



ISSN 1970-9870 Volume 1 - Numero 2 - giugno 2008

02/08

TEMA

MOBILITA' E GRANDI EVENTI

trimestrale del *Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab*



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

TeMA
02.08

TeMA

trimestrale del *Laboratorio* Territorio Mobilità e Ambiente - TeMA*Lab*

Volume 1 | Numero 2 | giugno 2008



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

Direttore Responsabile

Rocco Papa, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Iscritto all'Ordine Regionale dei Giornalisti della Campania
Elenco Speciale n. 5260

Comitato scientifico

Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Paesi Bassi
Virgilio Bettini, Università Iuav di Venezia, Italia
Dino Borri, Politecnico di Bari, Italia
Enrique Calderon, E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Spagna
Roberto Camagni, Politecnico di Milano, Italia
Robert Leonardi, London School of Economics and Political Science, Regno Unito
Raffella Nanetti, College of Urban Planning and Public Affairs, Stati Uniti d'America
Agostino Nuzzolo, Università di Roma Tor Vergata, Società Italiana Docenti di Trasporto, Italia

Redazione

Carmela Gargiulo, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Adriana Galderisi, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Romano Fistola, Dipartimento di Ingegneria - Università degli Studi del Sannio
Giuseppe Mazzeo, CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Rosaria Battarra, CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Cristina Calenda, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Daniela Cerrone, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Andrea Ceudech, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Fiorella de Ciutiis, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Rosa Anna La Rocca, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Enrica Papa, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Emilia Giovanna Trifiletti, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

Rivista edita da

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

ISSN: 1970-9870

Chiuso in redazione nel giugno 2008

Stampato a Napoli nel settembre 2008

Tipografia Gianni

Autorizzazione del Tribunale di Napoli n. 6 del 29 gennaio 2008

Sede:

Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Piazzale Tecchio, 80 - 80125 Napoli

Sito web: www.tema.unina.it

info: redazione@tema.unina.it

Open Access:

È disponibile una versione on-line della rivista all'indirizzo <http://www.tema.unina.it>. La decisione di fornire accesso aperto e immediato ai contenuti della rivista consente di rendere le ricerche disponibili liberamente al pubblico aumentando così i livelli di conoscenza.

<p>EDITORIALE Mobilità e Grandi Eventi <i>Rocco Papa</i></p>	<p>5</p>	<p>EDITORIAL PREFACE Mobility and Mega Events <i>Rocco Papa</i></p>
RICERCHE		
<p>Grandi Eventi e mobilità: gli impatti sulla qualità dell'ambiente urbano <i>Adriana Galderisi</i></p>	<p>7</p>	<p>Mega Events and Mobility: the Impacts on the Quality of the Urban Environment <i>Adriana Galderisi</i></p>
<p>Città, Grandi Eventi e Mobilità tra globale e locale <i>Carmela Gargiulo</i></p>	<p>21</p>	<p>Cities, Great Events and Mobility between Global and Local <i>Carmela Gargiulo</i></p>
<p>Dall'evento all'impatto: Expo e mobilità urbana <i>Rosa Anna La Rocca</i></p>	<p>31</p>	<p>From Event to Impact: International Exhibitions and Urban Mobility <i>Rosa Anna La Rocca</i></p>
SPERIMENTAZIONI		
<p>Expo e sistemi innovativi per la mobilità <i>Enrica Papa</i></p>	<p>47</p>	<p>Mega Events and Innovative Mobility System: the Expo Transport Lessons <i>Enrica Papa</i></p>
<p>I Grandi Eventi: il caso spagnolo <i>Emilia Giovanna Trifiletti</i></p>	<p>57</p>	<p>Great Events: the Spanish Case <i>Emilia Giovanna Trifiletti</i></p>
<p>Olimpiadi di Pechino : mobilità, ambiente e nuove tecnologie <i>Romano Fistola</i></p>	<p>67</p>	<p>The Olympic Games of Beijing: Mobility, Environment and New Technologies <i>Romano Fistola</i></p>
CONTRIBUTI		
<p>Grandi Eventi: indicatori di classificazione e incidenza sui sistemi urbani <i>Giuseppe Mazzeo</i></p>	<p>77</p>	<p>Great Events: Indicators for Classification and their Impact on the Urban Systems <i>Giuseppe Mazzeo</i></p>
<p>Dopo il Grande Evento: politiche "utili" per la mobilità <i>Andrea Ceudech</i></p>	<p>87</p>	<p>Beyond the Mega Events: "Useful" Policies for Urban Mobility <i>Andrea Ceudech</i></p>
FOCUSES		

OSSERVATORI

Web
a cura di Cristina Calenda
Le Olimpiadi e la città

97

REVIEWS

Web
ed. Cristina Calenda
Olympics Games and the City

Pubblicazioni
a cura di Fiorella de Ciutiis
Grandi manifestazioni e impatti sulla città

101

Book Review
ed. Fiorella de Ciutiis
Major Events and Impacts on the City

Normativa
a cura di Giuseppe Mazzeo e Cristina Calenda
Un sistema aperto di regole

105

Laws
eds. Giuseppe Mazzeo and Cristina Calenda
An Open System of Rules

Pratiche urbanistiche
a cura di Loredana C. Travascio
La gestione della mobilità indotta dai Grandi Eventi

109

Urban Practices
ed. Loredana C. Travascio
Major Events Mobility Management

Napoli 2011
a cura di Rosaria Battarra e Andrea S. Profice
Il Forum Universale delle Culture di Napoli del 2013

113

Naples 2011
eds. Rosaria Battarra and Andrea S. Profice
The Universal Forum of Cultures Naples 2013

News ed eventi
a cura di Emilia Giovanna Trifiletti
Grandi Eventi tra oggi e domani

117

News and Events
ed. Emilia Giovanna Trifiletti
Great Events Among Today and Tomorrow



Grandi Eventi e mobilità: gli impatti sulla qualità dell'ambiente urbano

Mega Events and Mobility: the Impacts on the Quality of the Urban Environment

Adriana Galderisi

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

Grandi Eventi e qualità dell'ambiente urbano

A partire dagli anni Ottanta, i Grandi Eventi si sono sempre più affermati quali motori per l'innescare di processi di riqualificazione e di rilancio dell'immagine urbana in uno scenario globale. La capacità di tali Eventi di attrarre ingenti risorse finanziarie, incanalandole verso progetti di trasformazione di intere parti di città, sembra rappresentare per le metropoli contemporanee una delle maggiori opportunità per "rinnovare se stesse e la propria immagine" (Guarrasi 2002). D'altro canto, l'organizzazione dei Grandi Eventi presenta costi tali che le città ospiti possono giustificargli "solo come parti di un più importante programma di rinnovamento e rigenerazione urbana, benché la reale efficacia di questa modalità di trasformazione sia di difficile valutazione e contestata da più parti" (Essex, Chalkley 2002). Alla luce di tali considerazioni, sembra lecito interrogarsi sul ruolo che i Grandi Eventi possono assumere ai fini di un duraturo miglioramento della qualità ambientale delle città ospitanti, pur a fronte dei consistenti "carichi" che, inevitabilmente, la loro organizzazione comporta. A tal fine, sembra però opportuno chiarire, anzitutto, cosa si intende con l'espressione Grandi Eventi e con quella, ancor più complessa, di qualità dell'ambiente urbano.

In riferimento alla prima, molti sono i termini di significato affine (mega-eventi, eventi speciali, ecc.) utilizzati oggi nella letteratura internazionale e le definizioni ad essi associate per enfatizzarne, di volta in volta, specifici caratteri: dagli impatti territoriali al budget impegnato, dalla rilevanza simbolica all'interesse suscitato nei media. Si riscontra tuttavia una sostanziale concordanza sul fatto che si tratta, in ogni caso, di manifestazioni la cui organizzazione comporta rilevanti impatti territoriali, ambientali, sociali, culturali e politici (Essex, Chalkey 1998; Hiller 2000). Inoltre, pur nella specificità di ciascuna tipologia, è possibile individuare alcuni caratteri comuni ai Grandi Eventi: tra questi, il coinvolgimento di

According both to the relevant transformations and to the potential impacts on the natural resources induced by the Olympic Games in the hosting cities, in the last fifteen years many efforts have been undertaken by the International Olympic Committee to promote sustainable principles within Olympic Games and to guarantee a positive and durable legacy to the hosting cities, contributing also to the improvement of the quality of urban environment.

Nevertheless, the increasing diffusion of terms such as *Green Olympics* or *Sustainable Olympics* risk to become just a new "brand" for promoting the hosting cities in the global competition arena instead of being translated in effective tools for driving choices and interventions. Hence, based on the comparison among some past and future Olympic cities, the relevance and the main outcomes of the policies aimed at promoting sustainability have been examined, mainly focusing on that ones able to encourage a sustainable urban mobility. The latter in fact, still dominated by the private cars, is at present largely recognized as one of the main causes of the decreasing quality of the urban environment and, in the meanwhile, the increase of the demand for mobility, highly concentrated in time and space, is one of the most relevant issue in the Olympic Games' organization.

Finally, grounding on current tendencies, some guidelines for re-addressing urban mobility policies towards sustainability in case of Mega-Events have been outlined.

rilevanti quantità di visitatori provenienti da bacini territoriali ampi e diversificati (Hall 1992) e il conseguente impatto sull'intero comparto turistico (Montanari 2002); l'incremento della domanda di servizi (specie di trasporto e ricettivi) in un limitato arco temporale e in un preciso contesto spaziale; le durature trasformazioni che implicano per il contesto ospitante (Metropolis 2002); i cospicui investimenti connessi all'evento e il prevalente utilizzo di risorse economiche esterne alla regione ospitante.

In riferimento alla seconda espressione utilizzata, non sembra opportuno in questa sede addentrarsi nella complessa definizione di un concetto multidimensionale quale quello di "qualità urbana". Sembra tuttavia necessario precisare che si intende focalizzare l'attenzione prevalentemente su alcuni dei principali impatti che l'organizzazione dei Grandi Eventi può avere sulle risorse naturali (aria, acqua, suolo,

TeMA
02.08

Ricerche

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 1 - No 2 - giugno 2008 - pagg. 7-20

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

© Copyright dell'autore.

ecc.) in ambito urbano. Le opere connesse all'organizzazione di un Grande Evento - dalle nuove attrezzature per lo sport alle infrastrutture per la mobilità - unitamente alla elevata concentrazione in un arco temporale limitato di una domanda aggiuntiva di servizi - dai trasporti allo smaltimento dei rifiuti - costituiscono, infatti, un carico rilevante per le risorse naturali che in molti casi, soprattutto nelle grandi aree metropolitane, già presentano condizioni di elevata criticità. Di contro, la qualità ambientale costituisce oggi un importante fattore competitivo per le città (Gibelli 2007): i Grandi Eventi sono sempre più spesso chiamati, in quanto strumenti volti a promuovere le città ospitanti nello scenario della competizione internazionale, a garantire un tangibile miglioramento della qualità ambientale caratterizzandosi, in molti casi, quali laboratori e vetrine internazionali di "buone pratiche".

I Giochi Olimpici per uno sviluppo urbano sostenibile: il ruolo delle politiche per la mobilità

Nell'ambito dei Grandi Eventi, con l'obiettivo di esaminarne gli impatti ma anche le potenzialità per il miglioramento della qualità ambientale delle città ospitanti, si è scelto di focalizzare l'attenzione sui Giochi Olimpici, eventi di portata mondiale, con un elevato valore simbolico, un rilevante numero di partecipanti e di fruitori e budget elevatissimi (Hiller 2000). Per i Giochi Olimpici estivi ed invernali, inoltre, si è esplicitamente posto l'accento sulla necessità di orientarne l'organizzazione verso una spiccata attenzione all'ambiente e, più specificamente, verso la promozione dello sviluppo sostenibile. Si è infatti riconosciuto che la capacità di tali eventi di attrarre risorse, promuovendo l'identità e l'immagine di una città nel mondo e favorendone il rilancio, soprattutto in chiave turistica, non era sufficiente a compensare i rilevanti impatti, sia sociali che ambientali, ad essi connessi.

Pertanto, si è progressivamente accentuato il carattere dei Giochi quali strumenti per stimolare e promuovere operazioni di recupero e rinnovamento urbano ma, soprattutto, quali opportunità per affrontare e risolvere problemi di carattere sociale e ambientale nei contesti ospitanti (MacKenzie 2006).

Il Comitato Olimpico Internazionale (CIO), fondato nel 1896 con il compito di promuovere gli sport e la competizione sportiva, già nei primi anni Novanta comincia a tener conto, nella complessa macchina organizzativa dei Giochi, di problematiche connesse all'ambiente, assumendo la sostenibilità quale principio informatore delle scelte organizzative. L'anno di avvio di un nuovo approccio alle problematiche ambientali connesse all'organizzazione



Il Comitato Olimpico Internazionale nei primi anni Novanta assume la sostenibilità quale principio informatore delle scelte connesse all'organizzazione dei Giochi Olimpici.

dei Giochi può essere individuato nel 1994, con i Giochi invernali di Lillehammer: è in quell'occasione che si stabilisce la formale cooperazione tra il CIO e il Programma Ambiente delle Nazioni Unite (UNEP), con l'obiettivo di promuovere la sostenibilità ambientale attraverso lo sport.

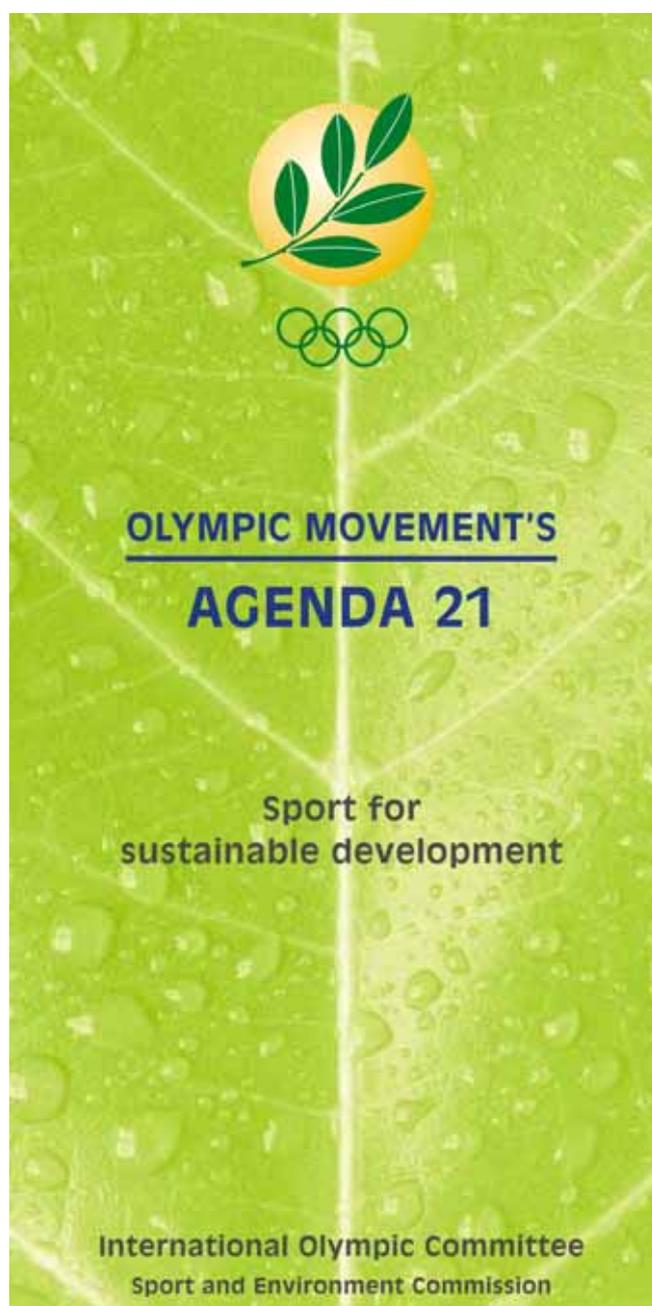
Nel 1995 venne istituita, in seno al CIO, la Commissione Sport e Ambiente e nel 1996 si aggiunse uno specifico paragrafo alla Carta Olimpica individuando, tra gli obiettivi propri del CIO, quello di incentivare e supportare un'attenzione responsabile agli obiettivi ambientali e promuovere, attraverso lo sport, lo sviluppo sostenibile. In occasione della terza Conferenza Mondiale su Sport e Ambiente, nel 1999, venne approvata l'Agenda 21 dei Giochi Olimpici, che sanciva l'integrazione del principio di sostenibilità nel processo di organizzazione dei Giochi, delineando un programma d'azione per favorire l'uso di risorse rinnovabili e il risparmio energetico, per ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera, in acqua e nei suoli, per promuovere l'uso di materiali eco-compatibili e progettati per resistere all'usura del tempo o all'impatto di disastri naturali (Furrer 2002). Per guidare i diversi soggetti (Comitati Organizzatori Locali, Nuclei di Valutazione, ecc.) verso l'attuazione dei principi di Agenda 21, il CIO ha inoltre messo a punto una "Guida allo sport, l'ambiente e lo sviluppo sostenibile". Sono ormai numerosi, dunque, i documenti redatti dal CIO in cui si identifica esplicitamente l'Ambiente come uno dei pilastri

fondanti dell'organizzazione dei Giochi Olimpici, unitamente allo Sport e alla Cultura. Obiettivo prioritario di tali documenti è quello di garantire non solo che i Giochi non siano causa di un peggioramento della qualità ambientale ma, soprattutto, che essi possano rappresentare un'opportunità per il suo miglioramento, lasciando una positiva eredità, anche in termini ambientali, alla città ospite (IOC, 2007).

È evidente che i principi espressi dal CIO rivestono un carattere di generalità, dovendosi adattare a contesti eterogenei per caratteristiche, livello di sviluppo, ecc. Ciononostante, un primo esito del percorso avviato negli anni Novanta è l'inclusione, nella documentazione richiesta per la candidatura di una città, di principi guida e requisiti volti a promuovere la sostenibilità dell'evento e l'introduzione, nel 2000, di uno Studio d'Impatto dei Giochi Olimpici (Olympic Games Global Impact). Lo Studio, così come definito nei documenti ufficiali, include indicatori atti a misurare l'impatto economico, socioculturale e ambientale dei Giochi, con riferimento a diverse scale territoriali (nazionale, regionale, locale) e ad un arco temporale di 12 anni (a partire cioè dai due anni che precedono l'elezione della città ospite fino ai tre successivi all'evento). Per la predisposizione di tale Studio sono stati messi a punto oltre 100 indicatori che riguardano aspetti eterogenei, da quelli connessi alla realizzazione delle attrezzature e delle infrastrutture a quelli riferiti a conseguenze indirette quali, ad esempio, l'incremento di spazi aperti per il tempo libero o, ancora, a dati di contesto relativi alla criminalità o alla diffusione degli sport. Inoltre, soprattutto nell'ultimo decennio, a partire dall'evento di Sydney nel 2000, i Giochi sono andati sempre più configurandosi quali opportunità per sviluppare e sperimentare nuovi standard "ambientali" per l'edilizia, per promuovere e diffondere l'uso di energie rinnovabili, l'impiego di tecnologie innovative per il trattamento delle acque e lo smaltimento dei rifiuti, pur continuando ad essere connotati da alcuni esiti ambientali negativi quali, ad esempio, il peggioramento della qualità dell'aria dovuto proprio all'intensa attività costruttiva per la realizzazione delle attrezzature e delle infrastrutture o all'incremento della mobilità su gomma. In altre parole, i Giochi Olimpici, la cui organizzazione - dal concepimento dell'idea fino alla rimozione o al riutilizzo delle strutture - costituisce un processo di durata superiore al decennio, si sono progressivamente caratterizzati quali banchi di prova per sperimentare e valutare politiche ambientali innovative da estendere poi alle pratiche di sviluppo correnti e, soprattutto, quali "vetrine" a scala mondiale di principi e pratiche volti a garantire la sostenibilità dello sviluppo. A fronte dunque dell'ormai acclarata centralità della questione ambientale nell'organizzazione dei Giochi Olimpici, sembra utile tentare una prima valutazione del peso assegnato, in tale contesto, alle politiche per la mobilità. Gli eventi in esame comportano infatti un significativo incremento, concentrato

nel tempo e nello spazio, della domanda di mobilità: se però l'elevato numero di partecipanti e fruitori provenienti da tutto il mondo richiede una risposta adeguata da parte dei contesti ospitanti, dall'altro, come evidenzia anche l'Agenda 21 del Movimento Olimpico, proprio i trasporti, in particolare il trasporto veicolare privato, costituiscono uno dei principali fattori incrementali dei numerosi problemi ambientali in ambito urbano: dall'inquinamento dell'aria, ai consumi di risorse non rinnovabili, all'uso di suolo per grandi

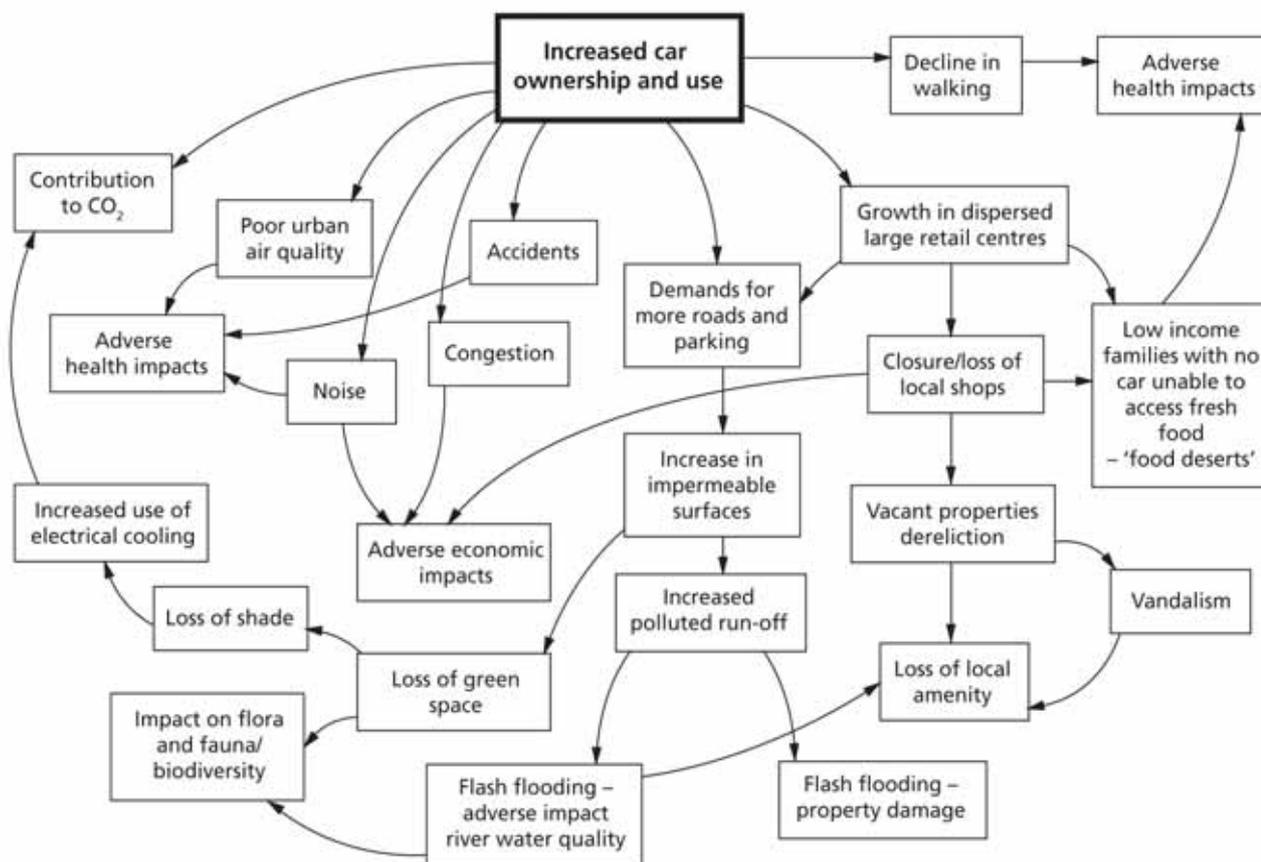
Nel 1999, in occasione della terza Conferenza Mondiale su Sport e Ambiente, viene approvata l'Agenda 21 dei Giochi Olimpici, che delinea un Programma d'Azione per promuoverne la sostenibilità.



infrastrutture (autostrade, parcheggi, ecc.). L'incremento del traffico veicolare e la sua invasività non solo riducono significativamente la vivibilità e la qualità urbana, incidendo sull'accessibilità, sulla sicurezza, sulle condizioni di inquinamento acustico, ma concorrono anche al sostanziale decremento dell'utilizzo dei modi di trasporto non motorizzati (pedonale, ciclabile, ecc.) (Martincigh 2003). Il traffico veicolare privato, alla base del sogno novecentesco della massima libertà individuale e dell'accessibilità diffusa, determina dunque, come ormai largamente riconosciuto, una complessa e intricata rete di impatti sulla qualità dell'ambiente urbano (Royal Commission on Environmental Pollution 2007) con danni, oltre che ambientali, anche economici e sociali sempre più elevati (Bettini 2004). La molteplicità e la rilevanza degli impatti ambientali connessi al trasporto veicolare privato evidenziano, quindi, la centralità che le politiche in materia di mobilità urbana rivestono ai fini del miglioramento della qualità urbana: il più recente Rapporto APAT (2007) sulla qualità dell'ambiente urbano afferma, ad esempio, che la qualità dell'aria costituisce "uno dei parametri più importanti per definire lo stato dell'ambiente nelle aree urbane" e, nel contempo, individua tra "gli inquinanti attualmente più significativi, a causa delle elevate

concentrazioni, spesso superiori ai limiti normativi, il particolato atmosferico PM10, il biossido d'azoto e l'ozono: ebbene, almeno per i primi due il traffico veicolare costituisce indubbiamente la principale sorgente emissiva. Pertanto, come azione chiave per minimizzare i potenziali impatti ambientali negativi indotti dalla domanda di spostamento connessa all'evento, il Movimento Olimpico si è esplicitamente impegnato a promuovere modelli di mobilità incentrati sull'utilizzo di mezzi non inquinanti e, soprattutto, sull'uso diffuso del trasporto pubblico. Per le brevi distanze, si promuove il ricorso a forme di mobilità dolce, ciclabile o pedonale, che utilizzando la forza muscolare risultano di gran lunga più consone all'evento sportivo. Sembra utile ricordare che nella valutazione delle candidature ad ospitare i Giochi, si tiene attualmente conto, ad esempio, della distanza media che ogni spettatore/partecipante deve percorrere per partecipare all'evento e della percentuale di spettatori/partecipanti che possono raggiungere l'evento utilizzando il trasporto pubblico, a piedi o in bicicletta. La specifica attenzione alle politiche per la mobilità, nell'ambito delle più generali politiche messe in campo per il conseguimento di obiettivi di sostenibilità in occasione dei Giochi Olimpici, è anche frutto della consapevolezza che, in

L'incremento del traffico veicolare privato determina una intricata catena di impatti: da quelli sulle risorse naturali a quelli sulla salute umana. Tale incremento sembra oggi costituire uno dei fattori primari di riduzione della qualità e della vivibilità urbana.





La candidatura di Sydney ad ospitare i Giochi Olimpici estivi del 2000 viene presentata nei primi anni Novanta e, per la prima volta, è corredata da specifiche “Linee Guida Ambientali”.

assenza di Grandi Eventi, le risorse disponibili vengono in larga misura convogliate verso la realizzazione di grandi infrastrutture (dalle reti AV ai grandi assi viari). Meno rilevanti sono, di contro, le risorse “attivabili” per il miglioramento della mobilità urbana, anche se quest’ultima è stata chiaramente individuata, specie in ambito europeo con il Libro Bianco sulla politica dei trasporti, quale fattore strategico per la risoluzione della crisi di qualità delle città. È dunque auspicabile che i Giochi Olimpici - catalizzatori di risorse sempre più difficilmente reperibili in ambito locale - divengano un’opportunità per introdurre e sperimentare forme innovative di mobilità urbana (innovazioni relative ai modi, ai mezzi, alla gestione) specie nelle grandi città.

Giochi Olimpici e Mobilità sostenibile: un confronto tra le “città olimpiche”

Per comprendere se i Giochi Olimpici possono effettivamente configurarsi quali volani per il miglioramento della qualità ambientale delle città ospitanti e, soprattutto, per orientare lo sviluppo urbano e regionale verso forme di mobilità sostenibile, sembra opportuna una sia pur sintetica descrizione delle scelte in materia di mobilità urbana effettuate in alcune delle città che hanno ospitato, o si apprestano a farlo, i Giochi Olimpici estivi. Il riferimento ai soli Giochi estivi è frutto della marcata e sostanziale differenza tra questi e quelli invernali: pur se ad entrambe le tipologie di Giochi si applicano, infatti, i criteri di indirizzo e valutazione messi a punto dal CIO per garantirne la sostenibilità, i budget risultano tuttavia fortemente differenziati, ammontando a circa 5.000-6.000 milioni di euro per i Giochi estivi a fronte

degli 800-900 generalmente investiti per quelli invernali (Guala 2002). Nell’individuazione dei casi si è inoltre scelto di fare riferimento ai soli Giochi estivi tenutisi a partire dal 2000, anche se i primi Giochi Olimpici che si sono fregiati dell’etichetta di “giochi verdi” sono stati i Giochi Invernali di Lillehammer nel 1994. Questi ultimi sono stati infatti assegnati alla città nel 1989, “poco dopo la pubblicazione, nel 1987, della relazione della Commissione Mondiale per l’Ambiente e lo Sviluppo (...) in cui, per la prima volta, il concetto di sviluppo sostenibile venne definito nel significato attuale e quando erano ormai maturi i principi che vennero poi approvati dalla Conferenza delle Nazioni Unite sull’Ambiente e lo Sviluppo a Rio de Janeiro, nel 1992” (Montanari 2002).

Tuttavia, i Giochi Olimpici estivi tenutisi ad Atlanta nel 1996, non sono stati esaminati in questa sede in quanto non esplicitamente orientati verso obiettivi “ambientali”, in quegli anni ancora troppo embrionali sia negli intenti che nelle direttive del CIO.

Il primo caso di interesse è rappresentato, quindi, dai Giochi di Sidney 2000: nei primi anni Novanta, infatti, la città punta sulla nascente attenzione del CIO ai temi ambientali per proporre la propria candidatura e presenta, per la prima volta, le “Linee Guida Ambientali” per i Giochi Olimpici estivi. “Nel Villaggio Olimpico si è fatto uso di energia solare; sono stati introdotti accorgimenti per il riciclaggio dell’acqua; è stata favorita la mobilità mediante mezzi di trasporto pubblici; gli edifici sono stati costruiti in modo che non vi fosse bisogno di aria condizionata; per i frigoriferi è stato evitato l’uso di gas nocivi per l’ozono; negli impianti sportivi sono stati usati materiali riciclabili, sistemi ad alta efficienza energetica e un sistema per il riciclaggio dell’acqua; nella gestione degli eventi è stato ridotto il consumo della carta e degli imballaggi”

(Montanari 2002). Tra le scelte mirate ad improntare a criteri di sostenibilità la preparazione e l'organizzazione dei Giochi si evidenzia, inoltre, la stessa scelta localizzativa dell'evento: il Villaggio Olimpico di Sydney, successivamente utilizzato per ospitare la Coppa del Mondo di rugby, è stato realizzato in un'area industriale dismessa (la baia di Homebush) bonificata e trasformata, grazie all'evento, in una delle principali aree a parco della città. L'adozione della sostenibilità come criterio informatore delle scelte si riflette anche nei processi di consultazione che hanno accompagnato la preparazione dell'evento, nella scelta di creare un *Environmental Reference Group* costituito da associazioni locali, gruppi ambientalisti, accademici, tecnici e nel sostegno dell'Associazione *Greenpace* sia in fase di candidatura della città che nelle successive fasi di organizzazione dell'evento (Furrer 2002). L'enfasi sugli aspetti ambientali ha avuto significative ricadute anche sulle scelte in materia di mobilità: fin dalla sua candidatura, la città di Sydney esprime la volontà di puntare su un largo utilizzo del trasporto pubblico e, soprattutto, di privilegiare trasporti ad emissioni ridotte. D'altro canto, l'incremento della domanda di mobilità è stato piuttosto rilevante: oltre quattro milioni e mezzo di persone si sono spostate nell'arco di 19 giorni verso il Villaggio Olimpico di Sydney (Sydney 2000 Official Report).

Per i Giochi Olimpici di Sydney è stata potenziata la rete metropolitana su ferro: una nuova stazione, all'interno del Villaggio Olimpico, garantisce l'accesso pedonale a tutte le attrezzature sportive.



In occasione dei Giochi Olimpici di Sydney 2000 la rilevante domanda di mobilità - quattro milioni e mezzo di persone hanno raggiunto il Villaggio Olimpico in 19 giorni - è stata orientata prevalentemente verso il trasporto pubblico.

Il budget relativo ai trasporti per i Giochi Olimpici di Sydney, fu considerevolmente innalzato rispetto a quello inizialmente previsto (da 25 a circa 370 milioni di dollari) e fu istituita un'Agenzia unica per i trasporti con l'obiettivo di garantire il coordinamento delle politiche relative alla mobilità, sia in fase di realizzazione che di gestione.

Nel gennaio del 1998 l'Agenzia mise a punto la prima versione del Piano Strategico dei Trasporti per i Giochi Olimpici. Le politiche per la mobilità delineate dal Piano erano improntate alla massima integrazione fra i diversi modi di trasporto - su ferro, su gomma, marittimi - privilegiando, almeno in linea teorica, il trasporto pubblico e puntando su estese reti per la mobilità pedonale e ciclabile. In particolare, rilevanti investimenti furono orientati al potenziamento della rete ferroviaria metropolitana e alla realizzazione di una stazione all'interno del Villaggio Olimpico che garantiva l'accesso, a piedi, a gran parte delle attrezzature sportive. Vennero inoltre potenziati i trasporti via mare, con collegamenti bus tra l'approdo dei traghetti e il Villaggio Olimpico. Ancora, durante il periodo olimpico, fu significativamente incrementato il parco autobus e, per ridurre il traffico veicolare, vennero messe in campo numerose misure volte all'incentivazione del *carpooling*, alla riorganizzazione dei "tempi" del lavoro per ridurre la





congestione nelle ore di punta, alla limitazione del parcheggio su strada, anche per disporre di ulteriori corsie per il trasporto pubblico e la mobilità pedonale.

