



Dall'evento all'impatto: Expo e mobilità urbana

From Event to Impact: International Exhibition and Urban Mobility

Rosa Anna La Rocca

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: lamarca@unina.it; web: www.dipist.unina.it

La promozione della cultura come veicolo della rigenerazione urbana

Lo sviluppo e il "consumo di cultura" sono divenuti elementi cardine del processo di rivitalizzazione delle grandi città attuali. Anche la Comunità Economica Europea ha assunto un ruolo propositivo, creando fondi specificatamente destinati a sostenere programmi che prevedono lo sviluppo delle attività culturali delle grandi città.

Le numerose esperienze che hanno caratterizzato l'evoluzione delle città attuali sia in Europa che negli Stati Uniti hanno mostrato come gli investimenti in infrastrutture per le attività culturali possano avere un ritorno positivo sia per l'immagine complessiva della città (veicolando, quindi gli investimenti per il turismo e le attività del tempo libero) sia per l'indotto che tali investimenti creano in termini di nuove opportunità di impiego, potenziamento e/o miglioramento dell'offerta di servizi, innalzamento dei livelli di vivibilità urbana. Tale visione è poco condivisa dagli studiosi del *cultural planning* che si oppongono alla "mercificazione" della cultura, ma soprattutto allo sradicamento che ne deriva in termini di perdita dei valori identitari e conseguente omologazione a modelli globalizzati.

Il *cultural planning* sviluppatosi dapprima negli Stati Uniti (sul finire degli anni Settanta) e successivamente in Europa si basa sull'idea che le risorse culturali possano avere un ruolo strategico per lo sviluppo urbano e per la comunità. Ponendosi in alternativa alle tradizionali politiche culturali, il *cultural planning* è considerato uno strumento della pianificazione strategica in grado di incidere ed orientare le scelte alla base della rigenerazione urbana e dello sviluppo locale. Il rischio di una strumentalizzazione della cultura resta, però, l'elemento di maggiore preoccupazione da parte degli studiosi del settore anche in relazione all'affermarsi del modello della città creativa (Florida 2002) secondo il quale la vitalità culturale è uno dei principali agenti attrattivi per

The realization of a mega event mainly affects the city life. On the one hand, the exceptional event represents a factor which speeds up urban transformations, that could not be realized otherwise. This characteristic has been defined as "pulsar effect" to explicate the impulse given to normal course of urban living by the mega events. On the other hand, mega events ask for actions aimed at managing the intense displacements due to their organizations and attractive capacity.

Among the different types of events, this study considers the Universal Expositions, as they have been defined by the Bureau International des Expositions (the non-governmental organization having the decision power about great exposition).

Universal or International Expo's realization affects specific urban areas, interested by important transformations, especially referred to realization of infrastructure (mobility or dedicated to the event). While the management of urban mobility requires to define specific actions aimed at traffic congestion minimization.

Increasing transport demand (visitors and tourists + residents and city-users) is one of mega event effects.

This work deals with individualizations of mega event effects on city organization by analysing some case studies of Expos cities. Particularly referred to transformations occurred in transport infrastructures this articles sketches out the contemporary Expos profile and theirs effects on city.

nuove imprese e per la *creative class*. In tale visione, la valorizzazione culturale diviene uno dei fattori in grado di accrescere i livelli competitivi di una città.

Negli ultimi venti anni, infatti, gli investimenti in grandi progetti orientati a riqualificare l'immagine, interna ed esterna, della città hanno generato processi competitivi di promozione territoriale dove, spesso, la dimensione economica e commerciale prevale su quella culturale. In ambito scientifico, invece, si comincia a manifestare l'esigenza di indagare oltre gli aspetti meramente commerciali e di profitto economico che tali politiche e/o investimenti possono ingenerare; si tende, dunque, a porre una maggiore attenzione alle ricadute sulla valorizzazione delle identità locali e delle aspirazioni delle collettività coinvolte nel processo di rinnovamento urbano.

Il ruolo della cultura nel processo di rigenerazione urbana si è consolidato durante gli anni Ottanta affermandosi come

fattore di trasformazione urbana. In questo periodo molte città europee (Bilbao, Glasgow, Lille, Genova, ecc.) hanno investito nella riconversione delle proprie economie urbane attraverso la realizzazione di grandi progetti culturali (realizzazione di nuovi musei, gallerie d'arte, centri polifunzionali, auditori, ecc.) probabilmente concentrandosi troppo sugli aspetti fisici dell'intervento.

La realizzazione dei Grandi Eventi, secondo alcuni studiosi rientra in questa categoria di interventi che, spesso, mancano della capacità di programmazione a lungo termine dei benefici che pure sono in grado di generare.

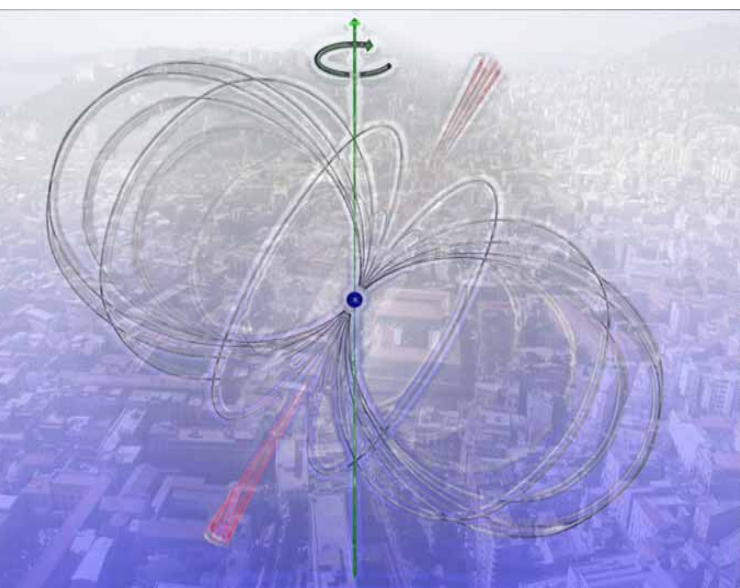
Il caso di Glasgow Città Europea della Cultura nel 1990 è emblematico di come un evento legato alla valutazione della cultura possa rappresentare sia un'occasione di rilancio competitivo, sia un acceleratore della riconversione urbana. In un periodo di tempo ristretto, infatti, Glasgow ha potuto sostituire radicalmente la propria immagine di città in declino post-industriale divenendo un esempio significativo di investimento in cultura.

Innovativa e in controtendenza la scelta di Glasgow come città culturale ha aperto nuove possibilità per le città in declino. Precedentemente il ruolo di Città Europea della Cultura era stato ricoperto da capitali con una tradizione di cultura europea più radicata (1985 Atene; 1986 Firenze; 1987 Amsterdam; 1988 Berlino; 1989 Parigi). Malgrado l'impatto positivo registrato, però, l'iniziativa è stata tacciata di incapacità di generare effetti nel lungo termine.

Questa condizione per molti studiosi rappresenta il principale punto di debolezza dei processi di rigenerazione urbana attivati dai grandi eventi.

Ciononostante, la recente storia urbana mostra che le trasformazioni fisiche, economiche e di immagine si legano sempre più spesso alla realizzazione di eventi eccezionali

Il grande evento agisce come una pulsar sul normale ritmo di vita della città.



(grandi eventi) *“la città nuova postmoderna affida la propria notorietà anche alla sua capacità di produrre eventi. Essa tende, anzi, a fare di se stessa un evento”* (Amendola 1997). La competizione sempre più accesa alla quale le città attuali si sottopongono per essere candidate ad ospitare un grande evento è indicativo del fatto che l'evento, a prescindere dalla tematica o dalla tipologia, viene percepito come una opportunità da non lasciarsi sfuggire, soprattutto per la capacità di attivare meccanismi di finanziamento altrimenti scarsamente ottenibili.

Le ricadute dell'evento sulla città e sulla sua organizzazione nelle varie fasi (di preparazione, di svolgimento e di successiva gestione) sono da diverso tempo oggetto di attenzione da parte sia di tecnici che di studiosi del territorio tanto da indicare come *“strumento urbanistico”* seppur straordinario l'uso dei grandi eventi nelle politiche urbane di recente generazione (Piccinato 1998).

I grandi eventi tipologie ed effetti sulla città

A giudicare dal numero di eventi e dalla loro diversità nonché dalla quantità di organismi che si occupano della loro promozione/organizzazione, i *“grandi eventi”* sembrano essere attualmente fra i principali (se non gli unici) fattori in grado di attivare la trasformazione urbana o quantomeno di *“smuovere”* situazioni di impasse anche solo catalizzando l'attenzione su una determinata città, regione o territorio a prescindere dall'effettivo bisogno di trasformazione che questo manifesta. Tale caratteristica, in letteratura è stata indicata come *“pulsar effect”* in riferimento all'impulso che il grande evento riesce ad imprimere sul normale ritmo di vita della città. Gli effetti pulsar, però, in quanto effetti distortivi dell'abituale funzionamento della città richiedono controllo e partecipazione affinché l'azione stimolatrice che introducono possa avere esiti positivi ed utilizzabili sul lungo tempo.

