Élysées non erano percorsi unicamente da borghesi e nobili, ma anche da proletari. L'annullamento del divario socioeconomico riscontrato in superficie si ripresentava anche nel sottosuolo all'interno dei vagoni della metropolitana. Inizialmente il servizio era stato pensato con due tariffe, prima e seconda classe. Presto però ci si rese conto che questa differenziazione non veniva quasi mai rispettata; il servizio era talmente innovativo, rapido e frenetico che nessuno faceva caso a quali fossero le carrozze di prima e seconda classe. Anche le classi benestanti però non potevano fare a meno della metropolitana, differentemente dagli omnibus e dai tram evitati dai più facoltosi in possesso già di una carrozza privata. Tutto ciò portò alla paradossale situazione (per il tempo) in cui un borghese e un proletario si potevano trovare assieme su un vagone affollato.

Eppure, in realtà, anche se la metropolitana portò alla democratizzazione dello spazio pubblico, essa facilitò anche il processo di segregazione socioeconomica iniziato dal barone Haussmann. La Métro ebbe il duplice effetto di rendere appetibili ai lavoratori proletari del centro cittadino aree periferiche fino a quel momento inaccessibili per la distanza e di aumentare il valore degli immobili nei quartieri centrali toccati dalla rete metropolitana, di

fatto costringendoli a prendere la scelta di spostarsi nei quartieri periferici. Gli stessi socialisti sostennero lo sviluppo della Métro nella speranza che avrebbe permesso ai lavoratori di vivere più lontano dal centro, in condizioni migliori e più economiche, non prevedendo però la gentrificazione che ne sarebbe scaturita. Si era così andata a formare una spirale di tendenze negative in cui il trasporto di massa permetteva ai lavoratori di vivere più lontano dal centro, aumentando allo stesso tempo i prezzi degli immobili nel centro e spingendo così i lavoratori ancora più lontano [55]. L'ultimo mattone sul muro che separa la banlieue dal centro cittadino fu la differenziazione dei sistemi di trasporto pubblico. Mentre la metropolitana risolveva il problema del trasporto di massa all'interno della città, trascurava il problema del trasporto pubblico in periferia. Spesso le classi operaie trasferitesi nelle banlieues necessitavano di prendere il tram, ormai relegato alla periferia poiché non più necessario nel centro 'iper-connesso', per raggiungere la stazione metropolitana più vicina e quindi il centro cittadino. Questa situazione persiste ancora oggi a Parigi, dove in periferia il tram ha un ruolo fondamentale, non addentrandosi però mai nel centro ed evitando di superare i confini immaginari della cinta di Thiers. In sintesi quello che la metropolitana portò involontariamente a Parigi fu, insieme ad innumerevoli vantaggi, anche una divisione netta tra la banlieue e il centro cittadino visibili in ogni aspetto, dal sistema di trasporto, alla composizione sociale fino all'estetica dei quartieri. Come disse André Morizet, Sindaco di Boulogne-Billancourt, un comune alle porte della capitale, la Parigi di César Birotteau, limitata dai boulevard di Luigi XIV, era morta, così come quella del barone Haussmann. Entrambe saranno assorbite da quella che verrà chiamata "Grand Paris"* , o anche 'l'agglomerato parigino' [48].

Anche nella seconda metà del XX secolo la forte e duratura opposizione tra la città di Parigi e i suoi sobborghi verrà riconfermata. Il confine tra queste due parti, delimitato da un muro di protezione nell'Ottocento, verrà sostituito e rimarcato negli anni Sessanta e Settanta con la costruzione dell'autostrada urbana, il Boulevard Périphérique. Attraverso la realizzazione della RER si è cercato in parte di superare questo dualismo e di migliorare i collegamenti tra il centro cittadino e la banlieue. Anche in questo caso l'azione finì per essere in parte un'imposizione voluta dall'alto, poiché ancora una volta la politica francese tradì l'interessi nel migliorare la situazione socio-economica delle banlieues con la volontà di controllare la crescita delle periferie e trarne vantaggi per tutta la regione [45].

3.2.2 La Quinta Repubblica e l'approccio moderno al problema della banlieue

Alla fine del XX secolo il problema della banlieue ha iniziato ad riacquisire visibilità, a partire dal 1981 con le prime rivolte lionesi. Negli anni che seguirono la seconda guerra mondiale

*Fu in questo periodo che, come per altre metropoli occidentali, nacque questa nuova immagine di Parigi come vasta area metropolitana che esce dai confini comunali, prendendo il nome di Grand Paris, termine che verrà ripreso più nei decenni successivi.

le periferie erano percepite in modo diverso, erano frutto dell'urbanizzazione accelerata vissuta dalla Francia del dopoguerra e venivano simboleggiate dalla massiccia costruzione di complessi residenziali. I problemi sociali urbani non erano al centro dei dibattiti, bensì lo erano il fornire un alloggio a tutta la popolazione francese e la qualità degli spazi abitativi. L'inizio degli anni '80 è stato quindi, almeno simbolicamente, un periodo cruciale. La comparsa di atti di violenza nei quartieri, le risposte delle autorità pubbliche sotto forma di misure di emergenza (operazioni "anti-été chaud"), il graduale insediamento dell'estrema destra nei quartieri e lo sviluppo di gravi incidenti con connotati legati alla discriminazione razziale daranno forma al "problema suburbano". Inoltre la questione venne ulteriormente amplificata dal trattamento sensazionalistico dei media, portando le periferie ad incarnare i maggiori problemi della società francese del tempo agli occhi dell'opinione pubblica.

Ne emerge una definizione semplificata che tende ad unificare le caratteristiche di questi quartieri, legandole appunto ai problemi che vengono percepiti come endemici di questi luoghi. Nonostante siano presenti sicuramente tratti comuni e i problemi precedentemente citati siano concreti e in netta crescita *, i quartieri hanno caratteristiche ben distinte, la percentuale di popolazione a rischio povertà varia molto da sobborgo a sobborgo così come non tutti i quartieri cosiddetti "periferici" si trovano realmente in periferia (3.1). Un esempio di questa semplificazione è la ghettizzazione delle comunità straniere che vivono nelle banlieues, dove l'uso della parola ghetto è però fuorviante poiché fa riferimento a zone di esclusione, in cui vive una popolazione etnicamente omogenea, funzionante come una micro-società e isolata dal resto della città. Infatti questa situazione spesso non è presente nelle periferie delle metropoli francesi poiché le comunità straniere sono sì marginalizzate, ma non vanno a creare comunità chiuse. Al contrario questo fenomeno caratterizza molto di più i quartieri più benestanti dove la segregazione è molto più accentuata. Invece il termine ghetto utilizzato in questo contesto stigmatizza il comportamento degli abitanti scaricando la responsabilità dei problemi sugli individui. Impone implicitamente la cosiddetta discrezionalità alle popolazioni immigrate, sospettandole di non integrazione e di "comunitarismo". Il dibattito riguardante le periferie, come già detto, ha acquisito sempre più visibilità ed estremizzazione a partire dagli anni '60, prima con la volontà di controllare lo sviluppo delle periferie e poi con lo scoppio dei primi scontri, fino al raggiungimento del suo apice nel 2005 con le rivolte avvenute in molte periferie delle principali città francesi. La tensione sociale accumulata fino a quel momento esplose in seguito alla morte di due giovani di origine africana. I sentimenti di abbandono ed esclusione della banlieue portarono molti abitanti di questi quartieri a scendere in piazza. I disordini dell'autunno 2005 hanno messo direttamente in discussione gli interventi pubblici, poiché ad essere bruciate non sono state solo le automobili, ma anche scuole, trasporti, strutture pubbliche, ecc.. Inoltre, questo aspetto non è nuovo. All'inizio de-

*Dal 1990 al 1999 il tasso di disoccupazione è passato dal 18,9% al 25,4% nelle banlieues e dal 10,8% al 12,8% nelle altre aree metropolitane, con i dati sulla disoccupazione giovanile ancora più preoccupanti [14].

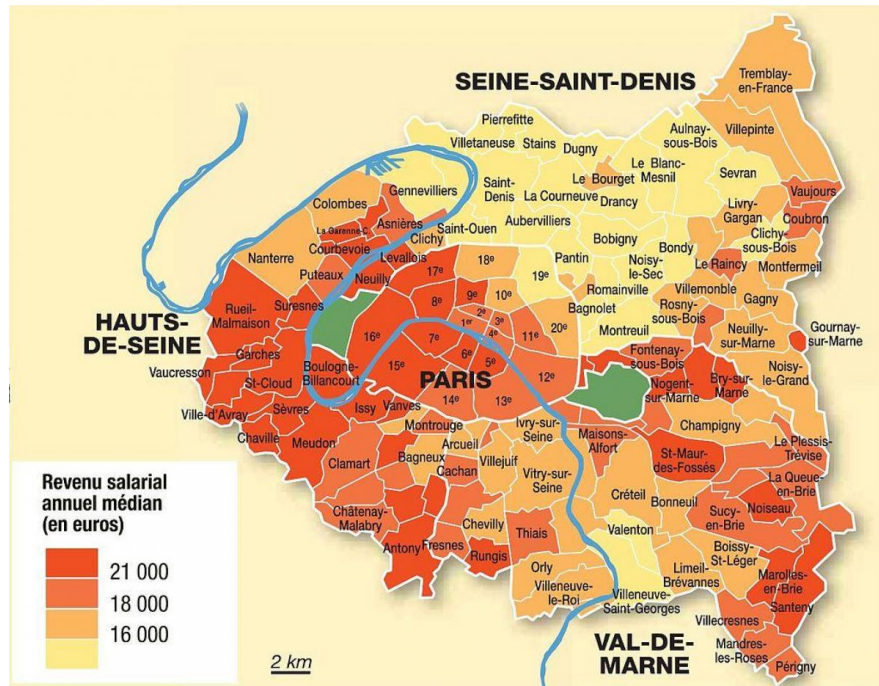


Figura 3.1: Mappa che rappresenta la rendita salariale in euro dei comuni più centrali dell'area metropolitana parigina. Si notano chiaramente le differenze salariali tra la periferia occidentale e quella orientale. Si può vedere come uno delle aree più colpite dalla povertà sia proprio il dipartimento di Seine-Saint-Denis, una delle banlieue più estese e conosciute. [9]

gli anni '90, i disordini sono emersi anche in quartieri, come Vaulx-en-Velin, che potevano essere considerati un modello di sistema di sviluppo sociale urbano. Questa situazione risulta insolita in quanto i quartieri cosiddetti "sensibili", contrariamente all'opinione popolare, non vengono abbandonati. Al contrario, va sottolineata la forte presenza di istituzioni pubbliche e private in questi distretti, che sono sostenute da attive politiche sociali e urbane. Il sistema di assistenza e intervento sociale e la redistribuzione monetaria forniscono alle famiglie e ai loro figli una parte importante del loro reddito. Allo stesso modo, le 'aree urbane sensibili' [53] non sembrano essere aree scarsamente attrezzate e talvolta sono anche meglio dotate di altri quartieri di alcuni servizi pubblici. Tuttavia queste politiche e interventi rivelano limiti ricorrenti. Mentre gli attori locali non sono mai stati così presenti, gli abitanti, afflitti da difficoltà sociali, si sentono paradossalmente abbandonati. Nonostante una proliferazione di iniziative, le politiche pubbliche inciampano nel problema dell'occupazione e spesso appaiono opache. Queste iniziative non sono vissute come fornitrici di un trampolino sociale ma paradossalmente come creatori di esclusione. Come già visto in precedenza queste politiche tentano di risolvere il problema intervenendo dall'esterno, senza trovare un piano di dialogo con gli abitanti locali.

Negli ultimi decenni possiamo vedere una profonda trasformazione dei quartieri popolari. Con l'avvento della crisi economica la classe operaia si è divisa nelle frange alte, che giovando delle nuove opportunità e dei benefici del welfare state hanno lasciato poco a poco

il cuore dell'edilizia popolare alla ricerca di quartieri residenziali più tranquilli, e una nuova popolazione intrappolata sul posto e caratterizzata da precarietà, povertà lavorativa e scarsa integrazione. Così nei quartieri le vecchie strutture popolari, i sindacati e gli attivisti sono stati via via sostituiti da assistenti sociali e da una moltitudine di professionisti delle relazioni. L'approccio professionale e tecnico all'esclusione ha sostituito l'approccio politico alla povertà. Si è passati dal linguaggio della lotta di classe e delle rivendicazioni, che implicano la pretesa di trasformare i rapporti politici e di potere, a quello delle politiche sociali e del 'percorso individualizzato di inserimento', che si fonda su strategie di coinvolgimento della persona nella società 'così com'è'. Oggi sembra che l'integrazione degli 'esclusi' non trovi altra strada che quella dei vincoli di dipendenza rispetto ai servizi sociali. Definendo gli individui solo per ciò che non sono, o per ciò che dovrebbero essere, si confinano in una logica di intervento curativo e assistenziale basata sul trattamento delle deficienze e dei deficit; mentre dove c'è diversità di popolazioni, e quindi di ricchezza, si potrebbe contare sulla valorizzazione delle competenze e delle potenzialità, a vantaggio di una politica emancipatoria e partecipativa. La politica tenta di incoraggiare la democrazia partecipativa ma sviluppa un legame paternalistico con la popolazione e attua un'azione dall'alto verso il basso (offerta di servizi). Lo Stato e le amministrazioni locali, spesso sottomesse alla volontà del governo centrale, diventano costruttori di coesione sociale senza dare accesso alla popolazione ai processi decisionali, al di là di una semplice azione di marketing o altra logica di consultazione.

Il tradizionale ruolo preminente del governo centrale, che esso sia una monarchia, una repubblica o un impero, si ripresenta nella moderna Francia repubblicana del XX secolo. Nel 1958 viene introdotta, attraverso l'approvazione di un referendum popolare, la settima Costituzione francese, in vigore tutt'oggi, che dà il via alla Quinta Repubblica. La nuova Costituzione segna il passaggio da un sistema parlamentare a un più forte e centralizzato sistema semipresidenziale. Il potere esecutivo è esercitato così principalmente da due soggetti, il presidente della Repubblica e il primo ministro, il secondo nominato dal primo e fiduciario dall'Assemblea Nazionale, la camera bassa del Parlamento che non necessariamente appartiene allo schieramento politico del presidente. Questo sistema politico prevedibilmente si ripercuote anche sulle politiche di indirizzo nazionale e sul governo del territorio, in Francia definito *aménagement du territoire*. Anche se oggi in parte indebolito, storicamente spetta allo Stato centrale stabilire le norme relative all'*aménagement du territoire*, le quali vengono applicate in tutte le aree del paese. Questa azione è stata a capo della DATAR (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale) (Delegazione interministeriale per il governo del territorio e l'attrattività regionale), direttamente rispondente al primo ministro, fino a quando nel 2014 non venne accorpata ad altre agenzie nazionali dando vita al Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), in italiano il Commissariato generale per l'uguaglianza dei territori[52]. Per decenni lo Stato centrale,

rappresentato dal presidente della Repubblica, ha simboleggiato di fatto l'unico attore nelle politiche sia di scala nazionale che locale, potendo agire prevaricando i livelli sottordinati. In questo modo ha potuto agire in maniera top-down come tradizionalmente si è fatto per secoli. Queste posizioni di forza però in numerosi casi hanno allontanato il governo centrale dalle comunità locali, a esclusione del centro di Parigi, cuore della Francia e sede delle istituzioni politiche nazionali [14].

Alla fine del secolo in Francia si è iniziato un processo di decentralizzazione dei poteri, procedimento simile avvenuto anche in numerosi altri stati europei e nella Comunità Europea stessa (oggi Unione Europea) con l'entrata in vigore del Trattato di Maastricht nel 1992. In Francia questo processo si è attuato, tra le varie forme, anche con l'incentivazione della cooperazione tra comuni, enti territoriali piccoli se confrontati con quelli degli altri stati europei e perciò difficilmente capaci di agire significativamente senza queste forme di associazioni. Nonostante questa apertura, la cultura della centralità rimane fortemente radicata e il governo centrale esercita indiscutibilmente ancora un ruolo di predominio.

Capitolo 4

Il Grand Paris Express e lo sviluppo delle sue stazioni

4.1 La trasformazione di una metropoli: il progetto Grand Paris

Come abbiamo analizzato nei capitoli precedenti (2) (3) le tensioni sociali ed economiche caratterizzano da molto tempo l'area metropolitana parigina. Il dibattito sullo sviluppo della capitale ha perciò attirato, e attira tuttora, numerose controversie politiche e scientifiche e, ormai da un decennio, ruota attorno a due parole: "Grand Paris". Lanciato da Nicolas Sarkozy nel 2007 (due anni dopo le rivolte nelle periferie francesi) e confermato dalla legge n° 597 del 2010 [54] (7.1), il progetto Grand Paris riprende un concetto nato già nel XIX secolo e ha l'obiettivo di migliorare la produttività economica della regione e ridurre le disuguaglianze territoriali. In questo contesto, è innegabile che il Grand Paris sia un indicatore delle aspettative di un gran numero di residenti dell'Île-de-France, aspettative che fino a tempi molto recenti non erano state formulate in modo esplicito. Ha anche evidenziato le divergenze tra attori presenti su scale territoriali diverse, come tra visioni politiche discordanti. Tuttavia, nonostante la varietà delle proposte avanzate, le apparenti contrapposizioni, la complessità del contesto, gli interessi divergenti e il numero degli attori coinvolti, possiamo individuare alcune questioni comuni, di natura diversa ma interdipendente, che sono emerse nel corso delle discussioni sulla strategia di sviluppo economico e di pianificazione della regione Île-de-France, sulle quali si è raggiunto un relativo consenso. Questi problemi, che di seguito verranno analizzati principalmente attraverso la rielaborazione della ricerca Grand Paris : projet pour une métropole globale, del 2013 [16], derivano da timori, legittimi o meno, da opinioni più o meno radicate nella mente dei residenti e da varie diagnosi della situazione economica, sociale e ambientale. Essi sono le chiavi per capire cosa sta succedendo in Île-de-France con il Grand Paris.

4.1.1 Parigi tra mercato globale e contesto locale

Uno degli aspetti più importanti che vengono citati quando si parla di Gran Paris è il ruolo che la capitale ha nell'economia mondiale. Nel 2007 l'allora presidente Nicolas Sarkozy in un intervento definì 4 punti chiave per fare in modo che la città non fosse lasciata indietro da altre città come Londra, Shanghai o Dubai nello scacchiere delle grandi metropoli globali. Questi quattro punti si basavano sullo sviluppo delle infrastrutture, dell'urbanistica, della ricerca e infine nell'organizzazione del potere. Fu in questo momento che venne alla luce il Grand Paris. Il ragionamento alla base del progetto è il seguente: Parigi e la sua regione rischiano di perdere i loro vantaggi competitivi a livello internazionale, con il pericolo di un declino che potrebbe relegarle ai margini delle principali città globali. Tuttavia, in quanto metropoli, Parigi è la porta d'accesso della Francia nel mercato internazionale e viceversa, per le imprese multinazionali, la porta d'accesso al mercato nazionale. È il principale anello di congiunzione tra il territorio nazionale e l'economia globale. Di conseguenza, se Parigi dovesse perdere la sua attrattività, l'intera economia francese ne risentirebbe.

Nel quadro del territorio nazionale la regione dell'Île-de-France rappresenta un importante hub economico e sociale. In un'area che è solamente il 2,18% della superficie totale della Francia e che ospita il 18,13% della popolazione viene prodotto nel 2022 il 29,71% del PIL francese [46]. Qui sono concentrate la maggior parte delle attività legate ai settori dei media e telecomunicazioni, finanziario, sviluppo e ricerca, informatico e in forma minore molti altri settori. Anche dal punto di vista della produzione industriale l'Île-de-France gioca un ruolo centrale e inoltre, a differenza di molte altre metropoli, più della metà del territorio regionale è occupato da attività agricole, facendone una importante rappresentante anche sotto questo aspetto. Infine la regione dell'Île-de-France si differenzia dalle altre regioni francesi anche sotto il punto di vista demografico, poiché qui l'età media è sensibilmente più bassa rispetto al resto del paese. Queste caratteristiche fanno dell'Île-de-France l'anello di congiunzione tra la Francia e il resto del mondo sotto tutti i punti di vista.

Nonostante il ruolo che assume, Parigi ha visto negli ultimi anni ridursi la sua importanza negli equilibri delle grandi metropoli mondiali. Tra il 2001 e il 2013, la crescita economica nell'Île de France è stata due volte più debole di quella di Londra, Tokyo, New York o Berlino e il settore industriale ha visto una notevole contrazione, in questo caso comune con altre metropoli occidentali. Un'altra caratteristica comune con alcune città europee e nordamericane è il saldo nullo o persino negativo dei flussi migratori con il resto del Paese, portando all'appiattimento se non alla decrescita della popolazione residente. Queste debolezze possono in definitiva avere conseguenze negative per l'intero paese. In rapporto con la rete di metropoli globali, Parigi pur rivestendo un ruolo centrale derivato dall'eredità politica ed economica del secolo passato, ha visto ridurre la propria influenza negli ultimi anni. Questo fenomeno è dovuto principalmente all'ascesa delle metropoli asiatiche e del pacifico come Shanghai, Beijing, Hong Kong, Singapore, Seoul o Taipei. Questo calo risulta particolar-

mente evidente nella diminuzione dell'interesse per nuovi investimenti; secondo un rapporto condotto da Greater Paris Investment Agency in collaborazione con KPMG, dal 2008 gli investimenti *greenfield* sono diminuiti, portando la capitale francese dal 4° al 10° posto nella classifica mondiale. La diminuzione all'insediamento di nuove imprese conferma questo trend, in questo caso Parigi è passata dal 3° posto al 9° rapportata con le altre metropoli. A differenza di altre città come Londra, New York o Tokyo, Parigi è riuscita meno a reagire all'ascesa delle nuove metropoli del ventesimo secolo.

