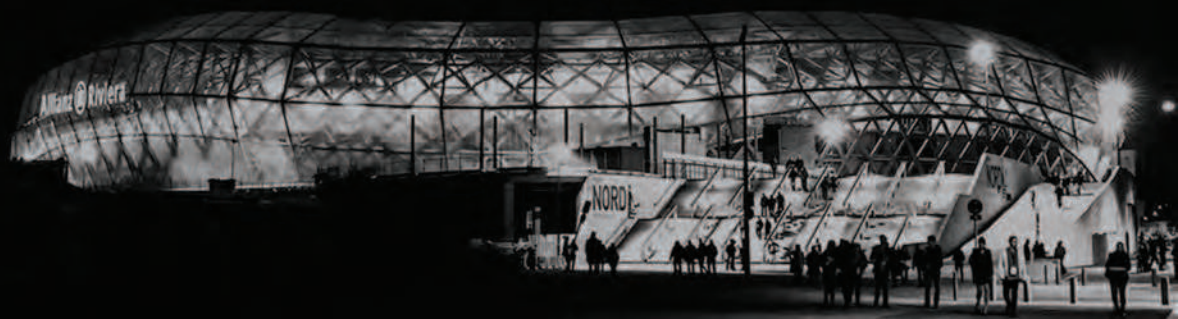


10 SPUNTI PER 10 STADI

APPLICAZIONI PROGETTUALI TRA
DINAMISMO METROPOLITANO,
EQUILIBRI LOCALI E
GRANDI EVENTI



ABSTRACT

Stadio: "campo attrezzato per lo svolgimento di manifestazioni sportive, generalmente all'aperto e provvisto di gradinate per accogliere il pubblico" (Dizionario di Italiano Garzanti Linguistica). Questa definizione esprime in maniera chiara l'attuale idea di stadio italiano: un impianto obsoleto, volto solo alla pura funzione sportiva. In molti altri Paesi Europei (Germania e Inghilterra su tutti) l'impianto sportivo si è evoluto, trasformandosi in una struttura polifunzionale in grado di offrire servizi diversificati ad una vasta gamma di utenti. Lo stadio, sempre più spesso, si pone come elemento cardine di rigenerazioni urbane; nuovi esempi, modelli e dimostrazioni di questo, sono riscontrabili anche nell'ultimo grande evento sportivo disputato: gli Europei di calcio 2016. Protagonista assoluta è la Francia, che offre, senza paura, sottoponendosi al giudizio internazionale, i suoi paradigmi, tra ammodernamenti e nuove costruzioni, che le hanno permesso di proseguire, con continuità e sapiente gestione, un progetto di trasformazione e riqualificazione a livello nazionale, consentendole di avanzare, in maniera ottimistica, la propria candidatura anche per le Olimpiadi del 2024. Fiore all'occhiello di questa esperienza è la città di Marsiglia, dove la semplice ristrutturazione del nuovo stadio ha portato alla costruzione di un vero e proprio distretto, composto da residenze, centri commerciali, uffici, cliniche ambulatorie e al potenziamento delle connessioni infrastrutturali. L'impianto sportivo ha, dunque, l'ardito compito di dialogare a scale differenti, fra locale e globale. Negli anni '90 Marc Augé ha aspramente criticato la costruzione dei grandi "condensatori sociali", posti alle periferie delle aree urbane. I "nonluoghi", da lui descritti, sono in contrapposizione ai luoghi antropologici, quindi tutti quegli spazi che hanno la prerogativa di non essere identitari, relazionali e storici. La lezione Augeliana getta luce e ci invita a riflettere sul problema della comunicazione con il contesto, ovvero sul rapporto che viene a crearsi fra gli individui e quegli stessi spazi, e la necessità della valorizzazione del luogo su cui si è deciso di intervenire. Per questo motivo lo stadio contemporaneo deve essere fortemente radicato nel territorio in cui è inserito e al tempo stesso essere un punto nodale nella rete dei servizi: le grandi manifestazioni sportive, di conseguenza, sono un'occasione imperdibile e imprescindibile per mettere in atto un processo a così ampia scala. Naturalmente è compito poi delle città e degli architetti, chiamati in causa, servirsi al meglio di queste opportunità, per non rischiare di finire in fiduciose scommesse, che sono perse già in partenza, per modalità, atteggiamento, pertinenza, lungimiranza e gestione post evento: vedi le ultime due edizioni fallimentari dei Campionati mondiali di calcio in Sudafrica, nel 2010, e in Brasile, nel 2014; per non parlare dell'illustre caso nostrano di Italia '90. Ecco che allora, prendendo spunto dall'esperienza estiva francese, si è deciso di mettere a sistema una serie di punti, applicazioni, frutto di una buona progettazione e integrazione socio-geografica, da prendere in considerazione, per la rigenerazione urbana, durante l'organizzazione di grandi eventi.

PREMESSA

Utilità dell'evento come motore di rigenerazione urbana

9

PARTE I *(Paradigmi generazionali)*

1.1 *L'eredità di Italia '90, il grande sperpero*

1.1.1 *Errori, dispendi e opere incompiute*

15

1.1.2 *Scateole vuote e gestioni fallimentari*

17

1.2 *All'ultimo stadio, evoluzione e modernità*

1.2.1 *Il segreto del metodo tedesco*

21

1.2.2 *Londra e gli stadi di quartiere*

23

1.3 *Brasile 2014, tra sogni e realtà*

1.3.1 *L'ombra degli elefanti bianchi*

27

1.3.2 *Il boomerang del dopo mondiali*

29

LINGUAGGI

PARTE II *(France Euro 2016: le rendez-vous)*

2.1 *Bordeaux*

2.1.1 *Masterplan Matmut-Atlantique*

37

2.1.2 *Dentro e fuori lo stadio*

40

2.1.3 *Quartiere Le Lac*

43

2.1.4 *Dati alla mano*

44

2.1.5 *Trasformazioni dal 2006*

46

2.2 *Lens*

2.2.1 *Masterplan Bollaert-Delelis*

49

2.2.2 *Dentro e fuori lo stadio*

52

2.2.3 *Quartiere Est*

55

2.2.4 *Dati alla mano*

56

2.2.5 *Trasformazioni dal 2004*

58

2.3 *Lille*

2.3.1 *Masterplan Pierre-Mauroy*

61

DINAMICHE - 10 STADI

2.3.2_Dentro e fuori lo stadio	64
2.3.3_Quartiere Villeneuve-d'Ascq	67
2.3.4_Dati alla mano	68
2.3.5_Trasformazioni dal 2006	70
2.4_Lione	
2.4.1_Masterplan Parc Olympique Lyonnais	73
2.4.2_Dentro e fuori lo stadio	76
2.4.3_Quartiere Décines-Charpieu	79
2.4.4_Dati alla mano	80
2.4.5_Trasformazioni dal 2012	82
2.5_Marsiglia	
2.5.1_Masterplan Orange Vélodrome	85
2.5.2_Dentro e fuori lo stadio	88
2.5.3_Quartiere Saint-Giniez	91
2.5.4_Dati alla mano	92
2.5.5_Trasformazioni dal 2008	94
2.6_Nizza	
2.6.1_Masterplan Allianz Riviera	97
2.6.2_Dentro e fuori lo stadio	100
2.6.3_Quartiere Saint-Isidore	103
2.6.4_Dati alla mano	104
2.6.5_Trasformazioni dal 2006	106
2.7_Parigi	
2.7.1_Masterplan Parc des Princes	109
2.7.2_Dentro e fuori lo stadio	112
2.7.3_Quartiere Porte de Saint-Cloud	115
2.7.4_Dati alla mano	116
2.7.5_Trasformazioni dal 2004	118
2.8_Saint-Denis	
2.8.1_Masterplan Stade de France	121
2.8.2_Dentro e fuori lo stadio	124
2.8.3_Quartiere Plaine Saint-Denis	127
2.8.4_Dati alla mano	128
2.8.5_Trasformazioni dal 2004	130
2.9_Saint-Étienne	
2.9.1_Masterplan Geoffroy-Guichard	133
2.9.2_Dentro e fuori lo stadio	136

2.9.3_Quartiere Carnot-Le Marais	139
2.9.4_Dati alla mano	140
2.9.5_Trasformazioni dal 2006	142
2.10_Tolosa	
2.10.1_Masterplan Municipal	145
2.10.2_Dentro e fuori lo stadio	148
2.10.3_Quartiere Saint-Agne	151
2.10.4_Dati alla mano	152
2.10.5_Trasformazioni dal 2006	154

PARTE III *(Un'opportunità da non sprecare)*

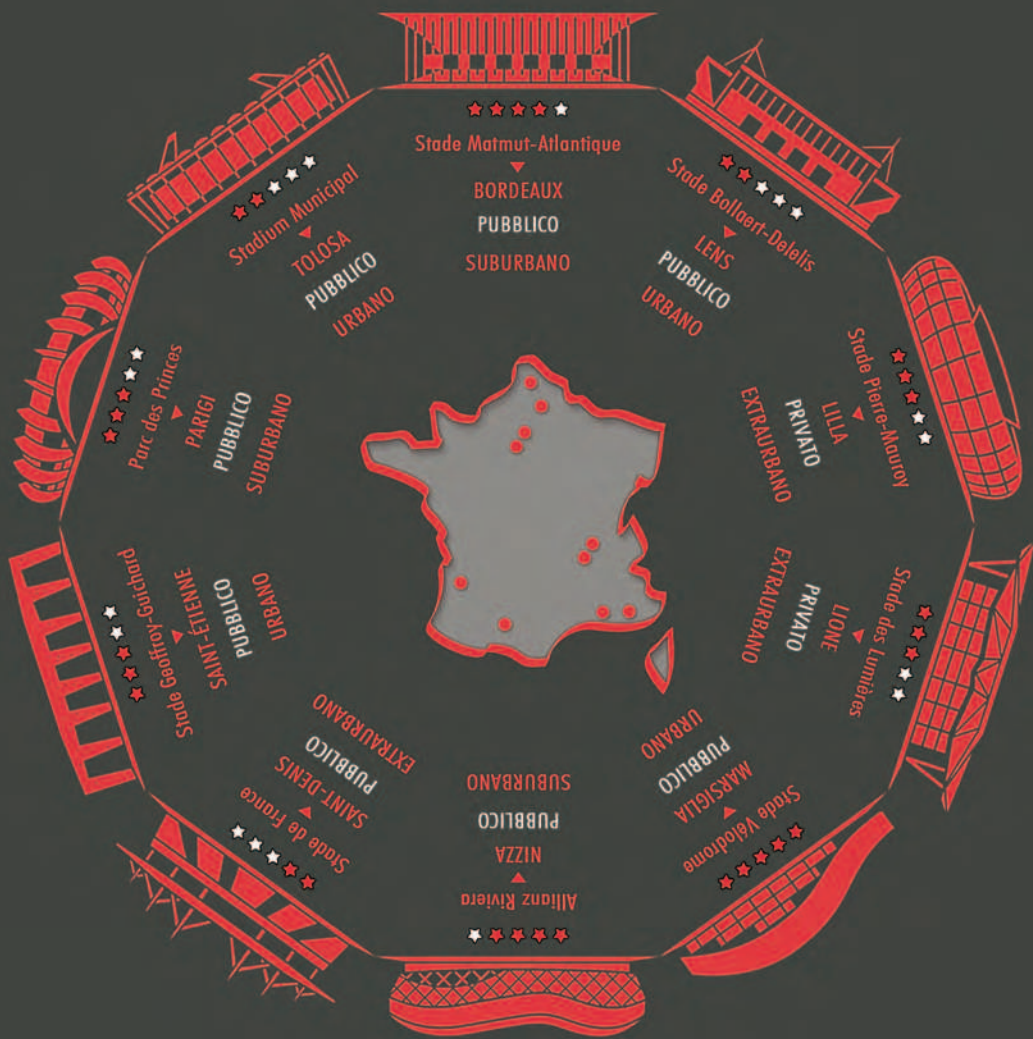
3.1_Scrupoli pedagogici al servizio delle città		STRATEGIE - 10 SPUNTI
3.1.1_Un polo urbano	158	
3.1.2_La proprietà come fonte di ricavo	162	
3.1.3_Contenitori multifunzionali	166	
3.1.4_Nuovo e rinnovo del vecchio	170	
3.1.5_Dietro quinte ecosostenibili	174	
3.1.6_Megastrutture a misura d'uomo	178	
3.1.7_Tifosi o consumatori: un'esperienza a 360	182	
3.1.8_Naming rights: Park e Arena sul campanello	186	
3.1.9_Landmark ed integrazioni paesaggistiche	190	
3.1.10_Gestione dell'identità urbana nel post evento	194	

APPARATI

Fonti bibliografiche ed iconografiche	199
---------------------------------------	-----

Paradigmi generazionali

France Euro 2016: le rendez-vous



BORDEAUX

*“L'architettura non può garantire un buon calcio o una vittoria,
ma è in grado di creare un ambiente più o meno gradevole,
conviviale o interessante, e forse rilasciare o controllare
le emozioni.”*

P. de Meuron

BORDEAUX | *Stade Matmut-Atlantique*



Architetto **Herzog & De Meuron**

Capienza: **42'115**

Competizione **2010 - 2011**

Progetto **2011 - 2012**

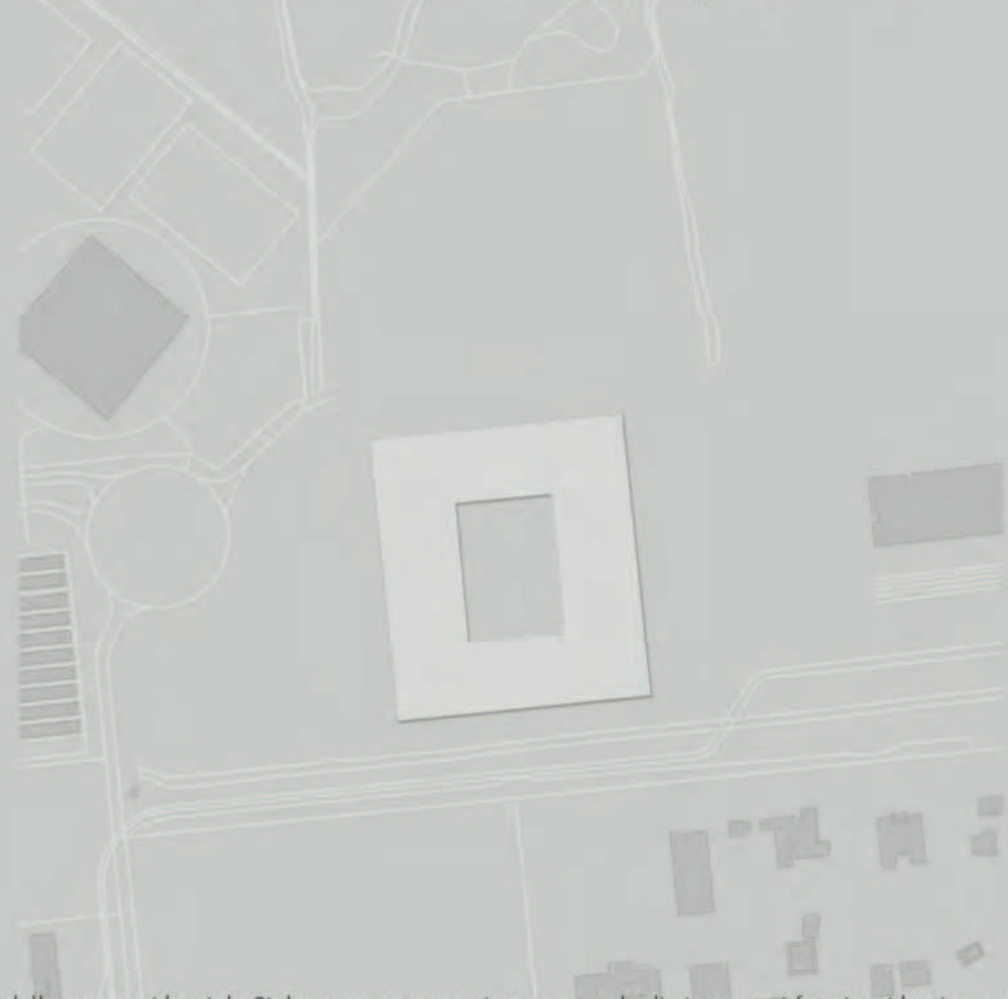
Realizzazione **2013 - 2015**

Costo **183 mln €**

Stato **NUOVO**

Distanza Parigi **590 km**

«Oggi, il quartiere Le Lac sta cambiando. La riabilitazione di tutta la zona nord di Bordeaux è iniziata con il distretto Bacalan e la creazione di ponte di Chaban-Delmas. Lo Stade de Bordeaux è un passo molto importante per questo posto perché deve svolgere un ruolo di primo piano nello sviluppo del quartiere, inserendosi nel grande complesso sportivo adiacente al lago. L'obiettivo è quello di essere un nuovo catalizzatore, rendendo accessibile la zona-lago con l'arrivo della tramvia. Altro obiettivo è quello di creare un eco-quartiere grazie all'installazione di pannelli fotovoltaici sulla copertura del parcheggio expo-fiera e soprattutto la crea-



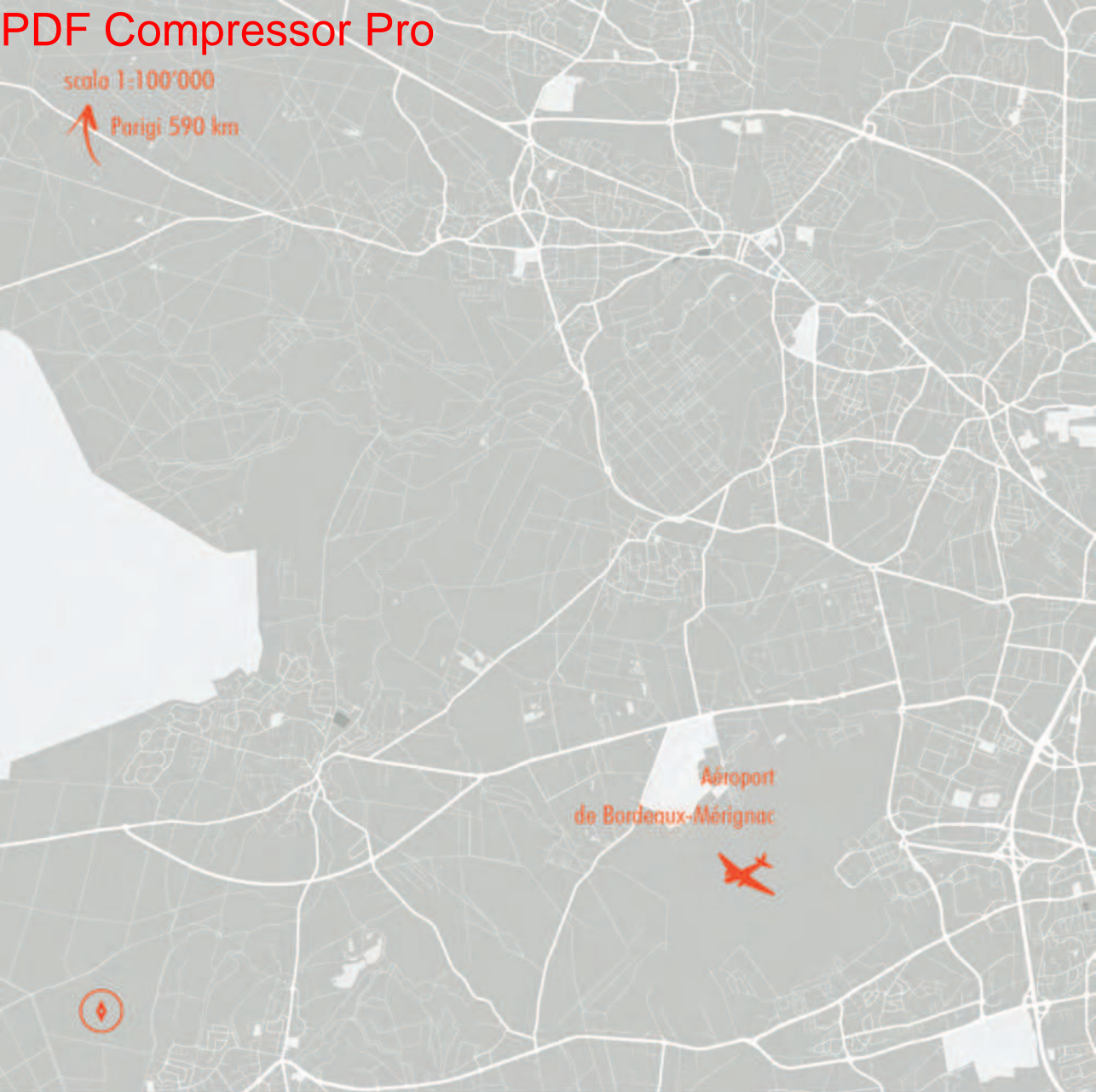
MASTERPLAN

zione della zona residenziale Ginko: un vero e proprio nuovo modo di vivere per i futuri residenti, capace di offrire tutti i comfort possibili in uno stile di vita sostenibile e rispettoso dell'ambiente. Il progetto è stato assegnato a Bouygues. Reindirizzare la popolazione verso una zona verde molto vicino al centro città, facilmente accessibile, offrendo tutti gli agi di un centro commerciale e di complessi sportivi e culturali di grande qualità: questo è uno dei temi in cui il nuovo stadio si è perfettamente integrato. Il piazzale alberato e la sua ultra modernità rende lo stadio di Bordeaux, il fiore all'occhiello del crescente quartiere Lac.»¹

¹ Mathieu Pieropan, 28 Dicembre 2013, *Le Grand Stade ou le renouveau d'un quartier: Le Lac*, over-blog.com, estratto il 28 Ottobre 2016.

scala 1:100'000

↑ Parigi 590 km



Aéroport
de Bordeaux-Mérignac



STADIO - CENTRO

STADIO - AEROPORTO

DATI CITTÀ



7.1 km - 1h 28min

15.8 km - 3h 19min



9.3 km - 0h 33min

18.4 km - 1h 00min



8.4 km - 0h 28min

17.1 km - 0h 42min



8.9 km - 0h 38min

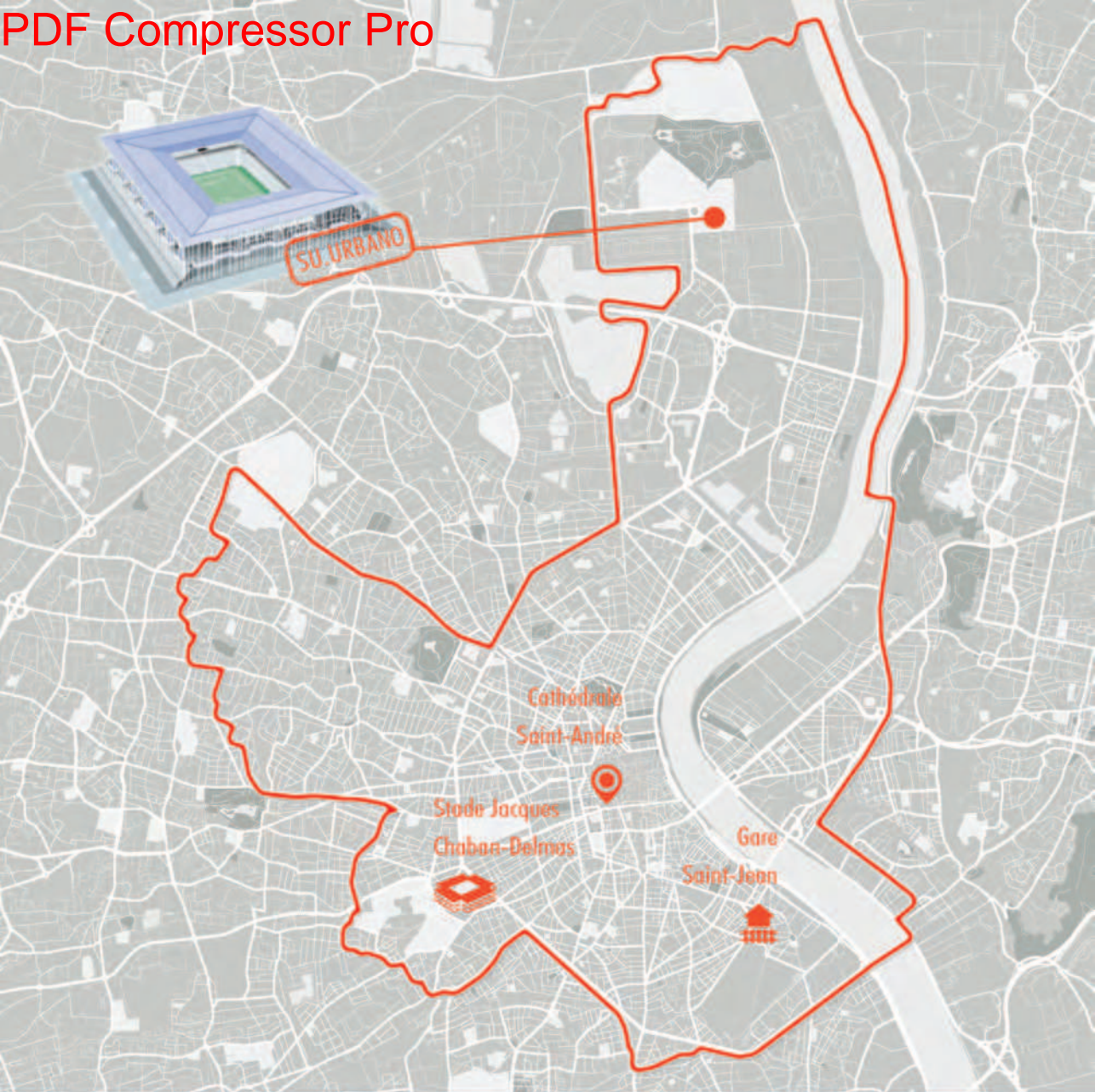
16.5 km - 1h 22min

Superficie 49.36 km²

Abitanti 242'945 ab

Densità 4'922 ab/km²

Importanza 9a per ab



INFORMAZIONI

Bordeaux, nona città della Francia per numero di abitanti, si affaccia ad occidente sull'Oceano Atlantico ed è attraversata dal fiume Garonna, uno dei più lunghi del paese. Capoluogo del dipartimento francese della Gironda, il suo centro storico è stato considerato nel 2007 dall'Unesco patrimonio dell'umanità. Il Nouveau Stade è stato inaugurato nel maggio dello scorso anno.



Introduzione

Lo stadio Matmut-Atlantique (in francese stade Matmut-Atlantique, inaugurato come Nouveau Stade de Bordeaux) è uno stadio di calcio situato a Bordeaux in Francia, costruito in occasione del campionato europeo di calcio 2016. Il progetto, costituito da un volume scatolare che nasconde, dietro ad una pioggia di circa 900 esili colonne in acciaio bianco che sorreggono la copertura, la forma a ciotola delle tribune e del campo da gioco, è stato ideato dallo studio Herzog & de Meuron in occasione della candidatura della Francia per Euro 2016. Tale progetto è stato necessario per poter proporre la città di Bordeaux come una delle sedi del campionato europeo, in quanto lo stadio della città, lo stadio Chaban-Delmas risalente al 1938, non permetteva di poter ospitare un simile evento. Perciò il comune di Bordeaux ha deciso di costruire un nuovo stadio nel quartiere Lac, il polmone verde nel nord della città. La costruzione è iniziata il 4 novembre 2012. L'opera è costata circa 180 milioni di euro, ed è stata inaugurata il 23 maggio 2015.

Uno stadio per Bordeaux

Nonostante le dimensioni dell'imponente rettangolo bianco, lungo 233 metri, largo 210 metri e alto 37 metri, «il nuovo stadio di Bordeaux appare leggero e aperto; è elegante, se tale termine può essere utilizzato per un edificio di queste dimensioni. La sua purezza e la chiarezza geometrica ispira un senso di monumentalità e di grazia. Si potrebbe essere tentati di tracciare un confronto con un tempio classico, ma, a differenza del basamento elevato di un tempio, le grandi scale dello stadio sfumano i confini tra interno ed esterno. Innumerevoli colonne poste sulle gradinate accompagnano i visitatori nella loro strada dentro e fuori lo stadio. La fusione di scale e colonne forma un gesto di apertura e accessibilità.

Particolare attenzione è stata rivolta all'integrazione della struttura col grande paesaggio di Bordeaux. La meticolosa disposizione geometrica del catino e delle colonne riflette il modello creato da alberi e percorsi del paesaggio circostante. Questo stadio è fatto per questo luogo specifico: un paesaggio pianeggiante, aperto nelle immediate vicinanze del centro espositivo di Bordeaux, che si estende lungo il lago. Elegance è diventato un termine ammortizzato nel descrivere l'architettura, ma a torto quando si guarda al patrimonio urbano e architettonico di Bordeaux. Non siamo mai stati in cerca di ispirazione nella parte storica di Bordeaux, con i suoi splendidi edifici mozzafiato e monumenti, fatti tutti di tipico calcare. Molto di ciò che percepiamo come eleganza a Bordeaux risulta dalla sua unità e omogeneità di scala, di materialità e dalla sua precisione e purezza della forma. Non potevamo copiarla, ma abbiamo sicuramente imparato da essa.»² Lo stadio rafforza, infatti, sia l'alta qualità ambientale del paesaggio a nord che la periferia urbana a sud, interfacciandosi col limitrofo Velodromo di Bordeaux e, appunto, con il lago Le Lac.

Una ciotola per 42'000 persone

«Posti a sedere un massimo di 42mila persone, la ciotola abbraccia l'area di gioco, offrendo, grazie alla sua geometria, visibilità ottimale per tutti insieme ad una massima flessibilità in termini di capacità e di utilizzo. Lo stadio è multifunzionale e concepito per accogliere un programma ricco e diversificato: non soltanto parti-

² Herzog & de Meuron. *New Bordeaux Stadium (France)*. In: Luis Fernández-Galiano, *Arquitectura Viva Proyectos*, Vol. No. 068, Arquitectura Viva SL, Madrid 2015, pp. 54-67

te di rugby e di calcio, ma anche spettacoli, concerti, ed eventi aziendali.

