



Pratiche urbanistiche

La gestione della mobilità indotta dai Grandi Eventi

Major Events Mobility Management

a cura di **Loredana C. Travascio**

Laboratorio TeMALab - Territorio Mobilità Ambiente
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: loredana.travascio@unina.it

In questo numero

Gli appuntamenti di natura sportiva, culturale, politica o religiosa definiti *mega* o grandi eventi, si caratterizzano per la grande rilevanza che la loro organizzazione assume dal punto di vista dei flussi di persone coinvolte e per la qualità della manifestazione, ma anche per le implicazioni economiche determinate sia a livello nazionale che internazionale.

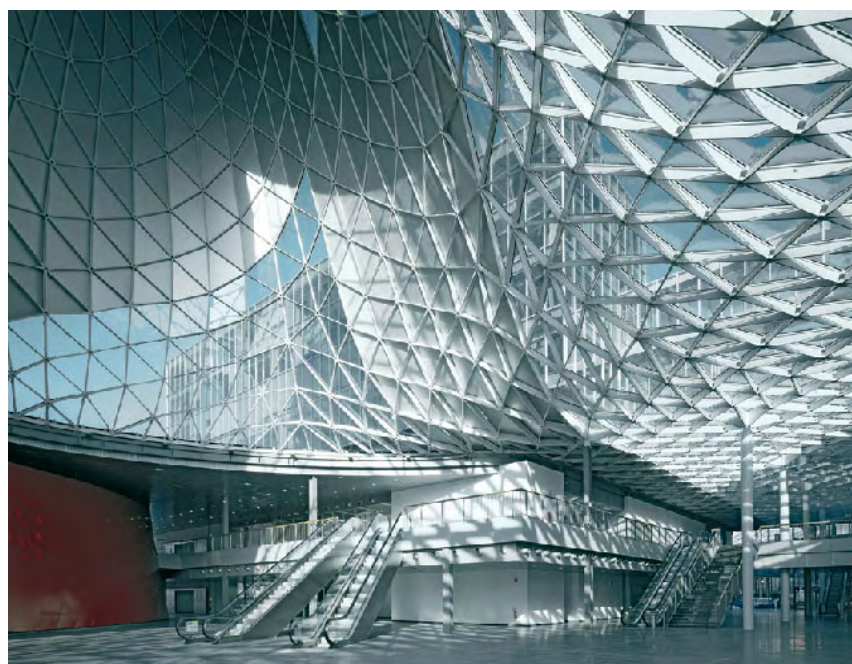
Si tratta di eventi caratterizzati, nella maggior parte dei casi, da una durata nel tempo relativamente limitata, ma con effetti e ripercussioni che vanno al di là dell'ambito sportivo o culturale o politico o religioso, e che si manifestano non solo nelle fasi di preparazione e di svolgimento dell'evento ma anche nella successiva fase di chiusura. In molti casi i grandi eventi diventano l'occasione per ridefinire il rapporto tra aree urbane centrali e periferie, offrendo l'opportunità di intervenire ed investire su porzioni di città abbandonate, ma soprattutto costituiscono un fattore di stimolo per completare i progetti già in atto, per potenziare i servizi, le infrastrutture e la ricettività turistica, e per affrontare l'annoso problema del trasporto pubblico e privato.

Manifestazioni quali le olimpiadi, i mondiali di calcio, le fiere e le esposizioni universali, i G8, i Giubilei hanno, infatti, una portata tale da rendere necessario la realizzazione di un sistema logistico e dei trasporti adeguato, ottimizzando i nodi critici della rete attraverso la realizzazione di una serie di interventi. Questi interventi spaziano dalla costruzione di nuove strade ed

infrastrutture al potenziamento di quelle esistenti, dallo sviluppo di strategie per la gestione dei flussi di traffico urbani al coordinamento della mobilità alla scala locale, regionale e nazionale, fino ad investire l'organizzazione della circolazione e degli spazi per la sosta.

A tal riguardo, in questa sezione sono descritte due esperienze italiane, in cui i problemi collegati ai consistenti spostamenti indotti da un mega-evento (quali le fiere internazionali della città di Milano e le Olimpiadi invernali della città di Torino) hanno trovato soluzione.

La Nuova Fiera di Milano rappresenta uno dei migliori sistemi fieristici al mondo ed è in grado di consentire lo svolgimento di più eventi, contemporaneamente, ed agevolare l'enorme flusso di persone e merci.



Il Nuovo Polo Fieristico di Milano come luogo di grandi eventi

Nel marzo 2005 è stato inaugurato nella periferia nord-occidentale dell'area metropolitana di Milano uno dei più grandi ed innovativi sistemi fieristici al mondo, denominato Nuovo Polo Fiera Milano.

