



Dopo il Grande politiche "utili"

TeMA
02.08

Contributi

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 1 - No 2 - giugno 2008 - pagg. 87-96

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Evento: per la mobilità

**Beyond the Mega Events:
"Useful" Policies for Urban Mobility**

Andrea Ceudech

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

Grandi Eventi e città

Sempre più spesso Grandi Eventi di diversa tipologia – sportivi, culturali, economici, politici, ecc. – vengono promossi a livello internazionale e sempre più aspra risulta la competizione tra le città candidate ad ospitarli che li interpretano come opportunità irrinunciabile di sviluppo e promozione su palcoscenici internazionali.

Di fatto Olimpiadi, Expo ed altre manifestazioni divengono motori della trasformazione/evoluzione delle città, cambiando in pochi anni radicalmente le città mediante la realizzazione di infrastrutture e opere necessarie per ospitare eventi che talvolta durano solo pochi mesi e che, una volta terminati, lasciano spesso ingombranti "eredità". Certamente, le tracce lasciate nelle città dai Grandi Eventi sono sempre profonde, ma eterogenee: diverse sono infatti le tipologie di eventi, che determinano domande di spazi e di mobilità diverse, e diversi sono gli approcci e le modalità con cui le città programmano la realizzazione e la gestione delle opere necessarie ad ospitarli.

In ogni caso, i Grandi Eventi hanno un effetto importante sull'economia regionale, svolgendo un ruolo crescente nelle politiche urbane e in particolare in quelle della mobilità.

Mentre le prime esposizioni mondiali si caratterizzano, anzi a volte si identificano, nella realizzazione di oggetti tecnologici simbolici – si pensi al Palazzo di Cristallo di Londra per l'esposizione del 1851 – pur restando tale tendenza viva anche in tempi non lontani, più recentemente si passa da un approccio minimale teso a realizzare le opere strettamente necessarie per le manifestazioni, come ad esempio accade per gli eventi a carattere sportivo e in particolare per i Mondiali di calcio, o per realizzare le strutture necessarie per svolgere le manifestazioni, come spesso è accaduto per gli Expo, a una visione più apertamente orientata nelle dichiarazioni di intenti a cogliere l'opportunità di sviluppo e di crescita che il Grande Evento rappresenta per la città (Essex e Chalkely

The paper analyses, through different examples, the limits of the urban mobility policies implemented for mega events, highlighting the tendency to privilege the infrastructure realization, more than policies on services, whose real usefulness is often put in doubt from the practice and whose maintenance often become a new cost for the community.

On the base of a short review of the mobility policies mainly implemented in the preparation and management of the mega events, the paper highlights, from a critical point of view, the strengths and weaknesses of some experiences with reference to the real usefulness of urban mobility for the community beyond the mega event.

The outcomes and the so-called "legacy" of the mega events for the cities are very different. Mega sport events, like the Olympic Games, have often involved only the realization of works for the event while events like the International Expositions have determined the acquisition of areas on which setting up the structures for the event. Only in few cases the works realized for the events have been inserted in a wider requalification or regeneration than programme involving the whole city and have been used as tools to achieve a stable improvement of the urban quality, above all regarding mobility.

On the base of such considerations some aspects and key-points of urban mobility policies are highlighted in order to achieve real advantages to the community once the mega event is finished.

2002). Nonostante tale dichiarazione di intenti, solo in pochi casi le opere realizzate per i Grandi Eventi sono state inserite nel quadro più ampio di riqualificazione o rigenerazione di una intera città e utilizzate per determinare un incremento stabile della qualità urbana, soprattutto per quanto riguarda la mobilità urbana. Inoltre, solo recentemente si è iniziato a porre il problema del recupero e del riutilizzo delle opere costruite per ospitare i Grandi Eventi.

Va comunque evidenziato che i Grandi Eventi rappresentano spesso un'arma a doppio taglio e non sempre riescono a raggiungere gli esiti desiderati. Ad esempio Lillehammer non ha raggiunto alti livelli turistici dopo le Olimpiadi invernali del 1994, alcune attrezzature sportive di Atlanta sono rimaste a lungo tempo inutilizzate, mentre è praticamente impossibile riempire oggi lo stadio olimpico di Sydney, anche per competizioni internazionali. L'Expo di Hannover, inaugurato



Molto spesso i Grandi Eventi non ottengono i risultati sperati dagli organizzatori. Come ad esempio per l'Expo del 2000 ad Hannover dove le presenze sono state ben al di sotto del numero previsto, contribuendo a determinare il rilevante deficit finale della manifestazione.

nel giugno 2000, avrebbe dovuto avere una dimensione straordinaria non solo per il numero di paesi partecipanti e per le aspettative dei suoi organizzatori (Siebel 1998), ma soprattutto per i circa 20 milioni di biglietti da vendere in prevendita di cui solo 3 milioni realmente acquistati. La successiva riduzione del prezzo determinò ulteriori perdite economiche, per cui la manifestazione si chiuse con un deficit di 2.400.000.000 DM (Valentino 2000). Hannover, posta a poca distanza con il confine della Germania dell'Est, doveva testimoniare la proiezione verso la riunificazione tedesca il cui simbolo però nel 2000 era ormai diventato Berlino (Montanari e Muscarà 1995). Inoltre l'offerta dell'Expo è risultata poco attrattiva per gli imprenditori privati e poco creativa per competere con gli altri mega eventi che si sono svolti per celebrare il passaggio del millennio (Montanari 2002). Nel 1992 l'Expo di Siviglia, a parità di prezzo del biglietto con Hannover, ebbe 42.000.000 di visitatori, mentre nel 1998 l'Expo di Lisbona ne ebbe 10.000.000 che, visti in rapporto alla posizione, agli investimenti ed alla durata (solo 4 mesi) rappresenta un dato significativamente più rilevante.