Un'osservazione va fatta sulla situazione degli ultimi anni, dove alcuni importanti eventi a livello mondiale hanno portato ad una modifica degli equilibri globali. In seguito alla Brexit il divario tra Londra e Parigi nell'indice delle città globali si è ridotto in numerosi campi; molte multinazionali hanno deciso di spostare le loro sedi operative dalla capitale inglese a quella francese (4.1). Inoltre la risposta alla pandemia da COVID-19 dell'Europa ha permesso a Parigi di ridurre i danni economici, soprattutto se paragonata ad alcune metropoli asiatiche che hanno sofferto particolarmente le restrizioni necessarie per fermare la pandemia. Perciò, pur rimanendo vero quello detto precedentemente, ovvero che Parigi ha visto negli ultimi decenni un allontanamento dai vertici delle metropoli mondiali, è anche vero che questo divario ha rallentato la sua crescita negli ultimi anni [35].

Nonostante tutto, l'ottima percezione degli investitori sulla qualità della vita a Parigi (la città è al 3° posto al mondo secondo questo criterio), la qualità dell'istruzione (4° posto) così come la stabilità politica e la sicurezza giuridica (5° posto), consente a Parigi di occupare la quinta posizione in termini di percezione di tutti i criteri di attrattività, dietro New York Londra, Shanghai e Pechino. Alla posizione della città di Parigi nel mondo si affianca quella nel contesto locale. Come abbiamo già analizzato il rapporto che la capitale ha con la regione circostante è particolarmente complesso ed estremizzato. In particolare, analizzando l'evolversi della situazione si può notare come questa estremizzazione stia andando ad accentuarsi sempre più negli ultimi anni (3.2), situazione riportata alla visibilità dell'opinione pubblica francese ed europea dagli scontri avvenuti nel 2023 tra i residenti della banlieue e le forze di polizia. Questo è ancor più vero quando si prende in esame la regione dell'Île-de-France. La periurbanizzazione seguita dalla deindustrializzazione della metropoli parigina e il passaggio da "assistenza edilizia" ad "assistenza alla persona" hanno portato ad un senso di smarrimento della popolazione che vive nella banlieue. In aggiunta a questi elementi dal 1990 al 2007 si è assistito ad un allargamento del divario tra i comuni più ricchi e quelli più poveri nella regione dell'Île-de-France e ad un processo di polarizzazione crescente, determinato in parte dalla gentrificazione dei comuni intermedi che ha causato un allontanamento dei residenti più poveri verso le periferie esterne.

Un'altra questione che viene evidenziata dai promotori del Gran Paris sono i tempi di viaggio per i cittadini mediamente più alti rispetto alle altre città francesi, nonostante la distanza media sia minore. Parigi è la seconda città più congestionata di Francia dopo Mar-

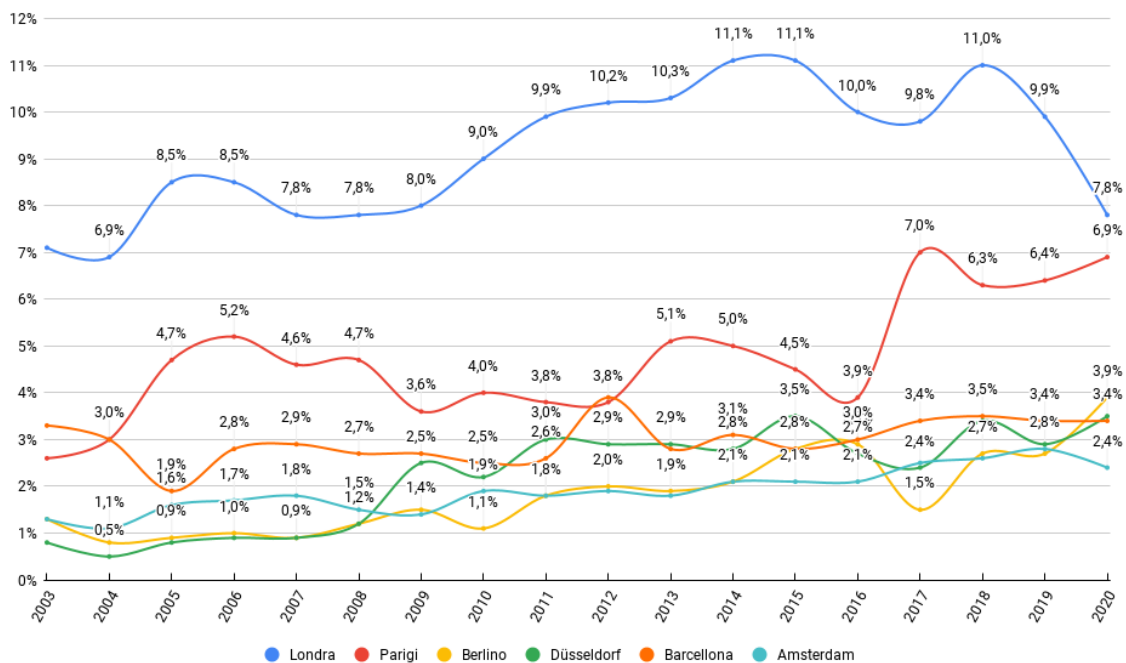


Figura 4.1: Le quote di mercato delle principali destinazioni per gli investimenti internazionali in Europa, in una prospettiva a lungo termine. Dopo un decennio di vantaggio rispetto alla concorrenza, Londra ha ridotto il suo margine a causa della Brexit, mentre Parigi ha registrato una forte crescita. [35]

siglia. Il suo tasso medio di congestione è del 34%, e sale al 71% nelle ore di punta. Inoltre è presente uno scostamento netto tra la domanda di trasporto e l'effettiva offerta, molto minore. Ritornando poi sul tema della disuguaglianza, la situazione dei trasporti pubblici è particolarmente peggiore nelle periferie dove solo un numero ridotto di spostamenti (tra il 10% e il 17%) viene effettuato con mezzi di trasporto pubblico. Questa situazione è in contrasto con le percentuali molto più elevata di spostamenti effettuati con il trasporto pubblico locale nei quartieri centrali di Parigi. Queste difficoltà sono in gran parte il risultato delle politiche dei trasporti condotte per diversi decenni in Île-de-France e della mancanza di investimenti. Le misure adottate in materia di trasporti a partire dagli anni '70 hanno favorito i collegamenti radiali verso Parigi, non hanno seguito l'evoluzione degli stili di vita e della mobilità dei residenti dell'Île-de-France, mobilità indotta in parte dal processo di periurbanizzazione e decentralizzazione dei posti di lavoro; solo un lavoratore su quattro nella regione lavora vicino a casa sua. Inoltre non hanno anticipato o sostenuto la domanda di trasporto pubblico dei lavoratori quando erano visibili fenomeni di saturazione delle varie reti.

4.1.2 Le politiche di governance nell'Île-de-France

L'attuazione di una strategia che unisca sviluppo, ruolo globale, riduzione delle disuguaglianze e miglioramento delle condizioni di vita presuppone un'efficace organizzazione della governance nell'Île-de-France. Questa sfida è legata all'idea che Parigi non possa sviluppar-

si solamente all'interno dei suoi confini attuali. In otto secoli, Parigi ha conosciuto sei mura successive e appena un muro è stato abbattuto, ne è stato costruito un altro (2.1.1). "La tangenziale scomparirà presto come ultimo anello, ma la grande Parigi di domani troverà a sua volta, senza dubbio, un altro intramurale" [16]. La necessità di uno sviluppo sostenibile ma anche consistente porta alla ricerca di una modalità di organizzazione che consenta una più armoniosa ed efficace gestione dell'azione pubblica su scala sufficientemente ampia, che superi l'attuale compartimentazione amministrativa e garantisca sia lo sviluppo economico che il progresso sociale della regione capoluogo come un insieme coerente di interazioni interne ed esterne. Il tema non è del tutto nuovo, rientra spesso nel dibattito pubblico e vede in contrapposizione la regione dell'Ile-de-France con lo Stato francese.

Prima di tutto però è utile fare un passo indietro per comprendere appieno il contesto politico e amministrativo del paese. La Francia è una Repubblica Presidenziale suddivisa in 18 regioni, di cui 5 oltremare, 102 dipartimenti e più di 35.000 comuni, un numero decisamente più elevato confrontato con altri paesi europei, motivo per cui la cooperazione intercomunale è fortemente incentivata (ad oggi si contano più di 2.600 raggruppamenti). I rapporti tra questi diversi enti sovraordinati non è però sempre stato facile. Da come si è potuto evincere il ruolo dello Stato francese è sempre stato quello di un attore centrale, privilegiato e legittimato. Negli ultimi decenni è stata perseguita una politica di progressivo decentramento delle responsabilità; oggi il sistema francese presenta così un "approccio misto", in cui il settore pubblico può essere promotore, coordinatore, garante o semplice partner. Nonostante ciò, lo Stato mantiene ancora il ruolo privilegiato di principale attore [52]. Il progetto del Grand Paris annunciato da Nicolas Sarkozy nel giugno 2007 ha riaperto le polemiche sul ruolo dello Stato nello sviluppo della regione della capitale, rimettendo immediatamente all'ordine del giorno la questione del modo di governo dell'Île de-France e riattivando in seno al Consiglio regionale vecchi timori di ingerenza dello Stato nella gestione dei suoi affari.

È necessario anche considerare che il progetto coinvolge una quantità di attori pubblici e privati vista poche volte in passato, ognuno di essi con un interesse e delle esigenze diverse.

In conclusione il progetto del Grand Paris è stato pensato per affrontare le numerose sfide e sfruttare le opportunità che la regione offre. La legge n° 597 del 2010 mette nero su bianco le intenzioni del governo, riassumibili in tre fronti principali [54]:

- la creazione di una ampia rete metropolitana e l'estensione di alcuni tratti della rete esistente, andando a formare un anello che circonda la capitale, stabilendo anche le modalità di pianificazione e finanziamento dell'intervento;
- la costruzione di 70.000 abitazioni all'anno in località specifiche andando a formare poli strategici con l'obiettivo di decentrare alcune funzioni svolte oggi nel cuore della metropoli;

- dettagliare le responsabilità tra Stato e autorità locali, e le modalità di controllo e verifica dei progetti non solo per poter assicurare e chiarire i ruoli dello stato centrale, ma anche migliorare la coesione territoriale e tentare di ridurre così la marginalizzazione di alcuni quartieri a favore di altri.

L'ampliamento della rete metropolitana rappresenta lo scheletro portante che regge l'intero progetto poiché attraverso di esso si vuole ridurre le disuguaglianze presenti nelle periferie della città portando un sistema di trasporto moderno e accessibile, e allo stesso tempo supportare la crescita economica della regione con la decentralizzazione e la creazione di nuovi poli intorno alle stazioni appena create. Rinominato successivamente Grand Paris Express (GPE), l'intervento per la sua portata sarà destinato a diventare uno dei più importanti e ambiziosi progetti infrastrutturali mai realizzato in Europa, capace di influenzare il destino di un'intera regione e di porsi come esempio per interventi simili in futuro.

4.2 Lo sviluppo del Grand Paris Express

4.2.1 Un compromesso senza precedenti

I problemi di congestione analizzati precedentemente presenti nella regione parigina sono in parte riconducibili a decenni di sviluppo della rete di trasporti con un layout *hub-and-spoke* che costringe le persone ad attraversare il centro di Parigi per spostarsi tra le periferie. I collegamenti periferia-periferia sono pressoché inesistenti, di conseguenza l'80% di questi avviene in auto [46]. Giungere però alla soluzione del GPE non fu facile e ci vollero numerosi confronti di natura politica e tecnica. Come si è potuto evincere dai capitoli precedenti questo dibattito ha una lunga storia e riprende il conflitto originario sulla creazione della rete metropolitana (2.2.2). Nei primi anni del nuovo millennio il processo di decentramento, attuato a partire dal governo Jospin (1997-2002), ha portato ad una frammentazione delle autorità, nuova nel sistema amministrativo francese e di conseguenza ad una moltiplicazione dei progetti infrastrutturali intorno a Parigi. Le proposte principali videro in contrapposizione lo Stato neoliberale, che vedeva la città come spazio di produzione economica, e la regione dell'Île de-France spinta da forze socialiste, le quali invece consideravano lo spazio urbano come luogo dell'abitare e del proliferazione di interazioni sociali. Negli anni successivi furono quattro i progetti che ebbero particolare risalto.

Il primo venne presentato dal dipartimento Val de Marne nel 2006, dipartimento a sud-ovest di Parigi, per una linea metropolitana che attraversasse la zona più urbanizzata del dipartimento e avrebbe collegato i vari capolinea delle linee esistenti in entrata a Parigi. Questo progetto prenderà il nome di Orbival (4.2). Nello stesso anno venne presentato un secondo progetto rilevante dalla RATP, incaricata di gestire il sistema di trasporto metropolitano di Parigi. Noto come Métrophérique, la proposta consisteva in una nuova linea della

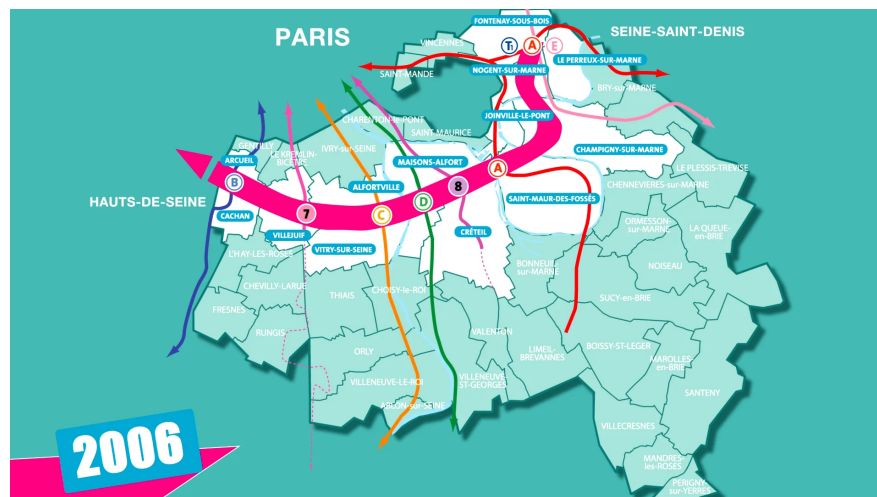


Figura 4.2: Il progetto dell'Orbival presentato nel 2006 dal Consiglio Generale della Val-de-Marne. [8]

metropolitana che avrebbe seguito un tracciato anulare di 40 km intorno al centro di Parigi (4.3). Un terzo progetto venne presentato ufficialmente nel 2007 dal Consiglio regionale, con il nome di Arc Express e propose la costruzione di nuove linee di trasporto rapido, simile al progetto della Métrophérique ma con un tracciato leggermente più ampio. Venne ideato per soddisfare la necessità di un aumento degli spostamenti tra i sobborghi di Parigi e per alleviare la saturazione di numerose linee radiali, come la linea 13 della metropolitana e la linea A della RER (4.4). L'ultimo progetto di questa serie è il Réseau du Grand Paris, presentato e sostenuto fortemente dal governo di Nicolas Sarkozy, venne messo in contrapposizione in una lunga serie di dibattiti pubblici con l'Arc Express, appoggiato invece dalle autorità locali [26] (7.1). Alla luce di tutti i progetti presentati negli anni una cosa rimane evidente, tutte le parti, sia lo Stato che le autorità locali, concordavano sul fatto che la nuova rete di trasporto dovesse essere costruita per garantire lo sviluppo della regione sul presupposto che la circolazione fa bene alla vita economica e sociale. Per raggiungere tale scopo nella maggior parte delle proposte venne citata come elemento fondante la nozione di TOD. Alla fine, in quello che è stato definito un "compromesso senza precedenti" [22] tra lo Stato e la regione dell'Île-de-France, grazie anche ad una serie di (difficili) confronti e dibattiti pubblici promossi dallo Stato, il progetto del GPE prese gli elementi fondamentali delle precedenti proposte e riuscì ad ottenere l'approvazione da tutte le parti. Nel 2010 venne votata la legge n° 597 specificatamente per delineare il GPE, con ratifica dell'accordo di progetto il 31 gennaio 2011. Inizialmente prevedeva una rete di metropolitana automatica lunga 205 chilometri e dotata di 72 stazioni. Già nel 2012 però il nuovo governo appena insediatosi mise mano al progetto ridimensionandolo attraverso la revisione delle scadenze, frammentate e dilatate nel tempo, la riduzione del budget e la modifica del tracciato di alcune linee. La linea che subì le modifiche più importanti fu la 18; vide modificato il proprio tracciato e l'inaugurazione della sezione che va da Versailles a Nanterre venne rimandata oltre il 2030 a data

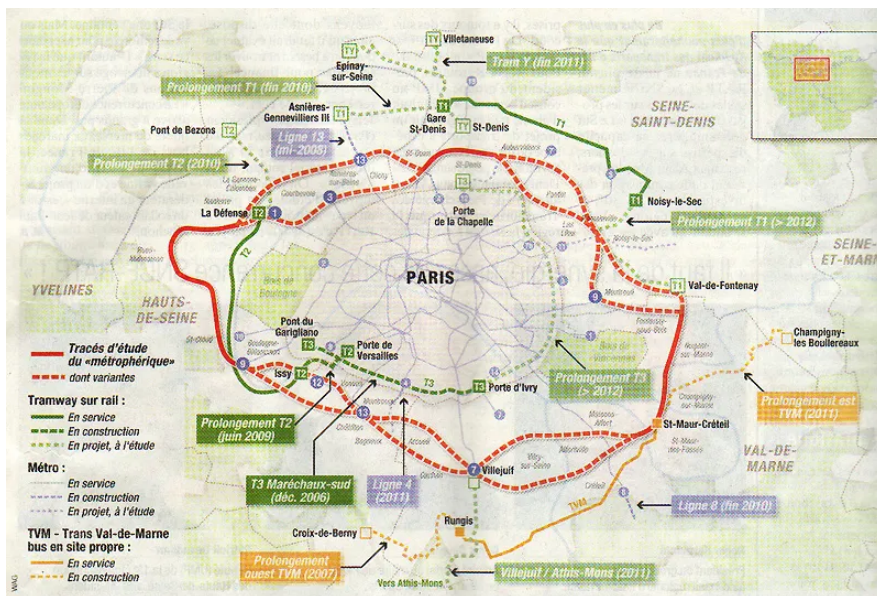


Figura 4.3: Presentato lo stesso anno dell’Orbival, la Métrophérique è la proposta della Ratp al problema del trasporto regionale. [8]

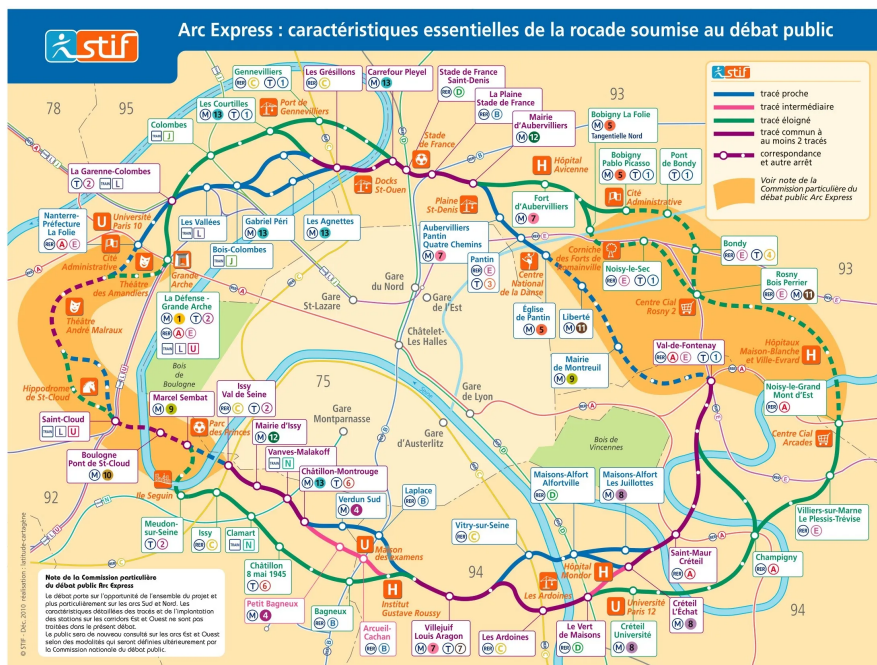


Figura 4.4: Progetto dell’ Arc Express, presentato nel 2007 come risposta al progetto della Métrophérique e alla congestione delle linee radiali del sistema di trasporto parigino, specialmente la linea metropolitana 13 e la linea RER A. [8]

da destinarsi. Questa manovra fu necessaria poiché si presunse che il costo del precedente progetto stimato per 20,5 miliardi di euro fosse notevolmente sottostimato e il costo reale si aggirasse intorno ai 30 miliardi di euro. Il progetto finale prevedeva quindi la costruzione e messa in opera entro il 2030, eccetto la sezione prima citata della linea 18, di 200 km di nuova rete metropolitana e l'apertura di 68 stazioni suddivise in 4 linee (14, 15, 16, e 18) (4.5). Inoltre erano previste, sempre entro il 2030, anche una serie di interventi di aggiornamento dell'infrastruttura di trasporto esistente che consistevano in: ampliamento della linea RER E; apertura di un collegamento diretto su rotaia tra l'aeroporto Roissy - Charles de Gaulle e il centro cittadino; prolungamento della rete metropolitana; creazione di nuovi percorsi tranviari; miglioramento dei servizi ai viaggiatori. Venne poi approvata dall'Assemblée Nationale la formazione di una Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) (istituzione pubblica di cooperazione intercomunale) per la regione, così da garantire anche gli obiettivi di governance partecipata e condivisa tra tutti gli attori regionali. Infine, venne commissionata una relazione parlamentare per trovare un modo per finanziare il progetto. Il finanziamento degli interventi sulle infrastrutture pubbliche di trasporto doveva avvenire principalmente attraverso 4 modalità: il ricavato dalla vendita dei biglietti, imposta sui salari, investimenti statali e investimenti di autorità locali. Per il GPE, per il quale era prevista una spesa iniziale di 26,5 miliardi di euro e un costo operativo di 24 miliardi di euro aggiuntivi, questi metodi di finanziamento non erano sufficienti. Si prevedeva quindi l'utilizzo di prestiti che sarebbero stati poi ripagati attraverso tasse regionali: una tassa sugli uffici (Taxe sur les bureaux), una tassa sulle società pubbliche e private che utilizzano le ferrovie esistenti (Impôt Forfaitaire sur les Entreprises de Réseau - IFER, pagata principalmente da due società pubbliche: RATP e SNCF (Société nationale des chemins de fer français)) e un'imposta sulle famiglie (Taxe Spéciale d'Équipement). Inoltre, il finanziamento del progetto comprende un piccolo sussidio europeo, contributi vari e, dal 2019, una tassa di soggiorno sui pernottamenti in albergo. La società pubblica Société du Grand Paris (SGP), creata dalla legge Grand Paris votata nel 2010 e gestita dallo Stato, si occuperà del finanziamento e della costruzione delle infrastrutture. Una volta realizzata tutta l'infrastruttura, RATP sarà responsabile del suo funzionamento. Due elementi sono chiari nel finanziamento del GPE. In primo luogo, a differenza di altre regioni francesi, nell'Île-de-France lo Stato rimane uno degli attori principali, a dimostrazione del fatto che qui le spinte di decentralizzazione non hanno avuto successo. In secondo luogo, osservando i metodi di finanziamento è evidente come ci sia la volontà che il GPE sia pagato esclusivamente dalle tasse locali. Di conseguenza, non si apre il dibattito sulle ingenti risorse assegnate alla regione parigina rispetto alle altre regioni (7.1).