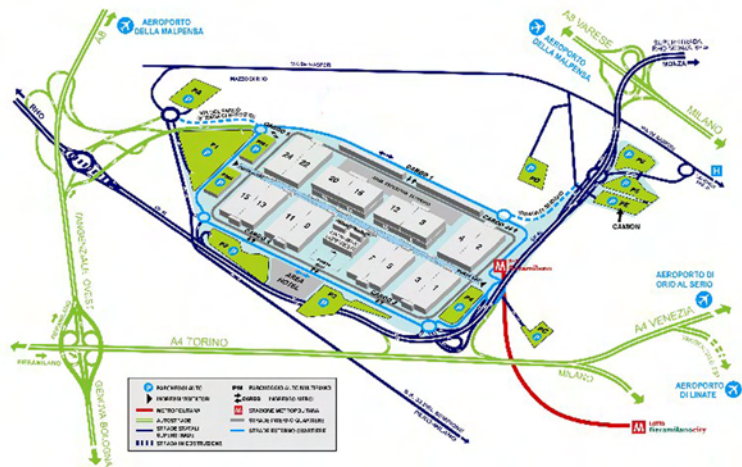
La struttura è costituita da padiglioni enormi intervallati con spazi all'aperto, dove nel corso degli anni si sono svolti numerosi ed importanti eventi di rilievo internazionale.

Posizionato nell'area delle ex raffinerie Agip Petroli di Rho-Pero, il polo fieristico è stato pensato per rispondere alle diverse esigenze che si presentano durante lo svolgimento delle manifestazioni, ed in particolare per agevolare e consentire gli enormi flussi di persone e merci richiamate nel corso di tali appuntamenti.

La struttura si caratterizza per una serie di aspetti, quali:

- le ampie dimensioni della superficie interessata dal progetto (circa 200 ha di superficie fondiaria);
- l'utilizzo per la prima volta in Italia di un'unica struttura operativa, il *general contractor*, a cui sono state affidate tutte le fasi di realizzazione dell'intervento e la responsabilità della trasformazione;
- la rapidità di esecuzione delle operazioni (solo 30 mesi);
- la creazione di una potente rete di comunicazione stradale e ferroviaria, e l'organizzazione di un efficace e moderno sistema della mobilità sia all'esterno che all'interno dell'area, in grado di supportare la struttura e di sostenere i flussi prodotti dagli eventi.

In particolare, l'accessibilità veicolare all'area è stata favorita dal potenziamento della rete stradale sia in termini di capacità che di accessi. Infatti, è stato costruito un importante asse di collegamento con la strada provinciale di Rho-Monza e con la strada statale del Sempione, ed è stato realizzato un articolato sistema di sei nuovi svincoli autostradali, per



Per collegare il Nuovo Polo Fieristico alla città di Milano, all'aeroporto ed alle altre direttrici europee, è stata potenziata la rete esistente e sono state realizzate nuove infrastrutture.

garantire la connessione del polo fieristico alla tangenziale ovest di Milano, all'autostrada Milano-Torino-Venezia ed all'autostrada Milano-Laghi.

Il servizio di trasporto pubblico è stato garantito, invece, dal prolungamento della linea 1 della metropolitana, che attualmente parte dal centro di Milano e termina con una nuova stazione, situata in posizione nord-est all'esterno del perimetro della fiera. Ormai, è in fase di completamento la trasformazione del nuovo capolinea della linea 1 in nodo di interscambio tra la metropolitana milanese, la linea del passante ferroviario ed il sistema di trasporto pubblico e privato su gomma; inoltre, è previsto anche il collegamento di tale nodo con la nuova linea ferroviaria di Alta Capacità tra Milano e Torino.

All'interno dell'area gli spostamenti si svolgono su due assi ortogonali. Il primo è destinato al flusso pedonale e si sviluppa in direzione est-ovest, collegando due delle tre porte di accesso al polo fieristico. Il secondo asse si sviluppa in direzione nord-sud e, tagliando a metà l'area, termina in

corrispondenza del terzo e principale ingresso. Per agevolare ulteriormente la movimentazione nell'area è stato realizzato, inoltre, un sistema di circolazione differenziata tra i flussi di visitatori, di merci e di mezzi pubblici o autorizzati.

