



# Città, Grandi Eventi e Mobilità tra globale e locale

## Cities, Great Events and Mobility between Global and Local

### Carmela Gargiulo

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [gargiulo@unina.it](mailto:gargiulo@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

#### La città competitiva tra globale e locale

Molti sono i fattori che da alcuni decenni concorrono a dar vita, piuttosto che ad una sostanziale neutralizzazione dei fenomeni di concentrazione e gerarchizzazione del territorio o a un ridimensionamento delle città metropolitane a favore delle città di piccole e medie dimensioni, così come era nelle previsioni di alcuni, a nuove forme di polarizzazione territoriale, concentrando in alcune grandi aree metropolitane la gestione dei rapporti economici, tecnologici e culturali su scala internazionale. Tra i fattori più rilevanti un posto privilegiato è occupato dalla globalizzazione dei mercati che ha portato con sé l'internazionalizzazione delle politiche economiche. Questa, modificando le tipologie di relazione tra i sistemi urbani e esigendo l'innalzamento dei livelli di gerarchia, spinge la città post-industriale a caratterizzarsi come luogo di direzione e di organizzazione di attività, fulcro di produzione e di accesso all'informazione, che attraverso il decentramento dei processi produttivi amplia a dismisura il suo raggio di influenza polverizzando i tradizionali confini geografici e funzionali.

La ricerca di affermazione nell'attuale economia dei mercati esige che le città "scalinò" la graduatoria delle città egemoni e siano in competizione tra loro per riuscire ad innescare quelle sinergie e quelle forme di organizzazione tra entità urbane che garantiscano loro la presenza attiva nelle dinamiche di sviluppo economico e sociale.

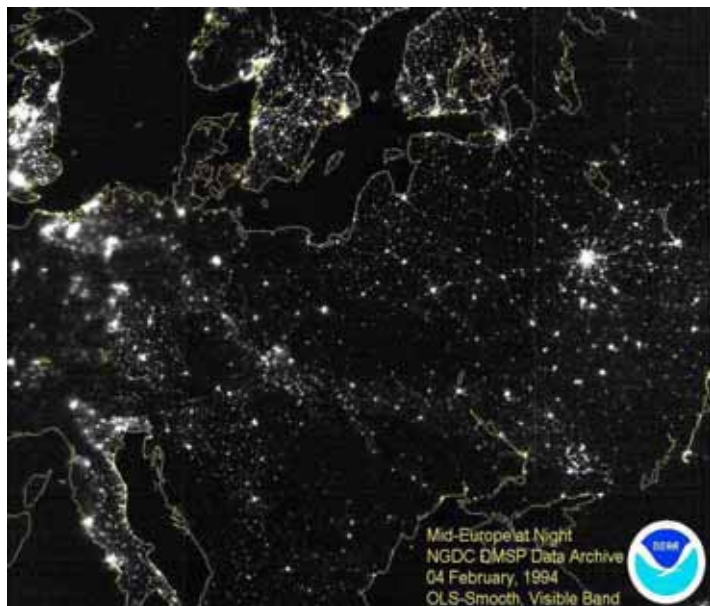
Se da un lato, quindi, si assiste a una competizione tra le grandi metropoli europee per attrarre funzioni direzionali "di punta" -in grado di caratterizzare tali sistemi quali gateway della comunicazione tra sistemi locali e contesto internazionale ed europeo- affermandosi quali metropoli internazionali "complete", dall'altro, emerge una tendenza ad accrescere il ruolo internazionale di città di dimensioni inferiori che si specializzano in alcune delle funzioni proprie di un livello

It is now a widespread opinion, mainly in administrative field, that the occasion given by great events would foster the competitive impulse of a city. On the contrary, many people affirm that the organization of great events would divert the attention and often hinder durable processes of re-qualification.

This paper suggests a reading of the experiences related to the organization of great events in the cities all over the world, in order to define how and, eventually, how much the transformations of the city and, particularly, of the mobility system accomplished to support those events would have contributed, on the one hand, to increase the corporate fixed capital of each urban community and, on the other hand, to raise the competitiveness of the city to the international level. In the first part, the paper aims at identifying the role that the literature of the sector gives to the great events either in local ambit, in contributing to improve urban quality, or in global one, in helping increase the level of competitiveness. In the second part, the paper, by describing the real experiences carried out during the organization of great events in Italy and abroad, points out the urban transformations and those of the mobility system that have really contributed to the city re-qualification and to the increment of competitiveness. In the third part, the paper defines the role played by great events in the Strategic Plans of the big western cities and describes the perspectives of virtuous development related to Naples linked to the organization of the Forum of Cultures 2013, defined as banner project of the Strategic Plan.

gerarchico superiore, tendendo ad assumere "lo status di città internazionali con un ruolo elevato nella gerarchia urbana internazionale non tanto per effetto della loro dimensione, ma della capacità di specializzazione" (Camagni, 1994).

All'interno di tale processo, la ricerca di condizioni che assicurino competitività ai sistemi urbani non può che essere orientata, soprattutto per le città che non hanno un ruolo internazionale completo, verso la riscoperta della propria identità più autentica, verso quelle vocazioni che per il loro radicamento alla realtà locale possano assicurare egemonie incontrastabili all'interno di un mondo sempre più omologato e senza differenze. In alte parole, nelle reti di città emergenti, la vocazione funzionale rappresenta un vantaggio competitivo che affonda le sue radici sia nella struttura



Nuove forme di polarizzazione portano a concentrare in alcune grandi aree la gestione dei rapporti economici, tecnologici e culturali su scala internazionale. Per affermarsi le città devono attrarre attività e funzioni che consentano loro di conquistare un rango elevato.