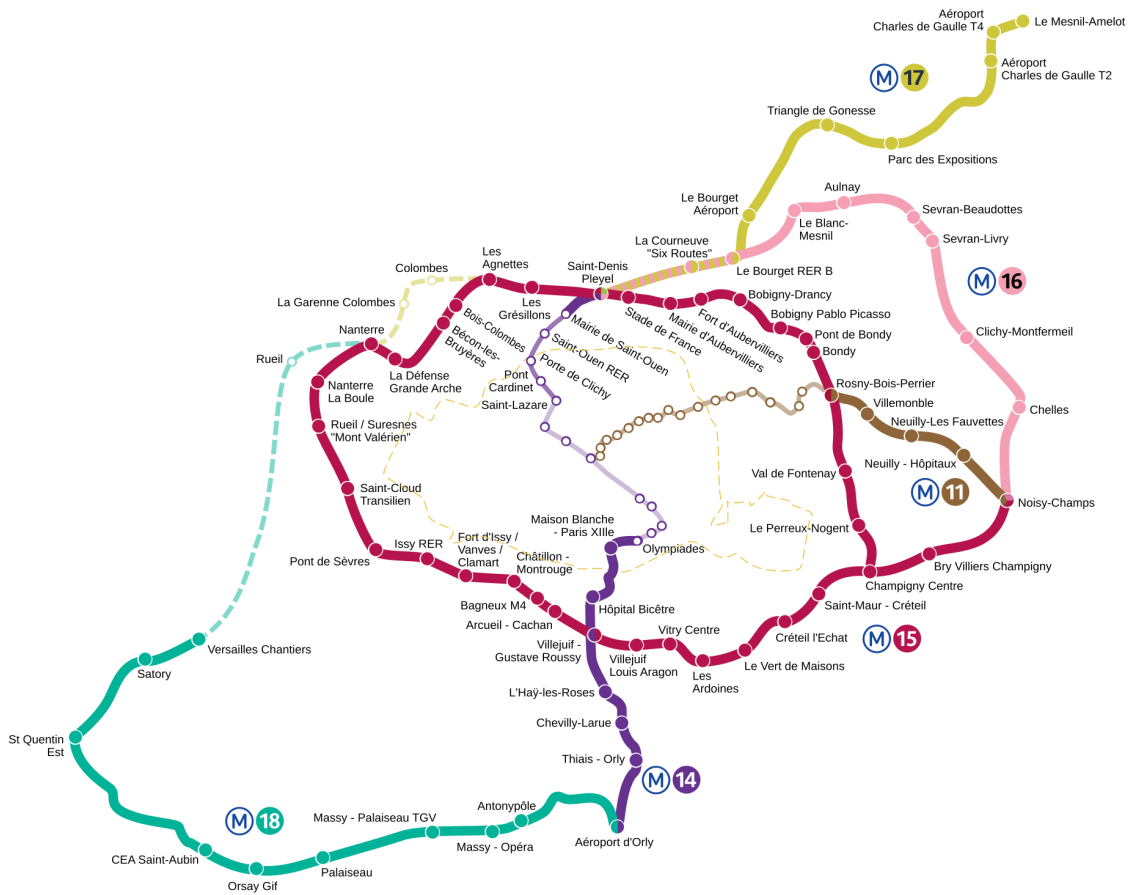


Figura 4.5: Il tracciato definitivo del Grand Paris Express all'indomani delle modifiche apportate dal governo francese nel 2013. [32]

4.2.2 Principi di progettazione degli spazi pubblici nel Grand Paris Express

Il Grand Paris Express GPE, con il suo esteso sistema di nuove stazioni, è un esempio ideale di come la pianificazione TOD possa essere applicata su larga scala per trasformare la regione metropolitana. L'implementazione di questa teoria nell'ambito del GPE comporta la pianificazione di spazi pubblici di alta qualità intorno alle nuove stazioni, dove gli utenti possano facilmente accedere a diverse modalità di trasporto (treni, autobus e percorsi ciclo-pedonali) e dove si trovino servizi e attività che rendano l'area viva e attrattiva. Questo approccio multidimensionale mira a trasformare le stazioni in veri e propri hub di vita urbana, più che semplici punti di transito.

Il testo *Places du Grand Paris* [11] stabilisce le linee guida fondamentali per la progettazione degli spazi pubblici intorno alle nuove stazioni, con l'obiettivo di garantire gli standard di qualità prima citati. All'inizio il manuale definisce tre concetti su cui si basa il progetto:

1. **Continuità.** Si tratta di garantire la connessione fisica e visiva tra la stazione e il suo contesto urbano circostante. Gli spazi pubblici devono facilitare il passaggio tra i diversi quartieri e la rete di trasporto, mantenendo al contempo la fluidità dei movimenti pedonali e ciclabili. La continuità non significa uniformità, ma valorizzazione delle specificità dei diversi paesaggi urbani;
2. **Evoluzione.** Gli spazi pubblici devono essere progettati per adattarsi ai cambiamenti nel tempo, accogliendo nuove esigenze e attività senza la necessità di interventi radicali. Questo principio riflette la necessità di un approccio flessibile, che permetta di adeguare l'uso degli spazi pubblici in base all'evoluzione delle pratiche sociali e delle condizioni ambientali;
3. **Disponibilità.** Gli spazi pubblici devono essere accessibili e utilizzabili da tutti, indipendentemente dall'età, dalle capacità fisiche o dalla condizione sociale. La disponibilità implica anche l'accoglienza di una pluralità di usi, dalla mobilità all'intrattenimento, fino al commercio e ai servizi pubblici.

Questi principi sono alla base di un modello di sviluppo urbano che integra i trasporti con la qualità della vita urbana, perseguendo un'urbanistica sostenibile che risponda alle sfide ambientali e sociali del XXI secolo (4.6).

Il manuale fornisce poi 40 principi progettuali che servono a definire e guidare concretamente la progettazione e la costruzione delle stazioni e dei loro dintorni. Lo stesso manuale etichetta i principi con 15 etichette che possiamo qui riassumere in categorie: i temi riguardanti gli spostamenti (mobilità, percorsi e segnaletica), il corredo urbano e le funzioni dello spazio pubblico (usi, materiali, illuminazione e arredo urbano), gli elementi naturali (ecologia, suolo e acqua), la dimensione territoriale (paesaggio e territorio) e la pianificazione e

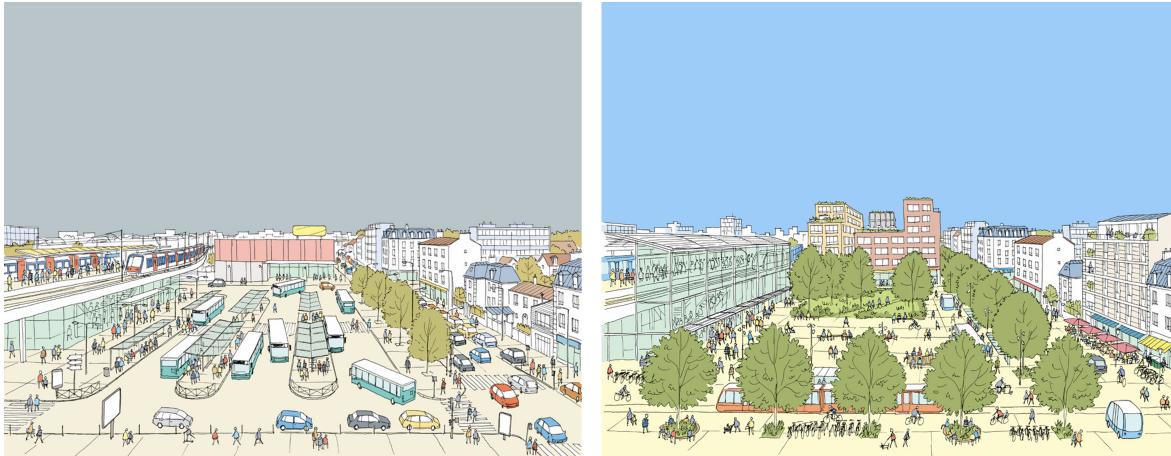


Figura 4.6: I due disegni, pubblicati sul manuale *Place du Grand Paris*, mostrano una piazza esemplificativa, posta all'ingresso della stazione, allo stato attuale (sinistra) e diversi anni dopo il completamento dei lavori (destra). Si possono vedere le principali trasformazioni che si vogliono attuare, tra cui le più importanti sono: la creazione di uno spazio pubblico ampio ed accessibile, l'esteso utilizzo di mobilità dolce e l'aumento del verde urbano. Sono presenti numerosi dettagli leggermente nascosti che ad un primo sguardo potrebbero non essere notati, come ad esempio il cambiamento delle destinazioni d'uso e la densificazione degli edifici prossimi alla stazione. [11]

amministrazione (metodo, gestione e cantieri) *. Di queste etichette quelle più usate sono in ordine l'uso, l'arredo urbano, il suolo, l'ecologia e l'illuminazione.

Riassumendo, si evidenzia come, anche grazie alla categorizzazione fatta dal documento stesso, tra i temi principali vi sia l'uso multifunzionale e flessibile dello spazio pubblico. Si vuole andare a creare in prossimità delle stazioni uno spazio che non solo svolga funzioni diverse tra loro, come mercati rionali, eventi saltuari o regolari, iniziative locali e molto altro, ma che sia anche flessibile per adattarsi al contesto e agli usi in continuo mutamento. Lo spazio pubblico dovrà anche essere un luogo facilmente accessibile, comodo e sicuro, che permetta il riparo dalle intemperie e dalla frenesia della vita metropolitana. Per questo motivo è stato posto l'accento sulla progettazione di un arredo urbano e un'illuminazione che pongano al centro la fruizione da parte del pedone.

A questo scopo è stata sottolineata, seppur in misura minore, anche l'importanza della mobilità, per eliminare o ridurre al minimo le conseguenze del traffico veicolare, attraverso delle limitazioni nell'accesso alle stazioni, e incentivando fortemente la mobilità ciclopedonale. Le nuove stazioni saranno concepite come nodi di interscambio per incentivare la mobilità intermodale, dove il passaggio tra treno, autobus, bicicletta e camminata sia facile e intuitivo. L'intermodalità è strettamente connessa alla qualità degli spazi pubblici: per incoraggiare le persone a scegliere il trasporto pubblico, è necessario che i percorsi tra una modalità e l'altra siano comodi e piacevoli. Il miglioramento delle connessioni e la riduzione delle barriere fisiche sono perciò fortemente incentivate, con l'obiettivo di creare una rete di

*Questa categorizzazione delle etichette è stata fatta per rendere più semplice la loro esposizione, non è restrittiva e un'etichetta potrebbe rientrare in più categorie.

percorsi che vada oltre il quartiere o il dipartimento dove si trova la stazione, ma che connetta tutta l'area metropolitana.

Infine un altro dei temi più trattati dai principi è stato l'importanza della sostenibilità ecologica, elaborata su tre punti: le acque, la vegetazione e il suolo. Si è data importanza al recupero e l'implementazione delle aree verdi, la de-impermeabilizzazione e l'utilizzo di pavimentazioni corrette per il benessere del suolo e la riconnessione con le reti verdi e blu del territorio.

Le azioni suggerite, inoltre, spesso consideravano la gestione e il mantenimento degli ambienti trasformati, incentivando un uso parsimonioso e sostenibile delle risorse ed evitando gli sprechi. In quest'ottica si è posta l'attenzione anche sulla resilienza del territorio nel tempo, incentivando per esempio la gestione dell'acqua piovana il più vicino possibili al luogo di precipitazione.

Facciamo ora un confronto tra le linee guida del GPE fin'ora descritte e i concetti chiave analizzati precedentemente della teoria TOD (1.2.1), dei quali per semplicità e praticità prenderemo le cinque 'D': Density, Diversity, Design, Destination accessibility e Distance to transit. Pur non richiamando esplicitamente queste cinque "D", né aderendo perfettamente a esse, i principi di progettazione del GPE risultano comunque fortemente sovrapponibili alla teoria TOD. Alcuni di questi punti, come Design, Diversity e Destination accessibility, sono ampiamente trattati nella guida *Places du Grand Paris*. Anche i restanti punti però vengono incentivati direttamente o indirettamente dal progetto Grand Paris. L'unico punto che non viene mai citato è quello della densità e della diversità negli usi delle strutture vicino alle stazioni, al di fuori delle piazze e spazi pubblici. Non viene per esempio mai menzionata la necessità di favorire un *mixité* nelle destinazioni d'uso, tra aree residenziali commerciali e uffici o altri luoghi di lavoro. Tanto meno viene mai accennato, se non quando si richiede di garantire l'accessibilità agli spazi pubblici in modo gratuito e a tutti, alla necessità di variare la composizione sociale del quartiere. Va anche detto però che, come abbiamo potuto comprendere all'inizio di questo capitolo, il GPE si iscrive in un più ampio progetto di sviluppo regionale. Perciò molti quartieri interessati dal passaggio delle nuove linee della metropolitana, prevedono già uno sviluppo fondiario con la costruzione di complessi residenziali, cluster tecnologici (come per l'altopiano di Saclay) o finanziari, spesso con una densità elevata.

Nonostante le opportunità presentate dal GPE e dal modello TOD, esistono diverse sfide da affrontare. In primo luogo, la complessità del progetto, con la costruzione di 68 nuove stazioni e l'interconnessione di una vasta area metropolitana, richiede una stretta pianificazione e collaborazione con molti attori, dalle amministrazioni comunali ai sviluppatori immobiliari. In secondo luogo, dev'essere garantito che i benefici del progetto vengano distribuiti in modo egualitario tra i vari quartieri e che le nuove infrastrutture non acuiscano le disparità sociali e territoriali esistenti. In tal senso, la partecipazione delle comunità locali alla pro-

gettazione degli spazi aperti e alle decisioni sull'uso dello spazio pubblico è essenziale per il successo del progetto. Solo un processo partecipativo e inclusivo può soddisfare i bisogni degli abitanti e assicurare che le nuove infrastrutture vengano viste come un valore aggiunto per tutti.

Sebbene sia difficile prevedere il successo dell'integrazione tra GPE e TOD, il progetto potrebbe diventare un esempio per altre città che affrontano le sfide della crescita urbana e del cambiamento climatico, dimostrando come il trasporto pubblico e l'urbanistica possano lavorare insieme per creare città più vivibili e resilienti.

Parte II

I Giochi Olimpici e le interazione con il Grand Paris Express

Capitolo 5

I Giochi Olimpici

Riassumendo i capitoli precedenti (4), il Grand Paris Express rappresenta uno dei più ambiziosi progetti infrastrutturali europei del XXI secolo, un'opera che sta trasformando profondamente l'assetto metropolitano di Parigi e delle aree circostanti. Il progetto mira a creare una rete di trasporti più efficiente e sostenibile, rafforzando la competitività globale della capitale francese, migliorando la qualità della vita dei suoi abitanti e diminuendo le disuguaglianze presenti nell'Île-de-France. Il suo impatto, però, non si limita alle esigenze quotidiane dei parigini; progetti di questa portata interagiscono inevitabilmente con iniziative di più ampio respiro. Tra queste, i grandi eventi internazionali hanno storicamente avuto un impatto significativo sulle città ospitanti, di conseguenza sui piani di sviluppo urbano, accelerando le trasformazioni, incentivando investimenti, promuovendo lo sviluppo di nuovi quartieri e servizi ma anche alimentando la gentrificazione e le tensioni sociali. Questo è particolarmente vero per Parigi, dove la candidatura per ospitare i Giochi Olimpici 2024 è stata fin da subito legata alla costruzione del GPE.

In questo capitolo esploreremo dunque in che modo i grandi eventi come le Olimpiadi possano fungere da catalizzatori per la trasformazione urbana, modificando la percezione delle città e il loro sviluppo a lungo termine. Questa riflessione permetterà di comprendere meglio il contesto in cui il GPE e i Giochi Olimpici si incontrano e influenzano a vicenda, concorrendo a ridisegnare la Parigi del futuro.

5.1 L'impatto delle manifestazioni internazionali sulle città

5.1.1 L'eredità positiva dei grandi eventi

Intorno la fine del XIX secolo e l'inizio del XX in tutto l'Occidente si svilupparono teorie di pianificazione che proponevano soluzioni radicali e utopiche per risanare i mali che affliggevano le città post-industriali; progetti come la Ville Radieuse di Le Corbusier, la città giardino di Howard o la Broadacre City di Wright proponevano un intervento drastico come

soluzione. Negli stessi anni vennero tenuti i primi grandi eventi internazionali e fondati i rispettivi enti organizzatori (Comité International Olympique (CIO) 1894, Fédération Internationale de Football Association (FIFA) 1904, Bureau International des Expositions (BIE) 1928)*; questi ultimi incanalavano le ambizioni di trasformazioni su larga scala delle città. Vennero perciò visti dai decisori politici come potenti catalizzatori in grado di trasformare le metropoli in pochi anni, anziché in diversi decenni, attraverso l'accelerazione di progetti già avviati o l'avviamento di nuovi. Un esempio calzante di questo fenomeno ci viene proprio da Parigi, dove nell'anno 1900 venne precipitosamente aperta la prima linea della metropolitana, bloccata da anni di contrasti politici, per poter servire l'Esposizione Universale (2.2.2). La tendenza ad associare grandi eventi internazionali con importanti interventi urbani necessitava però una visione 'utopistica' di queste manifestazioni, come viene definita da Eva Kassens-Noor. Questa visione viene spiegata nell'articolo come la ricerca del perfezionismo nell'organizzazione degli eventi per raggiungere la totalità dei benefici, ovvero: entrate economiche tangibili per tutti senza rischi associati, rigenerazione urbana e delle infrastrutture, fornire la miglior esperienza possibile ai partecipanti e visitatori dell'evento e aumentare il prestigio politico, sia globale che locale, ottenendo il 100% del consenso pubblico [41] [56]. Esempari per 'l'utopia dei grandi eventi', i Giochi Olimpici hanno l'obiettivo di ottenere gli obiettivi prima citati, ponendo l'attenzione sull'esperienza degli atleti; le città candidate "devono dimostrare che presenteranno un'atmosfera che stimolerà gli atleti a ottenere i migliori risultati della loro vita" [41]. Questa narrazione è confermata anche dalla presentazione video effettuata dal CIO alle potenziali città candidate per il 2024, dove vittorie sportive, medaglie d'oro e squadre vincenti sono state al centro della scena. I video mostravano i momenti più memorabili della storia olimpica e risvegliavano ricordi e "speranze di vittorie che provocavano la pelle d'oca" [41]. Per la realizzazione utopica di un grande evento come i Giochi Olimpici infine è necessario, secondo Kassens-Noor, una collocazione infrastrutturale ideale. Ciò include sedi ravvicinate, folle di spettatori che hanno accesso a mezzi di trasporto rapido e tempi di percorrenza ridotti al minimo e alloggi di alta qualità per gli atleti.

5.1.2 I problemi aperti

Alla teoria dell'utopia dei grandi eventi si contrappongono però le numerose critiche che, specialmente negli ultimi decenni, sono state sollevate dall'opinione pubblica locale e internazionale. Queste possono essere riassunte in sei punti [41] [47] [56]:

*Oltre alle istituzioni citate in questi anni ne vengono fondate altre minori, specialmente in ambito sportivo, come la Union Cycliste Internationale (1900), la Fédération Internationale de l'Automobile (1904) e la Fédération Internationale des Luttes Associées (1912), oggi United World Wrestling. Tutti questi enti, compresi quelli citati nel testo, furono fondati a Parigi, a dimostrazione dell'importanza della capitale francese all'inizio del secolo scorso.