L'attenzione al trasporto pubblico non ha però impedito né la predisposizione di un consistente parco auto (circa 2.000 veicoli) per il trasporto di atleti, organizzatori, personale tecnico e stampa accreditata - veicoli tradizionali, non ad alta efficienza né caratterizzati dall'impiego di carburanti alternativi (Kearins, Pavlovich 2002) che hanno comportato un consumo di tre milioni di litri di carburante - né, tantomeno, i numerosi interventi sulla rete viaria volti a favorire la circolazione di tali auto nel periodo dei Giochi.

Anche in occasione dei Giochi Olimpici di Atene 2004, con l'obiettivo di promuovere una significativa riduzione dell'inquinamento atmosferico, le politiche per la mobilità urbana sono state rivolte al potenziamento della rete su ferro, costituita oggi da tre linee metropolitane, due linee di ferrovia suburbana e due dedicate al tram veloce, e all'incremento e ammodernamento del parco auto e filobus.



obiettivi iniziali, hanno mostrato una discreta efficacia. In fase di candidatura, nel 1997, il governo greco si era posto l'obiettivo di ridurre del 35% l'inquinamento atmosferico nella città di Atene, attraverso l'implementazione di un trasporto pubblico più efficiente, l'introduzione di nuovi mezzi di trasporto e di veicoli meno inquinanti.

La città dispone oggi di un'articolata rete per il trasporto pubblico su ferro, di estensione pari ad oltre 150 km, costituita dall'integrazione tra tre linee metropolitane, due linee di ferrovia suburbana e due dedicate al tram veloce. Per quanto riguarda la metropolitana, in occasione dei Giochi Olimpici, si è provveduto all'ammodernamento e al potenziamento della linea 1 - che attraversa la città da nord a sud, garantendo la connessione tra il centro urbano e il porto del Pireo - e alla realizzazione delle linee 2 e 3, di collegamento tra il centro storico e il nuovo aeroporto internazionale, anch'esso realizzato in occasione dei Giochi (Athens 2004 Official Report).

La reintroduzione del tram, dismesso ad Atene negli anni Sessanta, è stato probabilmente uno degli interventi più discussi: realizzato dal consorzio italo-greco Terna e con una portata di circa 80.000 utenti/giorno, il tram ha avuto un difficile inserimento nel caotico traffico ateniese, provocando, specie ai suoi esordi, un elevato numero di incidenti stradali! Le due nuove linee del tram presentano un'estensione complessiva di quasi 30 km, garantendo la connessione veloce tra il centro città e le zone costiere. Infine, la realizzazione di due linee suburbane ha consentito la riconnessione tra i numerosi nuclei che costituiscono la macroregione ateniese e il tessuto urbano centrale. Al

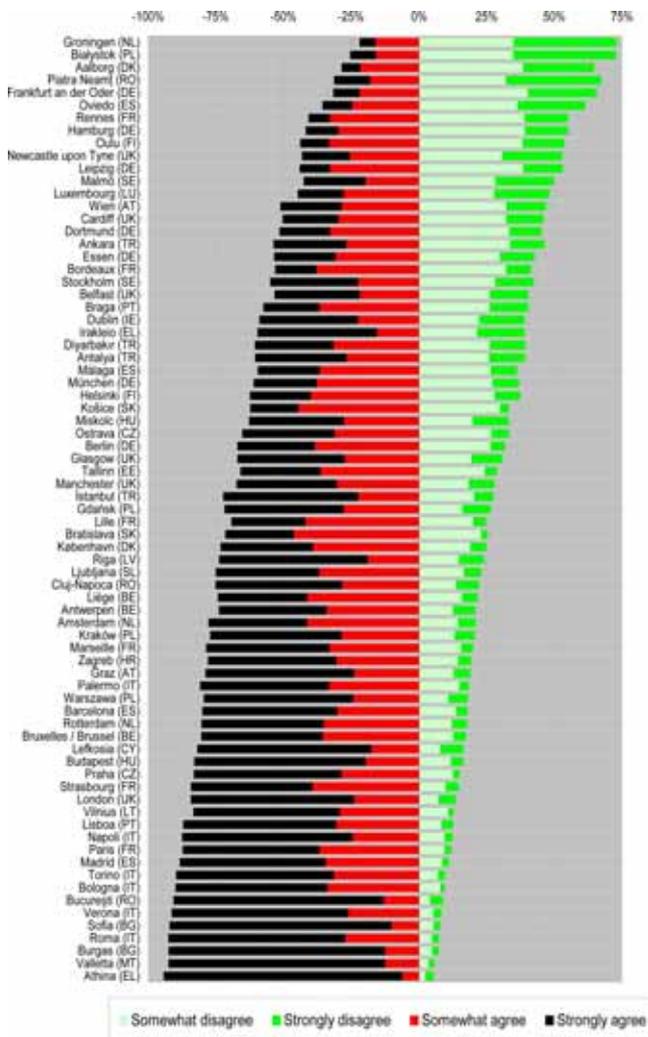
Per i Giochi Olimpici di Atene 2004 è stata ammodernata la Linea 1 della metropolitana, tra la città e il Pireo, e realizzate le linee 2 e 3, di collegamento con il nuovo Aeroporto Internazionale. Molte stazioni sono oggi veri e propri musei, in cui trovano posto i numerosi reperti archeologici rinvenuti.



potenziamento della rete urbana e regionale su ferro, sono state affiancate azioni volte al miglioramento del trasporto pubblico su gomma, con l'ammodernamento del parco autobus e filobus: Atene ha conquistato il primato tra le città europee per l'introduzione di numerosi bus, oltre 400, con motore a gas naturale. Per garantire l'efficienza del trasporto su gomma sono state inoltre realizzate corsie

preferenziali lungo quasi tutta la rete e sono stati messi in campo avanzati sistemi telematici di controllo e monitoraggio del servizio. Nonostante gli impegni assunti dal governo greco in fase di candidatura della città siano stati in gran parte rispettati per quanto riguarda il potenziamento del trasporto pubblico, i livelli di inquinamento nella città di Atene risultano, tuttavia, ancora piuttosto elevati. L'Urban Audit Perception Survey 2007 - condotta dalla Commissione Europea per valutare le opinioni dei cittadini relativamente alla qualità e alla vivibilità delle città europee (EC 2007) - evidenzia che Atene si colloca a tutt'oggi al primo posto tra le capitali europee per gravità del problema inquinamento atmosferico o, almeno, per la gravità con cui tale problema viene percepito dalla collettività. Inoltre, il confronto tra le città europee vede ancora Atene tra le città caratterizzate dal maggior numero di giorni con valori





Atene è ancora oggi una delle città europee in cui la rilevanza dell'inquinamento atmosferico risulta maggiormente percepita dalla collettività mentre elevato è il livello di soddisfazione relativamente al trasporto pubblico.

negativi della qualità dell'aria. Va tuttavia sottolineato che, a fronte del dato negativo sulla qualità dell'aria, si registra un livello medio alto di gradimento del servizio di trasporto pubblico.

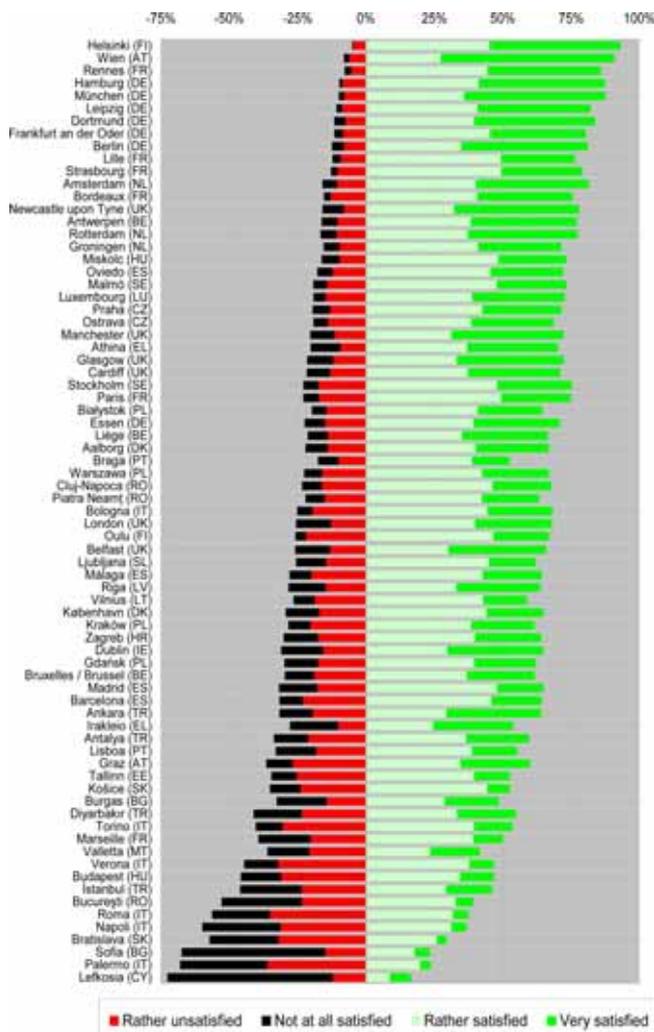
Ciò sembra evidenziare con chiarezza che, seppure il lascito ambientale dei Giochi Olimpici in termini di nuove infrastrutture di trasporto pubblico è stato senza dubbio rilevante e largamente percepito dalla collettività, esso non è stato tuttavia "risolutivo" dei problemi di qualità dell'aria che affliggevano e affliggono la città di Atene. Tale circostanza potrebbe essere dovuta, a fronte dell'indiscutibile miglioramento della rete di trasporto pubblico urbano, ai rilevanti investimenti volti nel contempo a migliorare la rete viaria urbana ed extraurbana - circa 2.800 km di reti varie sono state adeguate o realizzate per i Giochi Olimpici - con conseguente ulteriore incremento del parco auto circolante. In particolare, non sembra essere diminuito l'elevatissimo numero di taxi a motore diesel, che ancora ammonta a circa il 20% del parco auto circolante ad Atene!

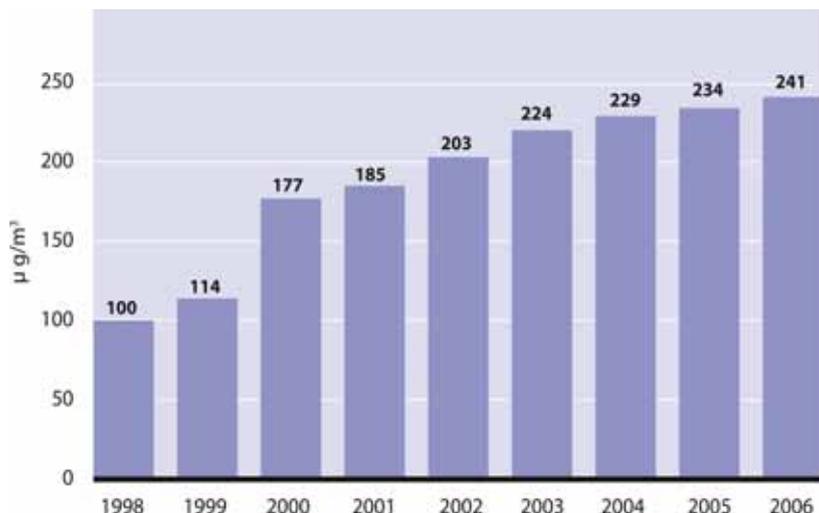
L'Associazione ambientalista WWF ha assunto una posizione estremamente critica rispetto ai Giochi Olimpici di Atene 2004. In particolare, piuttosto negativa è la valutazione relativa all'effettivo utilizzo di tecnologie "ecologiche" nella realizzazione delle attrezzature olimpiche: nonostante gli

impegni assunti dal governo greco in sede di candidatura della città, infatti, il Villaggio Olimpico è stato realizzato con tecnologie del tutto tradizionali e, soprattutto, ben al di sotto dei sofisticati standard ambientali adottati per le costruzioni olimpiche di Sydney. L'unica nota positiva nella valutazione del WWF riguarda proprio il trasporto pubblico: d'altro canto, in una città in cui le targhe alterne erano permanenti, in cui la congestione da traffico veicolare, l'inquinamento atmosferico e acustico registravano valori elevatissimi, il nuovo sistema di trasporto pubblico su ferro non poteva che essere positivamente accolto.

Sydney ed Atene evidenziano come, ad oltre un decennio dall'impronta "verde" che il CIO ha inteso assegnare ai Giochi Olimpici, ancora difficile è la concretizzazione dei principi di sostenibilità nella pratica corrente.

Fin qui sono stati esaminati casi di città olimpiche per le quali, a distanza di alcuni anni, è possibile tracciare un primo bilancio sugli esiti che l'organizzazione dei Giochi e, in particolare, gli interventi sulla mobilità hanno prodotto in termini di miglioramento della qualità dell'ambiente urbano. Sembra tuttavia utile, anche se qualsiasi bilancio risulta





evidentemente prematuro, avviare una prima riflessione sulle strategie messe in campo per le due prossime città olimpiche: Pechino, che si appresta ad ospitare i Giochi nell'agosto 2008, e Londra la cui candidatura per il 2012 è stata approvata nel 2005.

Per la città di Pechino l'organizzazione dei Giochi ha rappresentato indubbiamente una rilevante sfida per il futuro della città: un'opportunità per riorientare decisamente lo sviluppo urbano "dalla quantità alla qualità" (Li 2005), in un contesto nel quale il "rapido sviluppo economico e l'espansione urbana hanno sottoposto a grandi pressioni l'ambiente urbano, con un notevole degrado ambientale tra cui, ad esempio, l'aumento delle concentrazioni di sostanze inquinanti nell'aria e nell'acqua" (Furrer 2002).

Il miglioramento della qualità dell'aria è stato pertanto individuato, dal Comitato Organizzatore dei Giochi di Pechino, come una delle principali sfide ambientali da affrontare. Come evidenzia il Rapporto UNEP (2007), infatti, gli standard

nazionali di qualità dell'aria relativamente ad alcuni inquinanti (SO₂, PM₁₀, NO₂) sono di gran lunga superiori a quelli fissati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità; alcuni inquinanti - l'ozono ad esempio - non sono correntemente monitorati e il numero totale di giorni in cui vengono superati i già elevati standard nazionali risultano in costante e significativo aumento.

Le ragioni che determinano tale allarmante situazione sono molteplici. Tra queste, vi è indubbiamente da considerare la posizione geografica della città - chiusa da barriere montuose che, di certo, non agevolano la dispersione degli inquinanti - ma anche l'elevato numero di industrie inquinanti e

quello, in costante crescita, dei veicoli che quotidianamente percorrono le strade della città.

A fronte di tale situazione, numerose sono state le iniziative messe in campo: dall'adeguamento o rilocalizzazione delle industrie maggiormente inquinanti all'introduzione della certificazione ISO 14001 per le imprese; dalla definizione di standard di emissione per i veicoli alla diffusione di carburanti meno inquinanti.

Va sottolineato che tra i principi guida delle scelte in materia di trasporto pubblico è stata esplicitamente individuata la promozione di uno sviluppo urbano orientato al trasporto pubblico (*Transit Oriented Development*) come strumento per razionalizzare il rapido e caotico sviluppo della città (Chongfang et al. 2004).

Indubbiamente, gli ormai prossimi Giochi Olimpici hanno rappresentato una grande opportunità per il potenziamento e l'ampliamento della rete di trasporto su ferro come principale supporto al futuro sviluppo della città: numerose

Il Comitato Organizzatore dei prossimi Giochi Olimpici di Pechino ha individuato il miglioramento della qualità dell'aria quale una delle principali sfide da affrontare. Gli standard nazionali di qualità dell'aria sono infatti di gran lunga superiori a quelli fissati dall'OMS, alcuni inquinanti non sono monitorati e il numero di giorni in cui vengono superati i già elevati standard nazionali è in costante crescita.

Inquinante	Livello Medio	Limite Superiore Standard II -naz.	Standard WHO
SO ₂	Media annuale	60 µg/m ³	20 µg/m ³
	Media 24 ore	150 µg/m ³	
	Media oraria	500 µg/m ³	
PM ₁₀	Media annuale	100 µg/m ³	20 µg/m ³
	Media 24 ore	150 µg/m ³	50 µg/m ³
	Media oraria	240 µg/m ³	200 µg/m ³
NO ₂	Media annuale	80 µg/m ³	40 µg/m ³
	Media 24 ore	120 µg/m ³	
	Media oraria	240 µg/m ³	
CO	Media 24 ore	4.000 µg/m ³	
	Media oraria	10.000 µg/m ³	



Molte sono le ragioni che determinano l'allarmante situazione di inquinamento atmosferico a Pechino: dalla posizione geografica della città, chiusa da barriere montuose, alla presenza di industrie inquinanti, all'elevato numero di veicoli, in costante crescita, che percorre quotidianamente le strade della città.

nuove linee sono state realizzate e alcune di quelle esistenti del tutto rimodernate.

Attualmente, la rete su ferro include cinque linee di cui due entrate in funzione rispettivamente nel 2004 e nel 2007. Di prossima apertura le nuove linee di connessione con il Villaggio Olimpico e con l'aeroporto internazionale, il cui ampliamento è stato inaugurato nel marzo 2008. Accanto a queste linee, esistenti o in corso di completamento, sono previste altre cinque linee metropolitane che doteranno la città, entro il 2015, di una rete su ferro che si estenderà per oltre 560 km. Grande attenzione è stata dedicata anche all'ottimizzazione della rete del trasporto pubblico su gomma e, soprattutto, al miglioramento dei mezzi (bus e taxi) mediante l'introduzione di veicoli ad emissioni ridotte.

I Giochi Olimpici hanno rappresentato per Pechino una rilevante opportunità per potenziare ed ampliare la rete di trasporto su ferro quale principale supporto al futuro sviluppo della città. La rete include oggi numerose linee, di cui alcune entrate in funzione tra il 2004 e il 2007, altre di cui è prevista l'inaugurazione a breve, altre ancora da completare entro il 2015.

L'obiettivo era quello di garantire che il 90% dei bus e il 70% dei taxi circolanti fossero alimentati a gas naturale. Secondo il Rapporto UNEP (2007), alla fine del 2006 molti dei mezzi esistenti erano già stati rottamati e rimpiazzati con altri alimentati a gas naturale (metano): in particolare, erano già circolanti circa 4.000 nuovi bus a gas naturale (sui 7.000 esistenti alimentati a diesel). Infine, significative innovazioni hanno riguardato la pianificazione e la gestione del trasporto pubblico. Per i prossimi Giochi Olimpici, infatti, la società italiana Thetis, in Associazione Temporanea di Imprese con l'ATAC (Agenzia della Mobilità di Roma), ha stabilito una collaborazione con la Società di trasporto pubblico della capitale cinese, la Beijing Public Transport Holdings (BPT) per l'implementazione del progetto Intelligent Bus Operation Control System (IBOCS) finalizzato al controllo, tramite GPS, degli oltre 2.000 autobus delle linee speciali per le Olimpiadi di Pechino.

Il progetto riguarda sia la pianificazione degli orari e dei turni del servizio autobus - attraverso programmi computerizzati basati su tecniche di ricerca operativa per l'ottimizzazione delle risorse nell'utilizzo dei mezzi pubblici - sia il controllo in tempo reale dello stato del servizio, sulla base della localizzazione satellitare dei bus. Il progetto IBOCS nasce nell'ambito di un accordo a lungo termine, siglato nel novembre 2007, che prevede una redistribuzione, a conclusione dei Giochi Olimpici, degli autobus delle linee speciali su linee urbane normali e un'estensione del sistema a tutte le Società di trasporto pubblico controllate da BPT a Pechino. Anche se può risultare prematuro esprimere valutazioni sull'effettiva incidenza delle scelte relative al trasporto pubblico sul futuro sviluppo urbano, sembra

inevitabile che la nuova rete del trasporto pubblico su ferro - soprattutto dopo il suo completamento nel 2015 - potrebbe effettivamente costituire un'efficace risposta alla crescente domanda di spostamento in ambito urbano, assorbendo una rilevante aliquota del trasporto individuale su gomma. Di contro, non sembra che tali scelte possano incidere in modo determinante sulle future traiettorie dello sviluppo urbano: a fronte dei pur rilevanti interventi sulla rete del trasporto pubblico su ferro, non sembra essere stata messa in discussione, infatti, la storica struttura urbana della città, imperniata su due grandi assi viari (nord-sud ed est-ovest), un sistema di anelli concentrici e 28



radiali. Al contrario, le strategie di sviluppo messe in campo sembrano orientate ad un rafforzamento di tale struttura, avendo posto il nuovo Parco Olimpico a conclusione dell'asse nord-sud che attraversa la città, e avendo potenziato la struttura viaria attraverso la realizzazione di numerosi nuovi assi, prevalentemente concentrati nell'area a nord della città, in prossimità del Parco Olimpico.

Inoltre, come ben evidenzia il Rapporto UNEP del 2007 e come insegna l'esperienza di Atene 2004, il potenziamento e l'incremento della rete viaria esistente se da un lato può indubbiamente concorrere ad "alleviare" il congestionato traffico urbano, dall'altro rischia di determinare ulteriori incrementi del traffico automobilistico.

In sintesi, nonostante le numerose iniziative messe in campo per potenziare e qualificare il trasporto pubblico, le cronache giornalistiche più recenti evidenziano il perdurare delle condizioni di criticità ambientale della città. A fronte di ciò, anche se le autorità locali sottolineano l'incremento dei "giorni di cielo azzurro", sono già stati resi noti alcuni dei possibili provvedimenti per garantire lo svolgimento, in condizioni di sicurezza, delle gare: flessibilità nella programmazione in funzione delle condizioni atmosferiche, targhe alterne per l'intera durata dei giochi, riduzione della produzione industriale per circa due mesi.

Infine, qualche breve accenno all'esperienza londinese: quest'ultima si propone, infatti, come la prima esplicitamente orientata ad incorporare i principi di sostenibilità nella strategia dei trasporti per i Giochi Olimpici. In particolare, i principi guida delle scelte e degli interventi avviati nella città di Londra sono: garantire l'accesso ai Giochi a tutti gli spettatori esclusivamente mediante il trasporto pubblico; massimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti; ridurre la domanda di spostamento connessa ai Giochi attraverso la concentrazione dei siti che ospiteranno i Giochi Olimpici e Paraolimpici; promuovere modalità di spostamento attive e "sane", quali l'andare a piedi e in bicicletta.

L'aspetto di maggiore interesse che emerge dai primi documenti prodotti per i Giochi Olimpici di Londra 2012 è, dunque, il puntare su un utilizzo esclusivo del trasporto pubblico per far fronte alla domanda di mobilità connessa ai Giochi Olimpici. È evidente che una siffatta scelta è anche frutto di una favorevole condizione di partenza: la già rilevante efficienza del trasporto pubblico in ambito urbano e il numero già abbastanza limitato di mezzi privati circolanti. Basti pensare che mentre a Londra le auto private circolanti corrispondono a circa un terzo della popolazione residente, nelle aree metropolitane italiane "la densità auto/abitanti è giunta (record europeo) a 1 vettura ogni 1,50 residenti, bambini inclusi" (Emiliani 2005).

In tale favorevole contesto, il Comitato Organizzatore dei Giochi Olimpici di Londra evidenzia la necessità, al fine di massimizzare l'utilizzo del trasporto pubblico, di contenere la dispersione territoriale delle sedi olimpiche e, soprattutto,



di garantire la massima accessibilità ai mezzi di trasporto pubblico a tutte le categorie di utenti. I principali interventi saranno orientati, quindi, al potenziamento delle reti esistenti; all'abbattimento delle barriere architettoniche, per garantirne l'accessibilità anche ad utenti disabili, alla realizzazione di nuove reti ciclabili e pedonali. Ad oggi, dunque, almeno nelle intenzioni degli organizzatori, il miglioramento della rete del trasporto pubblico e la rigenerazione dell'area orientale della città sembrano rappresentare le priorità e, nel contempo, le principali eredità ambientali che i Giochi Olimpici del 2012 potranno consegnare alla città di Londra.

Conclusioni

L'attenzione ai temi della sostenibilità dello sviluppo urbano è divenuta dunque, nel corso degli anni Novanta, elemento cardine nell'organizzazione dei Giochi Olimpici, assegnando centralità all'individuazione e alla diffusione di politiche per una mobilità urbana sostenibile. Ciò è dovuto, da un lato, alla sempre più diffusa consapevolezza che i trasporti urbani, ancora dominati dall'auto privata, rappresentano uno dei maggiori detrattori di qualità dell'ambiente urbano; dall'altro, al peso che l'incremento della domanda di mobilità, in contesti metropolitani già saturi, assume nell'organizzazione dei Giochi Olimpici. Se infatti la realizzazione di nuove attrezzature per lo sport "è evidentemente indispensabile per organizzare i giochi (...), per assicurarne il regolare svolgimento e il successo sono sempre più necessari investimenti nelle infrastrutture sia di trasporto che di telecomunicazione (...), nel sistema dell'offerta turistica e, infine, in un generalizzato miglioramento della qualità ambientale. (...) Questi investimenti sono importanti per la definizione dell'immagine che la città ospitante desidera proiettare sul mondo e per i benefici di lungo periodo che spera di ottenere, in termini di prestigio esterno e di ricadute locali" (Essex, Chalkley 2002). Sembra però opportuno evidenziare, nel contempo, la crescente tendenza ad un



Per i Giochi Olimpici del 2012, Londra punta su un uso esclusivo del trasporto pubblico. Scelte e interventi sono quindi orientati a potenziare le infrastrutture esistenti, ad abbattere le barriere architettoniche, a promuovere forme di mobilità “sane e attive”.

“uso strumentale e di facciata di espressioni come giochi verdi da parte di promotori e organizzatori al fine di migliorare la reputazione dell’evento” (Furrer 2002): i messaggi relativi alla qualità ambientale e alla sostenibilità si stanno, infatti, sempre più caratterizzando come “marchi” dell’evento stesso, messaggi pubblicitari prima ancora che principi guida delle scelte e degli interventi.

Indubbiamente, il conseguimento degli obiettivi posti dall’Agenda 21 del CIO si è dimostrato abbastanza complesso (come è accaduto più in generale per i processi di Agenda 21 implementati in numerosi contesti urbani a partire dall’inizio degli anni Novanta) e, a tutt’oggi, il previsto uso degli indicatori ex ante ed ex post non sembra essere ancora del tutto a regime.

Le esperienze sviluppate mostrano risultati eterogenei, funzione non soltanto delle eterogenee condizioni di partenza delle città ospitanti ma, anche, della capacità politica e organizzativa di tali contesti. Di certo, i risultati conseguiti a Sydney sono stati unanimemente riconosciuti come di gran lunga più soddisfacenti rispetto a quelli di Atene: vanno però riconosciute non solo le differenti condizioni ambientali di partenza ma, soprattutto, le numerose difficoltà incontrate dal Comitato Organizzatore Locale di Atene 2004, nell’esercitare un effettivo controllo sui progetti e sulle realizzazioni. In entrambi i casi, le politiche per la mobilità urbana hanno tuttavia prodotto risultati soddisfacenti e in linea con l’obiettivo del Movimento Olimpico di promuovere modelli di mobilità incentrati sull’utilizzo di mezzi non inquinanti e, soprattutto, sull’uso diffuso del trasporto pubblico.

Più difficile è valutare gli esiti di esperienze in corso, come Pechino, o future, come Londra. Entrambe sembrano proseguire, almeno negli intenti, la scia tracciata dalle precedenti esperienze, anche se con alcune interessanti innovazioni. Nel caso di Pechino, infatti, si dichiara in modo esplicito la volontà di fare delle nuove reti del trasporto pubblico, in particolare di quelle su ferro, uno strumento per ri-orientare il futuro sviluppo della città, finora largamente affidato alla struttura viaria. L’innovatività del caso londinese sembra invece potersi identificare anzitutto nella scelta di puntare esclusivamente sul trasporto pubblico per soddisfare la domanda di mobilità connessa all’evento: non sembra una

scelta di poco conto se si pensa che, anche nel caso di Sydney così positivamente valutato dalle associazioni ambientaliste, si è fatto comunque ricorso ad un consistente parco auto per alcune aliquote della domanda di spostamento connessa ai Giochi.

Alla luce di quanto fin qui affermato, quali i possibili indirizzi per rafforzare questa tendenza dei Giochi Olimpici a catalizzare risorse per favorire una mobilità urbana sostenibile, individuata quale fattore strategico per il duraturo miglioramento della qualità ambientale delle città?

Anzitutto sembra prioritario puntare, come di fatto sta già avvenendo, verso un uso esclusivo del trasporto pubblico, condizionando anche la scelta delle sedi degli eventi alla possibilità di connessione attraverso il trasporto pubblico: ciò comporta la minimizzazione dell’attuale tendenza alla dispersione delle sedi olimpiche nelle aree metropolitane coinvolte e una più efficace integrazione tra le scelte relative alla mobilità e quelle connesse all’organizzazione spaziale dell’evento stesso.

In secondo luogo, le scelte in materia di mobilità connesse all’organizzazione dell’evento olimpico andrebbero delineate in coerenza con strategie di lungo periodo, volte a promuovere e sostenere uno sviluppo urbano orientato al trasporto pubblico (*Transit Oriented Development*). Come dimostrano le esperienze presentate, infatti, non è sufficiente investire nel potenziamento e miglioramento del trasporto pubblico se, nel contempo, non si delineano ipotesi di organizzazione dell’assetto urbano volte a disincentivare il trasporto privato. Ancora, rilevanti investimenti sono stati rivolti in molti casi al potenziamento della rete di trasporto pubblico su gomma e alla diffusione di mezzi a consumi ed emissioni ridotte: se è indiscutibile che, come già accennato, tutti i Grandi Eventi costituiscono anche una “vetrina” mondiale per la sperimentazione e la diffusione di tecnologie avanzate, non solo nel campo dei trasporti, sembra però necessario interrogarsi sulla effettiva capacità di tali investimenti di produrre effetti duraturi. Il sia pur diffuso miglioramento dei mezzi di trasporto pubblico attraverso tecnologie d’avanguardia consente, indubbiamente, di lasciare un’eredità positiva alla città ospitante: a conclusione dei Giochi, però, e in assenza di misure volte a contenere il traffico veicolare privato (targhe alterne, limitazione dell’accesso ad alcuni settori urbani, ecc.), quale efficacia potranno avere i nuovi mezzi di trasporto in contesti metropolitani ad altissima congestione come Atene o Pechino? Sembra utile ricordare, a tal proposito, che se nell’arco dell’ultimo cinquantennio la durata media dei viaggi in treno si è più che dimezzata, quella degli spostamenti in bus, specie nelle ore di punta, sembra essere addirittura aumentata! Pertanto, sembra evidente che gli interventi orientati al miglioramento dei mezzi di trasporto assumono efficacia solo se integrati in più ampie strategie di contenimento del traffico veicolare privato. Infine, gli esempi

proposti evidenziano la rilevanza che gli aspetti organizzativi e gestionali assumono al fine di garantire la complessiva efficacia delle politiche per la mobilità urbana: sembra dunque indispensabile che i Giochi Olimpici costituiscano solo un punto di partenza per la costituzione e l'avvio di strutture

permanenti in grado di coordinare le politiche per la mobilità in ambito urbano, sia in termini di realizzazione delle opere che di successiva gestione, garantendone l'integrazione con l'insieme delle politiche volte a garantire la sostenibilità dello sviluppo urbano.

Riferimenti bibliografici

- Apat (2007) Qualità dell'ambiente urbano. IV Rapporto APAT, www.apat.gov.it.
- Athens 2004 - Olympic Games Official Report of the XXVIII Olympiad, <http://www.la84foundation.org/6oic/OfficialReports>.
- Bettini V. (2004) Ecologia Urbana, UTET Torino.
- Chongfang et al. (2004) "Clean Transportation for Beijing2008. Green Olympics", CO-OPET Conference on Energy Issues in Transports, Brussels, May 20, http://energy.bjut.edu.cn/client_c/lunwen%5C2004_9.pdf.
- EC (2007) Survey on perception of quality of life in 75 European cities, http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey062007_en.pdf.
- Emiliani V. (2005) "Il caso Italia, prima analisi di dati e situazioni di città e campagne, da Nord a Sud", www.eddyburg.it.
- Essex, S.J., Chalkley, B.S. (1998) The Olympics as a catalyst of urban renewal: a review, *Leisure Studies*, Vol.17, 3.
- Essex S.J., Chalkley B. (2002) "L'evoluzione degli impatti infrastrutturali delle Olimpiadi invernali, 1924-2002", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XII, volume VII.
- Furrer P. (2002) Giochi Olimpici sostenibili: utopia o realtà? *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XII, volume VII.
- Gibelli M.C. (2007) "Competitività e città pubblica: insegnamenti da Monaco di Baviera", www.eddyburg.it.
- Guala C. (2002) "Per una tipologia dei Mega Eventi", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XII, volume VII.
- Guarrasi V. (2002) "Ground Zero: Grandi Eventi e Trasformazioni Urbane", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XII, volume VII.
- Hall C.M. (1992) *Hallmark Tourist Events: Impact, Management and Planning*, Belhaven Press, London.
- Hiller H.H. (2000) "Assessing the impact of Mega Events: a linkage model", <http://www.multilingual-matters.net/cit/001/0047/cit0010047.pdf>.
- IOC (2007) Guide on Sport, Environment and Sustainable Development, http://www.olympic.org/uk/organisation/missions/environment/full_story_uk.asp?id=2030.
- Li Z. (2005) "How the Great Events modify the opportunities of development of an urban region. Case study of Beijing", *Territorio* 35.
- Kearins K., Pavlovich K. (2002) "The role of stakeholders in Sydney's Green Games", *Corporate Social Responsibility and Environmental Management* 9.
- MacKenzie J.D. (2006) *Moving Towards Sustainability in the Olympic Games' Planning Process*, Simon Fraser University Library.
- Martincigh L. (2003) "Qualità urbana e Mobilità sostenibile", http://www.urbanisticatre.uniroma3.it/opinioni/opinioni_martinci.pdf.
- Metropolis (2002) The impact of major events on the development of large cities, Metropolis, Barcelona, http://www.metropolis.org/upload/documental/en_9_0_146_comision1ingles1_07.pdf.
- Montanari A. (2002) "Grandi eventi, marketing urbano e realizzazione di nuovi spazi turistici", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XII, volume VII.
- Royal Commission on Environmental Pollution (2007) "The Urban Environment", Twenty-sixth Report, <http://www.rcep.org.uk/urban/report/urban-environment.pdf>.
- Sydney 2000 - Olympic Games Official Report on the XXVII Olympiad, <http://www.la84foundation.org/6oic/OfficialReports>.
- UNEP (2007) Beijing Report, <http://www.unep.org/downloads/BeijingReport.pdf>.