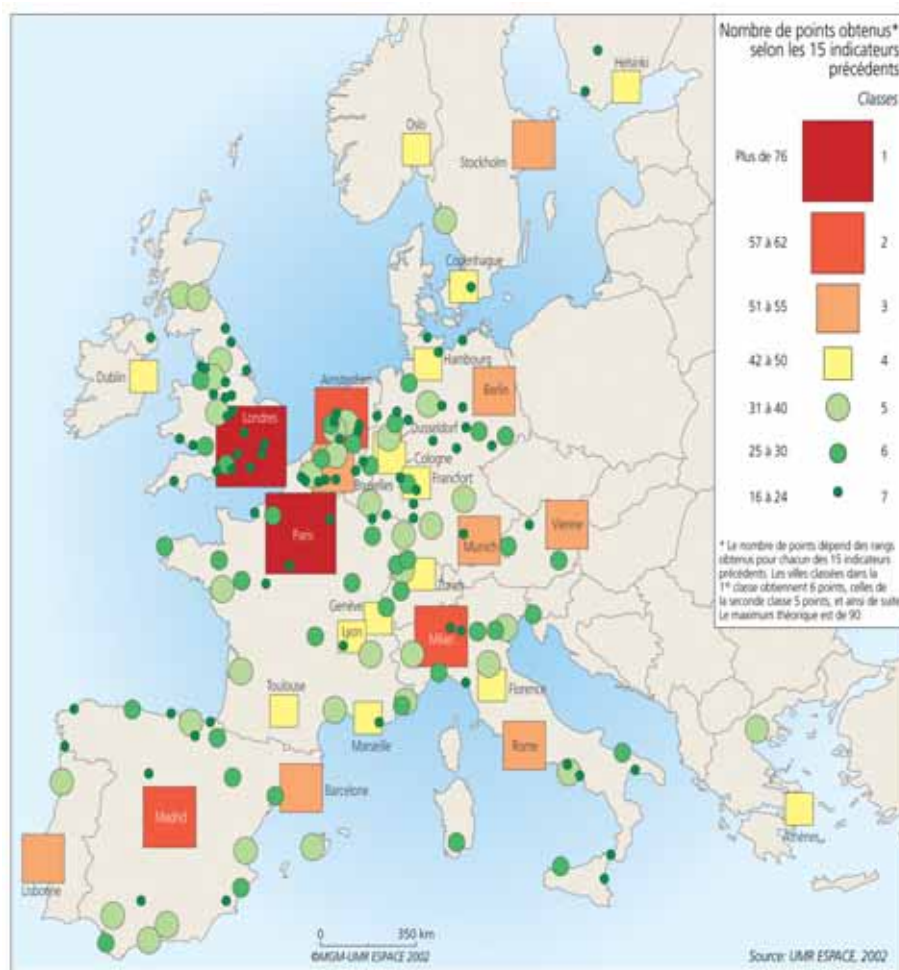
riqualificazione della città diventa una delle attività basilari al fine di conquistare un ruolo internazionale e più ampi settori di mercato. In altre parole, "affrontare i problemi legati alla competizione significa affrontare contestualmente la previsione e la promozione di un ruolo significativo, l'innalzamento degli standard di qualità urbana (riqualificare?), e soprattutto dare nuova vita (rivitalizzare) a parte di contesti urbani in cui si sono diffuse forme rilevanti di degrado" (Papa, 2002).

### Grandi eventi e mobilità come fattori della competizione

Gradualmente tra gli studiosi della città sta emergendo con sempre maggiore chiarezza che il senso e l'organizzazione dei sistemi urbani vanno letti, interpretati e sviluppati alla luce del fattore mobilità, uno dei fattori determinanti dell'assetto e della configurazione della città e del territorio attuali. Il peso e l'influenza della mobilità e dell'accessibilità nella configurazione e nella evoluzione degli assetti insediativi sono evidenti alle diverse scale, da quella locale a quella internazionale. Alla scala locale le infrastrutture della mobilità

urbana preesistente che nelle caratteristiche territoriali locali (Papa, 2002). Neppure le grandi città, d'altra parte, possono più basarsi esclusivamente sulla loro dimensione demografica (e quindi sugli effetti di agglomerazione, specializzazione ed efficienza ad essa connessi), ma devono individuare e rafforzare elementi e funzioni nelle quali possiedono, o possono acquisire, un vantaggio competitivo nella scena internazionale e/o nazionale oltretutto rafforzare i legami in rete con le altre metropoli, sì da ampliare il loro potenziale di informazione e di mercato (Galderisi e Gargiulo, 2002).

Conquistare un ruolo a livello internazionale, quindi, se da una parte significa entrare nella rete delle città che competono al livello globale, dall'altra, significa, al livello locale, far emergere e rafforzare le vocazioni proprie di un particolare contesto urbano e raggiungere livelli di qualità della vita duraturi. In tale logica, la





Le città sono in competizione per affermare la propria egemonia territoriale su ambiti sempre più ampi del mercato internazionale. Tra le funzioni che assicurano vantaggi competitivi un ruolo privilegiato hanno la mobilità e i Mega Eventi. Nell'immagine di sopra la Stazione Hauptbahnhof a Berlino e sotto il Parco Olimpico per Londra 2012.

vanno assumendo i connotati di "attrezzature urbane" che giocano il ruolo di catalizzatori di servizi e attività estremamente significativi nello svolgimento della vita della città e che rappresentano, negli esempi più riusciti, i nuovi simboli ed i moderni segni di riferimento nella città (Gargiulo, 2007). Molto spesso sono occasione per ridisegnare, nella periferia urbana, spazi utilizzati come snodi di traffico veicolare e per riqualificare, nei centri storici, spazi urbani degradati e abbandonati.