Molto stretto è, in alcuni casi, il rapporto tra Grandi Eventi e riqualificazione urbana, laddove si tenta di utilizzare l'evento come motore per la riqualificazione di aree urbane degradate o dismesse. Anche in questo caso gli esiti possono però essere del tutto diversi. Sia Atlanta che Sydney, ad esempio, hanno ospitato i Giochi Olimpici in aree da riqualificare ma con approcci diversi: Atlanta ha realizzato attrezzature solo laddove vi era una reale domanda programmando il modo in cui esse sarebbero state usate dopo i Giochi; Sydney ha puntato a realizzare attrezzature sportive molte delle quali utili solo per i Giochi, ancora oggi in corso di riconversione in usi utili alla comunità locale, negando alle aree che le



ospitavano quell'attrattività necessaria per innescare duraturi processi di riqualificazione e rivitalizzazione urbana. A testimonianza dello stretto legame ormai consolidato tra Grandi Eventi e riqualificazione urbana, si può evidenziare il ruolo centrale della Lower Lea Valley, circa 5 km dal centro di Londra, caratterizzata da aree industriali dismesse e insalubri e con un elevato livello di disoccupazione e le attrezzature da realizzare per le Olimpiadi del 2012, interpretate come strumento della riconversione e riqualificazione di una vasta porzione di territorio periferico.

Grandi Eventi e politiche per la mobilità

La mobilità gioca un ruolo determinante nella programmazione e gestione ottimale di un Grande Evento: da un lato il programma sulla mobilità delle città candidate è un fattore importante nella scelta della città che ospiterà l'evento; dall'altro la congestione dei flussi di persone e beni che si determina durante l'evento, dovuta all'aumento parossistico della domanda di spostamento, è il fattore più critico da affrontare e da gestire.

I Grandi Eventi generano enormi flussi di persone e beni all'interno delle città che li ospitano su spazi spesso di dimensioni rilevanti e tempi anche prolungati. Tali eventi comportano specifici problemi di gestione del traffico e di logistica, connessi alla grande entità di flussi delle persone e delle merci verso i luoghi in cui il grande evento si svolge, al traffico veicolare e pedonale in prossimità dei luoghi dove si svolge l'evento. Inoltre, non va dimenticato che tali flussi di spostamento si sovrappongono a quelli ordinari della città o a quelli turistici già normalmente presenti.

Nonostante ciò il tema della mobilità associata ai Grandi Eventi sta solo di recente prendendo uno spazio emergente nella letteratura scientifica sul tema (Robbins et al. 2007).

Innanzitutto, come detto, non tutti i Grandi Eventi sono uguali. Senza addentrarci nella classificazione tipologica dei Grandi Eventi (Guala 2002), vale la pena ricordare che ai fini delle politiche sulla mobilità ciò che determina rilevanti differenze nelle politiche messe in campo è la durata, la quantità di ospiti che determina la domanda di trasporto, la localizzazione spaziale. Da queste caratteristiche dipendono, in gran parte, le strategie di base implementate e le conseguenti scelte organizzative e infrastrutturali. Va inoltre considerato che, interrompendo le ordinarie modalità e consuetudini di spostamento ed incoraggiando nuove modalità di spostamento, per alcuni autori questi eventi costituiscono un'opportunità per innovare sistemi di trasporto e di gestione della mobilità (Bovy 2006). Più in generale, per la programmazione delle politiche per la mobilità per i Grandi Eventi è necessario partire dall'impiego ottimale delle infrastrutture disponibili. Poiché queste risultano spesso già in condizioni ordinarie usate al massimo possibile, è comune la programmazione di nuovi sviluppi infrastrutturali o l'accelerazione di quelli già programmati. Inoltre, spesso sono previste specifiche misure riguardanti il trasporto per l'evento al fine di assicurare una gestione efficiente dei flussi multimodali di traffico, rispetto ai bisogni della popolazione residente, di cui la libera circolazione può essere ostacolata dall'evento. Dal punto di vista della strategia complessiva di trasporto, le città che si preparano ad ospitare i Grandi Eventi cercano di incentivare gli spostamenti con il trasporto pubblico per gli ospiti, spettatori e per le persone coinvolte a vario titolo nella gestione e organizzazione dell'evento. Per le Olimpiadi di Sydney nel 2000, i dati ufficiali indicano che il 100% dei visitatori ha utilizzato il trasporto pubblico, un risultato rilevante se si pensa che il rapporto tra trasporto privato e pubblico in partenza era dell'85% (Bovy 2001). Tale impostazione può sembrare ovvia, ma così non è: a Salt Lake City, per le Olimpiadi invernali del 2002, circa il 95% degli spettatori ha viaggiato in auto. Allo stesso tempo, l'accessibilità stradale ed il parcheggio nelle vicinanze delle sedi degli eventi non sono in partenza sufficienti per rispondere alla straordinaria domanda che si genera durante le manifestazioni e devono, pertanto, essere potenziati e controllati con rigore, permettendo l'accesso solo ai veicoli autorizzati.

Vediamo ora in dettaglio quali sono le politiche sulla mobilità generalmente attuate in occasione dei Grandi Eventi. Il primo aspetto riguarda i rilevanti investimenti per il potenziamento del sistema di infrastrutture per la mobilità per incrementare l'accessibilità

esterna al sistema urbano che ospita il Grande Evento, soprattutto mediante il potenziamento degli aeroporti internazionali, il miglioramento del sistema di trasporto su ferro e delle infrastrutture viarie.

Gran parte delle città che ospitano Grandi Eventi sfruttano tale possibilità per rinnovare e accelerare lo sviluppo del loro sistema di trasporto, si pensi, ad esempio, agli sviluppi delle reti su ferro metropolitane per i Giochi di Atene 2004 e di Pechino 2008. Ovviamente tali operazioni richiedono tempi lunghi e devono perciò partire poco tempo dopo la designazione per la città ospitante. Inoltre, va considerato che l'acquisizione dei vettori, sia su gomma che su ferro, richiede anch'essa alti costi e tempi lunghi.