La ciotola è costituita da due livelli sovrapposti divisi in quattro settori coperti e protetti dalle intemperie. La parte inferiore del tetto si compone di una serie di strisce concentriche che generano un aspetto omogeneo e guidano lo sguardo verso il campo di gioco permettendo alla luce di filtrare attraverso grazie all'inclinazione di 7°. Lo spazio delle tribune è completamente libero da elementi strutturali, per evitare di distrarre l'attenzione degli spettatori. Ad alzare ulteriormente il catino, sopra il livello del suolo, è una base compatta che ospita tutte le funzioni programmatiche in un regolare e simmetrico volume. Questo basamento comprende gli spazi VIP (3400 posti) uniformemente distribuiti ad est e ad ovest, e l'area stampa (200 posti), adiacente gli spazi dedicati ai giocatori. La semplicità architettonica, le linee pure della ciotola e la sua passerella assicurano flussi fluidi di spettatori e facilità di orientamento.»²

Zoccolo, catino e copertura

Gli architetti svizzeri, già autori dell'Allianz Arena di Monaco di Baviera e dello Stadio Olimpico di Pechino, hanno collaborato con lo studio Groupe 6 per il progetto esecutivo, con il paesaggista parigino Michel Desvigne e con il consorzio Vinci-Fayat, sia azionista che gruppo di costruzione. L'architettura del nuovo stadio è il risultato della combinazione di tre elementi: il contenitore a forma di ciotola che accoglie giocatori e spettatori, l'elemento di transizione, accessibile dai piazzali est e ovest, definito dal corridoio posizionato tra il campo e lo spazio esterno, e infine l'aspetto compositivo dell'architettura. «La ciotola poggia su un basamento ed è coperta da un tetto di forma rettangolare a spigoli vivi. La scelta di questa forma pura e quasi astratta risponde in modo chiaro ed efficiente alle condizioni naturali del sito e al flusso principale di spettatori da est a ovest. Questo rettangolo bianco sembra proiettato verso terra dalla molteplicità di colonne circolari che scendono verso il basso, ispirate al disegno dei pini che caratterizzano la foresta delle Landes, a sud della città. Un nastro di punti ristoro e servizi igienici ondeggia attraverso questa foresta di colonne, offrendo l'opportunità agli spettatori di muoversi liberamente senza lasciare lo stadio, con terrazze che si affacciano sia sul campo che verso il paesaggio circostante di Bordeaux. Subito densa e leggera, questa struttura crea un volume evanescente da cui il contorno scolpito e organico della ciotola emerge. Un concetto architettonico che dà un'identità specifica. Il volume diafano si apre al paesaggio circostante, mentre le grandi scale esprimono apertura e accessibilità per tutti. La sua trasparenza rivela tutta l'energia e le attività che trasformerà questo pezzo di terra in una parte nuova e vibrante di Bordeaux.»³

Viaggiare in città e nei dintorni

Il piano trasporti di Bordeaux per Uefa Euro 2016 si basa sulla rete esistente della città ampliandola ed estendendola. In occasione dell'evento infatti verranno aumentate la frequenza delle corse, le ore operative e la capacità dei servizi. Il rispetto per l'ambiente è al centro di questo progetto. Per questo motivo si consiglia l'uso dei mezzi pubblici e gli spostamenti a piedi.

³Luis Fernández-Galiano, *Arquitectura Viva Monografías. Herzog & de Meuron 2005-2013*, Vol. No. 157/158, Arquitectura Viva SL, Madrid 2012

COME MUOVERSI

L'**aeroporto** Bordeaux-Mérignac dista 30 minuti dal centro della città e offre voli di linea con 32 città, che assicurano collegamenti con tutte le principali regioni della Francia e con le principali città europee, nonché con 24 destinazioni a lungo raggio. I voli giornalieri per Parigi sono circa 20.

La **stazione ferroviaria** Bordeaux St-Jean si trova nel cuore della città. Questo importante snodo movimentata circa 260 treni al giorno, di cui 25 da e per Parigi, 5 per l'aeroporto Charles de Gaulle, 6 per Lille e 3 treni ad alta velocità da e per Strasburgo.

Il **trasporto pubblico** di Bordeaux prevede tre linee tranviarie che costituiscono la spina dorsale della rete verso la periferia e circa 65 linee di autobus che coprono il centro cittadino e oltre.

L'uso di **auto** private è fortemente sconsigliato. Non saranno adibiti dei parcheggi speciali per gli spettatori di Uefa Euro 2016, tranne in prossimità dello stadio per i tifosi con mobilità ridotta.

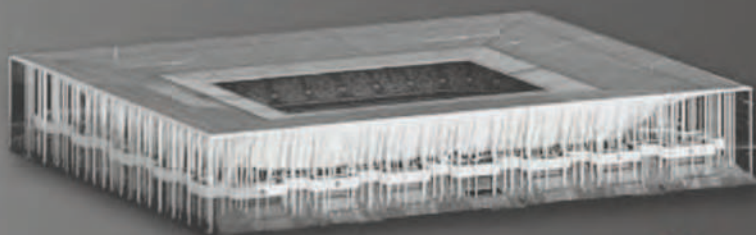
La **bici** è il mezzo di trasporto più usato. Nel 2012 Bordeaux ha ricevuto il titolo di Città e Regione Cicloturistica. È possibile pedalare dolcemente per circa 160 km lungo le sette piste ciclabili che attraversano la città. L'iniziativa Vélo Ville de Bordeaux mette a disposizione, in prestito, 5mila bici in tutta la città.

COME ARRIVARE ALLO STADIO

Tram: linea C, fermata Parc des Expositions/Nouveau stade - linea B, fermata Brandenburg + navette bus.

Autobus: linea 14, fermata Vergne - linea 37, 25, 73 fermata Carsat.

Taxi: Rue du Grand Barail.



RENDER 1



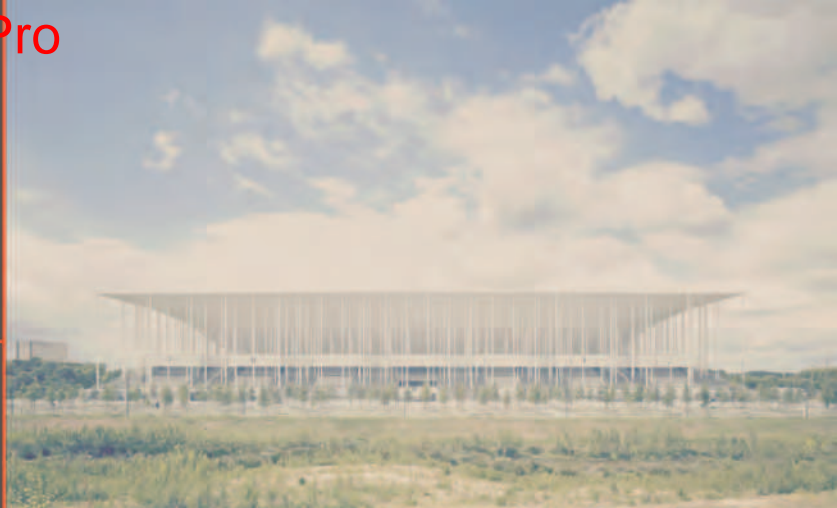
RENDER 2



RENDER 3



RENDER 4



QUARTIER E DINTORNI



DISTANZE DALLE ALTRE SEDI

Tolosa	245km
Saint-Étienne	540km
Lione	555km
Parigi	590km
Saint-Denis	600km
Marsiglia	650km
Lens	790km
Lille	805km
Nizza	810km

INAUGURAZIONE

23 Maggio 2015

TEMPISTICHE REALIZZAZIONE

42 mesi

16 mesi (progetto)

26 mesi (esecuzione)

SUPERFICIE SITO

18.6 ha (2% quartiere)

4.6 ha (stadio)

4.9 ha (pavimentazione)

9.1 ha (aree verdi)

FUNZIONI

calcio, rugby, concerti, conferenze,
eventi culturali, meeting aziendali,
ristorante, (20 eventi all'anno)

SINDACO

Alain Juppé (destra)

"un pezzo d'arte che arricchirà
il nostro patrimonio culturale"





MEDIA SPETTATORI STADIO

26'283 ab
(62%)
2015-2016
post costruzione

19'545 ab
(46%)
2011-2012
pre costruzione

SISTEMA PREINSEDIATIVO

paludoso

ABITANTI QUARTIERE

13'399 ab
con indice di affluenza:
+ 15% (ultimi 3 anni)

ATTIVITÀ IMPIANTO

6/24 ore
al giorno
6/7 giorni
alla settimana

PROPRIETÀ IMPIANTO

Comune di Bordeaux
con partenariato:
Pubblico - Privato

ACCESSIBILITÀ

8'500 posti auto
1'500 posti moto

AGOSTO 2006



MAGGIO 2012



AGOSTO 2015



LENS

“L'idea è di avere un'interfaccia con il Louvre-Lens che ha un'architettura di alta qualità. Per dirla più semplicemente, ci sarà un mimetismo tra le facciate. Il colore bianco che ha un valore piuttosto simbolico rispetto alla zona mineraria.”

P. Ferret

LENS | Stade Bollaert-Delelis



Nord-Pas-de-Calais



Architetto **Cardete & Huet**

Capienza **38'223**

Competizione **2011 - 2012**

Progetto **2012 - 2013**

Realizzazione **2014 - 2015**

Costo **48 mln €**

Stato **RISTRUTTURATO**

Distanza Parigi **200 km**

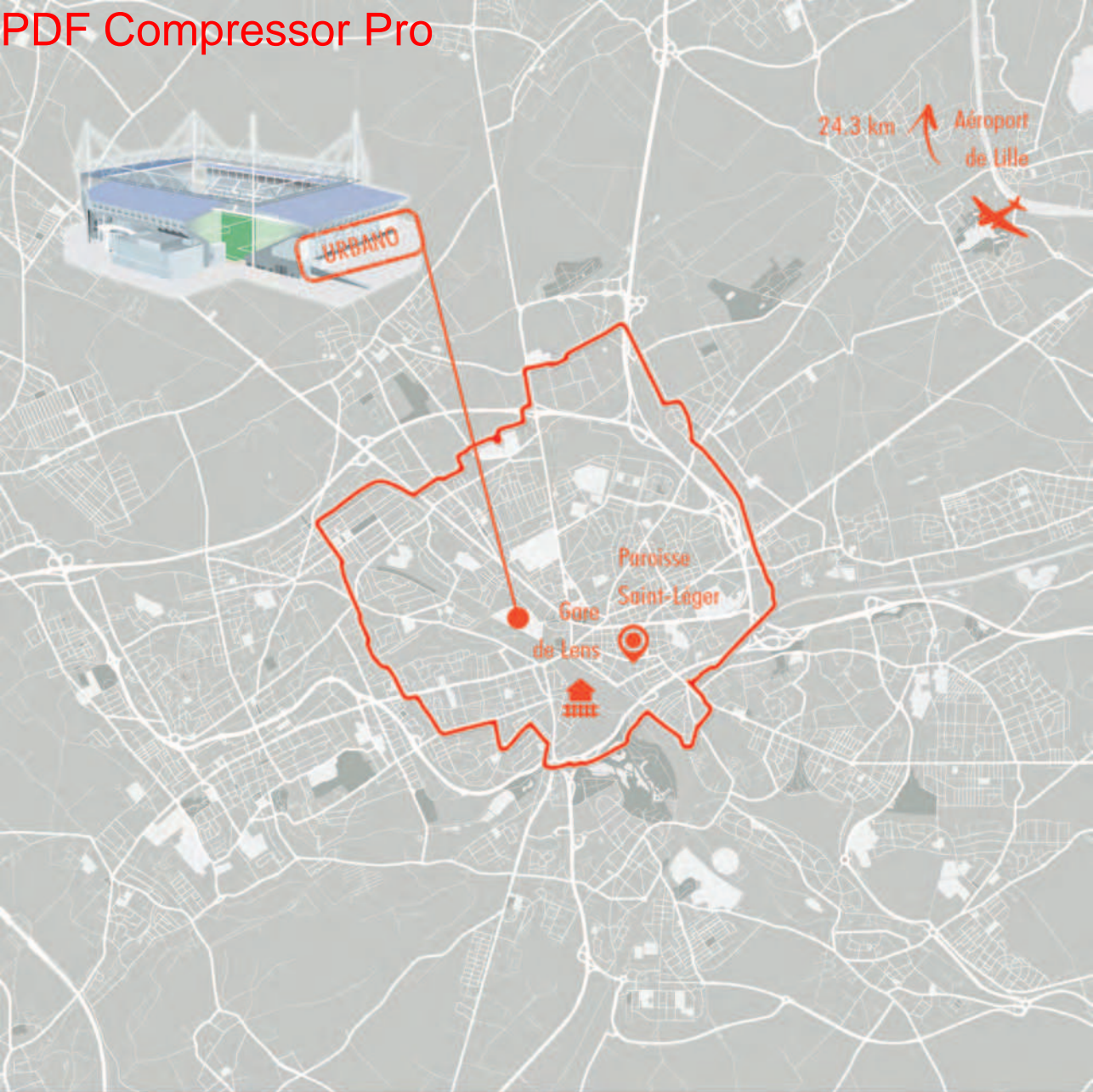
«Al tradizionale volano dell'economia urbana è legata la storia del principale polo attrattivo di Lens: tra i più importanti centri minerari fino agli anni '90, Lens rinasce con la cultura. Dal 2012 ha aperto una costola del Louvre, che ospita una mostra sul Racing. Lo stadio Bollaert-Delelis è il cuore della città, la più economica per i turisti a Euro 2016. È uno stadio all'inglese, che dal 1954 può ospitare anche partite in notturna, e dagli anni '70, dopo un'altra pesante congiuntura economica sfavorevole, passa sotto la gestione pubblica. Il comune ne diventa proprietario per un franco simbolico il 7 settembre 1976 e avvia una serie di impor-



MASTERPIAN

tanti migliorie perché, per la prima volta nella sua storia, il Lens si è qualificato per la Coppa Uefa. È con l'Europeo del 1984 che il Bollaert assume la conformazione attuale, al di là dei successivi interventi di ammodernamento prima del Mondiale del 1998 e di Euro 2016, con costi rivisti al ribasso da 110 a 70 milioni di euro, e con la particolarità quasi unica di ospitare la "Kop", il settore dei tifosi più caldi e appassionati, non in una curva ma in una delle due tribune laterali, intitolata all'ex giocatore e allenatore del Racing Tony Marek e a Xercès Louis, nazionale francese negli anni '50. In questa edizione ospiterà 3 partite del girone.»¹

¹ Dominique Regia-Corte, 5 Giugno 2016, *Bienvenue chez les Sang et Or!*, rclens.fr, estratto il 28 Ottobre 2016.



STADIO - CENTRO

STADIO - AEROPORTO

DATI CITTÀ



1.8 km - 0h 23min

30.2 km - 6h 15min



1.4 km - 0h 07min

30.2 km - 1h 36min



1.4 km - 0h 06min

35.9 km - 0h 29min



2.4 km - 0h 9min

35.7 km - 0h 48min

Superficie 11.70 km²

Abitanti 34'190 ab

Densità 2'922 ab/km²

Importanza 123a per ab



INFORMAZIONI

Situata nel nord della Francia, a mezz'ora d'auto da Villeneuve-d'Ascq, altra sede di Euro 2016, la città è nota in tutto il paese per l'estrazione del carbone, che fino agli anni Sessanta ha rappresentato la prima voce per importanza nel bilancio della regione. L'impianto Félix Bollaert porta il nome di chi ne volle la costruzione nel 1931, è stato dunque ristrutturato nel 2015.



Introduzione

Lo stadio Bollaert-Delelis (in francese stade Bollaert-Delelis), il principale stadio della città di Lens, uno degli stadi storici di Francia, è intitolato a due uomini importanti nella storia del Racing Club de Lens e della regione Nord-Pas de Calais: Félix Bollaert, direttore commerciale della locale compagnia mineraria, uomo che all'inizio degli anni '30 si adoperò fortemente per dare alla città e alla regione circostante uno stadio che favorisse lo sviluppo di nuovi club sportivi e che morì poco prima dell'inaugurazione dell'impianto costruito nel lontano 1931 e André Delelis, sindaco di Lens per più di trent'anni e ministro del Governo Pierre Mauroy, che ha contribuito attivamente a mantenere in vita la locale squadra di calcio in un momento di grande difficoltà. Ospita le partite in casa del Racing Club de Lens e nel 1999 e nel 2007 è stato sede di alcuni incontri della Coppa del Mondo di rugby. Nel 1984 ha ospitato due partite degli Europei di calcio, quando raggiunse la sua massima capacità, circa 50mila posti. In seguito, in occasione dei Mondiali di calcio di Francia 1998, venne ammodernato e la capienza scese a 40mila posti. Il record di spettatori fu registrato il 15 febbraio 1992 con 48'912 spettatori. I tifosi ultras della squadra seguono le partite dalla tribuna centrale invece che dalle curve, come invece accade di solito per tutte le altre squadre. A seguito della ristrutturazione terminata nel 2015 (operata interamente dallo studio di architettura Cardete & Huet in collaborazione con Pierre Ferret, architetto bordeliese specializzato in architetture sportive), con conseguente ricostruzione del tetto e di tutti i settori dello stadio, per ospitare quattro partite degli Europei di calcio 2016, ha subito una ulteriore riduzione di capienza.

Tradizione e mito

«Mitico, lo stadio di "sangue e oro" datato 1933. Al fine di mantenere l'anima di questo stadio centenario, gli architetti hanno rinnovato l'impianto cercando di fornire un'ospitalità di gran lunga superiore al pubblico e alla tifoseria, rendendolo più sicuro e più confortevole. L'immagine dello stadio è stata modernizzata attraverso un mega-struttura che si innalza fino a 74 metri da terra. Dal 10 giugno, la Francia ospiterà i Campionati europei di calcio Uefa Euro 2016. Dieci stadi in totale dove saranno organizzati gli incontri: quattro sono in fase di costruzione e sei sono stati ristrutturati per soddisfare gli standard Uefa. Lo studio di architettura Cardete Huet ha vinto il concorso di progettazione per la ristrutturazione dello stadio di Tolosa e lo stadio Bollaert-Delelis di Lens. Per la ristrutturazione del Bollaert-Delelis, gli architetti sono intervenuti su una struttura, situata nel centro della città di Lens, impostata all'inglese, ovvero composta da quattro tribune separate. Il primo passo è stato, quindi, di adattare la struttura, quasi centenaria, eretta nel 1933, alle molteplici esigenze Uefa, tra cui: elevati standard di sicurezza, miglioramento del servizio accoglienza per il comfort dei visitatori, miglioramento della visibilità del campo di gioco e la creazione di una nuova copertura traslucida. La nuova struttura in metallo, a sostegno della copertura, con le sue forme pure e la luce, sono diventati il landmark progettuale di questo edificio sportivo che, insieme al vicino Louvre-Lens, fa parte del rinnovamento vitale e dell'offerta culturale cittadina. Per integrare lo stadio nel contesto urbano, gli architetti

²Francis Cardete, (n.d.), *Stade Bollaert-Delelis Euro 2016, Lens*, cardete-huet.com, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.cardete-huet.com/fr/references/sport/168-stade-de-lens

ti hanno rinnovato l'area circostante, pedonalizzando le strade e piantando 450 alberi per ottenere un'omogeneità migliore e una maggiore continuità tra il contesto naturale esistente e la struttura sportiva.»²

Più tifosi che abitanti

«Se siete in Francia e volete visitare una città piena di storia e di monumenti non andate a Lens. Perfetta per gli uomini d'industria, meno per i turisti. Attaccato al confine col Belgio, nasce come centro minerario per l'estrazione del carbone, caratterizzandone la zona fino agli anni Sessanta. I residui sono ancora ben visibili nel paesaggio circostante. L'impianto ha subito varie ristrutturazioni, ultima delle quali in vista di Euro 2016 con conseguente ricostruzione del tetto di tutti e quattro i settori. La storia di questo stadio è strettamente correlata a quella del direttore Bollaert. Era stato proprio lui, infatti, a voler edificare un impianto destinato alle partite di calcio e di rugby in quanto fermo sostenitore dell'attività sportiva, sia agonistica che amatoriale. Il più inglese degli stadi francesi, le tribune sono vicine al campo e separate tra loro: nello stile ricorda molto il vecchio Highbury. Curiosità: la capienza del Félix-Bollaert, prima dell'ultima ristrutturazione, è stata sempre sopra i 40mila posti, cifra superiore di circa 4mila unità alla popolazione di Lens. Quindi, anche se tutti gli abitanti della città si fossero messi d'accordo per andare allo stadio, non sarebbero comunque riusciti a riempirlo. Oltre a ospitare le partite casalinghe del Lens, lo stadio Felix Bollaert ha fatto da cornice agli Europei del 1984, ai Mondiali di calcio del 1998 e alla Coppa del mondo di rugby nel 2007. Nelle stagioni 2001-02 e 2006-07 ospitò le partite casalinghe della Champions League del Lilla, il cui allora ex stadio non rispettava i requisiti minimi.»²

Un inglese in Francia

«Lo stadio Félix-Bollaert si trova in una zona residenziale a nord-ovest del centro della città di Lens, che dal 2012 ospita una sezione decentralizzata del Museo del Louvre: una piccola realtà industriale, non certo una delle più pittoresche città della Francia, dove la maggior parte degli spettatori che accorrono per assistere alle colorate e calorose partite vengono da fuori. È l'unico stadio degli Europei in cui gioca una squadra di seconda divisione. La storia dell'impianto inizia con l'inaugurazione del 1932, per uno stadio che, all'epoca, era di forma ovale con una sola tribuna centrale di ispirazione tardo-ottocentesca. La forma quadrangolare che conosciamo oggi è, invece, frutto della ristrutturazione degli anni '70, con l'inaugurazione delle nuove tribune nel 1976. I recenti lavori di ammodernamento in vista dell'Europeo hanno ridotto la capienza, con la costruzione di una nuova copertura, mentre le facciate esterne sono state rinnovate con l'installazione di nuove pareti che completano l'edificio nascondendo la struttura a vista delle gradinate.»³

Viaggiare in città e nei dintorni

Il piano trasporti di Lille per Uefa Euro 2016 si basa sulla rete di trasporti locale migliorandola ed estendendola. In occasione dell'evento infatti verranno aumentate la frequenza delle corse, le ore operative, e la capacità dei servizi. Il piano di accessibilità per le persone con mobilità ridotta è integrale all'intera rete.

³Pierre Ferret, (n.d.), *Bollaert-Delelis Stadium*, archiferret.eu, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.archiferret.eu/projet/stade-felix-bollaert

COME MUOVERSI

L'**aeroporto** più vicino è quello di Lille Lesquin, situato a 30 minuti dal centro cittadino di Lens e collegato con 70 destinazioni internazionali. Lens è ben collegata grazie all'autostrada A21, che gira in semicerchio attorno alla parte nord-est della città e la collega ad altre autostrade, fra cui l'A1 e l'A26.

La **stazione ferroviaria** di Lens è vicina al centro della città e allo Stade Bollaert-Delelis e offre ottimi collegamenti ferroviari con: 40 minuti per Lille ed 1 ora e 20 minuti per Parigi, serviti da treni ad alta velocità TGV-Nord nonché dalle linee SNCF.

Il **trasporto pubblico** a Lens è gestito da una società mista. È stata programmata la creazione di una linea tramviaria che, passando per Lens, sostituirà l'attuale linea di bus extraurbani.

L'uso dell'**auto** è vivamente sconsigliato. Agli spettatori e partecipanti di Euro 2016 non saranno messi a disposizione altri parcheggi, tranne nelle vicinanze dello stadio per persone disabili.

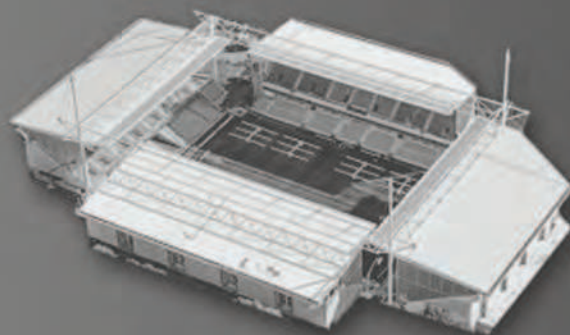
La **bici** è disponibile appoggiandosi al servizio V'Lille: il sistema di bike sharing e leasing di biciclette di Lille, inaugurato il 16 settembre 2011, mettendo a disposizione 4'100 biciclette in 221 stazioni in self-service e 3'000 biciclette in affitto a lungo termine, con accesso diretto a circa 600 km di piste ciclabili.

COME ARRIVARE ALLO STADIO

Treno: linea TGV, fermata Gare de Lens + 10 min. a piedi.

Autobus: navette bus, fermata Stade Bollaert-Delelis.

Taxi: Rue Maurice Carton.



RENDER 1



RENDER 2



RENDER 3



RENDER 4



QUARTIERE E DINTORNI



DISTANZE DALLE ALTRE SEDI

Lille	40km
Saint-Denis	195km
Parigi	200km
Lione	675km
Saint-Étienne	735km
Bordeaux	790km
Tolosa	880km
Marsiglia	985km
Nizza	1150km

INAUGURAZIONE

17 Agosto 2012

TEMPISTICHE REALIZZAZIONE

23 mesi

10 mesi (progetto)

13 mesi (esecuzione)

SUPERFICIE SITO

10.0 ha (1% quartiere)

3.0 ha (stadio)

4.0 ha (pavimentazione)

3.0 ha (aree verdi)

FUNZIONI

calcio, rugby, concerti, meeting
aziendali, cinema all'aperto,
(5 eventi all'anno)

SINDACO

Guy Delcourt (sinistra)

"rispettare la vita di uno dei luoghi
più mitici dello sport francese"





MEDIA SPETTATORI STADIO

15'265 ab

(61%)

2015-2016

post ristrutturazione

11'993 ab

(41%)

2011-2012

pre ristrutturazione

SISTEMA PREINSEDIATIVO

industriale

ABITANTI QUARTIERE

34'190 ab

con indice di affluenza:

+ 1% (ultimi 3 anni)

ATTIVITÀ IMPIANTO

4/24 ore

al giorno

2/7 giorni

alla settimana

PROPRIETÀ IMPIANTO

Comune di Lens

con partenariato:

Pubblico - Privato

ACCESSIBILITÀ

1'700 posti auto

300 posti moto

DICEMBRE 2004



GIUGNO 2006



SETTEMBRE 2015



FASI SALTANTI TRASPARENZA

LILLE

“Con la sua capacità unica di trasformarsi in un contenitore multiuso, lo Stade Pierre-Mauroy è concepito come infrastruttura sportiva ultra-moderna, dal design spettacolare, e dotato di caratteristiche tecnologiche avanzate.”

P. Ferret

LILLA | Stade Pierre-Mauroy



Nord-Pas-de-Calais



Architetto **Valode & Pistre**

Capienza **50'157**

Competizione **2006 - 2007**

Progetto **2007 - 2008**

Realizzazione **2009 - 2012**

Costo **324 mln €**

Stato **NUOVO**

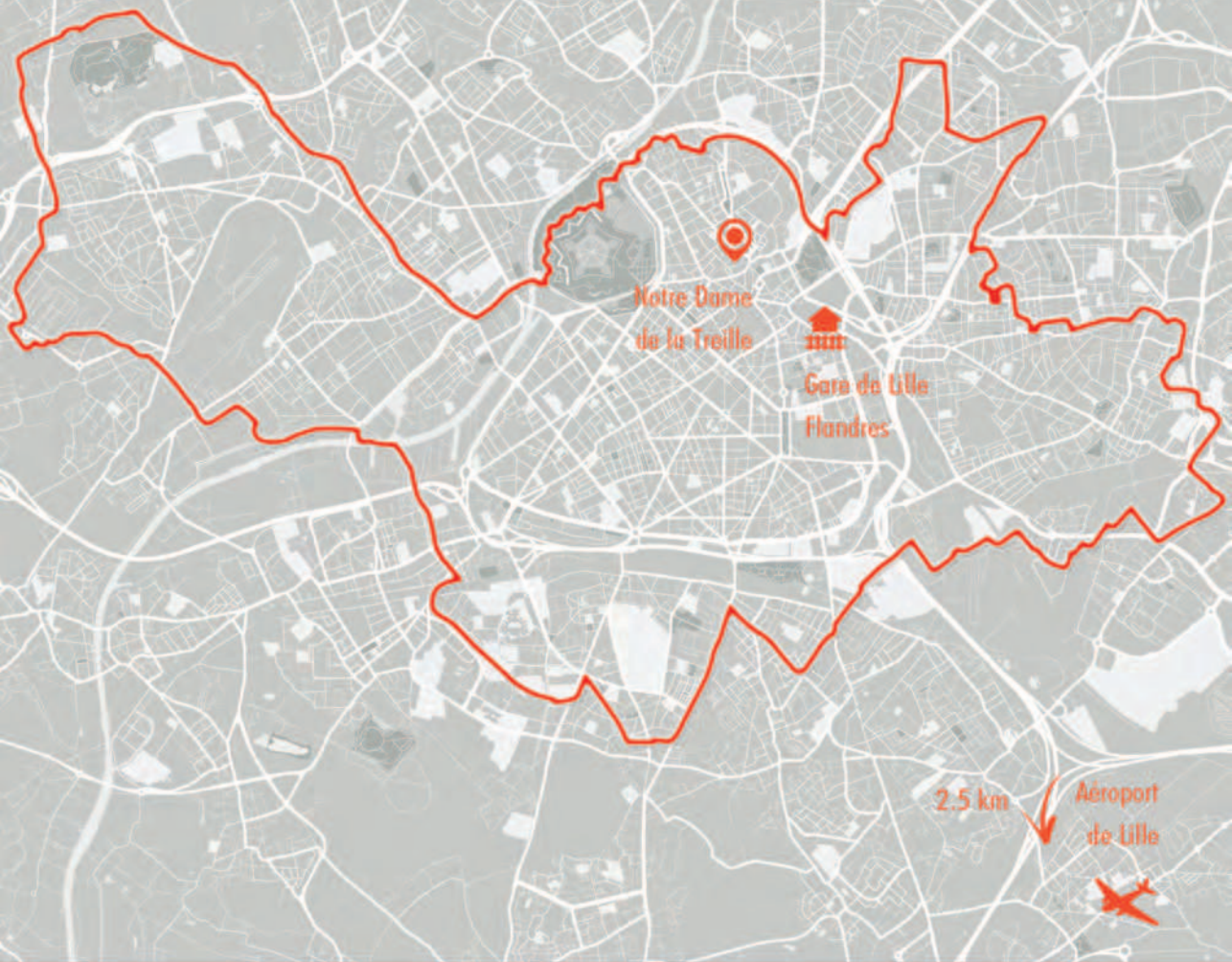
Distanza Parigi **225 km**

«Congiuntamente disegnato da Valode & Pistre Architects e Atelier Ferret Architecture, lo Stade Pierre Mauroy è un progetto d'avanguardia in Francia. Lo stadio è il germe di un nuovo quartiere di Lille: uno stadio polisportivo ed una sala polivalente con le sue strutture completamente mobili. La facciata nord è pensata come un edificio su strada, per facilitare l'integrazione di nuove attrezzature. Una grande piazza emerge sugli altri tre lati dell'edificio. La facciata urbana, piatta e allineata sul Boulevard de Tournai, taglia la forma ovale del palazzo ed è un ingresso leggibile che guida lo spettatore, affermando la vocazione mul-



tifunzionale dell'impianto. Per facilitare l'accesso per i fan e la vita degli abitanti della zona ogni giorno, lo stadio è stato costruito nella sua facciata. L'integrazione dello stadio nel cuore di un futuro tessuto urbano ha richiesto un grande lavoro sulla scala dell'edificio. Gli architetti hanno quindi incorporato nel terreno la prima estremità delle gradinate. L'altezza dell'edificio si è, dunque, ridotta. Il livello del suolo diventa così un enorme anello ambulatoriale: uno spazio di transizione aperto visivamente allo spazio pubblico e al campo. Emblema della città, lo Stade Pierre Mauroy sviluppa da subito una forma leggibile e memorabile.»¹

¹ Florian Maier, 12 Maggio 2013, *Multi-purpose Venue: Grand Stade de Lille Métropole*, detail-online.com, estratto il 28 Ottobre 2016.