In ogni caso l'aumento del grado di accessibilità, che tali infrastrutture consentono, costituisce un indubbio vantaggio localizzativo, influenzando il valore immobiliare e, alcune volte, le dinamiche stesse del mercato immobiliare che a sua volta favorisce la crescita, la trasformazione d'uso o la ristrutturazione fisica di parti consistenti di città e di territorio periurbano (Migliorini, 2006).

In numerosi studi, che definiscono le caratteristiche che ciascuna realtà urbana, indipendentemente dalla sua collocazione geografica, deve possedere per risultare competitiva in una dimensione interna-



zionale, strutture per la mobilità e accessibilità assumono rilevanza estremamente significativa.

Per tale motivo in molti Paesi le infrastrutture della mobilità –aeroporti, porti, ferrovie, ecc.– orientano l'azione sia dei decisori nazionali che delle maggiori aree metropolitane coinvolte nelle strategie competitive, per attrarre quella quota di investimenti legati alle grandi imprese sovranazionali o anche di quei potenziali mercati di regioni o paesi geograficamente limitrofi ma meno dotati, e perciò meno competitivi (Migliorini, 2006).

Fin dal 1990 Soldatos aveva definito come principali 13 criteri<sup>1</sup> per lo sviluppo competitivo tra città; tra questi erano annoverati la disponibilità di mezzi di comunicazione con l'estero e la molteplicità di comunicazioni con l'estero.

Anche negli studi promossi periodicamente dalla DATAR, che hanno l'obiettivo di pervenire ad una gerarchizzazione delle città europee in ragione della presenza di funzioni di rilevanza internazionale piuttosto che assumere quale punto di partenza il ruolo della città nella gerarchia nazionale (capoluogo nazionale, regionale o provinciale), un posto di rilievo tra gli indicatori utilizzati per la definizione del rango

europeo assumono le infrastrutture per la mobilità, il traffico degli aeroporti e dei porti.

Gli studi menzionati individuano, tra i fattori che giocano un ruolo essenziale nella determinazione del grado competitivo delle città, la capacità di accogliere manifestazioni ed eventi di rilevanza internazionale. Quest'ultimo fattore, insieme all'accessibilità ed alla mobilità, costituisce, oltre che elemento forte per assumere posti di rilievo nella graduatoria delle città con un significativo livello di competitività, indicatore essenziale nella evoluzione attuale dei sistemi urbani poiché questa dipende dal numero, dal tipo e dal grado di relazioni che si instaurano tra il contesto economico, il contesto sociale ed il contesto produttivo.

### **I Grandi Eventi come occasione di miglioramento della mobilità e della città**

Nei Paesi Europei, da alcuni anni, la mobilità nel tempo libero cresce sensibilmente a causa di molti fattori, spesso tra loro in relazione, tra i quali, come è noto, l'allungamento della

vita, la riduzione del tempo di lavoro, la maggiore flessibilità dei tempi di lavoro, la crescente domanda di attività culturali, la maggiore possibilità di relazioni sociali, ecc. In Francia, ad esempio, la mobilità per il tempo libero stimata nell'anno 2000 raggiunge il 55% dei Km percorsi in totale in una settimana; di questi circa il 10% sono quelli percorsi per visitare manifestazioni di ogni genere.

In Svizzera la percentuale relativa agli spostamenti legati al tempo libero arriva al 50%, di cui circa un terzo sono effettuati per le manifestazioni sportive ed il 9% per le altre manifestazioni (Meier, 2000).

Gli spostamenti legati alla visita di Mega Eventi, quindi, rappresentano sicuramente una aliquota significativa degli spostamenti turistici ma tuttavia di breve durata. I rilevamenti effettuati in Francia, infatti, dicono che il 40% degli spostamenti realizzati per assistere ad un evento hanno durata giornaliera; il rimanente 60% ha

L'organizzazione di un Grande Evento può rappresentare l'acceleratore della trasformazione di grandi aree e bacini portuali in disuso (come è il caso del progetto dello Stadio per le Olimpiadi del 2012 a Londra) grazie all'assegnazione di risorse aggiuntive che vengono destinate alla realizzazione dei servizi e delle infrastrutture necessari.



durata media di tre-quattro giorni (Bovy et al., 2003). Negli ultimi decenni, il numero di Grandi Eventi organizzati nel mondo è sensibilmente aumentato, segno della crescente globalizzazione e terziarizzazione dell'economia. Le città che richiedono la designazione per ospitare un Mega Evento, nella maggior parte dei casi, sono città in cui i fenomeni di deindustrializzazione o di riconversione dei processi produttivi ha posto la necessità di avviare consistenti processi di rinnovamento fisico e riorganizzazione funzionale di aree significativamente estese del contesto urbano.

L'organizzazione di un evento internazionale può, infatti, rappresentare l'acceleratore della trasformazione di grandi aree e bacini portuali in disuso grazie all'assegnazione di risorse aggiuntive che vengono destinate alla realizzazione dei servizi e delle infrastrutture necessari.

La ragione principale dell'aumento dei Mega Eventi è legata, quindi, al forte impatto che, si spera, possano avere sull'economia ed al ruolo crescente che essi giocano nelle politiche di sviluppo e gestione locali.