Mentre gli interventi sulle infrastrutture viarie sono utilizzati per migliorare puntualmente la accessibilità ai luoghi dei Grandi Eventi o per eliminare problemi localizzati di traffico, quelli sulle reti ferrate costituiscono spesso veri e propri programmi complessivi di sviluppo e di ammodernamento. La rete su ferro, infatti, costituisce in molti casi la spina portante del sistema della mobilità che dovrà sopportare il carico indotto dall'evento, poiché permette di risolvere in chiave "sostenibile" il problema della enorme movimentazione giornaliera di utenti. Ovviamente, la rete infrastrutturale di trasporto non basta ma sono necessarie politiche di disincentivazione delle automobili private per ridurre il traffico in prossimità dei nodi funzionali del Grande Evento e garantire così la circolazione e un facile accesso ai veicoli accreditati. Un primo aspetto interessante riguarda la creazione di una rete di corsie preferenziali riservata ai soli vettori accreditati o ai mezzi pubblici di servizio per la manifestazione, al fine di evitare la congestione da traffico veicolare e favorire la circolazione dei mezzi autorizzati. Tra le applicazioni più note vi sono, ad esempio, le Olympic Lane di Atene e di Torino.

Nei Giochi del 2004 nella città ellenica per assicurare lo spostamento efficace dei veicoli accreditati, fu messa in piedi

A Sydney, per le Olimpiadi del 2000, le politiche per la mobilità attuate hanno incentivato il trasporto pubblico, limitando contemporaneamente il transito e il parcheggio dei mezzi non autorizzati in prossimità delle attrezzature per i Giochi come per l'Olympic Park.



una grande rete di corsie preferenziali, con una lunghezza complessiva di 160 km, che assicurò una velocità media di esercizio dei mezzi accreditati di 55 km/h (Bovy 2004). A Torino, per le Olimpiadi invernali del 2006, fu realizzata una Olympic lane di circa 80 km. Tutte le attrezzature per i Giochi furono localizzate in due vallate servite da strade a doppio senso di piccola capacità che non avrebbero sopportato il traffico generato dall'evento e pertanto fu proibita la circolazione su di esse e vennero istituiti servizi temporanei di navetta (Bovy 2006). Che la realizzazione di corsie preferenziali sia una politica essenziale per ridurre il traffico veicolare sia nei centri urbani che nei nodi nevralgici dove si svolge il Grande Evento, è testimoniato dalla sua riproposizione per i Giochi di Pechino al fine di garantire la circolazione dei mezzi accreditati in un'area fortemente congestionata.

Un'altra politica frequentemente implementata riguarda la restrizione della sosta in prossimità dei luoghi dove si svolgono le manifestazioni. Tale politica fu attuata per i Giochi di Sydney, dove in prossimità delle attrezzature fu permesso solo il parcheggio dei mezzi accreditati, che costituivano solo il 5% del traffico complessivo (Bovy 2001).

Un aspetto non sempre considerato riguarda le politiche volte alla riduzione della domanda ordinaria di spostamento. Un esempio può essere individuato sempre nel caso di Sydney dove le azioni messe in campo riguardarono: l'estensione dei giorni festivi, alcuni spostamenti di attività verso l'esterno della città, le restrizioni al parcheggio in tutto il centro urbano, l'approvvigionamento anticipato di merci su larga scala. Tutte queste misure determinarono complessivamente una riduzione di circa il 20% del traffico ordinario (Bovy 2001).

Al fine di diminuire la pressione sui luoghi degli eventi e permettere alle persone senza biglietto di partecipare agli eventi, soprattutto nel caso di eventi sportivi, spesso vengono allestiti maxi schermi nelle aree pedonali più capienti e meglio servite dal trasporto pubblico.

Un sistema di azioni complementari alle politiche su infrastrutture e traffico riguarda la tariffazione. Molto spesso per incentivare l'uso del trasporto pubblico ed evitare onerosi e difficili controlli, il prezzo del biglietto del trasporto pubblico, o del park and ride, viene già compreso nel biglietto per il Grande Evento.

Alcune azioni riguardano la parte propriamente gestionale della mobilità. Tra queste citiamo soltanto la tendenza a istituire una Authority centrale con ampi poteri sia in fase di programmazione che di realizzazione e gestione del sistema di trasporto per il Grande Evento e di un centro unico di controllo, monitoraggio e comunicazione sulla mobilità, risultando, infatti, di estrema importanza per la buona riuscita dell'evento la possibilità di comunicare in maniera precisa ed efficace con tutte le diverse categorie di utenti.

Un ultimo aspetto organizzativo di grande efficacia riguarda la suddivisione dei sistemi di trasporto per tipologie di utenti. Ad esempio, nel 2004 Atene articolò il sistema di trasporto

olimpico in cinque sottosistemi riferiti a diverse tipologie di utenti, ciascuno con propri vettori, personale e con la propria catena di comando.

Infine, un aspetto molto interessante è costituito dalla possibilità di svolgere test preparatori di avvicinamento al Grande Evento finalizzati a testare l'organizzazione e la gestione del sistema della mobilità in corso di implementazione. Non sempre però è possibile realizzare tali test: se per le Olimpiadi di Sydney le attrezzature per i Giochi e gli interventi sulla rete del trasporto pubblico furono completate in anticipo per compiere test preparatori che permisero di effettuare dei miglioramenti gestionali e organizzativi, quattro anni più tardi ad Atene, non fu possibile realizzare tali test poiché gli interventi sulla rete delle infrastrutture terminarono poco tempo prima dei Giochi ed essa entrò in esercizio senza test preparatori. Tale circostanza determinò la necessità di aggiustamenti durante lo svolgersi dell'evento.