I grandi eventi, per quanto si possano tipologicamente diversificare, possiedono alcuni elementi costanti:

- sono occasioni- vetrina per accrescere l'immagine della città verso l'esterno;
- sono agenti dello sviluppo economico per la loro capacità di attrarre investimenti dunque di incidere sul riposizionamento economico di una città;
- sono catalizzatori dello sviluppo turistico;
- sono acceleratori del processo di rigenerazione urbana soprattutto in riferimento all'attivazione di progetti di riqualificazione di aree degradate o dimesse;
- sono fattori attivanti il potenziamento delle infrastrutture di trasporto e l'incremento dell'offerta di servizi e di attrezzature.

Esistono, poi, per inverso alcuni aspetti che differenziano, anche in maniera sostanziale, un evento dall'altro.



Il grande evento è anche ricerca di un *flagship project* al quale affidare l'immagine esterna della città.

In particolare in riferimento a:

- il contesto locale in cui prende forma l'idea del grande evento e si dà seguito alla sua realizzazione;
- i tempi di preparazione allo svolgimento dell'evento;
- la durata effettiva dell'evento;
- l'autonomia della realizzazione dell'evento;
- la natura e il contenuto;
- il bacino di utenza e il target.

Pur nei differenti tentativi di classificazione degli eventi, operati in letteratura (Hall CM 1989; Cashman and Hughes 1999, Roche M 2000, Guala C. 2002) e distinti sulla base delle variabili prese in considerazione (effetto mediatico, valore simbolico, ricadute territoriali) si riscontra una certa convergenza rispetto ai settori sui quali l'evento incide maggiormente. In particolare, in questo lavoro si fa riferimento ai seguenti settori interessati da "l'effetto evento":

- l'immagine della città;
- il contesto urbano;
- l'ambiente;
- lo sviluppo turistico;
- la mobilità urbana.

La costruzione dell'immagine della città

Per quanto scarsamente misurabili, gli impatti sull'immagine della città sono sempre individuati nella letteratura di settore come principale effetto del grande evento sulla città (Camagni 1996; Essex e Chalkley 2002; Bovy 2003).

La costruzione dell'immagine, infatti, ha assunto un ruolo sempre più rilevante all'interno delle strategie politiche ed economiche orientate all'accrescimento del potere attrattivo delle città, misurato, spesso, rispetto alla capacità di attirare investimenti o flussi turistici in grado di attivare positivi meccanismi di sviluppo economico.

Sebbene negli studi che approfondiscono gli aspetti più strettamente connessi all'uso dell'immagine come elemento propulsore della trasformazione urbana si evidenzia la carenza di un quadro concettuale che aiuti a definire in maniera chiara tale concetto (Andriello 1997; Augè 1999), sempre più frequentemente, alla base delle scelte di intervento sulla città il rilancio o la costruzione dell'immagine urbana rappresenta un obiettivo strategico.

Nella dimensione attuale, infatti, l'immagine urbana è divenuta una "realtà autonoma" (Belli 1995) che è possibile

indirizzare verso obiettivi specifici e con la quale bisogna confrontarsi costantemente.

La società contemporanea è una società dell'immagine, potenziata da mezzi di comunicazione sempre più innovativi che incidono notevolmente sulla capacità soggettiva fortemente influenzata dalla componente visiva.

Il grande evento agisce da amplificatore e costituisce l'occasione per presentare all'esterno una vocazione urbana ritrovata o costruita ex novo, comunque in grado di agire da elemento attrattore (di investitori e di flussi turistici) per la città. La costruzione dell'immagine non è una pratica urbanistica, tuttavia è un elemento costante nelle recenti politiche di rivitalizzazione o di riqualificazione urbana e territoriale e ha una indubbia incidenza sia sulle scelte operative che su quelle progettuali.

La "grande occasione" offerta dall'evento eccezionale costituisce forse il principale campo di applicazione degli obiettivi di rilancio dell'immagine di una città. È possibile comunque che il ritorno non sia sempre positivo e che l'eredità lasciata dal grande evento (in termini di trasformazione fisica) rappresenti un problema piuttosto che una risorsa per la città.

Contesto urbano

È universalmente riconosciuto che il grande evento agisca da acceleratore della trasformazione fisica di una città. Tutte le città sedi di grandi eventi sono interessate da progetti di trasformazione più o meno ambiziosi.

Ciò che differenzia sostanzialmente un caso dall'altro è la presenza o meno di un disegno complessivo che sottende la trasformazione al quale è possibile dare attuazione attraverso il meccanismo "grande evento".

Il caso di Barcellona, portato ad esempio nella gran parte degli studi che si interessano della relazione tra grandi eventi e trasformazione urbana, è emblematico di tale condizione. I Giochi Olimpici del 1992 sono stati la leva di innesco di un processo di trasformazione costruito negli anni e finalizzato alla realizzazione di un'offerta urbana di qualità destinata, in primo luogo, al soddisfacimento della domanda urbana di strutture e servizi espressa dalla popolazione residente.

La realizzazione del grande evento, nel caso di Barcellona ha rappresentato, dunque, l'occasione per effettuare un "cambio di scala" in un processo di trasformazione già in

atto. Gli interventi, infatti, hanno riguardato ampie zone della città consentendo la riqualificazione e il ridisegno di aree precedentemente degradate come il waterfront urbano o il quartiere del Barrio Chino.

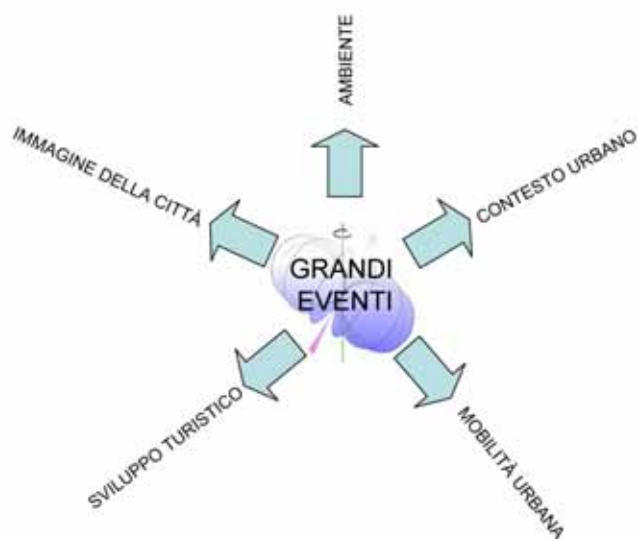
Il piano attuato per effetto delle Olimpiadi, in realtà, era già stato definito durante gli anni Ottanta, dove si individuavano le "aree di nuova centralità" finalizzate alla decentralizzazione dei servizi terziari in aree di nuova costruzione. La "operazione Olimpiadi" si inserisce in questo disegno e costituisce l'opportunità per attirare investimenti e favorire la trasformazione di aree urbane da restituire alla fruizione pubblica.

In altri casi, invece, l'effetto "grande evento" rappresenta una strategia da perseguire per riposizionare la città nel panorama nazionale e internazionale: gli interventi sul sistema fisico urbano sono strettamente connessi al perseguimento di tale obiettivo, dunque non scaturiscono da un processo di pianificazione predeterminato.

Gli interventi, in questo caso agiscono ad una scala inferiore e sono finalizzati al miglioramento dell'offerta di servizi a supporto dell'evento. Nel caso del Giubileo 2000 a Roma ad esempio, si è operata la scelta di intervenire quasi esclusivamente sulla valorizzazione del patrimonio storico-architettonico e monumentale, in parte anche per la mancanza di una pianificazione coordinata e a lungo termine degli interventi da mettere in campo. I principali punti deboli che sono stati evidenziati nelle valutazioni del post evento, sono stati indicati proprio nella carenza di un disegno organico che non ha consentito "l'effetto rete", soprattutto in riferimento all'accessibilità alle principali mete giubilari (Malusardi et al 2004).

Se, dunque, rispetto al contesto urbano il grande evento può differenziarsi per la presenza o meno di un'azione di pianificazione precedentemente sviluppata e che grazie ad

Principali impatti generati dai grandi eventi.



esso subisce una contrazione dei tempi di realizzazione stimabile in un arco che varia dai dieci ai quindici anni, il grande evento ha un impatto diretto sulla trasformazione fisica della città. In particolare, l'effetto del grande evento, in relazione alla trasformazione urbana, si verifica rispetto ad alcune specifiche tipologie di intervento:

- riconversione di aree dismesse;
- riqualificazione di aree urbane degradate;
- realizzazione di nuove infrastrutture
- adeguamento delle infrastrutture esistenti.

Per tutte le categorie di intervento, il ruolo fondamentale del grande evento consiste nella possibilità di rendere disponibili i finanziamenti per la sua realizzazione, in maniera da supportare l'azione pubblica almeno per il tempo necessario a coinvolgere l'azione dei privati.