Per quanto riguarda le ricadute economiche, i dati su alcune tipologie di manifestazioni, quali le grandi manifestazioni commerciali e fieristiche, le manifestazioni culturali, le esposizioni universali e gli eventi sportivi confermano la tendenza a generare rilevanti ritorni sugli investimenti effettuati. Tra gli esempi di ricadute economiche delle grandi manifestazioni commerciali si può citare l'organizzazione di tre saloni commerciali nell'Ile de France, nel 1999, che ha generato complessivamente un volume d'affari di circa 930 milioni di Euro; la camera di commercio e dell'industria di Parigi ha stimato i ritorni diretti per le imprese in circa 570 milioni di Euro che hanno consentito la creazione di quasi 9.000 posti di lavoro.

Anche in Italia, alcuni appuntamenti fieristici generano indotti economici di rilievo, come nel caso del turismo d'affari. Le fiere stanno diventando parte dell'identità del territorio riflettendo sempre più le specificità produttive e le vocazioni del territorio, fino a diventarne parte integrante: il binomio territorio-fiera è sempre più evidente in casi come quello di Vicenza per l'oreficeria, di Parma per l'agroalimentare, di Carrara per il marmo, di Genova per la nautica e così

Pechino, grazie alle Olimpiadi, sta vivendo lo sviluppo più veloce e consistente al mondo. Entro il 2015 ospiterà una metropolitana che si svilupperà su 560 km, con cinque nuove linee e treni veloci, semiautomatici e ecologici. Sarà in grado di trasportare 9 milioni di persone al giorno e abbasserà il livello di inquinamento.

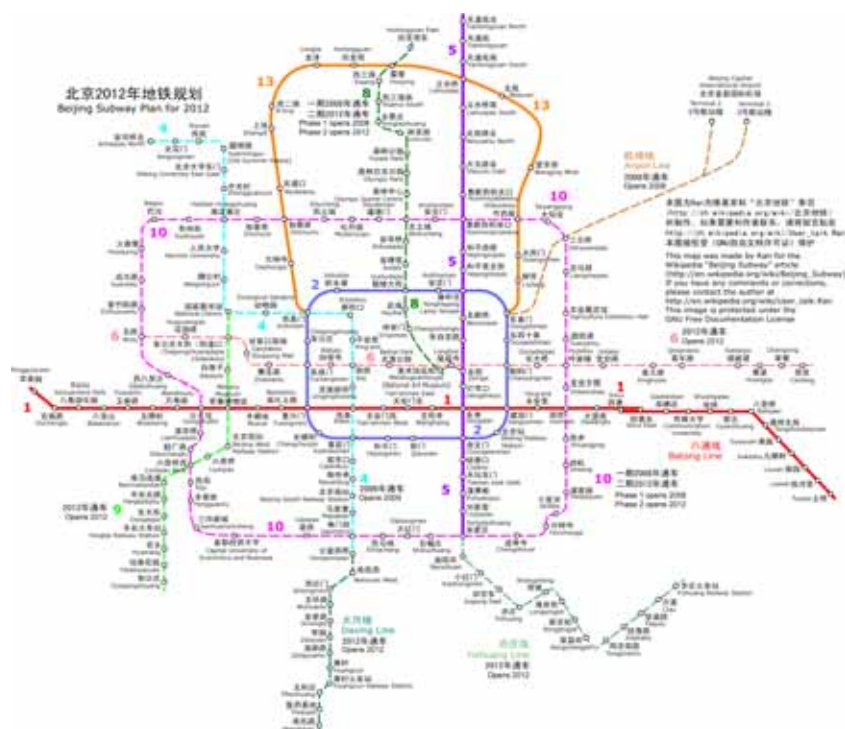
via. Le manifestazioni fieristiche, nel tempo, si stanno modificando; i cambiamenti non riguardano solo l'aumento quantitativo dell'offerta fieristica ma ancor di più la sua diversificazione e specializzazione.

La spinta alla specializzazione ha fatto sì che le fiere diventassero sempre più eventi di settore e quindi si rivolgessero non più solo al grande pubblico ma ad ampie fette di operatori economici (ITERnews, 2006).

Tra gli esempi di altre tipologie di grandi eventi che hanno avuto ricadute positive in termini economici si possono citare: l'anno europeo della cultura organizzato a Glasgow nel 1990, che ha portato tra i 10 ed i 14 milioni di sterline d'utile netto; il festival internazionale di Edimburgo, che ogni anno fa incassare tra i 30 ed i 40 milioni di sterline; la coppa del mondo di calcio organizzata in Francia nel 1998, che ha avuto ritorni eccezionali, come quelli di Marsiglia che hanno raggiunto circa 97 milioni di Eur; la gara automobilistica 24 Ore di Le Mans che riesce a guadagnare 1,5 Euro ogni 15 Euro di spesa (Bovy et al., 2003).

Alcuni paesi, quali la Spagna, sono riusciti ad utilizzare appieno i grandi eventi sia per trasformare le proprie città che per promuoverne la loro immagine nel contesto internazionale. Dal 1992, infatti, l'ingresso della Spagna nei meccanismi del mercato internazionale fu segnato dall'organizzazione dell'Olimpiade a Barcellona, della esposizione universale a Siviglia e dalla designazione di Madrid come capitale europea della cultura.