Politiche "utili" per la mobilità

Per la città candidata ad ospitare un Grande Evento, l'eredità più ambita è certamente una rete di trasporto efficiente e la possibilità di innescare processi di riqualificazione urbana a partire dall'incremento delle grandi attrezzature urbane, soprattutto per il tempo libero.

Esistono però alcuni nodi problematici da valutare quando si intendano attuare politiche per la mobilità per i Grandi Eventi che abbiano reali e duraturi vantaggi per la città anche dopo l'evento:

- relazione con quadro il generale già operante di regole, i programmi di sviluppo urbanistico in atto e lo sviluppo previsto della rete su ferro;
- scelta del modello di localizzazione degli spazi destinati ad ospitare l'evento e relazione con lo sviluppo spaziale e funzionale della città;
- possibilità di coinvolgere investimenti privati, al fine di concentrare le risorse pubbliche sulle infrastrutture per la mobilità.

Il primo punto è quello più problematico in quanto influenzato da diversi fattori. Raramente le scelte attuate per i Grandi Eventi sono inserite nel quadro della strumentazione urbanistica e di governo della mobilità già operante. Al contrario, in alcuni casi, l'evento si è rivelato un pretesto per imporre scelte che prescindevano dai piani vigenti e forzare le linee di sviluppo delle città in alcune precise direzioni. Basti citare l'esempio delle Olimpiadi del 1960 a Roma con cui fu indirizzato lo sviluppo della città verso il mare, nonostante molte critiche della cultura urbanistica dell'epoca, trasformando nel contempo le aree agricole settentrionali in aree fabbricabili (Morandi 2004). Il recupero degli edifici per l'esposizione del 1942 abbandonati; la realizzazione del Palazzo dello Sport e dell'aeroporto di Fiumicino posero le basi per la

nuova centralità dell'EUR e la congiunzione della città con il litorale (Morandi 2004).

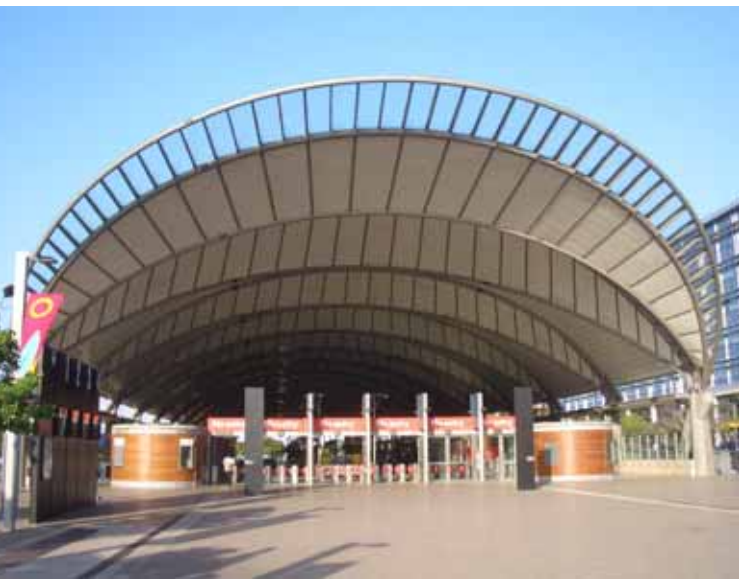
Molto spesso i Grandi Eventi accelerano i progetti e le realizzazioni in corso, in altri casi essi propongono sistemi di azioni e interventi non inseriti in un quadro ordinato di politiche di sviluppo della città. Tale circostanza determina un'ingente perdita di risorse pubbliche, ma soprattutto un'occasione mancata di sviluppo urbano i cui esiti tangibili possono essere rintracciati nel non riutilizzo delle attrezzature realizzate e nello scarso utilizzo delle infrastrutture di trasporto. L'accelerazione dei processi in atto può condurre, inoltre, le Autorità Locali a investire senza adeguati studi e approfondite analisi. Da questo punto di vista risulta fondamentale il progetto di riuso post evento delle attrezzature realizzate. Molto spesso gli inconvenienti generati dal riuso delle centralità create per i Grandi Eventi potrebbero essere evitati puntando su maggiore coordinazione in fase di programmazione degli interventi. A Genova, ad esempio, mentre l'Acquario ebbe da subito una notevole attrattiva l'edificio realizzato da Piano per le Colombiadi sul porto vecchio è rimasto sottoutilizzato soprattutto per la mancanza di una strategia complessiva che collegasse il porto con la città vecchia al fine della rivitalizzazione dell'area (Bisio e Bobbio 2004; Gabrielli 1993). In alcuni casi, il programma di interventi è inserito all'interno di un quadro di sviluppo futuro della città dalla candidatura per ospitare il Grande Evento. Le Olimpiadi di Londra del 2012 hanno prevalentemente accelerato la realizzazione di progetti in corso, relativi allo sviluppo della rete di trasporto come per esempio nuove linee di autobus, nuove linee metropolitane e il rinnovo di alcune tratte, sviluppo della Tranvia leggera dei Dockland ed il completamento dell'Alta Velocità del Channel Tunnel Rail Link da St. Pancras direttamente verso il sito olimpico localizzato vicino Stratford. Solo pochi progetti sono stati concepiti esclusivamente per l'evento come l'Olympic Javelin, treno ad Alta Velocità progettato apposta per i Giochi che condurrà a destinazione gli spettatori dalla Central London in soli 7 minuti.