STADIO - CENTRO

STADIO - AEROPORTO

DATI CITTÀ



6.5 km - 1h 22min

7.0 km - 1h 29min



7.9 km - 0h 27min

7.0 km - 0h 23min



10.2 km - 0h 13min

7.7 km - 0h 7min



10.0 km - 0h 36min

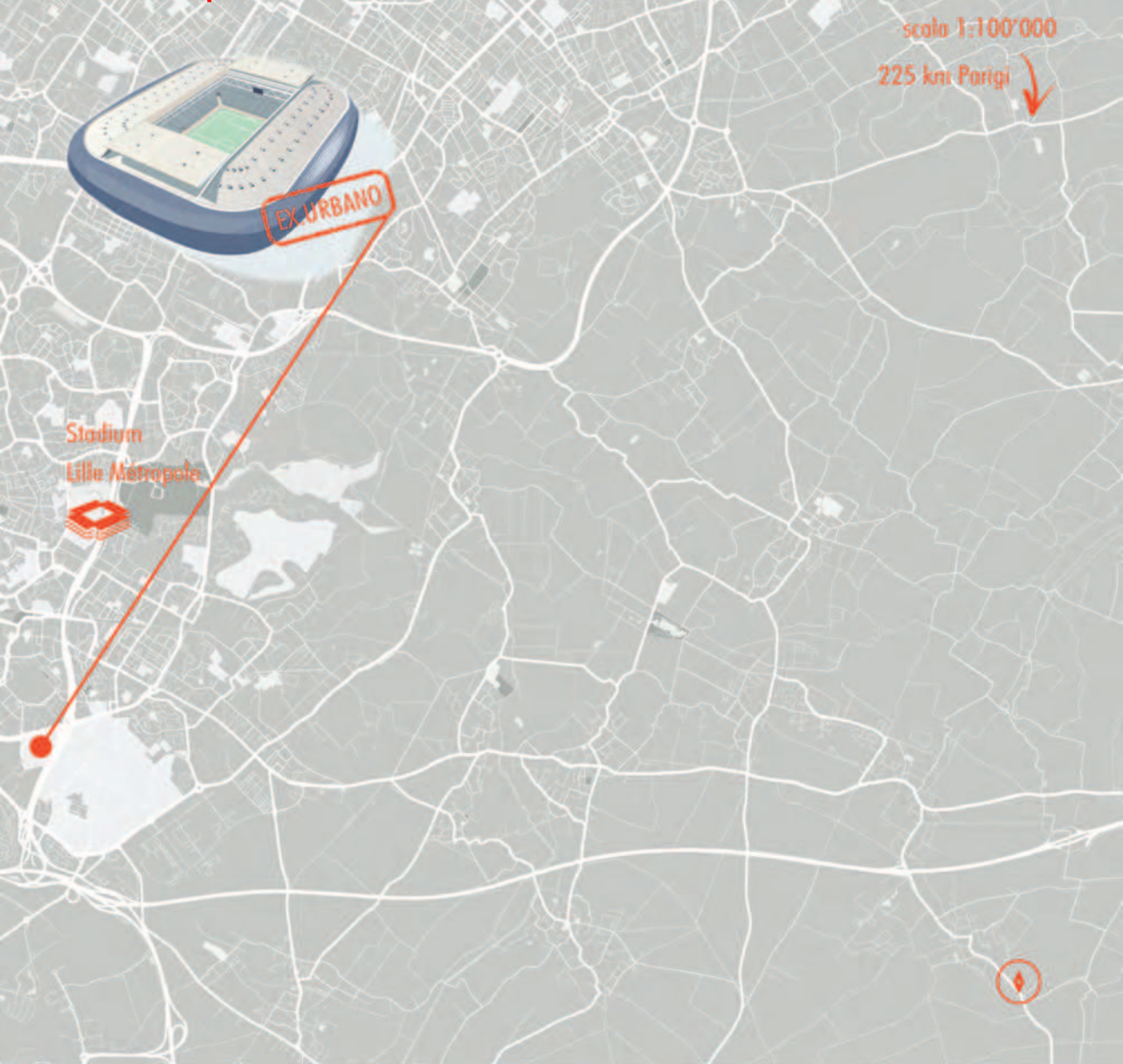
7.9 km - 0h 30min

Superficie 34.83 km²

Abitanti 231'491 ab

Densità 6'646 ab/km²

Importanza 10a per ab



INFORMAZIONI

Villeneuve-d'Ascq si trova nel nord della Francia ed è uno dei centri più importanti di questa regione dal punto di vista economico ma anche tecnologico e accademico. Fa parte dell'area metropolitana di Lille, a un'ora e mezza di auto da Calais e da Bruxelles. Lo stadio Pierre-Mauroy è stato inaugurato nel 2012 quando ha preso il posto del vecchio stadio, il Lille Métropole.



Introduzione

Lo stadio Pierre Mauroy (in francese Stade Pierre-Mauroy) è un impianto sportivo multifunzione francese che si trova nei sobborghi di Villeneuve-d'Ascq (Nord-Passo di Calais), 6 km a sud-est del centro cittadino di Lille. Inaugurato nel 2012, ospita gli incontri interni del LOSC Lille a partire dal 2012-13. Può diventare un impianto coperto grazie al tetto retrattile di cui è stato fornito. Lo stadio fu progettato per superare l'obsoleto Lille Métropole. Il cantiere partì ufficialmente il 7 luglio 2009. Lo stadio fu inaugurato come Grand Stade Lille Métropole il 17 agosto 2012. Il 21 giugno 2013 lo stadio fu rinominato in onore di Pierre Mauroy, primo ministro socialista dal 1981 al 1984 e sindaco di Lille dal 1973 al 2001, morto due settimane prima. Lo stadio ha ospitato anche la fase finale del Campionato europeo maschile di pallacanestro 2015. Lo stadio nella sua configurazione classica ha un'altezza di 31 metri e dispone di un tetto retrattile. Grazie a degli impianti idraulici la metà campo nord può essere sollevata ed innalzata sopra l'altra metà liberando così lo spazio per allestire un'arena coperta che può ospitare a seconda delle configurazioni dalle 6mila alle 30mila persone. Questo avveniristico impianto presenta numeri da capogiro: 5 differenti configurazioni possibili (calcio, rugby, concerti, arena per concerti, arena per eventi sportivi); 12 grandi eventi (sport, spettacoli, concerti) previsti in media ogni anno; 76 aree vip create nel primo livello dello stadio; 30 minuti sarà il tempo necessario a coprire lo stadio in caso di pioggia; più di 5000 business seats; 24 ore di tempo per trasformare il classico impianto calcistico in arena per altri avvenimenti sportivi (basket in primis). Costruito dalla stessa impresa che ha dato vita al Millau Viaduct di Aveyron, la capacità dell'impianto è più che raddoppiata rispetto ai precedenti stadi che ospitavano il LOSC, lo Stade Grimonprez-Jooris e lo Stadio Lille Métropole.

Uno stadio in grado di trasformarsi

Dopo vari progetti comunali e statali abbandonati nel corso degli anni, nella città di Lille si è avuta la svolta definitiva per la costruzione di un nuovo stadio nel 2008. Realizzato grazie alla città di Lille con il "Lille Métropolis Comunità Urbana" (LMCU) e al gruppo Eiffage, lo stadio è uno degli impianti più moderni e all'avanguardia di tutta Europa. La Eiffage è la società proprietaria dell'impianto per i prossimi 31 anni, secondo un accordo di diritti firmato al momento della realizzazione. Alla scadenza di tale accordo lo stadio tornerà ad essere di proprietà della città di Lille. Lo Stade Pierre Mauroy è il terzo stadio più grande di tutta la Francia, dietro solamente allo Stade de France di Saint-Denis e il Velodrome Stadium di Marseille. La sua grande capienza fu criticata da molti nei mesi precedenti all'inaugurazione, visto che il LOSC Lille non aveva una grande affluenza di tifosi. Realizzato sul modello dell'Allianz Arena (ormai modello per quasi tutti i nuovi stadi d'Europa), «lo Stade Pierre Mauroy è caratterizzato da un'imponente struttura interna di cemento e una membrana esterna di pali metallici. Visto dall'esterno ha una forma tondeggiante che ricorda le navi spaziali dei migliori film di fantascienza. Gli spalti si erigono dal campo con vari settori e dispongono di tribune VIP, sky box e zone private come le "Loges" e le "Lounges". Le prime file di spettatori sono posizio-

²Pierre Forret, (n.d.), *Pierre Mauroy Stadium*, archiforet.eu, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.archiforet.eu/projet/grand-stade-lille-metropole-2

nate a soli 7 metri dal campo di gioco. Una delle particolarità che lo contraddistinguono è il tetto retrattile sulla cima dello stadio. Il tetto è stato progettato in tale modo per sopperire alle condizioni climatiche e per l'acustica dei concerti: avere una maggiore acustica durante le performance musicali e non disturbare il suolo pubblico della città. La parte esterna del tetto è composta da una distesa di pannelli solari. La parte esterna dello stadio è dotata di un importante sistema di illuminazione e maxi-schermo.»²

Memoria e modernità

«Una tradizione calcistica che risale ai tempi della Seconda Guerra Mondiale. Il Lille ha vissuto all'ombra dei rivali locali del Lens fino agli anni 2000. Le vittorie a livello nazionale e le partecipazioni alle competizioni europee hanno rilanciato le ambizioni del club, convincendo il presidente Michel Seydoux a investire nel progetto stadio. Un nuovo Metropole per una delle città più importanti della Francia: ecco come è nato il Pierre Mauroy. Indicato dalla Federazione per ospitare alcune delle partite di Euro 2016, è uno degli stadi più moderni d'Europa. Prevede, infatti, le prime file a soli sette metri dal campo.»²

Le diverse configurazioni

«Lo Stade Pierre Mauroy non è solo un semplice stadio di calcio. Grazie a particolari impianti meccanici e idraulici, la metà campo (lato nord) del terreno di gioco è stata realizzata in modo che si possa innalzare da terra e venir spostata sopra l'altra metà campo. Questo meccanismo viene usato infatti per utilizzare il terreno sottostante al campo che, con apposite modifiche di spalti e campo, può diventare una piccola Arena per eventi come incontri di tennis, basket, pallamano, concerti e spettacoli teatrali. La parte dell'impianto, dove rimangono le due metà campo da calcio sovrapposte, viene coperta con un enorme sipario nero ottenendo così un ottimo risultato anche dal punto di vista dell'estetica. Lo stadio è, inoltre, dotato di sistemi di pannelli solari e turbine a vento, per renderlo in parte auto-sostenibile. L'impianto fotovoltaico di 200 mq assieme a quello di turbine eoliche, riescono a far risparmiare fino a 727 MW di potenza all'anno. Oltre a queste particolarità, l'impianto dispone di tutti i confort tipici degli stadi di ultima generazione, come ad esempio: un auditorium composto da 230 posti; loges privati che si caratterizzano per la vista mozzafiato sul campo, i confort e la tecnologia per un ottimo evento privato come incontri business e non solo, vi è, inoltre, un ristorante adiacente; lounges privati ovvero un'area più grande rispetto ai loges e, quindi, in grado di contenere un maggior numero di persone, con un servizio alberghiero situato anch'esso all'interno dello stadio con 250 posti letto. Sono presenti altre caratteristiche, all'interno dello stadio, quali il servizio catering, un centro di sport e salute, ristoranti, vari centri commerciali e una sala stampa.»³

Viaggiare in città e nei dintorni

Il piano trasporti di Lille per Uefa Euro 2016 si basa sulla rete di trasporti locale migliorandola ed estendendola. In occasione dell'evento infatti verranno aumentate la frequenza delle corse, le ore operative, e la capacità dei servizi. Il piano di accessibilità per le persone con mobilità ridotta è integrale all'intera rete.

³ Denis Valode, (n.d.), *Lille main stadium*, v-p.com, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.v-p.com/en/projects

COME MUOVERSI

L'**aeroporto** di Lille-Lesquin si trova ad appena 15 minuti di distanza dal centro cittadino, con voli verso quasi 70 destinazioni internazionali ed è servita da sei autostrade: A1 direzione Parigi; A22 direzione Amsterdam; A23 per Valenciennes; A25 per Calais; A26 per Lione; A27 per Bruxelles.

La **stazione ferroviaria** è un snodo strategico: dista 1 ora da Parigi con il TGV, 1 ora e 20 minuti da Londra con l'Eurostar e 38 minuti da Bruxelles con il Thalys. Le due stazioni ferroviarie, Lille Europe e Lille Flanders, distano appena 200 metri.

Il **trasporto pubblico** a Lille vanta il sistema di metropolitana automatizzato più lungo del mondo: 2 linee e 45 km di ferrovia. Inoltre, vi sono 2 linee di tram e 68 percorsi urbani di autobus.

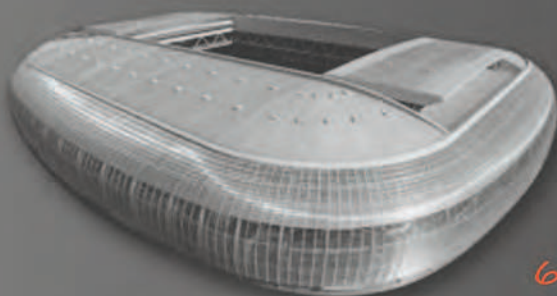
L'uso dell'**auto** privata è altamente sconsigliato. Non è stato programmato nessun parcheggio speciale agli spettatori di Euro 2016, tranne vicino lo stadio per i tifosi con mobilità ridotta.

La **bici** è disponibile attraverso il servizio V'Lille: il sistema di bike sharing e leasing di biciclette di Lille, inaugurato il 16 settembre 2011, mettendo a disposizione 4'100 biciclette in 221 stazioni in self-service e 3'000 biciclette in affitto a lungo termine, con accesso diretto a circa 600 km di piste ciclabili in città.

COME ARRIVARE ALLO STADIO

Metro: linea 1, fermata 4 Cantons/Cité Scientifique + St Europe, fermata Stade Pierre Mauroy/St Flanders, fermata Pr Gabillard - linea 2, fermata Les Prés. **Treno:** linea 3, fermata Castellane.

Autobus: linea 18, fermata Versailles. **Taxi:** Rue du Virage.



RENDER 1



RENDER 2



RENDER 3



RENDER 4



QUARTIERE E DINTORNI



DISTANZE DALLE ALTRE SEDI

Lens	40km
Saint-Denis	215km
Parigi	225km
Lione	690km
Saint-Étienne	750km
Bordeaux	805km
Tolosa	895km
Marsiglia	1000km
Nizza	1170km

INAUGURAZIONE

21 Agosto 2015

TEMPISTICHE REALIZZAZIONE

54 mesi

17 mesi (progetto)

37 mesi (esecuzione)

SUPERFICIE SITO

15.0 ha (1% quartiere)

4.2 ha (stadio)

7.4 ha (pavimentazione)

3.4 ha (edificato)

FUNZIONI

calcio, basket, tennis, pallamano,
hockey, rugby, concerti, spettacoli,
ristorante, (12 eventi all'anno)

SINDACO

Martine Aubry (sinistra)

"un palcoscenico internazionale per
tutte le esigenze della comunità"





MEDIA SPETTATORI STADIO

30'667 ab

(61%)

2015-2016

post costruzione

20'387 ab

(41%)

2011-2012

pre costruzione

SISTEMA PREINSEDIATIVO

agricolo

ABITANTI QUARTIERE

33'001 ab

con indice di affluenza:

+ 4% (ultimi 3 anni)

ATTIVITÀ IMPIANTO

8/24 ore

al giorno

5/7 giorni

alla settimana

PROPRIETÀ IMPIANTO

Società Eiffage Lille Stadium Arena

con partenariato:

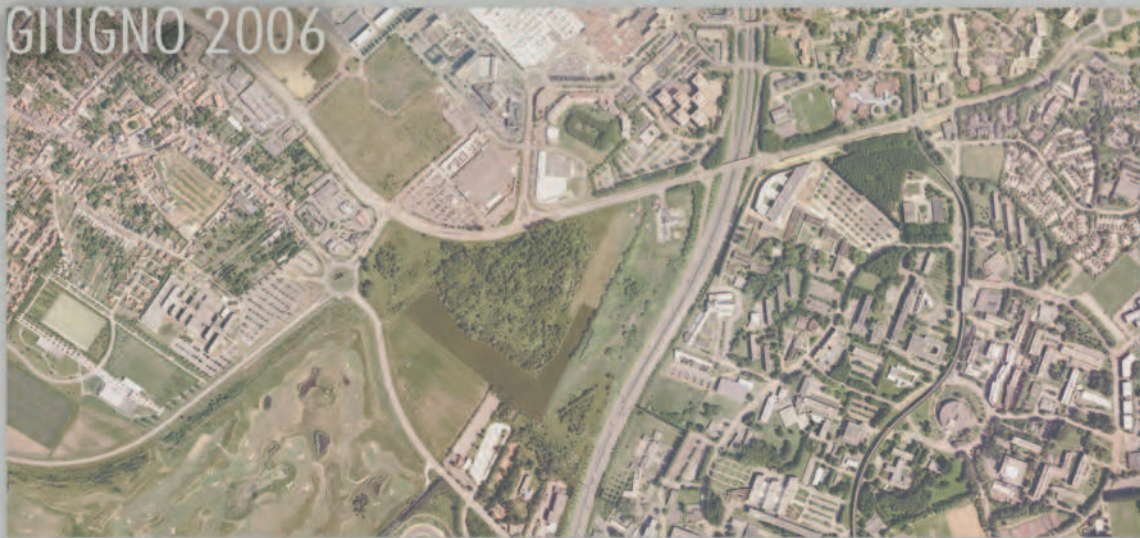
Pubblico - Privato

ACCESSIBILITÀ

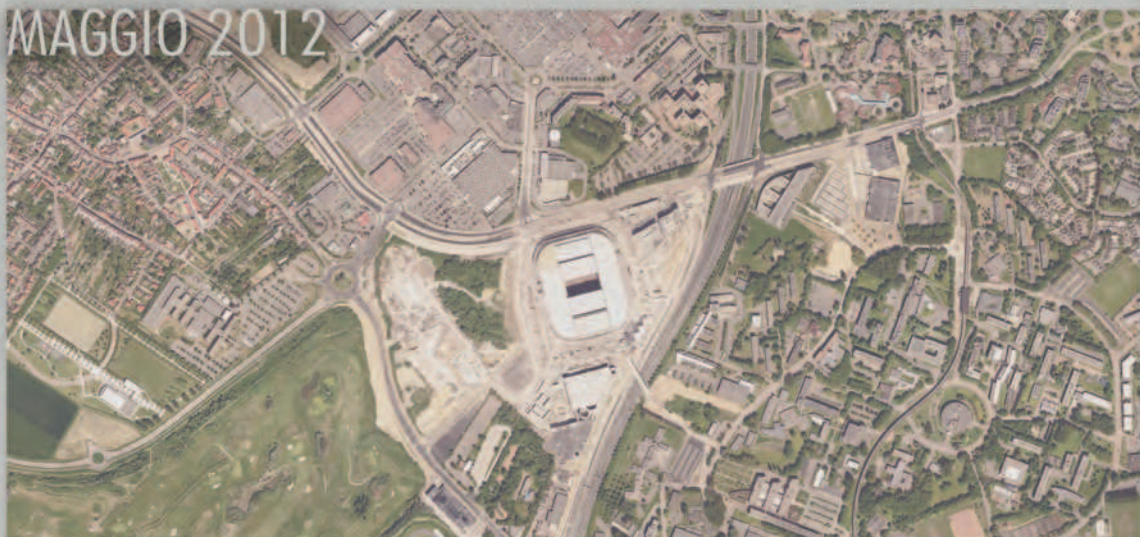
10'450 posti auto

1'500 posti moto

GIUGNO 2006



MAGGIO 2012



APRILE 2015



FASIS SALENTE TRASPARENTE

LIONE

“Lo stadio è sempre stato pensato come una scintilla per la zona locale. Crediamo che, ispirando la passione dello stare insieme, si rivelerà un catalizzatore per la rigenerazione in ambito urbano.”

G. Reeves

LIONE | *Parc Olympique Lyonnais*



Architetto **Populous**

Capienza **59'286**

Competizione **2007 - 2008**

Progetto **2008 - 2011**

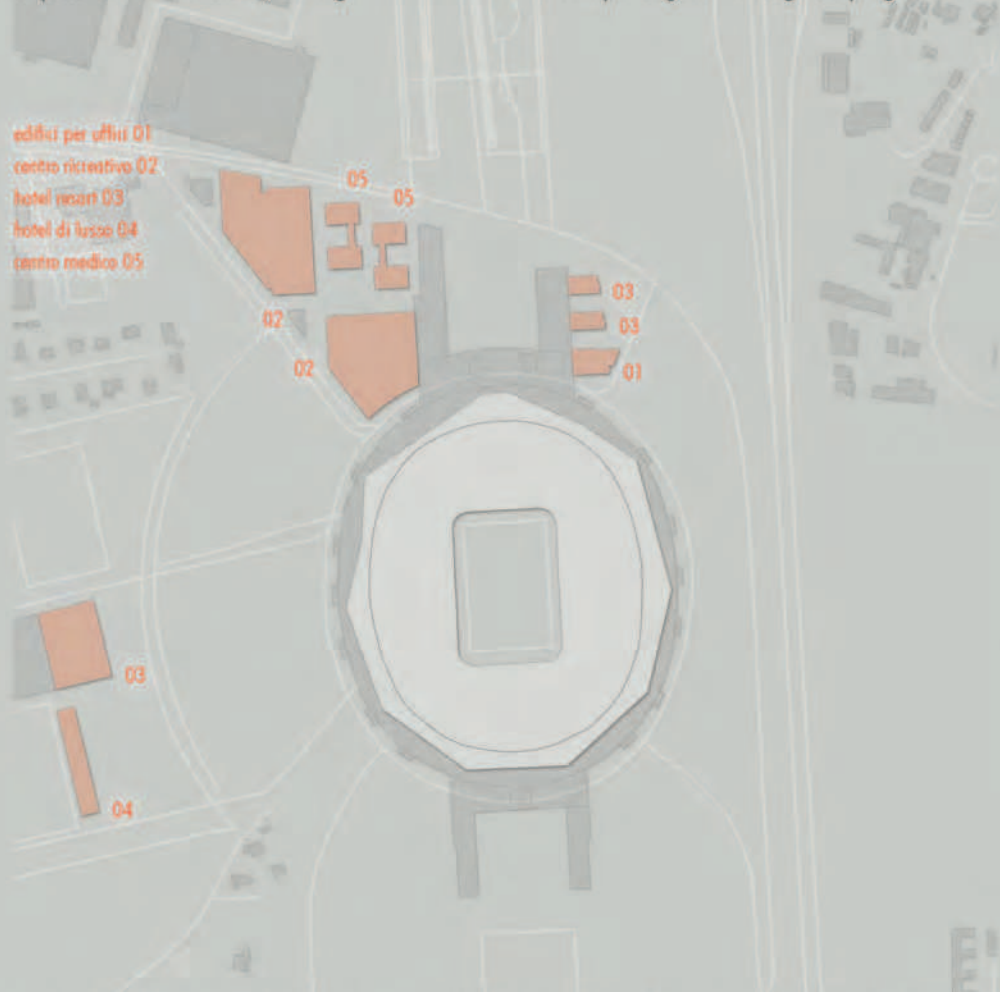
Realizzazione **2012 - 2015**

Costo **450 mln €**

Stato **NUOVO**

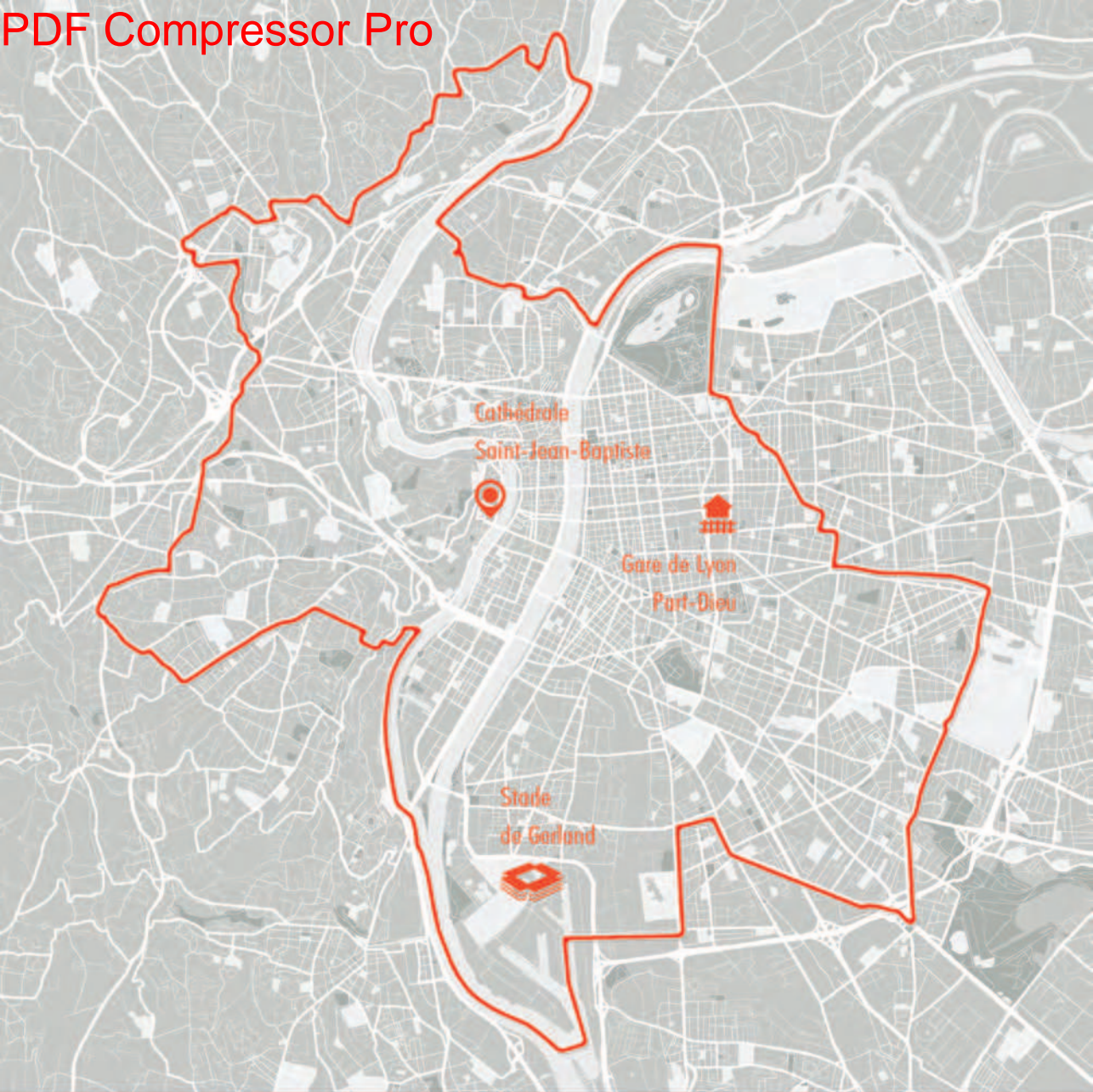
Distanza Parigi **465 km**

«L'impianto, progettato dallo studio Populous, nome di punta nel panorama mondiale della progettazione di stadi, dà il via a un nuovo importante capitolo nella storia del club transalpino, voltando pagina dopo 65 anni al vecchio Stade Gerland, edificio di valore storico e architettonico, inaugurato nel 1926 su progetto di Tony Garnier e vincolato ai sensi della legislazione francese. Appare quasi come una tartaruga. Dietro alla progettazione del nuovo stadio di Lione sono molte le idee e gli spunti indirizzati dalla dirigenza dell'OL. Situazione quasi unica in Francia, dove gli stadi locali hanno sempre seguito linee guida progettuali definite



dalle municipalità. L'esterno dello stadio viene valorizzato e assume la stessa importanza dell'interno, anche nell'ottica di far vivere l'edificio oltre il contesto della partita, con punti ristoro e spazi dedicati a eventi temporanei, senza per forza coinvolgere l'intera struttura. I grandi piazzali di parcheggio non sono una semplice gettata di cemento che separa l'impianto dal resto della zona, ma sono verdi a tutti gli effetti: ogni spazio si trasforma automaticamente in parco pubblico quando non viene utilizzato. Rispetto al vecchio, il nuovo impianto è in un'area molto più periferica di Lione e senz'altro ne risente per la comodità dei collegamenti.»¹

¹ Antonio Cunazza, 14 Gennaio 2016, *Grand Stade - Parc OL, il nuovo stadio dell'Olympique Lione*, archistadia.it, estratto il 28 Ottobre 2016.



STADIO - CENTRO

STADIO - AEROPORTO

DATI CITTÀ



12.9 km - 2h 46min

11.9 km - 2h 28min



14.4 km - 1h 00min

12.2 km - 0h 42min



19.8 km - 0h 25min

11.0 km - 0h 12min



25.9 km - 0h 54min

12.9 km - 0h 51min

Superficie 47.87 km²

Abitanti 491'268 ab

Densità 10'263 ab/km²

Importanza 3a per ab



INFORMAZIONI

Décines-Charpieu è una cittadina di circa 25 mila abitanti a una decina di chilometri da Lione, terza città francese per numero di abitanti dopo Parigi e Marsiglia. Tappa finale del contestatissimo progetto della linea ferroviaria ad alta velocità, Lione sorge alla confluenza tra i fiumi Rodano e Saona. Il Parc Olympique lyonnais è stato inaugurato il 9 gennaio del 2016.



Introduzione

Il parc Olympique Lyonnais (abbreviato Parc OL, chiamato anche Grande Stade OL o stade des Lumières) è uno stadio francese che si trova nel comune di Décines-Charpieu (metropoli di Lione), di proprietà dell'Olympique Lyonnais, del quale ospita gli incontri interni, che in precedenza erano allo Stade de Gerland. Il 1 settembre 2008 il presidente dell'Olympique Lione Jean-Michel Aulas ha annunciato il piano per creare un nuovo stadio da 60mila posti, provvisoriamente chiamato OL Land, da costruire in uno spazio di 50 ettari nella periferia est di Lione. Lo stadio avrebbe dovuto includere attrezzature sportive all'avanguardia, due hotel, un centro divertimenti e uffici commerciali. Il 13 ottobre il progetto fu concordato dal governo francese, il Consiglio Generale del Rodano, Grand Lyon, Sytral e il comune di Décines per costruirlo con 180 milioni di euro pubblici circa e 60 milioni di euro circa derivanti dalla comunità di Lione. Fin da quando è stato annunciato, il progetto ha subito dei rallentamenti a causa di lente procedure amministrative, interessi politici e varie opposizioni di gruppi che videro lo stadio come un errore finanziario, ecologico e sociale per coloro che pagavano le tasse e per i cittadini di Décines.