Barcellona è quella che sembra aver tratto i maggiori vantaggi utilizzando l'occasione delle Olimpiadi per affrontare il tema del governo urbano (McNeill, 2003) e della trasformazione





In occasione dell'Expo Siviglia ha implementato le infrastrutture di trasporto innalzando il grado di accessibilità urbana. Tra queste la stazione di Santa Justa.

urbano (Basulta e Arias, 1989), per migliorare l'immagine della città, anche con la trasformazione delle rive del Guadalquivir e l'integrazione dell'isola della Cartuja (sede dell'Expo), per incrementare i collegamenti con le altre città spagnole e per ridurre gli effetti negativi della posizione periferica rispetto all'Europa.

In particolare, il miglioramento del sistema della mobilità ha goduto di numerosi interventi: il ridisegno della circoscrizione e la sua integrazione con il sistema autostradale; la realizzazione di un nuovo aeroporto; la realizzazione di nuovi collegamenti autostradali verso Madrid e le altre città andaluse; il ridisegno della rete ferroviaria e l'introduzione dell'Alta Velocità, inaugurata lo stesso giorno

della città. In altre parole, ci sono stati indubbi vantaggi sia sul piano dell'immagine, della competizione internazionale e del mercato che sul piano dello sviluppo duraturo attraverso il miglioramento e l'implementazione di servizi e infrastrutture per gli abitanti della città e della sua area metropolitana (Indovina, 1999 Marshall, 2000; Balibrea, 2001).

Le Olimpiadi, quindi, sono servite a trasformare, in primo luogo, "l'idea di Barcellona", valorizzando la città attraverso la rigenerazione di alcune aree urbane sfavorite e operando la separazione dall'immagine della Spagna e per entrare ai primi livelli nella competizione tra le città europee rafforzando la vocazione sovranazionale.

I vantaggi in termini di immagine e di nuove realizzazioni che la città è riuscita a conquistare attraverso le Olimpiadi, sono state capitalizzate nel seguito lavorando sul rafforzamento del turismo e sull'attrazione dei capitali privati. Attraverso l'espansione dell'aeroporto e del porto, la realizzazione dei collegamenti veloci con Madrid e con la Francia, l'allargamento della fiera, la posizione e il rango di Barcellona all'interno del sistema urbano europeo è cresciuto. Grazie alle operazioni olimpiche e post-olimpiche, Barcellona è passata da città spagnola in competizione con Madrid a città europea di primo livello, nei primi posti in tutte le analisi di comparazione fra città e con un cambiamento di scala nelle sue dimensioni, grazie ad una maggiore connessione con la sua area metropolitana e con nuove infrastrutture e servizi urbani (Adagio, 2003).

Siviglia ha utilizzato l'Expo per colmare le carenze di dotazioni infrastrutturali, tra cui quelle legate ai sistemi di trasporto

dell'apertura dell'Expo. Con la realizzazione del nuovo aeroporto internazionale e con l'ampliamento di quelli di Jerez e Málaga fu innalzata la capacità di comunicazione fra la città e i principali centri europei, tessendo reti migliori di contatto internazionali necessarie ad una ricollocazione della città nel nuovo contesto europeo.

Gran parte di queste opere infrastrutturali fu finanziata dal governo centrale con una minore partecipazione economica della comunità autonoma e del comune di Siviglia.



Esistono molti rischi nelle operazioni Grande Evento: lo Stadio Olimpico di Montreal, inutilizzato per gran parte dell'anno, è costato 770 milioni di dollari; nel 2006, il costo finale è di 1.61 miliardi di dollari; per questo motivo i canadesi lo chiamano *The Big Owe* e non più *The big O*.

A differenza di Barcellona, il Grande Evento di Siviglia non è stato utilizzato per innescare un processo di sviluppo di medio-lungo periodo. La cascata di finanziamenti pubblici dal centro, in mancanza di una coordinata strategia, non ha generato la pur sperata autonoma spinta propulsiva, peraltro messa ancora più in crisi dal deficit del bilancio statale del dopo '92 e dagli effetti della crisi economica e valutaria che ha attraversato nei primi anni Novanta l'economia della Unione Europea. Bisogna comunque considerare che quasi tutti gli Expo, pur essendo caratterizzati da un considerevole deficit economico, hanno avuto ricadute rilevanti in termini di investimenti durevoli quali la crescita delle infrastrutture di comunicazione. Un altro esempio è Lisbona 1998 che ha integrato la gestione dei 65 ettari di area dedicata all'Expo in un piano generale di trasformazione che si estendeva su di una superficie di 330 ettari e che prevedeva la rigenerazione di una zona industriale dismessa e inquinata e la riorganizzazione di 4 Km di sponda sul Tago.

Esistono, comunque, molti rischi connessi all'operazione Grande Evento per la città ospitante: Montreal uscì dalle Olimpiadi nel 1976, ad esempio, non solo con un disastroso deficit di bilancio, in parte dovuto alla sfavorevole congiuntura economica internazionale, ma anche con una fallimentare politica delle trasformazioni della città. Caso emblematico è lo Stadio Olimpico che viene definito "elefante bianco" a causa dei problemi finanziari e strutturali. La torre inclinata,

con i suoi 175 metri, è la torre inclinata più alta del mondo. La realizzazione dello stadio, che resta inutilizzato per la maggior parte dell'anno, è costata 770 milioni di dollari; nel 2006, il costo finale (includere riparazioni, restauri, interessi ed inflazione) è salito a 1.61 miliardi di dollari, costo che gli è valsa la trasformazione dell'appellativo da *The big O* a *The Big Owe*.