A Saragozza il sito dell'Expo 2008 verrà trasformato in un grande Parco culturale e scientifico, con attrezzature sportive e un parco naturale che lo renderanno un grande attrattore per il tempo libero. Gli edifici dei padiglioni espositivi verranno convertiti in uffici e servizi, con un aumento da 2 a 4 piani, mentre i piani interrati usati per la logistica della manifestazione diventeranno parcheggi. L'obiettivo è di dare priorità a usi corrispondenti ad attività terziarie e ad attività produttive ad alto contenuto tecnologico compatibili con un'elevata qualità ambientale ed architettonica dello spazio. Gli edifici delle tre esposizioni tematiche (Bridge Pavilion, Aquarium e Water Tower) oltre allo Spain Pavilion, saranno convertiti in attrezzature culturali di scala metropolitana. Il Conference Centre continuerà ad essere usato come centro congressi, mentre l'Aragón Pavilion diventerà la sede del Governo dell'Aragona. Dopo l'Expo la città sarà dotata di una grande attrezzatura di scala metropolitana contenente attività universitarie, culturali e per il tempo libero. Inoltre, sono stati progettati nuovi quartieri residenziali, ampliato e

A Saragozza, dopo l'evento, l'area dell'Expo sarà trasformata in un grande parco scientifico e per il tempo libero, mediante la riconversione e il riutilizzo degli spazi espositivi.





L'Olympic Park di Sydney è sorto su un'area dismessa non molto distante dal centro e dotato di una stazione della metropolitana.

modernizzato l'aeroporto, completato strade e circonvallazioni, costruito nuove stazioni per l'Alta Velocità. La concentrazione spaziale di tali infrastrutture ha inoltre consentito la nascita di uno dei più importanti poli logistici spagnoli e la Milla Digital, città della conoscenza e dell'innovazione ubicata attorno alla nuova stazione ferroviaria. Questo programma di interventi dovrebbe assegnare un ruolo nuovo a Saragozza come polo urbano alternativo a Madrid e Barcellona.

La scelta del modello localizzativo delle sedi destinate ad ospitare le attività del Grande Evento rispetto all'assetto complessivo della città ed al sistema di trasporto attuale e in via di sviluppo riveste notevole importanza. Da questo punto di vista, infatti, risulta possibile, semplificando, definire due modelli diversi: il primo accentrato e il secondo policentrico. Nel modello accentrato si tende a localizzare su un'area ben definita tutte le attrezzature che ospiteranno l'evento, come spesso accade per gli Expo, nel secondo caso la tipologia degli eventi, che in molti casi necessitano di diverse attrezzature specializzate per il loro svolgersi, come le Olimpiadi, o la volontà dell'organizzazione di utilizzare l'evento come strumento per la diffusione di interventi di riqualificazione, determinano una rete di luoghi da connettere tra loro e con la rete di trasporto esistente. Entrambi questi due modelli di localizzazione spaziale possono essere localizzati in aree centrali, aree da riqualificare nella prima periferia urbana, aree suburbane lontane dal centro della città.

Inoltre, nel caso di organizzazioni policentriche, poiché esse richiedono maggiori sforzi per costruire reti di trasporto efficienti che connettano più punti sul territorio, generalmente si adotta una strategia tendente a realizzare sul territorio cluster di attività, ovvero nodi in cui si concentrano più attrezzature o impianti dedicati al Grande

Evento, al fine di limitarne la dispersione sul territorio e ottenere una maggiore efficacia nelle connessioni soprattutto su ferro. Naturalmente questi luoghi coincidono spesso con aree dismesse o da riconvertire per le quali si intende sfruttare il Grande Evento come volano della trasformazione urbana. A Sydney, la metà delle sedi olimpiche furono concentrate nell'Olympic Park, un'area industriale dismessa non molto distante dal centro della città, su cui si realizzò una nuova stazione su ferro. La stessa strategia di localizzazione spaziale è stata seguita anche a Pechino dove è stata prevista una forte concentrazione spaziale di alcuni impianti (il nuovo stadio, il villaggio olimpico, il Media Centre) in un recinto olimpico posto 14 km a nord della città proibita.

Gli Expo appartengono principalmente alla prima categoria. Per questo tipo di eventi risulta di grande importanza la scelta localizzativa dell'area su cui sono ospitate le infrastrutture per l'evento. Per l'Expo di Siviglia del 1992, ad esempio, la volontà di trasformare l'evento in un'occasione per garantire sviluppo all'intera città, condusse a scegliere come localizzazione l'isola di Cartugia, di fronte al centro storico. Tra l'isola, che ospita un grande parco e i padiglioni espositivi, ed il centro storico della città fu realizzato un ponte, opera di Calatrava. Ciò ha determinato un effetto positivo di riqualificazione della città storica, ma non ha incentivato l'uso degli spazi espositivi, anche a causa dell'assenza di un programma di riutilizzo di tali opere. Un confronto può essere fatto con l'Expo di Lisbona del 1998, dove le strutture espositive, molto ampie e tali da poter essere poi successivamente riutilizzate con facilità, sono state localizzate su un'area lungo il fiume Tago, affianco ad un

A Siviglia gli spazi dell'Expo furono localizzati sull'isola della Cartugia unita da un ponte al centro storico della città.



agglomerato edilizio già fortemente connesso alla città. A differenza di Siviglia l'area è più efficacemente connessa alla città mediante una fermata della metropolitana e autobus e la si è maggiormente caratterizzata come una nuova centralità urbana, simile alla Villa Olimpica di Barcellona, che ospita terziario, alloggi e attrezzature per il tempo libero (Morandi 2004).