La gran parte dei casi di successo, infatti, si riscontra in presenza di una buona capacità di attivare partenariati pubblico-privati. In relazione alla trasformazione urbana, il successo o il fallimento si verifica nella fase successiva al grande evento, (l'effetto "legacy").

In alcuni casi, infatti, l'eredità del grande evento rappresenta più un problema che un vantaggio per la città. Il caso di Siviglia è forse quello più rappresentativo di come un'area trasformata per rispondere alle istanze legate alla realizzazione del grande evento (Esposizione Universale) anche attraverso interventi di qualità sia di fatto divenuta un'area estranea allo sviluppo urbano.

Il piano "Cartuja 93" è stato l'elemento in grado di recuperare le aree dell'esposizione per riconvertirle in un parco tecnologico destinato ad attività di ricerca e sviluppo ma che è partito con notevole ritardo rispetto alle previsioni. Le altre aree, originariamente occupate dai padiglioni espositivi sono oggetto di un ampio piano di recupero che vede interessati sia soggetti pubblici che privati con onerosi costi di realizzazione.

Più favorevole, invece, l'effetto dell'Expo sulla trasformazione del sistema della mobilità. Gli interventi a livello urbano, da un lato, hanno dotato la città di un sistema di trasporto pubblico precedentemente inadeguato, dall'altro hanno consentito il recupero di un'ampia parte del fiume Guadalquivir anche attraverso la realizzazione di sette ponti di collegamento tra una sponda e l'altra. A livello extraurbano l'Expo è stata occasione di riposizionamento della città sia a livello nazionale che internazionale.

La costruzione dell'aeroporto e la realizzazione del collegamento dell'Alta Velocità Ferroviaria con Madrid, infatti, furono concluse proprio in occasione dell'Expo.

Ambiente

L'attenzione verso le problematiche ambientali interessa necessariamente la realizzazione di un grande evento a prescindere dalla sua caratterizzazione. D'altra parte l'affermarsi del paradigma della sostenibilità, dagli anni

Novanta in poi, impone la riduzione degli effetti negativi sull'ambiente naturale o antropico anche per le attività dove i ritorni economici possono sembrare predominanti. L'obiettivo di minimizzare gli impatti ambientali dovuti ai tempi stretti di realizzazione dell'evento costituisce una costante pur nelle differenti modalità di esecuzione e di scelte progettuali adottate. A partire dai Giochi Olimpici invernali di Lillehammer nel 1994, l'attenzione verso la realizzazione di eventi a basso impatto ambientale si è intensificata anche attraverso la produzione di documenti, report e regolamenti ispirati ai principi della sostenibilità. In via generale, in relazione alla riduzione degli effetti del grande evento le azioni indicate per la realizzazione dei "Green Games" si concentra su:

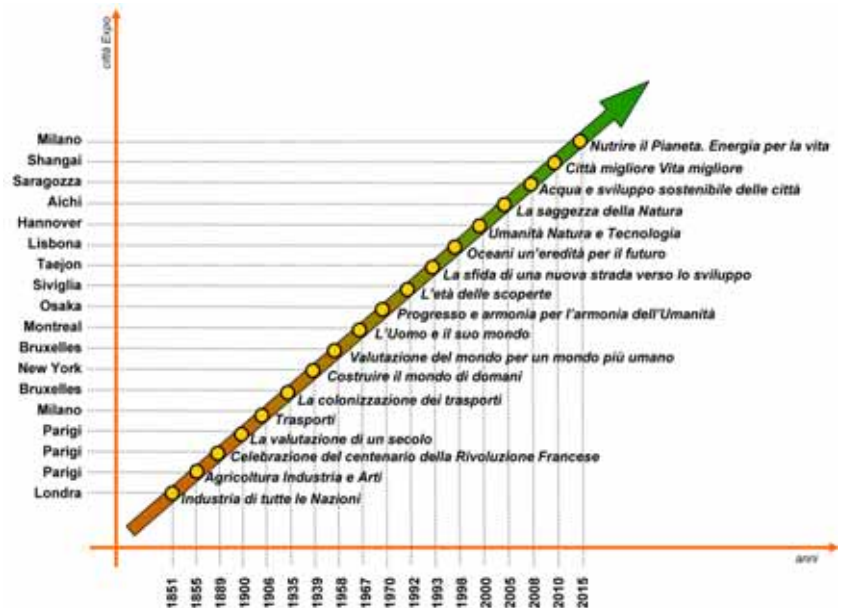
- incremento dell'offerta pubblica di trasporto;
- utilizzo di tecniche e materiali ecologici nella realizzazione delle strutture e degli impianti dedicati allo svolgimento dell'evento;
- contenimento del consumo di suolo;
- localizzazione degli interventi in aree già urbanizzate;
- misure per la riduzione dell'inquinamento acustico, elettromagnetico e luminoso;
- azioni di riqualificazione ambientale come principi guida della fase progettuale e degli interventi da mettere in campo;
- previsione di utilizzi compatibili con le caratteristiche e le vocazioni urbane per le aree che ospitano l'evento;
- restituzione di spazi vitali per la città.

L'anno 2000 può essere indicato come data simbolica dell'affermazione di un modello di "grandi eventi" ispirato a principi di sostenibilità e rispetto dell'ambiente.

La città di Sydney, già al momento della presentazione della sua candidatura ad ospitare i Giochi Olimpici ha operato una scelta che le è valsa il titolo di "Olimpiadi Verdi" e che ha segnato tutte le successive edizioni dei giochi.

Le linee guida ambientali per i Giochi Olimpici messe a punto dal comitato promotore di Sydney 2000 sono state interpretate come il documento ufficiale dell'impegno intrapreso negli anni precedenti da parte del Comitato Olimpico Internazionale (CIO) nel promuovere i Giochi Olimpici come occasione per l'applicazione di principi e azioni finalizzati alla riduzione degli impatti negativi sull'ambiente.

Il Sydney Olympic Park, viene indicato come uno dei più rilevanti esempi di buone pratiche di applicazione dei principi di sostenibilità ambientale all'eredità di un grande evento, in riferimento sia all'uso di nuove tecnologie per l'utilizzo di fonti alternative per garantire il funzionamento delle attività



Nate come luogo simbolo della diffusione di massa del portato tecnologico e del progresso scientifico, nel corso degli anni, le Expo hanno assunto un ruolo propulsore promuovendo l'attenzione verso principi della sostenibilità e del rispetto dell'ambiente.

localizzate nel parco (residenze, uffici, tempo libero) sia al livello di accessibilità garantito da un'offerta di trasporto pubblico che contempla tutte le modalità di fruizione.

Nello stesso anno, con modalità e tempi differenti, l'Esposizione Universale di Hannover si apprestava a passare alla storia come un evento in grado di dare applicazione alle indicazioni contenute nell'Agenda 21 per lo sviluppo sostenibile. Nel documento redatto nel 1992 *The Hannover Principles. Design for Sustainability* si impone a tutti i partecipanti all'Expo il rispetto di specifiche regole nella composizione dei progetti da presentare all'esposizione. Sebbene l'evento sia stato ricordato come un insuccesso, soprattutto in relazione al deficit economico che si è registrato, l'esempio di Hannover rappresenta il primo tentativo di sensibilizzare l'opinione pubblica circa l'utilità del grande evento.

Le ricadute sullo sviluppo turistico

La capacità di aumentare l'attrattività turistica in termini di incremento di visitatori anche sul lungo termine rappresenta uno degli effetti ad elevata valenza economica generato dai grandi eventi. Sebbene risulti difficilmente quantizzabile, l'effetto del grande evento sull'attività turistica si differenzia sostanzialmente in ragione dell'esistenza o meno di una vocazione turistica preesistente. Per le città che sono già destinazioni turistiche riconosciute, l'effetto del grande evento in una prima fase può essere addirittura destabilizzante ed avere un'incidenza negativa perché viene percepito come occasione di eccessiva affluenza ed incremento dei costi da sostenere da parte degli utenti.



La pianificazione del mega evento copre un arco temporale che va dai sette ai dieci anni prima della sua realizzazione. Per rispondere alle attese la città ha un tempo variabile tra i cinque e i sette anni. La fase di svolgimento dell'evento può variare da alcune settimane (Giochi Olimpici) a sei mesi (Esposizioni Universali) e richiede particolari misure di gestione dei flussi di spostamento attivati dall'evento, al fine di minimizzare gli impatti sulla mobilità urbana.

Sul lungo termine, invece, gli effetti sono generalmente positivi soprattutto in relazione al generale miglioramento dell'offerta di servizi di supporto al turismo che si verifica per effetto del grande evento (incremento dell'offerta ricettiva; miglioramento del sistema di trasporto; razionalizzazione dell'offerta di servizi turistici).

Il grande evento può avere un impatto anche sulla tipologia dei flussi turistici, riuscendo, in alcuni casi, ad attivare nuove domande che possono incidere positivamente sui livelli qualitativi dell'offerta di strutture e servizi destinati al loro soddisfacimento.