### **I Grandi Eventi come spin-off del Piano Strategico: il caso Napoli**

"La pianificazione strategica si è imposta in un momento di grande incertezza sulle modalità operative di trasformazione, non tanto per fare fronte ai problemi conosciuti della città, quanto per affrontare un futuro nel quale altre condizioni sembrano richiedere diverse strategie e diverse azioni: rilancio, competitività, innovazione, efficienza, rinnovamento, qualità della vita, sostenibilità sono obiettivi rispetto ai quali le città hanno presto riconosciuto la limitatezza dei propri strumenti ed hanno dovuto inseguire nuove soluzioni, in parte sperimentando nuove pratiche, in parte emulando esperienze di altre città europee, sicuramente aprendosi al confronto. Reti di città e pianificazione strategica sono risultati i percorsi più frequentemente intrapresi per costruire un futuro collettivo diverso" (Formez, 2006).

Tra le aree scelte come sede del Forum Internazionale delle Culture del 2013 a Napoli vi è la Mostra d'Oltremare. L'area espositiva di elevato pregio e valore simbolico sarà interessata da un complessivo piano di recupero.





Tra le aree scelte come sede del Forum Internazionale delle Culture del 2013 a Napoli vi è il sito industriale dismesso di Bagnoli, la più grande area in trasformazione della città, e Città della Scienza con il suo Science Centre, il Bic, il Centro di Formazione ed uno spazio eventi.

Negli anni '90 alla ripresa del dibattito sulla città e sul suo futuro corrisponde una fase di sperimentazione che coinvolge la "forma di piano".

Sull'esempio di alcune città europee e in ragione di molti fattori che accrescono le relazioni sociali ed economiche tra città e/o territori si inizia a intraprendere un percorso che cerca di coniugare, più strettamente, rilancio economico e trasformazioni delle città. In altre parole, la dilatazione del fenomeno di metropolitizzazione, la crescente domanda di mobilità, infrastrutture e grandi opere pubbliche di servizio sovralocale, le questioni ambientali emergenti richiedono nuove forme di governo dei processi insediativi e di sviluppo economico.

Nelle esperienze di pianificazione strategica, sia all'estero che in Italia, l'organizzazione di un Mega Evento ha rappresentato e rappresenta la spinta per avviare il processo di trasformazione cui l'insieme degli attori coinvolti aveva manifestato interesse e l'occasione per coagulare sforzi organizzativi e risorse finanziarie su un primo concreto progetto in grado di innescare l'intero processo trasformativo.

Anche il Piano Strategico di Napoli, avviato nel 2006, seguendo tale impostazione considera i Grandi Eventi come catalizzatori e propulsori dei processi di promozione territoriale previsti al suo interno. In tal senso, questi rappresentano occasioni di grande accelerazione dei processi di trasformazione, sostenuti da risorse esogene che possono essere efficacemente utilizzate per supportare la gestione strategica delle trasformazioni urbane e territoriali durature (AA.VV., 2007).

Alla fine del 2007, l'individuazione di Napoli come sede per il Forum Internazionale delle Culture nel 2013, ha fornito alla città una opportunità in più per avviare il processo di trasformazione strategica che il Piano Strategico, pur non avendo ancora trovato una formalizzazione definitiva e condivisa, in grandi linee sembra aver delineato (almeno per alcuni quadranti territoriali). Il Forum Internazionale delle Culture, quindi, rappresenta un'indubbia opportunità per dare attuazione a numerose indicazioni, obiettivi e azioni contenuti nel Piano Strategico di Napoli e, più in generale, negli strumenti di governo delle trasformazioni urbane e territoriali (AA.VV., 2007).

In base alle esperienze di Forum di Barcellona e Monterrey, il fabbisogno di territorio per l'organizzazione dell'evento oscilla tra i 60 e i 100 ha con una previsione dei flussi dei potenziali visitatori (oltre 190 comunità rappresentanti di diversità civiltà) stimabile in oltre 5 milioni di visitatori, 20.000/30.000 volontari coinvolti per 6 mesi ed oltre 100.000 addetti partecipanti all'evento. In particolare, l'organizzazione dell'evento converge attorno a un sistema di luoghi e centralità che sono costituiti dal "Forum Agora" che connette un Convention Center, un sistema di spazi espositivi, e un sistema di spazi pubblici simbolo dell'incontro delle "diversità culturali" e del confronto dei valori fondanti le diverse identità culturali, alla cui armonica convivenza ed integrazione l'intero evento è orientato.

Nel caso di Barcellona, l'Agorà è stata integrata con infrastrutture ed interventi di riqualificazione del fronte mare con la realizzazione di un Porto, di un'area balneabile, di due parchi (Parco della Pace e Auditorium Park) attrezzati



per ospitare spettacoli ed eventi al coperto ed all'aperto (AA.VV., 2007). Il Comune di Napoli ha prescelto come area del Forum l'area occidentale soprattutto per la disponibilità dell'area espositiva della Mostra d'Oltremare, di grande valore simbolico rappresentativo, della grande area dismessa dell'ex Italsider in corso di trasformazione, degli spazi di Città della Scienza e delle ampie aree sportive disponibili.

Uno dei documenti di studio di cui si compone il Piano Strategico di Napoli (quello dal titolo "Le potenzialità di Bagnoli rispetto alla costruzione di una Napoli ben connessa, competente e creativa" datato 30 giugno 2007), dedicando una specifica sezione al Forum Internazionale delle Culture del 2013, propone una prima riflessione sulle azioni da intraprendere in vista della possibile candidatura di Napoli come sede del Forum delle Culture. In particolare, le dieci azioni strategiche, nel seguito riportate, rappresentano insieme integrati di interventi da avviare per accogliere l'evento Forum Internazionale delle Culture del 2013 nell'area occidentale di Napoli.