Rispetto all'ultimo punto, la possibilità del coinvolgimento dei privati, va evidenziato come il loro ruolo possa essere fondamentale per dirottare risorse pubbliche su politiche infrastrutturali altrimenti necessarie in altre voci di spesa. Molto spesso i Grandi Eventi vengono veicolati nell'informazione al pubblico come eventi "a costo zero", al fine di caratterizzarli come occasioni da non perdere e di facile guadagno per la città in termini di opere, infrastrutture, pubblicità, ecc. Raramente questo avviene. Una puntuale valutazione dei costi economici e di quelli sociali della

Expo del 1998 ha messo in evidenza che nella realizzazione di quell'evento è stato accumulato un cospicuo deficit nonostante le amministrazioni pubbliche abbiano ampiamente pubblicizzato il fatto che la sua realizzazione sarebbe stata a "costo zero" (Matias Ferreira e Indovina, 1999). In realtà i costi economici, ambientali e sociali che spesso i Grandi Eventi lasciano alle loro spalle, come una sorta di "elefante bianco" (Ferrer 2002), sono spesso attribuibili alla mancanza o all'inadeguatezza degli strumenti di pianificazione (Getz 1991).

Da questo punto di vista, le Olimpiadi di Los Angeles del 1984 hanno costituito una grande innovazione in quanto, per la prima volta dopo un secolo da quando erano state organizzate le prime Olimpiadi moderne, un gruppo di cittadini privati aveva proposto un evento di tale rilevanza e costo. Le Olimpiadi avevano richiesto sempre un grande impegno economico per la realizzazione di infrastrutture di trasporto, sportive, e di residenze per gli atleti che nessun privato avrebbe mai avuto la capacità e l'interesse a realizzare. Le Olimpiadi di Montreal del 1976 erano costate alcune centinaia di milioni di dollari, avevano implicato la costruzione di numerose infrastrutture e di numerosi servizi in tutta la città che sarebbe stato impossibile realizzare senza fondi governativi. Le Olimpiadi di Los Angeles furono organizzate su due principi: la realizzazione di un numero minimo di nuove infrastrutture e servizi – e, quindi, l'utilizzazione di quelli esistenti – e l'assenza di qualsiasi finanziamento pubblico, sebbene fosse stata assicurata una stretta cooperazione con



Tra i notevoli interventi effettuati ad Atene per le Olimpiadi del 2004 sulla rete su ferro vi è stata anche la realizzazione di una linea tramviaria lunga oltre 24 km.

le amministrazioni locali. La candidatura di Los Angeles fu accettata, dopo le rilevanti perdite registrate per i Giochi di Montreal del 1976, tra una lista ridotta di concorrenti. I risultati economici dei Giochi furono sorprendenti: i diritti televisivi e la forte presenza di sponsors permisero di chiudere i giochi con un surplus di 230 milioni di dollari mentre tutte le edizioni precedenti avevano chiuso con un deficit (Catherwood e Van Kirk, 1992). L'esperienza più recente è rappresentata dal già menzionato Expo di Saragozza. In questo caso, oltre ai finanziamenti governativi, ai biglietti venduti e al merchandising, una quota rilevante di finanziamento proviene dalla cessione ai privati degli spazi espositivi trasformati in uffici e in altre forme di partenariato.

L'esperienza dell'Olimpiade di Atene del 2004 è utile per approfondire alcuni dei nodi problematici enunciati, molti dei quali risolti positivamente. I Giochi hanno costituito l'opportunità per rinnovare ed ampliare il sistema di trasporto, soprattutto pubblico, della città.

La rete stradale è stata notevolmente incrementata per circa nuovi 140 km al fine di decongestionare il traffico nella zona centrale, facilitare l'accesso alla città e snellire alcuni collegamenti tra aree mal collegate. Una nuova rete tramviaria a servizio delle attrezzature olimpiche composta da due linee, per un totale di 24 km, è stata realizzata tra il centro della città e l'area costiera di Glyfada e tra quest'ultima e la baia del Faliron. La linea 2 della metropolitana è stata estesa verso



La baia del Faliron ad Atene, servita dal tram e da una metropolitana, è uno dei principali cluster olimpici. Molte attrezzature dei cluster sono state riconvertite in usi utili come è accaduto per il centro pesi di Nikaia oggi campus universitario.

la periferia della città, la linea 3 è stata prolungata verso l'aeroporto con la realizzazione di nuove stazioni, mentre la linea 1, che connette Atene al Pireo e al sobborgo nord di Kifissia, è stata ristrutturata. Infine, è stata realizzata una nuova linea di 32 km che sfrutta la parte centrale della nuova superstrada Odos ed ha la nuova stazione olimpica nel complesso sportivo di Oaka e connette Ska al nuovo aeroporto internazionale, spostato da Hellenikon a una nuova localizzazione a nord-est (Bovy 2004). Questi interventi hanno non solo notevolmente ampliato la rete su ferro della città, ma hanno creato un sistema interconnesso con rilevanti nodi di interscambio che è parte di un più ampio programma di ulteriore sviluppo del sistema metropolitano ateniese in corso di realizzazione. Nonostante ciò, va comunque sottolineata qualche perplessità sollevata sul tram e in particolare sulla sua lentezza dovuta all'attraversamento di aree residenziali e non localizzato lungo arterie principali (Owen 2008).

Non così efficacemente inserite in un programma di sviluppo a lungo termine della città sono state tutte le attrezzature

sportive realizzate per i Giochi (Owen 2008). Certamente tali attrezzature necessitano di programmi specifici per il loro riutilizzo che ne assicurino la reale utilità per la città dopo l'evento, poiché esse risultano progettate per sport e attività che dopo l'evento non attraggono utenti, oltre ad essere molto costose per realizzazione e gestione. Un ente appositamente creato "Hellenic Olympic Properties" gestisce la fase di riconversione e riutilizzo in attrezzature utili per la città di tali spazi, in alcuni casi mediante la partecipazione dell'attore privato al fine di non far gravare la manutenzione sul capitale pubblico. L'uso di tali infrastrutture dopo i Giochi è stato vario: musei, centri commerciali, strutture per convegni (Faliron Taekwondo Pavilion), campus universitario (il centro sollevamento pesi di Nikaia).