Si intuisce che i flussi di visitatori attivati dagli eventi sportivi differiscono sostanzialmente da quelli attivati dagli eventi culturali, non solo perché i primi godono di una popolarità ben più affermata, ma anche perché l'effetto mediatico esercitato sugli eventi sportivi è di gran lunga superiore di quello che un vento culturale, per quanto di rilevante importanza, riesce ad attirare su di sé.

In riferimento allo sviluppo turistico le maggiori attese riguardano la possibilità che l'evento sul lungo termine generi da un lato nuovi posti di lavoro, dall'altro che riesca ad attirare flussi turistici sulla base dell'eredità lasciata alla città che lo ha ospitato. È la capacità degli attori coinvolti a tutti i livelli di interagire e far convergere i singoli obiettivi ad incidere in maniera preponderante sulle possibilità di attivare nuovi flussi turistici o di incrementarli laddove la città già costituisca una meta turistica consolidata.

Si tratta cioè della capacità di trasformare il grande evento in occasione per "trasformare" il patrimonio di beni disponibili (risorse culturali, storiche, architettoniche, ecc.) in beni di consumo "turisticamente appetibili".

La "unicità" dell'evento rappresenta uno dei principali fattori in grado di accrescere la capacità attrattiva di un territorio in termini di afflussi turistici.

La mobilità dei grandi eventi

In riferimento al sistema della mobilità, gli effetti del grande evento riguardano soprattutto due aspetti:

- la gestione dei flussi di visitatori attesi;
- la necessità di incrementare e/o migliorare le infrastrutture di trasporto sia in riferimento all'accessibilità esterna (aeroporti, stazioni ferroviarie) sia in riferimento alla accessibilità interna (metropolitane, bus, tram, ecc.).

I flussi di spostamento attivati dall'evento si caratterizzano per essere concentrati nel tempo e nello spazio.

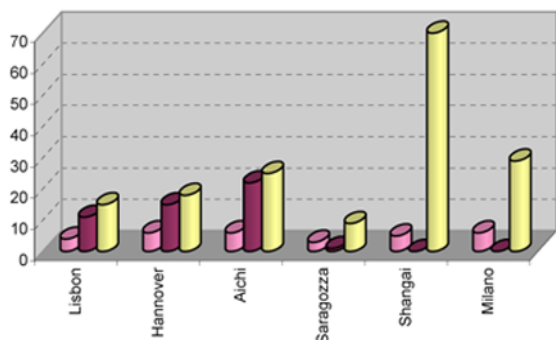
Si tratta, però, di spostamenti influenzati da variabili troppo dipendenti da fattori comportamentali soggettivi e scarsamente prevedibili. Ciò pone non poche difficoltà nella pianificazione dell'evento sia nella fase preparatoria che in quella di svolgimento. Per quanto occasionali, infatti, i flussi di spostamento attivati dall'evento rappresentano un aumento di carico che si sovrappone alla abituale domanda espressa dalla popolazione residente o dagli utilizzatori abituali della città. La scarsa attendibilità delle previsioni in merito all'affluenza di visitatori che l'evento può attivare rappresenta, inoltre, un'altra difficoltà con la quale gli organizzatori devono cimentarsi. Per chi si occupa di gestione della mobilità, il grande evento rappresenta un "laboratorio di sperimentazione dal vivo" (Bovy Liudat)

Gli studi sulla gestione della mobilità in occasione dei grandi eventi (Bovy e Liudat 2003) introducono due grandi categorie tipologiche definite in ragione della loro organizzazione spaziale:

- mono sito;
- multisito.

La prima categoria fa riferimento ad eventi che si svolgono in un unico luogo, come nel caso delle Expo; mentre la seconda categoria fa riferimento ad un'organizzazione spaziale dove viene fissato un luogo principale al quale sono

■ durata (mesi) ■ visitatori effettivi (milioni) ■ visitatori previsti (milioni)



Il rischio di sovrastimare l'evento e gli effetti connessi rappresenta una difficoltà reale nella fase di pianificazione ma anche nella realizzazione degli interventi.

collegati luoghi secondari, come nel caso delle manifestazioni sportive (Giochi Olimpici, Coppa del Mondo, ecc.).

In riferimento alla capacità di generare consistenti flussi di spostamento, generalmente misurati in relazione all'affluenza (espressa dal numero di partecipanti per unità di tempo, generalmente giorno) il grande evento necessita di un'organizzazione specifica che richiede delle trasformazioni sostanziali nella gestione ordinaria del sistema di trasporti. In altri termini, la gestione dei flussi di spostamento attivati dal grande evento richiedono la definizione di specifici accorgimenti finalizzati a garantire:

- l'accessibilità al luogo o ai luoghi di svolgimento;
- la garanzia di buoni livelli di sicurezza;
- il contenimento degli impatti sulla domanda di spostamento globalmente espressa dagli utenti abituali.

La gestione della mobilità urbana rappresenta una delle principali sfide da parte dell'organizzazione affinché il grande evento possa avere esito positivo.

Le azioni da mettere in campo per la minimizzazione degli impatti sul sistema della mobilità urbana generati dai grandi eventi si possono differenziare in:

- azioni sul sistema fisico
 - potenziamento delle infrastrutture esistenti;
 - costruzione di nuove infrastrutture;
 - realizzazione di strutture costruite ad hoc;
- azioni sul sistema funzionale
 - implementazione dell'offerta di servizio pubblico;
 - limitazioni sull'accesso dei mezzi privati;
 - integrazione ingresso-trasporto;
 - riduzioni tariffarie;
 - buona distribuzione delle informazioni sull'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico;
 - monitoraggio dei flussi di visitatori.

Tali azioni comportano, però, la necessità di un coordinamento tra i differenti attori (organizzatori, imprese di trasporto, amministrazione pubblica) al fine di garantire da un lato, un buon livello di fruizione da parte dei visitatori,

dall'altro, la minimizzazione degli effetti negativi sul funzionamento ordinario della città.

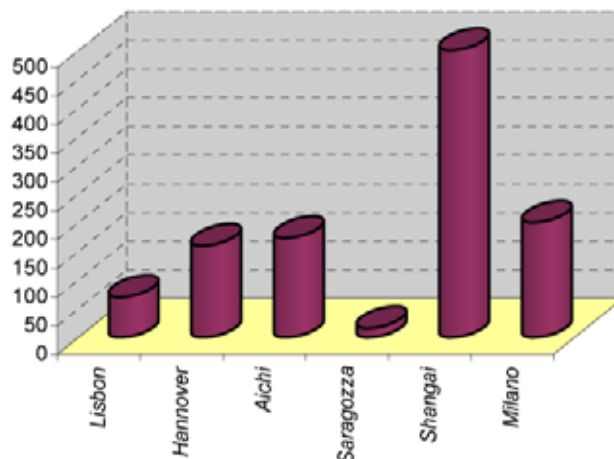
Le Esposizioni Universali: regole e caratteristiche di un grande evento

Nell'ambito di questo lavoro si approfondiscono gli aspetti relativi ad una specifica tipologia di grande evento rappresentato dalle grandi esposizioni internazionali.

I diversi tentativi di classificazione tipologica effettuati in letteratura convergono verso il riconoscimento di due grandi categorie di mega eventi: da un lato i Giochi Olimpici a carattere prevalentemente sportivo con una incidenza maggiore sul coinvolgimento mediatico; dall'altro le Grandi Esposizioni universali ed internazionali che hanno invece una caratterizzazione mista che varia dagli aspetti tecnologici a quelli culturali, commerciali e ludici.

Le esposizioni, universali o internazionali, sono una creazione della società del diciannovesimo secolo, derivata dalla volontà di diffondere la cultura scientifica e gli avanzamenti tecnologici attraverso manifestazioni di grande richiamo di pubblico. La costruzione di uno "spazio spettacolare di consumo" (Pred 1995) è, probabilmente, l'espressione che meglio sintetizza la finalità dell'intero processo di organizzazione e realizzazione di una Esposizione Universale. Anche la definizione delle fiere mondiali come antenate dei *theme park* con la concentrazione in un unico luogo di tutte le possibilità offerte dal progresso tecnologico finalizzate al soddisfacimento dei desideri più che ai bisogni della gente (Amendola 1997); oppure l'accostamento ai *Grand Tour* di massa, ovvero alla visione secondo la quale l'Expo consente di visitare il mondo semplicemente spostandosi da un padiglione espositivo all'altro, sembrano particolarmente adatte a descrivere la natura delle Expo.

Solo per le Esposizioni Internazionali il BIE stabilisce una soglia minima di superficie (25 ha) per l'area destinata ad accogliere i padiglioni espositivi.



Le Esposizioni Universali dell'Ottocento sono accomunate da questa caratteristica. L'Exposition Universelle di Parigi costituisce l'esempio più pertinente del tentativo di fare dell'ambiente costruito una variabile in grado di attrarre grandi masse di visitatori (28 milioni di visitatori) e di immortalare l'evento attraverso la costruzione di un'icona (Tour Eiffel) rappresentativa del successo della città sulla scena mondiale. Dal 1928 in poi, le esposizioni di durata superiore alle tre settimane, a carattere internazionale non commerciale, sono regolamentate dal Bureau International des Expositions (BIE), unico referente responsabile della loro organizzazione, frequenza, qualità e svolgimento.