Referenze immagini

Le immagini di pagg. 7, 8, 11, 12, 13 (in basso), 14, 17 (in basso) sono tratte dal sito <http://commons.wikimedia.org>; l'immagine di pag. 9 è tratta dal sito http://multimedia.olympic.org/pdf/en_report_300.pdf; l'immagine di pag. 10 è tratta da Royal Commission on Environmental Pollution (2007), pg. 19; l'immagine di pag. 13 (in alto) è tratta dall' Olympic Games Official Report of the XXVIII Olympiad, pg. 174; le immagini di pag. 15 sono tratte da EC (2007), Survey on perception of quality of life in 75 European cities, pp.9-10; l'immagine di pag. 16 (in alto) è tratta da UNEP (2007) Beijing Report, pg. 88; l'immagine di pag. 17 (in alto) è tratta dal sito <http://www.flickr.com/photos/pagedooley/386198516/>; l'immagine di pag. 18 è tratta dal sito <http://www.dailymail.co.uk/sport/othersports/article-460549/Now-MPs-join-forces-lambast-childish-2012-logo.html>; l'immagine di pag. 19 è tratta dal sito <http://developments.dlr.co.uk/extensions/stratford/index.asp>.

Referenze dati

I dati riportati nella tabella a pagina 16 sono tratti da UNEP (2007) Beijing Report, <http://www.unep.org/downloads/BeijingReport.pdf>.



Città, Grandi Eventi e Mobilità tra globale e locale

Cities, Great Events and Mobility between Global and Local

Carmela Gargiulo

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

La città competitiva tra globale e locale

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

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

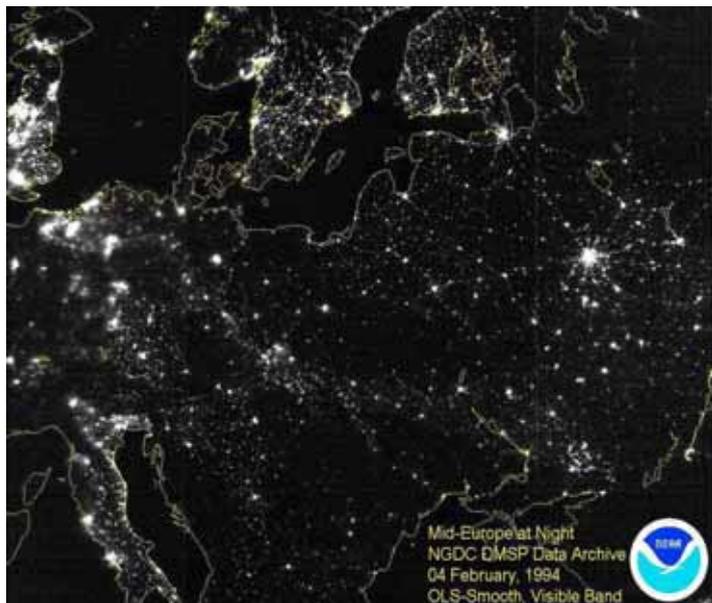
Se da un lato, quindi, si assiste a una competizione tra le grandi metropoli europee per attrarre funzioni direzionali "di punta" -in grado di caratterizzare tali sistemi quali gateway della comunicazione tra sistemi locali e contesto internazionale ed europeo- affermandosi quali metropoli internazionali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

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

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

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

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



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

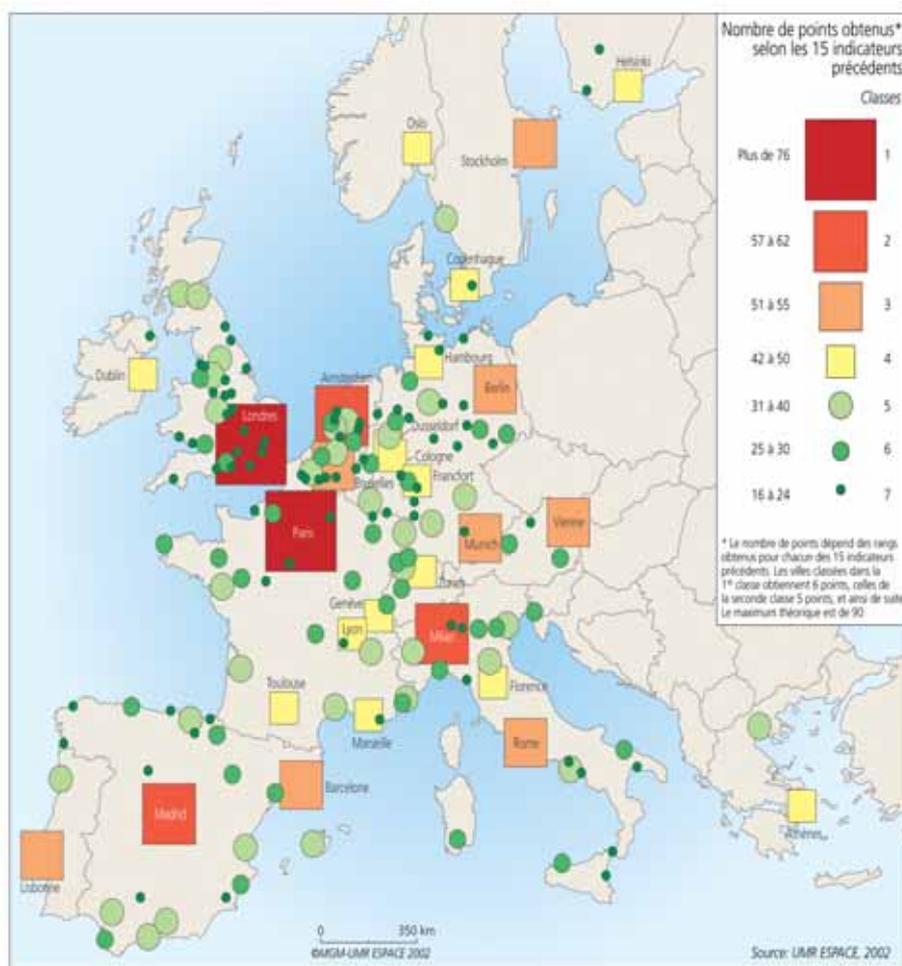
Grandi eventi e mobilità come fattori della competizione

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

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

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

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





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

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

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

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



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

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

Fin dal 1990 Soldatos aveva definito come principali 13 criteri¹ per lo sviluppo competitivo tra città; tra questi erano annoverati la disponibilità di mezzi di comunicazione con l'estero e la molteplicità di comunicazioni con l'estero.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

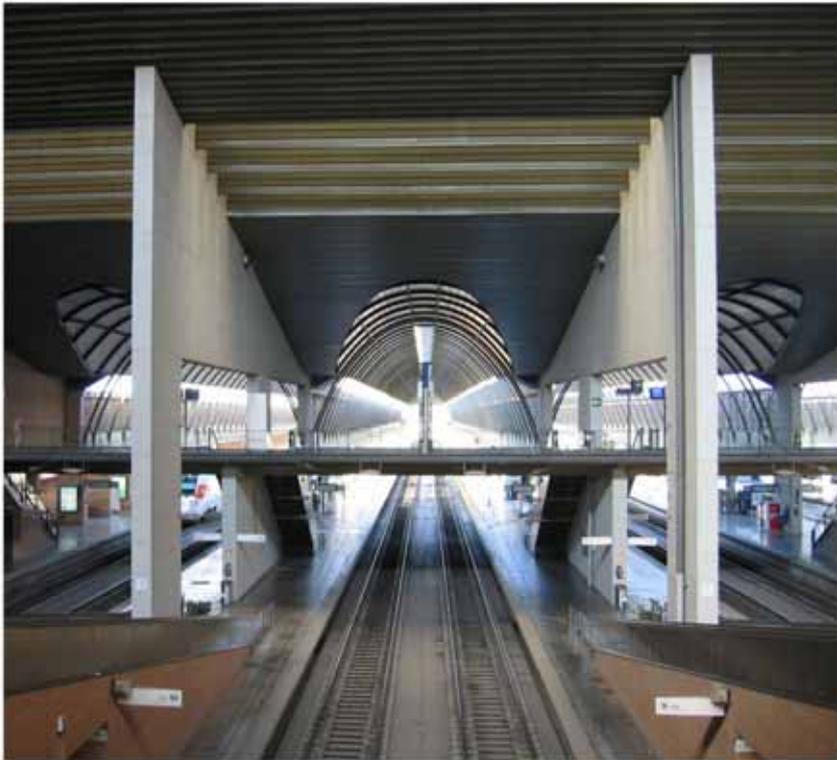
La spinta alla specializzazione ha fatto sì che le fiere diventassero sempre più eventi di settore e quindi si rivolgessero non più solo al grande pubblico ma ad ampie fette di operatori economici (ITERnews, 2006).

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Note

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

Riferimenti bibliografici

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

Referenze immagini

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



Dall'evento all'impatto: Expo e mobilità urbana

TeMA
02.08

Ricerche

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 1 - No 2 - giugno 2008 - pagg. 31-46

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

© Copyright dell'autore.

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.

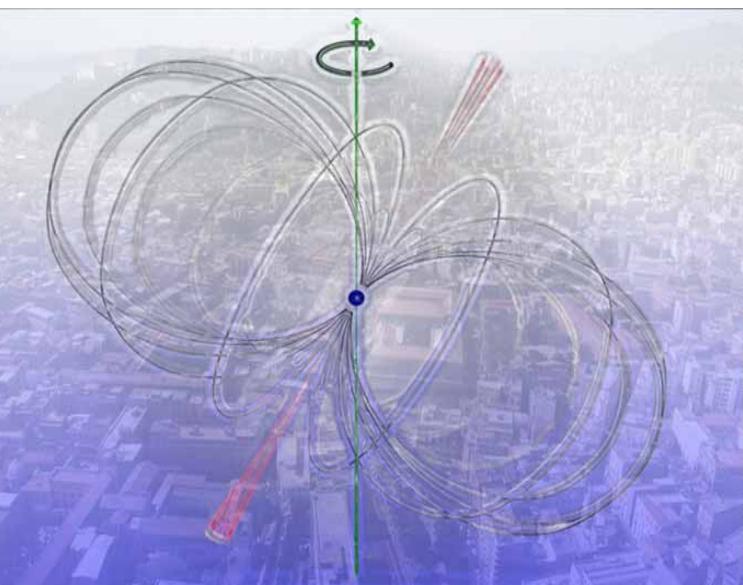
Il caso di Glasgow Città Europea della Cultura nel 1990 è emblematico di come un evento legato alla valutazione della cultura possa rappresentare sia un'occasione di rilancio competitivo, sia un acceleratore della riconversione urbana. In un periodo di tempo ristretto, infatti, Glasgow ha potuto sostituire 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.

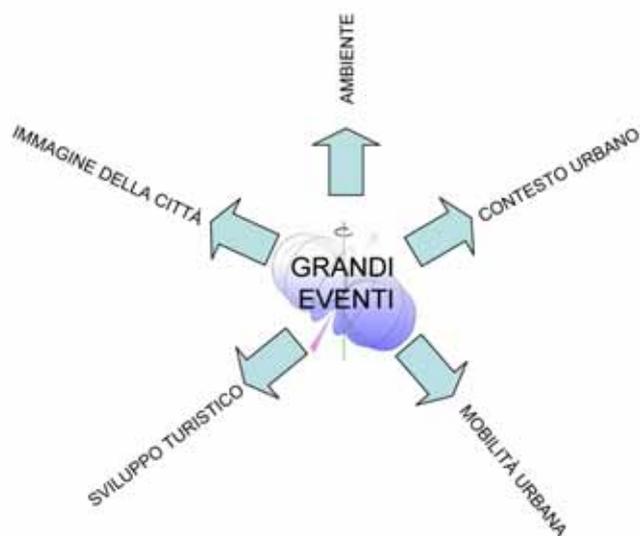
Il piano attuato per effetto delle Olimpiadi, in realtà, era già stato definito durante gli anni Ottanta, dove si individuavano le "aree di nuova centralità" finalizzate alla decentralizzazione dei servizi terziari in aree di nuova costruzione. La "operazione Olimpiadi" si inserisce in questo disegno 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:

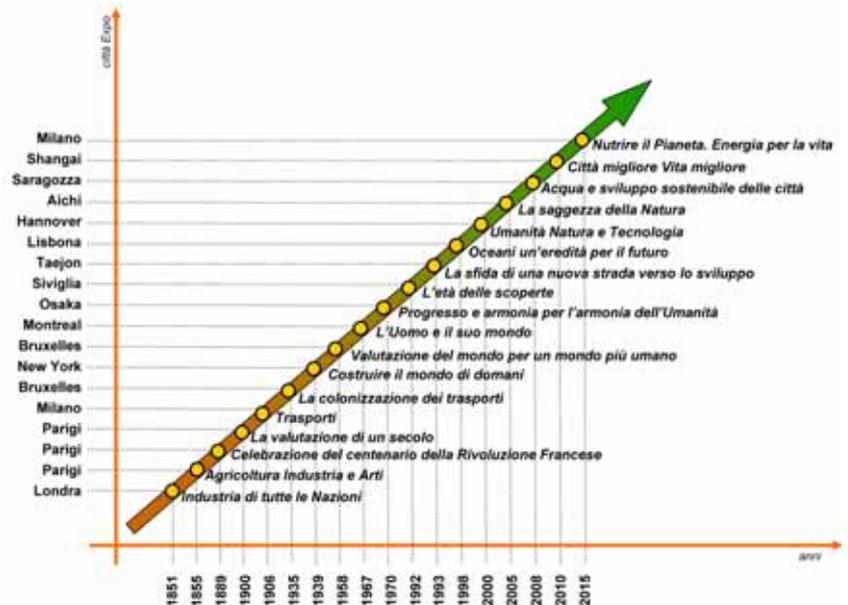
- incremento dell'offerta pubblica di trasporto;
- utilizzo di tecniche e materiali ecologici nella realizzazione delle strutture e degli impianti dedicati allo svolgimento dell'evento;
- contenimento del consumo di suolo;
- localizzazione degli interventi in aree già urbanizzate;
- misure per la riduzione 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.

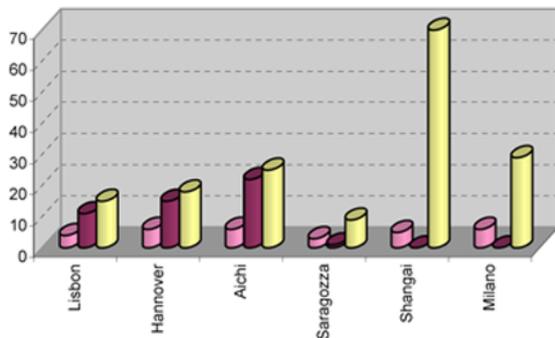
Si tratta, però, di spostamenti influenzati da variabili troppo dipendenti da fattori comportamentali soggettivi e scarsamente prevedibili. Ciò pone non poche difficoltà nella pianificazione dell'evento sia nella fase preparatoria che in quella di svolgimento. Per quanto occasionali, infatti, i flussi 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.

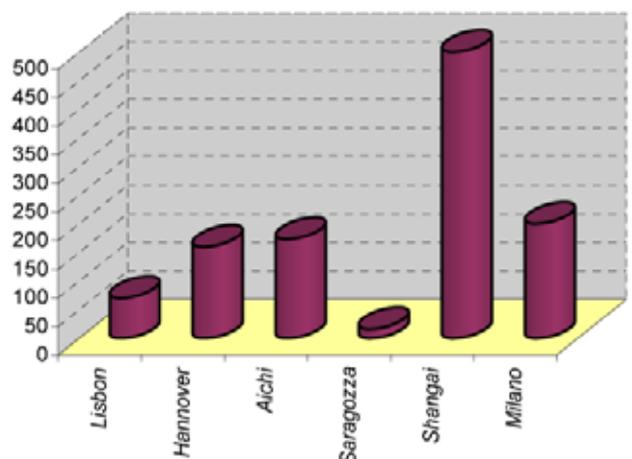
Le Esposizioni Universali: regole e caratteristiche di un grande evento

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:

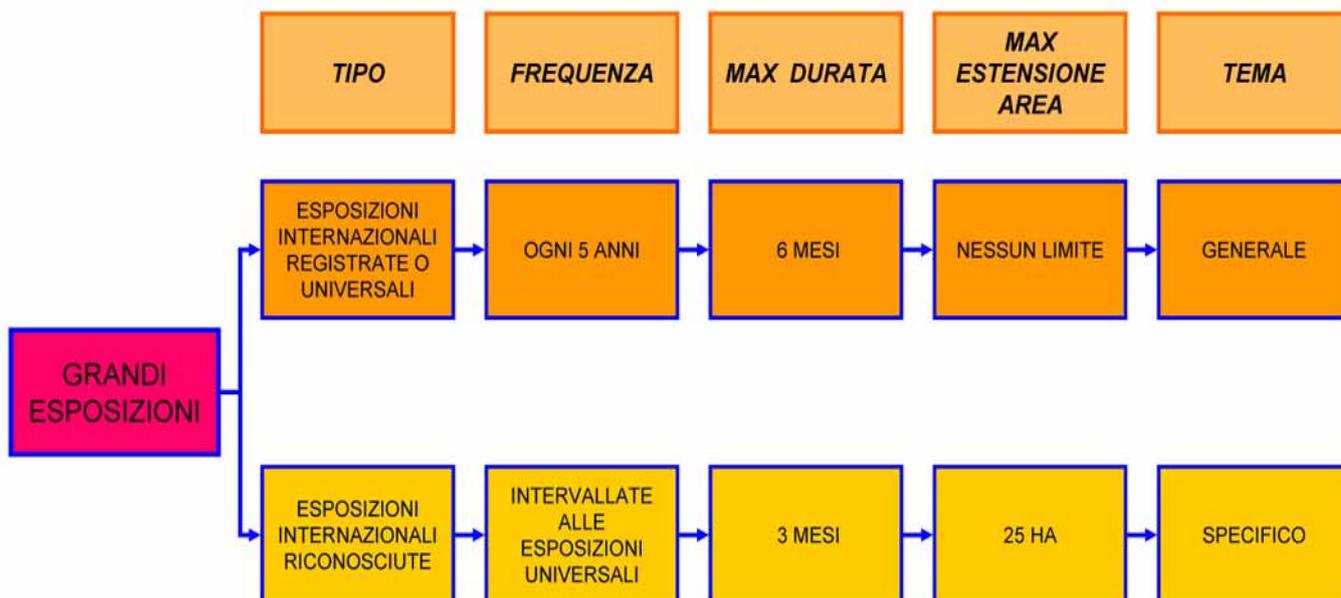
- Esposizioni Universali (*International Registered Exhibition* è la dizione ufficiale);
- Esposizioni Internazionali (*International Recognised Exhibition*).

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*

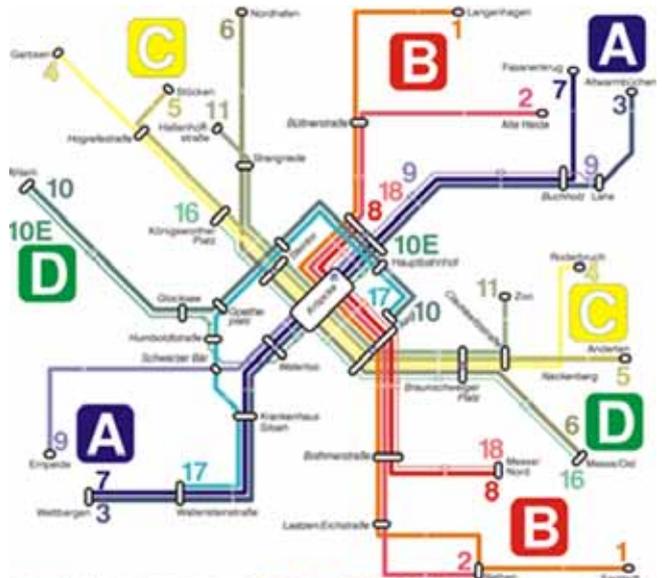
L'Esposizione Universale di Aichi in Giappone nel 2005 si inserisce nel filone dei grandi eventi organizzati sul tema della sostenibilità. Obiettivo principale della manifestazione, infatti, è quello di "educare" i visitatori ad un uso corretto delle risorse non riproducibili.

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.

Shangai 2010 – *Better city better life*

L'Expo durerà da maggio ad ottobre 2010 e si svolgerà nella città di Shangai 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, Shangai 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 Shangai World Expo Coordination che ha



Shangai 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*

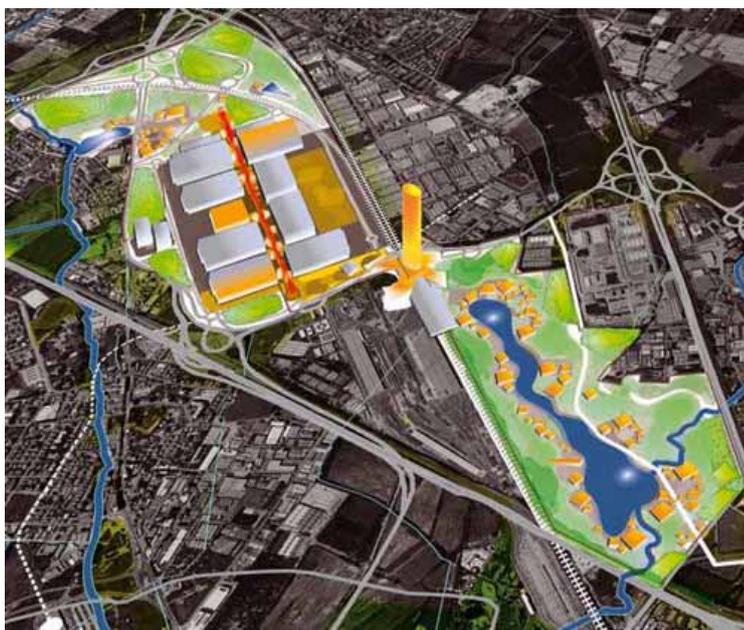
La candidatura di Milano per ospitare l'Expo nel 2015 è stata definitivamente decisa nel marzo 2008. La città italiana ha vinto su Smirne (86 a 65) con un articolato programma di obiettivi e di azioni da mettere in campo al fine di rafforzare l'immagine internazionale di Milano sulla scena mondiale. 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.



Expo e sistemi innovativi per la mobilità

TeMA
02.08

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9889
Vol 2 - No 2 - giugno 2008 - pagg. 47-56

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

Sperimentazioni

© Copyright dell'autore.

Mega Events and innovative mobility system: the Expo transport lessons

Enrica Papa*

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

Expo: spettacolarità e innovazione

L'Expo "è un luogo unico dove si pratica educazione attraverso sperimentazione, cooperazione attraverso partecipazione e sviluppo attraverso innovazione [...] è un laboratorio di sperimentazione che mostra le novità e lo straordinario" (BIE, Bureau of International Expositions 2008). Tra gli obiettivi che il BIE vuole raggiungere attraverso l'organizzazione e la promozione delle Esposizioni si citano, infatti, la "condivisione di cultura ed educazione, l'incoraggiamento allo sviluppo, la sostenibilità ambientale, il rinnovamento urbano e la sperimentazione con il futuro". Questi obiettivi si riflettono nella trasformazione di un'ampia area urbana, che coincide con l'area espositiva, caratterizzata da un'alta concentrazione di attività e che diventa il simbolo, durante lo svolgimento della Fiera, della fiducia verso il futuro, una mostra globale della ricerca scientifica e dell'innovazione dei paesi partecipanti.

Le fiere mondiali, quindi, forniscono per i paesi ospitanti e in particolare per le città in cui si svolge l'evento, una piattaforma per rappresentare se stessi al mondo, veicolata dal ruolo dei media, che diventa parte integrante dell'evento (Guala 2002). La relazione tra Expo e comunicazione è insita nella definizione del grande evento-esposizione: l'expo costituisce una vetrina della scienza, della fiducia positivista verso il progresso, e, svolgendosi in un'area urbana circoscritta, contribuisce ad associare ad un luogo fisico un valore simbolico, culturale e politico senza eguali consentendo ai manufatti urbani, alle opere infrastrutturali e ad interi ambiti urbani di diventare simboli perenni di un evento. L'esempio più eclatante è la Torre Eiffel, costruita in occasione della Esposizione del 1900 (Roche 2000), o il quartiere EUR di Roma, costruito in previsione dell'Esposizione Universale del 1942, che non si svolse mai a causa della seconda guerra mondiale. Come afferma De Moragas (2000) "i mega events, per essere davvero grandi,

Mega events have been defined as a form of "speeding up" for urban system transformation (Boeri 2008) and for the implementation of ground-breaking policies in host cities. This term is even more appropriate if it is referred to the construction of pioneering mobility systems. Big events and in particular Expo constitute opportunities for the building up of innovative solution for urban mobility, the diffusion and the testing of new technology and prototypes.

This article, starting from a review of international study cases, shows how the construction of mobility systems for International Expo is an occasion of testing and constructing innovative transport infrastructures oriented to the mobility of the future (Richards 2001). The article illustrates this phenomenon through the study of the evolution during the last fifty years of transport planning and design in ten different Expo, describing the main mobility challenges and the proposal for the mobility of the future. The study defines three different clusters of Expo: the first group of Expo is called the "progress and speed" Expo and reflects the general approach of mobility planning in the '60 and '70 Expo; the second cluster includes the '80 and '90 Expo, that are defined as the "automobile dependence" Expo, in which the innovation for urban public transport was limited by the huge diffusion of cars in these decades. The last cluster are the new millennium Expo: the "zero emission" Expo, where the research for green mobility is the main transport challenge.

devono essere anche media events", questo attraverso la copertura mediatica degli eventi, ma anche mediante la costruzione di opere infrastrutturali e manufatti edilizi iconici e di forte impatto, che siano ricordati negli anni.

L'effetto simbolico si ottiene grazie alla spettacolarità e all'innovazione tecnologica del grande evento (Heller 1999). Il nuovo, *la brand new* costituisce, infatti, un altro elemento caratteristico delle Expo internazionali. Indipendentemente dal tema specifico dell'Expo, in tutte le esposizioni mondiali vengono, infatti, messe in pratica nuove tecnologie e sono sperimentati nuovi prototipi, sia grazie ai notevoli investimenti messi in gioco, sia grazie all'enorme visibilità offerta dal grande evento.

La spettacolarità e l'innovazione sono insite nella manifestazione e sono riflesse nell'approccio alla base della programmazione e nella gestione dell'evento: sono



Le Expo costituiscono una vetrina della scienza e riflettono la fiducia verso il futuro

iinnovative ed eccezionali le opere fisiche e gli interventi immateriali connessi all'esposizione (Linden e Creighton 2008).

Partendo da queste considerazioni, l'articolo propone una rassegna ed un'analisi comparativa di diverse esperienze di Esposizioni Universali e Internazionali¹, mostrando le scelte e le politiche messe in atto in un particolare settore legato all'evento: la realizzazione di impianti e infrastrutture per la mobilità. La gestione della mobilità legata al grande evento è, infatti, di notevole interesse perché l'incredibile incremento di domanda di trasporto, i grandi capitali investiti, la visibilità legata al grande evento sono fattori chiave che spingono alla sperimentazione di nuovi prototipi e nuove tecnologie che hanno trovato poi numerose applicazioni in altri contesti e in condizioni di non "eccezionalità". Le sperimentazioni nel campo della mobilità che sono avvenute contestualmente ai grandi eventi hanno permesso la messa a punto di tecnologie innovative che hanno rappresentato nel post-evento un punto di riferimento per molte città.

Expo come laboratori di sistemi innovativi per la mobilità urbana

Le Esposizioni, come altri grandi eventi, sono caratterizzate da "breve durata e alto profilo" (Hiller 2000), in altre parole sono eventi di periodo generalmente contenuto, piuttosto diversificati per il tipo di offerta e servizi erogati, con un coinvolgimento di quote consistenti di utenti (Getz 1997). All'incremento notevole di utenti consegue un aumento consistente di domanda di mobilità.

Nuove infrastrutture per la mobilità, nuovi schemi di gestione della domanda e in generale sistemi innovativi per il trasporto

dell'enorme massa di visitatori sono stati sviluppati, sperimentati e messi in atto per fronteggiare la concentrazione di flussi di traffico di persone e merci (Bovy, 2001; 2006). Questi mega eventi possono essere, di fatto, considerati come dei laboratori a scala reale per lo studio di comportamenti di mobilità e la verifica dell'efficacia delle soluzioni messe in campo in condizioni di massima domanda di trasporto. Questa domanda di mobilità è caratterizzata da alcuni elementi: straordinario volume di spettatori, attività, flussi di merci, concentrazione nello spazio e nel tempo di flussi di traffico legata al programma dell'evento.

A fronte di crescenti quote di *city users*, i sistemi di offerta di trasporto messi a punto per i grandi eventi sono caratterizzati oltre che da particolari misure per la gestione della domanda, anche da infrastrutture innovative, prevalentemente per il trasporto pubblico, che diventano dei veri e propri simboli dell'evento e del luogo in cui si svolge l'Expo.

In sintesi risulta di particolare interesse analizzare come e con quali soluzioni è stata affrontata la sfida di rispondere ad un così importante incremento di domanda di trasporto, sotto l'attenzione delle telecamere del mondo.

Al fine di analizzare i diversi elementi dei sistemi di trasporto innovativi messi a punto per le Esposizioni, l'area urbana in cui si svolge l'evento si può schematizzare in due macro aree: area espositiva e sistema urbano circostante. Le Expo sono, infatti, caratterizzate dalla presenza di un grande polo ad elevatissima intensità d'uso cui consegue un altissimo attrattività di spostamenti: l'area espositiva. Per area espositiva s'intende un sito che può raggiungere i 2kmq in cui si concentrano tutte le attività legate all'esposizione e in cui sono localizzati padiglioni per l'esposizione, che nel

caso delle Esposizioni Universali sono costruiti ex novo in occasione dell'evento.

In relazione alla classificazione dell'area urbana in due macrozone, è possibile individuare due sottosistemi di trasporto: il sottosistema di trasporto per l'accesso all'area espositiva e il sottosistema di trasporto interno all'area espositiva.

I sistemi di trasporto per l'accessibilità da/verso l'area espositiva hanno la funzione di collegare il grande polo espositivo al resto della città e ai grandi hub di trasporto (aeroporto, porto, stazioni ferroviarie) per l'accesso alla città ospitante. Questi sono caratterizzati da forte interconnessione multimodale, sono orientati a fornire un'accessibilità uniforme al resto della città e si basano prevalentemente su sistemi di trasporto pubblico ad alta capacità (sistemi ferroviari in sede propria).

I sistemi di trasporto per la mobilità all'interno dell'area espositiva sono funzionali a spostamenti brevi e ad elevatissima frequenza. Servono un'area limitata, ma devono assicurare un'accessibilità capillare a tutte le funzioni distribuite nella zona. Sono prevalentemente sistemi di trasporto ettometrici, di supporto alla mobilità pedonale e devono necessariamente avere il minimo consumo di suolo. Partendo da questa premessa nel successivo paragrafo si riportano dieci casi di studio in cui si evidenziano le innovazioni nel campo dei trasporti proposti nelle diverse Esposizioni Universali per l'accesso all'area espositiva e per la mobilità interna allo spazio dedicato all'Expo. Al fine di evidenziare le pietre miliari della sperimentazione nel campo dei trasporti i casi vengono descritti in ordine temporale negli ultimi cinquanta anni, proponendo una chiave di lettura sull'evoluzione dei sistemi di trasporto attraverso la storia delle Expo, attraverso tre macrocategorie: le Expo anni Sessanta e Settanta, le Expo anni Ottanta e Novanta, le Expo del nuovo millennio.

Expo e sistemi per la mobilità urbana: casi di studio

Una volta individuate le caratteristiche principali del sistema di mobilità per l'espletamento del grande evento, si affronta in questo paragrafo una lettura critica di *best practices*, descrivendo i sistemi di trasporto realizzati per l'accesso all'area espositiva, ovvero caratterizzati da alta capacità, frequenza e velocità, ed i sistemi di trasporto per la mobilità interna all'area espositiva, caratterizzati da bassa capacità, altissima frequenza e bassa velocità.

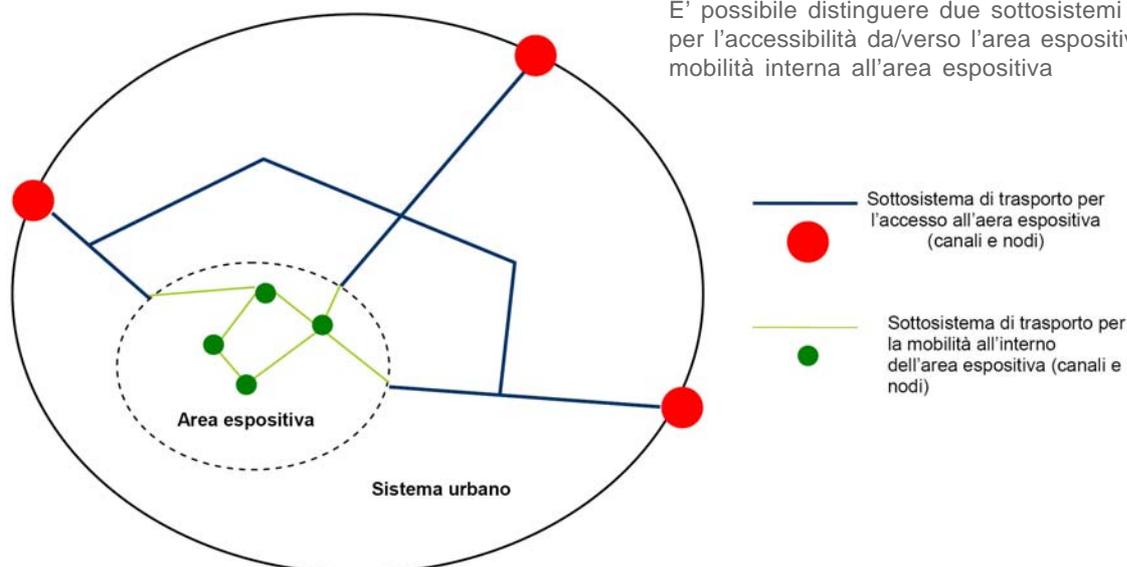
I criteri che hanno guidato la selezione dei casi di studio riguardano:

- significatività dell'Expo. Sono state selezionate prevalentemente Esposizioni Universali, che rispetto alle Esposizioni Internazionali o Specializzate, secondo la classificazione del BIE, sono quelle cui corrisponde un maggiore investimento in termini monetari e che richiedono la progettazione e la costruzione dei padiglioni espositivi ex novo.
- innovazione nelle scelte dei sistemi di trasporto utilizzati. Sono stati selezionati quei casi in cui per la prima volta sono stati sperimentati particolari sistemi di trasporto innovativi.
- qualità della progettazione e gestione dei sistemi per la mobilità. Sono state scelte le Expo che meritavano un approfondimento per la qualità sia nella fase progettuale che nella fase di gestione dell'evento.