Per quanto riguarda il modello localizzativo, le attrezzature per i Giochi sono state concentrate per almeno due terzi in tre cluster olimpici principali (Bovy 2004). L'Oaka Olympic Park, localizzato 18 km verso nord dal centro cittadino e 14 km dal villaggio Olimpico, fu il nucleo maggiormente attrattivo e al suo servizio fu realizzato il nuovo sistema su ferro descritto e in particolare dalla linea 1 della metropolitana, dalla nuova strada a scorrimento veloce Odos e dall'associata linea su ferro. Il secondo cluster, servito dalla nuova linea tramviaria, era localizzato a Hellenikon, 20 km in direzione sud-est dal centro e 33 dal villaggio olimpico, in prossimità dell'aeroporto internazionale, dove fu realizzata la nuova marina di Aghios Kosmas. Il terzo nucleo olimpico è rappresentato dalla baia di Faliron a circa 8 km dal centro e 25 dal villaggio, ed è servito dalla linea 1 della metropolitana e dal nuovo tram.

Oltre al patrimonio descritto di infrastrutture ed attrezzature, i luoghi ospitanti le attrezzature sono stati riqualificati e dotati di nuova attrattività come il lungomare a Faliron, Hellenikon e Aghios Kosmas, che hanno anche contribuito a proporre una nuova immagine della città (Bovy 2004; Owen 2008).

Atene prima dei Giochi necessitava di numerosi interventi di riqualificazione, di dotazione di grandi attrezzature pubbliche

e soprattutto di incremento della mobilità su ferro e del trasporto pubblico per affrontare il problema dell'inquinamento e della congestione da traffico veicolare che la rendeva poco attraente sia per i turisti che per gli investitori privati. In pochi anni la città si è dotata di nuove attrezzature ricettive, un migliore trasporto pubblico, nuove infrastrutture viarie e una nuova immagine complessiva. Dopo i Giochi, i dati statistici indicano che la popolazione della città è cresciuta così come è diminuita la disoccupazione a testimonianza delle opportunità economiche determinate dall'evento e di come l'eredità olimpica ha contribuito allo sviluppo e alla rigenerazione economica della città.

Conclusioni

Il problema per i decisori e i pianificatori impegnati nell'organizzazione e gestione di un Grande Evento resta come ospitare l'evento nella maniera migliore e creare contemporaneamente le condizioni per uno sviluppo durevole della città, potendo i due obiettivi essere conflittuali e non automaticamente complementari (Owen 2008). Anche se, come detto, è difficile generalizzare considerazioni valide per tutte le tipologie di Grandi Eventi, possiamo però fornire alcune indicazioni sulle caratteristiche delle politiche sulla mobilità che possano avere esiti positivi sullo sviluppo urbano post evento. Esse dovrebbero configurare robusti sistemi di trasporto per far fronte all'eccezionale domanda di trasporto concentrata nel tempo e nello spazio. Per gestire i flussi di traffico gli impatti ambientali e il comfort degli spettatori la soluzione più idonea sembra quella di restringere il più possibile l'accesso mediante automobile alle sedi dell'evento. Grandi Eventi come le Olimpiadi o gli Expo rappresentano l'occasione di investire in nuove o ristrutturate infrastrutture di trasporto e in nuove attrezzature e relativi spazi pubblici. Di conseguenza, i decisori devono gestire e valutare una serie di priorità in restrizioni di bilancio. Un vincolo è chiaramente rappresentato dalla necessità di ospitare al meglio gli eventi, ma in alcuni casi, come abbiamo visto, è possibile con un ammontare contenuto di investimenti aggiuntivi guadagnare esternalità positive e benefici di lungo periodo per la città. L'opportunità è quindi di realizzare impianti per l'evento al fine di dotare successivamente la città di attrezzature utili. Da questo punto di vista, la competizione per ospitare le Olimpiadi del 2012 ha evidenziato che tale tendenza risulta ormai acquisita, avendo tutte le città candidate presentato un dettagliato programma di riconversione delle attrezzature per i Giochi.



Per l'Expo di Milano del 2015 si prevedono rilevanti interventi sulla mobilità sull'aeroporto di Malpensa, stazione Alta Velocità, prolungamento del sistema di metropolitane, oltre ad interventi sulle infrastrutture viarie per migliorare la circolazione stradale. Meno definito è il programma per la rifunzionalizzazione dopo l'evento.

Certamente, nella pratica può accadere, così come avvenuto in passato, che alcune infrastrutture non riutilizzabili siano il prezzo per l'esposizione positiva che i Grandi Eventi garantiscono, da considerarsi quasi inevitabile. I Grandi Eventi costituiscono occasione per accelerare i programmi infrastrutturali in atto e per promuovere modalità sostenibili di trasporto, offrendo in particolare la possibilità di agire su