1. **Costi elevati e sovraccarico economico** Organizzare un grande evento richiede ingenti investimenti finanziari e costi che nella maggioranza dei casi superano quelli preventivati, come è successo ad esempio nelle Olimpiadi di Atene o Sochi.
2. **Infrastrutture inutilizzate** I costi elevati sono dovuti principalmente alla costruzione di imponenti infrastrutture che però, una volta terminato l'evento, perdono la loro utilità e rimangono sottoutilizzate se non completamente abbandonate. Queste strutture vengono spesso chiamate 'elefanti bianchi' e possono causare col tempo degrado nel quartiere di locazione.
3. **Deportazione e gentrificazione:** La preparazione per questi eventi può causare la rimozione forzata di comunità o la loro esclusione dovuta all'aumento dei prezzi. Per esempio, nelle Olimpiadi di Rio de Janeiro, molte persone sono state sfrattate dalle loro abitazioni per fare spazio a nuove infrastrutture. Questo fenomeno spesso è causa di tensioni sociali e disuguaglianze.
4. **Rischi per la sicurezza e militarizzazione** Eventi su larga scala richiedono elevati livelli di sicurezza che possono trasformare temporaneamente la città in una sorta di 'stato di polizia', con un forte controllo militare e delle forze dell'ordine, come osservato durante i mondiali di calcio in Brasile.
5. **Sostenibilità ambientale** I grandi eventi spesso richiedono la costruzione di infrastrutture su larga scala che possono avere impatti negativi sull'ambiente, come il consumo di suolo e l'aumento delle emissioni di gas serra durante la fase di costruzione e l'evento stesso.
6. **Distrazione dalle priorità locali e poca trasparenza** Organizzare un evento di grande portata richiede la concentrazione di risorse e attenzione da parte del governo e delle amministrazioni locali, il che può spostare il focus da questioni più urgenti e necessarie per lo sviluppo della città, come l'assistenza sociale o la manutenzione delle infrastrutture esistenti. Questo fenomeno può essere involontario o ricercato dalle autorità locali per distogliere l'attenzione dell'opinione pubblica da temi indesiderati.

I temi menzionati rispecchiano poco l'immagine utopica dei grandi eventi che per decenni si è cercato di vendere e sempre di più stanno causando una riluttanza o delle difficoltà nelle città a candidarsi per ospitare dei grandi eventi

Va anche detto che gli studi sull'impatto dei grandi eventi presentano spesso un alto grado di incertezza. La perplessità deriva soprattutto dalla difficoltà di misurare gli effetti intangibili, come il prestigio o la coesione sociale, e dalla variabilità dei risultati a seconda del contesto locale. Inoltre, tra le tipologie di analisi, quelle ex ante spesso enfatizzano gli effetti benefici. Quelle ex post invece, che mostrano come spesso i benefici siano solo

transitori, riscontrano però difficoltà nel discernere gli impatti dovuti agli eventi da altri fenomeni, rendendo queste analisi inconcludenti [56].

Per far fronte al crescente disinteresse delle città nell'ospitare grandi eventi, alle numerose proteste che sono nate e alle richieste della comunità internazionale di una maggiore attenzione alla sostenibilità economica, sociale ed ambientale, molti organizzatori hanno iniziato a inserire richieste specifiche per la preparazione dei grandi eventi. Il CIO nel 2014 introdusse alcune misure, legate all'Agenda 2020, per affrontare questi temi. Tra le principali innovazioni, l'Agenda promuove l'utilizzo di strutture esistenti o temporanee, evitando nuove costruzioni quando non necessarie o giustificabili in termini di eredità a lungo termine. Inoltre, incoraggia le città candidate a integrare i Giochi all'interno dei loro piani di sviluppo urbano preesistenti, garantendo così che l'evento si armonizzi con le priorità locali e possa lasciare un'eredità duratura, sia a livello economico che sociale [30].

Gli esempi negativi Nonostante le crescenti pressioni, negli ultimi anni si sono verificati alcuni casi eclatanti in cui dei grandi eventi hanno generato numerose critiche per il mancato rispetto della sostenibilità ambientale e dei diritti umani. Le Olimpiadi Invernali di Sochi del 2014 sono state ampiamente criticate per il loro impatto ambientale. La costruzione di impianti sportivi e infrastrutture in una regione ecologicamente fragile, il Parco Nazionale del Caucaso, ha causato danni alla biodiversità e distruzione degli habitat naturali. L'inquinamento dei fiumi e delle riserve naturali circostanti, l'abbattimento di foreste e la cattiva gestione dei rifiuti hanno sollevato molte preoccupazioni. Le Olimpiadi Estive di Rio de Janeiro nel 2016 invece sono state fortemente criticate per la controversa gestione della preparazione ai giochi. Si stima che più di 77.000 persone provenienti soprattutto dalle favelas, le aree più povere e vulnerabili della città, siano state sfrattate forzatamente per fare spazio alle strutture olimpiche. Inoltre ci fu una forte militarizzazione della città con un imponente aumento del personale delle forze dell'ordine, per garantire la sicurezza dei giochi olimpici ma che fu usata anche per reprimere le proteste sociali e tentare di 'ripulire' l'immagine della società. Infine la Coppa del Mondo FIFA 2022 tenutasi in Qatar, nonostante abbia posto l'attenzione sulla sostenibilità ambientale dell'evento, ha ricevuto vaste critiche dalla comunità internazionale per la presunta violazione dei diritti umani e dei lavoratori. Questo problema, già riscontrato nel paese, consiste nel sistema consolidato, denominato Kafala system, per cui i lavoratori immigrati provenienti principalmente dal sud-est asiatico e dal corno d'Africa, vengono sfruttati e fatti lavorare in condizioni inadeguate che hanno portato a numerosi incidenti, anche mortali, sul lavoro [59] [61] [62].

5.2 I Giochi Olimpici 2024 a Parigi

Dalle analisi precedenti si può notare come spesso l'organizzazione di grandi eventi, come le Olimpiadi, sia legata non solo a importanti interventi infrastrutturali, ma anche per promuovere cambiamenti istituzionali e politici. Così è accaduto per l'organizzazione delle Olimpiadi di Parigi del 2024, dove alcuni elementi del progetto Grand Paris sono stati legati alla candidatura della città per ospitare i giochi. Prima di parlare dell'ultima edizione dei Giochi Olimpici però è utile riesumare brevemente la storia che relaziona Parigi con la più importante competizione sportiva mondiale.

5.2.1 La storia olimpica di Parigi

Più volte la città di Parigi ha sostenuto la candidatura per ospitare le Olimpiadi, partendo dalle edizioni del 1900 e del 1924 che furono effettivamente ospitate dalla città. In seguito, Parigi si è candidata per le Olimpiadi del 1992, 2008 e 2012 senza successo, cercando di trovare la soluzione giusta in termini di organizzazione spaziale e posizionamento per i giochi. In ogni candidatura, Parigi ha dovuto affrontare la questione di ospitare i giochi "intra muros" o "extra muros", ovvero all'interno o all'esterno della città. La candidatura del 1992 si concentrò su Bercy e Tolbiac, un quartiere posizionato all'interno del Boulevard périphérique, mentre quella del 2008 si focalizzò sulla Plaine de Saint Denis, un quartiere in questo caso esterno alla città, nella periferia a nord di Parigi, incorporando lo Stade de France inaugurato per i mondiali di calcio del 1998. Nel 2012, Parigi tornò a puntare su una zona "intra muros", la Batignolles, che sarebbe stata destinata ad ospitare il villaggio olimpico. Tuttavia, questa candidatura fallì e il sito venne invece destinato alla costruzione di un parco e di un nuovo Palais de la Justice.

Nel 2017 Parigi ottenne finalmente il diritto di ospitare i Giochi Olimpici del 2024; la candidatura si concentrò sull'importanza della rigenerazione di Saint-Denis e dei suoi dintorni piuttosto che sul centro della città, come accaduto per la candidatura del 2008. Le scelte effettuate per ospitare i Giochi Olimpici avevano inoltre l'obiettivo di ridurre le disuguaglianze tra il centro urbano e la banlieue, strategia è in linea con la visione di Grand Paris e vicina alle richieste del CIO. Infatti la candidatura rientra in una tendenza in corso da diversi anni. Al giorno d'oggi i Giochi Olimpici, come abbiamo già visto, hanno una reputazione relativamente negativa a causa di vari scandali nelle istituzioni olimpiche nonché gli elevati costi finanziari, sociali ed ambientali. In questo contesto Parigi 2024 fa parte di un trend positivo per i giochi cosiddetti "sobri", spinti appunto dalle richieste del CIO. Questa tendenza risale ai Giochi di Londra del 2012, che avevano un progetto urbano olimpico limitato, privilegiando invece il miglioramento della qualità e l'uso delle attrezzature esistenti. La rigenerazione urbana portata avanti dai Giochi di Londra è stata presentata come rispettosa delle questioni sociali e ambientali, ben lontana dagli eccessi di Atene e Sochi o

dai brutali cambiamenti urbani di Rio e Pechino. Per molti versi, le offerte di Parigi (2008, 2012, 2024), Tokyo (2016, 2024) e New York (2020) avevano tutte un approccio simile ai Giochi di Londra [30]. Secondo alcuni economisti e studiosi gli anni '90 e 2000 sono stati un periodo di stagnazione economica per la regione dell'Île-de-France. Come abbiamo potuto già constatare in questo periodo uno dei principali obiettivi di chi governa la regione, ma anche dello Stato francese, è quello di rilanciare l'economia locale e il ruolo della capitale nel contesto globale (4). Le ultime candidature di Parigi come ospitante dei Giochi Olimpici sono tutte a supporto di questo sforzo politico. In ogni offerta, il Villaggio Olimpico si trova in aree in fase di ristrutturazione, sfruttando così la capacità di l'accelerazione dei lavori che grandi eventi, come i Giochi Olimpici, hanno se organizzati correttamente, senza modificare la natura del progetto originario [41] (5.1.1). I bandi 2008, 2012 e 2024 condividono obiettivi comuni: rigenerare la parte settentrionale di Parigi e valorizzare il patrimonio architettonico del centro. Tutte e tre le offerte sono state costruite attorno a due centri geografici, uno nel cuore della capitale lungo le rive della Senna, il secondo intorno allo Stade de France a Seine-Saint-Denis. C'è molto da guadagnare dalla decisione di assegnare una gran parte del programma di eredità dei Giochi Olimpici a Seine-Saint-Denis. Nonostante la sua vicinanza a Parigi, il dipartimento rimane un territorio in difficoltà, con persistenti ostacoli socio-economici e istituzionali che continuano a minare lo sviluppo e il successo del modello metropolitano di Parigi e di conseguenza le sue ambizioni riaffermare la sua attrattiva globale. Ponendo al centro dell'attenzione lo sviluppo a Seine-Saint-Denis, le Olimpiadi del 2024 vengono sfruttate come piattaforma per sposare una narrazione di miglioramento virtuoso (5.1). Tuttavia, va notato che sfruttare le Olimpiadi per accelerare la visione del Grand Paris, garantendo inoltre tutte le promesse che sono state fatte durante la candidatura e che hanno permesso alla capitale francese di vincere l'organizzazione dei giochi, non è un compito facile e perciò non è privo di rischi. La relazione così stretta tra due progetti così massicci fa sì che il numero degli stakeholder, degli attori ed enti coinvolti, delle risorse finanziarie messe in gioco e di interventi previsti è talmente alto che rende molto difficile, se non impossibile, far sì che tutto vada come previsto senza nessun impedimento (infatti, come vedremo più avanti, ci sono state diverse difficoltà che hanno costretto a delle variazioni). Per ridurre al minimo le problematiche è perciò necessaria un'organizzazione accurata. Inoltre, gli obiettivi per le Olimpiadi 2024 sono emersi da una candidatura che non ha offerto ai cittadini di Parigi e Saint-Denis l'opportunità di votare tramite referendum se i giochi fossero o meno un progetto di investimento desiderabile in primo luogo. Diventa evidente quindi che anche sul consenso dei cittadini della regione nascono dei dubbi se questo sarà sufficientemente ampio e se durerà per tutta la durata dell'organizzazione e lo svolgimento dei giochi [30].

Quali sono però questi obiettivi che, oltre a quelli assimilati dal Grand Paris, sono stati presentati con la candidatura e che hanno convinto il CIO?

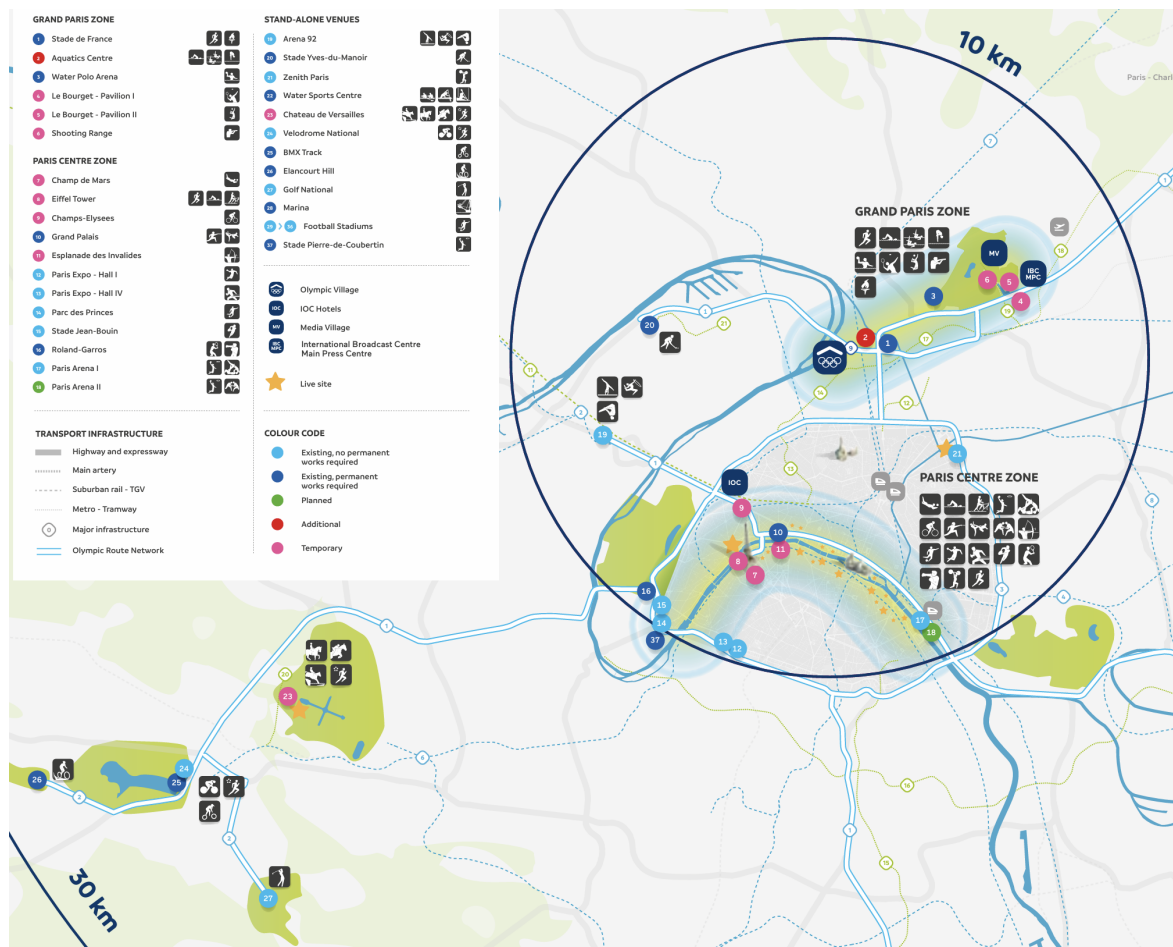


Figura 5.1: Mappa delle Olimpiadi presentata per la prima volta nel documento di candidatura redatto dalla città di Parigi. Questa versione è quella riproposta dal CIO nel report di riepilogo delle candidature. Dalla mappa possiamo facilmente individuare le due sedi principali in cui si svolgeranno le competizioni, la Seine-Saint-Denis a nord e il centro dove sono presenti i monumenti più iconici della metropoli. [2]

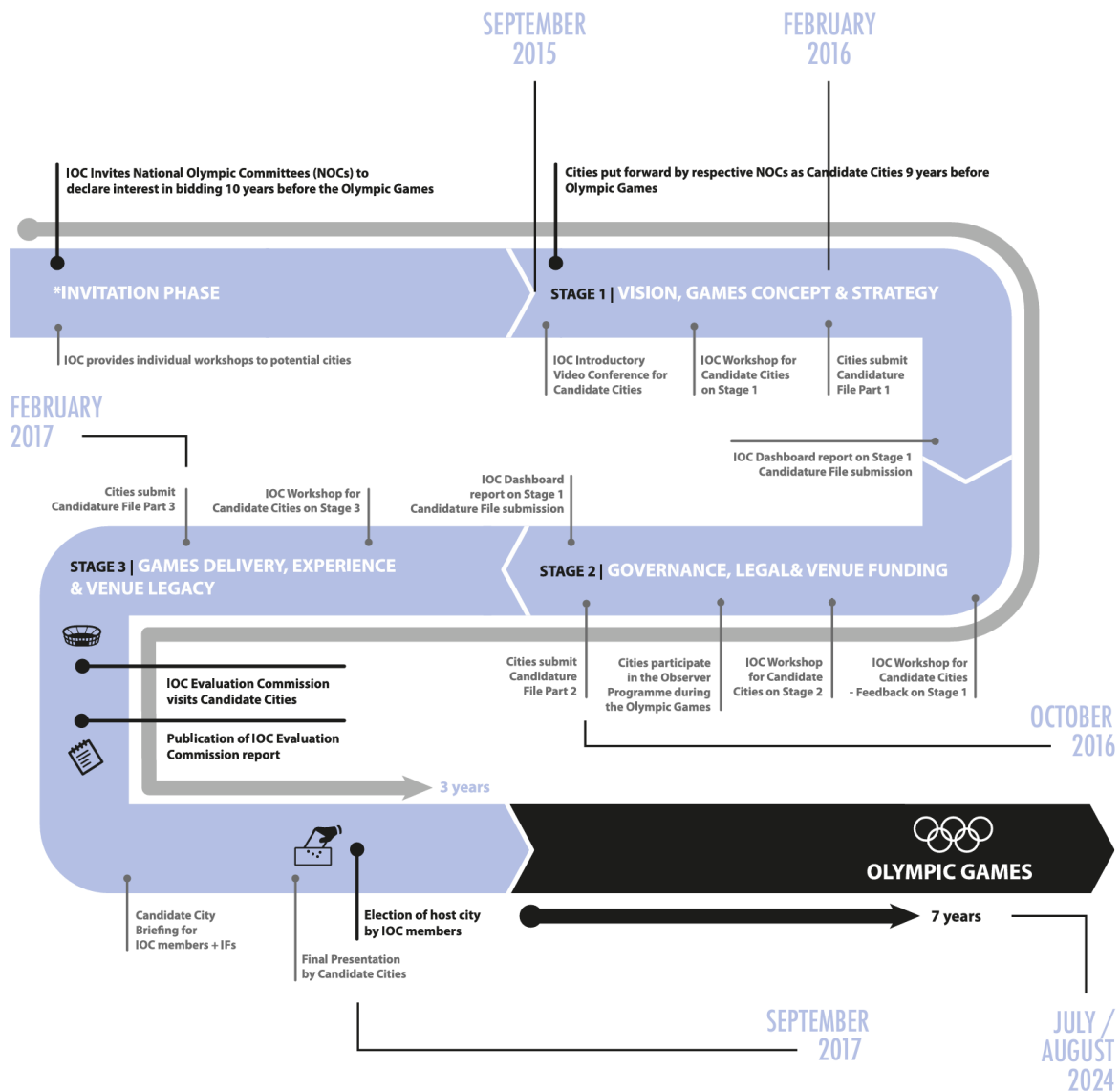


Figura 5.2: Questa linea del tempo rappresenta le fasi con cui si svolge la selezione della città che ospiterà i Giochi Olimpici e venne presentata dal CIO nel processo di candidatura per le Olimpiadi 2024. Nello specifico questa versione venne pubblicata all'interno del report della commissione valutatrice. [2]

5.2.2 La sostenibilità delle Olimpiadi 2024

La candidatura e la scelta da parte del CIO delle città ospitanti segue un procedimento ben preciso, che si compone di tre stadi contraddistinti da altrettanti file di candidatura che le città devono fornire: Visione, concept dei giochi e strategia, Governance, finanziamento legale e delle sedi e Consegna dei giochi, esperienza e tradizione dell'evento. Al termine di queste fasi viene presentato un report dal CIO che racchiude i pregi e le peculiarità di ogni candidatura. Su di esso infine si basa la votazione dei membri del comitato olimpico che elegge in via definitiva la futura città ospitante dei Giochi Olimpici (5.2). Perciò è nei documenti di candidatura, redatti dal Comitato Olimpico Francese, e nel report rilasciato dal CIO che dobbiamo cercare le motivazioni che hanno scelto i membri a votare per Parigi.

Queste motivazioni possono essere riassunte alcuni elementi principali [2] [49].

Il contesto storico e il riconoscimento dei Valori Olimpici di Parigi Parigi, come è emerso, vanta una lunga tradizione olimpica che risale ai Giochi del 1900, quando la città ospitò le Olimpiadi per la prima volta (5.2.1). Questa storicità ha contribuito a creare un legame profondo con i valori e lo spirito olimpico, dando alla capitale francese una posizione unica nelle scelte del CIO. Non a caso fu qui che agli inizi del '900 vennero fondate tutte le principali organizzazioni internazionali di eventi sportivi. Il 2024 segna anche il centenario delle Olimpiadi del 1924, anch'esse tenutesi a Parigi, una coincidenza temporale che ha giocato a favore della candidatura parigina, conferendo un valore simbolico di continuità e di celebrazione della storia olimpica. Il Comitato di Candidatura di Parigi 2024 ha saputo enfatizzare questa tradizione, sottolineando come i Giochi nella capitale francese rappresentino una sorta di tributo alle origini moderne del movimento olimpico e alla visione di Pierre de Coubertin, fondatore delle Olimpiadi moderne e originario di Parigi.