Nella descrizione dei casi e nella tabella riassuntiva si mettono in evidenza quelle tecnologie e quelle soluzioni che risultano più innovative rispetto l'anno di svolgimento dell'Expo, e che hanno rappresentato un prototipo e un esempio per le politiche messe in atto negli anni seguenti.

Un esempio significativo è l'Expo più spettacolare del secolo, che ha lasciato forse il segno più forte sul territorio: l'Expo

E' possibile distinguere due sottosistemi di trasporto: uno per l'accessibilità da/verso l'area espositiva e uno per la mobilità interna all'area espositiva



di Parigi, del 1900 il cui sistema di trasporto per la mobilità interna all'area espositiva era caratterizzato da un sistema di 4km di *tapis roulant* di legno, adiacenti alla Torre Eiffel. Il sistema per la mobilità era costituito da due sistemi di trasporto ettometrici paralleli, sopraelevati dalla quota del terreno ed ha servito oltre 6 milioni di utenti in 6 mesi. Il sistema, decisamente innovativo per l'epoca ed il cui costo di costruzione è stato completamente ammortizzato dai biglietti venduti, era efficacemente collegato con il sistema di trasporto su ferro (tram e metropolitana) e continua a rappresentare un modello di riferimento (Findling e Pelle, 1990).

Mobilità urbana ed Expo anni '60 e '70: velocità e progresso

Il simbolo delle Expo degli anni Sessanta e Settanta è la Monorotaia realizzata in occasione dell'Expo di Seattle del 1962 dalla *Alweg Rapid Transit System* per consentire il collegamento tra l'area fieristica, ora denominata *Seattle Centre*, e l'area centrale di Seattle. La monorotaia, il cui costo di 3,5 milioni di dollari, è stato coperto interamente dalla vendita dei biglietti, ha trasportato oltre 8 milioni di visitatori durante i sei mesi della fiera e seguito dei quali, è stata venduta dalla *Alweg* alla città di Seattle.

Per la mobilità interna all'area espositiva è stata realizzata una funivia, con cabine di capacità pari a tre persone, che correva a 430m d'altezza e che collegava l'ingresso principale all'*International Mall*. La fiera di Seattle è inoltre interessante per le tecnologie per la mobilità presentate in fiera: la macchina del futuro (GM's Firebird III - *highspeed air cars*) ed un primo progetto di autostrada automatizzata

(*electrically controlled highway*), una tecnologia di sistemi evoluti di trasporto intelligente per controllare il traffico di automobili senza guidatore su specifiche vie o corsie riservate. Nonostante prima della fiera mondiale di Seattle altre monorotaie fossero già in funzione (la monorotaia di Wuppertal, in Germania era in esercizio dal 1901, e la monorotaia del *Disneyland* di Anaheim, inaugurata nel 1959), fu proprio il successo dell'Expo di Seattle a contribuire alla diffusione di questo sistema di trasporto come soluzione ai problemi di congestione da traffico delle grandi metropoli. Inoltre la monorotaia di *Alweg*, le cui tecniche di fabbricazione e la cui struttura provenivano da prototipi dell'industria aeronautica, contribuì a rendere le monorotaie uno standard per le Expo Universali che seguirono (ad esempio Montreal '67, Vancouver '86 e Brisbane '88). A differenza di altre Expo, la monorotaia di Seattle non è mai stata dismessa a seguito del grande evento, dimostrando che il nuovo sistema di trasporto era molto di più che un modo per raggiungere l'area espositiva ma un sistema per risolvere i problemi legati alla congestione da traffico delle grandi metropoli (Linden e Creighton, 2000).

Un altro esempio paradigmatico di quegli anni è la fiera di Montreal del 1967, in cui l'area espositiva fu realizzata sull'isola Île Sainte-Hélène nel fiume che attraversa la città. L'isola, in cui attualmente la maggior parte degli edifici realizzati per l'Expo sono stati dismessi, fu allargata artificialmente con i resti degli scavi provenienti dai cantieri della metropolitana della città. Il sistema di trasporto innovativo per la mobilità interna all'area espositiva realizzato per l'occasione è un sistema *Minirail*, che correva lungo il perimetro dell'area espositiva.

La monorotaia di Seattle e il sistema *Minirail* di Montreal sono il simbolo della sperimentazione di nuove tecnologie per il trasporto di massa nelle grandi città degli anni '60 e '70



Il sistema di trasporto principale per l'accesso all'area espositiva era costituito dal Mini Metro *Montreal Expo Express*, il primo sistema di trasporto completamente automatizzato del nord America, costituito da quattro stazioni per una lunghezza di 5,7 km. Realizzato con una spesa complessiva di 18 milioni di dollari, il sistema di trasporto fu venduto alla città di Montreal a seguito dell'Expo e continuò a funzionare per i quattro anni successivi all'evento, fino al 1972, anno in cui fu dismesso.

Un'altra Expo che segna la storia dell'evoluzione delle nuove tecnologie applicate ai sistemi di trasporto è la Fiera di Osaka del 1970. Il master plan dell'area espositiva di Osaka, progettato da Kenzo Tange, prevedeva una rete di percorsi sopraelevati meccanizzati, dotati di aria condizionata, per il collegamento tra i diversi spazi espositivi. L'accesso all'area espositiva era reso possibile da una fermata di un sistema a Monorotaia al confine dell'area espositiva.

Uno degli elementi interessanti della fiera di Osaka è il lancio di un prototipo di un sistema di veicoli controllato (*CVS – controlled vehicle system*) costituito da alcune dozzine di macchine elettriche biposto, controllate a distanza da un computer centrale attraverso un canale di comunicazione interrato.

I tre casi descritti, relativi alle Expo degli anni Sessanta e Settanta riflettono nel campo della mobilità e dei nuovi sistemi di trasporto, la grande fiducia del futuro di quegli anni. L'industria trasportistica, imparando nuove tecniche

dall'aeronautica metteva in campo nuove sperimentazioni e prototipi per il trasporto collettivo e per il trasporto privato. Nonostante che nelle Expo di quegli anni siano stati realizzati alcuni dei più innovativi e spettacolari sistemi di trasporto pubblico di massa, le proposte all'interno dei padiglioni erano, naturalmente per quegli anni, orientate al trasporto privato, ovvero finalizzate all'incremento della velocità e della sicurezza per i guidatori.

Mobilità urbana ed Expo anni '80 e '90: la dipendenza dall'auto

L'Expo di Vancouver del 1986, il cui tema era proprio incentrato sui trasporti e la comunicazione, è famosa per la realizzazione dello Sky Train, caratterizzato da 33 stazioni e un tracciato di lunghezza di 49,5 km che lo ha reso il sistema di trasporto leggero automatizzato più lungo al mondo.

Il sistema costruito per l'Expo (la *Expo Line*) fu successivamente ampliato nel 2002 con la costruzione della *Millennium Line* e ulteriori cantieri sono in corso in vista delle Olimpiadi invernali del 2010.

Un altro sistema di trasporto, ad oggi dismesso e venduto al parco dei divertimenti di Alton Towers, in Inghilterra, è una monorotaia di lunghezza 5,6 km e 7 stazioni che raggiungeva tutte le zone dell'area espositiva.

Per spostarsi all'interno dell'area espositiva erano state realizzate due funivie ed un innovativo sistema di trasporto per raggiungere il padiglione francese: il *SK Soule People*

Mover, un sistema di trasporto terrestre con vetture su rotaie, trainate da una fune.

Il nuovo sistema di trasporto, che trovò numerose applicazioni per l'accessibilità di aeroporti, grandi parcheggi, centri commerciali, parchi urbani e in generale grandi centri di attività, era caratterizzato da una capacità di 1700 passeggeri per direzione l'ora con una velocità massima di 15 km/ora ed un intervallo minimo di 26 secondi, per un totale di 20 mini veicoli ciascuno con capacità di 12 persone. Per accedere al padiglione del Giappone

La monorotaia di Siviglia rappresenta le Expo degli anni '80 e '90 in cui emerge la riproposta di tecnologie già presenti nelle Expo precedenti: la predominanza dell'auto ha limitato la sperimentazione di nuove tecnologie per il trasporto collettivo



era inoltre stato realizzato un prototipo di treno a levitazione magnetica per una lunghezza di 450 metri. Il breve tracciato naturalmente non consentiva di superare la velocità effettiva del nuovo sistema di trasporto.

Infine per raggiungere le quattro banchine del lungo waterfront dell'area espositiva, era stato messo a disposizione dei visitatori un sistema di water taxi

Nel 1992, l'Expo di Siviglia ha avuto luogo nell'isola di La Cartuja nel fiume Guadalquivir, collegata alla città vecchia attraverso una Monorotaia, una funivia e due ponti per il collegamento viario. La monorotaia è stata realizzata con un sistema costruttivo *Von Roll Type II*, caratterizzato da una distanza molto ampia tra i piloni verticali e quindi un minimo impatto su paesaggio e sul consumo di suolo.

La mobilità interna all'area espositiva era assicurata da una flotta d'autobus, da una funivia, da una flotta di macchine elettriche a noleggio e da trenini turistici su gomma.

Un altro caso paradigmatico è l'Expo di Hannover nel 2000, in cui si sperimenta la costruzione di un passaggio pedonale a ventilazione naturale sopraelevato di lunghezza pari a 340 m (*Skywalk*) per il collegamento tra la stazione centrale e l'area espositiva, progettato da *Helmut Schultz and Partners*. Per quanto riguarda i nuovi sistemi di trasporto presentati all'esposizione, emergono a Hannover i temi delle nuove tecnologie per la riduzione delle esternalità negative legate al trasporto privato: veicoli ad emissioni zero, controllo con sistemi ITS del traffico di persone e merci.

La Expo di Aichi presenta nuovi prototipi per la mobilità a "emissione e consumo zero" come il sistema *LIMINO*, il *Global Tram* e la flotta di veicoli a noleggio *Heart-full Carts*, il sistema *IMTS*



Dalle Expo degli anni Ottanta e Novanta emerge la riproposta di tecnologie già presenti nelle Expo precedenti, ciò corrisponde all'evidenza di una limitata sperimentazione nel campo dei trasporti, se comparata alle Expo degli anni precedenti. La forte predominanza dell'auto ha, infatti, in quegli anni limitato la ricerca di nuove soluzioni per la mobilità. In ogni modo la presenza di temi legati alla riduzione delle emissioni inquinanti e dell'uso di carburante segna i primi passi verso la ricerca di tecnologie per la riduzione del consumo energetico, come sviluppata negli anni e nelle Expo successive.

Mobilità urbana ed Expo del nuovo millennio: emissioni zero

L'Expo di Aichi del 2005 si caratterizza per la realizzazione di infrastrutture e di servizi di trasporto a "emissioni e consumo zero". Il tema della mobilità sostenibile e la tutela delle risorse ambientali diventano, infatti, nelle Expo del nuovo millennio una prerogativa fondamentale.

Per la mobilità interna all'area espositiva di Aichi è stato predisposto un sistema di collegamento a fune tra i due terminali nord e sud, una flotta di bus ibridi, un sistema tranviario elettrico denominato *Global Tram* di lunghezza pari a 2,6km, una flotta di veicoli a noleggio ad emissioni zero (*Heart-full Carts*), e una mini flotta di biciclette taxicabs.

Per l'accessibilità all'area espositiva è stato inoltre realizzato un sistema di trasporto intelligente multimodale (IMTS) di collegamento tra l'area dell'Expo e le due stazioni nord e west di Osaka. L'IMTS è un sistema completamente automatizzato in corsie dedicate, caratterizzato da alte velocità e capacità, come un sistema metropolitano, ma dalla flessibilità di un sistema di trasporto pubblico su gomma. Per l'accesso al sito viene inoltre realizzato il sistema *LIMINO (High-Speed Transit Tobu Kyuryo Line)*, linea metropolitana a levitazione magnetica a bassissimo impatto ambientale, che collega le stazioni e le aree park-and-ride con l'area



espositiva, il cui primo prototipo fu sperimentato nell'Expo del 1985 di Tsukuba (HSST-03).

I treni a lievitazione magnetica, non rappresentano solo la sfida all'incremento di velocità, ma anche precisione e assenza di rumore e vibrazione. Il treno a lievitazione magnetica figura inoltre la sfida dell'energia elettrica a introdursi nel mercato dei sistemi di trasporto.

Le infrastrutture per l'Expo future (2010 Shanghai e 2015 Milano) sono in corso di costruzione e progettazione. In particolare per l'Expo di Shanghai del 2010 sono state realizzate nuove infrastrutture di trasporto in tutta la città, che ha potenziato l'intera rete di autostrade, ponti e sistemi

di trasporto collettivo. In particolare l'accessibilità all'area espositiva sarà consentita grazie ad una rete capillare di metropolitana che comprende 11 linee (per un totale di 400km), di cui una a lievitazione magnetica di lunghezza di 30 km per collegamento con il nuovo aeroporto di Pudong (Linden, 2007).

Per la mobilità interna all'area espositiva di collegamento tra i due terminali nord e sud è stato predisposto un sistema di percorsi pedonali.

Infine per la futura Expo di Milano 2015 si stanno progettando due ideali percorsi di 20 km per il collegamento tra la città e l'area espositiva: la via d'acqua e la via di terra. Il primo

	Città	Anno	Tema	Visitatori (ML)	Paesi partecipanti	Infrastrutture di trasporto innovative per l'accessibilità all'area espositiva	Infrastrutture di trasporto innovative per la mobilità all'interno dell'area espositiva
I pionieri	Parigi	1900	<i>Le Bilan d'un siècle</i>	50,8	58	Tram e metropolitana	Sistema di <i>Tapis Roulant</i>
Velocità e progresso	Seattle	1962	<i>Man in the space age</i>	9	49	Monorotaia <i>Alweg</i>	Funivia
	Montreal	1967	<i>Man and his world</i>	50,3	62	<i>Montreal Expo Express</i> (sistema Mini Metrò), sistema di catamarani	Minirail
	Osaka	1970	<i>Progress and Harmony for Mankind</i>	64,2	75	Monorotaia	Rete di passaggi pedonali meccanizzati sopraelevati; Sistema automatico di controllo dei veicolo (CVS)
La predominanza dell'auto	Vancouver	1986	<i>Transportation and Communication: World in Motion - World in Touch</i>	40,5	54	SkyTrain	Funivia; Automatic People Mover (APM); Prototipo di HTTS treno a lievitazione magnetica; Water taxi
	Siviglia	1992	<i>Age of Discovery</i>	41,8	108	Monorotaia, sistema di catamarani	flotta di autobus, funivia, macchine elettriche a noleggio, trenini turistici su gomma.
	Hannover	2000	<i>Humankind, Nature, Technology</i>	18	155	Tram e metropolitana	Skywalk
Emissioni zero	Aichi	2005	<i>Nature's Wisdom</i>	22	121	Intelligent <i>Multi-mode Transport System IMTS</i> ; linea metropolitana a lievitazione magnetica LIMINO;	Fuel cell hybrid bus, sistema a fune sospeso; Global Tram, Heart-full Carts; biciclette taxicabs
	Shanghai	2010	<i>Better city better life</i>	70 (previsti)	200 (previsti)	Treno a lievitazione magnetica Maglev	Veicoli ad emissioni zero
	Milano	2015	<i>Feeding the Planet, Energy for Life</i>	29 (previsti)	120 (previsti)	Linee metropolitane, assi viari, percorsi ciclabili	Percorsi pedonali



Le Expo del nuovo millennio segnano la sperimentazione di sistemi innovativi e sostenibili, simboli della mobilità del futuro: una mobilità pulita, veloce e verde

prevede la riqualificazione di tratti di naviglio, partendo dalla darsena cittadina e passando per il Parco delle Cave. Il percorso di terra invece collegherà tutti i luoghi d'interesse di Milano, partendo dalla darsena e attraversando il Parco delle Basiliche, la zona Garibaldi-Repubblica (con il progetto di Milano Porta Nuova della Città della Moda e il parco Biblioteca degli Alberi), il Cimitero Monumentale di Milano, il Castello Sforzesco e il Parco Sempione, l'area della vecchia fiera col progetto CityLife e la zona di San Siro.

Per quanto riguarda la realizzazione di nuove infrastrutture per l'accesso all'area espositiva, si prevedono interventi di miglioramento e potenziamento della rete metropolitana esistente e la realizzazione di nuove linee. Inoltre si prevede la costruzione di nuovi importanti assi stradali (Tangenziale Est esterna e la Pedemontana) e 8 percorsi ciclabili che dal centro andranno verso la periferia per un totale di 120 km.

Conclusioni

Attraverso lo studio dei sistemi di trasporto messi in campo per lo svolgimento delle Expo, l'articolo ha proposto una rassegna delle tecnologie di trasporto negli ultimi cinquanta anni, proponendo una classificazione in sistemi di trasporto per l'accesso all'area espositiva e sistemi di trasporto per la mobilità interna all'area espositiva. Volendo paragonare l'area espositiva ad una qualunque area urbana ad elevatissima intensità d'uso (aeroporti, centri commerciali, aree direzionali, ecc) questa lettura fornisce uno schema delle tecnologie utilizzabili per la mobilità in due tipologie di contesto:

- sistemi di trasporto per l'accessibilità alle aree urbane ad elevata concentrazione di attività (alta capacità, alta velocità, alta frequenza).
- sistemi di trasporto per la mobilità all'interno delle aree ad elevata concentrazione di attività (alta capacità, bassa velocità, altissima frequenza).

Inoltre l'analisi dei casi di studio ha evidenziato le sfide che si sono compiute per assicurare nuove forme di mobilità attraverso la sperimentazione di nuove tecnologie di trasporto. L'evoluzione si può ridurre in un principio di base semplice: produrre velocità in termini di tecnologia ed economia, al fine di ridurre il costo unitario di spostamento. Come dimostrato le Expo diventano un luogo chiave per la sperimentazione di nuove tecnologie e solo quelle economicamente più vantaggiose hanno trovato al di fuori delle grandi fiere mondiali diffusione e applicazioni in contesti urbani.

Per delineare alcuni concetti chiave nell'evoluzione delle tecnologie di trasporto e in generale nei trend della mobilità urbana sono state definite tre categorie evolutive: le Expo della velocità e del progresso (anni Sessanta e Settanta); le Expo della predominanza dell'auto (anni Ottanta e Novanta); le Expo ad emissioni zero (il nuovo millennio).

I sistemi per la mobilità che sono stati messi a punto per le Expo degli anni Sessanta e Settanta sono caratterizzati da una forte sperimentazione, anche grazie alle nuove tecnologie appartenenti all'industria aeronautica. La messa in atto di nuovi prototipi nel corso delle Expo dimostra la fiducia positivista nel futuro e nella tecnica dell'era Fordista relativa al boom del settore trasportistico (Rodrigue et al.

2006). La fase positiva di sviluppo economico, la crescita consistente del settore delle telecomunicazioni, l'ampliamento del mercato del trasporto aereo, l'enorme diffusione dell'automobile hanno notevolmente influenzato il settore dei trasporti urbani attraverso la sperimentazione di nuovi sistemi di trasporto collettivo (monorotaia), e per il trasporto privato.

Le Expo degli anni Ottanta e Novanta segnano il passaggio nell'era post-Fordista. A seguito degli anni Settanta, le nuove tecnologie dell'informazione supportano i nuovi sistemi di trasporto e aprono l'era dell'accesso individuale, della portabilità e della copertura globale. In quegli anni i maggiori produttori di autovetture diventano attori dominanti dell'economia globale e contribuiscono alla diffusione dell'auto come principale modo di trasporto individuale. La crisi del petrolio degli anni '70 indusse la sperimentazione di nuovi sistemi di trasporto collettivo, la riduzione di consumo energetico e la ricerca di fonti alternative di energia. Ciononostante dalla metà degli anni Ottanta fino alla fine degli anni Novanta, la riduzione del prezzo del petrolio ha attenuato l'importanza di queste iniziative. Gli Expo di questi anni non sono, infatti, caratterizzati da importanti novità

nel campo dei trasporti. Dall'introduzione degli aerei jet, dei primi treni ad alta velocità alla fine degli anni Sessanta, nessun importante cambio nel campo delle tecnologie dei trasporti ha avuto impatti sulla mobilità delle persone e delle merci. I primi anni del nuovo millennio sono gli anni della predominanza dell'autovettura, che ha limitato lo sviluppo di nuove tecnologie per la definizione di modi alterativi di trasporto. Questa predominanza è messa però in crisi dalla riduzione delle risorse petrolifere e dall'incremento notevole del prezzo del carburante, annunciando l'inizio di un nuovo periodo in cui i mezzi di trasporto dovranno fornire una crescente flessibilità, adattabilità, riduzione di consumo energetico e soprattutto una diminuzione degli effetti negativi sull'ambiente (Richards, 2001). Le Expo del nuovo millennio segnano, infatti, la sperimentazione per nuove tecnologie per il trasporto collettivo e privato come il treno a levitazione magnetica, i sistemi automatici di trasporto e le auto ad idrogeno (fuel cell). Questi sistemi di trasporto sono il simbolo della mobilità del futuro, incentrata sulla velocità, efficienza delle infrastrutture esistenti ed emissioni zero: la nascita della mobilità pulita, veloce e verde (Aucube et al. 1998).



Note

¹ Esposizione mondiale è il nome generico che indica diverse grandi esposizioni tenutesi fin dalla metà del XIX secolo. L'organismo ufficiale che sancisce queste esposizioni è il Bureau International des Expositions (tipicamente abbreviato in BIE). Le Esposizioni Universali (*International Registered Exhibition*) si svolgono ogni cinque anni e richiedono una progettazione da zero dei padiglioni, i cui costi sono a carico dei partecipanti. Le Esposizioni Internazionali (*International Recognised Exhibition*) sono caratterizzate da un tema specifico, si tengono nell'intervallo tra due Expo Universali e prevedono la costruzione dei padiglioni da parte degli organizzatori; inoltre l'area espositiva non può superare l'estensione di 25 ettari.

¹ Per un approfondimento sulle fiere mondiali, si rimanda al sito <http://expomuseum.com/>

¹ Per un approfondimento sulle tecnologie di trasporto non convenzionali <http://faculty.washington.edu/jbs/itrans/>

Riferimenti Bibliografici

- Ausubel, J. H.; Marchetti, C.; Meyer, P. S. Toward green mobility: the evolution of transport *European Review*, Vol. 6, No. 2, 137-156 (1998). http://phe.rockefeller.edu/green_mobility.
- Bovy P. (2001) Transport and exceptional public events: Mega sports event transportation and main mobility management issues, Conférence Européenne des Ministres des Transports – Round Table 122, CEMT/RE/TR(2001)7
- Bovy P. (2006) Solving outstanding mega-event transport challenges: the Olympic experience, in *Public Transport International* - 6 / 2006
- De Moragas M. (2000) I Giochi Olimpici: cultura, identità e comunicazione, in L. Bobbio e C. Guala (ed), *Olimpiadi e Grandi Eventi. Verso Torino 2006*, Roma, Carocci,
- Guala C. (2002), Per una Tipologia dei Mega Eventi, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XII, volume VII, 4
- Heller A. E. (1999) *World's Fairs and the End of Progress: An Insider's View*. Corte Madera, Calif.: World's Fair, Inc
- Hiller H., (2000) Mega-Events, Urban Boosterism and Growth Strategies: An Analysis of the Objectives and Legitimations of the Cape Town 2004 Olympic Bid, in *International Journal Of Urban and Regional Research*, 24, 2, 2000.
- Linden G. L. Creighton P. (2000) Expo Exchange, *Urban Land*, October 2000; p. 40-104.
- Linden G. L. (2007) *World Expos. Shanghai and you*, The Exhibit Builder volume 25/numero 1
- Linden G. L. Creighton P. (2008) *The Expo Book: The Past, Present and Future of Organizing International Expositions*, InPack Magazine (IPM) <http://www.theexpobook.com/>
- Mattie E. (1998) *World's Fairs*, Princeton Architectural Press
- Roche M. (2000), *Mega-Event and Modernity*, London, Routledge
- Findling, J. E. Pelle K.D. (ed.) (1990) *Historical Dictionary of World's Fairs and Expositions 1851-1988*, Glenwood Press
- Richards B. (2001) *Future Transport in Cities*, Spon Press Taylor and Francis Group, London
- Rodrigue J.P. Comtois C. Slack B. (2006) *The Geography of Transport System*, Routledge

Referenze immagini

La foto di pagina 27 è tratta dal sito <http://expomuseum.com/2000/photos/>; le foto di pagina 28 sono tratte dal sito <http://seattlepi.nwsource.com/photos/photo.asp?PhotoID=10066> (a sinistra) e dal sito <http://www.expo2010china.com/> (a destra); le foto a pagina 30 sono tratte dal sito <http://www.seattlemonorail.com/index.html> (a sinistra) e dal sito http://farm1.static.flickr.com/69/201077049_c4b827b32b.jpg?v=0 (a destra). La foto a pagina 31 è tratta dal sito http://www.turismo.sevilla.org/imagenes/album_fotos/galeria/32_3.jpg; le foto a pagina 32 sono tratte dal sito <http://www.expo2005.or.jp/>; le foto a pagina 34 sono tratte dal sito <http://www.expo2010china.com/>; la foto a pagina 35 è tratta dal sito <http://www.antonraubenweiss.com/expo/webimages/001aas.jpg>.



I Grandi Eventi: il caso spagnolo

Great Events: the Spanish case

Emilia Giovanna Trifiletti

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

La pianificazione urbanistica in Spagna

La crescita della popolazione urbana più consistente registrata in Spagna risale agli anni del franchismo (1939 – 1975). Fino agli anni Quaranta la popolazione era prevalentemente rurale e solo il 36% della popolazione abitava in città. Facevano eccezione Madrid e Barcellona che nel 1940 superavano già il milione di abitanti.

Tra gli anni Cinquanta e Sessanta si registrò una forte crescita economica ed un grande afflusso verso le aree metropolitane di Madrid, Barcellona, Valencia, Siviglia, Malaga e Bilbao (Alvarez-Cienfuegos Ruiz 1984), con la conseguenza dello spopolamento delle campagne prive di servizi.

Questo movimento migratorio verso i centri urbani era dettato non solo dalle attrattive della vita urbana, ma principalmente dalla progressiva integrazione dell'economia spagnola nel contesto europeo, che favoriva la localizzazione di attività industriali nelle aree a maggiore densità urbana, diventando dunque poli di attrazione sia per il lavoro che per la vita sociale. Il veloce e consistente processo migratorio non fu supportato, almeno nei primi anni, da adeguati strumenti urbanistici che avrebbero dovuto prevedere adeguati nuovi alloggi e servizi annessi.

Conseguenza di tutto ciò fu la localizzazione, nei quartieri periferici dei centri urbani, di vere e proprie baraccopoli; soprattutto a Madrid e Barcellona, dove si registrava una totale assenza di pianificazione, sorsero dei veri e propri dormitori costituiti da baracche (Ferrer Aixala 1985).

In questo panorama socio-economico, fu avviato un Piano di Costruzione, che però non riuscì ad ovviare al deficit abitativo di quegli anni. Seguirono Piani di Orientamento urbano e territoriale (*Ley del Suelo* nel 1956, il *Primer Plan Nacional de la Vivienda* e nel 1957 il *Plan de Urgencia Social*) con l'obiettivo, non realizzato, di edificare mezzo milione di appartamenti (Leira, Gago, Solana 1976). Il risultato della pianificazione di quegli anni, la corruzione municipale che si

The paper theme concerns on the urban and territorial transformations produced by the Great Events in reference to the implementation/transformation of the transports system during the events itself.

For this reason, the article analyzes the results, both final that attended, of the transformations of the last fifteen years in Spain during this extraordinary events.

In particular the paper analyzes five study-case in relationship to different Great Events:

- Barcellona and the 1992 Olympic Games;
- Seville and the 1992 Universal Exhibition;
- Bilbao and the construction of Guggenheim Museum (architectural landmark) in 1997;
- Valencia and the 2007 American's Cup;
- Saragozza and the 2008 Expo, where a new station of the High Speed Train has been realized.

Spanish cities have known how to take advantage of the Great Events and in this way they have modified the identity of the whole country.

Spain is not only endowed with new great architectural patrimony and with new models of city, but mainly he is endowed with a modern and efficient transport system (airports, ports, subways and roads).

era fatta avanti e la connivenza fra pubblica amministrazione e grandi imprese immobiliari, non consentì di arrestare il processo di degrado in atto nelle città spagnole. Anzi, l'urbanizzazione spagnola si sviluppò in totale disaccordo con le previsioni urbanistiche essendo regolate dalla speculazione immobiliare. Le città, ed in particolare Madrid, furono edificate con un'edilizia di scarsa qualità e con la totale assenza di servizi: strade non asfaltate e non illuminate, assenza di connessione alla rete del trasporto pubblico verso il centro della città e verso le aree industriali (Castelles 1986).

Fecero eccezione a questo trend negativo le sole città costiere come Benidorm o Marbella, che invece sfruttarono il boom turistico di quegli anni.

Durante gli anni Settanta la crisi economica internazionale determinò cambiamenti profondi nella domanda di beni e servizi e le dinamiche migratorie si restrinsero. Fino al 1975 continuò il processo di diffusione urbana, con tassi di crescita



Ciudad de las artes y de las ciencias a Barcellona progettata da Santiago Calatrava.

più bassi, ma città come Bilbao e Barcellona, che erano legate maggiormente all'industrializzazione, registrarono un calo considerevole della popolazione (Escudero 1985), mentre Madrid, Saragozza e Valencia mantennero una lieve crescita demografica.

In definitiva alle fine degli anni Settanta il sistema urbano spagnolo era basato sulle sole aree metropolitane.

La Costituzione del 1978 prevede indirizzi precisi nel campo urbanistico, rafforzando il ruolo del Comune nella gestione dei propri interessi e portando alla nascita di nuovi municipi democratici.

Negli anni che seguirono molte città spagnole si dotarono di strumenti urbanistici che ricercavano un'identità locale contrapposta all'eredità dittatoriale e le città spagnole procedevano senza un reale confronto e verifica tra loro. Furono elaborati in quegli anni piani urbanistici intesi come strumenti politici, i quali ingenerarono molte aspettative nella popolazione e divennero l'emblema di quello che la nuova democrazia municipale poteva produrre. D'altra parte si ponevano come correttivi rispetto al degrado urbanistico ereditato dai decenni precedenti ed attribuito all'assenza di un quadro democratico. Inoltre i piani furono caratterizzati da un forte aspetto "partecipativo" che spesso promosse consultazioni, riunioni, dibattiti, ed anche forme di pubblicizzazione (Pesci 1989). I nuovi piani, dalla fine degli anni Ottanta agli inizi degli anni Novanta, sono incentrati sia

sull'approccio generale della pianificazione che sul progetto della città e pongono molta attenzione all'analisi morfologica e all'assunzione del progetto di architettura all'interno del piano (Marcelloni 1989). Nell'arco degli ultimi quindici anni, oltre alla nuova generazione di piani che hanno dato le nuove "regole" per le trasformazioni delle città spagnole, grande spinta è stata data dai grandi eventi che si sono svolti in diverse città spagnole: Barcellona e Siviglia nel 1992, Bilbao nel 1997, Valencia nel 2007 e Sragozza nel 2008.

L'occasione colta al volo dalle città spagnole ha cambiato il volto dell'intero paese incidendo sulla competitività mondiale della Spagna. Fondamentale è stata la centralità data alle grandi opere architettoniche e, soprattutto, alle opere infrastrutturali connesse ad esse, che hanno dato l'occasione di attivare meccanismi (politici ed economici) che, nella gestione ordinaria, non trovavano facile soluzione.

I grandi eventi susseguitesisi hanno posto sempre di più l'attenzione al dopo-evento, investendo dunque in opere durature. È per questo che nell'exkursus storico che segue, si potrà constatare come dal 1992 al 2008, i grandi eventi sono stati sì portatori di nuove centralità urbane mediante la creazione di plusvalori simbolici e di nuove identità, ma principalmente sono stati portatori di grandi investimenti e di nuove infrastrutture (aeroporti, porti, metropolitane e strade) che hanno migliorato radicalmente le più importanti città spagnole.

Barcellona e le Olimpiadi del 1992

I Giochi Olimpici del 1992 si svolsero a Barcellona dal 25 luglio al 9 agosto. L'evento sportivo mondiale rappresentò l'occasione per promuovere un importante cambiamento qualitativo della città. Uno dei settori più interessanti della riqualificazione della città è stata quella operata sulla fascia a mare, dal *Llobregat* al *Besòs*, che fino ad allora era stata solo una barriera di usi dei più disparati ed un insieme di edifici degradati (Bohigas 1992).

Le trasformazioni si concentrano principalmente in quattro aree urbane, che furono collegate tra loro ed integrate agli altri quartieri della città. Tra le installazioni che hanno contribuito al ridisegno dell'immagine di Barcellona, dandole una nuova ed inconfondibile identità, si distinguono: il *Palacio San Jordi* di Arata Isozaki, lo *Stadio Olimpico* (già preesistente dal 1929 e ristrutturato da Vittorio Gregotti), la *Torre per le Telecomunicazioni* di Santiago Calatrava e la *Villa Olimpica* di Oriol Bohigas, Joseph Martorell, David Mackay e Albert Puigdomènech; in occasione dell'evento sportivo fu anche riqualificata un'ampia zona lungo la spiaggia, dove si insediarono nuovi alberghi, bar e ristoranti. Il nuovo

Parco Diagonal Mar a Barcellona, progettato da EMBT Arquitectes Associats.

waterfront è infatti un susseguirsi di strutture di vario genere realizzate da rinomati architetti internazionali tra i quali i due grattacieli della *Torre MAPFRE* (Iñigo Ortiz e Enrique León) e dell'*Hotel Arts* (Bruce Graham, del cui progetto fa parte il *Peix*, una scultura di F. O. Gehry), il *Centro Meteorologico* (Alvaro Siza) e la *Escuela de Vela* (Oriol Bohigas, J. Martorell, D. Mackay), realizzati attorno al regolare impianto del nuovo porto turistico. I complessi residenziali si sviluppano attorno a quella che si configura come la *Rambla* del nuovo quartiere: la *Avenida Icaria*.

Le scelte urbanistiche hanno inciso anche sulle infrastrutture: la rete stradale fu implementata (il trasporto su gomma in quegli anni era preponderante rispetto a quello su ferro) e ci fu un tentativo di migliorare il sistema del trasporto pubblico.