Le esposizioni devono normalmente rispondere a caratteristiche specifiche, ispirate a principi di modernità, sviluppo tecnologico, confronto e dialogo tra differenti nazioni. Il BIE, in particolare, definisce le Expo come un *luogo unico dove si pratica educazione attraverso sperimentazione, cooperazione attraverso partecipazione e sviluppo attraverso innovazione. Sono un messaggio di interesse universale, una esperienza educativa e ricreativa, laboratori di sperimentazione che mostrano le novità e lo straordinario.*

Sostanzialmente differenti dagli eventi di natura sportiva, le Grandi Esposizioni rappresentano un veicolo di scambio culturale tra più nazioni alle quali viene offerta la possibilità di comparire nell'ambito di un evento di portata sopranazionale.

Tra le tipologie di eventi culturali, le Expo, dunque, si distinguono per il loro duplice ruolo di vetrina sia per la città che le ospita, sia per i Paesi che vi partecipano. Le Expo, infatti rispondono a specifici obiettivi messi a punto dal BIE.

Tali obiettivi fanno riferimento da un lato a principi politico-culturali di coesione e collaborazione tra nazioni, dall'altro alla volontà di contribuire allo sviluppo tecnologico in armonia coi dettami della sostenibilità.

La necessità di regolamentare l'evento ha comportato la definizione di specifiche norme relative a:

- frequenza dell'evento nello stesso luogo (fissato in un arco temporale minimo di 15 anni);
- diversificazione dell'evento in ragione della tematica, dell'estensione territoriale, della durata e del coinvolgimento economico dei partecipanti.

In riferimento al secondo punto, infatti, l'ultimo protocollo (1996) fa riferimento a due classi di esposizioni:

- Esposizioni Universali (*International Registered Exhibition* è la dizione ufficiale);
- Esposizioni Internazionali (*International Recognised Exhibition*).

La scelta da parte di una città a presentare una candidatura per ospitare una Expo è impegnativa e complessa, ma il ritorno in termini sia di indotti economici, sia di immagine positiva, è il motore che spinge verso la proliferazione di occasioni competitive sempre più frequenti.

Expo tra passato e futuro: analogie e diversità

Nel seguito vengono esaminati alcuni esempi di Esposizioni Universali o Internazionali tenutesi negli ultimi dieci anni. L'obiettivo di questa parte del lavoro consiste da un lato nell'evidenziare il crescente interesse da parte delle città industrializzate ad utilizzare l'evento come occasione di

Il BIE riconosce due tipologie di Expo caratterizzate da parametri differenti riferiti sia alla durata dell'evento che dall'estensione dell'area destinata ad ospitare la manifestazione espositiva.





rilancio nel mercato internazionale della città candidata ad ospitarlo; dall'altro di individuare le principali trasformazioni attivate dal grande evento sul sistema della mobilità.

Lisbona 1998-*The Oceans: a Heritage for the Future*

Ricordata come l'ultima del secolo scorso l'Expo Universale del 1998 tenutasi a Lisbona (22 maggio – 30 settembre) rappresenta un caso significativo soprattutto per gli interventi relativi al sistema della mobilità.

La città ha subito un'accelerazione positiva nella realizzazione di infrastrutture urbane per la mobilità particolarmente necessarie per risolvere problemi di congestione, già evidenziati nella relazione per il Piano generale di urbanizzazione locale (pgul) redatto negli anni Sessanta, successivamente aggiornato ed approvato nel 1977.

Lo sviluppo delle attività terziarie nell'ultima metà degli anni Ottanta e la realizzazione di edilizia residenziale, anche in contrasto con le previsioni del piano urbanistico e in assenza di interventi per l'adeguamento delle infrastrutture per la mobilità, caratterizzavano la condizione urbana di Lisbona nella fase precedente alla realizzazione dell'esposizione. Ciononostante, la candidatura di Lisbona è stata preferita a quella di Toronto nel 1993 e ha rappresentato la svolta per intervenire in maniera decisiva sul sistema della mobilità urbana in tempi record.

L'expo, infatti è servita innanzitutto da pretesto per attivare la rigenerazione di un'ampia area di 330 ettari localizzata nella zona orientale della città, lungo il fiume Tago, precedentemente occupata da raffinerie petrolifere in disuso. Il progetto di rigenerazione di tutta l'area è stato improntato su principi di sostenibilità ambientale con una particolare attenzione all'uso di tecnologie innovative per la realizzazione di infrastrutture per l'energia, per i trasporti e per la gestione dei rifiuti. La centralizzazione degli impianti di approvvigionamento energetico, infatti, ha consentito il controllo dei consumi e delle emissioni inquinanti, mentre l'applicazione dei principi di architettura bioclimatica per la costruzione degli edifici ha permesso di contenere i consumi energetici entro soglie accettabili, così come la realizzazione di condotti sotterranei, direttamente collegati all'inceneritore per i rifiuti solidi urbani, ha rappresentato una scelta in grado di ridurre gli impatti di tale attività sull'ambiente.

È in relazione al sistema della mobilità che il progetto dell'Expo risulta particolarmente innovativo soprattutto se riferito al contesto storico in cui si è svolta la sua realizzazione. La costruzione di una rete integrata del trasporto pubblico è stata, infatti, veicolata dai finanziamenti per la realizzazione dell'evento. La ristrutturazione del sistema delle infrastrutture per il trasporto pubblico ha riguardato praticamente tutti i settori: dalla sosta, all'offerta di trasporto su ferro urbana ed extraurbana (metropolitana e treni), agli assi viari di accesso alla città, agli attraversamenti sul fiume Tago. Già nella fase precedente alla realizzazione dell'evento la politica dei trasporti era stata orientata all'implementazione dell'uso del mezzo pubblico in alternativa al mezzo privato proprio per contenere i livelli di congestione urbana che caratterizzavano la città. L'idea progettuale ha fatto riferimento alla necessità di stravolgere il precedente modello radiale, dimostratosi fallimentare, a favore di un modello riferito alle differenti destinazioni d'uso delle aree urbane, nel tentativo di operare un'integrazione tra sistema della mobilità e territorio.

Gli interventi sul sistema della mobilità sono stati orientati soprattutto al miglioramento dell'accessibilità all'area espositiva; in particolare sono tre gli interventi rappresentativi della "rivoluzione" dell'intera rete di trasporti urbana: l'attraversamento del fiume Tago; la realizzazione della stazione Oriente, la costruzione di una nuova linea metropolitana tra il centro città e l'area espositiva.

Nella realizzazione di tali progetti, il ruolo dell'evento è stato particolarmente propulsivo in riferimento a tre aspetti: la capacità di accelerare i tempi di realizzazione, la possibilità di ottenere vantaggi finanziari per l'attuazione, la garanzia di elevati livelli di qualità del progetto.

La realizzazione del ponte, dedicato a Vasco de Gama su progetto di Santiago Calatrava terminato proprio in occasione dell'Expo '98, oltre al suo ruolo fondamentale nel sistema di trasporti urbano ha avuto anche un valore altamente simbolico per la città, rappresentando la concretizzazione delle attese da parte della popolazione residente. Con uno sviluppo di 18 km il ponte ha consentito l'accesso diretto all'area dell'Expo, nel Parque das Nações, dove una parte degli originari padiglioni espositivi sono stati destinati ad uffici ed attività del terziario avanzato.

Nella parte settentrionale dell'area del Parco, invece, la realizzazione della stazione di Oriente e successivamente la costruzione della linea metropolitana rappresentano un



Il Parque das Nações è l'eredità lasciata alla città dall'Expo '98, dedicato ad attività espositive e del tempo libero.

importante nodo di interscambio del sistema della mobilità urbana. Sebbene il numero di visitatori sia stato inferiore a quello previsto (10 milioni invece che 15), il sistema di collegamento ha consentito una buona gestione dei flussi di spostamento attivati dall'evento.

Un ulteriore aspetto positivo dell'esperienza lusitana è rappresentato dall'eredità che l'evento ha lasciato alla città. Al miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico su ferro e della rete viaria, le strutture realizzate per l'esposizione costituiscono ancora un polo di richiamo per la presenza di spazi ed attività destinate al tempo libero.

Hannover 2000 - Humankind, Nature, Technology

L'Esposizione Universale di Hannover si inserisce in un contesto generale di rinnovamento della pianificazione urbana e territoriale caratterizzato dalla tendenza verso una pianificazione orientata al progetto. Come per Lisbona, anche nel caso tedesco l'evento ha rappresentato la possibilità di dare seguito ad un'idea di ristrutturazione della città già precedentemente elaborata. Il tema dell'evento è stato "Uomo Tecnica e Natura", a simboleggiare la volontà

di far incontrare le tematiche dell'ambientalismo con il portato innovativo della tecnologia. L'Expo 2000 di Hannover, infatti, segna in qualche modo il passaggio da una concezione dell'evento espositivo inteso come fiera dell'avanzamento tecnologico ad occasione di diffusione di principi e norme comportamentali orientate verso un modello sostenibile dello sviluppo.