Progettare un sogno

Sfida: «Come si addice ad una delle migliori squadre di calcio francesi degli ultimi tempi, con sette titoli consecutivi della Ligue 1 tra il 2002 e il 2008, il nuovo Parc Olympique Lyonnais è stato progettato per rappresentare e alimentare le aspirazioni future, non solo del club, ma della città di Lione in sé.

L'obiettivo progettuale è stato quello di creare un edificio che è un perfetto connubio tra natura e tecnologia; uno splendido stadio che rispetti l'ambiente circostante. Un luogo dotato di tutte le caratteristiche necessarie richieste dall'Uefa per ospitare tornei ed eventi internazionali. Il design si ispira al rapporto unico che i fan dell'Olympique Lyonnais hanno con il loro stadio; per esempio gli stand nord e sud sono stati progettati per rispettare e facilitare la tradizione del canto dei tifosi OL l'un l'altro durante le partite, creando una cacofonia di rumore e di sostegno.»² Innovazione: «L'esperienza del sostenitore è sempre al centro di uno stadio, e si esprime in questo disegno in tre modi principali: l'approccio; la scoperta; e l'intensità del gioco o evento. Al fine di massimizzare l'atmosfera creata dai tifosi, lo stadio è avvolto da un enorme struttura a tetto, creando un effetto a baldacchino che riecheggia le foreste locali, proteggendo gli spettatori in tribuna, amplificando il rumore all'interno e estendendosi sopra gran parte del podio che circonda lo stadio. Questo rivestimento permette di incrementare l'esperienza durante il giorno della partita, creando nuovi spazi, per gli appassionati, per restare insieme al di fuori dello stadio. Il tetto aiuta anche a creare uno spazio civico che può essere utilizzato tutto l'anno e per una vasta gamma di attività e scopi, tra cui caffè, bancarelle ed eventi pop-up. L'attrazione e la funzionalità di questo spazio sta nella sua capacità di servire una vasta gamma di usi per la squadra di calcio, così come per la comunità di Grand Lyon, tutto l'anno.»² Impianto: «Lo stadio è progettato per offrire la massima flessibilità di utilizzo, con la possibilità di ospitare una varietà di sport, oltre al calcio, tra cui il rugby internazionale e concerti. Attrezzature di livello mondiale sono disponibili per

²Geraint John, Rod Sheard, Ben Vickery, *Stadia: The Populous Design and Development Guide*, 5th Edition, Routledge, New York 2013, pp. 252-265

tutti i fan e visitatori allo stadio, con bar, sale riunioni, cucine, sale per banchetti, più di 100 executive suite e otto sale aziendali. Di notte, le luci del tetto del Parc Olympique Lyonnais annunceranno il nuovo stadio da lontano. Una caratteristica fondamentale che è stata specificamente progettata per riflettere l'essenza della città di Lione, e della famosa Fête des Lumières, che farà dello stadio un punto di riferimento unico.»²

Progettare per una città

«Il nuovo stadio ha aperto dopo dieci anni di progettazione e costruzione. Una città è la sua gente e un club sono i suoi fan. Abbiamo progettato Parc OL per favorire e generare un'atmosfera incredibile, qualunque sia l'evento. Le partite stanno vendendo bene, i ricavi sono positivi, e lo stadio è stato votato come il migliore di tutte le dieci sedi durante Euro 2016 dalla rivista francese *Le Moniteur*. Parc Olympique Lyonnais è un bellissimo stadio, con un clima eccezionale che inizia al di fuori del recinto e prosegue fino in fondo alla manifestazione all'interno. Abbiamo creato un luogo dove le persone possono trascorrere del tempo con le loro famiglie, se questo è a una partita di calcio, una partita di rugby, un concerto, o semplicemente passeggiare intorno ai parchi e ai viali esterni, ricercando le potenzialità dell'architettura sportiva come catalizzatore per il cambiamento sociale. Una delle sfide principali, è stata nella fornitura di spazi che fungessero entrambe da strutture educative e arene sportive. Questi requisiti necessitavano un approccio molto creativo sulla progettazione di ambienti che promuovessero la piena interazione tra i giocatori, le squadre, i volontari e gli spettatori, per creare un ambiente divertente e incoraggiante per tutti i soggetti coinvolti.»²

Progettare per il cambiamento

«Il masterplan, rigido all'esterno, nelle sue linee geometriche, e morbido nel lavoro di modellazione del paesaggio è stato tutto accuratamente progettato con il gruppo francese AIA Associés. Il parco circostante lo stadio opererà come un "parcheggio verde" nei giorni delle partite e degli eventi, prima di tornare un vero e proprio parco pubblico per il resto della settimana, beneficiando la gente locale. Il parco OL fa parte ed è l'edificio principale di in uno stesso complesso che ospita il centro di formazione del team di professionisti dell'ufficio sede dell'OL Groupe (3mila metri quadrati), un parco commerciale, centri medici e fitness, un museo dello sport rhônalpin, un negozio dell'OL e 7mila posti auto. Esso comprende anche diverse attività ricreative e di intrattenimento, due alberghi (150 camere ciascuno), un centro per il tempo libero (40mila metri quadrati) e una clinica dello sport. Sono costruiti, inoltre, edifici per uffici (8mila metri quadrati). Lo stadio ospita anche altri eventi culturali, tra cui sei giochi di sport e gli Europei di calcio 2016. Si tratta, in termini di capacità, il terzo stadio più grande in Francia e ventisettesimo in Europa.»³

Viaggiare in città e nei dintorni

Il piano urbano dei trasporti di Lione per Uefa Euro 2016 si basa sul potenziamento dell'attuale rete: frequenza, orari e capacità saranno adeguati all'evento. Il rispetto dell'ambiente resta elemento fondamentale della pianificazione. Sempre consigliati i trasporti pubblici.

³Rod Sheard, Robert Powell, Patrick Bingham-Hall, *The Stadium: Architecture for the New Global Culture*, Periplus, Ann Arbor 2015, pp. 108-121

COME MUOVERSI

L'**aeroporto** Lyon Saint-Exupéry collega la città con 120 destinazioni in 40 paesi. La presenza all'interno dell'aeroporto della stazione ferroviaria TGV, e la vicinanza con la rete autostradale, ne rendono agevole il raggiungimento. Secondario è l'aeroporto commerciale Lyon-Bron nella parte orientale della città.

La **stazione ferroviaria** Lione Part-Dieu, ubicata nel centro urbano, è la principale stazione ferroviaria di Lione ed è collegata con l'aeroporto tramite un servizio di tram, Tram Rhôneexpress. La città è inoltre al centro di un vasto snodo ferroviario (TER).

Il **trasporto pubblico** a Lione (TCL) è uno dei migliori di tutta la Francia e prevede quattro linee della metro (A, B, C e D), due funivie, cinque linee di tram e più di centotrenta linee di autobus.

L'**auto** è forse il mezzo più comodo per raggiungere Parc OL: lungo la strada statale 346, più nota come tangenziale est, si esce allo svincolo 7 per l'accesso diretto al parcheggio.

La **bici** sono utilizzabili senza alcun pericolo grazie alle tantissime vie dedicate e alle 350 stazioni Vélo'v sparse sul territorio, con più di 4mila veicoli. Lione è una città estremamente ciclo pedonalizzata (nell'ultimo anno si sono costruiti un tunnel di 2 km ed un ponte su un fiume, senza accesso alle autovetture).

COME ARRIVARE ALLO STADIO

Metro: linea A, fermata Vaux-en-Velin la Soie + T3.

Autobus: linea 85,7, 16, 67, 79, 95,
fermata Parc Olympique lyonnais.

Tram: linea 3, fermata Décines-Grand Large.

Taxi: Rocade Est.



RENDER 1



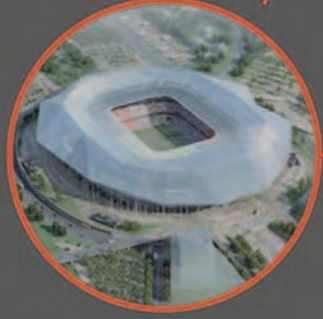
RENDER 2



RENDER 3



RENDER 4



QUARTIERE E DINTORNI



DISTANZE DALLE ALTRE SEDI

Saint-Étienne	65km
Marsiglia	315km
Parigi	465km
Saint-Denis	480km
Nizza	480km
Tolosa	540km
Bordeaux	555km
Lens	675km
Lille	690km

INAUGURAZIONE

9 Gennaio 2016

TEMPISTICHE REALIZZAZIONE

68 mesi

30 mesi (progetto)

38 mesi (esecuzione)

SUPERFICIE SITO

50.0 ha (3% quartiere)

5.0 ha (stadio)

20.0 ha (pavimentazione/edificato)

25.0 ha (aree verdi)

FUNZIONI

calcio, rugby, concerti, conferenze,
spettacoli, museo, leisure, ristorante,
shopping, (30 eventi all'anno)

SINDACO

Gérard Collomb (sinistra)

"Questo è lo stadio più moderno,
perché è collegato in tutte le aree"





MEDIA SPETTATORI STADIO

42'765 ab

(72%)

2015-2016

post costruzione

26'360 ab

(64%)

2011-2012

pre costruzione

SISTEMA PREINSEDIATIVO

agricolo

ABITANTI QUARTIERE

26'826 ab

con indice di affluenza:

+ 6% (ultimi 3 anni)

ATTIVITÀ IMPIANTO

24/24 ore

al giorno

7/7 giorni

alla settimana

PROPRIETÀ IMPIANTO

Società OL Groupe

con partenariato:

Pubblico - Privato

ACCESSIBILITÀ

10'000 posti auto

1'785 posti moto

MARZO 2012



LUGLIO 2015



OTTOBRE 2015



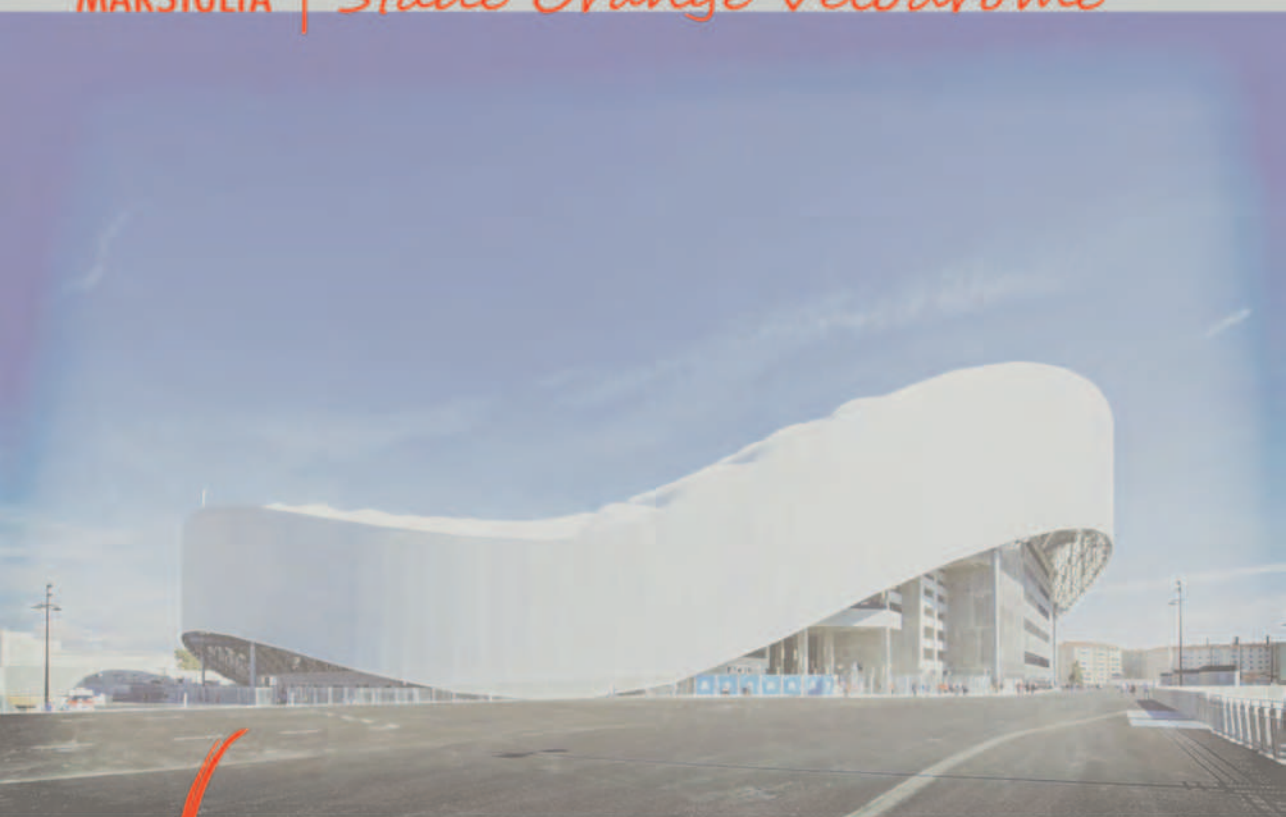
FASI SALIENTI TRASPARENTE

MARSIGLIA

“I residenti prima, gli occupanti e i passanti poi, giudicheranno con i loro stessi occhi la vasta copertura ondulata un nuovo simbolo di questo grande pezzo di città.”

D. Rogeon

MARSIGLIA | *Stade Orange Vélodrome*



Architetto **SCAU et Didier Rogeon**

Capienza **67'394**

Competizione **2009 - 2010**

Progetto **2010 - 2011**

Realizzazione **2012 - 2014**

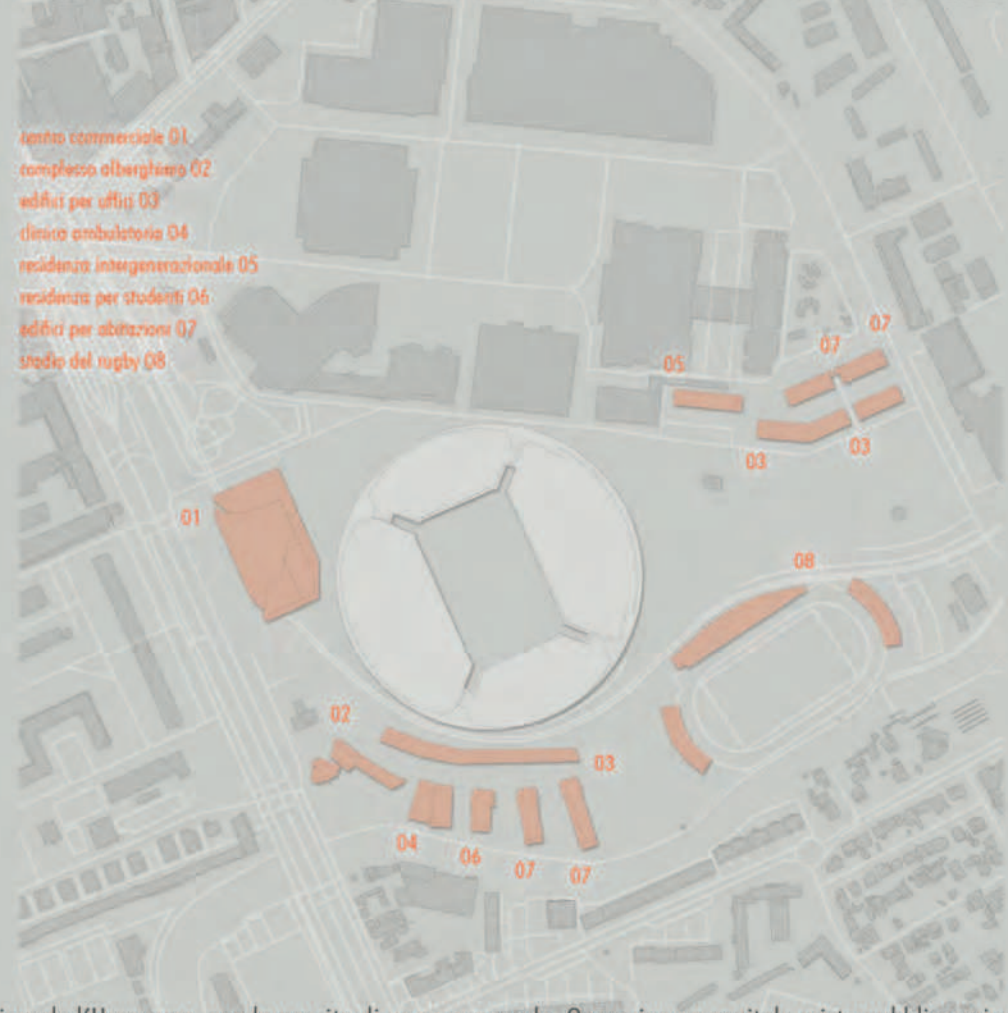
Costo **268 mln €**

Stato **RISTRUTTURATO**

Distanza Parigi **780 km**

«La nuova copertura, vista dalle curve, sembra un po' il cappello di Napoleone, un po' quello di Arlecchino, seppur bianchissima. Ammiriamo lo spettacolo di questa piccola città dello sport, dal passato glorioso, che sta cambiando faccia, tra gru altissime, in una danza ipnotica. Ognuno ha il proprio destino. Qui, pur nel rispetto della storia del Velodrome, classe 1937, nato nelle linee architettoniche di Henri Ploquin e primo stadio francese costruito in cemento, hanno steso nuovi progetti e sono partiti i cantieri: destinazione Euro2016. Un investimento che include la sistemazione anche del vicino stadio Delort e della riurbanizzazione del

- 01 centro commerciale
- 02 complesso alberghiero
- 03 edifici per uffici
- 04 distretto abitativo
- 05 residenza intergenerazionale
- 06 residenza per studenti
- 07 edifici per abitazioni
- 08 stadio del rugby



quartiere de l'Huveaune, con la nascita di una promenade. Operazione a capitale misto pubblico-privato con la creazione di un'apposita società, l'Arema, con partecipazione del comune di Marsiglia, dello Stato e dei vari Consigli regionali francesi della zona. Alla fine il nuovo Velodrome assumerà un aspetto avveniristico, dotato di ogni confort, con vocazione non solo sportiva ma anche capace di ospitare concerti, spettacoli, meetings, grazie alla propria versatilità. Non solo: intorno allo stadio è previsto lo sviluppo di un eco-quartiere da 100mila mq, un centro commerciale da 20mila mq, un complesso alberghiero e un polo sanitario.»¹

¹ Dario Gambardella, 22 Ottobre 2013, *Marsiglia, il Velodrome è in ristrutturazione: l'Italia può prendere spunto*, *corrieredelosport.it*, estratto il 28 Ottobre 2016.



20.3 km ↑ Aéroport Marseille Provence

Gare de Marseille Saint Charles

Basilique Notre-Dame de la Garde

STADIO - CENTRO

STADIO - AEROPORTO

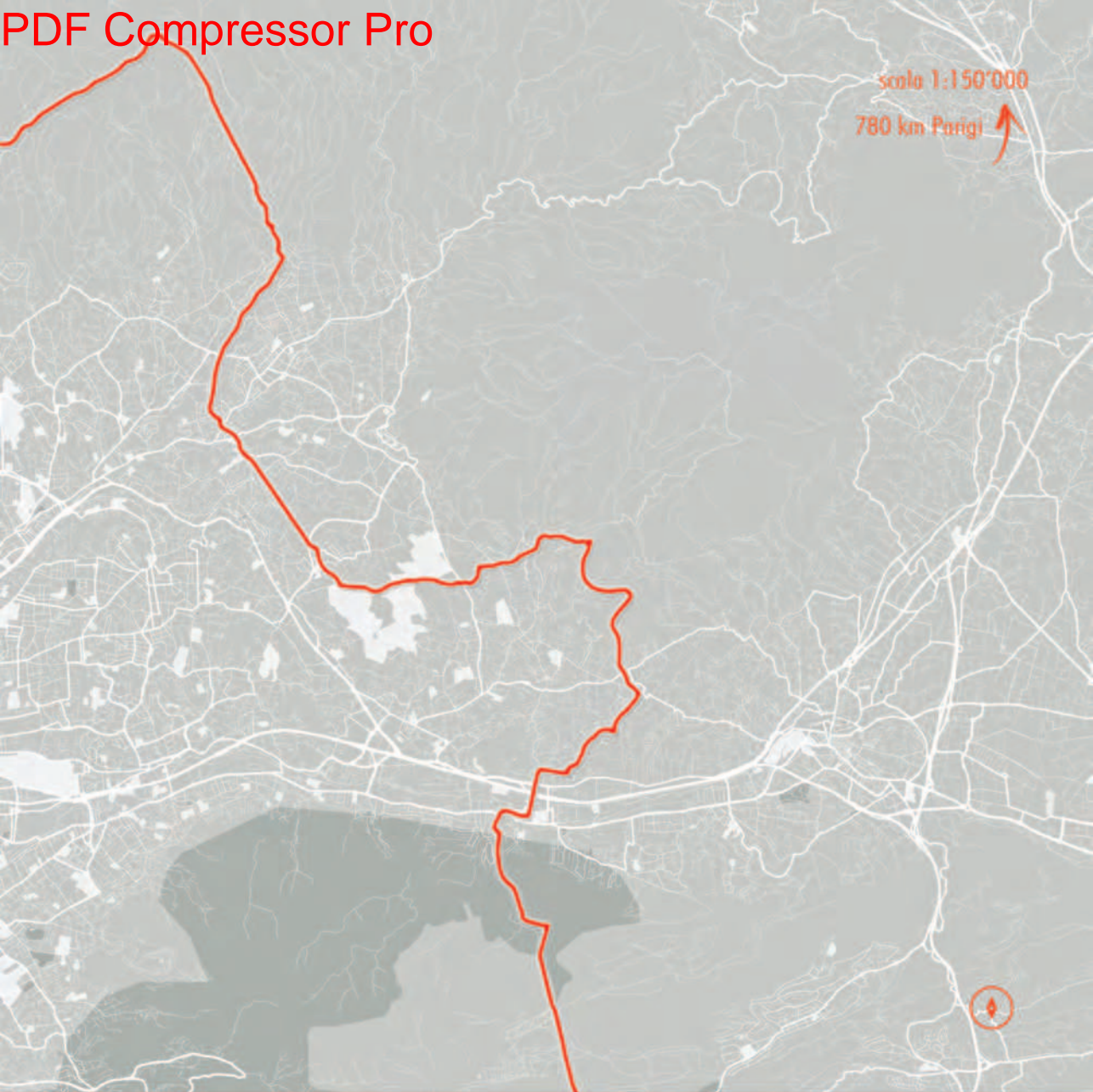
DATI CITTÀ



3.4 km - 0h 48min
3.5 km - 0h 24min
3.1 km - 0h 11min
3.3 km - 0h 30min

30.8 km - 6h 32min
31.5 km - 2h 00min
28.7 km - 0h 28min
28.8 km - 1h 03min

Superficie 241.00 km²
Abitanti 860'363 ab
Densità 3'569 ab/km²
Importanza 2a per ab



INFORMAZIONI

Situata sulla costa mediterranea è la più estesa città della Francia meridionale. Di altissimo profilo è la zona del Porto Vecchio, Vieux Port, ricco di storia e di fascino. Il Vélodrome, teatro dal 1937 delle gare interne dell'Olympique Marsiglia, è uno dei più grandi ed importanti stadi francesi. Ha, infatti, ospitato le partite dei mondiali del 1938 e del 1998 e degli europei del 1960 e del 1984.



Introduzione

Lo stadio Vélodrome (in francese stade Vélodrome) è il principale stadio di Marsiglia e la struttura più capiente utilizzato da una squadra di calcio francese, l'Olympique de Marseille. Uno dei simboli sportivo-calcistici della Francia, rinomato per la sua pista da ciclismo, che ne caratterizzò anche il nome, l'impianto è stato inaugurato il 13 giugno del 1937: le Vel', come viene soprannominato, ha avuto quattro vite, ognuna di esse legata al momento storico a cui fa riferimento. Usato in occasione dei mondiali di calcio del 1938 e del 1998 e degli europei del 1960 e del 1984, ha ospitato i match della nazionale francese di rugby, incontri di pugilato, partite di tennis e di hockey, eventi motoristici ma anche eventi extra sportivi, come concerti e incontri di partito. Nel 1985, anno in cui è stato oggetto di un'importante ristrutturazione: è stata rimossa la storica pista di atletica e ciclismo che ha da sempre qualificato la struttura. Situato nella parte sud di Marsiglia, sulle rive del fiume Huveaune, il progetto viene firmato dallo studio parigino SCAU. Nel 2011 partono i lavori di ristrutturazione, costati più di 260 milioni di euro, sotto la supervisione dell'architetto locale Didier Rogeon. Lo stadio, in vista di Euro 2016, viene completamente rimodernato e quasi stravolto. La nuova copertura esterna di vetro e teflon, che si erge fino a 64 metri, rende l'intera facciata dell'edificio più moderna, sinuosa ed ondulata. Il gioco di trasparenze, che coinvolge anche i nuovi spazi ricettivi interni della struttura, rende il Vélodrome un impianto all'avanguardia che, rompendo del tutto col proprio passato, è diventato un simbolo del rinnovamento architettonico europeo. Noto per essere aperto in passato, lo stadio rinnovato ha ora un tetto: nel corso dell'ammmodernamento, malgrado i pesanti lavori, la squadra di casa dell'Olympique ha sempre continuato a giocare tra le mura del proprio stadio. Dopo tre anni di ristrutturazione, dunque, il nuovo Vélodrome è stato ufficialmente inaugurato il 16 ottobre 2014. Il nuovo assetto prevede una capienza maggiorata, 7mila posti in più rispetto in precedenza, ed una copertura bianca, dinamica, di 65mila metri quadrati, progettata per proteggere i tifosi dalle intemperie.

Un landmark per Marsiglia

«La ricostruzione del Vélodrome di Marsiglia è incentrata intorno ad una maggiore capacità di posti a sedere, alla copertura degli stand e alla creazione di numerosi spazi di servizio e ospitalità. Il concetto architettonico si concentra sul problema della protezione degli spalti dalle avverse condizioni atmosferiche: il punto di forza del progetto, infatti, è la copertura, la cui sagoma ondulata si srotola lungo le quattro tribune. Composto da una pelle liscia, traslucida, bianco latte, tesa, che sembra galleggiare, su una monumentale rete strutturale, il tetto dello Stade Vélodrome diventa un nuovo punto di riferimento della città di Marsiglia. Grazie alla lungimiranza e alle idee delle amministrazioni e degli architetti coinvolti negli anni, questo edificio è rimasto sempre al passo con i tempi e con le trasformazioni del calcio.»²

Il primo eco-distretto della città

«Un nuovo quartiere sta crescendo vicino al centro della città di Marsiglia. Ancora senza un nome... Noi lo chiamiamo il "quartiere del Velodromo", poiché si tratta di nuovi edifici che sorgono nei dintorni del nuovo

²Michel Macary, (n.d.), *Stade Vélodrome Marseille*, scau.com, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.scau.com/index.php/en/projects/stade-velodrome/23

stadio. Pilotato da Cirmad, sviluppatore immobiliare del gruppo Bouygues Construction, il progetto è in pieno svolgimento e nuovi residenti dovrebbero stabilirsi prima di Euro 2016. Il quartiere è anche un'etichetta "eco" grazie ai suoi tetti fotovoltaici ed al suo ciclo termico creato dall'impianto di depurazione. Concepito dall'architetto marsigliese Didier Rogeon, il programma edilizio d'accompagnamento al Vélodrome offre una superficie totale di 100mila metri quadrati. Rue Teisseire: una residenza intergenerazionale di 43 unità abitative per anziani e 90 per studenti ha appena aperto, e 4 edifici residenziali in affitto sono ancora in costruzione. Rue Huveaune: 12mila metri quadrati di uffici, un dormitorio per studenti da 196 posti letto, 2 edifici residenziali per un totale di 210 appartamenti e 2 hotel, un Marriott 4 stelle e un B&B 2 stelle, per un totale di 8mila metri quadrati sono in costruzione. L'area del Velodrome è stata immaginata come un modello di sviluppo sostenibile. Il completamento del lavoro di sviluppo è condotto in conformità con le condizioni di concessione del marchio "eco-quartiere" secondo i criteri della Grenelle Environnement: edifici costruiti secondo i nuovi standard energetici BBC Effinergie, creazione di un impianto di trattamento degli effluenti del ciclo termico, recupero dell'acqua piovana per l'irrigazione delle aree verdi, produzione di energia rinnovabile, attuazione di parchi paesaggistici e sviluppo delle rive del Huveaune, uso di mezzi di trasporto meno inquinanti: biciclette (creazione di una nuova stazione) e traffico pedonale. La disposizione degli edifici favorisce, inoltre, ai suoi abitanti l'accesso alla luce naturale e ottimizza il consumo di energia. Il centro commerciale di 22mila metri quadrati lato Rond-Point du Prado, i cui lavori erano in ritardo, sarà completato solo nel 2017. Progettato dagli studi di architettura Benoy e Didier Rogeon, includerà in particolare un grande magazzino, una vasta area di ristoro, medie superfici e negozi locali. Esso si compone di due edifici (edificio principale ed edificio Michelet), organizzati intorno ad un mall aperto all'esterno, sormontati da un baldacchino che li protegge dagli agenti atmosferici costituendo una vera e propria quinta facciata.»²

La quarta vita del Vélodrome

«Uno dei punti forti del progetto, di questo nuovo quartiere nel centro della città, ospiterà, entro i prossimi due anni, una clinica ambulatoria di 12 sale operatorie dedicate alla ortopedia e all'oftalmologia, oltre ad un laboratorio e alle attrezzature di radiologia (risonanza magnetica, ecografia...). Esso sarà gestito dalla Générale de Santé. Il progetto, ideato dall'architetto Didier Rogeon, comprende una superficie di 5'683 metri quadrati, tra cui 1'000 metri quadrati di parcheggio e un'unità di alloggio in pieno il ricovero in ospedale di 24 posti letto. Infatti, oltre alle cure ambulatoriali e per rispondere ad attività più complesse, il centro avrà una piccola unità di ricovero di brevissima durata.»³

Viaggiare in città e nei dintorni

L'utilizzo di vetture private è altamente sconsigliato. Non ci saranno parcheggi vicino allo stadio per gli spettatori di Uefa Euro 2016, fatta eccezione quelli per persone con mobilità ridotta. La città è relativamente piccola, si consiglia quindi vivamente di muoversi a piedi.