L'obiettivo infatti era quello di rendere la localizzazione degli impianti olimpici un'operazione strategica a lungo termine, che andava quindi al di là dell'evento in sé. Gli interventi furono realizzati in tempi record unendo gli sforzi pubblici (finanziamenti del Comune e della Regione) e privati, superando le storiche divergenze politiche, al fine di un obiettivo comune: la ripresa della competitività del paese.



Si assiste in quegli anni, accanto ad un'autonomia operativa negli interventi legati al grande evento, al recupero di una visione complessiva della città.

È intorno agli inizi degli anni Novanta, infatti, che a Barcellona viene redatto il Piano della Viabilità, viene effettuato lo studio sulle aree di centralità e la normativa speciale dell'*Ensanche* (espansione), che si rilevano fondamentali per lo sviluppo dei progetti e della gestione urbanistica comunale.

La fase urbanistica delle Olimpiadi ha poi ceduto il passo alla fase più recente che, caratterizzata dal venir meno di un'unica finalità contestualmente ad una mancanza di capitali straordinari, è stata caratterizzata da una grande crisi immobiliare che è persistita fino a metà degli anni Novanta. Negli ultimi anni Barcellona ha realizzato grandi interventi di trasformazione che, essendo nella maggior parte dei casi il frutto di promotori privati, come lo *Stadio dell'Español* o la *Diagonal*, stanno portando la città ad una progressiva frammentazione. Bisognerebbe, al contrario, puntare su progetti che inquadrino la città nella sua nuova realtà territoriale, che si occupino di infrastrutture, di Alta Velocità, dell'ampliamento del porto e dell'aeroporto, per puntare sull'area metropolitana e non su i singoli progetti all'interno del suo centro urbano (Font 2004).

Siviglia e l'Expo del 1992

L'Esposizione Universale del 1992 si è svolta a Siviglia dal 20 aprile al 12 ottobre.

Il tema era "L'era delle scoperte" e celebrava i cinque secoli di scoperte e/o innovazioni in tutti i campi, dalla scoperta dell'America del 1492 fino ai nostri giorni. Per quell'occasione fu scelta l'area libera localizzata di fronte alla città storica, sull'isola della Cartuja dove visse lo stesso Cristoforo Colombo, tra il corso del fiume Guadalquivir ed il nuovo tracciato realizzato negli anni Settanta per difendere la città dalle inondazioni.

L'Expo approdava a Siviglia in un momento storico molto particolare per la città che aveva registrato una forte crescita negli anni Ottanta ad opera di numerosi investimenti sulle infrastrutture (Castells e Hall 1992).

Ovviamente l'evento amplificò il trend positivo che stava vivendo la città a quel tempo, portando alla realizzazione di grandi opere. L'investimento nell'evento fu totalmente statale ed ha mutato completamente il volto della città, favorendo l'integrazione tra la Spagna e l'Andalusia.

L'Expo fu utilizzata principalmente per completare quelle opere infrastrutturali che erano iniziate e non completate: furono costruiti due ponti, quindici aree di parcheggio, nove linee di autobus e un treno sopraelevato su monorotaia.

Il volto della città mutò radicalmente essendo concentrato sulle rive del Guadalquivir (una volta abbandonate) ed integrando l'isola di Cartuja alla città.



Il ponte Alamillo, sul fiume Guadalquivir, che connette la città di Siviglia con l'isola di Cartuja. Costruito per L'Expo nel 1992, il ponte ha ricevuto una grande attenzione internazionale.

L'idea era di destinare successivamente i padiglioni espositivi (che di solito per le Esposizioni Universali vengono progettati come strutture temporanee), quali centri di attività permanenti, al fine di rilanciare l'economia locale; quindi fin dall'inizio le strutture furono pensate come permanenti.

In particolare due sociologi urbani di fama mondiale, Manuel Castells e Peter Hall, avevano progettato l'ambizioso Piano *Cartuja 93* che prevedeva la creazione, lì dove sorgeva l'Expo, di un polo tecnologico. Quest'ultimo doveva favorire la modernizzazione tecnologica e mantenere alto il livello di crescita economica e sociale dell'Andalusia.

Dopo più di quindici anni dallo smantellamento dell'Expo, si osserva che alcune aree, dopo un primo momento di abbandono, sono state ristrutturate e riconvertite in diversi parchi a tema: l'*Espacio Cultural Puerta Triana* sta emergendo quale parco tematico culturale, contenitore di musei e mostre didattiche; il Parco dell'*Isla Magica* aperto nel 1997 dove sono riprodotti i viaggi e le imprese degli esploratori che lasciarono Siviglia nel XVI secolo alla scoperta del nuovo mondo; il *Parque Científico y Tecnológico* voluto da Castells e Hall; il Centro di Commercio Mondiale Andaluso di proprietà privata; la Facoltà di ingegneria dell'Università di Siviglia. L'Expo fu l'occasione per superare le scarse dotazioni infrastrutturali della città: furono completamente ridisegnate la circoscrizione (ed i suoi collegamenti col sistema autostradale) e la rete ferroviaria; fu costruito un nuovo aeroporto, mentre grande attenzione fu data al risanamento integrale del fiume Guadalquivir e alle installazioni portuali.

A ciò si devono aggiungere i nuovi assi autostradali che migliorarono i collegamenti tra Siviglia e Madrid e quindi con le altre città dell'Andalusia, e la realizzazione della linea



Particolare del museo Guggenheim di Bilbao.

ferroviaria dell'Alta Velocità tra Siviglia e la capitale, tratta simbolicamente inaugurata nello stesso giorno di apertura dell'Expo.

Per realizzare la linea ferroviaria veloce fu necessario costruire una variante al tracciato tradizionale e fu realizzato anche un raddoppiamento della linea su ferro Siviglia-Cordoba.

L'Expo di Siviglia ha dunque giocato un ruolo fondamentale per la crescita della Spagna.

Nello stesso anno, tra l'altro, si svolgevano le Olimpiadi a Barcellona e questi due grandi eventi hanno innescato un processo fondamentale per l'inserimento del paese nel mercato europeo, proprio negli anni in cui si sottoscrivevano anche i trattati di Maastricht.

Purtroppo il dopo-Expo non ebbe gli esiti positivi attesi: la presunzione che la cascata di finanziamenti pubblici dal centro

potesse ingenerare un'autonoma spinta propulsiva, fu messa in crisi dalla gestione del dopo '92. Siviglia nel 1993 affrontò la *resaca* causata dalla fine della spesa pubblica che si aggiungeva agli effetti della crisi economica e valutaria che stava attraversando, nei primi anni Novanta, l'economia dell'Unione Europea.

Ciò ha ritardato la messa in marcia dei progetti di sviluppo sperati, mentre parte delle infrastrutture create nella Cartuja sono rimaste sottoutilizzate e in stato di semiabbandono (Adagio <http://www.istitutosalvemini.it/>).

Il landmark di Bilbao nel 1997

Bilbao è localizzata nella Spagna settentrionale ed è la città più grande dei Paesi Baschi. La città, importante porto marittimo e centro industriale, si sviluppa lungo il fiume Nervión. La crescita urbana della città, anche se iniziata intorno agli anni Ottanta attraverso le previsioni di piani e progetti sia di infrastrutture che di opere, è realmente decollata intorno agli inizi degli anni Novanta con la pianificazione di progetti di recupero urbano concernenti un nuovo modello di gestione integrata fra le varie amministrazioni pubbliche. A tale scopo nel 1992 è stata creata la *Bilbao Ria 2000*, società di capitale pubblico (50% amministrazioni statali, 50% amministrazioni basche).

Nel 1997 viene inaugurato il Museo Guggenheim, progettato dall'architetto Frank Owen Gehry, che rappresenta a tutti gli effetti il simbolo del processo di trasformazione e rinnovamento della città. La strategia di puntare su un

Il museo Guggenheim di Bilbao, progettato dall'architetto Frank Owen Gehry, è diventato in pochi anni il simbolo di Bilbao. La realizzazione di un landmark architettonico è un altro grande evento in grado di innescare un processo di riqualificazione e di ridisegno urbano. Il contesto urbano dove è localizzato il museo, era caratterizzato da un forte degrado; oggi molte opere di architettura sono state realizzate nella stessa area e una linea leggera su ferro serve tutta la zona lambendo il fiume.



landmark architettonico dalla forte valenza qualitativa, firmato da un grande architetto, ha superato ogni ottimistica previsione. Il museo oltre ad essere "contenitore" di opere, diventa opera sontuosa e scenografica in sé, in grado di attrarre flussi economici autonomamente ed innescare un processo propulsivo di riqualificazione del contesto urbano. Basti pensare che l'area dove è localizzato il Guggenheim era un'area industriale marginale della città e caratterizzata da un forte degrado. Il *landmark* urbano ha dato una nuova identità alla città di Bilbao, che da città industriale si è trasformata in città d'arte, modificando in modo radicale il sistema economico locale.

Il processo innescato dall'inserimento nel paesaggio urbano di un punto di riferimento e simbolo della riqualificazione urbana, è stato supportato anche da un Piano Strategico che si basa sul principio di integrazione trasporto-territorio. Dal 1995, infatti, Bilbao ha investito in trasporti pubblici e nella riqualificazione delle aree in corrispondenza delle nuove stazioni della metropolitana. Parallelamente alla costruzione della metropolitana è stata anche realizzata una linea tranviaria che serve anche il Museo Guggenheim, è stato riorganizzato il sistema della sosta (Papa 2006) ed è stato realizzato il nuovo terminal aeroportuale ad opera dell'architetto Santiago Calatrava.

Valencia e la Coppa America nel 2007

Valencia è stata la sede della trentaduesima competizione velistica più famosa del Mondo dal 16 aprile al 7 luglio 2007: la Coppa America.

Per secoli la città di Valencia aveva avuto come simbolo la torre del *Miguelte*, il campanile gotico della Cattedrale della terza città della Spagna. Oggi Valencia ha altri simboli, legati alle grandi trasformazioni avvenute negli ultimi dieci anni. Quando negli anni Ottanta gli amministratori di Valencia decisero di deviare il corso del fiume Turia che attraversava il centro urbano separando la città vecchia dai quartieri più moderni, non era facile immaginare che quella scelta "forte" ed inconsueta sarebbe stata all'origine dell'incredibile trasformazione urbanistica successiva. L'alveo del fiume è stato trasformato in un grande parco che ha ricongiunto la città con il mare, recuperando il suo affaccio sul Mediterraneo. Per secoli la città si era sviluppata verso la campagna, mentre il mare non dista più di tre chilometri. Nel 1998, nel tentativo di mantenere la posizione culturale di Valencia al passo con quella di Siviglia e Barcellona, il Comune di Valencia ha voluto promuovere un museo di importanza nazionale. Il progetto fu affidato all'architetto Santiago Calatrava e la *Ciudad de las artes y de las ciencias* viene completata nel 2001: Valencia è per la prima volta sotto i riflettori (Calatrava 2001). La seconda volta è nel 2003 quando viene scelta quale sede del grande evento

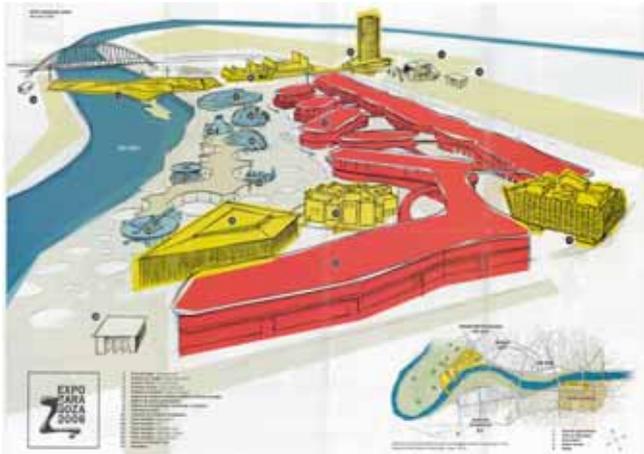


Il porto di Valencia durante le regate della Coppa America.

velico che le ha permesso di intensificare i processi e le strategie già in atto che erano tese alla trasformazione dell'area portuale. Il porto di Valencia risale al 1792 quando era costituito da un solo molo di legno che si doveva ricostruire dopo ogni forte temporale. Fra il XIX e XX secolo fu costruito il vero e proprio porto fino a raggiungere pian piano l'imponente configurazione attuale. Il Piano Regolatore del 1988 prevedeva la trasformazione di una delle darsene del porto in una darsena ad uso della città. Negli anni Ottanta si firmarono nuovi accordi tra l'Amministrazione Portuale, la Municipalità, il Governo Regionale e il Governo centrale per rinnovare lo spazio interno delle darsena. La previsione era di realizzare un complesso commerciale come a Barcellona. La proposta prevedeva di eliminare dalla darsena, e da un lato del molo di Levante, circa 500.000 metri quadrati di spazi adibiti ad uso portuale. Nasceva il progetto *Balcón al Mar* che, venendo incontro anche alle richieste dell'Amministrazione del porto, prevedeva la costruzione di un accesso, posto a nord della città, direttamente alle installazioni portuali. L'evento della Coppa America ha innescato un processo di riqualificazione molto incisivo ed ha rappresentato l'occasione di mettere in essere quanto pianificato dagli strumenti urbanistici.

Nel 2003 i progetti destinati alla trasformazione della darsena interna del porto di Valencia dovevano modificarsi per la nomina della città quale sede dell'evento. La scelta di Valencia (operata dalla squadra svizzera vincitrice della precedente edizione della Coppa), ha determinato un cambiamento sostanziale di una parte della darsena interna, rafforzando la precedente strategia di trasformazione dell'area portuale. Elemento fondamentale è stata la possibilità di indirizzare tutti gli sforzi e gli investimenti entro un termine

Sperimentazioni

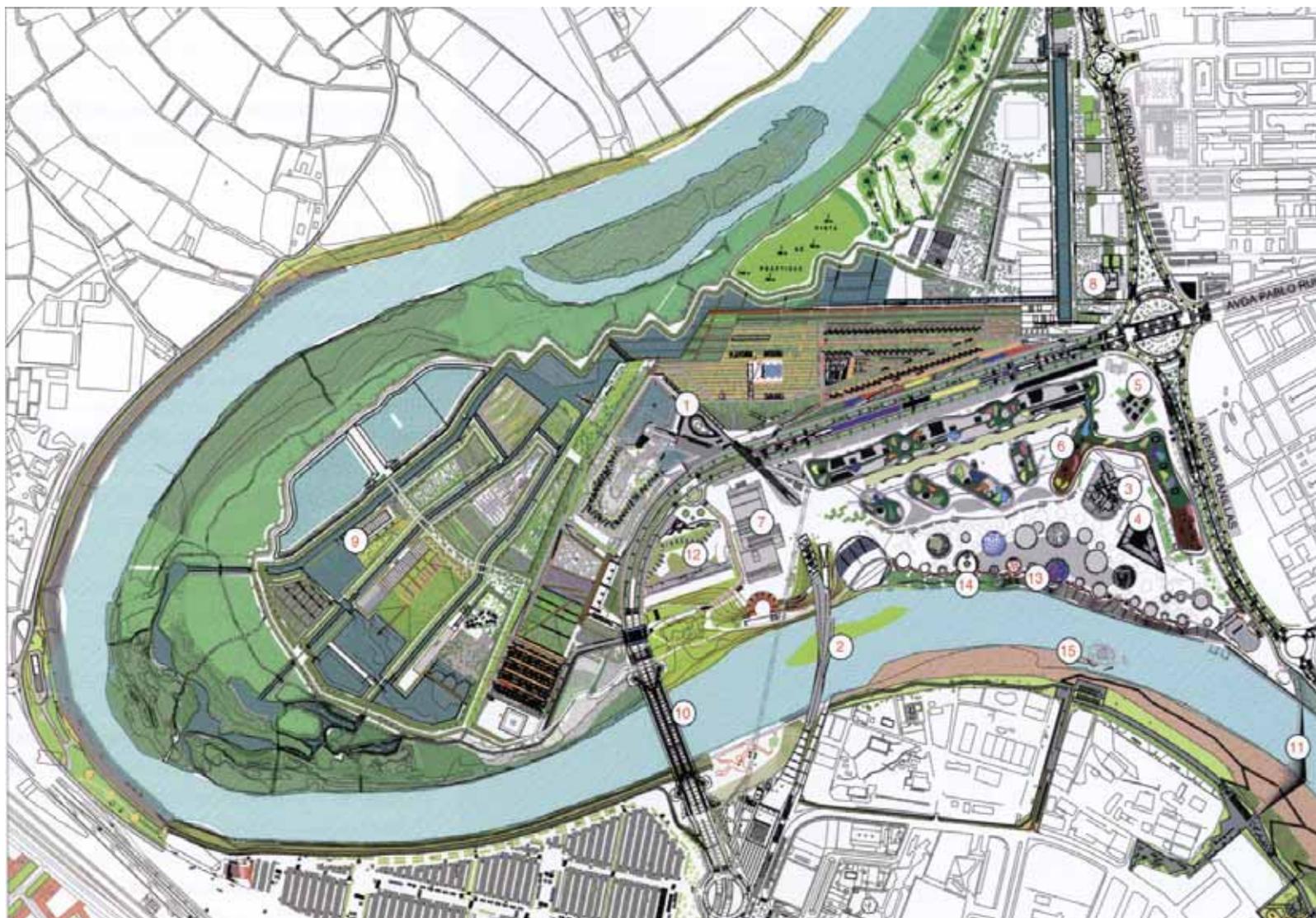


tassativo: l'estate del 2007. I lavori iniziarono nel 2004 ed i principali interventi sono consistiti nello scavo di un nuovo canale di accesso alla darsena direttamente dal mare, in una nuova darsena con diga e contro argine per il nuovo canale di accesso al porto, nella costruzione delle basi operative per le squadre in gara, e nella realizzazione di uno spazio al centro della darsena per l'attracco degli yacht di grandi dimensioni, nella realizzazione dell'edificio *Vels e Vents* dell'architetto britannico David Chipperfield e dello spagnolo Fermin Vázquez, di un parcheggio sotterraneo ed, infine, nella realizzazione di uffici e servizi accessori.

Senza dubbio l'intervento che ha maggiormente cambiato l'immagine dello spazio portuale è stata l'apertura di un canale di comunicazione con il mare, mentre si chiudeva la

Schizzo prospettico dell'area dell'Expo ed Ortofoto con l'indicazione delle principali funzioni:

- 1 - Torre dell'Acqua; 2 - Padiglione Ponte; 3 - Acquario fluviale; 4 - Padiglione spagnolo; 5 - Padiglione aragonese; 6 - Edificio a supporto dei padiglioni internazionali; 7 - Palazzo del Congresso; 8 - Edificio dell'Expo; 9 - Parco dell'acqua; 10 - Ponte del terzo Millennio; 11 - Passarella del Volontariato; 12 - Hotel Hiberus; 13 - Piazza tematica; 14 - Iniziative cittadine; 15 - Spettacoli notturni.



tradizionale via di comunicazione della città con il resto del porto. La darsena storica cambiava così definitivamente orientamento aprendosi direttamente al mare e chiudendo il suo accesso tradizionale alla città.

Di pari passo con questa variazione strutturale, la darsena iniziava ad arricchirsi di nuovi edifici (le basi logistiche delle squadre partecipanti alla gara) mentre si eliminavano le vecchie strade di comunicazione interna (la circonvallazione ferroviaria) e si aprivano nuovi accessi.

Il secondo processo di trasformazione è iniziato a metà del 2006, quando il *Consorcio Valencia 2007*, creato dalle amministrazioni pubbliche (della Regione di Valencia e dalle varie amministrazioni spagnole) per la gestione dei lavori e delle infrastrutture per la Coppa America, ha lanciato un concorso internazionale per sviluppare la *Marina Reale Juan Carlos I*. Valencia ha così concentrato architetti ed urbanisti di tutto il mondo affinché proponessero il riordino e l'adattamento di oltre 340.000 metri quadrati corrispondenti al quartiere di *El Grau*, ubicato vicino alla darsena interna, per un totale di 1.3 milioni di metri quadrati di suolo e 565.000 di superficie d'acqua.

Al concorso, presentato a ottobre 2006 alla Biennale di Architettura di Venezia, si presentarono 135 team di architetti mentre, allo scadere del bando, furono 59 i progetti ricevuti.

Il primo marzo 2007, la giuria decise di assegnare il primo premio ex-aequo alle proposte dei tedeschi del *GMP International Architects*, guidati da Meinhard von Gerkan, e agli architetti Jean Nuovel e José María Tomás. Le proposte vincitrici presentavano un riordino generale non solo della darsena, ma anche degli spazi vicini: "*El Grau*" con i moli che in futuro verranno abbandonati dall'attività portuale.

Saragozza e l'Expo del 2008

E veniamo all'evento dell'anno: l'Expo di Saragozza che si svolge dal 14 giugno al 14 settembre. Il tema dell'Esposizione è "*Agua y Desarrollo Sostenible* (Acqua e Sviluppo sostenibile) e la zona in cui sono costruiti i padiglioni si trova lungo le rive del fiume Ebro.

Saragozza, quinta città spagnola, dista da Madrid 300 chilometri, gli stessi che la separano da Barcellona e da Bilbao e 350 chilometri da Valencia. La sua posizione strategica, al centro della Spagna, è sicuramente fondamentale per la previsione degli indotti di cui l'evento sarà portatore. La realizzazione di un sito per l'Esposizione Universale rappresenta un'operazione urbana che ambisce a trasformare una città con investimenti eccezionali giustificati dall'evento. Ma le maggiori trasformazioni non si hanno solo all'interno delle aree dell'evento, ma sul sistema del trasporto per

La stazione dell'Alta velocità di Saragozza, progettata da Feater e Valero.



l'accesso ad essa: ponti, strade, stazioni ed aeroporti. Per il resto l'Expo rappresenta un laboratorio di architettura che persegue maggiormente il tecnicismo e l'estetica rispetto alla durevolezza.

Viceversa le infrastrutture realizzate per l'accesso all'area espositiva sono permanenti e contribuiscono in maniera radicale alla trasformazione della città (Ferdandez-Galiano 2008). L'Expo di Saragozza è stata realizzata in un'area di 25 ettari al di fuori dell'area urbana, in un'ampia ansa del fiume Ebro. E proprio il fiume, e quindi l'acqua, è il tema che ha ispirato l'esposizione di questa edizione.

Il recinto espositivo infatti si affaccia lungo il fiume, e al fiume stesso si ispira il suo aspetto sinuoso.

I Padiglioni si sviluppano lungo un serpentine su più livelli, con un'area libera al centro che si affaccia interamente sull'Ebro. L'annuncio della designazione di Saragozza quale sede dell'Expo fu dato nel 2004 dalla *Bureau International des Expositions* (BIE).

Tra le prime realizzazioni che hanno contribuito ai grandi cambiamenti di Saragozza è stata la realizzazione della stazione dell'Alta Velocità (AVE) ad opera di Carlos Ferrater e José María Valero. La realizzazione della stazione, nodo strategico della rete spagnola del trasporto su ferro, rappresenta l'innescò di un processo di riqualificazione dell'area intorno alla stazione che ha visto anche la nascita di un nuovo quartiere residenziale. A questo è stato affiancato l'ampliamento dell'aeroporto con un nuovo terminal passeggeri.

Il numero dei progetti realizzati intorno al sito dell'esposizione è impressionante: sono state realizzate nuove strade di accesso, le sponde del fiume sono state collegate con due nuovi ponti di cui uno è esso stesso un padiglione espositivo e l'altro è il Ponte del Terzo Millennio (García-Herrera 2008). Le infrastrutture, il treno ad Alta Velocità, il nuovo aeroporto e l'implementazione del sistema viario hanno potenziato la centralità geografica di Saragozza rendendola, a tutti gli

Foto aerea dell'area dell'Expo 2008 a Saragozza durante gli ultimi lavori prima dell'inaugurazione.



effetti, il centro del paese. Per quanto riguarda i padiglioni, sul sito ufficiale dell'Expo vengono indicate quelle che sono le previsioni per il post-evento: l'area sarà trasformata in un *Business Park*.

Conclusioni

La complessa evoluzione urbanistica in Spagna è stata profondamente segnata dal susseguirsi di grandi eventi. Dal 1992 ad oggi, si contano ben cinque grandi eventi che hanno contribuito ad innescare i processi di trasformazione delle città. Le Esposizioni Universali, gli eventi sportivi internazionali, le amenità urbane, hanno ricoperto un ruolo centrale nei processi di sviluppo e trasformazione urbana incidendo in maniera determinante sull'identità e l'immagine delle città.

I processi urbanistici innescati dai grandi eventi hanno riaperto la competizione delle città spagnole rispetto alla città europee, portando la Spagna ad emergere nel panorama internazionale e coronando la rinascita culturale ed economica della Spagna. Le città si sono preparate ai grandi eventi con la consapevolezza di trovarsi di fronte ad un'opportunità probabilmente irripetibile e non l'hanno disattesa.

Massicci interventi hanno profondamente rinnovato l'assetto urbanistico, i maggiori architetti sono stati chiamati per la realizzazione di significativi edifici, ma ciò che ha inciso maggiormente sulle trasformazioni radicali e durature sono state le realizzazioni che hanno interessato le infrastrutture: metropolitane, alta velocità, stazioni, aeroporti, porti e strade. Investire in infrastrutture non significa solo accessibilità alle nuove centralità urbane, ma soprattutto rappresenta il futuro delle aree stesse che senza un'integrazione con le parti consolidate del territorio, perderebbero vita e resterebbero inutilizzate. Il grande evento è dunque l'occasione per mettere in moto energie, investimenti, politiche che Amministrazioni locali, regionali e statali devono cogliere al volo, nell'ottica di "approfittare" della straordinarietà del momento storico per accelerare processi di trasformazione lenti a decollare; è l'occasione per investire in quei settori, quali le infrastrutture, che consentono radicali trasformazioni dei flussi e delle dinamiche urbanistiche delle città.



L'ampliamento dell'aeroporto di Saragozza progettato da Luis Vidal.

Riferimenti Bibliografici

Adagio C., <http://www.istitutosalvemini.it/>

Alvarez-Cienfuegos Ruiz J. (1984) "El proceso de urbanización en España y sus condicionamientos estructurales, 1940-1981", in *Estudios territoriales*, n. 11 e 12.

Bohigas O. (1992) *Ricostruire Barcellona*, Etaslibri, Milano.

Calatrava S. (2001) "Ciudad de las artes y de las ciencias", in *Lotus International 109*, Electa, Milano.

Castelles M. (1986) *La ciudad y la masas*, Alianza, Madrid.

Castelles M. e Hall P (1992), *Andalucía. Innovación Tecnológica y desarrollo económico*, Madrid, Expo'92-Espasa Calpe.

Escudero M. (1985) "Esplendor y caída del Gran Bilbao", in *Estudios Territoriales* n. 19.

Ferdandez-Galiano L. (2008) "Zaragoza líquida", in *Zaragoza 2008-La Expo del Agua; construcciones sostenibles - Arquitectura Viva* n. 117.

Ferrer Aixala (1985) "L'abitazione in Spagna: un'occhiata retrospettiva", in *Storia urbana*, n. 31.

Font A. (2004) "La pianificazione territoriale della regione metropolitana di Barcellona", in *AreAVasta online* n. 8/9

García-Herrera A. (2008) "Desarrollo a secas", in *Zaragoza 2008-La Expo del Agua; construcciones sostenibles - Arquitectura Viva* n. 117.

Leira E., Gago J., Solana I. (1976) "Madrid: cuarenta años de crecimiento urbano", in *Ciudad y territorio*, n. 2-3.

Marcelloni M. (1989) (a cura di) "Piani e politiche urbane in Spagna", in *Urbanistica* n. 94, Franco Angeli Editore, Milano.

Pesci R. (1989) "De la ciudad regulada a la ciudad consensuada", in *Ciudad y Territorio*.

Papa E. (2006) "Bilbao", in *Città e reti di trasporto su ferro. Da un paradigma interpretativo ad un caso di studio*, Giannini Editore, Napoli.

Referenze immagini

La foto di pagina 58 è tratta da Lotus International 109. La foto a pagina 59 è tratta da Lotus International 128. La foto a pagina 60 è tratta dal sito www.wikimedia.com. La foto a pagina 62 è tratta dal sito www.americanscup.com. Le foto da pagina 63 a pagina 66 sono tratte da *Arquitectura Viva* 117.



Olimpiadi di Pechino: mobilità ambiente e nuove tecnologie

Romano Fistola

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Ingegneria
Università degli Studi del Sannio
e-mail: fistola@unina.it; web: www.romanofistola.it

I giochi della trasformazione urbana

L'articolo ripercorre le repentine trasformazioni che la capitale cinese sta subendo in questi ultimi anni e che stanno contribuendo a conformarne l'assetto di una *word-city* sul modello occidentale. L'immensa campagna di riedificazione di gran parte della città, in vista degli oramai prossimi giochi olimpici, produce e produrrà nel futuro considerevoli impatti su molte componenti del sistema urbano (nelle sue articolazioni subsistemiche di tipo fisico, funzionale, socio-antropico, percettivo, etc.) e sull'habitat della città contribuendo ad innalzarne i già elevati livelli entropici. Come è noto la condizione ambientale di Pechino è attualmente caratterizzata da un consistente degrado riconducibile principalmente all'inquinamento dell'aria che condiziona considerevolmente la vita urbana. L'idea alla base della riflessione proposte è quella di rinvenire un filo conduttore fra alcune realizzazioni edilizie ed infrastrutturali (attualmente in via di completamento), per cercare di definirne l'effetto entropico o neghentropico ed il contributo positivo o negativo all'attuale livello di qualità della vita nella capitale cinese. In tal senso le realizzazioni che pare interessante analizzare sono quelle che, in qualche modo, rappresentano il "nuovo corso" cinese ed il nuovo assetto "filo occidentale" di Pechino ed in particolare : l'*Olimpic Stadium* (più noto come "*Bird's Nest*"), destinato ad ospitare circa 90 mila spettatori e coperto con più di mille pannelli fotovoltaici in grado di soddisfare l'intero fabbisogno energetico della struttura e dell'intera area al contorno; il *National Aquatic Centre* (noto come "*water cube*") all'interno del quale si disputeranno le gare di sport acquatici e per il quale l'uso delle nuove tecnologie consente di riciclare migliaia di tonnellate di acqua all'anno; il nuovo *scalo n. 3 dell'Areoporto di Pechino*, progettato da Norman Foster, che con i suoi 66 milioni di passeggeri, diverrà il più grande terminal al mondo. In conclusione si proporrà una breve riflessione sul rapporto

TeMA
02.08

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 1 - No 2- giugno 2008 - pagg. 67-76

Sperimentazioni

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

© Copyright dell'autore.

The Olympic Games of Beijing: Mobility, Environment and New Technologies

The environmental condition of Beijing is characterized by high level of entropy mainly referable to the air pollution that considerably affects the conditions of urban life. The basic idea of this text is to succeed in finding a thread among some building realizations and infrastructures in course of completion and in verifying, also thanks to the use of advanced technologies, the entropic or neghentropic contribution to the actual quality of life in the Chinese capital.

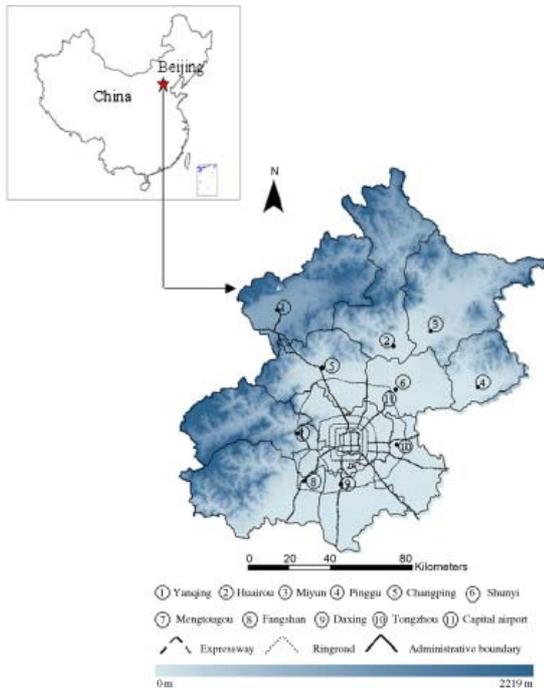
The buildings considered useful for an investigation are the following: The Olympic Stadium, destined to entertain about 90 thousand spectators and covered with more than one thousand solar panels to satisfy the whole energetic requirement of the structure and of the surrounding area; the National Aquatic Centre (known as "water cube") inside which competitions of aquatic sports will take place and thanks to the new technologies it will be possible to recycle tons of water a year; the new terminal n.3 of the Beijing Capital Airport, designed by Sir Norman Foster, which will become, with its 66 million passengers, the biggest terminal all over the world.

The paper describes the sudden transformations that the Chinese capital is undergoing in the last years, which are contributing to conform its new pattern of world city reshaped to the western model.

fra la trasformazione di Pechino ed il contributo che le nuove tecnologie hanno offerto sia nella riconfigurazione del sistema fisico, rappresentando una delle costanti progettuali, sia nei modi d'uso della città.

La *word-city* cinese

Con una superficie totale di 7.800 kmq. l'area della municipalità di Pechino è articolata in quattro quartieri urbani, quattro quartieri sub-urbani interni e otto quartieri sub-urbani esterni. I quattro quartieri urbani comprendono i distretti di: Dongcheng (città ad oriente), Xicheng (città ad occidente), Chongwen e Xuanwu. Gli ultimi due distretti coprono l'area meridionale storicamente abitata dalla popolazione più povera e da una notevole quantità di piccole imprese prevalentemente artigianali; nei due distretti



La municipalità di Pechino con la suddivisione nei diversi quartieri e il tracciato ad anelli della rete cinemática.

settentrionali è localizzato il cuore degli affari pechinese: il Central Business District (CBD).

I quattro quartieri suburbani interni sono: Chaoyang nel nord-est, dove è ubicato l'aeroporto internazionale per il quale Sir Norman Foster ha progettato il nuovo terminal, ed ove esiste una maggior concentrazione di stranieri e di società finanziarie; Haidian nel nord-ovest, dove sono ubicati alcuni istituti di ricerca, università ed una certa concentrazione di imprese hi-tech; Fengtai a sud e sud-ovest, dove una grande *development area* è stata creata per attrarre investimenti nazionali ed esteri; ad Ovest si ubica il distretto di Shijingshan dove sono insediate le grandi imprese industriali, ed in particolare metallurgiche, come la Capital Steel Corporation. La popolazione della capitale ci-

nese è in continua ascesa così come la superficie urbana. Dai circa 11 milioni di abitanti del 1991 si è passati ai 14 milioni del 2004; attualmente il dato ufficiale è di 15,4 milioni e la stima per il 2015 fornisce un dato vicino ai 17 milioni di abitanti. Attualmente l'area urbana centrale di Pechino conta circa 11,50 milioni di abitanti. Parallelamente la superficie densamente urbanizzata è passata dai 1.200 Km² del 1991 ai circa 3.000 del 2008 con una stima di oltre 3.400 Km² al 2015. È interessante osservare come esista una correlazione diretta fra l'aumento della popolazione e della superficie urbanizzata, e la crescita del PIL.