Sostenibilità ambientale Uno dei fattori determinanti nella scelta del CIO è stato l'impegno di Parigi verso la sostenibilità e il rispetto ambientale. Il progetto olimpico di Parigi si è basato su principi di sostenibilità, in linea con l'Agenda Olimpica 2020 del CIO, che stabilisce nuovi standard per l'organizzazione dei Giochi. Tra le varie misure previste troviamo per l'80% l'utilizzo di infrastrutture già presenti o temporaneamente adattate e la riduzione del 55% delle emissioni di carbonio rispetto ai precedenti Giochi Olimpici. Infine un carico importante della sostenibilità ambientale ricade sull'integrazione con il GPE, perciò accelerando la realizzazione di nuovi mezzi di trasporto sostenibili, e più in generale un miglioramento della mobilità urbana (trasporto pubblico locale, viabilità ciclo-pedonale e limitazioni nell'uso di autovetture endotermiche).

Potenziale economico La capitale francese è una delle città più iconiche e visitate al mondo e perciò possiede una infrastruttura ricettiva consolidata, riducendo la necessità di ingenti investimenti. Si prevede che i giochi olimpici porteranno visitatori e appassionati nell'ordine delle sette cifre e che Parigi sia una delle scelte migliori per poter capitalizzare al meglio queste opportunità. Inoltre la candidatura della città dei lumi ha sottolineato come i benefici economici derivati creazione dall'indotto economico generato dall'afflusso di visitatori e dalla creazione di posti di lavoro saranno estesi anche alle comunità locali più marginalizzate.

Il Coinvolgimento della Comunità locale Un altro aspetto cruciale nella candidatura di Parigi è stato l'impegno verso l'inclusione sociale e la partecipazione attiva della comunità locale. Parigi ha presentato i Giochi come un'opportunità per coinvolgere i cittadini e promuovere l'inclusività a livello locale e internazionale. Questo impegno è molto sentito dal

CIO per evitare che si creino tensioni e proteste a livello locale che minerebbero l'immagine dei giochi e creerebbero delle difficoltà nella loro organizzazione. Tra le iniziative a favore della causa sociale c'è il coinvolgimento delle nuove generazioni attraverso la scuola, principalmente nei quartieri più svantaggiati, la creazione di opportunità di lavoro e formazione professionale nei settori dello sport e dell'intrattenimento per promuovere la coesione sociale e l'abbattimento delle barriere architettoniche assicurando l'accesso a chiunque.

Capitolo 6

GPE e Olimpiadi 2024: una sfida per un futuro sostenibile

6.1 Riqualficazione urbana tra GPE e Olimpiadi

Nell'offerta di Parigi per le Olimpiadi del 2024, uno degli obiettivi principali era rendere l'evento un trampolino di lancio per la rigenerazione economica e sociale di Seine-Saint-Denis. La costruzione del Villaggio Olimpico in quest'area si è inserita in un contesto di interventi infrastrutturali che vedono proprio nel Grand Paris Express uno strumento chiave per connettere questa parte della regione metropolitana al centro città e agli altri sobborghi. Come da previsione le nuove linee di metropolitana (come le linee 14, 15, 16 e 17) e le nuove stazioni del GPE avrebbero garantito non solo un accesso rapido agli impianti olimpici per atleti, spettatori e delegazioni, ma avrebbero promosso anche una mobilità integrata per portare benefici duraturi alla comunità locale.

Il dipartimento Seine-Saint-Denis viene descritto nella candidatura come uno dei più giovani e cosmopoliti della Francia, omettendo però che è anche uno dei più poveri. A lungo trascurato, il dipartimento si colloca al centro della trasformazione. Nel video promozionale Paris 2024: Passion + Purpose si osserva come l'area sia presentata come una parte integrante del progetto olimpico, con le sedi permanenti delle strutture principali situate proprio nel dipartimento [1]. Da un punto di vista simbolico, la trasformazione che il GPE e le Olimpiadi hanno portato a Seine-Saint-Denis rappresenta un'opportunità unica per ridefinire l'immagine dell'area, mostrando come essa non sia solo una periferia problematica, ma un territorio ricco di potenziale. Tuttavia, affinché questo cambiamento sia realmente inclusivo e sostenibile, è fondamentale garantire che i benefici del GPE e delle Olimpiadi raggiungano effettivamente le comunità locali, evitando che la rigenerazione urbana si traduca in un processo di gentrificazione che allontani i residenti storici.

Tra le opere infrastrutturali di punta legate alle Olimpiadi 2024 che hanno l'obiettivo di lasciare un'eredità duratura e positiva alla città e ai suoi dintorni troviamo il Centro Acqua-

tico e la stazione Saint-Denis–Pleyel. Il primo, situato nei pressi dello Stade de France a Saint-Denis, è l'unica nuova struttura sportiva permanente costruita esclusivamente per le Olimpiadi. Questo complesso è stato a servizio delle competizioni di nuoto, tuffi e nuoto sincronizzato, ed è stato una delle principali attrazioni durante i Giochi. Progettato con criteri di sostenibilità, il centro è alimentato principalmente con energia rinnovabile ed è dotato di sistemi avanzati di gestione dell'acqua. Dopo la conclusione delle Olimpiadi, la struttura è in fase di adattamento per essere destinata alle comunità locali, includendo una vasca olimpionica principale, una piscina accessibile al pubblico e spazi multifunzionali dedicati ad attività sportive. Questo progetto mira a soddisfare una domanda locale per impianti natatori, particolarmente carente nell'area di Saint-Denis, migliorando l'accesso allo sport per i residenti.

La stazione Saint-Denis–Pleyel invece è un nodo strategico del GPE e uno dei più grandi hub di interconnessione della nuova rete di trasporto. Situata vicino allo Stade de France e al Villaggio Olimpico, questa è stata la principale stazione dell'area olimpica. Una volta completato il progetto del GPE, collegherà diverse linee (14, 15, 16 e 17) facilitando l'accesso rapido tra il nord della regione parigina, l'aeroporto di Charles de Gaulle e il centro di Parigi. Pensata come una struttura futuristica e ad alta efficienza energetica, Saint-Denis–Pleyel sta divenendo un punto di riferimento per i residenti anche dopo i Giochi, migliorando i collegamenti e contribuendo alla rigenerazione economica e sociale della zona di Seine-Saint-Denis.

Infine, è doveroso segnalare un aspetto critico. Nonostante la candidatura olimpica di Parigi ha portato simbolicamente il nome della capitale, essa includeva siti dislocati su 13 comuni dell'area metropolitana. Tuttavia, l'immagine di Parigi, globalmente riconosciuta e attrattiva, ha prevalso rispetto alla rappresentazione della banlieue, che rimane in secondo piano nella narrativa dell'evento. Questo contrasto riflette la complessità di un progetto che, pur mirando a una distribuzione equa dei benefici, ha mantenuto un'immagine centralizzata su Parigi [26].

6.2 Il prezzo delle Olimpiadi

Uno dei punti di forza principali della candidatura di Parigi per i Giochi Olimpici 2024 è stato il budget ridotto in relazione con le altre edizioni dei giochi. Inizialmente i giochi avevano un budget previsto di circa 6,8 miliardi di euro, che poi è stato successivamente rivisto adattandolo all'inflazione crescente e ad alcuni imprevisti che lo portarono a 8,7 miliardi. I giochi, terminati l'11 agosto 2024, hanno visto una stima dei costi attestarsi a circa 9,1 miliardi di euro (6.1). Nonostante il calcolo preciso dei costi di un evento così vasto sia difficile, se non impossibile, possiamo serenamente sostenere che questi giochi siano stati i meno costosi de-

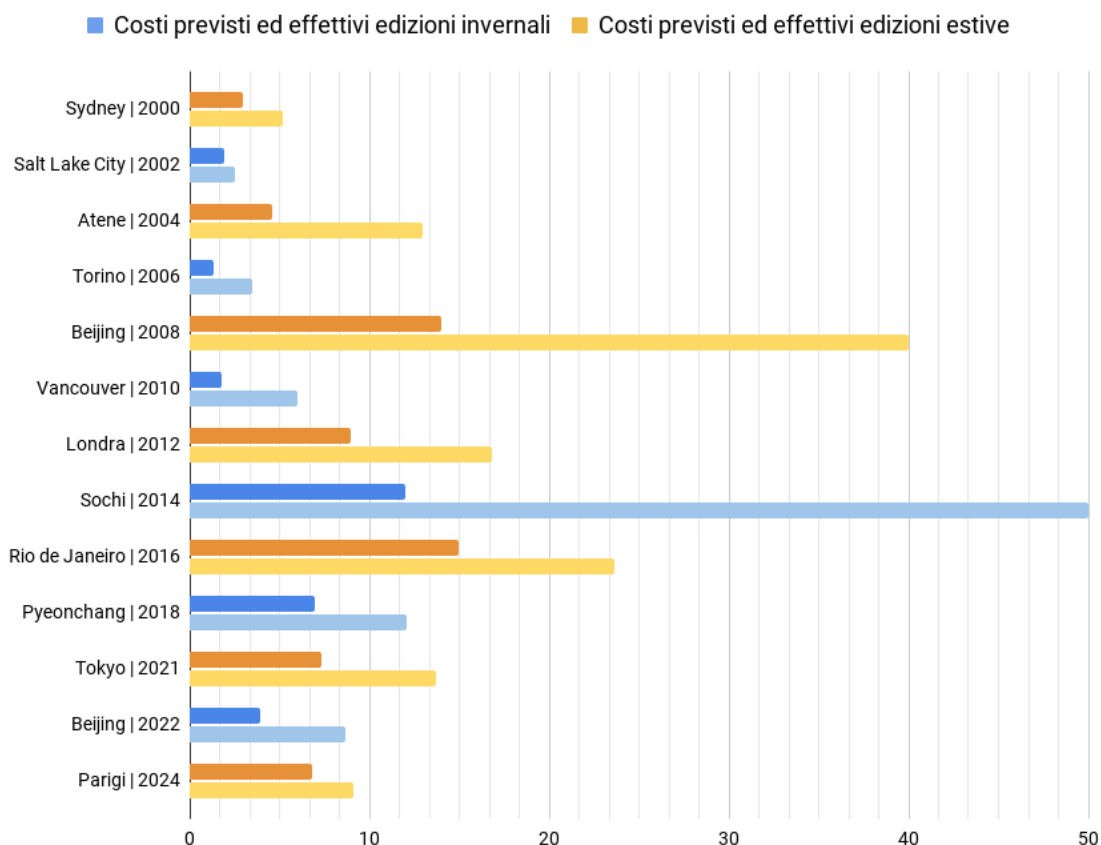


Figura 6.1: Elaborazione personale della spesa, in miliardi di dollari, prevista (colore scuro) ed effettiva (colore chiaro) per le Olimpiadi dal 2000 in poi. Nonostante sia molto difficile ottenere una stima precisa del costo dei Giochi Olimpici, poiché questi vanno a coinvolgere un gran numero di interventi ed investimenti, si possono usare i seguenti dati in modo indicativo per avere un quadro generico dello stato. Notiamo, ad esempio, una crescita costante nel costo delle Olimpiadi fino ai giochi di Rio de Janeiro del 2016; da quell'anno in poi vediamo un ridimensionamento della spesa, in sintonia con la volontà del CIO di ridurre l'impatto dell'evento sportivo.

gli ultimi anni, se consideriamo solamente i giochi estivi *. Anche osservando lo sfioramento dei costi rispetto alle previsioni annunciate al momento della candidatura, possiamo vedere come Parigi rappresenti un esempio virtuoso confrontata con le altre edizioni, specialmente quelle degli ultimi anni, dove la spesa finale era due, tre o anche più volte la stima iniziale [17] [57]. A questo punto sorge spontanea una domanda, come ha fatto Parigi a presentare una proposta così modesta in termini di budget? I Giochi Olimpici 2024 per come sono stati presentati nel file di candidatura, e per come poi effettivamente sono stati realizzati, non sono sottodimensionati, meno appariscenti o meno elaborati delle edizioni precedenti. Al contrario, gli obiettivi di sostenibilità ambientale e rinnovamento delle periferie urbane erano molto ambiziosi, preservando al contempo la spettacolarità che la Ville Lumière aveva

*Notoriamente le edizioni invernali dei Giochi Olimpici sono meno costose della controparte estiva. Detto ciò, non mancano esempi di queste versioni dei giochi che hanno superato di molto i costi di quelle estive, come le Olimpiadi invernali di Sochi del 2014, ritenute le Olimpiadi più costose mai organizzate.

da offrire. Certamente il vasto riutilizzo di strutture già presenti, o la costruzione di edifici temporanei, e un controllo rigoroso del budget hanno permesso di mantenere una spesa bassa. Ma ciò non basta a spiegare come sia stato possibile questa riduzione dei costi, cosa che diventa evidente se andiamo a confrontare Parigi 2024 con le candidature avvenute negli anni precedenti.

Attraverso la ricerca condotta da Faure [26] possiamo vedere come i costi delle tre offerte di Parigi, 2008, 2012 e 2024, suddivisi in costi organizzativi, viaggi delle delegazioni, sicurezza e costo del lavoro, sono passati dai 1,9 miliardi di euro del 2008 ai 4,1 miliardi del 2024. Al contrario i costi per la costruzione o l'adeguamento delle infrastrutture necessarie e del villaggio olimpico sono stati dimezzati nello stesso periodo, passando da 2 a 1 miliardo di euro circa. Queste variazioni nei costi infrastrutturali erano in parte spiegati dalle differenze delle risorse allocate per gli interventi alle infrastrutture di trasporto pubblico, dove nell'offerta per il 2024 erano 28 volte inferiori dell'offerta per il 2012 e nettamente inferiori anche per l'offerta del 2008. Questa riduzione del budget per le infrastrutture dovrebbe essere considerata nel contesto Grand Paris; in effetti, l'offerta per il 2012 è stata presentata all'inizio degli anni 2000, quando una nuova infrastruttura di trasporto pubblico rapido intorno a Parigi non era ancora sul tavolo e la governance regionale era in fase di ristrutturazione. La gara per il 2024 invece si è svolta tra l'accordo Stato-Regioni del 2013 che ha definito la mappa del GPE (7.1) e la revisione 2017-2018 della modalità del suo finanziamento. L'ipotesi avanzata è che i Giochi Olimpici e Paralimpici siano, di fatto, una fonte di costo aggiuntivo per il progetto GPE. Tuttavia, questo costo non è stato adeguatamente stimato per evitare di danneggiare l'offerta di Parigi 2024. I costi aggiuntivi sono dovuti principalmente all'adeguamento del progetto del GPE ai giochi e sono stati trasferiti alla SGP, senza includere questa spesa nel progetto urbano olimpico o nel budget olimpico. Questo trasferimento di costi non esplicitamente dichiarato ha un duplice obiettivo: in primo luogo, convincere i membri del CIO della fattibilità dell'offerta di Parigi; in secondo luogo, ridurre artificialmente il budget dell'offerta al fine di migliorare l'accettazione da parte dei residenti della metropoli.

L'aumento dei costi dovuti all'adeguamento del progetto consiste sostanzialmente nell'accelerazione di alcune scadenze e la modifica delle priorità del progetto. In particolare, il governo richiese che le linee fondamentali per i collegamenti olimpici (come le estensioni delle linee 14 e 16) fossero pronte entro il 2024, anticipando la scadenza iniziale prevista. Questo ha comportato una riorganizzazione delle fasi dei lavori e un'accelerazione delle tempistiche. Attraverso un articolo del giornale *Le Monde* apprendiamo che da un rapporto della società pubblica Île-de-France Mobilités, fino al 2017 nota come (Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)) [40], la spesa aggiuntiva prevista dovuta all'organizzazione dei giochi è ammontata a circa 200 milioni di euro. Questa cifra però sale a oltre 600 milioni di euro se andiamo a considerare altri studi [26]. A questa inoltre vanno aggiunte altre spese,

slegate dai Giochi Olimpici ma che hanno gravato comunque sui costi per le infrastrutture di trasporto pubblico previste per il 2024, e che hanno portato l'ammontare dei costi aggiuntivi a 800 milioni di euro [27]. Le evidenze dell'aumento dei costi portarono **hanno portato** anche la Corte dei Conti a segnalare serie preoccupazioni per il finanziamento delle Olimpiadi e a rimproverare "l'assenza di un censimento esaustivo e preciso, all'interno dello Stato così come nelle comunità ospitanti, degli investimenti e delle spese operative ad essi relative" [20].

Alla fine i giochi hanno mantenuto la loro promessa di essere l'edizione meno costosa degli ultimi anni e di tenere la spesa relativamente bassa. Rimangono però i dubbi sulla veridicità di questa stima e sul costo effettivo, generati anche dalla poca chiarezza del comitato organizzatore e dello Stato francese sui costi accessori e soprattutto sul finanziamento delle infrastrutture di trasporto pubblico, nonostante la trasparenza delle istituzioni più volte manifestata come vanto.

6.3 Il cronoprogramma del Grand Paris Express

Come già detto nella sezione precedente, la conseguenza primaria della correlazione tra i Giochi Olimpici 2024 e il GPE è stata la modifica del calendario di consegna e apertura delle stazioni e delle linee del progetto. Considerata la complessità e la vastità dell'intervento, sia in termini spaziali che temporali, ottenere i dati necessari e attendibili risulta molto difficile, ciò è dovuto principalmente a due fattori.

In primo luogo, molti dati e documenti sono stati pubblicati più di dieci anni fa e nella maggior parte dei casi sono stati sostituiti con relazioni più recenti. È il caso del primo documento ufficiale di presentazione del GPE, rilasciato da SGP, in cui è probabilmente presente una bozza del piano con le scadenze originarie.

In secondo luogo, anche se fosse possibile ottenere un calendario delle consegne precedente alla candidatura olimpica, risulta molto complicato individuare le singole cause che hanno portato alla modifica di questo o all'aumento del budget destinato al progetto, tanto più capire quanto è stata influente ognuna di esse. Negli ultimi anni, ad esempio, abbiamo assistito ad una pandemia globale e ad un cambiamento degli equilibri mondiali che hanno causato il blocco delle attività, il rallentamento dell'economia e la crescita dell'inflazione. Questi elementi rendono difficile stabilire quanto i ritardi nelle consegne o l'aumento del budget siano stati causati da fattori come la pandemia o dalla variazione del progetto.

Nonostante ciò, attraverso le informazioni ottenute da diversi articoli e fonti istituzionali, è stato possibile stabilire gli elementi chiave nella modifica del calendario che ci permettono di definire delle linee generali.

6.3.1 Una nuova pianificazione delle consegne

La pressione temporale legata all'evento olimpico ha indotto gli enti preposti a intensificare i lavori e ad anticipare le scadenze per la messa in servizio di alcune tratte e stazioni chiave. Di queste, le linee e le stazioni che servivano direttamente i siti olimpici, il villaggio degli atleti e le principali aree di interesse turistico hanno avuto priorità nei lavori, a volte a discapito di altre tratte. Il documento della prima fase per la candidatura ai giochi, presentato il 23 giugno 2015 (5.2), alla tabella 50c fornisce indicazioni sulle infrastrutture di trasporto che avrebbero dovuto essere pronte a servire Parigi 2024. Il calendario delle consegne che ne risulta prevedeva l'apertura completa dell'estensione della linea 14 tra il 2023 e il 2024, l'apertura dell'arco sud della linea 15 nel 2022, l'inaugurazione della linea 16 nel 2023 e della linea 17 nel 2024. Oltre alle linee facenti parte del GPE nel file di candidatura erano presenti altri interventi alle infrastrutture di trasporto pubblico che avrebbero dovuto giovare alle Olimpiadi. Riassumendole troviamo la messa in servizio della linea RER E occidentale, l'apertura di nuove linee del tram e la creazione di una linea di trasporto su ferro chiamata Charles de Gaulle Express (CDG Express) che avrebbe connesso direttamente l'aeroporto Paris-Charles de Gaulle con il centro cittadino, andando ad alleggerire la linea RER B e fornendo un collegamento diretto per le delegazioni olimpiche e i visitatori dei giochi [19] [49] (6.2). Delle scadenze presentate nel 2015, vale la pena precisare gli interventi con una priorità maggiore. La linea 14 può essere definita come spina dorsale di tutto il progetto del GPE poichè è l'unica che passa dal centro di Parigi [7]. Questa è stata estesa a nord fino alla stazione di Saint-Denis-Pleyel e a sud fino all'aeroporto di Orly. Tra le stazioni prioritarie troviamo proprio la stazione di Saint-Denis-Pleyel. Questa rappresenta il cuore pulsante non solo del progetto GPE ma anche delle Olimpiadi. Posizionata ad un chilometro dallo Stade de France e vicinissima al Villaggio Olimpico, qui si attesteranno quattro delle cinque linee del progetto (14, 15, 16 e 17).

6.3.2 La puntualità nelle scadenze

Una caratteristica emersa in seguito alla presentazione della candidatura di Parigi ai Giochi Olimpici era la ristrettezza dei tempi e la densità di consegne e aperture; infatti più della metà delle linee e delle stazioni si sarebbero dovute inaugurare entro il 2024. A distanza di poco tempo dalla candidatura infatti vennero annunciati i primi ritardi e, se è vero che le restrizioni conseguenti alla pandemia di COVID-19 hanno contribuito notevolmente, va sottolineato che anche senza questa condizione particolare sarebbe stato difficile completare i lavori rispettando il cronoprogramma. A riprova di questo, gli annunci dei primi ritardi arrivarono prima dello scoppio della pandemia.