³Didier Rogeon, (n.d.), *Le nouvel « écoquartier » du Vélodrome sort de terre*, madeinmarseille.net, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.madeinmarseille.net/2006-quartier-stade-velodrome-urbanisme-architecture

COME MUOVERSI



L'**aeroporto** di Marseille Provence si trova nel comune di Mari-gnane, a 25km da Marsiglia e collega la città al resto del mondo con 132 voli, il maggior numero in Francia se non si conta Parigi. Un bus navetta collega l'aeroporto alla stazione ferroviaria di Saint-Charles in circa 30 minuti.

La **stazione ferroviaria** Marseille Saint-Charles si trova nel cuore della città. L'adiacente stazione degli autobus collega Marsiglia alle principali città europee. La stazione è servita da entrambe le linee della metropolitana, con accesso diretto allo stadio.

Il **trasporto pubblico** a Marsiglia prevede due linee di metropolitana, tre tram e una fitta rete di autobus. La rete verrà aumentata e garantita durante tutta la durata degli europei di calcio.

L'uso dell'**auto** privata è vivamente sconsigliato. Per gli spettatori e i partecipanti a Euro 2016 non saranno disponibili parcheggi, tranne nei pressi dello stadio per persone con mobilità ridotta.

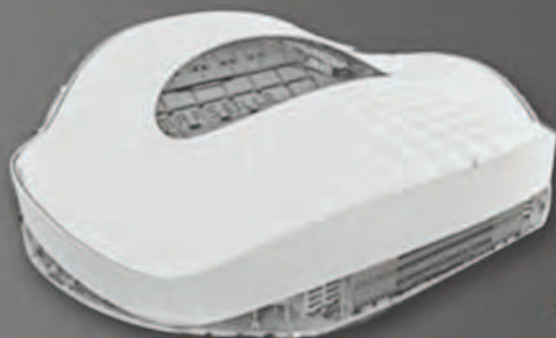
La **bici**, in una città così aggrovigliata e dal traffico tanto caotico come Marsiglia, può sembrare un'opzione da brivido. Invece, l'iniziativa di noleggio cittadino "le vélo", mette a disposizione 130 stazioni e 1'000 biciclette, in particolare verso la zona di Espace Borély, da cui partono le piste ciclabili vere e proprie.

COME ARRIVARE ALLO STADIO

Metro: linea 2, fermata Rond-Point du Prado/Saint-Marguerite de Dromel - linea 1, fermata Castellane + 25 min. a piedi.

Autobus: linea 21, 22, 921, fermata Michelet Huveaune.

Tram: linea 3, fermata Castellane. **Taxi:** Rond-Point du Prado.



RENDER 1



RENDER 2



RENDER 3



RENDER 4



QUARTIERE E DINTORNI



DISTANZE DALLE ALTRE SEDI

Nizza	215km
Lione	315km
Saint-Étienne	335km
Tolosa	405km
Bordeaux	650km
Parigi	780km
Saint-Denis	790km
Lens	985km
Lille	1000km

INAUGURAZIONE

16 Ottobre 2014

TEMPISTICHE REALIZZAZIONE

48 mesi

12 mesi (progetto)

36 mesi (esecuzione)

SUPERFICIE SITO

20.0 ha (4% quartiere)

4.0 ha (stadio)

6.0 ha (pavimentazione)

10.0 ha (edificato)

FUNZIONI

calcio, rugby, concerti, spettacoli,
conferenze, meeting aziendali,
(30 eventi all'anno)

SINDACO

Jean-Claude Gaudin (destra)

"Finché sarò sindaco di Marsiglia, il
Vélodrome apparterrà alla città"





MEDIA SPETTATORI STADIO

47'057 ab

(70%)

2015-2016

post ristrutturazione

27'966 ab

(42%)

2011-2012

pre ristrutturazione

SISTEMA PREINSEDIATIVO

urbanizzato

ABITANTI QUARTIERE

34'607 ab

con indice di affluenza:

+ 10% (ultimi 3 anni)

ATTIVITÀ IMPIANTO

6/24 ore

al giorno

3/7 giorni

alla settimana

PROPRIETÀ IMPIANTO

Comune di Marsiglia

con partenariato:

Pubblico - Privato

ACCESSIBILITÀ

1'573 posti auto

280 posti moto

GIUGNO 2008



AGOSTO 2013



GIUGNO 2015



EASISALIENTI TRASPARENZA E FORMAZIONE

NIZZA

“Fin dalla sua fase di progettazione e nella sua valorizzazione, lo stadio è un modello di design ecologico positivo in un eco-quartiere che fa parte del funzionamento di interesse nazionale per la pianura del Var.”

J-M. Wilmotte



Architetto **Wilmotte & Associés**

Capienza **36'180**

Competizione **2008 - 2009**

Progetto **2009 - 2010**

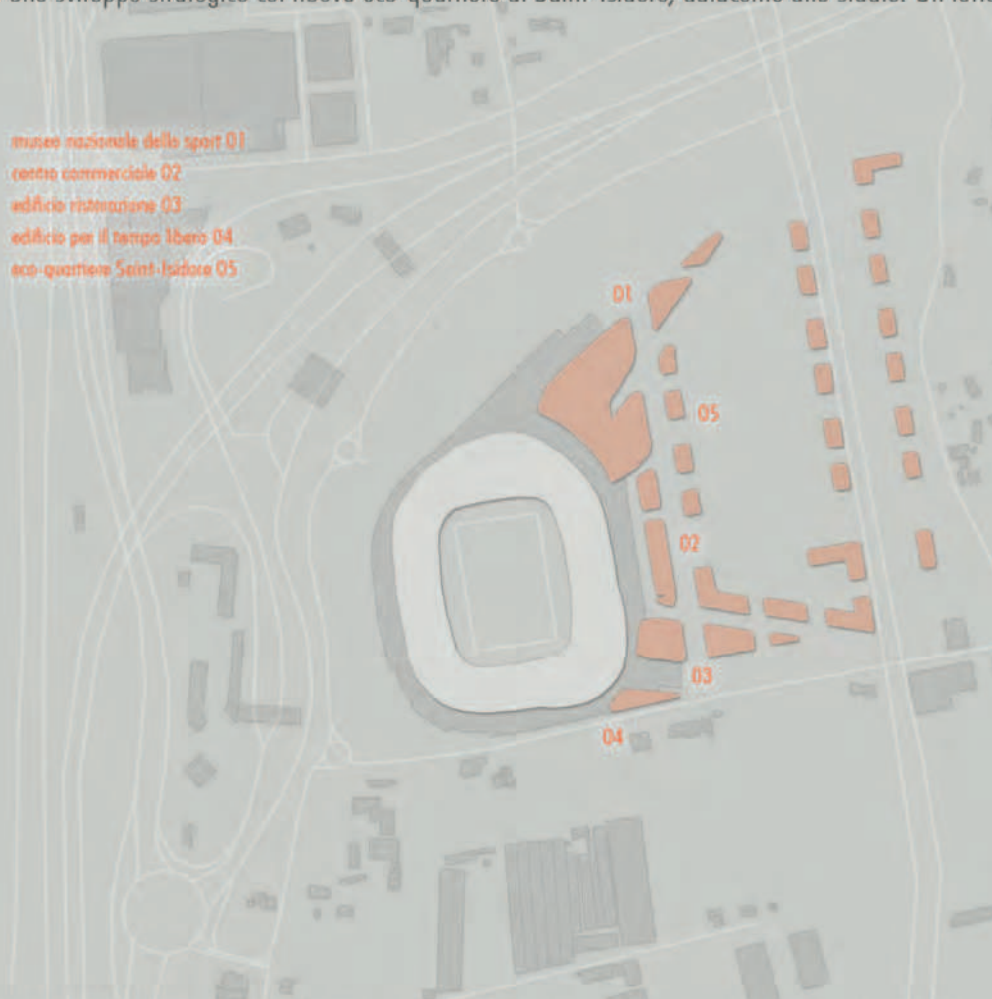
Realizzazione **2011 - 2013**

Costo **245 mln €**

Stato **NUOVO**

Distanza Parigi **945 km**

«L'Allianz Riviera è uno stadio completamente auto sostenibile. Esteticamente lo stadio ha una forma ondulata, e al primo impatto evoca il volo di un uccello; la sua forma molto compatta fa sembrare lo stadio una specie di "contenitore", ma questa è stata una scelta voluta dagli architetti per non andare a disturbare il tessuto urbanistico circostante, molto regolare e privo di grandi opere. Proprio per l'importanza di questo aspetto, molta attenzione è stata data alla parte esterna dello stadio. La città di Nizza e la metropoli continuano uno sviluppo strategico col nuovo eco-quartiere di Saint-Isidore, adiacente allo stadio. Un lotto di



museo nazionale dello sport 01
centro commerciale 02
edificio ristorante 03
edificio per il tempo libero 04
eco-quartiere Saint-Isidore 05

circa 8 ettari e 100mila metri quadrati, di superficie lorda di pavimento, suddivisa in 4 blocchi, dovrà essere convertita in un misto funzioni di avvicinamento: abitazioni, negozi e servizi. Ancora Jean-Michel Wilmotte è responsabile del progetto architettonico, legato a principi di coerenza e complementarità con lo stadio. Questo eco-distretto presenterà un'integrazione architettonica di edifici ad altissima prestazione energetica di tetti verdi, spazi pubblici di qualità. Le cifre: 1'868 mq quadrati di uffici e 3'403 mq di negozi, ai piedi di 9 edifici, sviluppati in 16'765 mq, o in 289 appartamenti, di cui il 33% è riservato all'edilizia sociale.»¹

¹ Quentin Périnel, 22 Aprile 2013, *Le nouvel éco-quartier Saint-Isidore à Nice à côté du nouveau stade Allianz Riviera*, projets-architecte-urbanisme.fr, estratto il 28 Ottobre 2016.

scala 1:100'000

↑ Parigi 945 km



STADIO - CENTRO

STADIO - AEROPORTO

DATI CITTÀ



10.4 km - 2h 12min

8.4 km - 1h 46min



11.6 km - 0h 38min

8.8 km - 0h 29min



14.6 km - 0h 27min

5.2 km - 0h 10min



12.3 km - 0h 43min

5.3 km - 0h 38min

Superficie 71.92 km²

Abitanti 344'064 ab

Densità 4'784 ab/km²

Importanza 5a per ab



INFORMAZIONI

Situata sulla costa meridionale, a pochi chilometri dal confine italiano, Nizza è la seconda città della Francia per capacità alberghiera. Il suo aeroporto, il Nice Côte d'Azur, è il terzo del paese dopo i due scali parigini. L'Allianz Riviera ospita dalla stagione 2013-14, anno d'inaugurazione, le partite interne del Nizza, che fino ad allora giocava nel preesistente Municipal du Ray.



Introduzione

L'Allianz Riviera è uno stadio della città di Nizza. Ospita le partite casalinghe del Nizza a partire dalla stagione 2013-2014, prendendo il posto del vecchio Stade Municipal du Ray. Lo stadio è stato inoltre utilizzato per alcune partite di Euro 2016. I progetti per un nuovo impianto sono nati a inizio secolo, ma la costruzione dello Stade de Nice, a Sant'Isidoro, vicino al fiume Var, a ovest, non sono iniziati che nel 2011. Grazie a pannelli fotovoltaici posti sul tetto dell'impianto, lo stadio è autosufficiente. In grado di soddisfare oltre tre volte il suo fabbisogno energetico con più di 4mila pannelli solari e dotato di un proprio impianto geotermico per il riscaldamento, lo stadio sfrutta l'acqua piovana per irrigare il rettangolo verde attraverso un sistema di canalizzazione che indirizza l'acqua piovano dal tetto verso il terreno di gioco. Il sesto stadio più grande di Francia ospita anche il museo degli sport nazionali, che da Parigi si è spostato in Costa Azzurra nel 2014 e che è stato inaugurato il 15 ottobre del 2014 in compagnia del ministro dello sport francese, Patrick Kanner. Più di 45mila pezzi e 400mila documenti, che comprensivi di una delle più grandi collezioni al mondo, sono ora in mostra nella sede progettata da Jean-Michel Wilmotte. Lo stadio sarà in grado anche di ospitare partite di rugby, concerti e varie manifestazioni, compresi convegni, per essere sfruttato 24/7.

Un involucro multifunzionale

«Nel dicembre 2009, la città di Nizza ha lanciato un concorso internazionale per la costruzione di un nuovo stadio di 35mila posti in grado di ospitare grandi competizioni internazionali. Lo stadio dovrebbe sedersi al cuore della valle di Eco nella Plaine du Var, dal nome di un "operazione di Interesse Nazionale" (OIN) nel marzo 2008, e doveva essere il primo progetto di punta nel nuovo quartiere. Il programma del concorso, prodotto di un partenariato pubblico-privato, include tre progetti da costruire in una zona sismica, ciascuno con una diversa data di completamento: uno stadio con 3mila posti a sedere, strutture polivalenti (sport e concerti), ben integrato con il suo ambiente urbano, e in linea con i principi dello sviluppo sostenibile; un Musée National du Sport; un piano di sviluppo immobiliare (PIA), tra cui 29mila metri quadrati di spazi commerciali progettati per animare la zona. La squadra Wilmotte & Associés / VINCI Concessions ha presentato la sua proposta il 10 settembre 2010 e la città di Nizza l'ha deliberata nel mese di ottobre. Situato a 5 km a nord dell'aeroporto di Nizza Costa Azzurra nella sezione Saint-Isidore Sud della Plaine du Var, lo stadio Allianz-Riviera occupa un posizione strategica nell'ambito del progetto Eco Valley. In risposta alla prima richiesta del programma, l'integrazione nel paesaggio Eco Valley, Wilmotte & Associés ha progettato uno stadio con una forma ondulata, che evoca il volo di un uccello. Con l'obiettivo di costruire una fetta di città, Wilmotte & Associates ha disegnato uno stadio a forma di calderone, compatto, che rafforzasse il piano urbanistico. Una rete di spazi pubblici e piste ciclabili si allinea con il tessuto urbano esistente e alle autostrade. I parcheggi si trovano al di sotto del complesso edilizio, lasciando spazio per i giardini e al paesaggio che collegano il neocomplesso urbano con il resto della città. Wilmotte & Associates ha voluto che lo stadio Allianz Riviera fosse un faro per la valle, a coronamento della sua realizzazione, e un edificio che in-

²Jean-Michel Wilmotte, (n.d.), *Allianz-Riviera stadium, Nice 2013*, wilmotte.fr, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.wilmotte.fr/en/project/93/Allianz-Riviera-stadium

carnasse l'identità del quartiere. Il complesso dispone di una serie di funzioni integrate: tempo libero, cultura, vendita al dettaglio per il piano di sviluppo, residenze e uffici per il vicino ecoquartiere. La Linea 3 della tranvia di Nizza, attenendoci al progetto, dovrebbe servire lo stadio con due fermate dal 2018.»²

Lo sviluppo sostenibile

«Un impianto sportivo differente da tutti gli altri, sia per i materiali riciclabili al 100% che per le tecnologie green utilizzate: ben 4000 pannelli solari sugli spalti che generano elettricità. Ma non sono gli unici, se ne trovano altri intorno allo stadio e, a pochi passi, su una struttura commerciale. Inoltre, l'impianto fotovoltaico illumina la parte esterna dell'Allianz Riviera anche di notte, rilasciando l'energia assorbita durante le ore di sole. Quella restante, invece, poi viene ridistribuita nelle abitazioni vicine. Il tetto dello stadio, infatti, è ricoperto da 7mila m² di pannelli solari ad alto rendimento, frutto di un accordo tra i proprietari dello stadio e l'azienda Électricité de France. È stato scelto un materiale particolare per ricoprire l'intera struttura: una membrana trasparente di fluoruro di polivinile precompresso, così che la luce riesce a penetrare nello stadio con la massima luminosità. Suddiviso in tre livelli, la parte interna dello stadio è composta di legno e metallo T-3500. Infine la forma, pensata per richiamare alla memoria le ali di una cicala, simbolo della Provenza. lo stadio infatti fa parte del "Plan Climate Energie" della città di Nizza e parteciperà con circa 1500 MWh/anno di energia per la città, fino a raggiungere l'obiettivo di 25.110 MWh/anno entro il 2020.»²

Uno stadio connesso

«Il concorso è il legame tra la città e lo stadio. Connesso ad una strada larga 40 metri, si estende un quartiere-eco. Questo grande spazio pubblico si apre sullo stadio, facilitandone l'accesso. Grazie alla sua flessibilità, lo spazio è in grado di ospitare una vasta gamma di eventi durante tutto l'anno, e funzionerà tutti i giorni da collegamento al distretto ecologico. Wilmotte & Associés ha dedicato particolare attenzione alla pelle dello stadio che anima sia l'interno sia l'esterno dell'edificio. La parte architettonica è in trasparenza, eliminando la distinzione tra interno ed esterno e rendendo visibile il bagliore dello stadio di notte. Questo concetto è ottenuto con la struttura space frame, rivestita con una membrana trasparente (ETFE). Di giorno, questa "busta" porta una luce naturale diffusa, e di notte fa brillare lo stadio. La struttura è visibile dall'esterno: vi è un gioco di luci e ombre tra l'ETFE e il reticolo di legno. La sagoma luminosa, leggera e aperta dell'edificio deve molto a questa "pelle". Agendo come un velo protettivo, essa a volte si chiude, talvolta si apre all'ambiente circostante. Dall'autostrada, la facciata chiusa dello stadio accentua la presenza iconica dell'imponente struttura. Il rapporto tra interno ed esterno può essere percepito da ogni punto dello stadio.»³

Viaggiare in città e nei dintorni

Il piano urbano dei trasporti di Nizza per Uefa Euro 2016 si basa sul potenziamento dell'attuale rete: frequenza, orari e capacità saranno adeguati all'evento. Il rispetto dell'ambiente resta elemento fondamentale della pianificazione. Sempre consigliati trasporti pubblici e strade pedonali.

³Jean-Michel Wilmotte, (n.d.), *Le Stade, l'édifice*, allianz-riviera.fr, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.allianz-riviera.fr/fr/introduction/lédifice

COME MUOVERSI

L'**aeroporto** Nice-Côte d'Azur, porta d'ingresso alla Costa Azzurra, è a 15 minuti dal centro cittadino. È il secondo aeroporto di Francia dopo Parigi, per traffico passeggeri. L'aeroporto, costruito su terre un tempo costiere e oggetto di bonifica, registra oltre dieci milioni di passeggeri l'anno.

La **stazione ferroviaria** Nice-Ville, la prima, è al centro di Nizza ed è servita dall'unica linea tramviaria cittadina. Da qui partono treni ad alta velocità (TGV) e espressi (Corail). Nizza ha altre due stazioni ferroviarie, da ovest a est: Saint-Agustin e Riquier.

Il **trasporto pubblico** offre un'unica linea tramviaria (è prevista l'entrata in funzione della 2a nel 2017) dal centro cittadino alle periferie nord. Una rete di linee bus copre l'intera area urbana.

L'uso dell'**auto** è vivamente sconsigliato. Agli spettatori e partecipanti di Euro 2016 non saranno messi a disposizione appositi parcheggi, tranne alle persone con mobilità ridotta.

La **bici** è un'ottima alternativa per spostarsi all'interno di Nizza, grazie al sistema Vélo-Bleu di noleggio bici o Auto-Bleue di veicoli elettrici, che ha installato circa 180 stazioni in tutta la città, mettendo a disposizione 1'750 mezzi pubblici sulla densa rete di piste ciclabili in particolare sul tracciato del lungomare.

COME ARRIVARE ALLO STADIO

Navette: stazione Nice-Ville, fermata Saint Augustin.

Autobus: linea 9,10, fermata La Carrière - linea 95, 200, fermata Stade Allianz Riviera.

Treno: Chemin de fer de Provence, fermata Saint Isidore + 10 min. a piedi. **Taxi:** Avenue Pierre de Coubertin.



RENDER 1



RENDER 2



RENDER 3



RENDER 4



QUARTIERE E DINTORNI



1:50'000

Università Nice
Sophia Antipolis
(18 ha) 04
1977

Cattedrale Ortodossa
Russa di Caucaso
(21 ha) 03

Parc des Sports
Charles Ehmann
(24 ha) 02

Parc Phoenix
(7 ha) 05

Aeroporto Nice
Côte d'Azur
(370 ha) 01
1910

SAINT ISIDORE 103

DISTANZE DALLE ALTRE SEDI

Marsiglia	215km
Lione	480km
Saint-Étienne	500km
Tolosa	570km
Bordeaux	810km
Parigi	945km
Saint-Denis	955km
Lens	1150km
Lille	1170km

INAUGURAZIONE

22 Settembre 2013

TEMPISTICHE REALIZZAZIONE

45 mesi

20 mesi (progetto)

25 mesi (esecuzione)

SUPERFICIE SITO

22.0 ha (2% quartiere)

5.4 ha (stadio)

12.0 ha (pavimentazione/edificato)

4.6 ha (aree verdi)

FUNZIONI

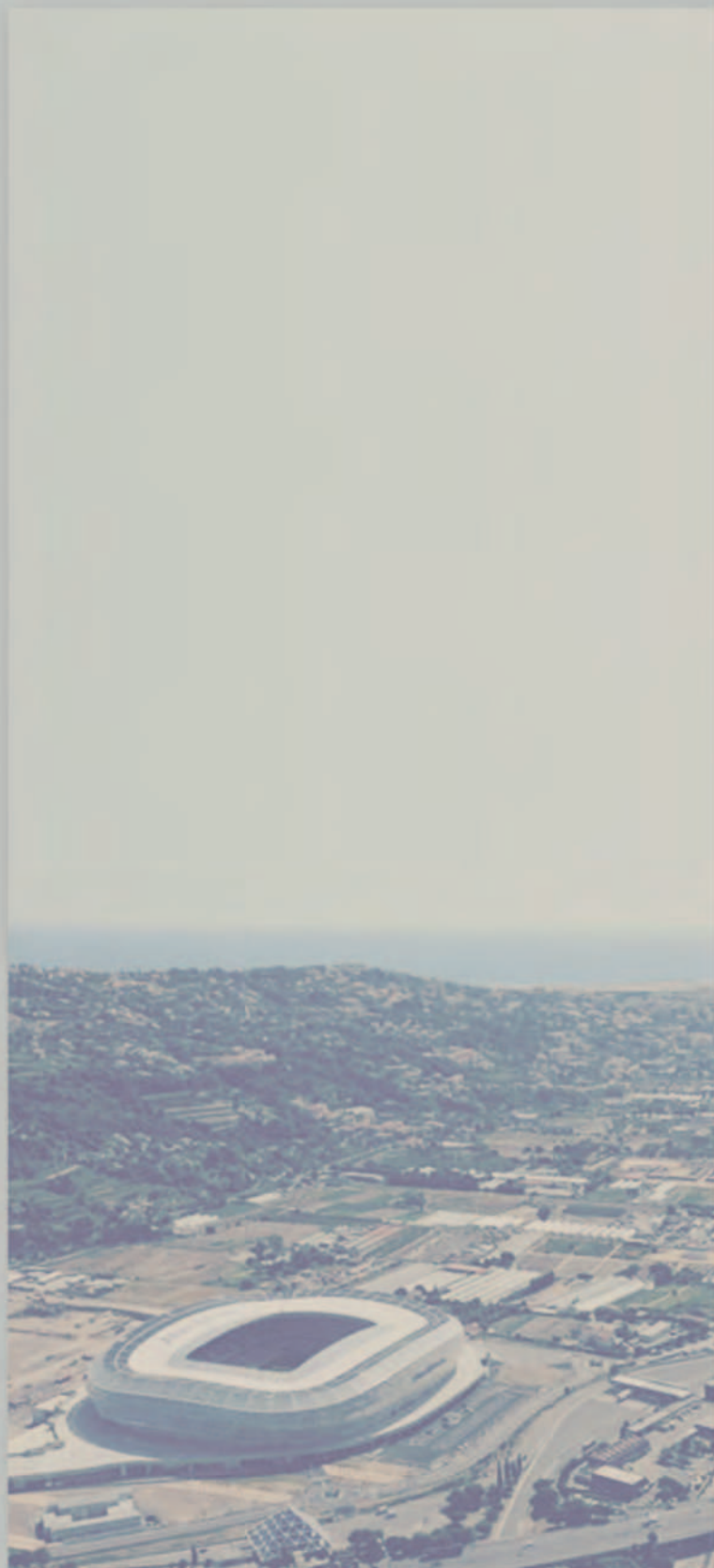
calcio, mostre, concerti, spettacoli,
tennis, motori, uffici, ristorante, bar,
rugby, negozi, (100 eventi all'anno)

SINDACO

Christian Estrosi (sinistra)

"La vita pubblica di Nizza non era
all'altezza di una grande città"





MEDIA SPETTATORI STADIO

17'297 ab

(48%)

2015-2016

post costruzione

14'542 ab

(40%)

2011-2012

pre costruzione

SISTEMA PREINSEDIATIVO

paludoso

ABITANTI QUARTIERE

25'665 ab

con indice di affluenza:

+ 7% (ultimi 3 anni)

ATTIVITÀ IMPIANTO

24/24 ore

al giorno

7/7 giorni

alla settimana

PROPRIETÀ IMPIANTO

Prefettura di Nizza

con partenariato:

Pubblico - Privato

ACCESSIBILITÀ

12'000 posti auto

4'500 posti moto

OTTOBRE 2006



OTTOBRE 2012



SETTEMBRE 2014



FASI SALTANTI TRASFORMAZIONE

PARIGI

“Il presidente del Paris Saint-Germain, Nasser Al-Khelaifi, ha voluto rinnovare questo recipiente leggendario, senza distorcere la forte identità del luogo. Abbiamo dovuto, perciò, trovare 10mila metri quadrati senza costruire superficie supplementare.”

T. Sheehan



Architetto **ATSP**

Capienza **48'583**

Competizione **2010 - 2011**

Progetto **2011 - 2012**

Realizzazione **2013 - 2016**

Costo **100 mln €**

Stato **RISTRUTTURATO**

Distanza Parigi **0 km**

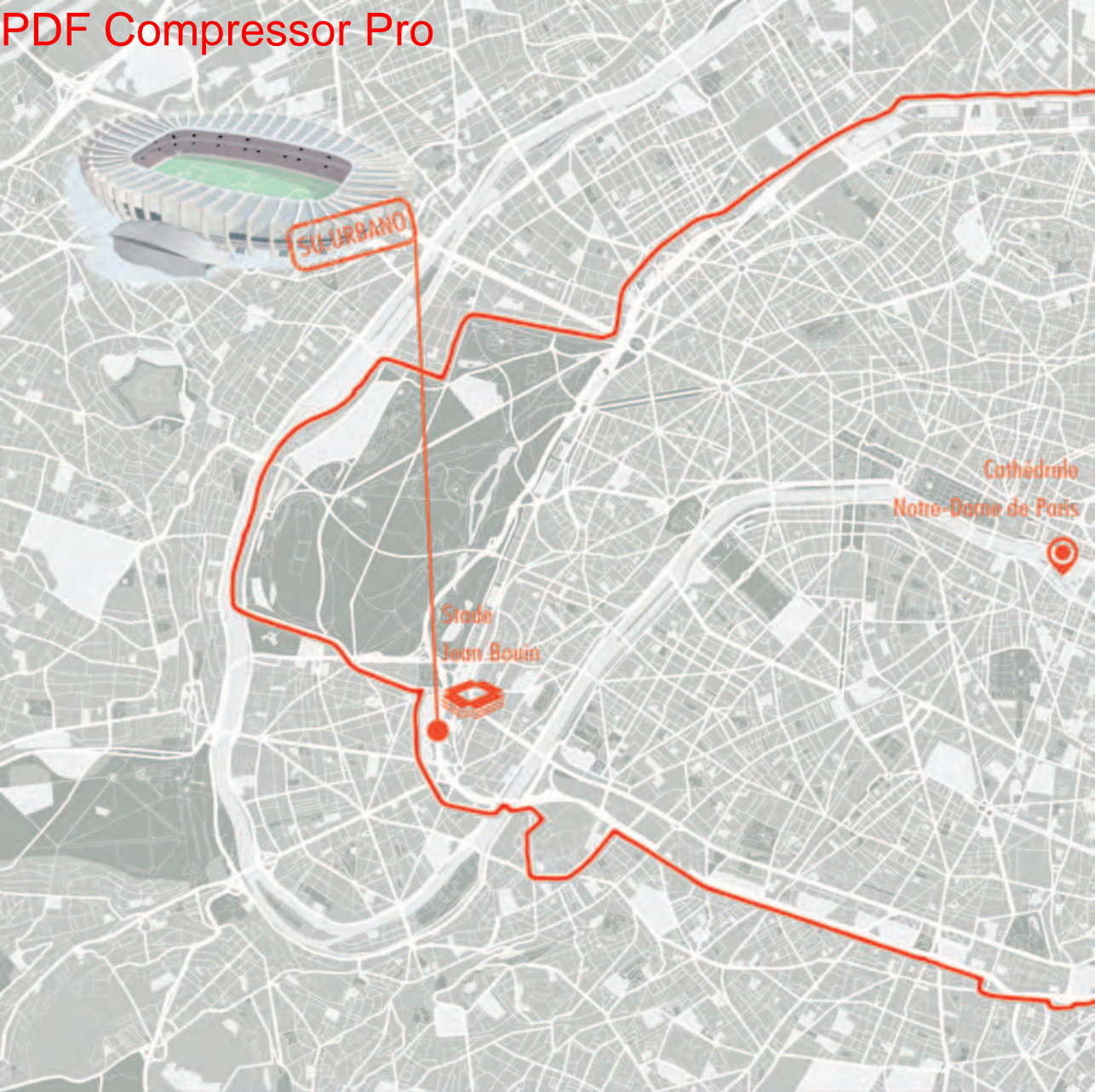
«Cinque mesi dopo l'inaugurazione del Parc OL, il nuovo stadio di Lione unanimemente considerato dagli esperti come l'impianto più moderno di Francia, in fatto di edifici polifunzionali, il Paris Saint-Germain, che dopo gli anni di dominio dell'OL, conduce ora il campionato Ligue 1, ha inaugurata martedì il rinnovato Parc des Princes. Su questo livello il PSG vuole essere protagonista e competere con le più grandi squadre di calcio in Europa, grazie anche ad attrezzature adeguate alle sue ambizioni. Dopo trentaquattro mesi di lavoro, la zona della Porte d'Auteuil, è stata completamente "resettata" nelle parole di Jean-Claude Blanc,

ingresso attrezzato 01
stade Jean Bouin 02



vice amministratore delegato del club, con l'ausilio dell'architetto incaricato del progetto, Tom Sheehan. Il progetto è stato realizzato in loco "occupato", ricordando quale fosse una delle tante sfide. In particolare, ha detto Tom Sheehan, "il Parc des Princes non aveva conosciuto un ammodernamento approfondito dalla sua costruzione nel 1970". Ad un costo complessivo di 75 milioni di euro, finanziato totalmente dal PSG, dopo aver firmato con il comune di Parigi un nuovo contratto di locazione per un periodo di trenta anni, a partire dal 2014. Il campo da gioco, inoltre, è stato sollevato di 28 centimetri per una migliore visibilità.»¹

¹ Elsa Dicharry, 5 Ottobre 2016, *Le Parc des Princes s'offre une nouvelle jeunesse*, lesechos.fr, estratto il 28 Ottobre 2016.