Se si vuole ricercare il "punto di svolta" nel quale la Cina ha deciso di adottare un nuovo modello economico, che fondasse anche sullo sviluppo urbano, gran parte dei processi di crescita è necessario riferirsi all'inizio degli anni '90. In quegli anni il governo cinese decise di creare numerose *Development Zone* (DZ) indicandole con i nomi di High Tech DZ, Economic and Technological DZ, Industrial DZ, etc.. Dalle 117 DZ del 1991 si passò alle 270 DZ della fine del 1992 (Liang and Zhou, 1993). Anche nella capitale cinese vennero istituite, negli anni '90, un considerevole numero di DZ di vario tipo con più di 20 di queste dedicate alla produzione industriale. L'insediamento delle DZ ha catalizzato un effetto di rapida espansione della superficie urbanizzata delle città ed in Particolare di Pechino. La DZ ha funzionato come polarizzatore e generatore di tessuto urbano saldando le grandi città ai piccoli centri una volta dispersi nel territorio agricolo. Il consumo di territorio agricolo può essere considerato un altro fattore di generazione entropica per l'intero sistema urbano. Ad un'analisi che adotti l'interpretazione sistemica, la città di Pechino (letta nella sua dinamica evolutiva dagli anni '90 in poi) evidenzia un'enorme crescita del sistema fisico riconducibile alla moltiplicazione di spazi e canali originatisi, come detto, anche a causa dell'istituzione delle DZ; parallelamente il sistema funzionale è stato incrementato e riarticolato secondo i nuovi assetti e continui aggiustamenti indicati dal Beijing Municipal Institute of City Planning che tuttavia, nelle più recenti azioni di governo, ha in parte trascurato quel principio di

Year	Population (10,000)	GDP (100 million yuan)	Urban land area (km ²)
1991	1094.00	598.89	1206.47
1997	1240.00	1810.09	1870.79
2000	1364.00	2845.65	2331.88
2004	1492.70	4283.30	2726.66
2010	1562.34	6476.10	3043.47
2015	1675.96	9052.92	3411.67

Stima della crescita della popolazione, del PIL e della superficie urbanizzata a Pechino dal 1991 al 2015.

conservazione dei patrimoni edilizi storici che era stata indicata come priorità assoluta ed alla base di ogni azione di trasformazione. In particolare per alcune aree del tessuto residenziale, le necessità di rapida sostituzione ed adesione al nuovo assetto urbano hanno inibito la possibilità di conservare luoghi rappresentativi e sedi del "genius loci" popolare pechinese.

Tale fenomeno ha avuto una delle sue più eclatanti manifestazioni con i lavori per i giochi olimpici.

Come accade per molti sistemi urbani il grande evento, che coinvolge molteplici fattori tangibili ed intangibili del territorio, è visto come un fattore strategico di propulsione dello sviluppo della città (Li, 2005) consentendo l'immissione, nel sistema economico locale, di notevoli quantità di capitali. Ciò che si intende sostenere in questa sede è che, dal punto di vista territoriale ed ambientale, le Olimpiadi rischiano di rappresentare un evento da considerarsi più come un generatore entropico che come un'occasione di sviluppo sostenibile della megalopoli asiatica. In tale ottica la mobilità, altro elemento di riflessione di questa rivista, assume il ruolo di funzione "derivata" e non strutturante del nuovo assetto urbano.

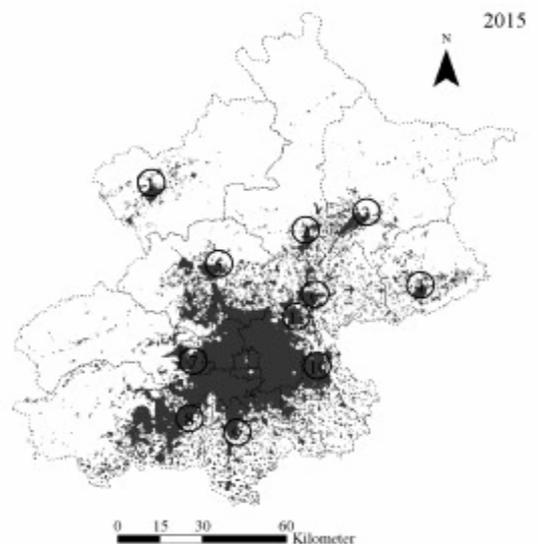
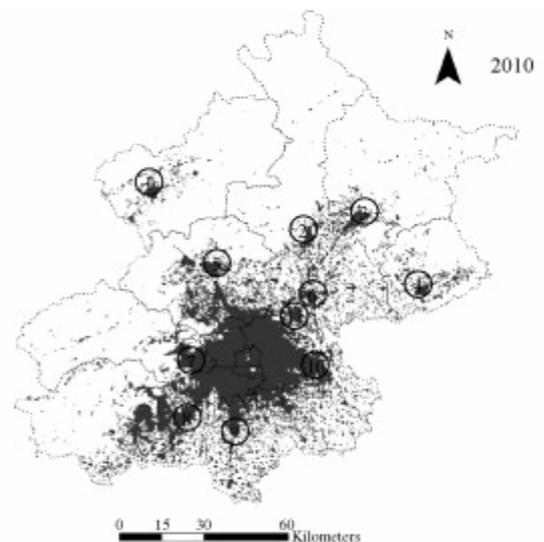
La grande incognita è tuttavia connessa con la condizione ambientale della megalopoli da ricondurre ai rapidi processi di crescita economica ed industriale, all'enorme sviluppo della mobilità veicolare privata e ad una serie di concause che contribuiscono ad incrementare costantemente l'entropia urbana e che nell'immediato seguito si tenterà di analizzare.

I livelli di entropia urbana

I principali fattori di entropia urbana sono in particolare riconducibili alla rapida crescita della popolazione, al crescente consumo di suolo, alla concentrazione del sistema industriale, alla disomogeneità del sistema funzionale, al moltiplicarsi dei flussi di spostamento veicolare (determinati anche da una tendenza policentrica del territorio), alla frenetica attività edilizia messa in essere anche per le esigenze olimpiche, etc.. Il grande evento olimpico si inserisce in un processo di rapido cambiamento economico e sociale del grande paese e ne diviene, in qualche modo, un acceleratore. I giochi olimpici rappresentano anche un enorme amplificatore ed uno straordinario sistema di diffusione mediatica (globale) della "occidentalizzazione" della nazione della rivoluzione culturale che, da circa un decennio, lavora riadottando condotte socio-economiche occidentali e modelli culturali che sembrano non riconducibili a quelli che, solo pochi anni fa, definivano una cultura unica e non omologabile. Una componente importante di questo processo di crescita smisurata (il PIL cinese è cresciuto del 500% dal 1992 ad oggi) è rinvenibile nel nuovo rapporto che si è instaurato fra i cinesi ed il loro territorio.

Il territorio in Cina non è, o forse non è più, considerato una risorsa.

La nuova Cina per assumere le vesti occidentali consuma molto. Per la nuova classe media cinese, inesistente fino ad un decennio fa e che oggi conta circa 150 milioni di individui, si moltiplicano le opportunità di lavoro, di guadagno di consumo. Questa classe cresce rapidamente ed ha bisogno di adottare rapidamente i modelli culturali occidentali: possedere una casa, disporre di un'automobile privata, utilizzare la tv satellitare, comunicare con il telefono cellulare.



- ① Yanqing ② Huairou ③ Miyun ④ Pinggu ⑤ Changping ⑥ Shunyi
⑦ Mengtougou ⑧ Fangshan ⑨ Daxing ⑩ Tongzhou ⑪ Capital airport
- Administrative boundary ■ Urban area

Stima dell'espansione urbana di Pechino nel 2010 e nel 2015 calcolata attraverso l'applicazione degli automi cellulari.

Nel paese del *feng shui*, dell'armonia e dell'equilibrio nello scambio ciclico fra uomo e natura, l'antropizzazione sta letteralmente soffocando il territorio. Il popolo che ha insegnato al mondo la filosofia del rispetto dell'habitat e dei cicli naturali, oggi adotta la nuova tecnologia, considerabile come uno scambiatore entropico (Rifkin, 2000), per bombardare le nuvole con lo ioduro d'argento al fine di provocare, artificialmente, la pioggia.

In estrema sintesi è possibile affermare che gli effetti dell'antropocene (Crutzen, 2005) si manifestano principalmente in due fenomeni particolarmente preoccupanti:

il consumo di suolo dovuto alle nuove realizzazioni edilizie: si calcola che in Cina ogni anno si costruiscano circa mezzo miliardo di metri cubi a destinazione d'uso residenziale e commerciale; la desertificazione indotta dalle attività umane ed in particolare dall'emungimento dei fiumi (il più noto è lo Yangtze con la sua megadiga da 40.000 miliardi di litri d'acqua) e delle falde acquifere, che cancella ogni anno più di 400.000 ettari di prateria cinese dando origine ad un deserto le cui dune raggiungono anche i 500 metri d'altezza e che sono all'origine delle tempeste di polvere che colpiscono in particolare Pechino contribuendo ad aggravare le condizioni atmosferiche della capitale.

La cosa che stupisce è la facilità con cui le autorità cinesi "trasferiscono" masse enormi di popolazione urbana e rurale per far posto alle realizzazioni in corso. Per la costruzione della diga sullo *Yangtze* sono state deportate più di un milione di persone e ricollocate in aree rurali ad elevata vulnerabilità idrogeologica; per le realizzazioni riconducibili al nuovo distretto olimpico sono stati spazzati via interi quartieri dell'antico tessuto urbano e circa un milione di abitanti dei famosi *houtong* (ambiti storici della città) "spostati" in nuove zone periferiche. Anche per rendere disponibili i 99 et-

tari destinati alla realizzazione del nuovo terminal dell'aeroporto di Pechino, di cui si dirà nel seguito, sono stati "allontanati" più di 10.000 residenti utilizzando una compensazione irrisoria. I nuovi distretti urbani sono caratterizzati da tipologie residenziali a torre che definiscono un'elevata intensità d'uso del territorio e contribuiscono ad innalzare i livelli di inquinamento urbano da polveri che non riescono più a disperdersi come avveniva in precedenza (Hao et al., 2000; Liu H. et al., 2005). A Pechino molto si sta facendo per abbattere drasticamente le emissioni di inquinanti in particolare durante lo svolgimento dei giochi. Tuttavia approfonditi e recenti studi dimostrano che tutte le azioni messe in atto potrebbero non essere sufficienti. Anche se si opererà, nel periodo olimpico, per sospendere tutte le attività urbane emissive le condizioni meteorologiche sfavorevoli potrebbero mantenere elevati i livelli dei PM10 e dell'Ozono. Nel corso dell'estate a causa dell'abbattimento dei venti e della topografia collinare (che ne limita la circolazione), delle alte temperature e dell'elevata umidità, si raggiungono livelli di inquinamento urbano dannosi per la salute umana e che compromettono la vivibilità urbana. Inoltre esiste un consistente contributo esogeno all'inquinamento della città da attribuirsi a sorgenti extra-urbane (AA.VV., 2007).

In estrema sintesi la Pechino dei giochi olimpici, presentata al mondo come la moderna e potente immagine del nuovo "dragone" cinese, appare come una megalopoli fragile, strutturalmente vulnerabile, le cui componenti sistemiche interagiscono secondo relazioni instabili. La condizione ambientale ad elevata entropia, la crescente congestione da traffico veicolare, la crisi idrica, la distruzione dei tessuti urbani di identità, l'instabilità sociale, il pesante inurbamento dalle campagne (fra qualche decennio il moto verso le città

è stimato in circa 400.000.000 di individui), il nuovo modello politico, restituiscono l'immagine di una città globale *border line*, in equilibrio precario fra isopravvivenza e caos. A supportare ed accelerare il cambiamento il nuovo establishment politico che vede nel liberismo "controllato" il miglior modello economico per il futuro della Cina: "la nomenclatura comunista è parte contraente di un patto con la nuova borghesia capitalistica cinese: la continuazione della crescita economica secondo il modello fin qui seguito, l'alto livello dei profitti, la possibilità di investire e produrre senza impacci, ne sono le clausole implicite" (Rampini, 2007). Va comunque segnalato che la città ha varato un ambizioso programma di riduzione dell'inquinamento urbano solo



Il megaimpianto siderurgico creato alle porte di Pechino per le nuove necessità edilizie del paese in grado di produrre 8.98 milioni di tonnellate di ferro e 9.7 milioni di tonnellate di acciaio.



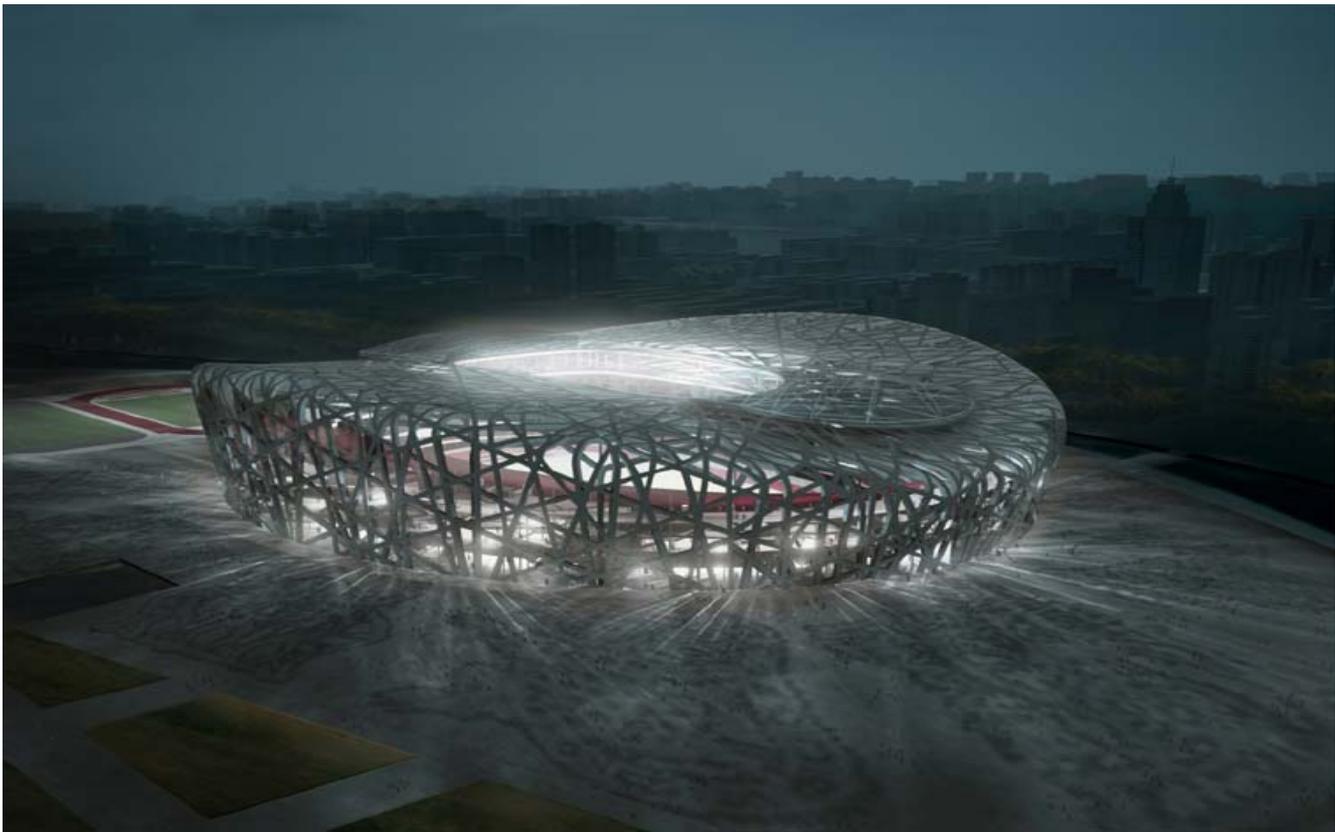
in parte però fondato su una riconsiderazione sistemica della distribuzione e dell'impatto delle attività urbane inquinanti. La prima azione che si intende mettere in essere è quella di fermare tali attività nel periodo di svolgimento dei giochi, di spegnere temporaneamente delle funzioni della città; ma dopo? La volontà di orientarsi verso uno sviluppo sostenibile è testimoniata dalla particolare attenzione al risparmio energetico e idrico dei nuovi simboli dell'architettura cinese (presenti sulle copertine di molti giornali occidentali) ma difficili da scorgere, anche a poca distanza, nello smog di Pechino.

Mobilità e impatti sull'inquinamento

Se si considera il fenomeno di rapida crescita urbana che ha interessato la capitale cinese e se ne rilevano in particolare gli effetti entropici va tuttavia considerato che per quanto attiene alla mobilità si sia posta particolare attenzione nell'adottare un modello per la rete su gomma che consentisse una sufficiente affidabilità nel presente e consentisse una efficace modularità di sviluppo per il futuro. Il sistema dei *ring* creato intorno a Pechino sembra andare in questa direzione ed è noto come in molte grandi metropoli risulti uno degli assetti della rete cinematica più vantaggiosi nel garantire una corretta mobilità fra le diverse zone della città. Tuttavia, probabilmente, non si era messo in conto l'enorme e fulmineo aumento della domanda provocato dai

nuovi standard socioeconomici della capitale. La crescente congestione del traffico e l'inquinamento atmosferico nelle città cinesi stanno diventando un problema consistente per le amministrazioni locali ed i cittadini. L'incremento vertiginoso delle autovetture private, raddoppiate in numero dal 1999 al 2005, è (in gran parte) responsabile di tali fenomeni. Nel 2003 sono state immatricolate a Pechino 2.000.000 di autovetture e circa la metà erano auto private. Ogni giorno in Cina, in particolare nelle maggiori aree urbane, si immatricolano 14.000 nuove autovetture e fra circa dieci anni il numero complessivo di unità supererà le 100.000. Per quanto attiene allo spostamento veicolare il livello di congestione da traffico è in rapido aumento. Nella città di Pechino nel 2002, secondo un dato pubblicato dal China's Daily del febbraio 2004, le ore di congestione da traffico automobilistico erano 11 al giorno e sono stati registrati più di 16.000 ingorghi annui. Anche per quanto attiene alla mobilità veicolare Pechino sta rapidamente assumendo le caratteristiche di alcune world cities con una velocità media inferiore ai 15 Km/h. (l'andatura di una bicicletta). La capacità della rete stradale pechinese è saturata per il 90% e le condizioni di sicurezza stradale sono molto basse anche a causa della scarsa abilità nella guida, pratica diffusasi troppo rapidamente e senza gli adeguati tempi e corretti processi di apprendimento.

Su tale complessa situazione si innesta la domanda di mobilità che a breve si genererà per effetto dei Giochi Olimpici. Va sottolineato che l'offerta di trasporto pubblico esistente in



The Nest: lo stadio olimpico progettato da Herzog & de Meuron Architekten, BSA/SIA/ETH.

città sembra in grado di sostenere tale domanda anche in riferimento a due elementi: il reale afflusso di turisti olimpici potrebbe essere considerevolmente ridimensionato a causa delle condizioni urbane appena descritte; il controllo "politico" delle accessibilità urbane. In altri termini pare che una forma di gestione della mobilità verrà messa in essere attraverso una severa regolamentazione, non dei flussi, ma delle possibilità di accesso alle diverse zone urbane. Molte aree saranno precluse alla visita dei turisti che dovranno seguire corridoi di spostamento rigidamente predisposti. Anche questa potrebbe essere una forma di gestione della domanda di mobilità anche se molto lontana dai valori di fratellanza, accoglienza, democrazia e condivisione che animano lo spirito olimpico.

Il nuovo volto di Pechino rimane, anche in questo caso, quello di una città proibita.

Le architetture olimpiche valori semantici, sostenibilità e nuove tecnologie

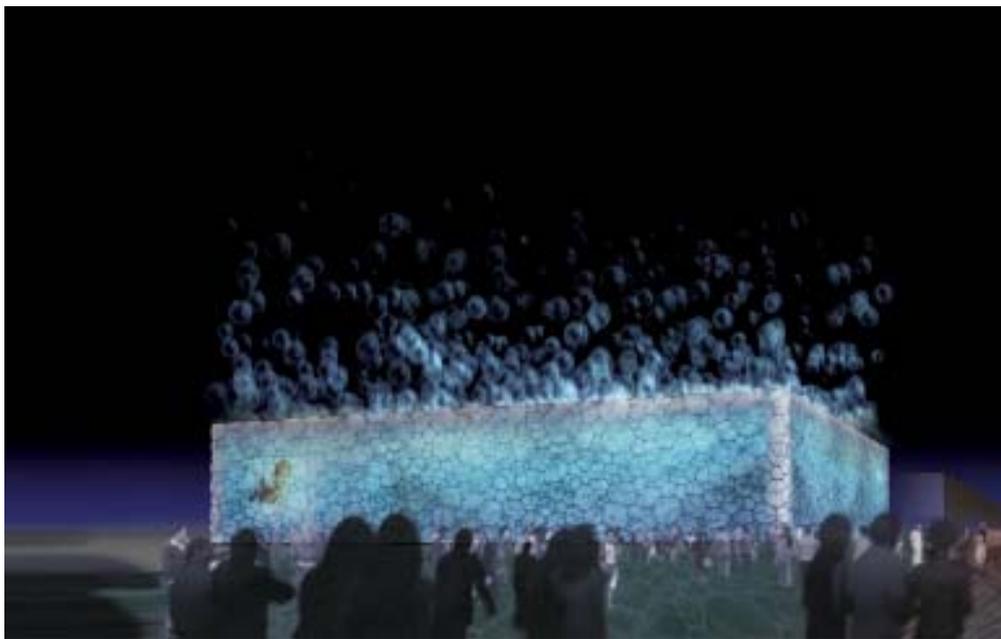
In un panorama di incertezze che sembra contraddistinguere i prossimi Giochi Olimpici, non ultime quelle determinate dalla questione tibetana, la capitale cinese si affida al potere mediatico dell'architettura e, come molte città del mondo, realizza oggetti urbani che divengono veri e propri simboli

della nuova Cina. Anche in questo caso, come più volte dichiarato, l'attenzione ai problemi energetici e l'uso di tecnologie costruttive avveniristiche rappresentano dei determinanti del processo progettuale del manufatto che assume il ruolo di simbolo del "nuovo corso" cinese. Analizzando gli interventi è possibile distinguere due tipologie di architetture che connotano la trasformazione della capitale:



“l'architettura rossa”: monumentale, celebrativa e di parata e “l'architettura grigia”: più a dimensione d'uomo, nascosta e in grado di reinterpretare gli spazi, le articolazioni e le forme dell'architettura tradizionale cinese (Poncellini, 2008). Il grande evento olimpico consente la realizzazione di avveniristiche architetture firmate dai più noti architetti che pongono particolare attenzione al tema della protezione ambientale e della sostenibilità della realizzazione.

A fronte di tale etica, il processo di trasformazione urbana, che pur sembra rispettare l'assetto degli assi che incidono gli anelli della mobilità (caratteristica dell'impianto urbano della capitale), sta spazzando via interi quartieri antichi e parti del tessuto della città “delocalizzando” molti abitanti esclusi da qualsiasi forma di partecipazione alle scelte urbane o di condivisione delle decisioni. Anche questa stridente contraddizione partecipa alle considerevoli discrasie generate dal grande evento. In tal senso rimane consistente il sospetto che l'occasione olimpica venga utilizzata come mero mezzo strumentale per veicolare/accelerare la trasformazione, forse anche in senso speculativo, della città. In senso opposto, considerando la buona fede è possibile riguardare in forma positiva i nuovi interventi edilizi che parlano di un recupero e riuso di ben 11 impianti sportivi esistenti, di 8 impianti sportivi temporanei che non incideranno sull'assetto urbano una volta smantellati e di 12 nuovi impianti olimpici “sostenibili”.



Il water cube in un rendering “fantasy” notturno.

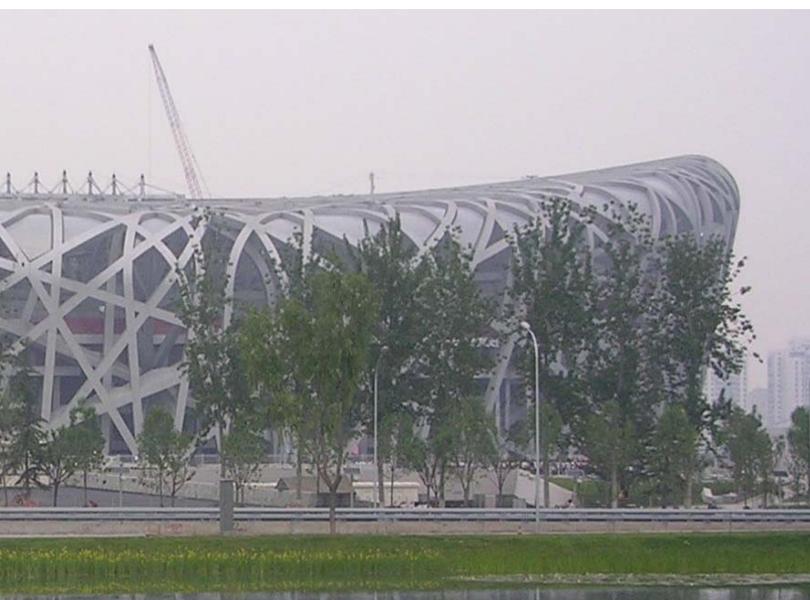
Per tutte le realizzazioni è stato già definito l'uso post-evento.

Come detto alcuni dei manufatti simbolo dei giochi olimpici basano sul fattore energetico e sull'uso delle nuove tecnologie una consistente parte della loro progettazione.

Fra questi il “Nest”, il “Water Cube” ed il terminal 3 dell'aeroporto di Pechino rappresentano gli esempi forse maggiormente emblematici ed i cui nomi dichiarano la valenza semantica e mediatica che pervade il grande evento olimpico.

Il Bird's Nest

L'idea iniziale, il concept, per il nuovo stadio olimpico di Pechino, pare debba essere attribuita ad un pittore esponente della pop art cinese Ai Weiwei che ora però non vuole essere accomunato ai gestori della trasformazione e non riconosce più la sua creatura. La progettazione esecutiva è stata affidata agli architetti svizzeri Herzog & de Meuron, già ideatori dell'Allianz Arena che ricorda molto nella forma lo stadio cinese. I progettisti hanno pensato di realizzare la struttura attraverso un fitto intreccio, apparentemente caotico, di travi in acciaio. Tale caratteristica della trama e la forma concava hanno immediatamente suggerito la denominazione del nuovo simbolo architettonico: il nido d'uccello. Per lo stadio sono stati “intrecciati” 7.500 elementi progettati individualmente per un totale di 35.000 tonnellate di acciaio. Le travi, disposte secondo un preciso schema disegnato da un programma di elaborazione specificatamente sviluppato, avvolgono gli anelli che potranno accogliere fino a 90.000 spettatori. Sulla struttura sono stati montati 1.125 pannelli solari fotovoltaici per sopperire alle esigenze energetiche dello stadio e di tutta l'area asservita.





La fase di sperimentazione delle membrane utilizzate per la superficie delle bolle del water cube.

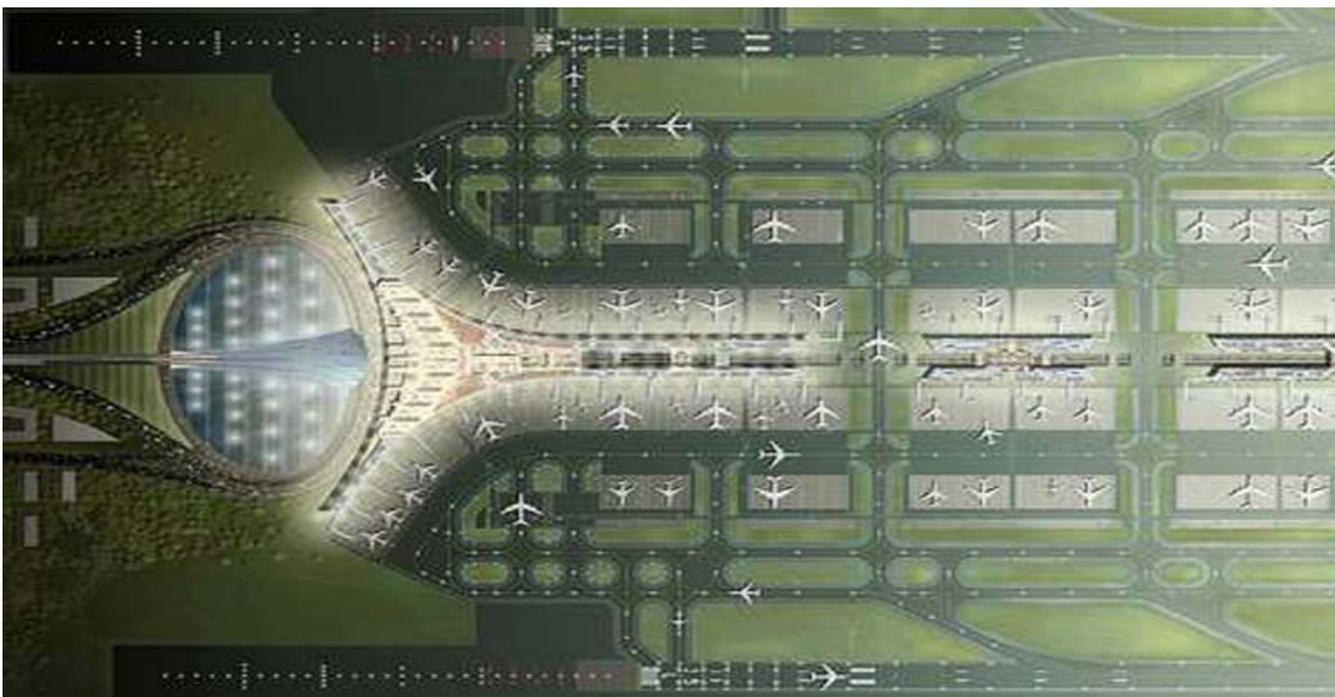
Il Water Cube

Il National Aquatic Stadium è sicuramente un altro dei nuovi simboli architettonici del cambiamento urbano. La struttura copre un'area di circa 80.000 mq. con tre piscine ubicate al

di sotto del livello del suolo ed è in grado di accogliere, secondo un'articolazione modulare, fino a 17.000 posti. L'armatura dello stadio che ospiterà le gare di nuoto, tuffi e tute le competizioni acquatiche, è costituita da una semplice struttura a parallelepipedo in acciaio ma la particolarità è da rinvenirsi principalmente nel rivestimento realizzato in EFTE (Ethylene Fluoro Tetra Ethylene), un nuovo tipo di membrana in Teflon, modellata secondo un pattern "a bolle" colorate e in grado di creare un rapporto di sostenibilità, anche visiva, con l'ambiente.

In particolare il rivestimento del "Water Cube", nome evocativo con cui è stata ribattezzata la struttura, interagisce con l'ambiente in vari modi: in termini visivi reagendo al colore del cielo, e modificando conseguentemente i propri cromatismi con la possibilità di creare stupefacenti effetti

di luce; in termini energetici attraverso sia il recupero dell'energia solare (utilizzata per riscaldare l'acqua delle vasche), sia contenendo la dispersione di calore rappresentando l'EFTE un validissimo isolante; in termini di illumina-



zione, in quanto la membrana è molto più luminosa delle canoniche cortine in vetro ed è in grado di utilizzare, e diffondere la luce solare diurna abbattendo al 55% i consumi di energia elettrica per l'illuminazione artificiale; in termini di risparmio idrico, infatti attraverso le venature delle bolle si recupera circa l'80% dell'acqua piovana che viene filtrata e riutilizzata sia per le vasche che per le necessità dell'impianto e dell'area circostante. In un anno la struttura è in grado di raccogliere e riciclare circa 10.000 tonnellate di acqua piovana per gli usi di servizio.

La struttura è progettata dagli architetti dello studio PTW e dal consorzio ARUP, che da sempre dedicano particolare attenzione alla sostenibilità e compatibilità ambientale delle loro realizzazioni. Gli stessi tecnici stanno curando la progettazione di Dongtan la prima città cinese totalmente ecocompatibile per la quale la sostenibilità si tradurrà in un fattore di incentivo all'insediamento trasformando il centro, da piccolo villaggio, a moderna città intermedia ubicata nelle vicinanze della Tech-City: Shanghai.

Il Dragone Rosso

L'accessibilità alla nuova Cina ed alla Pechino olimpica verrà enormemente aumentata dal nuovo terminal 3 dell'aeroporto intercontinentale di Pechino che consentirà un traffico di più di 65 milioni di passeggeri per arrivare ad un massimo di 76 milioni all'anno. Lo scalo, lungo più di 3 chilometri, è in grado di consentire l'atterraggio di un aereo ogni 30 secondi, permette l'accessibilità contemporanea di 120 aeromobili e possiede il sistema di smistamento dei bagagli più rapido ed affidabile del pianeta. Il terminal, progettato da Sir. Norman Foster, architetto appassionato di volo e progettista di altri scali aeroportuali quali quelli di Hong Kong e Stansted nonché del Christal Island di Mosca (il più grande edificio al mondo), sarà il più grande sul pianeta ed è stato realizzato in un terzo dei tempi (3 anni) e con la metà (2,7 miliardi di euro) dei costi previsti.

Anche in questa nuova opera è presente una forte volontà celebrativa ed evocativa in quanto la forma ed i cromatismi ideati da Foster rievocano l'immagine del dragone rosso simbolo della potenza cinese. Per distendersi sul territorio il dragone rosso ha occupato una superficie di circa 99 ettari ed ha richiesto il "trasferimento" degli abitanti di dieci villaggi (circa 10.000 persone). La nuova "porta della Cina" prevede la realizza-

zione di 64 ristoranti e oltre 80 negozi con 447 ascensori per supportare lo spostamento interno e posti auto per circa 7.000 autovetture. Anche in questo caso è stata posta particolare attenzione all'uso della luce naturale, all'impiego di pannelli fotovoltaici per le esigenze energetiche ed al recupero delle acque.

Anche il nuovo scalo 3 del Beijing Capital Airport è un motivo di vanto per l'establishment cinese che, come per le altre opere olimpiche, ha annunciato con grande enfasi l'inaugurazione della moderna struttura avvenuta nel febbraio scorso.