Questo sistema è articolato su tre diversi livelli: il primo a quota zero ed in posizione centrale, è dedicato alla viabilità pedonale di avvicinamento ai padiglioni espositivi interni alla fiera; il secondo a quota sei metri e sempre in posizione centrale, è destinato al libero accesso da parte di tutte le utenze alle aree in cui si svolgono le attività di servizio al polo; il terzo in posizione perimetrale è riservato esclusivamente ai mezzi pesanti ed agli

I numeri del Nuovo Polo Fieristico:

- **18** gli eventi previsti da settembre a dicembre di quest'anno
- **8** i padiglioni a disposizione per i grandi eventi, di cui **6** monoplanari e **2** biplanari
- **60.000** i metri quadrati di superficie all'aperto da poter utilizzare nel corso delle manifestazioni
- **1,3** i chilometri di lunghezza dell'asse centrale di collegamento tra la Porta Est e la Porta Ovest

autoveicoli degli espositori per il carico e lo scarico delle merci.

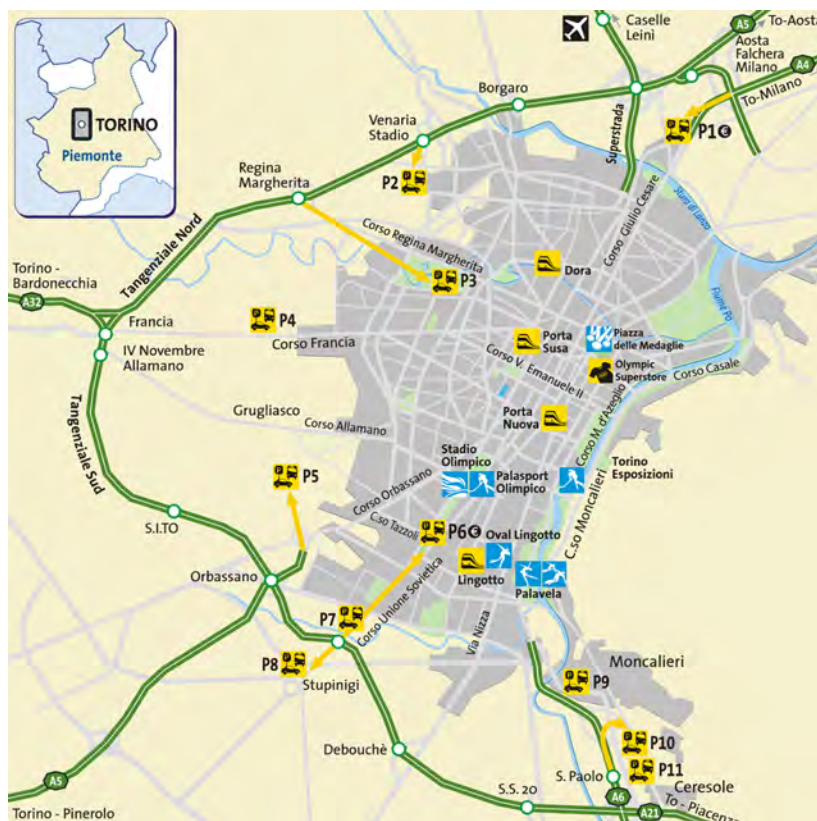
Il Nuovo Polo Fieristico è, poi, servito da un complesso sistema di parcheggi che si sviluppa intorno alla struttura e che è stato realizzato ponendo particolare attenzione alla qualità dei materiali impiegati ed agli aspetti paesaggistici. Nell'area dei parcheggi, per esempio, sono stati piantati circa 2.500 alberi.

Dei circa 14.000 spazi destinati alla sosta, una parte è direttamente collegata alla fermata della metropolitana, ed un'altra parte è connessa agli svincoli autostradali.

Il sistema dei flussi durante le Olimpiadi invernali di Torino

Nel febbraio 2006 a Torino si è svolta la ventesima edizione dei Giochi Olimpici Invernali. Questo evento ha rappresentato una grande opportunità per la città, contribuendo al cambiamento della sua immagine e stimolando una serie di operazioni, che hanno determinato

A Torino nel periodo olimpico è stato realizzato un sistema della sosta costituito da 11 parcheggi di interscambio, localizzati prevalentemente nella zona sud della città, la più interessata dai siti olimpici.



I numeri delle Olimpiadi invernali:

- **17** i giorni di febbraio in cui si sono svolti i giochi
- **78** le gare disputate suddivise in **15** diverse discipline olimpiche
- **2.550** gli atleti presenti a cui si sono aggiunti gli oltre **1.400** tecnici ed i **650** giudici ed arbitri
- **1.000** gli autobus e **3.000** le automobili che hanno garantito gli spostamenti alla "famiglia olimpica"

non solo la trasformazione di molte aree urbane ma anche la ridefinizione della capacità organizzativa della città.