STADIO - CENTRO

STADIO - AEROPORTO

DATI CITTÀ



7.9 km - 1h 44min

18.8 km - 4h 06min

Superficie 105.40 km²



8.9 km - 0h 37min

20.5 km - 1h 19min

Abitanti 2'229'621 ab



9.3 km - 0h 35min

16.8 km - 0h 25min

Densità 21'153 ab/km²



10.0 km - 0h 43min

17.2 km - 1h 06min

Importanza 1a per ab



INFORMAZIONI

Inaugurato a fine Ottocento, il Parco dei Principi si trova al margine ovest della città, capitale francese. Ha fatto già da palcoscenico alla finale dell'Europeo '84 e ad altre manifestazioni continentali. Dal 1973 accoglie le gare interne del Paris Saint-Germain. In occasione degli Europei sono stati previsti degli interventi di restauro e di abbellimento dell'impianto, considerato già tra i migliori del mondo.



Introduzione

Il Parco dei Principi (in francese Parc des Princes) è uno stadio sito nel XVI arrondissement di Parigi, in Francia. Vi ha sede la squadra di calcio del Paris Saint-Germain (PSG). Fintanto che per i Mondiali di calcio del 1998 non fu completato lo Stade de France a Saint-Denis, ospitava anche le partite della nazionale di calcio francese e della analoga nazionale di rugby. L'attuale Parco dei Principi, opera dell'architetto Roger Taillibert, è stato inaugurato nel giugno 1972: stadio esclusivamente adibito per partite di calcio o rugby (tant'è che manca la pista di atletica nel bordo campo), rappresenta la terza incarnazione del Parco dei Principi: i due precedenti aprirono prima nel 1897, il secondo nel 1932, entrambi principalmente velodromi. Il design moderno con cui Taillibert lo progettò garantisce tuttora allo stadio una linea gradevole e contemporanea. Occasionali opere di manutenzione e sicurezza sono state effettuate nel corso degli anni novanta e successivi. Con l'acquisto del Paris Saint-Germain il 10 aprile 2006, la Colony Capital ha annunciato anche un piano di finanziamenti per migliorare ed espandere lo stadio, portandolo ad una capienza di 54mila spettatori. Un altro club di calcio, il Racing Club de Paris, ha anche giocato le sue partite in casa in questo campo dal 1984 al 1990, mentre lo Stade Français, club di rugby parigino, gioca qui alcune sue partite, alternandosi con l'adiacente stadio "Jean Bouin" e con lo Stade de France.

Una completa riabilitazione

«La ristrutturazione del Parc des Princes termina dopo 30 mesi di lavoro per far posto ad un notevole e noto edificio polivalente, il quale è appena stato aperto alla stampa questo 10 maggio 2016. È in questo contesto che il team Atelier Tom Sheehan & Partners (ATSP) risponde "presente" per realizzare questo progetto. Tre anni e mezzo dopo essere stato mandato per affrontare questa sfida formidabile, lo studio di architettura internazionale ha tenuto la promessa fatta a ottobre 2012. Il risultato è soprattutto quello di una squadra. Quelli del Paris Saint-Germain, gestito da Jean-Claude Blanc, Chief Operating Officer, e quelli di ATSP, che hanno lavorato insieme per raggiungere questo obiettivo. L'originalità dei lavori di ristrutturazione è stata quella di chiamare alle competenze designers di talento per sviluppare lo spazio e le sale e progettisti per rivestire le strutture più lussuose, i bar e i ristoranti più alla moda. Ciascuno dei membri del team, partner, architetto, ingegnere, consulente, è stato totalmente coinvolto nel progetto. Il pubblico, come i giocatori, si sono evoluti in uno stadio leggendario, che ha plasmato l'identità del Club per oltre 40 anni, senza che alcun lavoro significativo sia mai stato fatto. Per raggiungere il livello di ambizione del Paris Saint-Germain, ho dovuto rispettare e glorificare lo storico Parco dei Principi ed al tempo stesso creare nuovi spazi e nuove esperienze più vicina alle esigenze dello sport di oggi. ATSP ha dovuto creare un tempio del calcio, tenendo presente di trovarsi a Parigi. Il tempo era la sfida principale della squadra, per effettuare l'esecuzione della missione. Il lavoro è stato compiuto in circa 30 mesi. Stagione dopo stagione, ogni novità è stata scoperta nei suoi spazi. Lo stadio è ora completamente ristrutturato ed è stato scelto per ospitare cinque partite di Euro2016, dove nuovi momenti di storia continueranno a lasciare il segno al Parco dei Principi.»²

²Tom Sheehan, (n.d.), *Inauguration du Parc des Princes*, tomshiehan-blog.com, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.tomshiehan-blog.com/inauguration-du-parc-des-princes/

Un parco della gioventù

Lo stadio attuale è il terzo ad essere stato costruito su questo sito. Il primo è stato inaugurato nel 1897, mentre il secondo nel 1932. Il Parco dei Principi ha segnato il traguardo del Tour de France tra il 1903 e il 1967 e vanta una lunga storia come stadio di rugby internazionale. La prima parte dei lavori di ammodernamento in corso è stata completata nell'estate 2014, con due nuovi file di posti a sedere aggiunte e disposte più vicino al terreno di gioco, così come nuove panchine per i giocatori e nuovissimi executive box e lounge. L'ammodernamento del Parc des Princes, che ha migliorato i servizi per il pubblico e aumentato la capacità a 45'000, è stato completato nel 2015. «Il Parco dei Principi è uno dei luoghi più "francesi" di Francia. Sull'area che lambisce il Boulevard Périphérique, a pochi passi dal Bois de Boulogne, si intrecciano la storia dello sport e il passato monarchico della Nazione. Un tempo riserva di caccia della famiglia reale, poi motovelodromo e traguardo delle prime edizioni del Tour de France, infine nuovo stadio simbolo di avanguardia architettonica e rilancio calcistico della capitale. Inaugurato nel 1972, nella veste che conosciamo oggi, su progetto di Roger Taillibert, il Parc des Princes si presenta come uno degli stadi più riconoscibili d'Europa: il profilo ondulato e i grandi costoloni in cemento armato che lo abbracciano tutt'intorno sono il segno di un'unicità che, all'epoca, rappresentò una delle prime esperienze progettuali di questo tipo a livello europeo.»²

Nella rete delle relazioni

Il primo "Parco dei Principi", nasceva in un'area dedicata a riserva di caccia e svago della nobiltà francese situata nei pressi della capitale. Solo nel 1860, sotto il governo di Napoleone III, in pieno sviluppo della città di Parigi, la riserva viene annessa all'area metropolitana della capitale francese. Visto il crescente prestigio e la popolarità che fanno diventare il polo sportivo del Parco dei Principi una vera e propria attrazione cittadina, nel 1932 il comune di Parigi stanziava un'importante somma di danaro per ammodernare ed ampliare l'impianto. «Il sig. Taillibert, come autore dello stadio, ha avuto la prima e l'ultima parola sul progetto di ristrutturazione. Il nostro lavoro è stato recensito da sue squadre e dal comune, ciascun, a sua volta, ha consultato i suoi consigli. Una proposta per un futuro ampliamento del parco gli è stata commissionata e penso che sarà presto svelata. Il nostro progetto si propone di valorizzare e abbellire lo storico Parco dei Principi. Il legame tra la città di Parigi e il Parigi-Saint-Germain è il punto centrale, il cuore del nostro pensiero, l'evocazione dei monumenti parigini e dei suoi attori sono al centro del progetto.»³

Viaggiare in città e nei dintorni

I trasporti pubblici dell'Ile-de-France contano 14 linee di metro, 5 linee RER (trenino metropolitano extraurbano leggero) e innumerevoli linee di bus. Si sconsiglia vivamente l'uso dell'auto. Non saranno disponibili parcheggi e servizi park and ride. Le condizioni del traffico nell'agglomerazione dell'Ile-de-France, già normalmente difficili, peggioreranno ulteriormente.

³Tom Sheehan, (n.d.), *Parc des Princes, Paris*, atsp.eu, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.atsp.eu/parc-des-princes/

COME MUOVERSI



L'**aeroporto** di Paris Orly e di Paris Charles de Gaulle collegano Parigi al resto del mondo. Quest'ultimo è il settimo aeroporto del mondo per traffico aereo con collegamenti verso 315 destinazioni, e Orly, che collega Parigi con 60 paesi. Beauvais è l'aeroporto di Parigi servito dalle compagnie low-cost.

La **stazione ferroviaria** Paris Gare de Lyon, fa parte di una delle sei stazioni del centro urbano (Gare St-Lazare, Gare Montparnasse, Gare de l'Est, Gare du Nord, Gare d'Austerlitz), facendone la capitale europea più facilmente raggiungibile su ferrovia.

Il **trasporto pubblico** parigino comprende 16 linee metropolitane, cinque linee ferroviarie di trasferimento espresso regionale (RER), quattro linee di tram e oltre 300 linee di autobus.

L'uso dell'**auto** è vivamente sconsigliato. Agli spettatori e partecipanti di Euro 2016 non saranno messi a disposizione altri parcheggi, tranne nelle vicinanze dello stadio per persone disabili.

La **bici** è disponibile tramite il servizio Vélib' (abbreviazione di vélo libre service, riconducibile intuitivamente ed emotivamente a "vélo liberté", in italiano: bicicletta libera): un programma pubblico di noleggio biciclette di Parigi. Lanciato nel luglio 2007 dal partito socialista conta 10mila bici e 750 stazioni.

COME ARRIVARE ALLO STADIO

Metro: linea 10, fermata Porte d'Auteuil - linea 9, fermata Porte de St-Cloud. **Tram:** linea 3, fermata Pont de Garigliano.

Treno: RER C, fermata Pont de Garigliano.

Autobus: linea 22, 62, 72, fermata Porte de St-Cloud - linea 32, 52, fermata Porte d'Auteuil. **Taxi:** Rue Claude Farrère.



RENDER 1



RENDER 2



RENDER 3



RENDER 4



QUARTIERE D'INTORNI



Jardins du Trocadéro
(10 ha) 05

Arc de Triomphe
(8 ha) 04
1806

Bois de Boulogne
(846 ha) 03

Champ de Mars
(35 ha) 02

Parc André Citroën
(24 ha) 01
1992

1:50'000

DISTANZE DALLE ALTRE SEDI

Saint-Denis	15km
Lens	200km
Lille	225km
Lione	465km
Saint-Étienne	525km
Bordeaux	590km
Tolosa	680km
Marsiglia	780km
Nizza	945km

INAUGURAZIONE

10 Maggio 2016

TEMPISTICHE REALIZZAZIONE

44 mesi

10 mesi (progetto)

34 mesi (esecuzione)

SUPERFICIE SITO

10.0 ha (1% quartiere)

3.5 ha (stadio)

3.0 ha (pavimentazione)

3.5 ha (edificato)

FUNZIONI

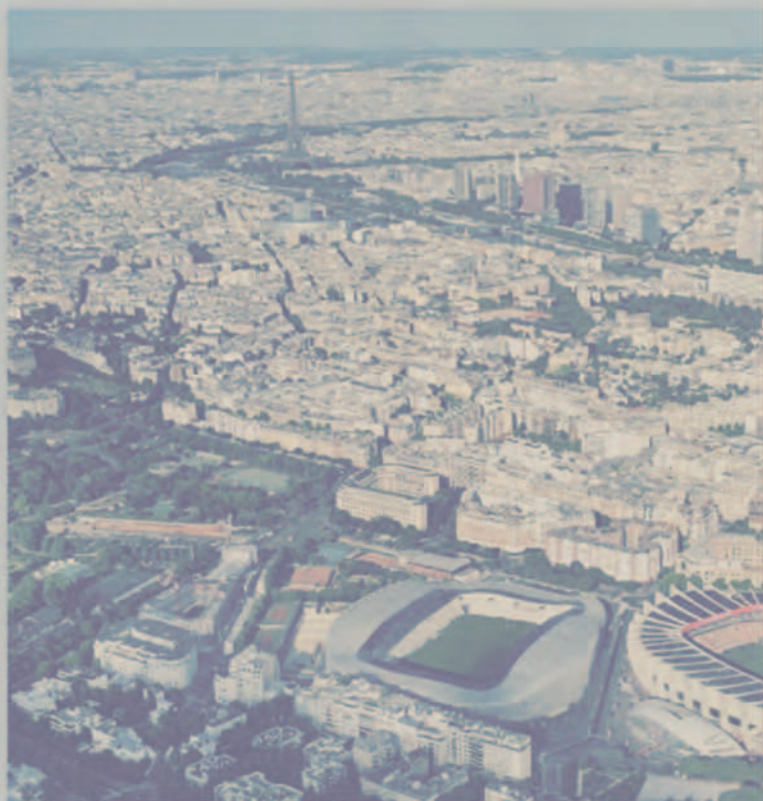
calcio, rugby, concerti, spettacoli,
museo nazionale dello sport,
(5 eventi all'anno)

SINDACO

Anne Hidalgo (sinistra)

"Penso sia essenziale. L'atmosfera è grande, ma si deve allargare"





MEDIA SPETTATORI STADIO

46'460 ab

(97%)

2015-2016

post ristrutturazione

33'265 ab

(70%)

2011-2012

pre ristrutturazione

SISTEMA PREINSEDIATIVO

urbanizzato

ABITANTI QUARTIERE

169'942 ab

con indice di affluenza:

+ 5% (ultimi 3 anni)

ATTIVITÀ IMPIANTO

4/24 ore

al giorno

1/7 giorni

alla settimana

PROPRIETÀ IMPIANTO

Città di Parigi

con partenariato:

Pubblico - Privato

ACCESSIBILITÀ

0 posti auto

0 posti moto

MAGGIO 2004



DICEMBRE 2011



FEBBRAIO 2016

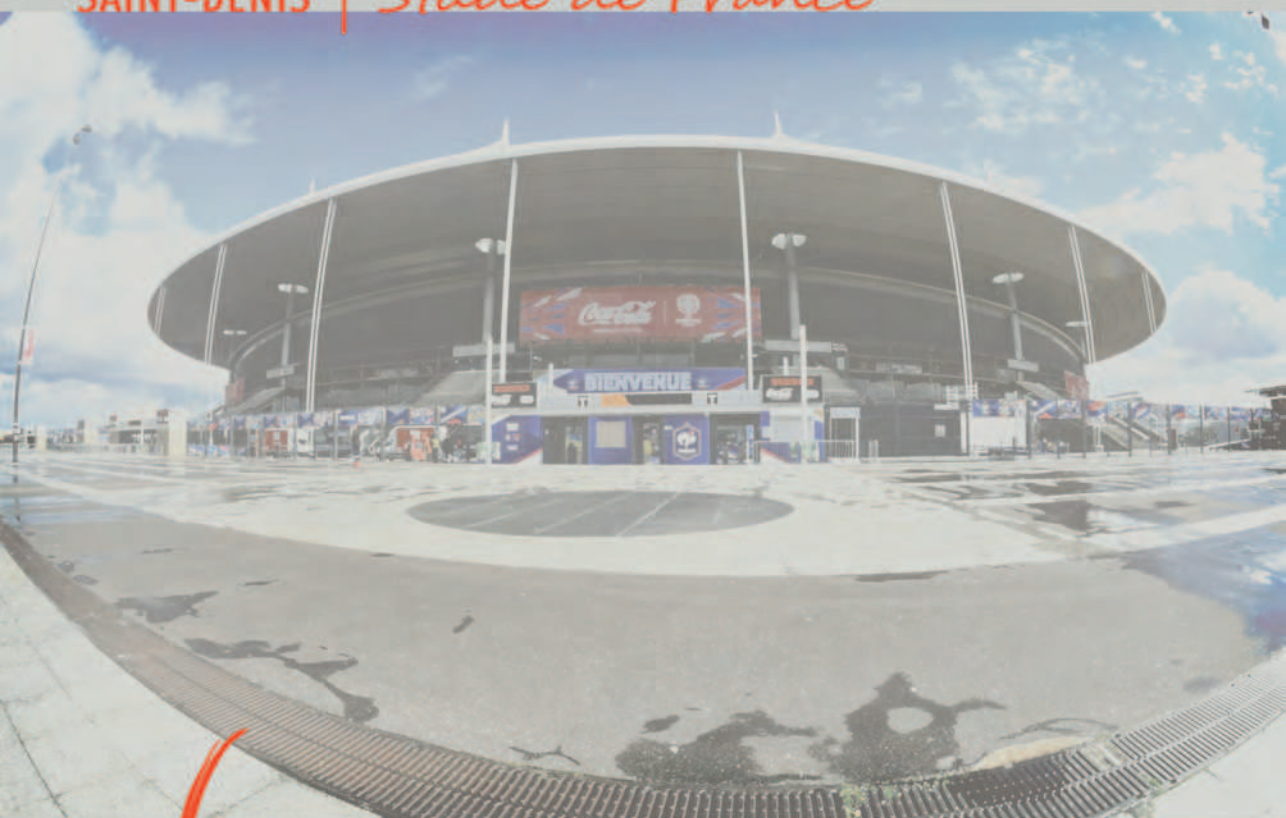


SAINT-DENIS

“Lo scopo di informare è anche quello di sviluppare l'area della Plaine Saint-Denis , un ex sito industriale in fase di ristrutturazione, con nuove aree residenziali e attività terziarie. Lo Stade de France può dare un volto attraente alle imprese.”

A. Zublena

SAINT-DENIS | *Stade de France*



Architetto **Zubléna & Macary**

Capienza **81'338**

Competizione **1992 - 1993**

Progetto **1993 - 1994**

Realizzazione **1995 - 1998**

Costo **0 mln €**

Stato **PRONTO**

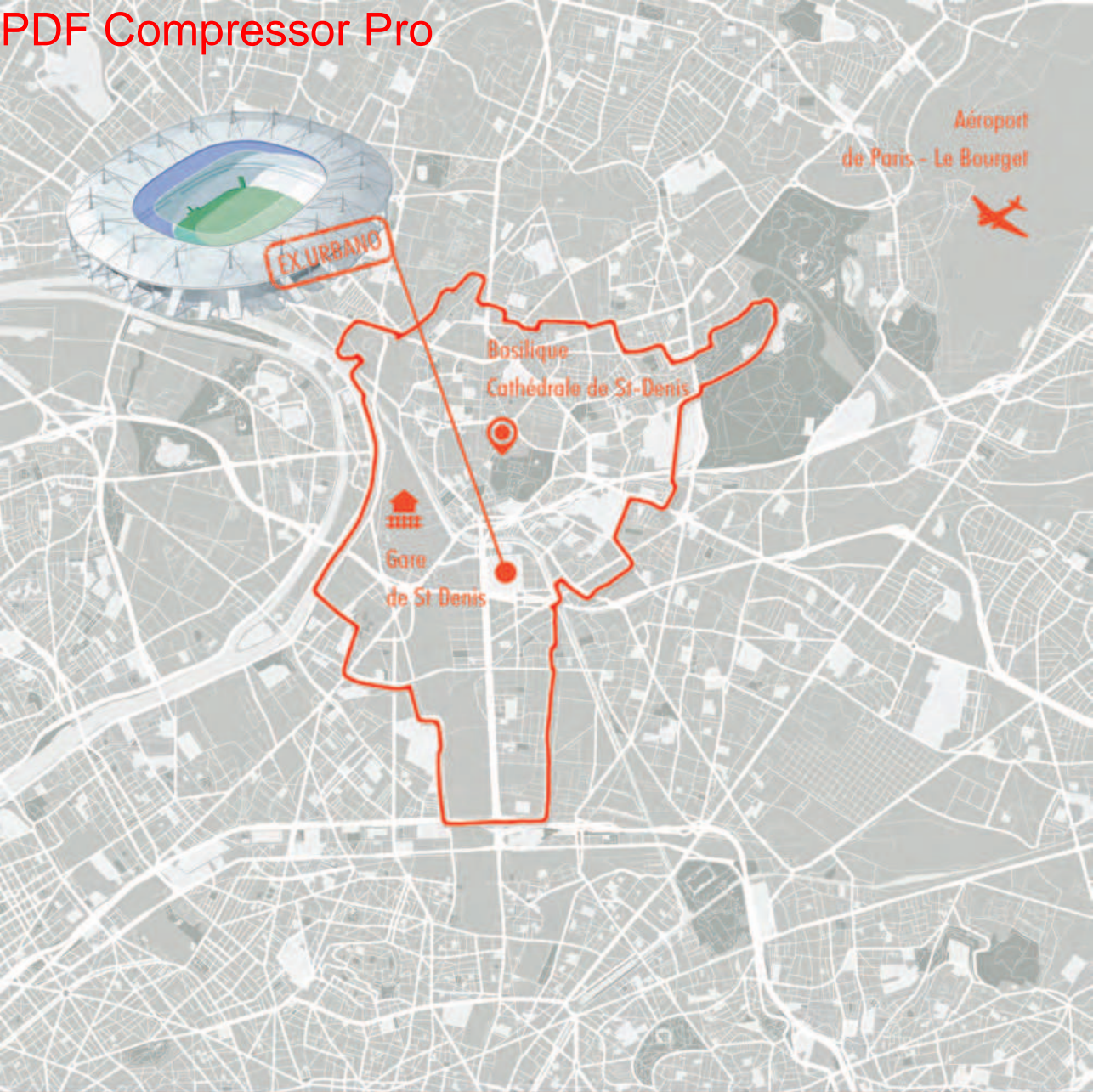
Distanza Parigi **15 km**

«Uno stadio poco più che maggiorenne, sono passati 18 anni e qualche mese dalla sua inaugurazione ufficiale: era il 27 gennaio 1998. Conosciuto anche come "l'Astronave", per via della sua forma a disco e della sua copertura staccata dal corpo dell'edificio, l'impianto, uno dei tre presenti nell'area metropolitana della capitale francese, è situato nella cittadina di Saint-Denis alle porte di Parigi. L'idea alla base della costruzione del nuovo impianto, dopo un grande concorso nazionale di architettura, vinto da Jean-Pierre Buffi, era anche quella di riqualificare l'area circostante lo stadio con nuovi servizi e spazi lavorativi da destinare al



terziario. La costruzione di questo stadio nasce da un concetto: "Les thèmes de mouvement, de légèreté et d'universalité", ovvero doveva evocare movimento, leggerezza e l'universalità. Da questa idea partirono i progetti di quattro architetti che ne coordinarono la costruzione in soli 31 mesi. Il suo punto di forza di questo stadio è il tetto la cui forma ellittica simboleggia appunto l'universalità dello sport. Questo è ciò che viene fatto con un nuovo spazio urbano e paesaggistico: la costruzione di nuove infrastrutture, uffici, nuove attrezzature e progetti, centri culturali e accademici e abitazioni sia private che sociale e alberghi.»¹

¹ Michel Macaray, 19 Giugno 2016, *Stadium history*, stadesfrance.com, estratto il 28 Ottobre 2016.



STADIO - CENTRO

STADIO - AEROPORTO

DATI CITTÀ



1.4 km - 0h 18min

1.8 km - 0h 06min

2.6 km - 0h 12min

3.2 km - 0h 12min

8.9 km - 1h 54min

10.6 km - 0h 34min

7.4 km - 0h 12min

8.9 km - 0h 39min

Superficie 12.36 km²

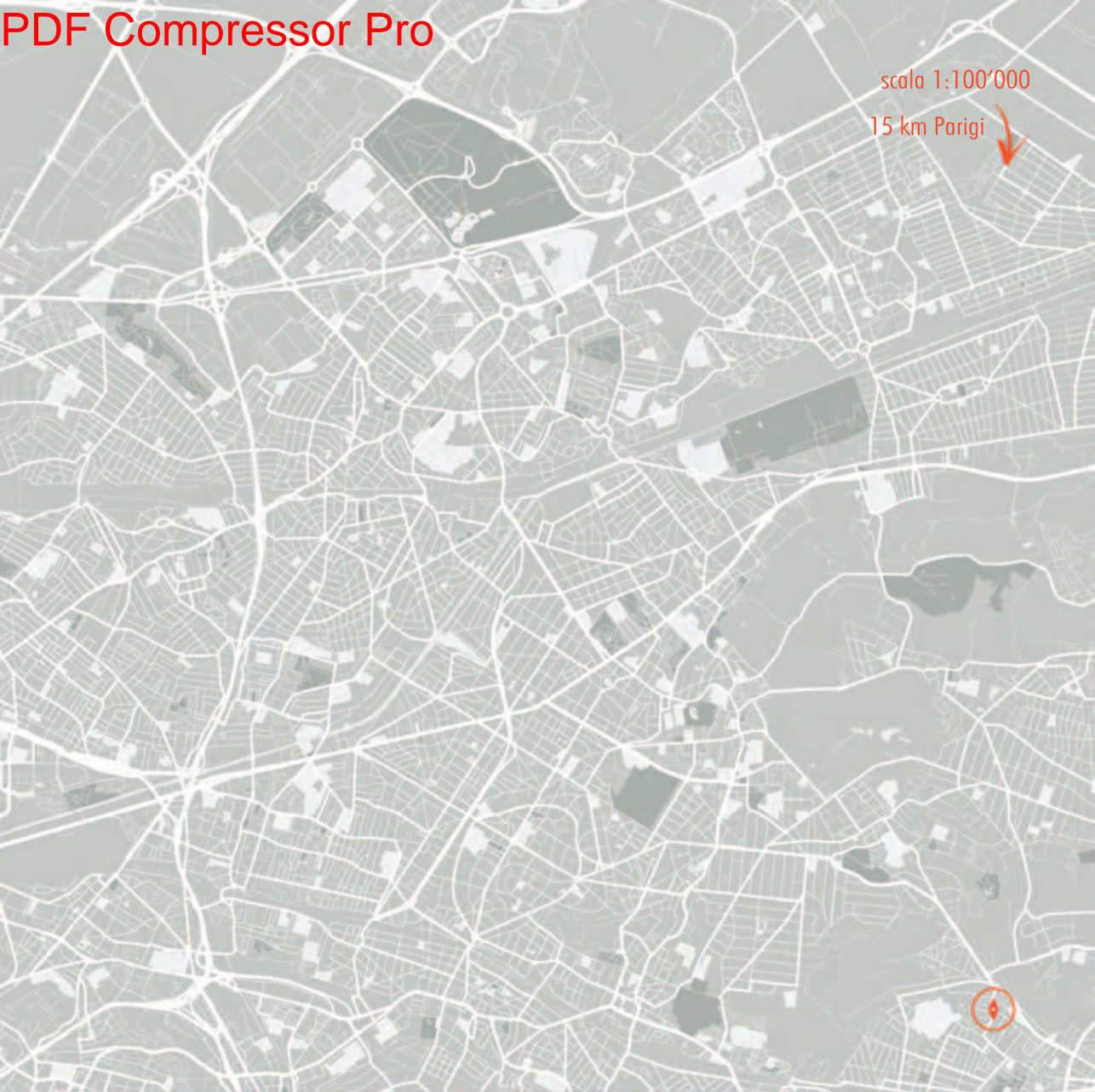
Abitanti 106'927 ab

Densità 8'651 ab/km²

Importanza 42a per ab

scala 1:100'000

15 km Parigi



INFORMAZIONI

Situata nel nord della Francia, a una decina di chilometri da Parigi, il comune di Saint-Denis è sede di una delle basiliche gotiche più popolari al mondo. Nel novembre 2015 è stato oggetto di attacchi terroristici rivendicati dall'Isis. Lo Stade de France, inaugurato nel 1998 e teatro di molte partite dei mondiali disputati lo stesso anno, ospita le gare della nazionale francese di calcio e di rugby.



Introduzione

Lo Stade de France è lo stadio polifunzionale più grande della Francia. Inaugurato nel 1998, è situato nel quartiere de la Plaine Saint-Denis a Saint-Denis, a circa 10 km da Parigi. Lo stadio è stato ufficialmente aperto e inaugurato il 27 gennaio 1998. Da allora viene utilizzato sia per le partite di calcio che per quelle di rugby, oltreché per grandi eventi tra i quali concerti musicali e meeting di atletica: caratteristica architettonica principale di questo impianto, infatti, è che le tribune del primo anello possono essere arretrate per liberare una pista di atletica leggera. Diverse volte si è provato a far sì che un club di calcio utilizzasse questo stadio, come campo di casa nei propri incontri sportivi: tuttavia, quella che poteva essere la squadra più adatta anche per numero di potenziali spettatori, cioè il Paris SG, ha rifiutato la proposta, convinto dalle pay TV e sponsor vari a restare al Parco dei Principi. Il 13 novembre 2015, come parte di una serie di attentati terroristici nella capitale francese, due kamikaze e una bomba sono scoppiate all'esterno dello stadio, nel corso di una partita amichevole fra le nazionali di calcio di Francia e Germania, causando un morto.