Il contributo delle nuove tecnologie

Seguendo la teoria dell'entropia elaborata da J. Rifkin si giunge a considerare la tecnologia come uno "scambiatore entropico", un trasformatore dell'energia in lavoro e scarto emissivo (si pensi ai veicoli a motore). Lo scarto, disperso nell'ambiente, incrementa il livello di entropia esprimibile attraverso l'inquinamento atmosferico, acustico, etc..

Tuttavia le nuove tecnologie consentono oggi di produrre anche neghentropia (l'opposto dell'entropia) che aiuta l'ambiente a riguadagnare le proprie condizioni di vivibilità.

Le tecnologie in grado di trasformare le fonti energetiche alternative ne sono un esempio. Si è visto come anche nel caso di Pechino tali tecnologie ricoprono un ruolo strategico nella trasformazione ecosostenibile della città.

È possibile distinguere tre tipologie di tecnologie neghentropiche:





saggio del possessore attraverso un gate di verifica, un sistema di controllo degli spostamenti, delle abitudini e delle scelte dei cinesi. In conclusione è forse possibile affermare che la trasformazione ecosostenibile della città cinese continuerà ad essere circondata, oltre che dalla nube marrone di smog che avvolge le nuove architetture, da una "nebbia" di diffidenza verso le reali volontà di contrastare con il nuovo corso socio-economico, l'impressionante crisi ambientale in cui la città e tutto il paese versa. Come è noto la Cina ha grandi responsabilità nella percentuale di inquinamento prodotto sul totale delle emissioni di CO2 terrestri. In ogni caso, se il nuovo corso è realmente (ed in tutti i campi anche quello socio-politico) "green and clean", come la repressione tibetana sembra smentire,

le tecnologie per la produzione energetica da fonti rinnovabili (eolico, solare, geotermico, etc.); le tecnologie per il contenimento energetico ed il riuso; le tecnologie che consentono una più idonea fruizione delle funzioni urbane.

re, si potrà accertarlo probabilmente anche prima dell'inizio dei Giochi Olimpici considerando i prossimi appuntamenti e summit mondiali nei quali la questione ambientale ed energetica rappresenta uno dei principali temi di discussione.

Ciascuna delle tipologie citate trova applicazione nella ridefinizione urbana della capitale cinese. Si è visto quali siano stati, per le opere di maggiore rilevanza, gli usi connessi alle prime due categorie. Per quanto attiene alla terza tipologia sono state messe in essere alcune iniziative di sicuro interesse. Fra le altre può essere segnalata la realizzazione di una "contactless smart card", denominata BOC (acronimo di Beijing One Card), che diventerà la card multiuso per utilizzare molte delle funzioni urbane della città: mobilità, commercio, amministrazione pubblica, credito, e-business, etc.. Come primo campo di applicazione la BOC sarà utilizzata come card per il trasporto locale (metropolitana, bus e taxi) anche al fine di incentivare l'uso del mezzo pubblico e contrastare l'attuale, crescente tendenza, all'uso del mezzo privato.

Nella prima fase del progetto saranno installati 100.000 verificatori urbani ed emesse circa 1.000.000 di card che si ritiene di portare fino a 5.000.000 in tre anni. Anche in questo caso esiste un retrospensiero che potrebbe condurre a ritenere tale card, in grado di segnalare in modo "contactless" il pas-

Riferimenti Bibliografici

- AA.VV. (2007) "A quality air during Beijing Olympic Games", *Atmospheric Environment* n.41.
- AA.VV. (2008) "Urban transportation and equity", *Transportation Research*, n.42.
- Caroli M. C. (1999) *Il Marketing Territoriale*, Franco Angeli, Milano.
- Crutzen P. (2005) *Benvenuti nell'Antropocene. L'uomo ha cambiato il clima, la Terra entra in una nuova era*, Mondadori, Milano.
- Li Z. (2005) "What do the Olympics 2008 bring to the urban construction of Beijing?", *Territorio* 35/2005.
- Hao J., Wang L. (2005) "Improving urban air quality in China : Beijing case study", *Journal of the Air and Waste Management Association*, n. 55.
- Fistola R. (2008) "Ecurbanistica. Il governo sostenibile delle trasformazioni urbane e territoriali", in atti della XXVIII Conferenza Italiana di Scienze Regionali, Bolzano, settembre 2008.
- Imbesi N. (a cura di) (2004) *Governare i grandi eventi, l'effetto pulsar e la pianificazione urbanistica*, Gangemi Editore, Roma.
- Poncellini L. (2008) "A Pechino non solo opere di parata", *Il giornale dell'Architettura* n. 63, giugno 2008.
- Rifkin J. (2000) *Entropia*, Baldini e Castaldi, Milano.
- Rampini F. (2008) "Cina, l'aeroporto a forma di dragone", *Immigrazione*, febbraio.
- Song Y., Ding C. (2006) "Envisioning Beijing 2020", *Habitat International*, n.47.

Referenze delle immagini

Le immagini di pagg. 67 e75 sono tratte dai siti web <http://www.carnoc.com/>. Le immagini relative agli interventi realizzati per le Olimpiadi sono tratte dai siti web <http://images.china.cn/>; <http://repository.demaniore.com/>; <http://www.arkitectrue.com/>; <http://www.ambbeijing.um.dk/>.



Grandi Eventi: indicatori di classificazione incidenza sui sistemi urbani

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. 77-86

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

© Copyright dell'autore.

Great Events: Indicators for Classification
and their Impact on the Urban Systems

Giuseppe Mazzeo

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

Città e grandi eventi

La capacità di rigenerazione dei sistemi urbani è oggi affidata ad azioni diversificate che vanno dai processi di riqualificazione di specifici ambiti, alla realizzazione di infrastrutture, alla creazione di nuovi attrattori fisici e funzionali. Tra gli strumenti utilizzati per incrementare la qualità e la risonanza internazionale di una città, l'organizzazione di grandi eventi, ossia di avvenimenti temporalmente limitati che necessitano di elevati investimenti da realizzare in tempi ristretti, può divenire un deciso volano di sviluppo urbano (Essex, Chalkley, 1998).

È evidente che alcune grandi manifestazioni (olimpiadi, esposizioni universali, in particolare) assumono di per sé tale rilievo; meno evidente è come ciò possa essere associato a manifestazioni di diverso tipo, spesso legate ad eventi occasionali.

I grandi eventi sono avvenimenti di risonanza mondiale organizzati ed attuati in una città, con una dimensione tale da mettere in campo le capacità realizzative di un'intera nazione.

Due sono i grandi eventi che verranno analizzati di seguito: le esposizioni universali e i giochi olimpici. Essi rappresentano sicuramente i migliori esempi di tale tipologia di avvenimento, di sicuro quelli che maggiormente ne rappresentano le caratteristiche complessive. Per questo motivo se ne analizzano le caratteristiche con l'intento di individuare elementi comuni e caratteristiche generali che ne possano definire meglio specificità ed impatti.

L'articolo ha l'obiettivo di approfondire l'analisi relativa ai fattori che maggiormente incidono sulla organizzazione e sulla riuscita di eventi di questa portata. Esso si struttura a partire dalla determinazione del campo di indagine relativo ai grandi eventi, in modo che da esso possa scaturire una definizione condivisa; nella seconda parte si individuano i fattori e gli indicatori utilizzabili per la loro analisi e, infine,

The Great Events are an opportunity for the cities because they are an extraordinary catalyser of investments for the transformation of the city. The action of the great events is not confined only in the period of the event but it extends before it and, more and more, after the end of it. In the more recent events the transformation of the city has interested the urbanized parts of it and has become the occasion for transforming the builded city and modifying the profile of a city.

The paper deepens the question of the event's classification and of their impact on the urban system.

It is organized in three parts. The first part analyses two types of great events (the international expositions and the Olympic games) with the aim to characterize a shared definition. The second part identifies the more important factors and indicators for to analyse the category of the great events. The last part is based on the factors impacting on the urban system and on the organization of its mobility.

In particular, the concept of "pulsar effect" is deepened: it is the multiplicative effect on a city evolution in relation to the organization of sequential or parallel multiple events.

One of the more negative impact of a great event is the dissipation of the benefits in the time for the lack of other events. In this way the city loses the acquired advantages and return in the same pre-event state. For preserving the advantages it is necessary to strengthen the acquired position with other events.

vengono approfonditi i fattori che incidono in maniera rilevante sul sistema urbano e sulla organizzazione della sua mobilità, in particolare nella fase post-evento, considerata quella che potenzialmente può trarre i maggiori benefici dagli investimenti effettuati.

Esposizioni universali ed olimpiadi

La prima esposizione universale¹ si svolse a Londra nel 1851. Da quella data tali manifestazioni si moltiplicarono divenendo vetrina ideale per quel tumultuoso processo economico-politico definito come "rivoluzione industriale" che, nell'arco di pochi decenni, mutò radicalmente il panorama dell'Europa. L'inizio della produzione di massa e la ricerca di nuovi mercati nazionali ed internazionali per i beni e i pro-

dotti industriali resero possibile l'organizzazione di competizioni sempre più gigantesche il cui elemento fondamentale era l'affermazione delle capacità nazionali e la crescita del conseguente prestigio internazionale (Burton, 1981).

Il carattere competitivo di tali manifestazioni venne fuori immediatamente e, sempre immediatamente, tale carattere si manifestò a più livelli: tra sistema produttivo e sistema produttivo, tra città e città, tra nazione e nazione. Nel 1851 Londra costruì il Cristal Palace mettendo in moto una rincorsa senza fine tra le città organizzatrici: Parigi realizzò la Torre Eiffel nel 1889, Chicago la Ruota Panoramica nel 1893, San Francisco la Tower of Jewels nel 1915, New York un Trylon e un Perisphere nel 1939, e così di seguito. Come scrisse Gustave Flaubert nel suo *Dictionnaire des idées reçues*, le esposizioni sono il "sujet de délire du XIX^e siècle", caratterizzando bene il carattere delle stesse, almeno nel loro periodo iniziale (Mathieu, 2007).

A partire da quella di Londra, inoltre, le esposizioni crebbero in dimensione e la loro frequenza raggiunse una tale frenesia da rendere necessaria la costituzione di una commissione internazionale incaricata di regolarne lo svolgimento. Con il crescere della dimensione è venuto crescendo anche lo sforzo finanziario necessario ad organizzarle, anche se sempre più spesso il ritorno economico non riusciva a coprire gli investimenti messi in campo, con conseguenti bilanci in perdita. D'altra parte, in questo tipo di manifestazioni le ambizioni e il prestigio internazionale hanno sempre avuto la prevalenza sui bilanci economici e le perdite sono state

giustificate ampliando il set dei benefici; si è sempre sostenuto, ad esempio, che l'evento, mettendo in mostra la tecnologia di un paese, stimola la produzione e il commercio e favorisce l'aumento complessivo degli indicatori economici ad un livello tale da giustificare le perdite di bilancio della singola manifestazione.

Un altro compito affidato alle esposizioni universali è stato quello di incrementare la platea dei potenziali consumatori di beni e servizi; per questo motivo per lungo tempo il numero di visitatori è stato un indicatore fondamentale della riuscita dell'evento. Basti pensare che da Londra 1851 a Seattle 1962 il numero di persone che ha visitato le esposizioni universali è passato da 6 a 41 milioni, con la punta di circa 45 milioni a New York 1939, anche se nelle edizioni successive il numero di visitatori è andato diminuendo, con valori consuntivi spesso decisamente inferiori a quelli preventivati; ciò è evidente in particolare nel caso di Hannover, mentre il numero di visitatori preventivato da Shanghai 2010 (70 milioni) sembra essere ragionevole in considerazione della platea nazionale di riferimento.

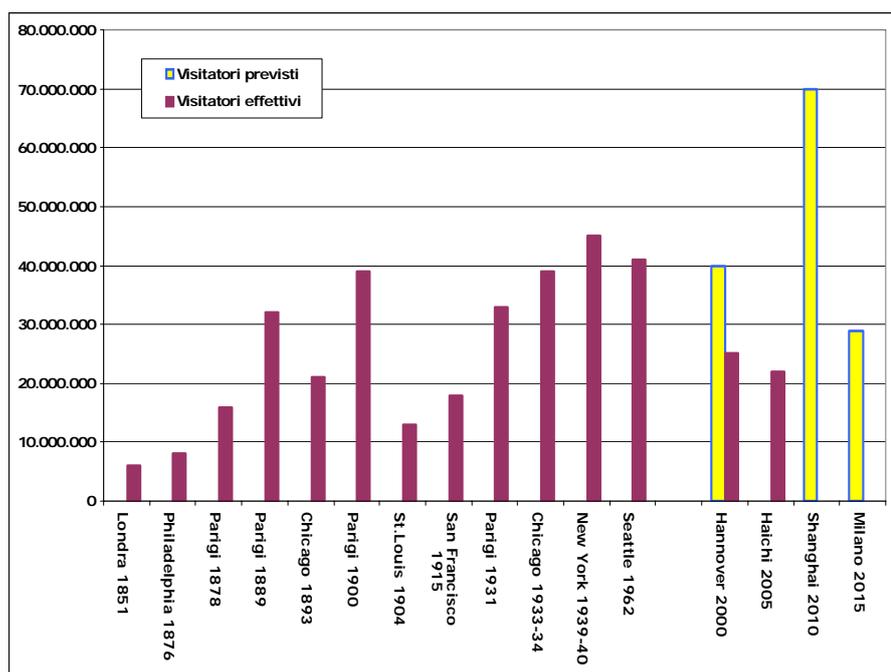
Negli ultimi tempi la rilevanza di questo indicatore sembra essere diminuita, sia per il raggiungimento dei limiti fisici di capienza di manifestazioni di questo tipo che per l'utilizzazione delle nuove tecnologie di comunicazione come mezzo di contatto con gli eventi e i prodotti. In altre parole, il fattore era tanto più importante quanto più l'esperienza del contatto diretto era un elemento basilare nella diffusione e nel successo di un prodotto; oggi tale esperienza è

surrogata dai mezzi di comunicazione e dagli strumenti multimediali che consentono la conoscenza di beni e prodotti in assenza di un contatto diretto.

Come per le esposizioni la molla fu l'industrializzazione dell'occidente, per le olimpiadi moderne la molla è da rinvenire nella riscoperta del mondo classico greco e romano che pervase il XVIII secolo; De Coubertin, tra gli altri, rimase affascinato dagli scavi compiuti ad Olimpia da archeologi francesi e prussiani e nel 1884 creò un primo comitato olimpico avente lo scopo di organizzare i giochi emanando, poi, la carta olimpica che, con poche modifiche, è ancora in vigore. A ciò seguì la formazione del Comitato Olimpico Internazionale (CIO), con sede a Losanna.

La prima olimpiade moderna si disputò ad Atene nel 1896 e vi parteciparono 311 atleti di 13 nazioni per un totale di 41 titoli assegnati. La secon-

Il numero di visitatori di alcune esposizioni universali, a partire da Londra 1851, su dati dell'Enciclopedia Britannica, 1968, v. 8:932; il valore aumenta fino ad un valore massimo intorno ai 45 milioni che sembra essere un valore limite, anche in relazione a quanto successo nelle edizioni successive.



da si svolse a Parigi nel 1900, in contemporanea con l'esposizione universale e lungo un arco di tempo lunghissimo per non interferire con l'evento principale; vi parteciparono 1.500 atleti (tra cui, per la prima volta, 15 donne) di 22 paesi.

La coincidenza tra olimpiadi ed esposizione universale si ripeté nel 1904 a St Louis negli Stati Uniti; anche in questo caso le olimpiadi furono piegate alle esigenze dell'esposizione universale e furono un insuccesso.

Quelle successive (Londra 1908) furono le prime olimpiadi organizzate autonomamente e, per la prima volta in una città sede olimpica, venne costruito uno stadio (che poteva contenere 150.000 spettatori), il White City Stadium, demolito nel 1985 per far posto alla nuova sede della rete televisiva pubblica inglese BBC.

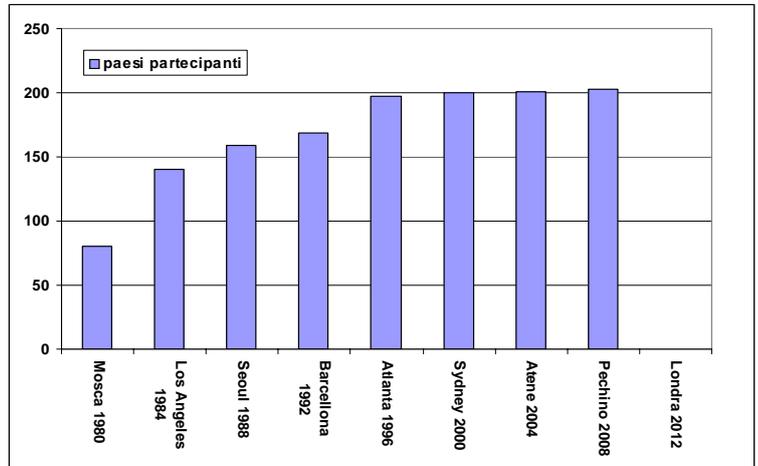
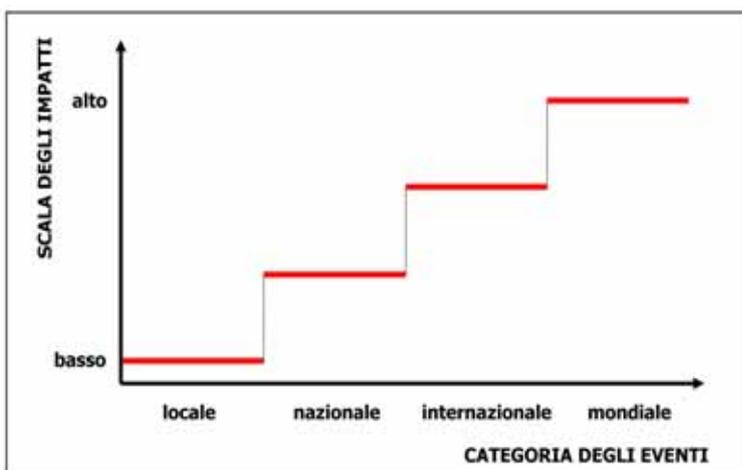
Più che le esposizioni universali le olimpiadi sono state e sono una vetrina politica internazionale di

primo ordine tanto che spesso a loro sono legati particolari momenti della recente storia mondiale. Basti pensare a Berlino 1936, con l'esaltazione del regime nazista, a Città del Messico 1968, con la protesta degli atleti statunitensi di colore, a Monaco 1972, con la strage degli atleti israeliani o a Mosca 1980 con il boicottaggio dei paesi occidentali.

Da quanto detto vengono fuori alcune considerazioni relative alle similitudini e alle specificità rilevate.

I due eventi sono caratterizzati da due fattori comuni: in primo luogo esiste un organismo internazionale che ne sovrintende l'assegnazione e la supervisione (International Olympic Committee e Bureau International des Expositions); in secondo luogo, interessano il pianeta nella sua globalità. Esistono poi delle caratteristiche specifiche che li differenziano notevolmente.

Il diagramma, rielaborato a partire da una figura di Ritchie, 1984, mostra qualitativamente l'andamento degli impatti che un evento può generare sullo spazio territoriale di riferimento in relazione alla dimensione dell'evento stesso.



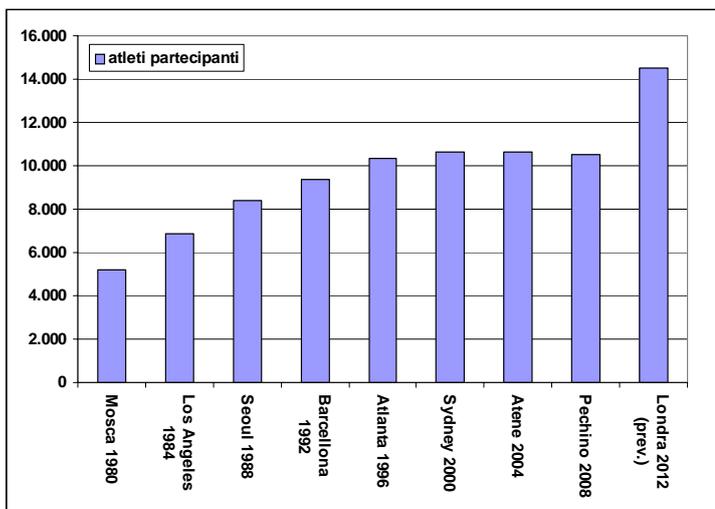
Le olimpiadi moderne si caratterizzano per il numero di nazioni partecipanti e, proprio per questo motivo, si sono spesso trasformate in grandi palcoscenici politici. Le ultime quattro edizioni hanno visto un numero stabile di nazioni partecipanti.

L'esposizione universale, oltre alla denominazione unitaria, alla assegnazione internazionale e alla durata di 6 mesi, è un evento che si sviluppa in maniera autonoma, con grande libertà nella scelta dei temi e nella caratterizzazione degli eventi. Altro elemento che lo caratterizza è la mancanza o l'irrelevanza dei diritti televisivi e dei forti ricavi che ne derivano; l'evento, infatti, si giustifica in sé come vetrina e come occasione di investimento, di trasformazione e di successivo riuso dell'area; le expo passano alla storia per i loro simboli più che per i contenuti (Guala, 2008) e ciò che resta nelle città, sia in termini di infrastrutture che in termini di processi di rigenerazione urbana, è un patrimonio usato per incrementare la loro immagine a livello internazionale.

Le olimpiadi, invece, sono un evento rigido, con una durata temporale limitata; hanno un protocollo definito e un preciso cadenzamento degli avvenimenti. Per lo svolgimento delle gare gli impianti devono avere dimensioni e caratteristiche specifiche. Infine, la concentrazione temporale dell'evento, l'attrattività dell'iniziativa e la forza dei comitati olimpici internazionale e locale tende ad accrescere il peso dei diritti televisivi sulla organizzazione e sul bilancio complessivo dell'evento.

Alcune definizioni

Nella categoria "grandi eventi"² possono entrare molti tipi di avvenimenti e la classificazione può includere eventi di livello locale, di livello nazionale, di livello internazionale (che si fregiano o meno di un logo riconosciuto), fino ai mega eventi di livello universale. La stessa definizione di "grande evento" non è univoca (né può esserlo) e contiene, a



La partecipazione degli atleti alle olimpiadi è uno dei principali indicatori di questo evento. La crescita è costante fino ad Atlanta 1996. Dopo questa data il numero si stabilizza. Le previsioni per Londra 2012 sono invece nettamente in crescita.

seconda del punto di vista, elementi che, di volta in volta, sottolineano uno o più specifici caratteri del fenomeno. Secondo Ritchie (1984) sono "hallmark events" i "major one-time or recurring events of limited duration, developed primarily to enhance the awareness, appeal and profitability of a tourism destination in the short and/or long time. Such events rely for their success on uniqueness, status, or timely significance to create interest and attract attention".

Secondo Allen, O'Toole, McDonnell and Harris (2002) gli eventi internazionali o globali possono essere definiti "mega-eventi" se "... are those that are so large they effect whole economies and riverberate in the global media. They include Olympic Games and World Fairs, but it is difficult for many other events to fit into this category".

Secondo Getz (1997), infine, i "mega-eventi" sono tali se "their volume should exceed 1 million visits, their capital costs should be at least \$500 million, and their reputation should be of a 'must see' event ... Mega-events, by way of their size or significance, are those that yield extraordinary high levels of tourism, media coverage, prestige or economic impact for the host community or destination". Ritchie, quindi, evidenzia il fatto che i grandi eventi possono essere unici o ricorrenti e sono organizzati per

incrementare l'attrattività di una città nel breve e nel medio/lungo periodo agendo sulle specificità che l'evento stesso incarna. Allan invece sottolinea i loro effetti sul sistema economico e i loro impatti sul sistema dei media, limitando ai soli giochi olimpici e alle esposizioni universali la possibilità di fregiarsi di tale denominazione. Getz, infine, arriva a definire dei limiti numerici, in termini di visitatori e di investimenti, al di sopra dei quali si ha un evento, anche se la parte più interessante della definizione è quella che sottolinea come eventi di livello mondiale siano solo quelli che riescono ad incrementare i movimenti turistici, a fregiarsi della copertura dei media e ad impattare positivamente sullo stato della comunità organizzatrice.

Fattori ed indicatori

Nell'organizzazione dei grandi eventi, ossia degli eventi a risonanza mondiale, si evidenziano storicamente dei mutamenti rilevanti nell'approccio e nei parametri di analisi e di valutazione dei risultati. Questi ultimi sono strettamente connessi agli indicatori utilizzati nella determinazione delle performance dell'evento stesso. Ciò significa che è possibile individuare caratteri ricorrenti, che sono propri delle manifestazioni e non mutano nel corso del tempo, e caratteri non ricorrenti, che di volta in volta assumono un rilievo particolare o che addirittura non sono presenti in precedenti manifestazioni. Ciò è dovuto al fatto che l'evento assume sempre un significato di vetrina per la nazione e la

L'analisi dei grandi eventi ha condotto alla individuazione di un sistema di fattori ed indicatori la cui combinazione individua 28 elementi di controllo che possono essere applicati alle diverse manifestazioni. La variazione di questi elementi di controllo in relazione al tipo di manifestazione e alla collocazione temporale determina un percorso di lettura evolutivo.

INDICATORI \ FATTORI	INDICATORI						
	a. Paesi partecipanti	b. Visitatori	c. Estensione	d. Costi	e. Infrastrutture	f. Riutilizzo post-evento	g. Consumi
1. Capacità manageriale	☒	☒	☒		☒	☒	
2. Sistema produttivo		☒			☒		☒
3. Innovatività	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒
4. Sostenibilità			☒	☒	☒	☒	☒

città che lo organizza, anche se è la percezione stessa dell'evento che muta e che porta ad aggiornare le tematiche rispetto alle quali valutarne i risultati.

Dalla letteratura si evince che i fattori primari che rendono possibile lo svolgimento e il successo di un evento sono:

1. la capacità manageriale del soggetto organizzatore;
2. la presenza di un sistema produttivo capace di far fronte alle necessità tecniche ed organizzative;
3. il set di innovazioni messo in campo per la realizzazione e la gestione dell'avvenimento;
4. la sostenibilità dell'intervento e la riduzione degli impatti.

Tali fattori devono essere valutati in relazione ad una serie di parametri di controllo che possono essere riassunti nel perseguimento degli obiettivi dell'evento, nella caratterizzazione tipologica dell'evento organizzato e nella durata dello stesso; questi parametri di controllo hanno lo scopo di definire strategicamente il campo d'azione dell'evento e di individuare i paletti entro i quali è necessario muoversi al fine di raggiungere con maggiore probabilità il successo dell'iniziativa (Friend, Hickling, 1997).

Per quanto detto in precedenza non tutti questi fattori sono stati contemporaneamente presenti fin dal primo evento moderno che può essere considerato l'esposizione universale di Londra del 1851. Alcuni lo erano già da allora e sono rimasti preminenti, altri si sono aggiunti nel tempo ed in parte devono ancora sviluppare tutto il loro potenziale. Questa visione temporale dell'evoluzione fa sì che il confronto tra gli eventi sia arduo anche se necessario.

I fattori definiti in precedenza possono essere approfonditi mediante una ulteriore scomposizione che precisa il set di indicatori che contribuiscono a trasformare un evento semplice in un grande evento, ossia:

- a. il numero di paesi partecipanti;
- b. il numero di visitatori (previsto e a consuntivo);
- c. l'estensione territoriale coinvolta;
- d. i costi organizzativi (previsti e a consuntivo);
- e. le infrastrutture permanenti necessarie per lo svolgimento dell'evento, per la mobilità e per l'accoglienza (previste e realizzate);
- f. il progetto di riutilizzo delle infrastrutture al termine dell'avvenimento;
- g. i consumi totali e pro-capite in fase di organizzazione, di svolgimento e dopo l'evento.

I fattori e gli indicatori elencati possono essere combinati insieme al fine di costruire uno schema di controllo che può essere applicato a diverse tipologie di evento, in modo da definire una valutazione complessiva e una analisi comparata tra di essi. Tale operazione può essere effettuata sia a priori, in fase di organizzazione dell'evento, che a posteriori, in fase di valutazione dei risultati, e permette un controllo più oggettivo dei risultati. I dati quantitativi e qualitativi che possono essere inseriti nelle celle dello schema di con-

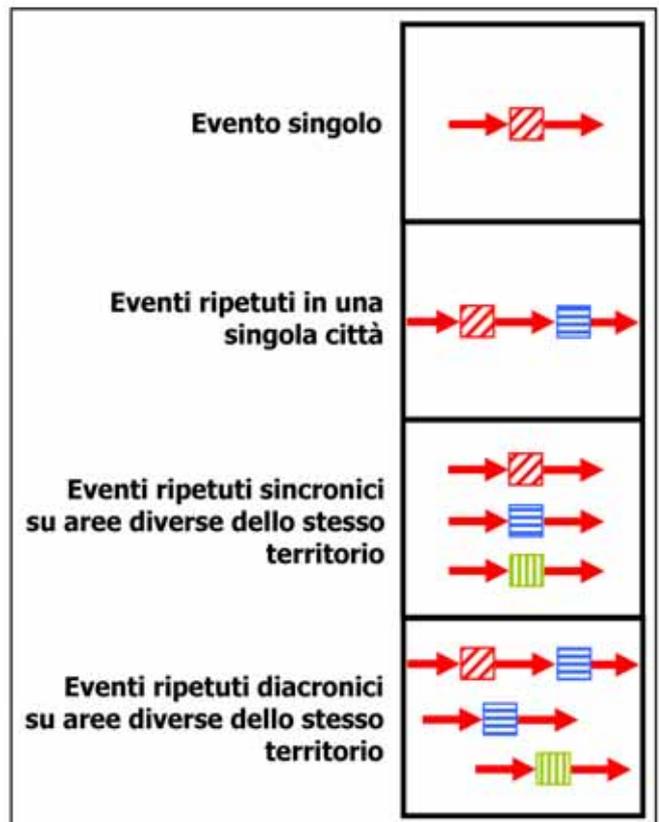
trollo hanno la capacità di restituire un set di valori che fotografano le caratteristiche di un singolo evento e permettono di confrontarlo con eventi simili precedenti analizzando diacronicamente l'evoluzione di una tipologia di evento al fine di verificare nel tempo il peso e la rilevanza dei singoli elementi di controllo come base per tracciare scenari evolutivi utilizzabili nelle future operazioni.

Grandi eventi e organizzazione urbana

Gli eventi considerati in questo articolo hanno un rilevante impatto sull'organizzazione della città. Questo impatto si verifica sia in fase di organizzazione, che in fase di svolgimento dell'evento, che nella fase post-evento. Le prime due fasi si svolgono su intervalli temporali limitati, di media durata il primo, di brevissima durata il secondo; il primo, inoltre, è più diffuso nell'ambito urbano e territoriale e si percepisce in tempi diversi con intensità diverse in parti diverse dello spazio.

Nelle prime due fasi, inoltre, si percepiscono maggiormente le problematiche connesse alla organizzazione dell'evento, ossia quelle connesse alla creazione degli spazi per lo svolgi-

La schematizzazione mostra le combinazioni possibili nelle interazioni tra evento e struttura urbana. L'evento può essere singolo o multiplo e può agire su uno spazio territoriale definito (una città) o più esteso (un territorio).



mento dell'iniziativa e a quelle connesse all'impatto sulla struttura urbana del flusso di visitatori che vengono ad assistere all'evento in oggetto. La terza fase è quella che, invece, è di maggiore durata e di maggior interesse per la città in quanto la stessa si ritrova ad avere un patrimonio fisico da gestire e da riusare. Al termine dell'evento, infatti, una serie di investimenti diventano parte della città, altri invece vengono smantellati in quanto non più funzionali né riutilizzabili.

A questo proposito tre elementi vanno presi in considerazione in quanto elementi strategici per determinare l'impatto urbano dell'evento che si organizza.

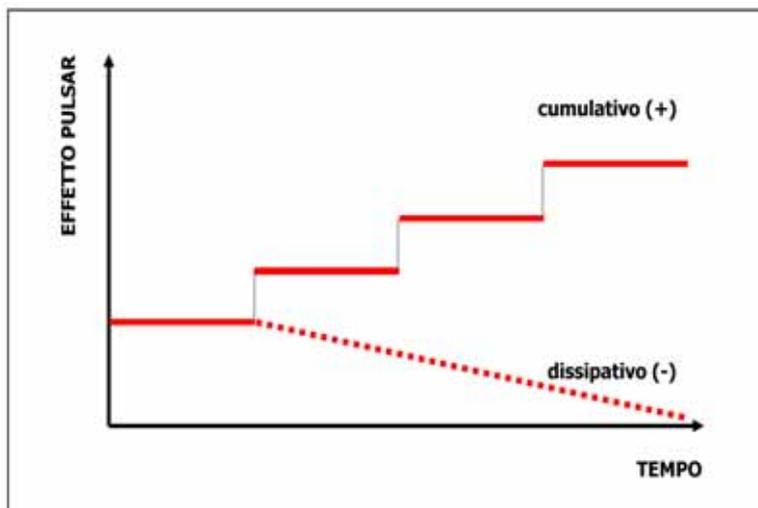
Il primo elemento è connesso alla localizzazione fisica dell'evento all'interno della città e alle condizioni fisiche e funzionali del processo di riuso; il secondo alle azioni combinate per evitare che tale evento resti isolato perdendo nel tempo i suoi effetti, mentre il terzo elemento è l'effetto delle nuove infrastrutture di comunicazione (stradale e ferroviaria) sulla forma e sulla organizzazione urbana.

La costruzione di nuove centralità urbane

Per quanto concerne il primo elemento è possibile individuare un mutamento profondo nella filosofia di approccio alla città in quanto mentre fino a qualche tempo fa si privilegiava la realizzazione di interventi ex novo, di tipo espansivo, oggi si tendono ad utilizzare spazi già urbanizzati ma in cui sono necessari interventi di riqualificazione e di riuso spesso radicali.

Gli eventi degli anni più recenti sono sempre più stati visti come opportunità per dotare le città di nuovi spazi pubblici e di nuove attrezzature e per sperimentare strategie di riqualificazione urbana finalizzate a lanciare processi di rinascita che le città cercano con sempre maggiore forza.