L'idea di ospitare un grande evento per creare ex novo un'immagine della città senza alcuna caratterizzazione riconosciuta verso l'esterno, nasce durante gli anni Novanta e diventa uno degli obiettivi strategici delle politiche urbane della città. Il sito destinato all'evento, anche in questo caso così come per Lisbona, era occupato da un'area industriale dismessa situata nella periferia sud est della città.

Il progetto di riconversione ha interessato un'area di 160 ettari accessibile attraverso tre "gateway" che garantivano l'accesso secondo tre differenti modalità di trasporto: treno ad alta velocità, metropolitana, linea tramviaria di superficie (metropolitana leggera). I 175 padiglioni espositivi sono stati progettati secondo specifici principi (Hannover Principles) L'attenzione verso le tematiche ambientali è stato l'elemento guida del progetto delle strutture espositive. L'idea guida ha fatto riferimento alla possibilità di riutilizzare le strutture

Le Amministrazioni locali di lisbona scelsero per la localizzazione dell'Expo, un'area industriale dismessa precedentemente occupata da raffinerie.



dell'Expo ad evento terminato. Alcuni padiglioni, per esempio, sono stati realizzati con materiali degradabili (padiglione Giapponese di Shigeru Ban) o smontabili (padiglione sperimentale della Svizzera progettato da Peter Zumthor).

Anche nel caso di Hannover, dunque, l'Expo ha consentito la realizzazione di infrastrutture per la mobilità appositamente dedicate all'evento tramutate successivamente in servizi efficienti per la mobilità urbana dei residenti.

Il ruolo dell'Expo come fattore di traino per lo sviluppo urbanistico di un territorio o di una città è forse ben rappresentato nell'esempio di Hannover se si fa riferimento alla realizzazione del quartiere di Kronsberg.

Localizzato in prossimità dell'area espositiva, rappresenta attualmente l'eredità del grande evento, ma nonostante i principi innovativi secondo i quali il quartiere è stato realizzato, il progetto non è riuscito a risollevare la città dal deficit economico causato dagli elevati costi di organizzazione e gestione dell'evento. In realtà la realizzazione di un quartiere residenziale era frutto di un progetto trentennale di programmazione dello sviluppo urbanistico della città che però più volte aveva dovuto accantonare. Solo nel contesto dell'Expo, si è dato seguito a tale progetto con la realizzazione del quartiere residenziale che ha assunto un ruolo altamente simbolico legato all'evento.

Aichi 2005 - *Nature's wisdom*

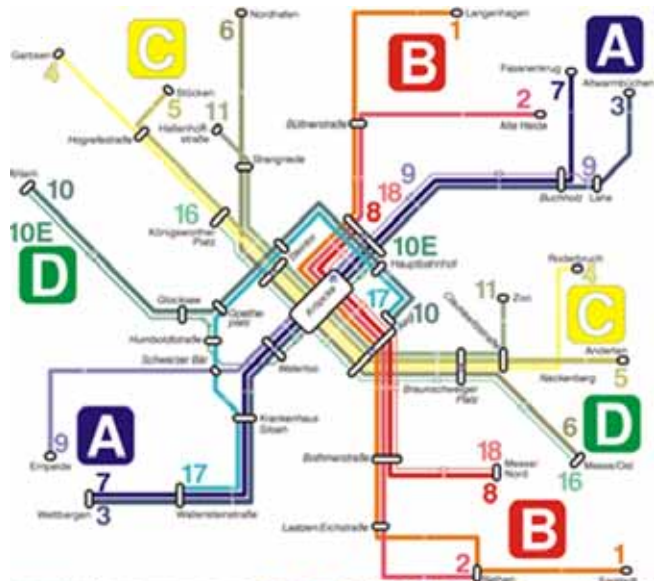
L'Esposizione Universale di Aichi in Giappone nel 2005 si inserisce nel filone dei grandi eventi organizzati sul tema della sostenibilità. Obiettivo principale della manifestazione, infatti, è quello di "educare" i visitatori ad un uso corretto delle risorse non riproducibili.

Attorno al tema principale della manifestazione che elogia alla "saggezza della natura" si sono sviluppati altri tre sottotemi ("Nature's Matrix", "Art of life", "Development for Eco-Communities"), tutti orientati a diffondere principi comportamentali finalizzati al rispetto della natura.

La manifestazione si è posta come vetrina anche per la promozione e l'utilizzo di mezzi di trasporto a basso impatto ambientale sperimentati appositamente per consentire la visita alle differenti aree espositive dislocate su un sito di 173 ettari complessivi.

L'area espositiva, molto articolata, ha occupato un territorio di tre differenti distretti (Seto City, Nagakute town, Toyota City) della Prefettura di Aichi. All'interno, due grandi aree funzionali (Seto Area e Nagakute Area) consentivano un percorso di visita differenziato.

La Seto Area, con un valore altamente simbolico per la tematica affrontata dall'Expo, è un'area naturalistica dove i visitatori hanno potuto fruire di spazi appositamente dedicati alla conoscenza dei valori della natura (*satoyama*), in accordo



L'Esposizione Universale per Hannover ha rappresentato l'occasione per potenziare ed innovare l'offerta di trasporto pubblica con sistemi a basso impatto ambientale.



Particolarmente articolata nella distribuzione degli spazi, l'Expo 2005 di Aichi è stata anche l'occasione per sperimentare innovativi sistemi di trasporto (Intelligent Transport System) sia per raggiungere, sia per spostarsi tra le varie zone dell'area espositiva.

dedicata a tali attività.

L'area Nagakute, invece, è stata articolata in zone (*Global Commons*) dove si localizzavano i padiglioni espositivi, secondo particolari schemi aggregativi appositamente studiati, che riproponevano i sei grandi continenti (Asia del Nord, Asia del Sud, America, Europa, Oceania, Africa).

Le sei zone sono state connesse da una passerella aerea pedonale (*Global Loop*) lunga circa tre chilometri, rispondente all'idea progettuale di consentire un virtuale giro del mondo ai visitatori dell'Expo.

La Central Zone con la Global House e la Expo Plaza costituiva l'area rappresentativa dell'Expo.

La complessa articolazione dell'area dell'Expo ha richiesto un'approfondita fase di programmazione per la gestione degli spostamenti in maniera da consentire una agevole accessibilità ai circa quindici milioni di visitatori (dati BIE).

In particolare, il piano per la gestione della mobilità è stato articolato su due livelli. Il primo finalizzato a garantire attraverso l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico, l'accessibilità al luogo dell'Expo; il secondo per agevolare la mobilità interna al luogo dell'Expo caratterizzato da un'elevata estensione territoriale proprio per contenere gli impatti in un'area ad elevato pregio ambientale.

Per incoraggiare l'uso del mezzo pubblico, non sono stati previsti parcheggi nei dintorni dell'area dell'Expo; i collegamenti sono stati consentiti da apposite linee dedicate (shuttle bus) gratuite in partenza da parcheggi progettati con formula "park and ride" dislocati nei pressi dei principali punti di accesso alla città di Nagoya (2 milioni di abitanti) "Nagoya Station" e il Central Japan International Airport, costruito proprio in occasione dell'Expo.

Gli interventi sul sistema della mobilità hanno previsto anche la costruzione di una linea metropolitana veloce su monorotaia (Linimo) per assicurare la raggiungibilità dell'area dell'Expo e contenere gli effetti della congestione causati dall'afflusso dei visitatori.

La mobilità interna all'area dell'Expo, invece, è stata garantita da innovativi sistemi di trasporto appositamente progettati per sperimentare nuovi sistemi di trasporto a basso impatto ambientale.

Zaragoza 2008 – *Water and sustainable development*

Inaugurata il 14 giugno 2008 la manifestazione durerà fino al 14 settembre (tre mesi) e sarà l'occasione per restituire alla città nuovi spazi urbani riqualificati.

Sin dall'inizio, l'evento è stato pensato e progettato sull'idea dell'integrazione degli spazi nella vita urbana dopo l'evento. A tale scopo è stato costituito un apposito organismo che si occupa della gestione del post evento (Expo zaragoza Empresarial).

Il progetto simbolo anche in questo caso come per Lisbona è un ponte di collegamento sul fiume Ebro, progettato da Zaha Hadid, con una duplice funzione: collegamento pedonale tra le due sponde del fiume e padiglione espositivo. Successivamente, il ponte sarà l'accesso pedonale agli uffici che si sostituiranno alle strutture espositive.

All'idea di realizzare una manifestazione che oltre ad offrire un'opportunità di rilancio competitivo per la città potesse consentire la riqualificazione di un'area integrata alla città, Zaragoza sta lavorando dal dicembre 2004.