I Giochi Olimpici hanno interessato principalmente il comune di Torino e due valli alpine (la Val di Susa e la Val Chisone), ed in maniera marginale il comune di Pinerolo e la Val Pellice, per un totale di sette comuni sedi di gare sportive.

Durante il periodo della manifestazione oltre un milione sono stati gli spettatori in movimento per raggiungere i luoghi delle gare, che si sono aggiunti alle oltre ventiduemila

persone della cosiddetta "famiglia olimpica" in continuo spostamento tra i villaggi olimpici e le sedi dei giochi. Di fronte a una tale affluenza di visitatori, fondamentale è stata la gestione di uno dei settori chiave dell'evento: il settore dei trasporti.

Per affrontare, quindi, i problemi di viabilità e parcheggi il Comitato organizzatore dei giochi olimpici (TOROC - TORino Organising Committee) ha predisposto un articolato *piano dei flussi*, basato su una regolamentazione degli accessi alle località montane sede delle competizioni e su un sistema di aree per la sosta localizzate intorno al centro urbano e, soprattutto, nella zona a sud della città dove si è svolta la maggior parte delle gare sportive. Sono stati inibiti gli spostamenti a tutte le autovetture e autobus non autorizzati; mentre, è stato consentito il transito alla "famiglia olimpica", alle navette (predisposte per l'occasione dal Gruppo Torinese Trasporti) ed ai residenti muniti di apposito pass. È stata adottata, dunque, una politica finalizzata a non disturbare eccessivamente la vita e la viabilità delle diverse cittadine sedi delle gare, senza ostacolare i movimenti degli atleti e dei loro team.

Con riferimento al sistema di parcheggi, in Val di Susa, per esempio, è stato realizzato



un parcheggio con una capacità di tremila autovetture e settantacinque autobus, mentre in Val Chisone sono stati realizzati due aree per la sosta con una capacità totale di milleottocento posti auto e trenta posti per autobus. Grazie alle loro notevoli dimensioni, i parcheggi delle località montane sono stati in grado di rispondere alle esigenze di buona parte degli spettatori che hanno assistito alle diverse manifestazioni: si è valutata pari a circa il 40% l'aliquota di persone che hanno usufruito di tale servizio.

In tutte queste aree per la sosta, inoltre, alcuni posti auto sono stati riservati ai residenti, ai disabili ed allo staff olimpico, e sono stati predisposti diversi locali di supporto (servizi igienici ed aree commerciali per la vendita di alimenti), che alla fine della manifestazione sono stati rimossi.

Anche nella città di Torino sono stati organizzati diversi *parcheggi di interscambio*, che a differenza di quelli realizzati nelle zone montane, sono utilizzati sempre per la sosta anche dopo le Olimpiadi. Il parcheggio Caio Mario, per esempio, localizzato nella periferia meridionale della città, attualmente garantisce l'interscambio tra il trasporto pubblico su gomma, tre linee tranviarie ed il trasporto privato proveniente dalle direttrici autostradali di Savona e Piacenza e dalle zone del Pinerolese. Nel parcheggio Stura, invece, situato nella periferia settentrionale di Torino, l'interscambio con il trasporto pubblico è garantito dalla fermata interrata della linea tranviaria 4.

Durante le Olimpiadi invernali di Torino è stata utilizzata la nuova linea della metropolitana, inaugurata qualche giorno prima dell'inizio dei giochi.

Durante l'evento sportivo, nei parcheggi urbani sono state convogliate le automobili degli spettatori, che da qui sono stati trasportati nelle varie sedi di gara grazie all'integrazione con il sistema di trasporto pubblico, ed in particolare con la linea ferroviaria e il servizio di navette, oltre che con gli autobus, con i tram e con la nuova linea della metropolitana. I giochi olimpici hanno, infatti, contribuito a ridurre i tempi di realizzazione di una delle principali infrastrutture di trasporto realizzate negli ultimi anni nella città di Torino: la linea 1 della metropolitana. Inaugurato un primo tratto qualche giorno prima dell'inizio dei giochi, dopo la chiusura dell'evento la metropolitana è stata prolungata fino alla stazione ferroviaria di Porta Nuova, ed ora sono in corso di realizzazione i lavori per estendere la linea fino alla stazione di Lingotto. Al termine di questi lavori, il percorso sarà lungo 13,6 km per un totale di 21 stazioni.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 109 è tratta dal sito <http://www.fuksas.it>, l'immagine a pag. 110 è tratta dal sito <http://www.fieramilano.it>, l'immagine a pag. 111 è tratta dal sito web <http://www.provincia.torino.it>, l'immagine in questa pagina è di Luigi Capozzi ed è tratta dal sito www.wikipedia.org.