scala metropolitana. Con l'evento è possibile dotare la città di reti di nuove polarità (le attrezzature per l'evento riconvertite a nuovi usi) dotate di spazi pubblici che le caratterizzano come elementi urbani di qualità (Nello 1998), connessi al tessuto urbano preesistente e necessariamente integrate nei nuovi assi di sviluppo urbano serviti da efficienti connessioni su ferro che rendano possibile anche la diminuzione della congestione nell'area urbana centrale. In tali aree risulta poi di fondamentale importanza la scelta del mix funzionale da ottenere dopo l'evento affinché tali aree rivestano realmente il ruolo di polarità urbane e di motore dello sviluppo. Essi si configurano, pertanto, come occasione per valorizzare in tempi relativamente brevi la capacità progettuale espressa dalla città candidata, ovvero essi vanno interpretati, per poter ottenere risultati positivi, come strumenti capaci di accelerare iniziative in corso, programmi e progetti già in larga parte definiti, inquadrati nella prospettiva di sviluppo complessivo della città e condivisi (Piccinato 1998). Il ruolo delle politiche per la mobilità assume sempre più un ruolo rilevante, come testimonia il programma per l'Expo 2015 di Milano. A servizio dei circa 1.700.000 mq che ospiteranno l'Expo, posti in adiacenza all'attuale Fiera di Rho-Però, si programma la realizzazione della terza pista a Malpensa e il collegamento diretto Malpensa-Fiera, la realizzazione della stazione dell'Alta Velocità presso la Fiera e della linea metropolitana da Linate al Giambellino, oltre a nuove tangenziali e raccordi autostradali (Comune di Milano 2008). Ma lo scenario di sviluppo condiviso è l'infrastrutturazione di una vasta porzione della cintura verde ed agricola milanese? Le azioni programmate risultano funzionali ad una risposta positiva. E dopo l'Expo? La risposta desunta dal dossier della candidatura risulta abbastanza generica. La gran parte dei padiglioni verrà abbattuta con il riciclo dei materiali o smontata, i padiglioni tematici subiranno cambi di destinazione d'uso ma mentre alcuni diventeranno musei, centri di ricerca, ecc., per altri "Their position or their function might however be modified, depending on the future ownership and management of the site". Infatti, sempre continuando a leggere il document citato, "the areas which the temporary Pavilions will be removed from, will be returned to their owners and used to create a new city neighbourhood with typical urban features:

housing, offices and shops" (Comune di Milano 2008).

In definitiva, la possibilità che gli interventi rivestano pienamente una reale utilità anche dopo l'evento risiede nel rispetto dei ruoli tra pubblico e privato e in particolare nella "capacità della leadership pubblica" (Nello 1998), nella congruità tra risorse messe in campo (pubbliche e private), interventi programmati e la possibilità di creare un'opportunità di sviluppo urbano per la collettività lungo traiettorie condivise, nel rispetto delle regole urbanistiche vigenti.

Riferimenti Bibliografici

- Bisio L., Bobbio R. (2004) Gestione dei grandi eventi e strategie di riqualificazione urbana a Genova, in Imbesi P. N. (a cura) Governare i grandi eventi. L'effetto pulsar e la pianificazione urbanistica, Gangemi, Roma.
- Bovy P. (2001) Exceptional Mobility Management for Large Events: Transport Issues for the Sydney Olympics, UITP - 54th World Congress, London, <http://www.mobility-bovy.ch>.
- Bovy P. (2004) Athens 2004 Olympic Games Transport, *Strasse und verkehr*, 7-8.
- Bovy P. (2006) Solving outstanding mega-events transport challenges: the Olympic experience, *Public Transport International*, 6.
- Catherwood D. W., Van Kirk R. L. (1992) The Complete Guide to Special Event Management. Business Insights, Financial Advice, and Successful Strategies from Ernst & Young, Advisors to the Olympics, the Emmy Awards and the PGA Tours, John Wiley & Sons.
- Comune di Milano (2008) World Exposition Milano 2015, Italy, documento presentato per la candidatura al BIE, <http://www.milanoexpo-2015.com>.
- Essex S., Chalkley B. (2002) L'evoluzione degli impatti infrastrutturali delle Olimpiadi invernali, 1924-2002, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Roma - Serie XII, vol. VII.
- Furrer P. (2002) Giochi olimpici sostenibili: utopia o realtà?, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Roma - Serie XII, vol. VII.
- Gabrielli B. (1993) Il recupero della città esistente, Etas Libri, Milano.
- Getz D. (1991) Festivals, Special Events and Tourism, New York, Van Nostrand Reinhold.
- Guala C. (2002) Per una tipologia dei mega eventi, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Roma - Serie XII, vol. VII.
- Matias Ferreira V., Indovina F. (a cura) (1999) A cidade de Expo '98. Uma Reversão na Frente Ribeirinha de Lisboa?, Lisboa, Editorial Bizâncio.
- Montanari A. (2002) Grandi eventi, marketing urbano e realizzazione di nuovi spazi turistici, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Roma - Serie XII, vol. VII.
- Montanari A., Muscarà C. (1995) Evaluating Tourist Flows in Historic Cities: the Case of Venice, *TESG*, vol.86, n.1, 80-87.
- Morandi M. (2004) *Fare centro*, Meltemi Editore.
- Nello O. (1998) Sei lezioni da Barcellona, in Cremaschi M., Piccinato G. (a cura) *Città e grandi eventi*, Dossier n. 18 di Urbanistica Informazioni.
- Owen D. (2008) A Greek Mith?, *Olympic Review*, 66, pagg. 58-60.
- Piccinato G. (1998) Progettare la città: politiche urbane e grandi eventi, in Cremaschi M., Piccinato G. (a cura) *Città e grandi eventi*, Dossier n. 18 di Urbanistica Informazioni.
- Robbins D., Dickinson J., Calver S. (2007) Planning Transport for Special Events: A Conceptual Framework and Future Agenda for Research, *Int. Journal of Tourism Research*, 9, 303-314.
- Siebel W. (1998) Nuove strategie di pianificazione. L'Iba Emscher-park e l'Expo 2000 Hannover, in Cremaschi M., Piccinato G. (a cura) *Città e grandi eventi*, Dossier n. 18 di Urbanistica Informazioni.
- Valentino P. (2000) Pochi visitatori e troppe spese: l'Expo di Hannover è il "flop del Millennio", *Corriere della Sera*, <http://www.corriere.it>.

Referenze immagini

La foto di pag. 87 è tratta dal sito <http://commons.wikimedia.org> ed è del U.S. Department of Defense. Le foto di pagg. 88, 89, 92, 93, in basso a sinistra di pag. 91 e in alto a sinistra di pag. 94 sono tratte dal sito <http://commons.wikimedia.org>. Le altre immagini a pag. 91 e 94 sono tratte rispettivamente dai siti <http://www.repubblica.it> e <http://www.olympicproperties.gr>. Le foto di pag. 95 sono tratte dal sito web <http://www.archiportale.com>.