È opportuno segnalare un aspetto curioso, il primo di questi ritardi è stato annunciato il 5 dicembre 2016 dal Ministère Territoires Écologie Logement con una comunicazione che

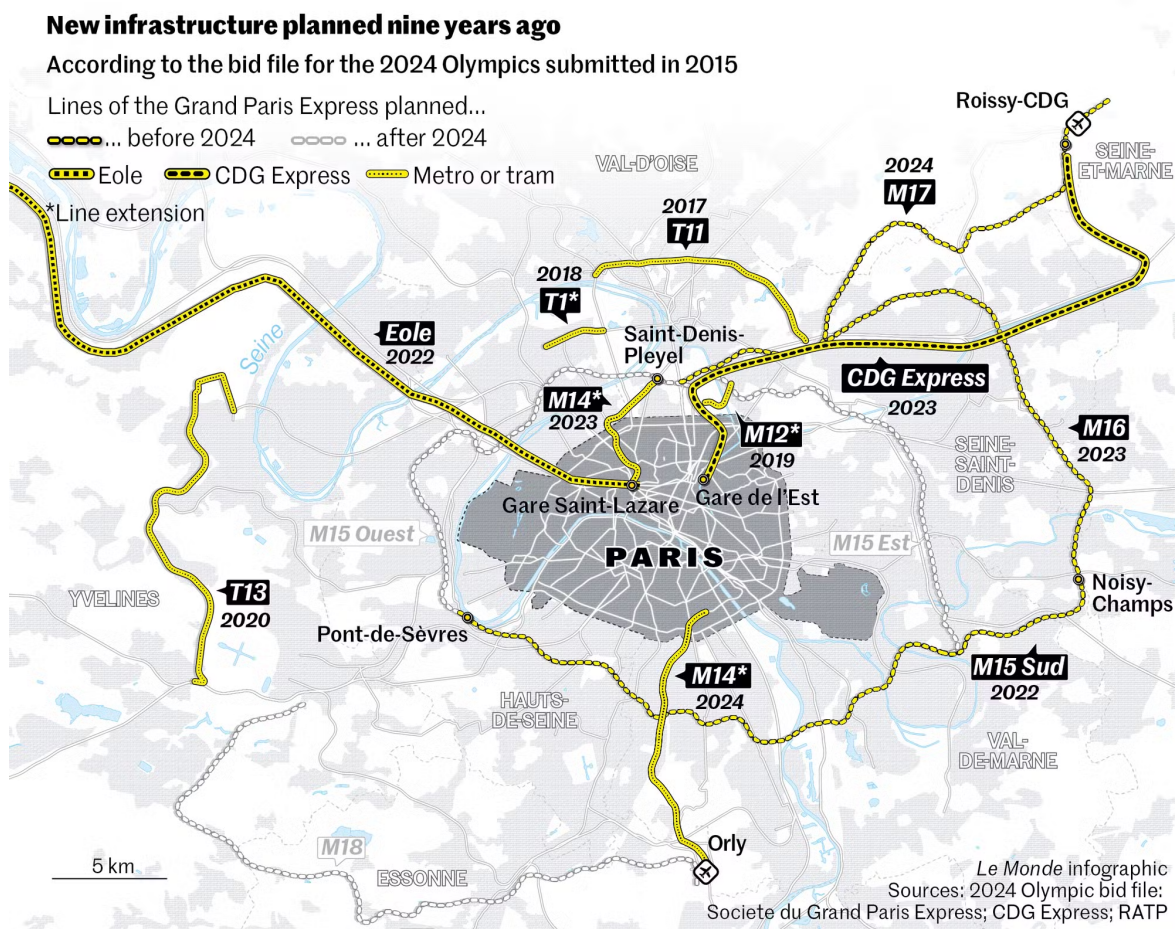


Figura 6.2: Carta edita da Le Monde che espone il calendario delle consegne pubblicato nel documento della fase 1 della candidatura alle Olimpiadi 2024. [19] [49]

descriveva il progetto del GPE. Nel breve paragrafo chiamato "Calendario e avanzamento" viene riportata questa dichiarazione:

L'obiettivo è che tutte le linee siano gradualmente messe in servizio tra il 2020 (per la linea 14 a Mairie de Saint-Ouen) e il 2030 (completamento delle linee 15, 16, 17 a nord e 18 a ovest). La prima tratta realizzata nell'ambito della direzione del progetto di SGP, la linea 15 sud, entrerà in funzione nel 2024. [32]

Perciò la linea 15 è stata posticipata di due anni, scelta prevedibile visto i ritardi che si accumuleranno e che vedranno anche successivamente l'aggiornamento ripetuto del calendario. Al contrario, l'anticipazione dell'apertura della linea 14 al 2020 è andata in contro tendenza con la realtà e lo sviluppo del GPE, infatti la consegna di questa linea verrà presto riportata al 2024.

Nel 2018 è stata annunciata dal primo ministro Édouard Philippe probabilmente la più importante modifica al programma delle inaugurazioni. È riconfermata la priorità della linea 14, seguita dalla linea 16 tra Le Bourget-RER e la stazione di Clichy-Montfermeil, una sezione tanto attesa per servire i nuovi complessi residenziali della periferia orientale. Il completamento dell'estensione verso Noisy-Champs è stata invece programmata "al più tardi entro il 2030". L'apertura della linea 15, la vera circonvallazione della Grande Parigi, e tutte le sue interconnessioni sono state mantenute per il 2030. L'inaugurazione della linea 17 fino alla stazione di Gonesse è stata programmata entro il 2027, il suo capolinea a Le Mesnil-Amelot invece entro il 2030. Inoltre è stato annunciato che, se le condizioni tecniche lo avrebbero reso possibile la linea fino all'aeroporto Borget, strategica per le Olimpiadi, sarebbe stata aperta entro il 2024. In caso contrario, situazione ritenuta probabile già dall'annuncio, questi siti olimpici sarebbero stati serviti una navetta. Infine, l'apertura della tratta a est della linea 18 è stata posta entro il 2027, mentre quella a ovest entro il 2030 [13].

Da qui in avanti si sono susseguite altre comunicazioni minori per le modifiche del calendario di consegne. Nel 2023 è stata rimandata l'apertura del CDG Express al 2027 e il collegamento diretto del centro cittadino con l'aeroporto durante i giochi è stato garantito da una navetta, così da ridurre il carico sulla linea RER B.

Alla vigilia delle Olimpiadi sono state inaugurate in successione una serie di infrastrutture: l'estensione della RER E, l'estensione della linea 11 e infine, poche settimane prima dell'inizio dei giochi, l'estensione della linea 14 che ne determina il completamento come pianificato dal GPE. Al momento della pubblicazione di questa tesi l'avanzamento del progetto definito da SGP è quello mostrato in figura (6.3).

In conclusione, la maggior parte delle promesse fatte al momento della candidatura per le Olimpiadi di Parigi 2024 riguardo le infrastrutture di trasporto, in particolare il GPE, sono state disattese. Nonostante l'obiettivo iniziale fosse quello di avere una rete di trasporti ampliata e pronta per l'evento, molte delle scadenze programmate sono state rinviate. Eccetto

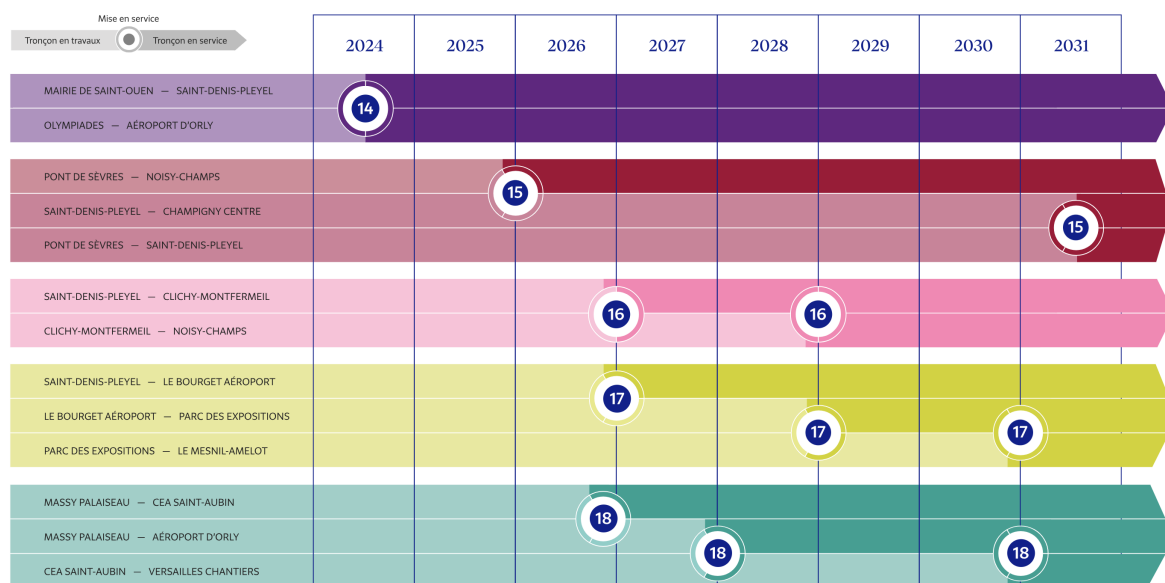


Figura 6.3: La pianificazione delle inaugurazioni stabilito da SGP a novembre 2024. [7]

linea 14, le altre linee, che avrebbero dovuto supportare il flusso di visitatori olimpici, hanno subito ritardi o modifiche nelle fasi di consegna. Fattori come la pandemia e l'aumento dell'inflazione hanno certamente contribuito, ma anche senza questi ostacoli il cronoprogramma stabilito sarebbe stato difficile da rispettare.

Capitolo 7

Dalla pianificazione alla rigenerazione: esempi dal GPE

Al momento della pubblicazione di questa tesi, dicembre 2024, alcune porzioni della progetto del GPE sono già state inaugurate. Di queste il prolungamento a nord e a sud della linea 14 (6.3.2) è sicuramente la più importante. Proprio lungo il tracciato di questa linea si trovano diverse stazioni in fase di ultimazione, che iniziano a mostrare i primi risultati della pianificazione del GPE. Tra quelle più importanti troviamo Porte de Clichy, che permette già ora lo scambio con altre due linee della Métro e una della RER, o Villejuif-Gustave Roussy, che permetterà lo scambio con la linea 15 una volta completata e che prevede la costruzione di un importante polo ospedaliero, ma che non è ancora del tutto operativa.

Tuttavia, la stazione ad oggi già funzionante che meglio incarna le linee guida di progettazione del GPE e i principi della teoria TOD è probabilmente quella di Saint-Ouen, situata nella periferia nord di Parigi. Aperta al pubblico alla fine del 2020, questa stazione consente l'interscambio tra la linea 14 e la RER C. Sorge in un'area precedentemente caratterizzata da infrastrutture limitate e scarsi collegamenti, e si è trasformata in un polo centrale di un progetto volto a ridurre la dipendenza dall'automobile, migliorare l'accesso al trasporto pubblico e favorire lo sviluppo economico locale [7].

Gli elementi del progetto che concretizzano la teoria TOD includono la densificazione urbana e la varietà delle funzioni. Il progetto prevede che lo sviluppo del quartiere intorno alla stazione, in corso tutt'ora e in continua evoluzione, vedrà un aumento percentuale della densità abitativa superiore alla media, considerando che già prima dei lavori la densità era abbastanza elevata. Tuttavia, lo sviluppo del quartiere non sarà esclusivamente orientato alla residenzialità; al contrario, la stazione garantirà un equilibrio tra le diverse destinazioni d'uso, raggiungendo un livello di armonia che pochi altri siti riusciranno a eguagliare. Tutto ciò, secondo i piani, dovrebbe tradursi in un aumento significativo degli utenti che utilizzeranno la stazione e un aumento delle opportunità economiche e lavorative per il quartiere [21]. Inoltre, nonostante l'elevata densificazione dell'area, a pochi minuti dalla stazione, sui



Figura 7.1: Vista del futuro Parc des Docks de Saint-Ouen, situato in un'area precedentemente industriale e ora abbandonata. Una volta completato, sarà uno dei parchi urbani più grandi del progetto Grand Paris Express. [21]

vecchi moli abbandonati lungo la Senna, è prevista la costruzione di una delle aree verdi più ampie di tutto il progetto del GPE, il Parc des Docks de Saint-Ouen (7.1).

7.1 Il caso studio del Fort d'Aubervilliers

Nel corso della mia ricerca sui progetti del Grand Paris Express svolta durante il periodo Erasmus di mobilità all'estero, ho avuto l'opportunità di partecipare a un workshop intensivo dedicato alle "Città Resilienti". Grazie all'invito del Prof. Xavier Desjardins, docente presso la Sorbonne Université, ho potuto partecipare a questo evento organizzato per studenti e ricercatori provenienti da diverse università europee. Durante il workshop, abbiamo approfondito il concetto di resilienza urbana, osservando sul campo come Parigi stia affrontando le sfide della sostenibilità e dell'innovazione nei suoi principali progetti di sviluppo. Un momento particolarmente rilevante del workshop è stata la visita ai siti di Clichy-Batignolles e del Fort d'Aubervilliers.

Clichy-Batignolles, situato nel 17° arrondissement, rappresenta un esempio ambizioso di eco-quartiere. Questo luogo, inizialmente progettato per ospitare il villaggio olimpico in occasione della candidatura di Parigi per le Olimpiadi del 2012 (5.2.1), è stato trasformato in un vasto progetto di riqualificazione che abbraccia soluzioni innovative e sostenibili, con un'attenzione particolare alla qualità della vita e alla riduzione dell'impatto ambientale.

Parallelamente l'intervento di riqualificazione al Fort d'Aubervilliers è uno dei progetti strategici promossi nell'ambito del GPE e riguarda la creazione di una nuova area urbana

multifunzionale a nord-est di Parigi. Situato a meno di due chilometri dai confini della città, il sito, posto in un'area ricca di storia, è destinato a ospitare una stazione della nuova linea 15 Est della metropolitana, che garantirà una maggiore accessibilità alla zona, riducendo i tempi di viaggio verso il centro. Questo progetto si articola in varie fasi e comprende la realizzazione di spazi abitativi, commerciali e di servizi pubblici, con un'attenzione particolare alla sostenibilità ambientale. Tuttavia, l'intervento non è privo di criticità: vi sono state resistenze da parte della comunità locale, preoccupata per l'impatto dell'urbanizzazione, il rischio di gentrificazione e la possibile perdita di aree verdi. Per rispondere a queste esigenze, è stato adottato un approccio che mira a garantire un equilibrio tra lo sviluppo urbano e la tutela degli spazi naturali, coinvolgendo la comunità nelle scelte progettuali.

Durante il workshop, ho avuto modo di visitare il Fort d'Aubervilliers e di conoscere Mathilde Lacroix, la quale, successivamente, ha gentilmente accettato di rilasciarmi un'intervista. Mathilde Lacroix è responsabile di progetto per la Zone d'aménagement concerté (ZAC) del Fort d'Aubervilliers presso Grand Paris Aménagement, l'ente responsabile della pianificazione e della gestione di alcuni dei principali progetti di trasformazione urbana nella regione parigina. Il compito di quest'ente è promuovere uno sviluppo territoriale sostenibile e inclusivo, coordinando le attività di riqualificazione e assicurando che i nuovi interventi urbanistici rispondano alle esigenze dei residenti e rispettino l'ambiente.

Per la trascrizione integrale dell'intervista si rimanda all'Appendice B (7.1). Le riflessioni che seguono sono tratte da questa intervista.

L'intervista evidenzia come l'organizzazione dei Giochi Olimpici abbia influenzato il progetto del Fort d'Aubervilliers, soprattutto per quanto riguarda la costruzione del centro acquatico. La piscina, pur non essendo inizialmente prevista, è stata inserita nel progetto in un secondo momento, sfruttando l'occasione dei Giochi per ottenere finanziamenti e accelerare la realizzazione di un'infrastruttura desiderata da tempo dal comune. Questo dimostra come i grandi eventi possano fungere da catalizzatori per la realizzazione di progetti, anche non strettamente correlati all'evento stesso, a patto che questi siano in linea con gli obiettivi generali di riqualificazione urbana.

Il progetto di riqualificazione del Fort d'Aubervilliers inoltre si integra con i principi del Transit-Oriented Development. Come emerge dall'intervista, uno degli obiettivi principali è infatti la creazione di un quartiere denso e diversificato intorno alla futura stazione della linea 15, una scelta in linea con il TOD, che valorizza le aree adiacenti alle stazioni per ridurre la dipendenza dalle auto e promuovere una mobilità più sostenibile.

Tuttavia, l'intervista mette anche in luce alcune criticità. Ad esempio, l'apertura della stazione del Fort d'Aubervilliers, prevista per il 2030, non è stata anticipata per i Giochi Olimpici, a causa della complessità dei lavori e per evitare di sovraccaricare il progetto. Questo dimostra come la sincronizzazione tra i tempi del GPE e quelli dei Giochi Olimpici non sia sempre possibile. Un altro fattore di attrito è scaturito con gli agricoltori locali, in

particolare per l'impatto sugli orti storici. Anche, la densificazione abitativa prevista intorno alla stazione, elemento positivo in linea con il TOD, ha generato resistenze da parte delle municipalità di Aubervilliers e Pantin, che hanno richiesto l'inserimento di maggiori aree verdi. Tutto ciò evidenzia come la realizzazione di progetti di riqualificazione urbana in aree sviluppate richieda un'attenta mediazione tra le esigenze di sviluppo e quelle della comunità locale, al fine di garantire un equilibrio tra gli interessi di tutti gli attori coinvolti.

In conclusione, l'intervista a Mathilde Lacroix evidenzia la complessità e le sfide che caratterizzano l'integrazione tra grandi eventi sportivi e progetti di riqualificazione urbana. Se da un lato i Giochi Olimpici possono accelerare la realizzazione di infrastrutture e servizi, dall'altro è necessario un'attenta pianificazione e gestione delle risorse per evitare di sovraccaricare i progetti e generare tensioni con la comunità locale. Il caso del Fort d'Aubervilliers dimostra come il successo di questi interventi dipenda da una stretta collaborazione tra i diversi attori coinvolti e da un'attenta valutazione delle esigenze del territorio.



Figura 7.2: In ordine a scendere il masterplan del progetto del Fort d'Aubervilliers, una vista dell'ingresso alla stazione ed una vista del centro acquatico. [3] [4] [10]



Figura 7.3: Le Tours des Gendarmes, nate come edilizia pubblica per ospitare i lavoratori nella gendarmeria francese ma abbandonate da anni, verranno riqualificate dal progetto. [5]

Conclusioni

Il Grand Paris Express (GPE), uno dei progetti infrastrutturali più ambiziosi d'Europa, rappresenta una risposta decisa alle sfide legate alla mobilità e alla crescita urbana sostenibile. Grazie ad esso, la Francia tenta di aumentare l'attrattività economica e produttiva della regione parigina, favorendo lo sviluppo di poli tecnologici, produttivi e finanziari intorno alla capitale e promuovendo la decentralizzazione. Al contempo c'è la volontà di fornire una rete di trasporto pubblico veloce ed efficiente alle periferie della metropoli, storicamente afflitte da problemi economici, sociali e culturali.

Il rapporto tra Parigi e le sue periferie è infatti segnato da tensioni sociali ed economiche. La banlieue, spesso sede di comunità eterogenee e socialmente svantaggiate, ha sviluppato una percezione negativa e un senso di emarginazione tra i residenti di questi quartieri, condizione che si è intensificata negli ultimi decenni. Il GPE mira a ridurre questo divario, nonostante ciò non sono mancate nel corso della sua approvazione tensioni e critiche. A partire dallo scontro istituzionale tra la regione dell'Île-de-France e lo Stato centrale, fino ad arrivare alle resistenze di cittadini, gruppi ambientalisti e residenti delle aree coinvolte. Infatti, se su carta gli obiettivi del progetto sono condivisibili, sono nati dei dubbi sulla sostenibilità economica, sull'impatto ambientale dovuto ai lavori e sul rischio di gentrificazione delle periferie e di esclusione dei residenti dai processi di trasformazione.

Per raggiungere gli obiettivi che si pone, il progetto del GPE si ispira ai principi del Transit-Oriented Development (TOD), un modello di sviluppo urbanistico che enfatizza la creazione di aree ad alta densità attorno ai nodi di trasporto pubblico. Il GPE, attraverso delle linee guida da seguire, cerca di sfruttare questa pratica per riqualificare ampie zone della banlieue, dove le nuove stazioni diventeranno poli di attrazione per nuove attività economiche e servizi sociali, migliorando così l'integrazione economica e la qualità di vita.

Nel 2017, una Parigi in profonda mutazione venne eletta come città ospitante dei Giochi Olimpici 2024, un'occasione unica per dimostrare un modello di evento sostenibile e attento al contesto locale, aspetto molto richiesto dal Comitato Olimpico Internazionale (CIO) per allinearsi agli obiettivi dell'agenda 2020. A questo scopo, la candidatura di Parigi ha puntato su un progetto 'sobrio' e sostenibile. Tra le varie azioni intraprese, fin dal primo documento della candidatura olimpica, il GPE è stato integrato nell'evento, dichiarando che il progetto avrebbe garantito il raggiungimento degli obiettivi sopra citati. Al contempo l'e-

vento sportivo avrebbe fatto da catalizzatore e acceleratore per gli interventi infrastrutturali. Se i benefici sono evidenti, allo stesso tempo però gli intrecci tra progetti di sviluppo urbano e grandi eventi solleva interrogativi cruciali sull'impatto a lungo termine, in alcuni casi negativo, di entrambi i progetti.

Questa tesi ha analizzato il GPE, con particolare attenzione ai riferimenti alla teoria TOD, esaminando le scelte effettuate nelle varie fasi di ideazione e realizzazione. L'obiettivo principale è stato quello di identificare e analizzare le correlazioni tra il GPE e l'organizzazione delle Olimpiadi di Parigi 2024, valutando come questi due elementi si siano influenzati a vicenda.

I due progetti pur avendo obiettivi e finalità distinte, condividono la stessa visione di una Parigi più integrata e accessibile. La costruzione del Villaggio Olimpico a Seine-Saint-Denis, uno dei dipartimenti più giovani e diversificati della Francia ma anche uno dei più poveri, si inserisce perfettamente nella logica di rigenerazione urbana sostenuta dal GPE. In questa prospettiva, il progetto garantirà collegamenti efficienti tra le infrastrutture olimpiche e il resto della città, migliorando la mobilità per atleti, spettatori e delegazioni e favorendo uno sviluppo duraturo per i residenti.

Tuttavia, la sovrapposizione dei due progetti solleva anche alcuni interrogativi critici. Quelle che seguono sono delle riflessioni conclusive personali.