Le amministrazioni locali, ispirandosi anche alla configurazione geografica della città bagnata da tre fiumi (Ebro, Gallego e Huerva) hanno scelto il tema dell'acqua e dello sviluppo sostenibile che segnerà anche le tematiche delle politiche del post evento.

Al termine dell'Expo, infatti, sarà elaborata e firmata la "Carta di Saragozza" in difesa dell'acqua, la città diventerà sede dell'ONU sulla materia dell'acqua e ospiterà centri di ricerca sul cambiamento climatico.

L'Expo è stata l'occasione per recuperare un'area inutilizzata e per rendere comunicanti le due sponde del fiume attualmente separate.

Gli interventi hanno riguardato soprattutto il sistema della mobilità sia per garantire l'accessibilità al sito destinato alla manifestazione, sia per migliorare gli spostamenti urbani. In particolare sono stati realizzati tre ponti che collegano le due parti della città precedentemente distanti, una telecabina di collegamento con la stazione dell'alta velocità distante meno di un chilometro dall'area dell'Expo.



Gli investimenti finanziati dal Governo centrale (circa 1,5 miliardi di euro) hanno consentito anche interventi sulle abitazioni, sull'aeroporto (ristrutturazione e ampliamento). In particolare, sul sistema della mobilità l'Expo ha inciso notevolmente se si considera che ha rappresentato l'occasione per veicolare interventi sia sul sistema stradale e autostradale, per la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria dell'alta velocità (Zaragoza Plaza) e per la costruzione di una serie di piccoli porti fluviali uno dei quali in prossimità dell'area espositiva per consentirne l'accesso anche via fiume.

Interessante la realizzazione del progetto "Milla Digital" (miglio digitale) come esperimento di urbanistica digitale. L'intervento riguarda la costruzione di un nuovo quartiere, in accordo con le modificazioni previste dallo Schema di Pianificazione Generale Urbana di Saragozza, che sorgerà intorno alla stazione dell'alta velocità "Delicias" su un'area di circa un milione di metri quadrati, di cui 250.000 saranno destinati ad aree verdi e 108.000 ad attrezzature. È prevista la realizzazione di 3.396 abitazioni su circa 150.000 metri quadrati, mentre 215.000 metri quadrati saranno destinati

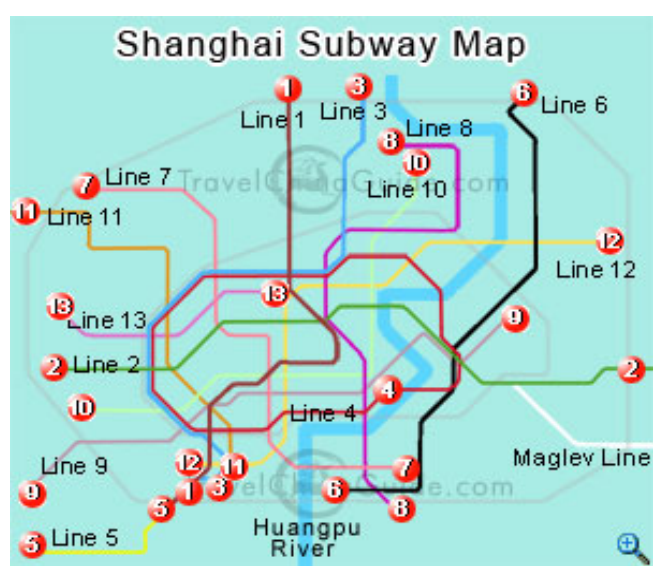
L'area dell'Expo 2008, in fase di svolgimento a saragozza, è localizzata all'incrocio dei tre fiumi che bagnano la città (Ebro, Gallego e Huerva). L'Acqua è la tematica dell'evento che ha come obiettivo la sensibilizzazione verso il rispetto di tale risorsa indispensabile per la vita dell'uomo. I visitatori al 30 giugno 2008 sono stati 35.290.

ad edifici a destinazione commerciale, terziaria, alberghiera e di catering. L'intervento di trasformazione interesserà anche l'area di "El Portillo" (uno dei luoghi storico-culturali più significativi della città) con la realizzazione di nuove abitazioni, aree verdi e una torre per ospitare uffici ed attività di terziario.

L'area del "Milla Digital" è strettamente connessa con l'Expo Gateway attraverso il ponte pedonale, già candidato ad immagine simbolo dell'evento.

L'Expo si sviluppa su 25 ettari che verranno successivamente riconvertiti in un polo per il business, per la cultura e per l'amministrazione pubblica. Gli edifici che ospitano le attività espositive, infatti, sono stati progettati per essere convertiti in uffici, mentre il ponte e la Torre dell'Acqua, simboli metaforici dell'evento, ospiteranno attività espositive permanenti. Le disposizioni per l'accessibilità all'area, anche in questo caso, sono orientate ad incentivare l'uso del mezzo pubblico anche attraverso un'offerta innovativa di trasporto. La stazione Delicias, infatti, è collegata all'area dell'Expo, oltre che con linee autobus dedicate, con una telecabina che consente la vista dell'area espositiva da circa trenta





metri di altezza. La Porta dell'Acqua è il punto di arrivo della teleferica e di accesso all'area.

La gestione e la promozione dell'evento sono curate da un'apposita società "Expo Aqua" (70% statale, 30% Regione e Comune) che ha finanziato 700 milioni di euro, mentre altri 200 milioni sono stati concessi dalle altre amministrazioni pubbliche. A queste cifre si aggiunge l'apporto di sponsor privati, prevalentemente imprese di costruzioni e di telecomunicazioni.

Sul sistema della mobilità sono stati investiti 1,5 miliardi di euro distribuiti in interventi di potenziamento delle infrastrutture esistenti (completamento della stazione per l'Alta Velocità, ampliamento dell'aeroporto) sia per la realizzazione di nuove strutture viarie (ponti ed assi viari). Le attese in termini di riposizionamento della città sul mercato internazionale naturalmente sono il principale punto di attenzione da parte dell'organizzazione e dell'amministrazione locale. Un osservatorio sull'andamento dell'Expo e sul monitoraggio dei flussi di visitatori è stato approntato dal BIE.

Shanghai 2010 – *Better city better life*

L'Expo durerà da maggio ad ottobre 2010 e si svolgerà nella città di Shanghai per la quale il nuovo master plan prevede una popolazione di circa 17 milioni di abitanti.

Oltre ad essere una città storica testimoniata dalla presenza di architetture, giardini, templi diffusi sul territorio, Shanghai ha un importante ruolo come città portuale sia per i collegamenti tra il nord e il sud della Cina sia verso il resto dell'Asia (Giappone e Korea in primo luogo).

L'area dell'esposizione è localizzata lungo le rive del fiume Huangpu, divenuto dagli anni Novanta in poi un'area focale dell'espansione urbana verso est. L'idea dell'Expo, infatti, si è sviluppata nell'ambito di una più larga operazione di recupero e rigenerazione del waterfront urbano. L'area interessata dalla trasformazione per effetto dell'Expo comprende sia la riva orientale che quella occidentale del fiume per un'estensione di circa 5 kmq.

Il master plan prevede la suddivisione in cinque zone destinate ad accogliere i padiglioni espositivi di circa 200 paesi partecipanti, con una previsione di circa 70 milioni di visitatori. Nella fase propositiva della candidatura, l'idea progettuale è stata basata sulla possibilità di realizzare una "Urban Experimental Zone" successivamente rinominata "Urban Best Practices Area" (UBPA) dal Bureau of Shanghai World Expo Coordination che ha

Shanghai ha un sistema metropolitano di trasporti tra i più innovativi ed efficienti della Cina. Con la costruzione di ulteriori quattro linee, la metropolitana servirà circa due milioni di passeggeri al giorno. Tra queste la costruzione della linea 7 consentirà l'accesso all'area dell'Expo.

elaborato uno specifico piano per la realizzazione del progetto. Obiettivo principale dell'operazione è la costruzione di un luogo di scambio e di sperimentazione di principi di sviluppo urbano orientato al miglioramento della qualità della vita, così come sintetizza la tematica proposta dall'Expo. (better city better life).

Il "concept" fa riferimento alla definizione di cinque aree concettuali (Urbanians, City Being, Urban Placet, Urban Heritage, Urban Dreams) che dovrebbero rappresentare i punti cardine di buone pratiche urbane. La UBPA è localizzata nelle immediate vicinanze dell'area destinata all'Expo, connessa alla zona centrale che fungerà da area filtro tra l'area dell'attuazione e quella della sperimentazione. L'accessibilità all'area dell'Expo sarà garantita dalla costruzione di una nuova linea metropolitana che si prevede sarà terminata nel 2009 con un costo complessivo stimato in circa 1.85 bilioni USD ed un trasporto passeggeri previsto intorno ai 150.000 al giorno. La linea metropolitana si comporrà di 28 stazioni totali delle quali 5 saranno localizzate nei pressi dell'area dell'Expo. Gli accessi per le auto private così come per le bici saranno ostacolati al fine di incentivare



l'uso del mezzo pubblico. Per la pianificazione dei trasporti Shanghai prima città in Cina si è dotata nel 2001 di un documento (Shanghai Urban Transport White Paper) nel quale vengono fissati gli obiettivi da raggiungere entro il 2020; sostanzialmente la politica dei trasporti adottata è orientata al potenziamento dell'offerta pubblica di trasporto per ridurre l'inquinamento ambientale. In tal senso lo sviluppo dell'offerta di trasporto prevede larghi investimenti per sistemi innovativi di trasporto (ITS).