L'azione 1 si riferisce alla razionalizzazione e al miglioramento dell'offerta complessiva per lo svolgimento di tutte le attività necessarie al Forum, quali ad esempio: un centro multifunzione dedicato agli sport marini e alla vela; il miglioramento e la realizzazione di spazi attrezzati per megaconcerti; la realizzazione del porto turistico, di attrezzature di supporto per la nautica da diporto e di strutture di accoglienza a diretto contatto con il porto; la realizzazione delle attrezzature ricettive; il potenziamento e la specializzazione delle attività della Mostra d'Oltremare; il recupero dell'ex Collegio Ciano.

L'azione 2 si riferisce alla razionalizzazione e al miglioramento dell'accessibilità all'area occidentale, attraverso: il completamento della linea 6 della metropolitana, i necessari nodi di interscambio e i percorsi assistiti; il completamento dell'asse stradale veloce verso Roma; il recupero del sistema tranviario; il potenziamento dei servizi pubblici su gomma; la realizzazione della rete per la sosta; la predisposizione di un progetto per la gestione dei flussi in entrata e in uscita dalle aree del Forum; il riadeguamento e/o la predisposizione degli strumenti per la gestione e il controllo telematico dei flussi di traffico sulla rete stradale e del trasporto pubblico; la realizzazione di percorsi pedonali protetti da e per i nodi di scambio (stazioni, parcheggi); la realizzazione di piste ciclabili.

L'azione 3 è orientata a garantire la sicurezza all'area dell'evento Forum, attraverso: la predisposizione di un piano dedicato; la predisposizione di un sistema di monitoraggio delle aree evento e degli accessi; il controllo dei varchi come azione deterrente; il miglioramento dell'illuminazione pubblica.

L'azione 4 è volta al recupero della qualità dell'ambiente naturale e dell'habitat antropizzato, attraverso: la bonifica e la riqualificazione della fascia costiera di Bagnoli; il completamento della bonifica e del recupero dei siti industriali dismessi; la creazione di un sistema di punti panoramici attrezzati.

L'azione 5 si riferisce alla valorizzazione del patrimonio storico-archeologico-architettonico, attraverso ad esempio: la valorizzazione ed il recupero delle preesistenze archeologiche; la promozione di iniziative per la fruizione del patrimonio naturalistico, archeologico e architettonico; l'agevolazione dell'accessibilità al patrimonio storico-artistico-architettonico (eliminazione delle barriere architettoniche).

L'azione 6 è volta a diversificare e razionalizzare il sistema dell'offerta a fini turistici, attraverso: l'elaborazione di un progetto di gestione dei carichi turistici previsti in occasione del Forum delle Culture; il miglioramento delle condizioni di fruizione degli edifici di pregio architettonico; la realizzazione di una rete per la sosta turistica; l'adeguamento e la promozione dell'offerta di servizi e delle strutture per le diverse tipologie turistiche (termale, congressuale, d'affari, giovanile, ecc.); le agevolazioni per il turismo giovanile (stop-over); la realizzazione del nuovo porto per il turismo da diporto a Bagnoli; la realizzazione delle nuove strutture ricettive a Bagnoli; la riconversione dell'area dell'ex Collegio Ciano; la bonifica e il recupero delle aree balneari e le regolamentazione della fruizione pubblica.

L'azione 7 è orientata a promuovere l'immagine della città nel mercato turistico internazionale attraverso: la promozione di una serie di iniziative e manifestazioni di grande richiamo nella Mostra d'Oltremare come fase preparatoria all'evento Forum; la promozione dell'insediamento di strutture, anche temporanee, nell'area dismessa di Bagnoli per lo svolgimento di eventi di richiamo internazionale, come preparazione al Forum delle Culture del 2013; la promozione dell'immagine turistica e dell'evento Forum attraverso manifestazioni dedicate agli sport acquatici e nautici nello specchio di mare tra Nisida e Bagnoli; la promozione dell'evento Forum e dell'immagine della città attraverso l'organizzazione di manifestazioni internazionali in elementi simbolici dell'area occidentale quali il pontile nord, l'acciaieria, la fontana dell'Esedra, il Cubo d'Oro, ecc.; la promozione dell'evento Forum e dell'immagine della città attraverso spot, documentari sulle trasformazioni in atto, ecc.; la promozione dell'evento Forum e dell'immagine della città attraverso report scientifici sulla rinaturalizzazione (flora e fauna) che sta avvenendo sui suoli ex industriali dell'area occidentale; la promozione dell'evento Forum e dell'immagine della città attraverso strumenti innovativi (progettazione di pagine web); la promozione di altri meeting di richiamo internazionale (congressi, BIT, summit, ecc.).

L'azione 8 è finalizzata a promuovere l'arte, la cultura e le attività per il tempo libero, attraverso ad esempio: la promozione dell'uso dei teatri e delle strutture per lo spettacolo; la progettazione di una rete di spazi per lo street-sport; l'utilizzo delle strutture dello Stadio San Paolo come sede per eventi collegati al Forum.

L'azione 9 è orientata a potenziare e diversificare l'offerta ricettiva attraverso: la realizzazione di strutture ricettive

alternative (ostelli, guest-house, ecc.); la facilitazione delle procedure di cambio di destinazione d'uso per appartamenti di grossa quadratura in strutture ricettive per fasce medie; l'ottimizzazione dell'offerta ricettiva esistente.