Il primo elemento critico inconfutabile del legame tra GPE e Giochi Olimpici 2024 è l'aumento dei costi che l'accelerazione dei lavori ha avuto sul progetto; si stima che la cifra sia dell'ordine di diverse centinaia di milioni di euro. Inoltre, tale situazione porta inevitabilmente ad adottare soluzioni che aumenteranno l'impatto dei lavori sui residenti e sull'ambiente per riuscire a rispettare la pianificazione finanziaria e delle tempistiche. La situazione è ancora più problematica poiché, paradossalmente, molte scadenze alla fine non saranno rispettate. Ricapitolando brevemente le linee, o modifiche a linee esistenti, appartenenti al progetto del GPE che avrebbero dovuto essere pronte alla cerimonia di apertura dei giochi troviamo: il prolungamento della linea 14, l'apertura dell'arco sud della linea 15 e l'inaugurazione delle linee 16 e 17. Di queste, solamente il prolungamento della linea 14 è stato portato a termine. Aggiungiamo inoltre che, come la linea 17, anche il CDG Express è stato posticipato a dopo le Olimpiadi (entrambi tracciati essenziali per lo svolgimento dei giochi poiché avrebbero dovuto garantire un collegare diretto tra l'aeroporto Charles de Gaulle e il centro cittadino).

A questo punto sorge spontanea una domanda, quanto era davvero necessario una così alta concentrazione di consegne e come si sarebbe potuto evitare ciò?

Già a pochi mesi dalla candidatura vennero sollevati dei dubbi sulla fattibilità del progetto, ben prima perciò della pandemia di COVID-19, unico elemento imprevedibile che ha seriamente rallentato il progetto. Nonostante questo il comitato olimpico francese, responsabile della candidatura di Parigi, e gli enti incaricati di definire lo sviluppo della regione,

in primis lo Stato, hanno comunque preso la decisione di perseguire questa via, probabilmente nel tentativo di influenzare positivamente il CIO. In aggiunta, il fatto che quest'ultimo non abbia saputo riconoscere le criticità del progetto eccessivamente ottimistico, seppur ci fosse molta attenzione nel prevenire nuovi scandali, suggerisce che sono necessarie ulteriori verifiche preventive.

Alla fine le conseguenze dei ritardi sono ricadute innanzitutto sui cittadini, a causa di un maggior affollamento del trasporto pubblico locale (oltre agli altri impatti negativi già menzionati), e secondariamente sui visitatori, le delegazioni e gli atleti che hanno ricevuto un servizio sottostimato rispetto a quello preventivato.

Nonostante i punti critici, la correlazione tra GPE e olimpiadi ha portato a numerosi benefici. Il primo - e probabilmente il più importante - è la riqualificazione del quartiere Saint-Denis, specialmente intorno alla stazione prevista dal GPE e all'interno del villaggio olimpico. Inoltre l'arrivo di questi progetti ha migliorato e migliorerà la mobilità e le connessioni con il resto della città, oltreché un potenziamento dei servizi sociali e delle strutture comunitarie.

Un altro esempio, maggiormente approfondito in questa tesi, è quello del Fort d'Aubervilliers. Lo sviluppo portato avanti in quest'area mira a creare un quartiere sostenibile diversificato e resiliente. L'unione del GPE e dei giochi ha fornito l'opportunità ideale dove, ad esempio, è stato possibile realizzare una struttura come quella che unisce la stazione e la piscina, seguendo i principi di prossimità e diversità del TOD e che una volta conclusa la sua funzione per le olimpiadi passerà a servizio della comunità.

In conclusione, l'interazione tra importanti progetti di trasformazione urbana e grandi eventi porta sicuramente molte opportunità, che possono essere sfruttate a beneficio di una città, una regione o anche una nazione intera. Allo stesso tempo queste opportunità presentano anche numerose insidie e complicazioni. Tra quelle riscontrate quella che mi sento di definire più rilevante è l'accelerazione eccessiva dei programmi di sviluppo e dei lavori, considerato anche l'aumento inevitabile degli oneri. Per questo motivo è necessario anche nelle situazioni più promettenti mantenere uno sguardo critico e attento.

Appendice A: cronologia del Grand Paris Express

Di seguito sono esposti i più rilevanti eventi riguardanti il Grand Paris Express in ordine cronologico [16] [33].

Primi tentativi per un nuovo sistema di trasporto regionale

1969

- Entra in funzione un collegamento ferroviario est-ovest, la RER A. Il piano regolatore del 1965 per la regione di Parigi (SDAURP) aveva precedentemente deciso di associare altre due linee radiali da nord a sud e menzionava la possibilità di creare collegamenti tangenziali. Tuttavia, anche se lo SDAURP riconobbe che "l'unità della regione parigina implica scambi da periferia a periferia", sottolineò che "di questi scambi, l'auto sarà lo strumento preferito".

1990

- Al fine di preparare lo Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) (piano generale per la regione), la DREIF (Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France), Apur (Atelier parisien d'urbanisme) e l'IAU (Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'île-de-France) pubblicano un libro bianco che sottolinea l'esigenza di migliorare rapidamente e in modo significativo l'offerta di trasporto pubblico sulle linee extraurbane. Per questo, viene ritenuta necessaria una circonvallazione. Ma i vari attori non sono d'accordo su quale dovrebbe essere questo bypass. La Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France ritiene più utile un percorso circolare intorno ai poli che viene chiamato Ring. L'idea è di completare le linee RER con collegamenti rapidi tra i principali centri urbani per formare una rete periferica. L'Istituto per la pianificazione e l'urbanistica invece sostiene un altro tipo di progetto denominato Orbitale. In altre parole, una circonvallazione intrecciata con tutte le linee della metropolitana e della RER esistenti e che favorisce l'area densa.

1991

- *Orbitale* esce vittorioso dal confronto con il Ring, quando i due progetti vengono presentati alla commissione trasporti dello SDRIF.

1994

- Il progetto Orbitale viene registrato per l'attuazione, tuttavia, a causa della mancanza di risorse, non viene impegnato, in quanto la maggior parte degli stanziamenti del contratto del piano Stato-Regione 1994-1998 sarà destinata all'intervento di alleggerimento della RER A.

2000

- Viene creata un'autorità di organizzazione dei trasporti denominata STIF;

I primi scontri sul tema tra Stato e Regione

2004

- Inizia il conflitto tra lo Stato e la Regione riguardo ai contenuti del SDRIF.

2005

- Il Presidente del Consiglio regionale dell'Île-de-France Jean-Paul Huchon diventa Presidente dello STIF;
- Parigi non viene selezionata come città ospitante dei Giochi Olimpici del 2012;
- Viene aperta una procedura di revisione dello SDRIF tramite decreto del Consiglio di Stato.

2006

- Il Consiglio Generale della Val-de-Marne, considerandosi danneggiato in termini di trasporto pubblico (il suo piano dei trasporti ha dimostrato che il 54% della sua popolazione e il 41% dei suoi posti di lavoro non sono serviti da un mezzo di trasporto pubblico ad alta frequenza), crea un'associazione dedicata alla costruzione di una metropolitana che attraversi il suo territorio. Questo progetto prenderà il nome di Orbival (unione di Orbital e Val-de-Marne), prevede la costruzione di 15 stazioni da Seine-et-Marne (via Champigny) e Seine-Saint-Denis (via Nogent-le-Perreux) a Hauts-de-Seine (Bagneux), fornendo un'interconnessione con cinque linee RER (A, B, C, D, E) e quattro linee della metropolitana (1, 4, 7, 8);
- Appena nominato presidente della RATP, Pierre Mongin annuncia la creazione di una nuova linea della metropolitana, la linea 15, nota anche come Métrophérique. Un raccordo anulare di 40 km che seguirebbe il tracciato del raccordo anulare a una distanza di circa 2 o 3 km da Parigi e che dovrebbe, nelle parole di Pierre Mongin, "ridurre del 20% il flusso di passeggeri costretti a passare per Parigi per spostarsi da un sobborgo all'altro". Per la RATP, l'obiettivo è chiaramente quello di ridurre la congestione sulla rete di Parigi, dove il numero di passeggeri è aumentato del 30% in 10 anni. Il costo di Métrophérique è stimato tra i 4 e i 6 miliardi di euro;

- Vengono raccolte ed elaborate le prime proposte per lo SDRIF;
- Si svolge la prima Conferenza Metropolitana alla quale partecipano 30 eletti;
- Il nuovo piano regolatore regionale per l'Île-de-France (SDRIF) viene revisionato e approvato per l'adozione nel 2008. In questa occasione, il Consiglio regionale dell'Île-de-France, il cui presidente Jean-Paul Huchon è anche presidente della STIF, propone a sua volta un progetto per una circonvallazione sotterranea situata poco più esternamente del Métrophérique;
- La gestione della STIF viene trasferita al Consiglio regionale e diventa la principale istituzione per gli investimenti e la governance delle infrastrutture di trasporto nella regione.

La proposta del Grand Paris

2007

- La Regione respinge il progetto Métrophérique della RATP. Jean-Paul Huchon include invece il proprio progetto di bypass nel nuovo contratto del piano Stato-Regione 2007-2013 e lo chiama Arc Express. Il progetto prevede una quarantina di stazioni su 60 km di tracciato;
- Il 26 giugno Nicolas Sarkozy a Roissy pronuncia il noto discorso che delinea la sua visione di sviluppo per la regione Parigi;
- Creazione, con delibera all'interno del Consiglio Regionale dell'Île-de-France, di una commissione straordinaria chiamata "Scenari per la metropoli di Parigi e Île-de-France" guidata da Jean-Paul Planchou, eletto di Seine-et-Marne, per identificare le finalità e i benefici concreti di eventuali cambiamenti istituzionali o organizzativi per il cuore dell'agglomerato parigino.

2008

- Nomina di Christian Blanc alla guida del Segretariato di Stato, incaricato dello Sviluppo della regione capitale;
- Pubblicazione del Rapporto Planchou con 10 proposte per una nuova organizzazione amministrativa;
- Consegna del rapporto "Grand Paris: un vero progetto per una grande sfida" da parte del Senatore Philippe Dallier all'Osservatorio del decentramento del Senato. Si suggerisce l'abolizione dei quattro dipartimenti dell'agglomerato parigino e la creazione di una nuova entità locale con pieni poteri ed eletta a suffragio universale diretto;

- Lancio della consultazione internazionale del Grand Paris: dieci team di architetti e urbanisti sono incaricati di sviluppare riflessioni per "produrre scenari di sviluppo urbano e pianificazione del territorio" nell'Île-de-France;
- Il Consiglio regionale approva lo SDRIF che include Arc Express come nuova rete di trasporto nella periferia di Parigi. Proposto il seguente calendario di scadenze: gli archi nord e sud sono definiti come prioritari e il primo di essi potrebbe essere completato già nel 2017, con la messa in servizio dell'intera rete entro il 2030. Il costo dei primi due archi ammonterebbe tra i 4,8 e i 5,6 miliardi di euro;
- Lo SDRIF appena approvato viene bloccato dal Consiglio di stato per volontà di Christian Blanc;
- Christian Blanc ritiene la creazione di una struttura di governance intercomunale prematura ed espone invece la necessità di proporre progetti concreti. Presenta successivamente un progetto per la riqualificazione dell'altopiano di Saclay in polo tecnologico di portata globale;
- Creazione del Comitato per la riforma delle collettività locali (chiamato Comitato Balladur) al quale il Presidente della Repubblica chiede di trattare specificamente il caso della regione francese;
- Lo Stato rilascia un parere sul SDRIF e menziona, tra le altre cose, che le operazioni di interesse nazionale e le grandi infrastrutture di trasporto non rientrano tra le competenze della regione.

2009

- Consegna del rapporto del Comitato Balladur sulla riforma delle collettività locali intitolato "È tempo di decidere";
- Inaugurazione alla Cité de l'Architecture della mostra frutto della Consultazione Internazionale sul Grand Paris, alla quale il Presidente Nicolas Sarkozy chiarisce: "Lo sviluppo delle grandi aree che portano il futuro economico della Grande Parigi richiede un nuovo sistema di trasporto rapido, ad alta capacità, che permette di collegare i grandi poli urbani. Questo è lo scopo del progetto elaborato da Christian Blanc". Nasce così un nuovo progetto sostenuto dallo Stato chiamato semplicemente Grand Paris. Viene anche chiamato Grand Huit (Grande Otto) perché è formato da un doppio anello realizzato attorno a tre nuove linee. È composto da 40 stazioni distribuite su 155 km che servono i principali centri economici (Roissy, Saclay, La Défense, Marne-la-Vallée, ecc.) con una metropolitana automatica. Il suo costo è stimato in 23,5 miliardi di euro con la piena messa in servizio entro il 2023;

- Approvazione degli statuti del sindacato Paris Métropole, un'associazione di ricerca congiunta che si basa su un approccio di cooperazione tra oltre 200 enti locali della regione dell'Île-de-France a diversi livelli;
- Gilles Carrez, relatore generale del bilancio all'Assemblea, è incaricato della gestione dei finanziamenti per le future infrastrutture di trasporto del Grand Paris;
- Presentazione del progetto di legge sul Grand Paris da parte di Christian Blanc, con la proposta di creazione di un nuovo ente pubblico a carattere industriale e commerciale chiamato SGP
- Primo Forum di Paris Métropole: "Incontro con i cittadini della metropoli".

2010

- Promulgazione della legge n° 2010-597 sul Grand Paris con conseguente creazione della società SGP;
- Dibattito pubblico sulle reti di trasporto Réseau du Grand Paris e Arc Express sotto l'egida della *Commission Nationale du Débat Public*. Per l'occasione, vengono stampati milioni di volantini e pubblicati centinaia di documenti dalle parti interessate. Vicini nella natura, ma con filosofie diverse, i due progetti sono considerati inconciliabili;
- Christian Blanc si dimette dalla carica di Segretariato di Stato per questioni esterne al GPE e viene sostituito da Michel Mercier, poco dopo a sua volta sostituito da Maurice Leroy. Da questo momento il dialogo inizia ad essere più conciliante. Il nuovo Segretario istituisce un comitato direttivo dedicato alla rete di trasporto e che riunisce tutte le parti interessate.
- Secondo Forum di Paris Métropole: "Iniziativa Metropolitane"
- Il 18 novembre l'Atelier International du Grand Paris (AIGP) presenta uno scenario di mobilità che fonde i due progetti.

2011

- Il 12 gennaio, su richiesta del ministro Jean-Paul Huchon, Maurice Leroy rinuncia a presentare al Consiglio dei ministri l'accordo che avrebbe dovuto fondere i due progetti, a causa dell'opposizione di alcuni membri del Consiglio regionale che denunciano un accordo raggiunto troppo in fretta;
- A fine gennaio Jean-Paul Huchon e Maurice Leroy firmano finalmente un accordo su un nuovo progetto chiamato Grand Paris Express, che fonde Arc Express e Réseau du Grand Paris. Il 31 gennaio, l'ultimo grande dibattito pubblico ratifica l'accordo;

- Protocollo d'intesa relativo ai trasporti pubblici nell'Île-de-France concluso tra il Consiglio regionale e lo Stato. Rimane però un punto di divergenza, ovvero lo sviluppo dell'altopiano di Saclay e un'incertezza sul tracciato a est vicino a Parigi;
- Avvio dei lavori di redazione di un "Libro verde" sulla governance durante il seminario di Paris Métropole;
- Sessione del Comitato sindacale al Consiglio regionale dell'Île-de-France dedicata alla perequazione finanziaria;
- La SGP pubblica il percorso del GPE, inizialmente chiamato Schéma d'ensemble du Grand Paris, e comprendente tre linee principali: rossa, verde e blu. La rete, lunga 175 km per 57 stazioni e completamente automatizzata, è per la maggior parte sotterranea, ad eccezione dell'altopiano di Saclay (linea verde). L'implementazione è prevista contemporaneamente con una messa in servizio globale nel 2025. Una linea arancione (nota anche come Arc Est) completa il sistema sotto l'autorità della STIF. Il costo stimato dell'intero progetto è di 20,5 miliardi di euro;
- Terzo Forum di Paris Métropole: "La governance in tutte le sue forme".

La revisione e il ridimensionamento del progetto

2012

- Discorso di François Hollande, neoeletto Presidente della Repubblica, che dichiara l'impegno di creare una metropoli parigina dotata di poteri reali;
- Pubblicazione del Libro Verde *Pour une métropole durable : quelle gouvernance?* (Per una metropoli sostenibile: quale governance?) su iniziativa del sindacato Paris Métropole;
- Incarico affidato dalla nuova maggioranza a Pascal Auzannet, ex direttore della rete RER nella RATP, per valutare i costi del progetto del GPE e fare una proposta per un calendario di consegna tecnicamente realizzabile e finanziabile. Ciò si rende necessario poiché si presume che il costo del precedente progetto stimato per 20,5 miliardi di euro sia notevolmente sottostimato e il costo reale si aggirerà intorno ai 30 miliardi di euro;
- Quarto forum di Paris Métropole: "Domani, quale Grand Paris?".

2013

- A seguito del rapporto Auzannet, il primo ministro Jean-Marc Ayrault presenta il progetto del governo per il GPE a Marne-la-Vallée. Si chiama Nuova Grand Paris e integra

anche un piano di mobilità della regione per il rinnovo dei trasporti esistenti (ristrutturazione e modernizzazione della rete RER, prolungamento della rete metropolitana, creazione di nuovi percorsi tranviari e miglioramento del servizio ai viaggiatori). La data di consegna ultima viene posta al 2030 e il costo viene ridimensionato a 26,5 miliardi di euro per circa 200 km di linee e 68 stazioni. Le linee colorate sono ora numerate (linee 15, 16, 17 e 18), al fine di porre questa rete in continuità con la metropolitana di Parigi. Il finanziamento del progetto gestito da SGP è previsto per avvenire interamente con un aumento di alcune tasse regionali;

- Charles de Gaulle Express non riceve le sovvenzioni dallo Stato, vengono ricercati nuovi modelli di finanziamento coinvolgendo Réseau ferré de France e Aéroports de Paris;
- Istituita una cooperazione rafforzata intercomunale nella regione con la creazione, dal 1° gennaio 2016, di un ente pubblico nominato Métropole de Paris;
- Bocciatura da parte del Senato della creazione del Métropole de Paris con l'eliminazione degli articoli 11, 12 e 13 della legge di decentramento e l'eliminazione dell'articolo 10 che obbligava i dipartimenti della piccola corona di Parigi a costituire una intercomunalità;
- Approvazione all'Assemblea Nazionale della creazione, dal 1° gennaio 2016, del EPCI (Istituzione pubblica di Cooperazione intercomunale) Métropole du Grand Paris, ente a fiscalità propria con uno statuto specifico:
 - I sindaci dei comuni inclusi EPCI parteciperanno alla governance della metropoli, composta almeno da Parigi e i tre dipartimenti della piccola corona: Seine-Saint-Denis, Hauts-de-Seine e Val-de-Marne (124 collettività territoriali);
 - Il Métropole du Grand Paris avrà competenze proprie nel settore dell'edilizia abitativa, dell'ambiente e dello sviluppo urbano;
 - Il territorio metropolitano sarà diviso in EPCI di almeno 300.000 abitanti che attueranno le politiche della metropoli, gestita da un consiglio di circa 240 persone (di cui il 25% rappresenterà i consigli municipali di Parigi e il restante sarà composto da rappresentanti dei consigli municipali della piccola corona e dei consigli territoriali di almeno 300.000 abitanti). Tutti i sindaci interessati della piccola corona saranno membri del consiglio;
 - Obbligo per gli altri dipartimenti dell'Île-de-France di creare Istituzioni pubbliche intercomunali di almeno 200.000 abitanti; la mappa delle intercomunalità dovrà essere completata entro il 2016;

- Possibile estensione del Métropole du Grand Paris agli EPCI confinanti con più di 300.000 abitanti;
- I trasporti rimangono una competenza della Regione Île-de-France.

2014

- La SGP rivede il costo complessivo della costruzione del GPE a 24,9 miliardi di euro. Il finanziamento prevede l'utilizzo di prestiti e il gettito fiscale destinato:
 - Una frazione dell'imposta locale sugli uffici nell'Île-de-France;
 - La tassa sulle attrezzature speciali;
 - Una componente dell'imposizione forfettaria sulle imprese di rete.

Si tratta di circa 550 milioni di euro di entrate fiscali all'anno.

- Approvazione per il periodo 2015-2020 del CPER (Contrat de Plan État-Région), già in esame dal 2013. Questo è un tipo di accordo di pianificazione strategica a lungo termine tra il governo centrale francese e le varie regioni, inclusa l'Île-de-France, che stabilisce priorità e finanziamenti per progetti di sviluppo e infrastrutturali.

Appendice B: Intervista a Mathilde Lacroix sul progetto di riqualificazione del Fort d'Aubervilliers

Segue la trascrizione integrale dell'intervista concessa da Mathilde Lacroix, responsabile di progetto per la ZAC del Fort d'Aubervilliers presso Grand Paris Aménagement, il giorno 12 giugno 2023.

I: L'intervento di riqualificazione al Fort d'Aubervilliers è attuato tramite una ZAC (Zone d'Aménagement Concerté), un piano urbanistico che coinvolge vari enti pubblici. Tra questi, vi sono Grand Paris Aménagement, la città di Aubervilliers, Pantin, l'istituzione territoriale Plaine Commune, il dipartimento della Senna-Saint-Denis e lo Stato. Grand Paris Aménagement è l'attore principale, responsabile dell'acquisizione dei terreni e del coordinamento del cantiere?

R: Sì, Grand Paris Aménagement è l'attore principale che ha acquistato i terreni e gestisce il processo di trasformazione. L'acquisizione preventiva dei terreni è una procedura comune per gli interventi condotti tramite ZAC. Queste rappresentano uno strumento urbanistico complesso ma molto efficace, particolarmente adatto per progetti di ampio respiro e a lungo termine.