Uno stadio nazionale

«Tecnicamente un comune a sé stante, anche se situato alle porte di Parigi, Saint-Denis ha ritrovato popolarità dopo la costruzione dello stadio nazionale, nel 1998. Da allora quattro eventi mondiali (uno di calcio, uno di atletica e due di rugby), e l'edizione degli Europei in arrivo quest'estate, hanno imposto lo Stade de France tra gli stadi più importanti del continente. Soprannominato l'astronave per la sua forma ovale e il disco di copertura che dà l'impressione di essere "staccato" dalla struttura principale, presenta un anello di tribuna mobile che può essere avvicinato al campo di gioco, coprendo la pista d'atletica e migliorando la visuale in occasione di eventi di calcio e rugby. È il 1992 quando la FIFA decide di assegnare alla Francia l'edizione numero sedici del campionato mondiale di calcio, che si sarebbe tenuto nel 1998. All'epoca in Francia non erano presenti stadi che potessero ospitare oltre 45mila persone. Fu per questo motivo che il governo decise di avviare un progetto per la costruzione di uno stadio da oltre ottantamila posti. Da qui nasce la storia dello Stade de France, anche noto come Saint-Denis, dal nome del quartiere che lo ospita. In fase di costruzione, l'impianto fu concepito in maniera da poter ospitare non soltanto gare di calcio ma anche altri sport ed eventi extrasportivi. Con poco più di 81mila posti a sedere, lo Stade de France costituisce infatti il più grande stadio polifunzionale della Francia.»²

Calcio e potere

«L'idea principale del governo francese per ospitare la Coppa del mondo si fondava sulla realizzazione di uno stadio polifunzionale, statale, da 80mila posti a sedere e l'ammodernamento di altri nove stadi situati in diverse città nel resto del paese. Il governo propose importanti lavori di trasformazione e rinnovamento urbano ed infrastrutturale come misura di accompagnamento alle opere di carattere sportivo. Lo stadio nazionale proposto, in primo luogo denominato "Grand Stade", incontrò una forte opposizione in ogni fase della progettazione. La posizione stessa dello stadio rappresentò un elemento di discordia e fu determinato

²Aymeric Zublena, (n.d.), *Stade de France, Saint-Denis*, scau.com, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.scau.com/index.php/fr/projets/stade-de-france/53

dai politici e dalla finanza alla ricerca di un forte messaggio che si ispirasse ad un simbolismo nazionale. Jacques Chirac, sindaco di Parigi, negoziò con successo un accordo con il primo ministro Édouard Balladur per portare lo "Stade de France" (come alla fine del lungo dibattito fu chiamato lo stadio nazionale) nella capitale, inserendone la maestosa costruzione in un enorme masterplan di rinnovamento della città ("Plan Saint-Denis"). I piani per la costruzione dello stadio sono cominciati nell'ottobre 1994. La costruzione dello stadio, invece, iniziò nel maggio 1995 e fu completata, dopo 31 mesi di lavoro, nel dicembre del 1997, con un costo complessivo di 2,67 miliardi di franchi francesi. Il "Plan Saint Denis" non è ancora stato completato, e se ne prevede la conclusione non prima del 2020. Quando, nel luglio 1992, la Francia ottenne dalla Fifa l'organizzazione della fase finale del campionato mondiale, nessuno dei campi di gioco dei club regionali poteva soddisfare i requisiti della FIFA: non vi era infatti alcuna struttura in grado di ospitare in modo sicuro 40mila persone. Occorre infatti considerare che più della metà di questi stadi furono costruiti negli anni 1920 e 1930 in occasione dei primi mondiali ospitati in Francia. In questo contesto, si scatenò un'accesa rivalità tra le città potenzialmente in grado di ospitare il torneo e di far fronte alla necessaria ristrutturazione infrastrutturale. I costi di questi interventi furono suddivisi tra il governo centrale, le città e le regioni.»²

Un'astronave alle porte della città

«È il lavoro di quattro architetti Michel Macary, Aymeric Zublena, Regembal Michel e Claude Costantini. L'architettura di questo stadio si ispira all'aeroporto internazionale di New York-John F. Kennedy, di proprietà della Worldport, la compagnia aerea americana. Solo lo stato avrebbe potuto sostenere un investimento di questa portata. La concessione è la migliore risposta all'importanza del costo. Il nuovo principio per la costruzione di un impianto sportivo, è il seguente: il rivenditore assume la costruzione e la gestione dello stadio e ottiene in cambio una concessione statale di 30 anni e un contributo finanziario per il suo investimento. Lo stadio si è anche distinto, durante la sua progettazione, per l'utilizzo di software di simulazione movimenti della folla. Alone di galleggiamento, 46 metri sopra il campo, il tetto è uno degli aspetti più notevoli del Stade de France. La sua area di 6 ettari e il suo peso (13mila tonnellate o una volta e mezzo quella della Torre Eiffel) sono una prodezza tecnica. Protegge gli spettatori senza coprire l'area di gioco. Il vetro colorato nel centro riduce il contrasto e distribuisce la luce naturale. Si filtra così la radiazione rossa e infrarossa, ma lascia i blu e verdi necessaria per la salute del manto erboso.»³

Viaggiare in città e nei dintorni

I trasporti pubblici dell'Ile-de-France contano 14 linee di metro, 5 linee RER (trenino metropolitano extraurbano leggero) e innumerevoli linee di bus. Si sconsiglia vivamente l'uso dell'auto. Non saranno disponibili parcheggi e servizi park and ride. Le condizioni del traffico nell'agglomerazione dell'Ile-de-France, già normalmente difficili, peggioreranno ulteriormente.

³Francesco De Nigris, Bianca Dall'Aglio, 2 Giugno 2015, *Grande evento sportivo/potere/ingiustizia sociale/interessi*, ricerca tematica, estratto il 31 Ottobre 2016, da *Corso di Progettazione costruzione. Gestione delle infrastrutture sportive*

COME MUOVERSI

L'**aeroporto** di Paris Orly e di Paris Charles de Gaulle collegano Parigi al resto del mondo. Saint-Denis è facilmente raggiungibile in aereo grazie al vicino aeroporto internazionale di Roissy. Allo scalo si affianca l'aeroporto di Paris Le Bourget, utilizzato per l'aviazione privata e d'affari e ancora più vicino a Saint-Denis.

La **stazione ferroviaria** nell'Ile-de-France (agglomerazione urbana parigina) vanta una fitta rete di impianti che, in poche ore, collegano Parigi a tutte le principali città di Francia. I treni ad alta velocità sono accessibili tramite la stazione Paris-Nord.

Il **trasporto pubblico** di Saint-Denis è in simbiosi a quello di Parigi attraverso le linee 12 e 13 del Métro e ha 5 stazioni della metropolitana, 3 della RER, 2 linee di tram e 17 di autobus.

L'uso dell'**auto** è vivamente sconsigliato. Agli spettatori e partecipanti di Euro 2016 non saranno messi a disposizione altri parcheggi, tranne nelle vicinanze dello stadio per persone disabili.

La **bici** è disponibile appoggiandosi al servizio Vélib' (abbreviazione di vélo libre service, riconducibile intuitivamente ed emotivamente a "vélo liberté", in italiano: bicicletta libera), un programma pubblico di noleggio biciclette di Parigi e dintorni. Lanciato il 15 luglio 2007 con 10mila bici e 750 stazioni.

COME ARRIVARE ALLO STADIO

Metro: linea 13, fermata Saint-Denis Porte de Paris.

Treno: RER B, fermata La Plaine Stade de France - RER D fermata Stade de France Saint-Denis

Tram: linea 1, fermata Saint-Denis Basilique - linea 8, fermata Saint-Denis Porte de Paris. **Taxi:** Avenue Jules Rimet.



RENDER 1



RENDER 2



RENDER 3



RENDER 4



QUARTIERE E DINTORNI



127

SAINT-DENIS

DISTANZE DALLE ALTRE SEDI

Parigi	15km
Lens	195km
Lille	215km
Lione	480km
Saint-Étienne	540km
Bordeaux	600km
Tolosa	695km
Marsiglia	790km
Nizza	955km

INAUGURAZIONE

28 Gennaio 1998

TEMPISTICHE REALIZZAZIONE

52 mesi

21 mesi (progetto)

31 mesi (esecuzione)

SUPERFICIE SITO

17.0 ha (1% quartiere)

6.0 ha (stadio)

10.0 ha (pavimentazione)

1.0 ha (aree verdi)

FUNZIONI

calcio, rugby, concerti, spettacoli,
eventi aziendali, meeting atletica,
motori, (20 eventi all'anno)

SINDACO

Jacques Chirac (destra)

"desidero una bella, gloriosa e
lunga vita per lo Stade de France"





MEDIA SPETTATORI STADIO

74'246 ab
(91%)

2015-2016
post

68'991 ab
(85%)

2011-2012
pre

SISTEMA PREINSEDIATIVO

urbanizzato

ABITANTI QUARTIERE

106'927 ab
con indice di affluenza:
+ 5% (ultimi 3 anni)

ATTIVITÀ IMPIANTO

4/24 ore
al giorno
1/7 giorni
alla settimana

PROPRIETÀ IMPIANTO

Stato francese
con partenariato:
Pubblico - Privato

ACCESSIBILITÀ

5'000 posti auto
900 posti moto

MAGGIO 2004



OTTOBRE 2007



APRILE 2014

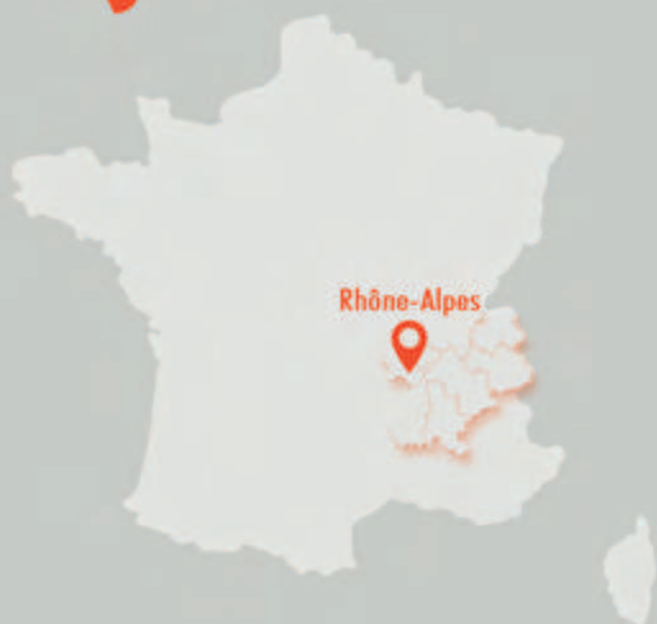


EASISALIENTI TRASPARENZA E FORMAZIONE

SAINT-ÉTIENNE

“Il nostro progetto rispetta questo stadio, che ha una storia. Tutti gli altri progetti di stadi sono rotondi e si assomigliano. Vogliamo mantenere la sua originalità, con i suoi angoli.”

P. Chaix



Architetto **Chaix & Morel**

Capienza: **41'965**

Competizione **2008 - 2009**

Progetto **2009 - 2010**

Realizzazione **2011 - 2014**

Costo **75 mln €**

Stato **RISTRUTTURATO**

Distanza Parigi **525 km**

«Per ospitare i match dell'Europeo, lo storico stadio Geoffroy-Guichard di Saint-Étienne, soprannominato “Calderone verde” dal colore della maglia della squadra locale, si è rimesso a nuovo da capo a piedi. Eppure, la storica struttura ha rischiato di restare esclusa dalla kermesse continentale, se non addirittura di essere messa nel dimenticatoio. All'assegnazione dell'Europeo 2016 alla Francia, infatti, i patron del Saint-Étienne e alcuni esponenti municipali avevano lanciato la proposta di costruire un nuovo stadio, abbandonando quello esistente ormai vicino al centesimo compleanno. I principali gruppi di tifosi, però, non hanno



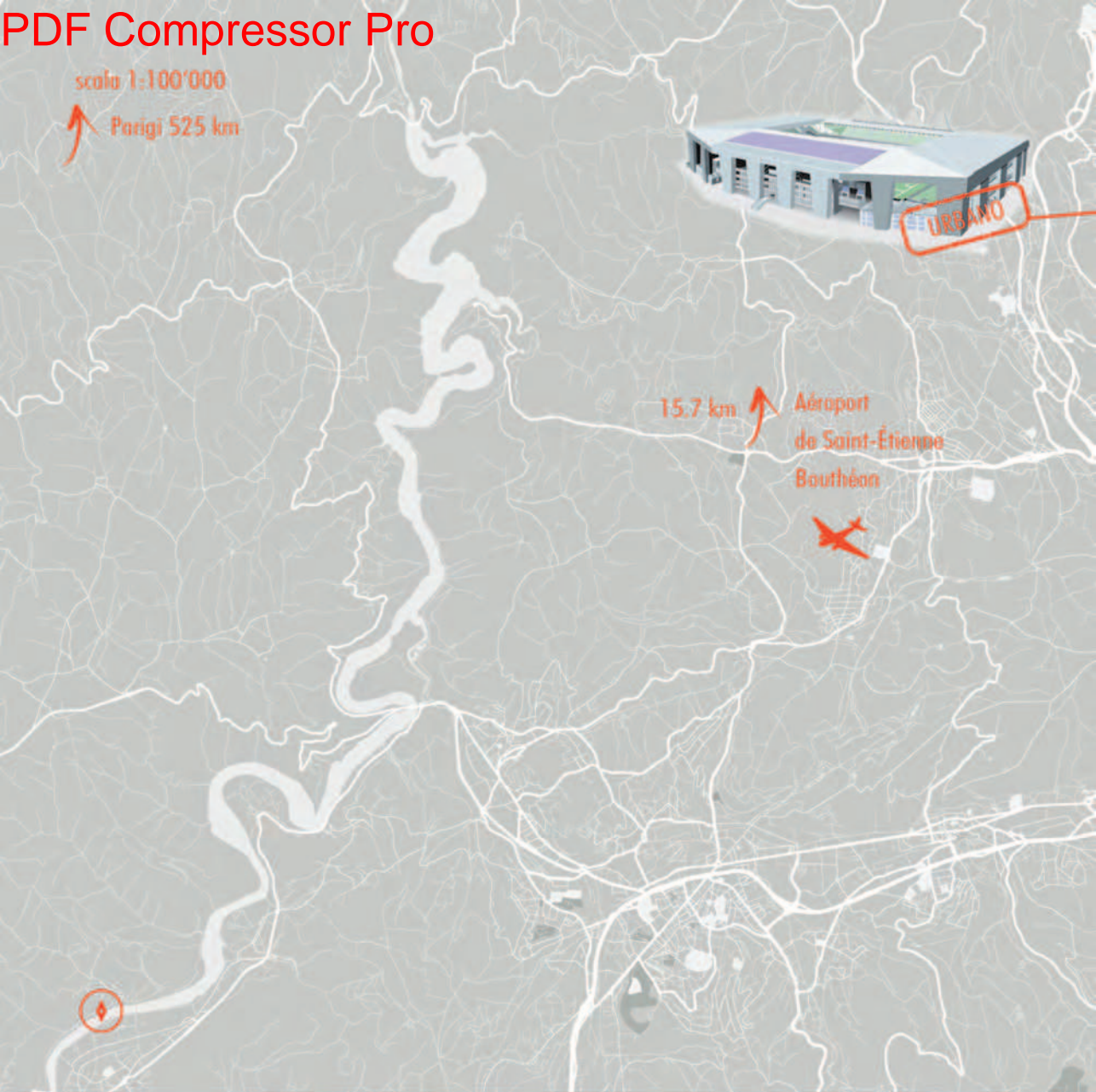
MASTERPAN

apprezzato l'idea e sono scesi in piazza in difesa del loro Calderone, mettendo pressione sul sindaco Maurice Vincent, a cui spettava l'ultima parola. Convinto dalla mobilitazione, ma anche dal notevole risparmio per le già stiracchiate casse pubbliche, il primo cittadino ha infine deciso per una ristrutturazione del Geoffroy-Guichard, affidata agli architetti parigini Chaix e Morel. L'impianto, inaugurato nel 1930, era nato come piccolo centro sportivo di provincia con meno di duemila posti, ma, nei decenni, ha subito una serie di ampliamenti. Completamente rinnovato anche il manto erboso, con un livello rialzato di 20 centimetri.»¹

¹ Laurence Griffiths, 28 Settembre 2015, *La ristrutturazione dello stadio Geoffroy-Guichard di St-Étienne con prodotti ArcelorMittal*, constructalia.com, estratto il 28 Ottobre 2016.

scala 1:100'000

↑ Parigi 525 km



STADIO - CENTRO

STADIO - AEROPORTO

DATI CITTÀ



2.5 km - 0h 32min

15.0 km - 3h 05min



2.7 km - 0h 12min

15.6 km - 0h 53min



2.8 km - 0h 10min

12.8 km - 0h 13min



1.7 km - 0h 11min

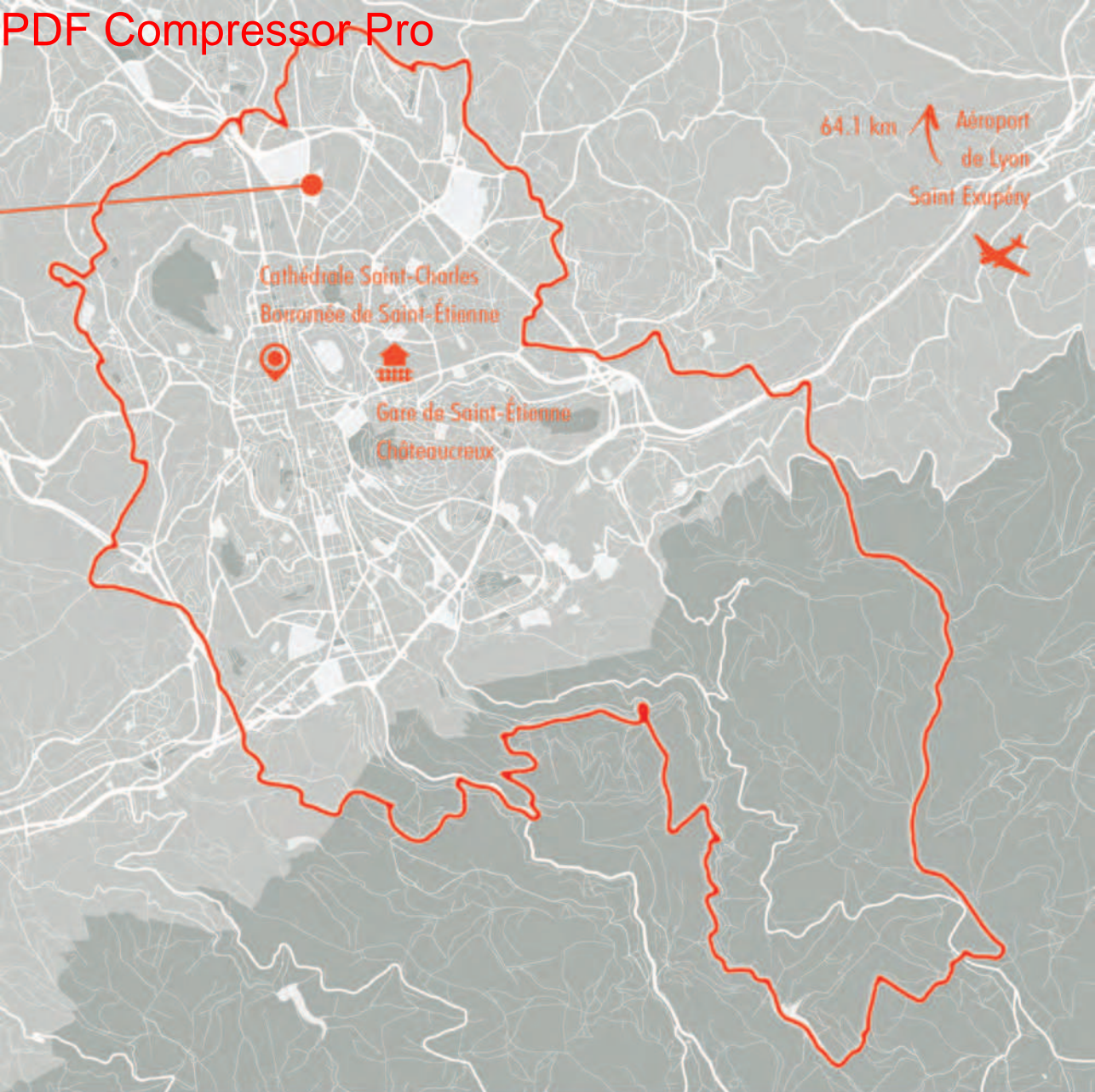
12.6 km - 0h 23min

Superficie 79.98 km²

Abitanti 175'203 ab

Densità 2'190 ab/km²

Importanza 14a per ab



INFORMAZIONI

Capoluogo della Loira, nel distretto centro orientale della Francia, dista da Lione circa 60 Km. Nel 2010 l'Unesco l'ha inserita nella rete delle "Città creative del design", che comprende le continentali Berlino e Graz. Sul manto erboso dello Stade Geoffroy Guichard, costruito negli anni Trenta, sono state ospitate già alcune partite dell'europeo del 1984 e del mondiale del 1998.



Introduzione

Lo stadio Geoffroy-Guichard (in francese stade Geoffroy-Guichard) è uno stadio polifunzionale di Saint-Étienne, in Francia. Vi si svolgono principalmente partite di calcio, ed è lo stadio in cui la squadra locale dell'AS Saint-Étienne, la squadra più titolata di Francia (niente male per una città di appena 175mila abitanti), gioca gli incontri casalinghi. Vi si sono disputate inoltre alcune partite del Campionato europeo di calcio 1984, dei Mondiali di calcio del '98 e della Confederations Cup 2003. È inoltre adibito agli incontri di rugby, ed ha ospitato alcune delle partite della Coppa del mondo del 2007. Ospiterà inoltre alcune partite del Campionato europeo di calcio 2016. Lo stadio ha aperto i battenti il 13 settembre 1931, e la prima partita casalinga dell'AS Saint-Étienne vi si è svolta quattro giorni dopo, il 17 settembre. Deve il suo nome a Geoffroy-Guichard, imprenditore francese fondatore della catena commerciale Groupe Casino che ne finanziò la costruzione. Viene soprannominato dai tifosi della squadra locale "le Chaudron" ("il Calderone") o "l'enfer vert" ("l'inferno verde"), con riferimento ai colori sociali della squadra del Saint-Étienne, appunto verde e bianco. È uno stadio in "stile inglese", ovvero è aperto agli angoli. Presenta quattro tribune, intitolate ad altrettanti giocatori francesi; rispettivamente: Charles Paret, Jean Snella, Pierre Faurand ed Henri Point. Il Geoffroy-Guichard è stato ristrutturato varie volte nella sua storia, ed i cambiamenti maggiori alla struttura originale furono apportati nel 1984 (in occasione dei Campionati europei di calcio), nel 1998 (in occasione della Coppa del mondo) e nel 2014 (di nuovo in occasione dei Campionati europei di calcio). In seguito ai vari rimaneggiamenti, la capacità dello stadio è variata nel tempo come segue: 1'800 posti (1931), 5'000 posti (1935), 15'000 posti (1938), 25'000 posti (1957), 39'570 posti (1968), 48'274 posti (1984), 35'616 posti (1998), 42'000 posti (2014). Oltre agli eventi sportivi, lo stadio ha ospitato, il 25 giugno 2005, un concerto del cantautore americano Bruce Springsteen.

Unificazione di uno stadio

«La ristrutturazione dello stadio Geoffrey Guichard aggiunge un tocco finale alla forma esistente, cui conferisce a questo elemento del patrimonio architettonico della città di Saint-Étienne - minata da tanti piccoli cambiamenti nel corso degli anni - un nuovo senso di armonia architettonica e coerenza formale. L'aggiunta di terrazze a nord e a sud e di tribune angolari aumenta la capacità dello stadio da 35'600 posti a 40'000. Le coperture sopra le tribune sono unite in uno schema geometrico di pieghe e sfaccettature che delinea la forma del cielo sopra il campo da gioco attraverso una struttura continua. Archi monumentali che ospitano le scale punteggiano la facciata dell'edificio. Insieme, le coperture e le facciate, si fondono in un'unica massa scolpita per mezzo di una pelle fatta di metallo perforato che lascia filtrare la luce, offrendo viste sui dintorni e che impartisce nuovo splendore a questo luogo mitico.»²

Un centro in centro

«Lo Stade Geoffroy-Guichard è l'unico grande stadio francese che si trova nel centro urbano, a pochi km dal cuore della città. Uno stadio "sostenibile", grazie a una centrale fotovoltaica e a un avanzato sistema di re-

²Philippe Chaix, (n.d.), *Renovation of the Geoffroy Guichard stadium, Saint-Etienne*, chaixetmorel.com, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.chaixetmorel.com/en/cat/6/20

cupero dell'acqua piovana, utilizzata per innaffiare il manto erboso. Situato al nord del centro cittadino, l'impianto è stato costruito sui vecchi tunnel delle miniere, accanto ad un'industria di acciaio, dove allora i fumi delle ciminiere attraversavano ancora il campo. Un terreno che è stato donato al club dal suo fondatore Geoffroy Guichard. Il presidente del club, il figlio Pierre, a sua volta, ha deciso di assegnare all'edificio il nome di suo padre, dopo la sua morte. Lo stadio, all'epoca, era costituito da un unico grande stand di 800 posti a sedere, diverse terrazze, e una pista di atletica che faceva il giro del campo, poi rimossa nel 1956 in vista dei lavori di ristrutturazione che hanno avvicinato i tifosi al campo.»²

Un impianto in evoluzione costante

«La leggendaria location sportiva a St. Etienne è già stata trasformata 17 volte dalla sua costruzione nel 1930. Lo studio di architettura di Parigi Chaix & Morel and Associates ha creato il nuovo progetto per lo stadio, che si basa su una pelle perforata e dinamica che permette alla luce naturale di passare attraverso, e aggiunge alcune tribune per aumentare ulteriormente la capienza dello stadio. Lo stadio ha alcune caratteristiche architettoniche uniche: grazie alla sua forma rettangolare e alle 4 tribune indipendenti l'una dall'altra e non connesse negli angoli dello stadio, è considerato uno stadio di stile "inglese". Con l'obiettivo di mantenerne la forma rettangolare, parte del progetto di riqualificazione si è concentrato sulla costruzione di tribune aggiuntive in tre dei quattro angoli. Gli architetti hanno scelto per questo lavoro diversi prodotti della linea "facciate spettacolari" di Arval by ArcelorMittal, da utilizzare per la nuova pelle dello stadio: lamiere in acciaio trapezoidali Hacierba 5-180-44B rivestite su entrambe le facce in Aluzinc Florelis, un rivestimento metallico con il 55% di alluminio. Questo rivestimento è noto per la sua brillantezza metallica e per la scarsa manutenzione richiesta. Grazie al sottile e trasparente strato di ossido di alluminio presente sulla sua superficie, esso è altamente resistente alla corrosione e ciò lo rende particolarmente adatto alla realizzazione di edifici sostenibili e con facciate durevoli. Il risultato è magico: durante il giorno la luce del sole entra nell'edificio e le caratteristiche di riflessività di Aluzinc Florelis e dell'acciaio inossidabile delle lamiere permette alla luce di risplendere. Al tramonto, lo stadio si trasforma in un volume che brilla, lasciando che i suoi interni illuminino anche l'esterno. La trasformazione dello stadio è stata pianificata in tre stadi, in modo da non interrompere le attività che vi si svolgono. L'ultima fase si è conclusa nell'estate 2014 e nel novembre 2014 i lavori sono stati chiusi.»³

Viaggiare in città e nei dintorni

Il modo migliore per scoprire Saint-Etienne è spostarsi a piedi o con i trasporti pubblici. La rete dei trasporti locali, STAS, serve 45 comuni e opera quotidianamente. Durante Uefa Euro 2016, Saint-Etienne metterà a disposizione una rete di trasporti adatta a tutte le esigenze, comprese quelle dei diversamente abili. Grazie alla vicinanza dei mezzi pubblici a tutti i punti di interesse legati al torneo, è possibile raggiungere facilmente qualsiasi parte della città.

³Jean-Paul Morel, (n.d.), *Le Projet*, geoffroyguichard2016.com, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.geoffroyguichard2016.com/le-projet

COME MUOVERSI

L'**aeroporto** Andrézieux-Bouthéon serve compagnie low cost e voli charter. È collegato alla città tramite l'autobus STAS 37 seguito dal tram T1 o T2 per l'Hôpital Nord. L'aeroporto più importante nelle vicinanze è il Lyon Saint-Exupéry. Il viaggio da qui alla stazione ferroviaria di Saint-Etienne dura circa 1 ora e 15 min.

La **stazione ferroviaria** di Saint-Etienne ha diversi scali. Il principale, con il maggior numero di collegamenti, è Chateaucieux, situato a 10 minuti a piedi dal centro città, servente tutte le destinazioni nazionali, compresa Lione (prima linea TER espressa).

Il **trasporto pubblico** di Saint-Etienne mette in circolazione 3 linee di tram e 74 linee di autobus. Lo stadio è vicino a 2 stazioni ferroviarie SNCF, 1 linea di tram e a diverse linee di autobus.

L'uso di **auto** private è fortemente sconsigliato. Per spettatori e partecipanti a Uefa Euro 2016 non saranno disponibili parcheggi, tranne presso dello stadio per persone con mobilità ridotta.

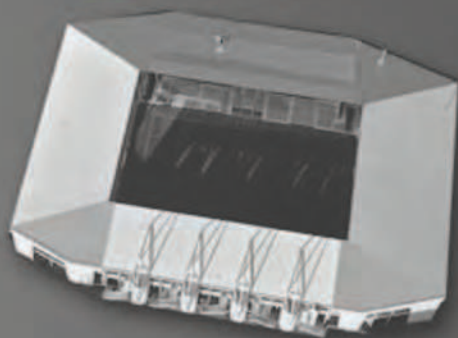
La **bici** ed il suo utilizzo all'interno della città di Saint-Etienne vanta un sistema giovane e sostenibile di bike-sharing di grande successo: "VéliVert". Lanciato il 26 giugno 2010, comprende 400 biciclette di leasing e 300 biciclette, a servizio noleggio, messe a disposizione dal comune e dislocate in 29 stazioni.

COME ARRIVARE ALLO STADIO

Tram: linea T1, T2 fermata Geoffroy Guichard + 5 min. a piedi.

Autobus: linea 8, 9, fermata Productique -
linea S9, fermata Le Marais.

Taxi: Allée des Frères Gauthier.