Milano 2015 - *Nutrire il Pianeta Energia per la Vita*

La candidatura di Milano per ospitare l'Expo nel 2015 è stata definitivamente decisa nel marzo 2008. La città italiana ha vinto su Smirne (86 a 65) con un articolato programma di obiettivi e di azioni da mettere in campo al fine di rafforzare l'immagine internazionale di Milano sulla scena mondiale. Non è la prima volta per Milano, nel 1906 un'altra Expo Internazionale l'aveva vista impegnata sulla tematica dei trasporti (l'occasione fu l'apertura del traforo del Sempione) realizzata su un'area di circa un milione di metri quadri tra il parco Sempione e l'area che attualmente ospita la Fiera di Milano, che in un certo senso rappresenta l'eredità di quell'evento. Il nuovo evento, invece, sarà ospitato in un'area non centrale, prossima alla nuova Fiera di Rho-Pero servita da un nodo infrastrutturale destinato ad accrescere il valore delle aree che saranno oggetto di trasformazione. L'area complessiva che sarà oggetto di trasformazione è pari a circa 200 ettari sulla quale è prevista la costruzione di circa 600 padiglioni espositivi in grado di attrarre un flusso di visitatori stimato in circa 30 milioni. Il master plan sarà probabilmente oggetto di un concorso internazionale. È ancora in fase di decisione la costituzione di un'agenzia di scopo per la gestione e promozione dell'evento che dovrebbe occuparsi anche della progettazione, dello sviluppo turistico e delle infrastrutture. Dei 4.1 bilioni di euro il maggior investimento è previsto per le infrastrutture a supporto dell'evento (3.2 bilioni di euro) mentre la restante parte sarà destinata alle spese di organizzazione e gestione dell'evento (0.9 bilioni di euro); 10 bilioni di euro saranno investiti in infrastrutture di trasporto. Gli interventi in particolare prevedono: la costruzione di nuove linee metropolitane; raccordi stradali e autostradali, ferrovie e collegamenti ferroviari veloci. Particolarmente innovativa l'idea di realizzare due percorsi di accessibilità all'area espositiva: la "Via d'Acqua", un tracciato di 20 chilometri che unisce una serie di parchi urbani alla periferia ovest; la "Via di Terra" che unisce lungo un tracciato di 22 chilometri i nuovi progetti e le testimonianze storiche.



L'accessibilità all'area sarà consentita attraverso tre varchi distinti in ragione del mezzo di trasporto utilizzato; in particolare nella zona occidentale saranno convogliati i flussi di visitatori provenienti con navette, linee bus dedicati, linee metropolitane, taxi, treno; nella parte orientale saranno consentiti gli accessi ai flussi di visitatori provenienti con linee bus dedicate, taxi, navette; piccoli varchi saranno localizzati sul circuito dell'area per consentire la mobilità di servizio. Sono previsti due parcheggi intorno all'area per consentire sia l'accesso al personale autorizzato (2000 posti) sia ai visitatori (4000 posti).

Conclusioni

L'organizzazione di un grande evento è un impegno considerevole per la città ospite sia in termini di investimenti economici sia di coinvolgimento degli attori pubblici locali. Ciononostante, le competizioni per garantirsi un posto sulla



scena internazionale si sono moltiplicate negli ultimi venti anni con un ritmo serrato.

Si è visto che tale circostanza è dovuta soprattutto al riconoscimento del grande evento come volano di sviluppo urbano, acceleratore di finanziamenti e dunque veicolo di realizzazione di progetti anche già preesistenti.

I casi esaminati, infatti, pur se riferiti ad una specifica tipologia di evento hanno mostrato come il grande evento abbia giocato un ruolo propulsivo nell'attuazione di un disegno di sviluppo costruito negli anni precedenti.

Una caratteristica comune consiste nell'utilizzare il grande evento come fattore di innesco di programmi di rigenerazione urbana finalizzati soprattutto al recupero di aree industriali dismesse o aree urbane in condizioni di elevato degrado fisico, localizzate in aree periferiche della città.

La localizzazione periferica se in alcuni casi consente una facilità di connessione con i principali punti di accesso alla città (aeroporto e stazione dell'alta velocità), pone la necessità di integrare l'area interessata al sistema della mobilità locale.

Tutti gli esempi di realizzazioni di aree destinate ad accogliere Expo infatti dimostrano che la gran parte dei costi sono dedicati alla realizzazione di infrastrutture di trasporto integrate nel sistema della mobilità locale.

I casi di maggior successo, infatti, si riferiscono alla realizzazione di aree che nel periodo successivo all'Expo sono state destinate ad un mix di funzioni con una prevalenza di attività per il tempo libero e lo svago dove il sistema di

collegamento rappresenta anch'esso un elemento di attrazione (Lisbona, Saragozza).

Dai casi esaminati, pur nella consapevolezza che l'analisi non è esaustiva, è possibile elaborare alcune considerazioni che consentono di tracciare un primo profilo delle Expo contemporanee:

- tematiche particolarmente orientate a sensibilizzare l'opinione comune sulle tematiche ambientali, della sostenibilità e della diversità sociale;
- localizzazione in aree da riconvertire all'uso pubblico;
- tendenza alla costruzione di un flagship project particolarmente rappresentativo della volontà di imporre la città sulla scena internazionale;
- particolare attenzione al progetto architettonico dei nodi di trasporto e agli indotti sul contorno urbano;
- sollecitazione all'utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto;
- promozione della mobilità sostenibile sia per l'accessibilità esterna che per la mobilità interna all'area;
- definizione di principi progettuali orientati alla sostenibilità;
- utilizzo di tecnologie innovative per la riduzione degli impatti ambientali.

Si è visto che i grandi eventi sono catalizzatori di finanziamenti, la loro duplice dimensione (locale e globale) però coinvolge livelli differenti di gestione delle risorse e dei poteri. La vera sfida degli eventi contemporanei, infatti, si colloca nell'ambito della collaborazione, del confronto tra livello locale e livello globale in assenza del quale il successo dell'iniziativa non sempre è garantito.

Riferimenti bibliografici

Amendola G. (1997) *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*, Laterza, Bari.

Augè M. (1997) *L'impossible voyage. Le tourisme et ses images*, Éditions Payot & Rivages, France.

Belli, A. (1995) "Immagini e linguaggio. Tracce per una ricerca", *CRU-Critica della razionalità urbanistica*, n.3, rivista semestrale. ASTeA, Napoli.

Bovy P., Potier F., Liaudat C. (2003) *Les Grandes Manifestations. Planification, gestion des mobilités et impacts*, éditions de l'Aube, France.

Camagni R. (1996) "Giustificazione teorica, principi e obiettivi di politiche di competitività territoriale in un'era di globalizzazione e nuovi ruoli per la pianificazione", *Archivio di studi urbani e regionali* n. 66, 1996, FrancoAngeli, Milano.

Dematteis G (1995) *Immagine e identità urbana metafore spaziali ed agire sociale*, *CRU-Critica della razionalità urbanistica*, n.3, rivista semestrale. ASTeA, Napoli.

Guala, C. (2002) "Per una tipologia dei mega eventi", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XII, volume VII, 4, 2002, Roma.

Malusardi F. et al (2004) "Il ruolo dei grandi eventi nelle trasformazioni urbane in Imbresi P.N. (a cura di) *Governare i grandi eventi. L'effetto pulsar e la pianificazione urbanistica*, Gangemi Editore, Roma

Piccinato G. (1998) "Progettare la città: politiche urbane e grandi eventi", *Urbanistica Dossier Città e Grandi eventi*, supplemento al n. 162 di *Urbanistica Informazioni*, rivista bimestrale, anno XXVII, novembre-dicembre 1998, INU edizioni Roma.

R. Florida (2002), *The Rise of the Creative Class*. Basic Books, New York.

Radicchi, A (2008) *Abitare l'utopia oggi: la città digitale. Saragozza: il Miglio digitale*, in *Macramé: trame e ritagli dell'urbanistica* n. 2, *Abitare oggi*, Firenze University Press.

Referenze immagini

Le foto di pag. 31, 32, 36 sono tratte da www.commons.wikimedia.org; le foto di pagg. 33 e 39 sono tratte da www.static.flicker.com; le immagini di pag. 40 sono tratte da www.parqueexpo.pt; le foto di pag. 41 sono tratte da www.urbanrail.net; le foto di pag. 42 sono tratte da www.architetturaeviaggi.it; le foto di pag. 44 sono tratte da www.expo2010china.com; le foto di pag. 45 sono tratte da www.milanoexpo-2015.com.