L'azione 10 è finalizzata a incentivare l'industria turistica a supporto del Forum, attraverso: la promozione del recupero di edifici storici pregiati fatiscenti a fini turistici; l'incentivazione di attività di servizio a supporto del turismo; la produzione di opuscoli informativi sull'area del Forum (mappe, percorsi autobus, linee metropolitane, numeri telefonici utili, localizzazione di punti informativi presenti nelle due Municipalità del quadrante occidentale); l'incentivazione di imprese giovanili finalizzate alla produzione di prodotti tipici, gadget o altro e tese alla promozione delle peculiarità della cultura partenopea.

## Note

- <sup>1</sup> I tredici criteri individuati da Soldatos sono: posizione geografica di apertura rispetto al mondo; capacità di attrarre investimenti e manodopera, merci e servizi provenienti dall'estero; presenza di istituzioni internazionali; capacità di esportazione di propri prodotti; molteplicità delle comunicazioni sociali con l'estero; disponibilità di mezzi di comunicazione diretta con l'estero; offerta di servizi specificamente rivolti agli attori internazionali (centri congressi, palazzi di esposizioni, strutture ricettive, scuole internazionali, ecc.); presenza di mass media a diffusione internazionale; capacità di accogliere manifestazioni ed eventi di rilevanza internazionale; presenza di istituzioni nazionali, regionali o locali con relazioni internazionali; capacità di porre in essere una paradiplomazia urbana appoggiata a servizi specializzati in relazioni internazionali; attivazione di intese (accordi, gemellaggi, ecc.) con attori internazionali e partecipazione a reti di città internazionali; presenza di una popolazione di origine nazionale e di composizione etnica diversificata.

## Riferimenti bibliografici

- AA.VV. (2007) *Forum Internazionale delle Culture Napoli 2013*, Comune di Napoli, Napoli.
- Adagio C. (2003) *Il mitico 1992: i grandi eventi e la trasformazione delle politiche urbane in Spagna*.
- Bovy P., Potier F., Liaudat C. (2003) *Le grandes manifestations*, Editions de l'Aube, ISBN 2-87678-948-5.
- Balibrea M. (2001) "Urbanism, culture and the post-industrial city: challenging the 'Barcelona model'", in *Journal of Spanish Cultural Studies*, n. 2.
- Basulta J, Arias C. (1989) "Un estudio sobre la diferenciación residencial en el espacio urbano de Sevilla", in *Ciudad y territorio*, n. 1, pp. 85-92.
- Camagni R. (1994) "Presentazione" in Morandi C. (ed.) *I vantaggi competitivi delle città: un confronto in ambito europeo*, Franco Angeli, Milano.
- Formez per il Programma di EMPOWERMENT delle Amministrazioni Pubbliche del Mezzogiorno (2006) *Dossier Città e sviluppo urbano*.
- Galderisi A., Gargiulo C. (2002) "Processi di internazionalizzazione ed evoluzione dei sistemi urbani: una lettura della struttura competitiva delle province italiane" in Gargiulo C. *La città tra competizione e riqualificazione*, Collana di Studi di Urbanistica, n. 24, Di.Pi.S.T.-Università degli Studi di Napoli "Federico II", Napoli.
- Gargiulo C. (2007) "La città come luogo dei flussi – un approccio di metodo", in *Rivista Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente-TeMALab*, ISSN 1970-9870, anno 0 n. 0, dicembre 2007, pagg.7-14.
- Indovina F. (1999) "Le trasformazioni metropolitane. Alcune riflessioni a partire dal caso catalano", in *Barcellona. Un nuovo ordine territoriale*, Franco Angeli, Milano.
- ITER news – *Newsletter sul mondo ICT e Digital Office*, 9 maggio 2006, n.06.
- Marshall T. (2000) "Urban Planning and Governance: Is there a Barcelona Model?", in *International Planning Studies*, n. 3, pp. 299-319.
- McNeill D. (2003) "Mapping the European Urban Left: The Barcelona Experience", in *Antipode*, n. 1, pp. 74-94.
- Meier R. (2000) *Freizeitverkehr-Analysen und Strategien*, Projet national Suisse de recherche PNR41, Berne.
- Migliorini F. (2006) *Urbanistica e trasporti*, relazione al XXIV Congresso INU, 1° Sessione – Mobilità, logistica e riconversione urbana.
- Papa R. (2002) "I fattori determinanti della competizione delle città", presentazione in Gargiulo C., *La città tra competizione e riqualificazione*, Collana di Studi di Urbanistica, n. 24, Di.Pi.S.T.-Università degli Studi di Napoli "Federico II", Napoli.
- Soldatos P. (1990) "L'espansione internazionale delle città europee: elementi di una strategia", in Conti S. e Spriano G., eds, *Effetto città*, Edizioni della Fondazione Agnelli, Torino.

## Referenze immagini

L'immagine di pagina 21 è tratta da [www.palladio-tv.it](http://www.palladio-tv.it); la prima immagine di pagina 22 è tratta da [www.cielobuio.org](http://www.cielobuio.org), la seconda da Datar 2003; la prima immagine di pag. 23 è tratta da [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com), la seconda da [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com); l'immagine di pagina 24 è tratta da [www.corriere.it](http://www.corriere.it); l'immagine di pagina 25 è tratta da [wikimedia](http://wikimedia); la prima immagine di pagina 26 è tratta da [paoloclick.splinder.com](http://paoloclick.splinder.com), la seconda da [wikipedia](http://wikipedia).