RENDER 1



RENDER 2



RENDER 3



RENDER 4



QUARTIERE E DINTORNI



Zénith Saint-Étienne Métropole
(7 ha) 02

1:50'000

Le Fil
(8 ha) 04

Parc des sports
Méons
(20 ha) 05

Cité du design
(8 ha) 01
2009

Jardin des Plantes
(28 ha) 03
1795

DISTANZE DALLE ALTRE SEDI

Lione	65km
Marsiglia	335km
Nizza	500km
Parigi	525km
Saint-Denis	540km
Tolosa	540km
Bordeaux	540km
Lens	735km
Lille	750km

INAUGURAZIONE

18 Aprile 2015

TEMPISTICHE REALIZZAZIONE

58 mesi

15 mesi (progetto)

43 mesi (esecuzione)

SUPERFICIE SITO

12.5 ha (1% quartiere)

3.5 ha (stadio)

7.0 ha (pavimentazione)

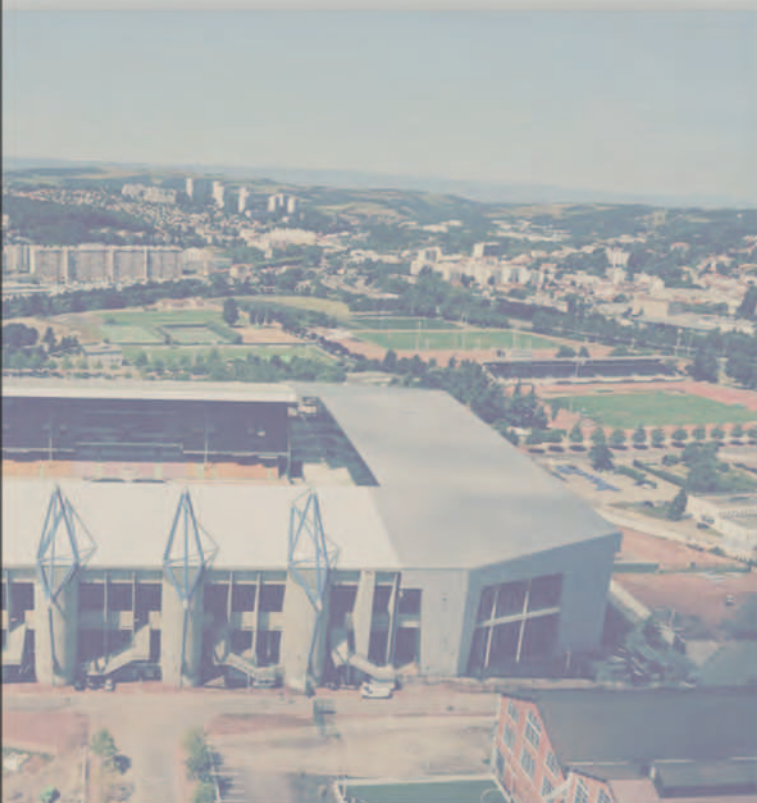
2.0 ha (aree verdi)

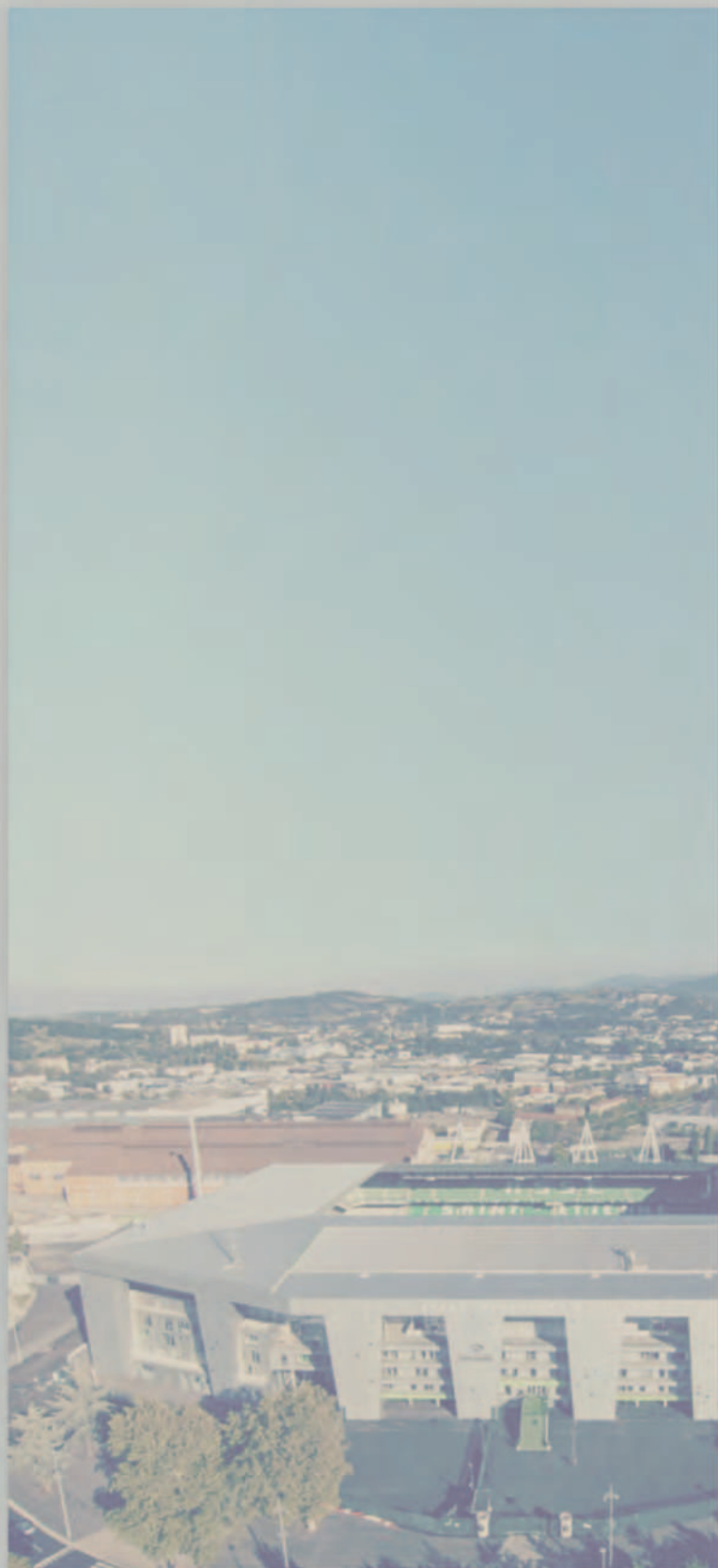
FUNZIONI

calcio, rugby, concerti, conferenze,
cerimonie, meeting aziendali,
(1 evento all'anno)

SINDACO

Maurice Vincent (sinistra)
"soddisfare gli standard per
mantenere l'anima popolare"





MEDIA SPETTATORI STADIO

28'429 ab

(68%)

2015-2016

post ristrutturazione

21'880 ab

(52%)

2011-2012

pre ristrutturazione

SISTEMA PREINSEDIATIVO

urbanizzato

ABITANTI QUARTIERE

31'591 ab

con indice di affluenza:

+ 2% (ultimi 3 anni)

ATTIVITÀ IMPIANTO

4/24 ore

al giorno

1/7 giorni

alla settimana

PROPRIETÀ IMPIANTO

Comune di Saint-Étienne

con partenariato:

Pubblico - Privato

ACCESSIBILITÀ

3'500 posti auto

600 posti moto

SETTEMBRE 2006



OTTOBRE 2010



LUGLIO 2015



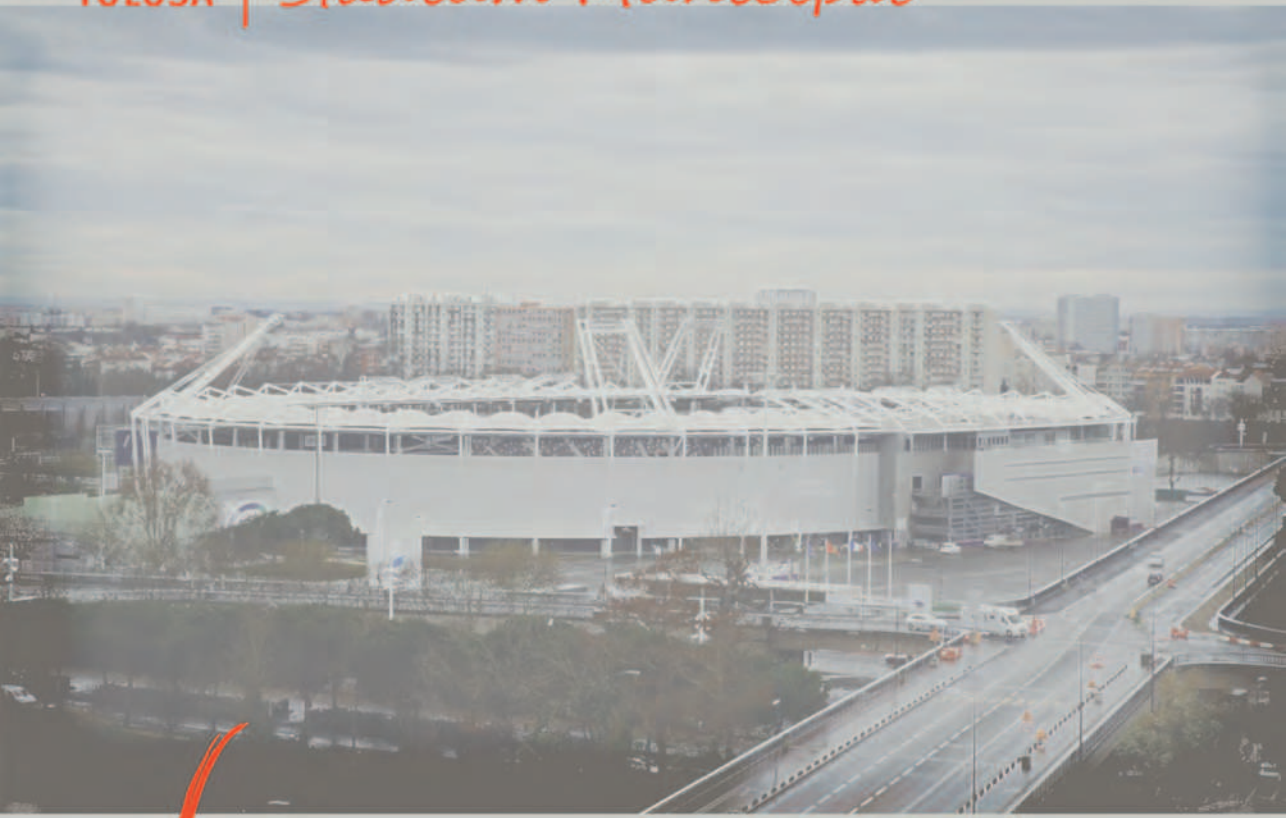
EASISALIENTI TRASPARENZA E FORMAZIONE

TOLOSA

“Il rinnovamento era necessario per ospitare le partite internazionali. La ristrutturazione dello Stadio Municipale, che si trova sull'isola di Ramier, rappresenterà un elemento essenziale, d'identità, per il futuro parco urbano della città.”

F. Cadrete

TOLOSA | Stadium Municipal



Midi-Pyrénées

Architetto **Cardete & Huet**

Capienza **33'150**

Competizione **2010 - 2011**

Progetto **2011 - 2012**

Realizzazione **2013 - 2015**

Costo **65 mln €**

Stato **RISTRUTTURATO**

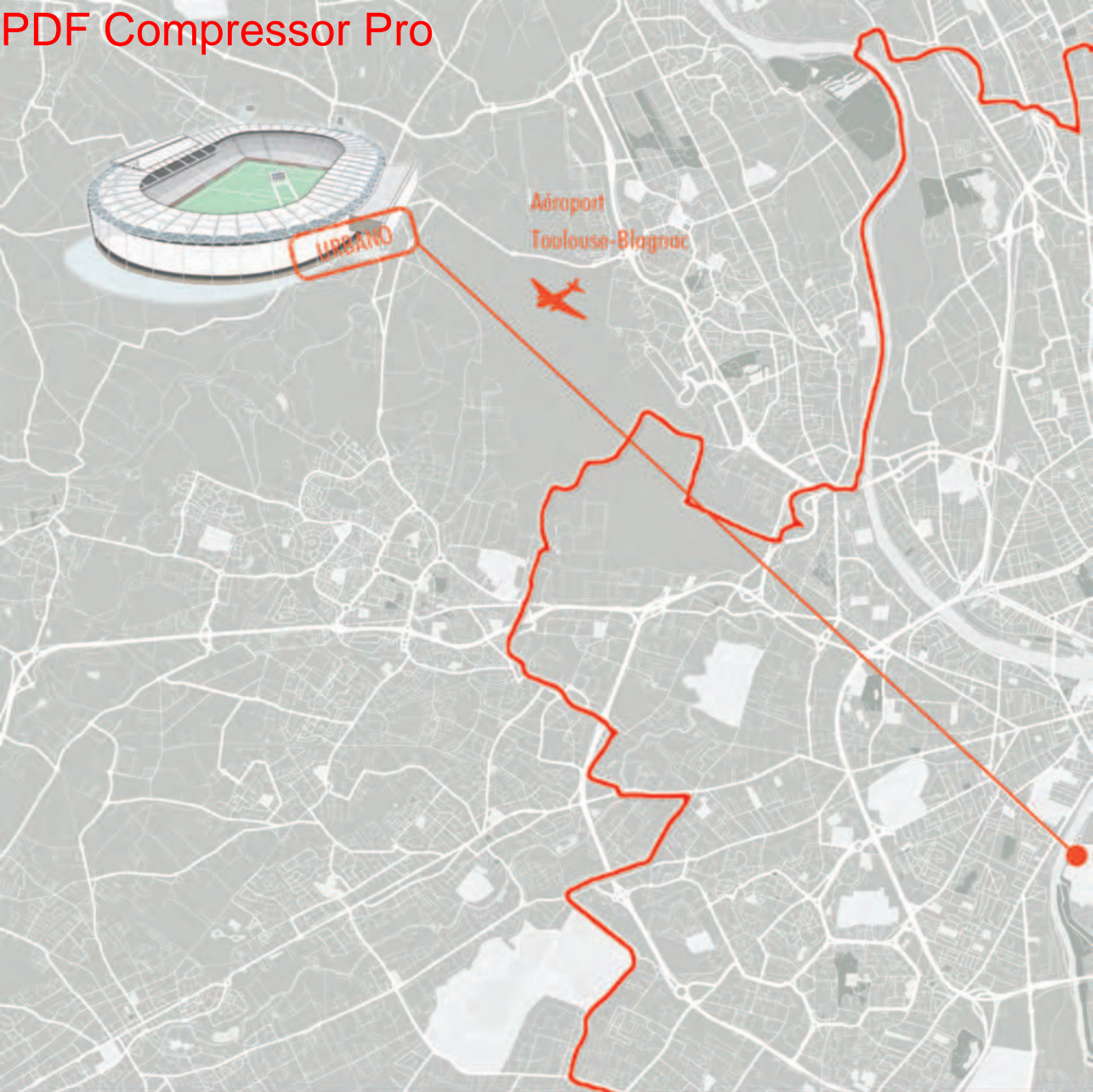
Distanza Parigi **680 km**

«Di proprietà pubblica come molti altri stadi in Francia, lo stadio Comunale di Tolosa, che è la quarta area urbana più grande della nazione, è situato nel centro cittadino, sulla piccola isola di Ramier, nel cuore del "Toulouse Park", sulla riva del fiume Garonna ed andrà incontro ad un fisiologico restauro in vista dei Campionati europei di calcio 2016. Verranno, principalmente effettuati lavori agli spalti, per rendere l'impianto multiuso. La nuova facciata, più morbida e leggera, ed il nuovo impianto innovativo di illuminazione di cui è stato dotato, soprattutto nelle partite notturne, rendono l'intera struttura più armoniosa e affascinante. La



riapertura al pubblico dopo gli ultimi lavori è avvenuta il 16 gennaio 2016. Il suo manto erboso è naturale. Nel 1992 vide la presenza di 40mila persone per la tappa del Dangerous World Tour di Michael Jackson. La sua costruzione fu voluta dall'allora sindaco della città Etienne Billières, con l'intento di dare alla città un impianto, non privato, polifunzionale, utilizzabile per calcio e rugby. Lo stadio è uno dei componenti di una più ampia gamma di impianti sportivi in programma al momento. In particolare, è il luogo di arrivo delle varie tappe del Tour de France. Se la pista ciclabile è stato convertito in livelli nel 1984.»¹

¹Vincent Duluc, 24 Maggio 2016, *Stadium municipal*, lequipe.fr, estratto il 28 Ottobre 2016.



URBANO

Aéroport
Toulouse-Magnac

STADIO - CENTRO

STADIO - AEROPORTO

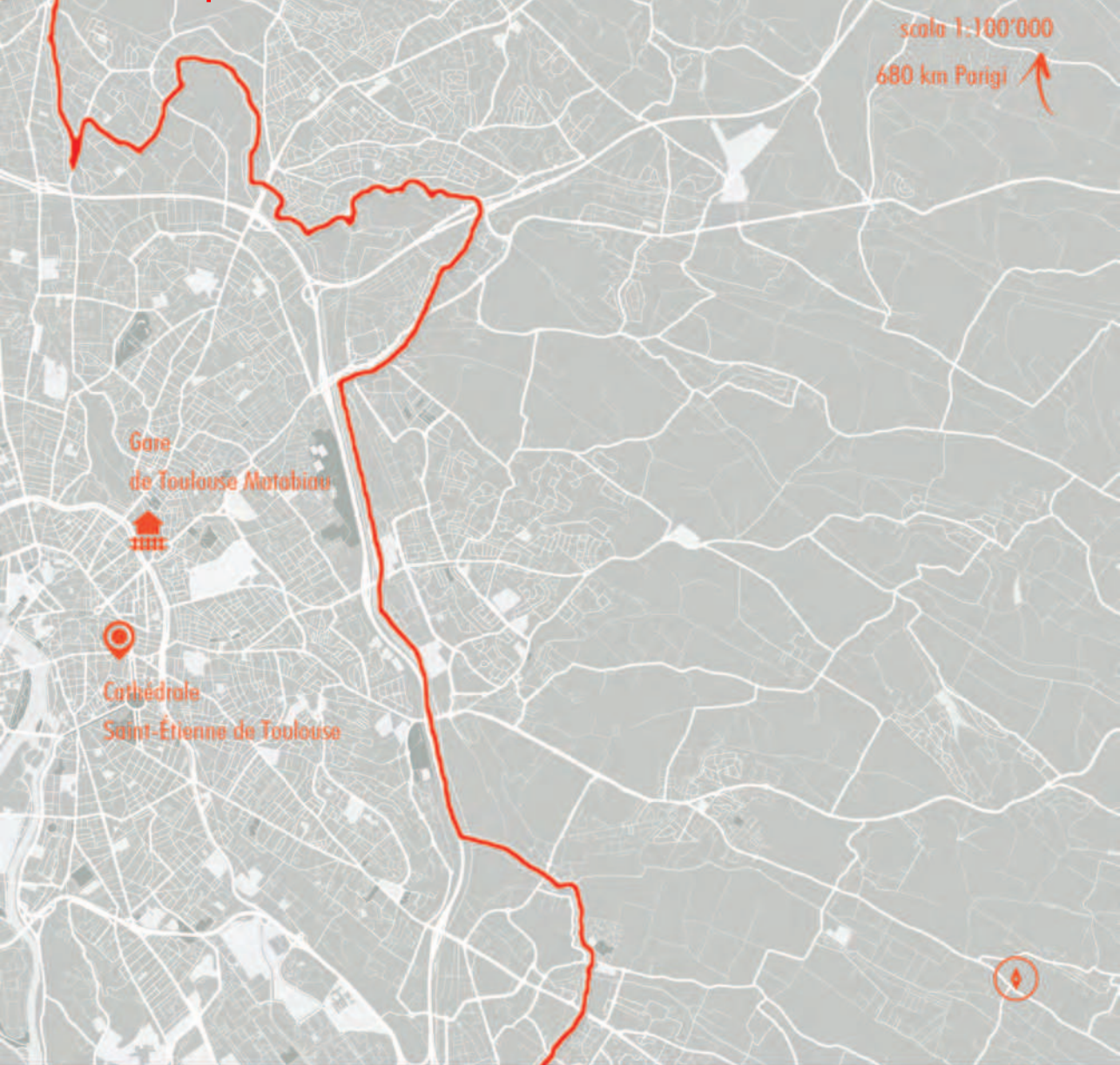
DATI CITTÀ



3.3 km - 0h 42min
3.4 km - 0h 14min
5.2 km - 0h 16min
5.5 km - 0h 12min

10.1 km - 2h 07min
11.9 km - 0h 43min
11.6 km - 0h 14min
13.6 km - 0h 22min

Superficie 118.30 km²
Abitanti 439'550 ab
Densità 3'716 ab/km²
Importanza 4a per ab



INFORMAZIONI

Situata nella regione sud occidentale del paese, a circa 100 km di distanza dai Pirenei spagnoli, è la quarta città più popolosa della Francia dopo Parigi, Marsiglia e Lione. Tolosa è nota in tutto il mondo per ospitare la sede della società produttrice di aerei Airbus. Lo Stadium Municipal, costruito nel 1937, ha fatto da palcoscenico al Mondiale di calcio del '98 e al Mondiale di rugby del 2007.



Introduzione

Lo Stadium Municipal o Stade de Toulouse è il principale impianto sportivo della città di Tolosa in Francia ed ospita le partite del Tolosa FC, per quanto riguarda il calcio, e più raramente quelle dello Stade toulousain per quanto riguarda il rugby. Lo stadio è anche spesso utilizzato dalla squadra nazionale di rugby francese. Fu inaugurato per la coppa del mondo del 1938 e subì poi dei lavori di ristrutturazione nel 1949 e soprattutto nel 1997 in preparazione alla Coppa del mondo di Francia '98. Ha subito un'importante ristrutturazione che si è sviluppata in più fasi: un rinnovamento del sistema di videosorveglianza, con l'installazione di un sistema di 150 videocamere di ultima generazione; installazione di nuovi sedili in alluminio, più larghi e confortevoli; installazione di un nuovo terreno di gioco. Una piccola-grande rivoluzione che ha permesso un avvicinamento del pubblico, grazie all'installazione delle prime file allo stesso livello del campo di gioco. Situato su un'isola nel cuore di Tolosa, lo stadio fu costruito espressamente per il Mondiale FIFA 1938 e fu subito etichettato 'mini-Wembley' per la somiglianza con il glorioso impianto londinese. Lo stadio è stato danneggiato e quindi riparato nel 2001 a seguito dell'esplosione nelle vicinanze di un impianto chimico. Oltre al calcio, lo stadio, è stato teatro della Coppa del mondo di rugby nel 2007.

Uno stadio a misura d'uomo

«Dopo 2 anni e mezzo di lavoro, svolto in tre tranches distinte per mantenere un calibro di 20mila posti, per ulteriori giochi, lo stadio comunale di Tolosa è diventato più comodo e più sicuro. Fondato nel 1936 dall'architetto Montauriol, lo stadio offre una modernità storica per la sua identità affermatasi nella struttura dell'arena. Questo "Piccolo Wembley" è stato completamente ristrutturato per gli standard Uefa ed ora risulta più moderno e più riparato. In grado di accogliere una manifestazione internazionale, quale Euro 2016, Tolosa ha anche un luogo nuovo per concerti e spettacoli ad alta capacità.»²

Rispetto per la storia

«Dal punto di vista storico lo Stadium Municipale di Tolosa è uno dei più vecchi fra quelli dove si disputeranno i matches di Euro 2016. Costruito nel 1938 sul modello del vecchio stadio di Wembley, lo Stadium Municipal di Tolosa era dotato al suo interno di un'ellisse ciclistica (oggi trasformato nel primo anello di gradinata) come molti impianti francesi dell'epoca. In vista dei Mondiali 1998, per i quali ospitò cinque partite, venne in parte rinnovato e ammodernato, soprattutto per quanto riguarda le tribune, uniformate tra loro e avvicinate ulteriormente al campo, con un preciso lavoro di ristrutturazione del primo anello. Situato sull'isolotto Grand Ranier, al centro del fiume Garonna che attraversa la città è, tra gli impianti di Euro 2016, quello che ha mantenuto l'aspetto architettonico più simile alla sua versione originale. Per il progetto di ristrutturazione, infatti, gli architetti dello studio Cardete&Huet hanno conservato l'identità storica della struttura. I lavori hanno riguardato in particolare la demolizione e ricostruzione delle gradinate dell'anello inferiore, per assicurare posti con angoli di visuale e comfort adeguati. La città capoluogo della regione dei Midi-Pirenei può infatti vantarsi di aver ospitato ben due edizioni dei Mondiali, 1938 e 1998: venne infatti costruita l'arena

²Francis Cardete, (n.d.), *Toulouse Stadium Euro 2016*, cadrete-huet.com, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.cardete-huet.com/fr/references/sport/285-stadium-de-toulouse-euro-2016

appositamente per ospitare la rassegna mondiale in cui gli azzurri di Vittorio Pozzo bissarono il successo. Successivamente, dopo il conflitto bellico, venne ristrutturato una prima volta nel 1947 ed in seguito nel 1997, per poter essere sede della gare del torneo vinto dai transalpini. L'anno seguente vedrà anche la competizione iridata rugbistica, sport in cui la città eccelle: il Tolosa infatti è il più club titolato di Francia e d'Europa in quanto detiene il record di 19 titoli nazionali e di 4 Heineken Cup, oltre a 5 Coppe di Francia. Lo stadio è il più piccolo per capienza fra quelli che sarà sede di Euro 2016: dopo i lavori di ristrutturazione sono 33mila i posti a disposizione per il pubblico. Dopotutto Tolosa non arriva nemmeno a mezzo milione di abitanti, uno stadio come il Municipal basta e avanza per la città attraversata dalla Garonna. Le opere hanno avuto bisogno di tre anni di lavori, affidati agli architetti Cardete & Huet e Atelier Ferret per riprogettare e rinnovare la struttura. Fra le curiosità, è stato installato un palcoscenico da concerto davanti alla tribuna est mentre l'area stampa è stata ingrandita. I riflettori sono stati cambiati, oltre all'installazione di telecamere di sorveglianza ad alta tecnologia per garantire la massima sicurezza.»²

Un generatore di emozioni

«Situato nel cuore di Tolosa, a 10 minuti dalla Piazza del Campidoglio, lo stadio ha un posto privilegiato sull'isola verde di Ramier. Costruito nel 1937 e rinnovato per la Coppa del Mondo 1998 Stadium ha subito nel tempo numerose modifiche necessarie per ospitare eventi sportivi nazionali ed internazionali. Pick up di calcio, e, occasionalmente, di incontri di rugby, lo stadio di Tolosa, noto anche come il piccolo Wembley, è indicato come il più bello e più grande palcoscenico di tutta la regione Midi-Pirenei. Dal 1937, il Toulouse FC Stadium ci ha fatto la sua tana. Tutti i giocatori, sportivi, tecnici e amministratori del club si sono riuniti all'interno di questo luogo mitico. I corsi di formazione del Centro tecnico e del Centro di formazione, adiacenti allo stadio, formano un complesso architettonico che permette a tutti i membri del club di lavorare in comunione. Il club, in qualità di partner, è riuscito a creare un ambiente accogliente, compresa la creazione di spazi di vita pubblica. Molti eventi gratuiti e giochi a tema sono stati istituiti al fine di proporre un incontro ancora più accessibile per il target più giovane dei suoi sostenitori. Il punto ristoro Bodega ed entrambi i negozi contribuiscono anche a creare un clima di festa e familiarità intorno allo stadio. Spesso in anticipo sul suo tempo, lo stadio è diventato nel 2006 il primo stadio di Francia a essere equipaggiato con striscioni e schermi giganti. Il sistema di biglietteria "e-Forum" è anche al top della tecnologia, offrendo la stampa dei biglietti a casa o sul cellulare. Lo Stadium è attualmente in fase di ristrutturazione, lifting, al fine di mettere a norma uno standard richiesto dalla Uefa per Euro 2016.»³

Viaggiare in città e nei dintorni

Il piano urbano dei trasporti per Uefa Euro 2016 si basa sul potenziamento dell'attuale rete: frequenza, orari e capacità saranno adeguati all'evento. Il rispetto dell'ambiente resta elemento fondamentale della pianificazione.

³Pierre Ferret, (n.d.), *Stadium*, archiferret.eu, estratto il 31 Ottobre 2016, da www.archiferret.eu/projet/stadium-2

COME MUOVERSI

L'**aeroporto** internazionale di Toulouse Blagnac è nel comune di Blagnac, a circa 10 km da Tolosa. Il tram T3 collega l'aeroporto al centro città in circa 30 minuti. I collegamenti stradali sono stati carenti a lungo, ma oggi Tolosa si trova al centro di una fitta rete autostradale che serve tutto il sud-ovest del paese.

La **stazione ferroviaria** di Tolosa Matabiau è meno di 15 minuti a piedi dal cuore della città. La vicina stazione internazionale degli autobus collega Tolosa alle principali città europee. La stazione ferroviaria di Tolosa Blagnac è collegata alla linea A della metro.

Il **trasporto pubblico** offre tre linee di metro (A, B e C), due linee tramviarie (T1 e T2) e una rete capillare di linee bus. I trasporti pubblici saranno garantiti e intensificati nei giorni delle partite.

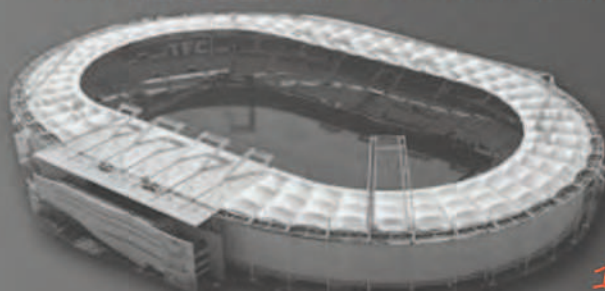
L'uso dell'**auto** è vivamente sconsigliato. Agli spettatori e partecipanti di Euro 2016 non saranno messi a disposizione appositi parcheggi, tranne alle persone con mobilità ridotta.

La **bici** è possibile affittarla dall'apposito servizio cittadino "Vélo Toulouse". Un sistema di noleggio di biciclette self-service allestito sull'intera area urbana. Disponibile dal 16 novembre 2007, partendo da una base di 600 biciclette per 60 stazioni, l'offerta è arrivata, ad oggi, a 2'600 biciclette per 283 stazioni in tutto.

COME ARRIVARE ALLO STADIO

Metro: linea A, fermata Esquirol - linea B, fermata Saint-Michel Marcel Langer/Empalot + 20 min. a piedi.

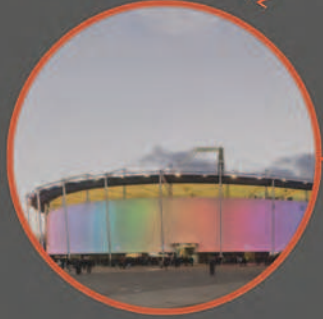
Tram: linea T1, fermata Ile du Ramier. **Bus:** linea 12, 34, 52 fermata Arènes-Université Paul Sabatier/ Cours Dillon-Basso Cambou. **Taxi:** Allée Fernand Jourdan.



RENDER 1



RENDER 2



RENDER 3



RENDER 4



QUARTIERE E DINTORNI



DISTANZE DALLE ALTRE SEDI

Bordeaux	245km
Marsiglia	405km
Lione	540km
Saint-Étienne	540km
Nizza	570km
Parigi	680km
Saint-Denis	695km
Lens	880km
Lille	895km

INAUGURAZIONE

16 Gennaio 2016

TEMPISTICHE REALIZZAZIONE

43 mesi

12 mesi (progetto)

31 mesi (esecuzione)

SUPERFICIE SITO

6.0 ha (1% quartiere)

2.5 ha (stadio)

2.5 ha (pavimentazione)

1.0 ha (aree verdi)

FUNZIONI

calcio, rugby, concerti, spettacoli,
comizi politici, eventi sociali,
(5 eventi all'anno)

SINDACO

Jean-Luc Moudenc (destra)

"Lo stadio mostrerà ancora una volta
la sua determinazione e la sua storia"





MEDIA SPETTATORI STADIO

18'203 ab

(56%)

2015-2016

post ristrutturazione

14'506 ab

(44%)

2011-2012

pre ristrutturazione

SISTEMA PREINSEDIATIVO

urbanizzato

ABITANTI QUARTIERE

45'457 ab

con indice di affluenza:

+ 3% (ultimi 3 anni)

ATTIVITÀ IMPIANTO

4/24 ore

al giorno

1/7 giorni

alla settimana

PROPRIETÀ IMPIANTO

Comune di Tolosa

con partenariato:

Pubblico - Privato

ACCESSIBILITÀ

2'000 posti auto

350 posti moto

LUGLIO 2006



GIUGNO 2012



GIUGNO 2015



Un'opportunità da non sprecare

"I MONDIALI HANNO SCANDITO
I TEMPI DELLA **NOSTRA VITA**
E **SCANDIRANNO**
QUELLI DI **CHI VERRÀ"**

**POLITECNICO DI MILANO
FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'
LAUREA MAGISTRALE
CORSO DI PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA
ANNO ACCADEMICO 2016/2017**

**RELATORE: PROF. EMILIO FAROLDI
STUDENTE: ANDREA DETTO
MATRICOLA: 833940**