I: La Société du Grand Paris (SGP) rientra tra gli attori coinvolti? L'area della ZAC è suddivisa in 3 lotti che rispondono ad esigenze diverse e attori diversi. Come funziona la coordinazione di questi attori, il Grand Paris Aménagement fa da mediatore?

R: Diversi attori partecipano al progetto, e Grand Paris Aménagement è in contatto con ciascuno per coordinare i rispettivi interessi. La struttura del progetto, suddivisa in lotti in parte indipendenti (stazione, piscina, quartiere Jean-Jaurès, quartiere delle Tours des Gardarmes, il forte e il Teatro dello Zingaro), facilita questa gestione. Tra gli attori vi è anche la Société du Grand Paris, responsabile della costruzione della stazione.

I: Il terzo lotto, corrispondente alle Tours des Gendarmes, prevede degli alloggi, analogamente al lotto del quartiere Jean-Jaurès?

R: Sì, la ristrutturazione degli edifici esistenti nel quartiere delle Tours des Gendarmes includerà alloggi, con una destinazione d'uso residenziale simile a quella del quartiere Jean-Jaurès. Il piano terra verrà dedicato ad attività commerciali, mentre ai piani superiori saranno presenti anche alloggi per studenti e social housing.

I: Il cantiere per la costruzione del centro acquatico si trova a ridosso degli orti storici, parte dei quali sarà interessata dai lavori. Vi sono inoltre anche realtà storiche, come gli atelier di artisti e il Teatro dello Zingaro. Ci sono state contestazioni riguardo l'impatto che il cantiere avrà su queste attività e sulla popolazione residente?

R: All'inizio dei lavori per la costruzione della piscina, gli agricoltori proprietari degli orti storici hanno manifestato il loro dissenso, attirando l'attenzione dei media. La città di Aubervilliers necessitava dell'avviamento dei lavori per cui assieme a Gran Paris Aménagement hanno aperto un tavolo di trattativa con gli agricoltori. A seguito di questi dibattiti la superficie utilizzata dalla piscina è stata ridotta rimuovendo il solarium presente nel progetto originale. Alcuni degli orti verranno comunque trasferiti in un'altra area del sito. Dinamica analoga avvenne anche per la stazione, in cui il progetto iniziale venne modificato e alcuni orti trasferiti.

Il teatro dello Zingaro è stato incluso all'interno del progetto con nuove strutture e il rinnovamento di quelle già presenti.

A causa dei lavori di ristrutturazione, tutti gli artisti dovranno lasciare il forte. Al termine dei lavori, alcuni hanno manifestato l'intenzione di tornare, mentre altri hanno declinato per motivi legati principalmente al cambiamento radicale del sito, che passerà da un'area abbandonata ad un quartiere densamente abitato, e all'aumento previsto degli affitti.

I: Nel tavolo decisionale sono inclusi rappresentanti di queste realtà e dei residenti? Nel 2020 si è svolta la prima stagione culturale in cui le porte del forte sono state aperte per mostrarne la storia e le attività culturali presenti all'interno. Questi eventi hanno contribuito ad integrare la popolazione nel progetto?

R: Sì, eventi come la stagione culturale sono stati utili per coinvolgere la popolazione. Ne sono previsti altri per aggiornare i residenti sui progressi del progetto, favorendo lo sviluppo di una comunità attiva nel quartiere.

I: Tra gli obiettivi presentati dalla SGP c'è quello di creare intorno alle stazioni dei quartieri sostenibili a livello economico, sociale e ambientale. Come si concretizzano questi obiettivi al Fort d'Aubervilliers? Sono previste percorsi ciclopedonali, aree a velocità ridotta (30 km/h) o soluzioni simili? Sono previsti inoltre altri luoghi di aggregazione come mercati o attività in piazza?

R: Le trasformazioni che avvengono attraverso le ZAC hanno un'impronta orientata alla sostenibilità, il progetto perciò punta molto su questo aspetto.

Verranno creati dei percorsi pedonali e ciclabili che collegano il quartiere con la stazione. Alcune strade saranno percorribili dalle auto solo ad una velocità ridotta, mentre le aree più interne saranno esclusivamente pedonali. L'asse viario Avenue Jean Jaurès verrà rinnovato rendendolo più adatto alla mobilità dolce creando un asse ciclabile diretto verso il centro.

Per quanto riguarda la sostenibilità ambientale si è lavorato molto per mantenere un'elevata densità di alberi nonostante l'aumento delle aree edificate. Verranno utilizzati materiali sostenibili e, dove possibile, verranno riutilizzate le strutture già presenti.

Inoltre sarà presente un impianto che dalla lavorazione dei rifiuti organici produrrà biometano per l'autoconsumo.

I: Il progetto del GPE condivide alcuni obiettivi del modello TOD, come la densificazione e la diversificazione. Nel progetto del Fort d'Aubervilliers è prevista una densificazione intorno alla stazione?

R: Sì è prevista, si andranno ad edificare fino a 2000 nuovi alloggi in prossimità della stazione. Le municipalità di Aubervilliers e di Pantin hanno una densità dell'edificato già elevata e hanno richiesto più volte di ridurre la densità dell'edificato inserendo aree verdi. Questo non è stato possibile farlo sia per motivi economici, sia per mantenere una densità sufficiente intorno alla stazione e ai nuovi servizi che verranno inseriti, conservando così l'identità originaria del progetto.

L'intervento si adatta bene agli obiettivi di SGP e beneficerà della stazione come la stazione beneficerà della realizzazione del progetto.

I: È prevista una diversificazione degli usi con aree per attività lavorative oltre a quelle residenziali?

R: Nel progetto saranno presenti numerose attività commerciali, specialmente nel quartiere Jean-Jaurès. Non saranno presenti uffici nel sito del forte, però SGP prevede di inserire uffici e altre attività sopra la stazione.

I: Sono previsti altri servizi oltre alla piscina, scuola e Teatro dello Zingaro?

R: Sì, verranno realizzati altri servizi, inclusi alcuni educativi come scuole, e forse una sede universitaria.

I: Il progetto definitivo del GPE risale al 2013 mentre la candidatura olimpica al 2015. Gli organizzatori di questi due interventi erano presenti fin dalla nascita del progetto del Fort Abervilliers o sono arrivati in un secondo momento?

R: Si inizia a parlare di GPE prima del progetto del forte, quindi il progetto della stazione è antecedente.

La piscina invece viene dopo, anche se il comune già da tempo voleva realizzare una piscina e le olimpiadi sono state l'occasione ideale per realizzarla. Una volta che la piscina avrà svolto le sue funzioni per i Giochi Olimpici, sarà completamente a servizio dei residenti di Aubervilliers.

I: Come ha gestito Grand Paris Aménagement le relazioni con SGP e il comitato olimpico responsabile dei giochi?

R: Il progetto è in continua evoluzione, per questo motivo non è stato un problema integrare nuovi attori e modificare il progetto per includere la stazione e la piscina. Gran Paris Aménagement inoltre si occupa solamente degli spazi pubblici all'aperto, mentre la costruzione dei due edifici è responsabilità dei rispettivi attori.

I: L'avanzamento dei lavori si compone di due fasi, la prima legata al quartiere Jean-Jaurès e la seconda legata alla stazione e al centro acquatico. Vengono anche definite alcune date intermedie per lo sviluppo del quartiere, che dovrebbe vedere la consegna delle prime case nel 2024, ma non vengono specificate date per la seconda fase, la quale dovrà essere in parte consegnata anch'essa entro il 2024 per poter servire i Giochi Olimpici. Come sono gestite le scadenze delle varie fasi?

R: La piscina verrà consegnata intorno ad aprile 2024. Per ora non ci sono ritardi nella sua costruzione, i lavori gestiti da Gran Paris Aménagement, ovvero gli spazi pubblici esterni agli edifici, inizieranno in ottobre 2023.

I: SGP ha rimodulato il piano di apertura delle stazioni della rete GPE in vista dei Giochi Olimpici 2024. Tuttavia, la stazione del Forte non è stata inclusa in questo piano. Quali sono i motivi di questa esclusione e quando è prevista l'inaugurazione della stazione?

R: La stazione verrà consegnata nel 2030, anno in cui verrà aperta la linea numero 15. La seconda fase del progetto perciò è suddiviso in due ulteriori lotti, la stazione e la piscina, con consegne e tempi differenti.

Per i giochi olimpici solo il settore della piscina sarà aperto. L'apertura della stazione non è stata anticipata per poter servire i Giochi Olimpici per non sovraccaricare l'avanzamento dei lavori, già complesso allo stato attuale. Inoltre la piscina avrà un funzione secondaria poiché servirà unicamente all'allenamento degli atleti, non verranno disputati eventi sportivi qui. Per questo motivo verrà attivato solamente un servizio di navette più che sufficiente per lo spostamento degli atleti. Inoltre è già presente una fermata della linea 7.

I: Quale impatto ha avuto sul progetto originario la candidatura ai Giochi Olimpici?

R: Gli obiettivi originari del progetto, ovvero creare nuove residenze sostenibili e migliorare il quartiere anche con il recupero del forte, non sono cambiati con l'arrivo di questi attori. Anzi la stazione e la piscina hanno migliorato il raggiungimento di questi obiettivi

portando nuovi servizi e un collegamento migliore con il resto della città.

I: Il sito del Fort d'Aubervilliers vede tanti attori coinvolti. Il finanziamento degli interventi avviene in modo separato? Come vengono gestiti da Gran Paris Aménagement?

R: Gran Paris Aménagement si occupa esclusivamente del finanziamento dei lavori di cui è responsabile, perciò gli spazi pubblici intorno agli edifici. Per la costruzione degli edifici in sé, invece, il finanziamento è gestito dai rispettivi attori.

Nel caso della piscina è suddiviso tra gli organizzatori dei Giochi olimpici e il comune di Aubervilliers, poiché una volta terminate le Olimpiadi la struttura passerà sotto la gestione del comune.

Acronimi

AIGP Atelier International du Grand Paris. 86

Atelier parisien d'urbanisme Apur. 82

BIE Bureau International des Expositions. 55

CDG Express Charles de Gaulle Express. 69, 71, 80

CGET Commissariat général à l'égalité des territoires. 37

CIO Comité International Olympique. 55, 57–59, 61–63, 67, 79, 81

Contrat de Plan État-Région CPER. 89

Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France DREIF. 82

DOT *Development-Oriented Transit*. 6

Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale
DATAR. 37

EPCI Établissements Publics de Coopération Intercommunale. 47, 88, 89

FIFA Fédération Internationale de Football Association. 55, 57

GPE Grand Paris Express. 44, 45, 47, 49, 51, 52, 54, 62, 64, 65, 67–69, 71, 73–75, 79–81,
86, 87, 89, 92, 93

Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'île-de-France IAU. 82

LUTRAQ *Land Use, Transportation, Air Quality Connection*. 9

Plan d'Aménagement et D'Organisation Générale de la Région Parisienne PADOG. 29

RATP Régie autonome des transports parisiens. 28, 30, 44, 47, 83, 84, 87

RER Réseau Express Régional d'Île-de-France. 30, 34, 45, 47, 69, 71, 73, 82, 83, 87, 88

SDAURP Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris. 30, 82

SDRIF Schéma directeur de la région Île-de-France. 82–85

SGP Société du Grand Paris. 47, 67, 68, 71, 86–93

Société nationale des chemins de fer français SNCF. 47

STIF Syndicat des Transports d'Île-de-France. 67, 83, 84, 87

TAD *Transit-Adjacent Development*. 15

TOD *Transit-Oriented Development*. 4, 5, 7–19, 45, 49, 51, 52, 73, 75, 76, 79–81, 92

Train Operations Automation System SAET. 28

ZAC Zone d'aménagement concerté. 75, 90, 92

Bibliografia

- [1] Paris 2024: Passion + purpose, 2016. URL <https://www.dailymotion.com/video/x52a90a>. Accessed: 2024-11-06.
- [2] Report of the ioc evaluation commission 2024. Technical report, International Olympic Committee, 2017.
- [3] Atelier schall - agence d'architecture et d'urbanisme, 2024. URL <https://www.atelierschall.com/>. Accessed: 2024-07-26.
- [4] Le fort d'aubervilliers, 2024. URL <https://www.lefortdaubervilliers.fr/>. Accessed: 2024-07-26.
- [5] Fort récup - la communauté du réemploi et du recyclage, 2024. URL <https://www.facebook.com/fortrecup/>. Accessed: 2024-07-26.
- [6] Géoportail - le portail des territoires et des citoyens, 2024. URL <https://www.geoportail.gouv.fr/>. Accessed: 2024-11-02.
- [7] Grand paris express - le projet du grand paris, 2024. URL <https://www.grandparisexpress.fr/>. Accessed: 2024-03-11.
- [8] Présentation du programme - ligne 18. Technical report, Société du Grand Paris, 2024. Accessed: 2024-09-19.
- [9] Maps paris - maps of paris Île-de-France, france, 2024. URL <https://maps-paris.com/>. Accessed: 2024-10-26.
- [10] Sport et société - analyses et réflexions autour du sport, 2024. URL <https://sportetsociete.org/>. Accessed: 2024-07-26.
- [11] T. Agence d'Architecture, T.P. Bureau d'Architecture, S. Nivet, V.O. Agence d'Urbanisme, A. Fleury, G. Texier-Rideau, E. Ballan, O. Agence Conception Lumière, R.A. Bureau d'Ingénieurs, F.B.C. Cabinet de Conseil, Y.W.C. Association, and T. Cabinet d'Ingénieur. *Places du Grand Paris*. Société du Grand Paris, 2019. Ouvrage en ligne.

- [12] E. Alexander. Metropolitan regional planning in amsterdam: A case study. *The Town Planning Review*, pages 17–40, 2002.
- [13] G. Allix. Grand paris express: Le gouvernement fixe le nouveau calendrier du chantier. *Le Monde*, February 2018. Accessed: 2024-11-05.
- [14] C. Avenel. La construction du «problème des banlieues» entre ségrégation et stigmatisation. *Journal français de psychiatrie*, 34(3):36–44, 2009.
- [15] D. Belzer and G. Autler. *Transit oriented development: moving from rhetoric to reality*. Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy Washington, DC, 2002.
- [16] L. Bourdeau-Lepage. Grand paris: projet pour une métropole globale. *Revue d'économie régionale et urbaine*, (3):403–436, 2013.
- [17] K. Buchholz. The huge costs behind the olympic games, 2024. URL <https://www.statista.com/chart/5424/the-massive-costs-behind-the-olympic-games/>. Accessed: 2024-11-04.
- [18] I. Carlton. Histories of transit-oriented development: Perspectives on the development of the tod concept. Technical report, Working Paper, 2009.
- [19] E. Cazi and S. Fay. Paris 2024: Will public transport be ready on time for the olympics? *Le Monde*, February 2024. Accessed: 2024-11-05.
- [20] C. dei Conti. Relazione sul rendiconto generale dello stato 2023, 2023.
- [21] A.P. d'Urbanisme (Apur). Mutations dans les 68 quartiers de gare du grand paris express en 2021. Technical report, Atelier Parisien d'Urbanisme (Apur), May 2021.
- [22] T.E. Enright. Mass transportation in the neoliberal city: The mobilizing myths of the grand paris express. *Environment and Planning A*, 45(4):797–813, 2013.
- [23] R. Ewing and R. Cervero. Travel and the built environment: A meta-analysis. *Journal of the American planning association*, 76(3):265–294, 2010.
- [24] Q. Fang, T. Inoue, D. Li, Q. Liu, and J. Ma. Transit-oriented development and sustainable cities: A visual analysis of the literature based on citespace and vosviewer. *Sustainability*, 15(10):8223, 2023.
- [25] A. Faure. *Les Premiers banlieusards: aux origines des banlieues de Paris, 1860-1940*, volume 2. creaphis editions, 1991.
- [26] A. Faure. The impact of paris 2024 on the construction of the grand paris express: a hidden extra cost of the olympic. *HAL*, 2021.

- [27] S. Fay. Paris 2024: 200 millions d'euros de dépenses supplémentaires à financer pour île-de-france mobilités. *Le Monde*, 2023.
- [28] K. Frampton, M. De Benedetti, and R. Poletti. *Storia dell'architettura moderna*. Zanichelli, 1982.
- [29] M.À. Garcia-López, C. Hémet, and E. Viladecans-Marsal. How does transportation shape intrametropolitan growth? an answer from the regional express rail. *Journal of Regional Science*, 57(5):758–780, 2017.
- [30] D. Geffroy, R. Oliver, L. Juran, and T. Skuzinski. Projecting the metropolis: Paris 2024 and the (re) scaling of metropolitan governance. *Cities*, 114:103189, 2021.
- [31] E. Georgeff. The evolution of paris: A brief history of the french capitol's urban morphology. *Urban Design*, 2019.
- [32] Gouvernement Français. Transports en Île-de-france - grand paris express, 2024. URL <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/transports-ile-france-grand-paris-express>. Accessed: 2024-11-05.
- [33] Grand Paris Métropole. L'aventure de grand paris express : 40 ans pour une rocade de métro, 2017. URL <https://www.gpmetropole-infos.fr/laventure-de-grand-paris-express-40-ans-pour-une-rocade-de-metro/>. Accessed: 2024-10-02.
- [34] J. Gravier. *Paris et le désert français en 1972*. Flammarion, 1972.
- [35] Greater Paris Investment Agency and Choose Paris Region. Global cities investment monitor 2021: Rankings, projects, perceptions, anticipations, criteria. Technical report, Greater Paris Investment Agency, 2021.
- [36] Greater Paris Investment Agency and KPMG. Global cities investment monitor 2013: New rankings, trends and criteria. Technical report, Greater Paris Investment Agency, 2013.
- [37] R. Hickman and P. Hall. Moving the city east: explorations into contextual public transport-orientated development. *Planning, Practice & Research*, 23(3):323–339, 2008.
- [38] E. Howard. *Garden cities of to-morrow*, volume 23. Mit Press, 1965.
- [39] A. Ibraeva, G.H. de Almeida Correia, C. Silva, and A.P. Antunes. Transit-oriented development: A review of research achievements and challenges. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132:110–130, 2020.

- [40] Ile-de-France Mobilités. Rapporto per il finanziamento dei trasporti pubblici nel 2024, 2023. Consultato in un articolo su Le Monde.
- [41] E. Kassens-Noor. From ephemeral planning to permanent urbanism: An urban planning theory of mega-events. *Urban Planning*, 1(1):41–54, 2016.
- [42] R.D. Knowles. Transit oriented development in copenhagen, denmark: from the finger plan to ørestad. *Journal of transport geography*, 22:251–261, 2012.
- [43] C.N. Li and T.Y. Lai. Why should cities change from dot to tod? In *Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Transport*, volume 162, pages 71–78. Thomas Telford Ltd, 2009.
- [44] E.F. Londei. *La parigi di Haussmann*. Edizioni Kappa, 1982.
- [45] T. Mayer and C. Trevien. The impact of urban public transportation evidence from the paris region. *Journal of Urban Economics*, 102:1–21, 2017.
- [46] Ministère de l'Économie et des Finances. Institut national de la statistique et des études économiques. URL <https://www.insee.fr/en/accueil>.
- [47] G. Mirzayeva, O. Turkey, N. Akbulaev, and F. Ahmadov. The impact of mega-events on urban sustainable development. *Mirzayeva, G., Turkey, O., Akbulaev, N., & Ahmadov, F.(2020). The impact of mega-events on urban sustainable development. Entrepreneurship and Sustainability Issues*, 7(3):1653, 2020.
- [48] A. Morizet. Du vieux paris au paris moderne: Haussmann et ses prédécesseurs, 1932.
- [49] Paris 2024 Bid Committee. Dossier de candidature : Paris ville candidate jeux olympiques 2024. Technical report, Paris 2024 Organising Committee, 2016. 3 volumi.
- [50] A. Paulsson. The city that the metro system built: Urban transformations and modalities of integrated planning in stockholm. *Urban Studies*, 57(14):2936–2955, 2020.
- [51] D. Pojani and D. Stead. Past, present and future of transit-oriented development in three european capital city-regions. In *Advances in Transport Policy and Planning*, volume 1, pages 93–118. Elsevier, 2018.
- [52] U.J. Rivolin, L. Gaeta, and L. Mazza. *Governo del territorio e pianificazione spaziale*. Città studi edizioni Torino, 2016.
- [53] République Française. Legge n° 96-987 relativa all'attuazione del patto di risanamento della città, 11 1996. URL <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

- [54] République Française. Legge n° 2010-597 relativa al grand paris, 6 2010. URL <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000022308227>. Pubblicato sul Giornale Ufficiale della République Française n° 0129 del 5 giugno 2010.
- [55] H.G. Sage. The essence of paris: the growth of the métro and ideas of space, 1900-1914. *Yale Historical Review*, 11(1):7–24, 2012.
- [56] P.L. Scandizzo and M.R. Pierleoni. Assessing the olympic games: The economic impact and beyond. *Journal of economic surveys*, 32(3):649–682, 2018.
- [57] Statista. Cost of the olympic games, 2024. URL <https://www.statista.com/statistics/1474201/olympic-games-cost/>. Accessed: 2024-11-04.
- [58] A. Sutcliffe. *Paris: an architectural history*. Yale University Press, 1993.
- [59] A.M. Talavera, S.G. Al-Ghamdi, and M. Koç. Sustainability in mega-events: Beyond qatar 2022. *Sustainability*, 11(22):6407, 2019.
- [60] J. Tricker. The genius of copenhagen’s 1947 fingers plan vs england’s green belt policy, 2024. URL <https://medium.com/@jctricker/the-genius-of-copenhagens-1947-fingers-plan-vs-england-s-green-belt-policy-780>. Accessed: 2024-07-26.
- [61] Vox. 2016 olympics: What rio doesn’t want the world to see, 2016. URL https://www.youtube.com/watch?v=1W_zM7koJy8. Accessed: 2024-10-25.
- [62] Vox. How qatar built stadiums with forced labor, 2022. URL https://www.youtube.com/watch?v=C-0CebFpF_s. Accessed: 2024-10-25.