Sia nell'uno che nell'altro caso l'individuazione dei processi che si mettono in atto è di fondamentale importanza quando si vuole determinare il rapporto tra grandi eventi e sistema urbano ed individuarne i fattori di successo; l'utilizzazione di spazi non urbanizzati o la trasformazione di spazi già urbanizzati per l'organizzazione di grandi eventi è assimilabile ad una complessa operazione immobiliare che aggiunge una nuova centralità alla città e, come tale, innesca processi espansivi e modificativi della struttura urbana e territoriale: un mix funzionale attrattivo, un sistema residenziale funzionale e di qualità, ampi spazi verdi, collegamenti veloci con la città, un progetto di riuso definito già in fase di organizzazione dell'evento sembrano essere gli elementi necessari ad incrementare le possibilità di successo dell'area anche dopo che l'evento è terminato; ciò non avviene quando



L'effetto pulsar agisce come un moltiplicatore dell'effetto urbano in quanto consente di cumulare i vantaggi derivanti da un evento spostandoli sull'evento successivo e quindi aumentando l'attrattività di un centro non in relazione ad un solo evento.

manca uno o più elementi tra quelli citati, come, ad esempio, nei casi di Hannover 2000³ o di Siviglia 1992.

Esempi di aree attrezzate per lo svolgimento di una esposizione e che hanno dato risultati positivi anche nell'uso post-evento sono quelle di Bruxelles 1958 (che ha in parte riutilizzato le strutture della precedente esposizione del 1935) o Lisbona 1998, con il nuovo funzionale quartiere denominato Parco delle Nazioni (Lourenço, 2002).

Da Roma 1960, dove il Villaggio Olimpico venne realizzato in un'area di sviluppo urbano, a Shanghai 2010⁴, a Londra 2012, dove l'Olympic Park è in fase di realizzazione in un'area industriale dismessa che necessita di profonde operazioni di bonifica, il passo è stato lungo e testimonia dell'evoluzione del concetto di trasformazione urbana, da processo di espansione a processo di riqualificazione e di riuso⁵.

La persistenza degli effetti urbani

Il secondo elemento cui si accennava in precedenza è connesso agli effetti di medio-lungo termine dell'evento. Un evento che riesca ad accendere le luci su una città per un periodo più o meno breve rischia, al termine, dello stesso, di rimandare quel centro urbano nel limbo in cui si trovava in precedenza. Questo se mancano politiche continuative di sostegno.

Ciò significa che il centro deve trasformare il suo modo di essere entrando in un circuito virtuoso che riesca a posizionare quel sistema urbano all'interno di un più elevato livello della gerarchia urbana internazionale (Hall, 2005); d'altra parte è ciò che fanno le città riconosciute come sistemi urbani leader quando propongono la continuità temporale tra più eventi che si susseguono e si sovrappongono.



Città del Messico, sede delle Olimpiadi del 1968, ha avuto uno sviluppo notevole nell'area sud innescato in parte dalla realizzazione delle infrastrutture per l'evento citato. Le nuove strade e le strutture sportive hanno messo a disposizione della trasformazione urbana vasti spazi. Si deve comunque ricordare che già nel 1968 la città contava 8 milioni di abitanti e che oggi la zona metropolitana conta circa 25 milioni di abitanti.

Mantenere al centro dell'attenzione la città significa quindi predisporre programmi a lungo termine che giochino sulle esperienze e sulle realizzazioni già attuate per accrescere il patrimonio urbano, per diversificare e per estendere temporalmente l'offerta della città.

Si definisce "effetto pulsar" l'effetto che si verifica in un centro urbano quando un evento è seguito da altri avvenimenti successivi che ne consolidano gli esiti e ne incrementano le positività.

Ad esempio, nel caso di Genova⁶, l'effetto pulsar si è messo in azione per la concatenazione di una serie di iniziative che dal 1990 hanno interessato la città: Italia '90, Colombiadi '92, Giubileo 2000, G8 2001, Capitale europea della cultura 2004. Anche Torino sembra aver imboccato un percorso di questo tipo e dopo le Olimpiadi invernali del 2006 si avvia ad organizzare gli eventi per il 150 anniversario dell'Unità d'Italia.

Il modello che prende il nome di "effetto pulsar" utilizza le occasioni offerte dagli eventi di rilievo nazionale ed internazionali come opportunità di sviluppo. Tali avvenimenti sono utilizzati prima per la realizzazione di nuove infrastrutture e successivamente sono trasformati in leve per innescare i flussi turistici verso quel centro e per incrementare le operazioni di recupero e riqualificazione urbana.

C'è comunque da considerare il fatto che l'effetto pulsar da solo non basta: esso è una delle componenti di un processo più ampio teso ad accrescere la qualità e l'offerta urbana e si accompagna ad un insieme di condizioni necessarie che vanno dalla disponibilità alla trasformazione alla determinazione di strategie generali costantemente perseguite, alla capacità di realizzare procedure efficaci e rapide, alla collaborazione tra soggetti pubblici e privati, alle ricadute dell'effetto evento su tutta la città.

Il ruolo delle infrastrutture per la mobilità

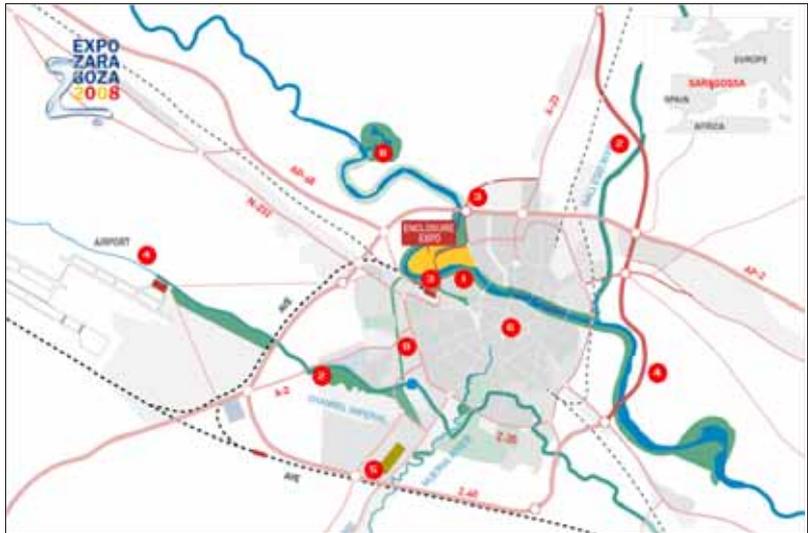
La costruzione di infrastrutture di trasporto è uno dei capisaldi maggiormente interessati dagli investimenti pubblici messi in campo per la realizzazione degli eventi. Ad esempio Genova, nell'arco di 14 anni, ha realizzato, grazie alla organizzazione di eventi più o meno rilevanti, un sistema complesso di nuove infrastrutture comprendenti:

- il nuovo parcheggio dello stadio (1990);
- il nuovo collegamento con l'autostrada (1990);
- il tunnel stradale sotto l'area dell'Expo (1992);
- la riqualificazione dei percorsi del centro storico (2000);
- la nuova strada nell'area del porto storico (2001);

– la metropolitana (in corso di realizzazione e, in parte, già funzionante).

Un altro esempio di evento che ha basato la sua realizzazione sulle infrastrutture per la mobilità e che da esse ha innescato rilevanti effetti urbani è quello delle Olimpiadi di Città del Messico (1968). L'organizzazione dell'evento rese necessaria la costruzione della Periferico Sur, oltre 16 km di autostrada che chiudevano l'anello tangenziale della città nella parte meridionale, quella prescelta per la realizzazione degli impianti olimpici; a supporto di questo asse furono realizzati altri interventi di riqualificazione del sistema stradale in considerazione anche del fatto che le strutture sportive olimpiche vennero individuate in ambiti urbani diversi e non in un unico settore. Infatti, posto come centro il villaggio olimpico, le attrezzature furono localizzate utilizzando come limite temporale una percorrenza di 20 minuti; esse furono poste, quindi, ad un massimo di 26 chilometri, sempre considerando le percorrenze medie del 1968. La realizzazione del Periferico Sur ha avuto su Città del Messico un impatto notevole. Si stima che negli ultimi 30 anni la costruzione di questa arteria abbia inciso in maniera diretta sulla trasformazione di oltre 2400 ettari di territorio in aree a destinazione residenziale e terziaria (Green Castillo, 2002). Lo stesso villaggio

L'Expo 2010 di Shanghai conterrà al suo interno un'area di 15 ettari sulla quale sarà costruito un pezzo di città con esempi di best practices provenienti da tutto il mondo. Protagoniste dirette di questo progetto sono le città che hanno proposto i progetti selezionati. Su 108 proposti sono stati selezionati 30 casi.



L'Expo 2008 di Saragozza si estende all'interno di un'ansa del fiume Ebro, su un'area di circa 25 ettari che diventerà successivamente sede di uffici e parco urbano. L'area è connessa alla città da un ponte stradale ed è posta ad un chilometro dalla stazione dell'alta velocità.

olimpico, che in origine aveva dimensioni ridotte ed era stato pensato per circa 900 alloggi ha inciso sulla struttura urbana; essendo stato realizzato all'intersezione tra il Periferico Sur e Insurgentes Sur, ha messo in moto un effetto domino e ha innescato la trasformazione di un'area precedentemente non urbanizzata.

Le problematiche relative alla mobilità e alle infrastrutture necessarie per la loro realizzazione e per il loro uso futuro sono diverse quando si passa da un ambito nuovo ad ambiti urbani o in trasformazione.

L'Expo 2008 a Saragozza si estende su un'area di 25 ettari. La posizione dell'area è a meno di 1 chilometro dalla stazione dell'AVE, l'alta velocità spagnola, ed è posta in un'ansa del fiume Ebro, il "meandro di Ranillas"; essa sarà trasformata e diventerà il principale polmone verde della città, mentre le attività sportive saranno integrate dalla navigabilità del fiume.

L'area è delimitata dal "terzo cinturone", asse stradale che completa il sistema viario urbano. In prosecuzione con questo asse è stato realizzato un nuovo ponte sull'Ebro, il Ponte del Terzo Millennio, con tre corsie per senso di marcia e due piste ciclabili che lo attraversano. Altra struttura simbolo è il ponte passerella progettato da Zaha



Hadid che rappresenta il principale ingresso pedonale all'area fieristica; al termine dell'esposizione il ponte passerella diventerà l'accesso alla nuova area direzionale: i padiglioni diventeranno uffici con un costo previsto di 120 milioni di euro necessari alla localizzazione di 30 imprese in 170.000 mq di uffici.

Anche per le Olimpiadi di Londra del 2012 l'area prescelta è un'area urbana, dismessa (Lower Lea Valley), che verrà completamente trasformata. Obiettivo dell'organizzazione è di far spostare i circa 10 milioni di spettatori previsti solo con mezzi pubblici. A questo scopo l'area sarà fortemente connessa con la rete metropolitana e al termine dell'evento sarà una delle zone meglio collegate dell'area metropolitana di Londra con benefici economici e sociali che si attendono rilevanti.

Conclusioni

Il grande evento è sempre un evento eccezionale il cui scopo è incrementare l'efficienza di un centro urbano, anche in considerazione del fatto che esso diviene vetrina delle capacità tecnologiche e imprenditoriali della nazione. In questo senso le scelte effettuate avranno valore per l'efficienza e lo svolgimento dell'iniziativa, ma anche per la vita corrente post-evento. In questa ottica i processi di pianificazione di un grande evento appartengono alla famiglia della pianificazione strategica, dovendo essi individuare soggetti, fonti di finanziamento, procedure, tempi e sistemi di coordinamento complessivi.

Si può affermare che le infrastrutture realizzate per un grande evento hanno impatti minimi durante l'avvenimento stesso ma hanno impatti molto più rilevanti dopo l'evento: i volumi diventano spazi per nuove funzioni, le aree su cui sono posizionate strutture provvisorie diventano spazi su cui realizzare nuove volumetrie e nuove attrezzature, le infrastrutture stradali e ferroviarie di connessione all'area dell'evento diventano nuove direttrici e nuove ossature degli sviluppi urbani prossimi.

Allo stesso modo se l'evento rappresenta il momento per riqualificare pezzi di città le volumetrie, gli spazi e i canali diventano momenti per una riqualificazione più o meno duratura della città esistente o di pezzi consistenti di essa.

Nell'analisi effettuata un rilievo non secondario è individuato nell'effetto pulsar, ossia nell'effetto concatenato di più eventi sequenziali o contemporanei.

Esso è sempre da relazionare con il livello gerarchico della città; ci sono città internazionali in cui l'evento è un tassello in un calendario annuale e un momento tra i tanti che attraggono visitatori, in un meccanismo collaudato e funzionante di grandi manifestazioni di qualità nell'accoglienza e di costruzione di tendenze; ci sono città in cui l'organizzazione di un grande evento è una occasione storica per inserirsi o

per reinserirsi in un circuito di cui non fa più parte. In questo caso l'atteggiamento complessivo è diverso, così come le sinergie che si creano e le potenzialità che ne discendono (Hall, 1999).

Dall'analisi compiuta risulta evidente che se l'evento vuole rappresentare una pietra miliare nello sviluppo di una città e della sua immagine a livello internazionale, è necessario che siano presenti tre caratteri fondamentali:

- il primo è il successo dell'evento in sé, in termini di organizzazione, di partecipazioni ufficiali, di presenze e di introiti economici. Il successo è un indice della capacità del sistema paese e del territorio ospitante;
- il secondo è il riuso dell'area e delle strutture al termine dell'evento, con nuove funzioni che prendono il posto di quelle temporanee e ne utilizzano volumi e spazi;
- il terzo è l'impatto sulla città e sul territorio, impatto che assume importanza se innesca, al termine dell'evento, un processo di attrazione della città nei confronti dei potenziali utenti nazionali ed internazionali.

Note

1. "The World Expo is a large-scale, global, non-commercial Expo. The hosting of the World Expo must be applied for by a country and approved by the international World Expo committee. Expo aims to promote the exchange of ideas and development of the world economy, culture, science and technology, to allow exhibitors to publicise and display their achievements and improve international relationships. Accordingly, the World Expo with its 150-year history is regarded as the Olympic Games of the economy, science and technology" (<http://www.expo2010china.com/expo/expoenglish/awe/we/index.html>).
2. Guala (2002) classifica gli eventi individuando: 1. eventi sportivi di rilievo (olimpiadi estive ed invernali campionati del mondo di calcio); 2. eventi sportivi specialistici (America's Cup o campionato di Formula 1); 3. meeting politici internazionali (G7, G8); 4. eventi culturali diffusi (città europee della cultura); 5. eventi artistici e musicali di rilievo (concerti o altre esibizioni); 6. esposizioni e fiere internazionali; 7. esibizioni e meeting specializzati; 8. meeting ed incontri religiosi ricorrenti (Giubileo) o speciali.
3. Per l'Esposizione Universale di Hannover 2000 l'area prescelta fu individuata a ridosso della Fiera della città e doveva, al termine dell'expo, divenire parte di essa. L'area aveva carattere produttivo e commerciale e non era utilizzabile per destinazioni di tipo residenziale. Le strutture realizzate per l'expo sono state in parte smontate e riutilizzate, in parte sono ancora sul posto e soffrono di cattiva manutenzione. L'area è comunque in abbandono e le stesse realizzazioni infrastrutturali (la linea ferroviaria Hannover - Laatzen, nuove strade ed alcune aree verdi) non hanno portato particolare giovamento alla città.
4. L'Esposizione di Shanghai 2010, in corso di organizzazione, presenta particolari caratteristiche dal punto di vista

dell'attenzione alla città e alla sua trasformazione. Infatti su 15 ettari dell'area espositiva sarà realizzata l'Urban Best Practice Area (UBPA). Tale progetto ha l'obiettivo di fornire uno spazio alle città che vogliono partecipare all'esposizione in modo che esse possano proporre le loro soluzioni ad alcune problematiche urbane. I settori prescelti sono diversi (città vivibili, urbanizzazione sostenibile, protezione ed uso del patrimonio storico, innovazione tecnologica nell'ambiente costruito) e diverse possono essere le prospettive e le soluzioni proposte. L'area costituirà il più grande padiglione tematico dell'esposizione con 30 casi presenti su 108 proposte pervenute.

5. I processi di riqualificazione urbana si sono spesso realizzati anche in Occidente con lo spostamento forzato di migliaia di residenti che sono stati costretti ad andare via dai loro luoghi di vita per far posto a nuovi edifici e a nuove funzioni. Quello che sta succedendo in Cina ha proporzioni notevolmente superiori. Nel 2002 si calcolava che per far posto al villaggio olimpico a Pechino fosse necessario spostare oltre 350.000 persone. Tali dimensioni si ripetono in tutti i centri cinesi interessati dai processi di trasformazione, siano presenti o meno eventi da realizzare. La dimensione degli spostamenti è connessa anche alla velocità

di realizzazione che, essendo molto rapida, necessita degli spazi da trasformare in tempi strettissimi (Cavalera, 2008). La mancanza di libertà e il controllo sociale e politico, inoltre, facilita questo tipo di operazioni.

6. "The history of Mega Events is full with similar kinds of re-development of urban structure and landscape, depending on the end of the "fordist town" and/or "fordist economy". In many cases cities are working to re-utilize out of use areas, or to recovery old districts: in the late Eighties, for example, architect Renzo Piano recovered the old port area of Genova, taking advantage of the Celebration of the 500th Anniversary of the Discovery of America (1992): the International Exhibition then held ("The Man and the Sea") was a real failure from the point of view of tourism arrivals, but the recovery of the old port was the first condition for a complete process of renewal of the waterfront (aquarium, convention center, maritime museum, ice skating area, recreational facilities, science museum linked to Paris La Villette, bars and restaurants...). From 1992 to 2002, the total amount of visitors in Genova old port area has overtaken the number of 3 million people per year" (Guala, 2002).

Riferimenti bibliografici

- Allen J., Harris R., McDonnell J., O'Toole W. (2001) *Festival and special event management*, John Wiley & Sons, New York.
- Burton B. (1981) *World Fairs and Anthropology*, Museum Anthropology, Department of Anthropology, University of California, Berkeley, 5, 2, 2-7.
- Cavalera F. (2008) "La torre che fa correre la Cina", *Corriere della Sera*, 25 febbraio.
- Essex S., Chalkley B. (1998) "Olympic Games: catalyst of urban Change", *Leisure Studies*, 17.
- Friend J., Hickling A. (1987) *Planning under Pressure: The Strategic Choice Approach*, Butterworth Heinemann, Oxford.
- Geetz D. (1997) *Event Management and Event Tourism*, Cognizant Communication Corporation, New York.
- Green Castillo F. (2002) "The spatial effects of the construction of the facilities for the Olympic Games in Mexico City in 1968", *The Pulsar Effect*, 38th Conference of International Society of City and Regional Planners, Atene, 21-26 settembre.
- Guala C. (2002) "Monitoring Torino 2006 Winter Olympic Games", *The Pulsar Effect*, 38th Conference of International Society of City and Regional Planners, Atene, 21-26 settembre.
- Guala C. (2008) "Non solo simboli", *Il giornale dell'architettura*, anno 7, n. 63.
- Hall P. (1999), "Cities have always used creativity to maintain their position as centers of invention and innovation", *Urban Age*, 7, 2.
- Lourenço J. (2002) "Expo 98 and trickling down effects in Lisbon", *The Pulsar Effect*, 38th Conference of International Society of City and Regional Planners, Atene, 21-26 settembre.
- Mathieu C. (2007) *Les expositions universelles à Paris: architectures réelles ou utopiques*, Musée d'Orsay, Parigi.
- Pezzi A. (2008) "Aprè l'Expo 2008 a Saragozza", *Il giornale dell'architettura*, anno 7, n. 63.
- Ritchie J.R.B. (1984) "Assessing the impact of hallmark events", *Journal of Travel Research*, 23, 2-11.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 83 è una elaborazione su base tratta da Google Earth. L'immagine a pag. 84 in alto è tratta da www.expozaragoza2008.es; l'immagine a pag. 84 in basso è tratta da en.expo2010china.com.



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).

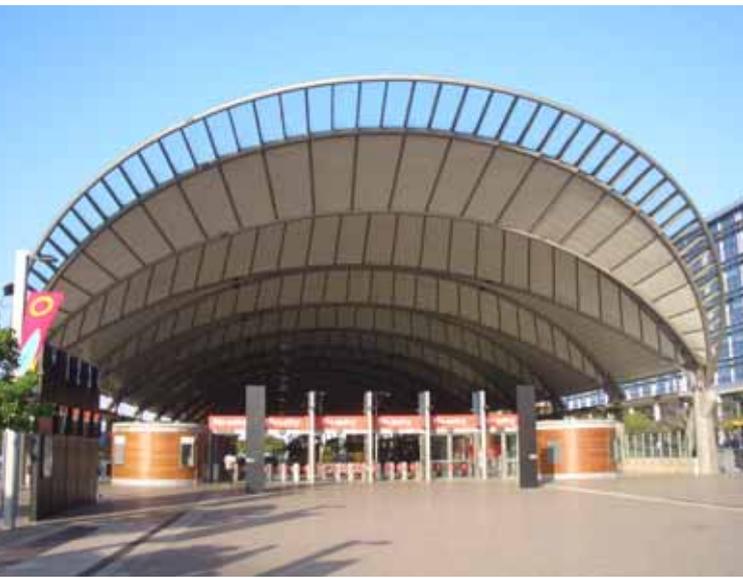
Molto spesso i Grandi Eventi accelerano i progetti e le realizzazioni in corso, in altri casi essi propongono sistemi di azioni e interventi non inseriti in un quadro ordinato di politiche di sviluppo della città. Tale circostanza determina un'ingente perdita di risorse pubbliche, ma soprattutto un'occasione 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 Tramvia 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

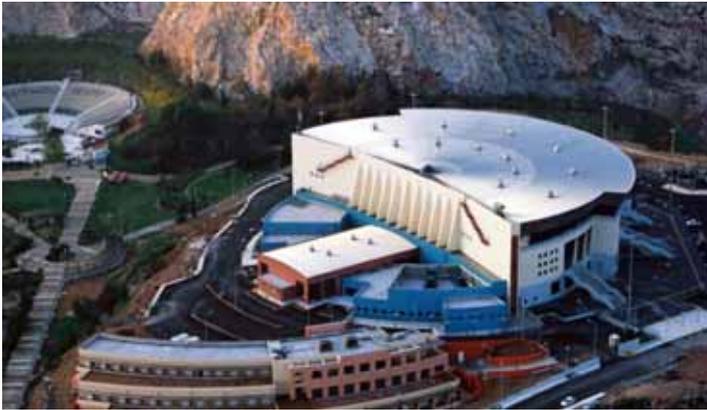


Tra i notevoli interventi effettuati ad Atene per le Olimpiadi del 2004 sulla rete su ferro vi è stata anche la realizzazione di una linea tramviaria lunga oltre 24 km.

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-Pero, 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 Reconversão 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>.



Web Le Olimpiadi e la città

a cura di Cristina Calenda

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

In questo numero

I grandi eventi si configurano, per le città che li ospitano, come un'opportunità di rapida promozione di processi di sviluppo urbano. L'organizzazione di un grande evento non solo richiede una lunga ed articolata programmazione al fine di implementare azioni di trasformazione che rendano il territorio idoneo ad accoglierlo, ma necessita anche di un'attenta gestione delle risorse coinvolte in modo da evitare l'insorgenza di rischi di natura economica ed ambientale che possano compromettere la qualità del territorio. Oltretutto, gli effetti di un tale evento non si esauriscono necessariamente al termine dello stesso, pertanto è necessario porre adeguata attenzione anche "all'eredità" di queste manifestazioni.

In particolare, il crescente interesse per i risvolti territoriali dei "mega events" ha favorito la costituzione in tutte le città che hanno ospitato le Olimpiadi nell'ultimo decennio di centri permanenti di ricerca sulle olimpiadi stesse, su iniziativa delle università locali, alcuni dei quali sono tuttora operanti (è il caso ad esempio di Barcellona). Le Olimpiadi hanno rappresentato, in molti casi, l'occasione per interventi di miglioramento urbano su vasta scala, esercitando un evidente impatto sulle strutture urbanistiche delle città che le ospitano, tuttavia non sempre il tentativo di trasformare la città ha generato risultati positivi.

Nella volontà di presentare le attuali tendenze di ricerca sui grandi eventi, l'osservatorio illustra i contenuti dei siti web di tre centri di rilevanza internazionale che trattano l'argomento: l'*Olympics Mega Events Research Observatory (Omero)* di Torino, il *Centre de Estudios Olimpics* di Barcellona ed il *Research Team Olympia* di Mainz.

Il sito dell'Osservatorio *Omero* di Torino è stato realizzato in occasione delle Olimpiadi Invernali come piattaforma on line per raccogliere il lavoro dei membri dell'omonimo centro di ricerca istituito con l'intenzione di avviare studi sull'analisi di

TeMA
02.08

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 1 - No 2 - giugno 2008 - pagg. 97-100

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

© Copyright dell'autore.

Olympics Games and the City

come la città si è preparata ad accogliere la manifestazione e sulle conseguenze verificatesi in seguito ai giochi. Più ampio ed eterogeneo risulta, invece, lo spettro di argomenti forniti dal sito del *Centre de Estudios Olimpics* che propone attraverso studi, pubblicazioni e link, un'ampia trattazione sui giochi olimpici affiancando allo studio delle conseguenze di questi eventi sul sistema sociale, sull'economia e sul territorio, contributi e curiosità finalizzati a ricostruire la lunga tradizione storica che tale manifestazione vanta.

Infine, di carattere maggiormente settoriale sono i contenuti del *Research Team Olympia*, gruppo di ricerca costituito da alcuni docenti della facoltà di *Pubblicità, Scienze Sociali e Sport* dell'Università di Mainz. Sulla scorta dei principali argomenti di studio della facoltà, il sito propone principalmente studi sugli effetti delle Olimpiadi sullo sviluppo economico di una città e sul significato che questi eventi assumono nell'immaginario collettivo, proponendosi anche come struttura di supporto per gli studenti universitari che intendono approfondire tali temi.

Lo stadio Olimpico di Pechino.



www.omero.unito.it

Olimpics Mega Events Research Observatory

Il sito dell' *Olimpics Mega Events Research Observatory (OMERO)* è stato realizzato su iniziativa di un gruppo di docenti dell'Università e del Politecnico di Torino, con il proposito di costituire un luogo di riflessione e ricerca sulle implicazioni economiche, sociali, culturali e territoriali dovute all'organizzazione di Grandi Eventi, con particolare interesse per i Giochi Olimpici Invernali tenutisi a Torino nel 2006, focalizzando l'attenzione non solo sulla fase di predisposizione delle strutture olimpiche, ma anche nella fase successiva allo svolgimento dei Giochi, ossia durante la gestione dell'eredità olimpica. Il lavoro promosso dal gruppo è stato successivamente meglio formalizzato con la costituzione di un centro interdipartimentale presso l'Università di Torino denominato *Centro di Ricerca sulle Olimpiadi e i Grandi Eventi*. Il sito, oltre ad essere provvisto della sezione *Omero*, di presentazione dell'Osservatorio e delle sue attività, e delle due sezioni *Novità ed Eventi* in cui è possibile consultare le ultime iniziative promosse dal gruppo, si articola in altre sei sezioni: *Temi, Ricerche, Working papers, Bibliografia, Link e Contatti*.

In particolare, in *Temi* sono presentati i seguenti principali filoni di ricerca del gruppo:

- lo studio delle implicazioni economiche dei Giochi Olimpici al fine di costruire un quadro conoscitivo sui cambiamenti che l'evento ha generato sul sistema economico in termini di avvio di nuove forme di imprenditorialità, variazione della struttura occupazionale della popolazione e nuovi investimenti;
- l'analisi delle tecniche adottate per promuovere l'immagine del Piemonte nel corso dei Giochi per finalità turistiche o per attirare investimenti;
- lo studio delle interazioni, di conflitto o sinergiche, tra gli interventi di trasformazione promossi per preparare la città all'evento e le dinamiche in atto di modificazione degli assetti

Il Villaggio Olimpico di Torino.



Oval Lingotto di Torino.

spaziali che interessano il territorio;

- l'analisi dei flussi turistici con particolare interesse per la fase successiva allo svolgimento dei Giochi;
- la ricerca sulle reti di relazioni che si sviluppano tra le istituzioni in occasione di un evento di grande portata e che possono costituire un patrimonio da riutilizzare in futuro anche per altri scopi; in tal senso, il centro si propone con la propria attività di segnalare punti di forza e debolezza di tale eredità istituzionale, individuando soluzioni che consentano di consolidare tale patrimonio nel tempo.

Accanto a questi argomenti, il centro ha predisposto anche alcuni sondaggi al fine di verificare in modo puntuale e con continuità nel tempo, gli atteggiamenti della popolazione, i timori diffusi e le aspettative nei confronti dell'evento, poiché il coinvolgimento della popolazione nella manifestazione olimpica può incidere direttamente o indirettamente sulla sua realizzazione e sul suo successo, il monitoraggio delle aspettative della comunità riveste un ruolo strategico.

Working papers contiene i testi dei contributi presentati a convegni e conferenze, di cui è possibile eseguire il download; e riporta anche i riferimenti a tesi di laurea sull'argomento e le ultime pubblicazioni sulle ricerche in corso. Molti dei documenti proposti affrontano i cambiamenti a cui la città di Torino è andata incontro, ricostruendo anche il quadro scientifico esistente in materia.

In particolare, un ruolo rilevante è assunto dal sistema della mobilità in quanto una sua buona gestione assicura agli utenti la possibilità di usufruire agevolmente dei servizi offerti; per tale ragione, alcuni articoli approfondiscono, con riferimento alla mobilità ed alle infrastrutture, le criticità emerse nel corso della VAS del Programma Olimpico e le soluzioni che sono state adottate per minimizzare o eliminare le carenze osservate in questo settore. Per coloro che fossero interessati ad approfondire l'argomento, nelle sezioni *Bibliografia* e *Link* sono segnalati testi e siti web e in *Contatti* sono riportati i recapiti del centro.

<http://olympicstudies.uab.es/eng/>
Centre de Estudis Olímpics

Il sito *Centre de Estudis Olímpics (CEO-UAB)* raccoglie le attività di ricerca del Centro di Studi Olimpici, costituitosi nel 1989 in occasione dei XXV Giochi Olimpici ospitati dalla città di Barcellona. Il Centro, istituito presso l'Università Autonoma di Barcellona, si propone di collaborare con il movimento olimpico internazionale e con le organizzazioni sportive di rilievo nazionale ed internazionale con lo scopo di promuovere ricerche e studi riguardanti i Giochi Olimpici e di diffonderne i risultati in conferenze e pubblicazioni.

Il sito si può considerare provvisto di due diversi menu. Il primo di presentazione dell'attività del centro e dei servizi da esso forniti, è suddiviso in cinque aree tematiche: in *About Us*, *International Chair in Olympism (UAB-IOC)* e *Research Lines* in cui sono illustrate la mission del Centro, i suoi membri ed i principali settori della sua attività di ricerca; invece, nelle aree *Technic and Training*, *Dissemination* e *Library and Documentation Service* sono descritte le iniziative promosse dal centro quali conferenze e corsi di formazione ed è presentato, oltre alle pubblicazioni prodotte, il servizio di cataloghi e riviste disponibili presso l'istituto.

Nel secondo menu, invece, è fornito un approfondimento dei progetti e prodotti degli studi del centro attraverso le sezioni: *Projects*, *Thematic Dossiers*, *Olympics by Subjects*, *Olympic Studies Int.Directory* e *Symposia And Conferences*. La sezione *Projects* è articolata in quattro sottosezioni di approfondimento: *Barcellona 1992*, che raccoglie una selezione dei documenti e dei principali riferimenti bibliografici disponibili on line sui Giochi Olimpici di Barcellona, *Lectures on the Olympics* che offre una selezione di materiale per studenti e professori universitari sui più rilevanti temi olimpici, *Immigració: Una Nuova Mirada Cultural a L'esport* che presenta l'omonimo progetto avviato nel 2005 dalla CEO-UAB relativo al ruolo dello sport come opportunità di integrazione degli immigrati e *Dossiers temàtics* che raccoglie dossier elaborati dal CEO-UAB di analisi di vari aspetti riguardanti lo sport e le manifestazioni olimpiche.

Thematic Dossiers propone varie curiosità sui giochi olimpici e sullo sport in generale: dalla "storia" della torcia olimpica allo studio dei significati dei simboli che caratterizzano i giochi, dall'indagine sulle abitudini sportive della popolazione all'evoluzione del ruolo della donna nello sport, dalla verifica della sostenibilità di tali eventi al "ruolo" dei loghi e delle mascottes.

Olympics by Subjects propone nelle sue sezioni riferimenti web, articoli e approfondimenti vari sui Giochi Olimpici sia di carattere storico, come nella sezione *History* in cui è riportato il confronto tra i Giochi svolti nell'antichità e la loro organizzazione attuale, sia di approfondimento degli impatti sul sistema economico e turistico alle diverse scale



geografiche (nella sezione *Economics and Marketing*) sia documenti che analizzano gli aspetti sociali dell'evento e le sue implicazioni politiche (in *Society And Ethics*) oppure contributi sulle modalità di sponsorizzazione adottate (in *Media and Information*).

Tra le sottosezioni molto interessante è *Urban Planning and Environment*, articolata, a sua volta, in *Urban Planning* ed *Environment*, che illustra gli effetti territoriali ed ambientali dovuti alla realizzazione degli interventi per lo svolgimento dei Giochi. Relativamente all'aspetto ambientale, in *Environment* è proposta una raccolta di rapporti sugli effetti ambientali dei Giochi Olimpici (è il caso del rapporto ambientale della VAS delle Olimpiadi di Torino oppure del rapporto preliminare di impatto ambientale redatto in occasione dei giochi di Vancouver) e sono indicati i siti web, le organizzazioni e le ultime novità prodotte su questo specifico argomento.

Le ripercussioni che l'organizzazione di un grande evento ha in termini di riorganizzazione degli spazi di una città e di inserimento di nuove funzioni rappresentano l'argomento principale su cui si focalizzano i contributi raccolti nella sezione *Urban Planning*, avente la stessa struttura di *Environment*. Cliccando su *Olympic Studies Int.Directory* si accede al sito del progetto omonimo portato a termine dal Centro congiuntamente con l'*Olympic Studies Centre* e l'*Olympic Museum Lausanne*, nel quale è possibile consultare un database di tutte le organizzazioni e centri di ricerca che si interessano di Olimpiadi. Infine, nella sezione *Congress and Symposium* è proposto un elenco aggiornato delle conferenze ed esposizioni sul tema.

**www.sport.uni-mainz.de/Olympia/
Research Team Olympia**

Il sito web *Research Team Olympia* raccoglie le attività del gruppo di ricerca sulle Olimpiadi istituito presso l'Università di Mainz, alle cui attività partecipano anche molti studenti universitari laureandi presso l'Ateneo.

Le attività del centro interessano, in sostanza, lo studio degli impatti economici dei Giochi Olimpici sulle città che li ospitano, di come tali eventi siano vissuti e "percepiti" dagli spettatori e delle loro ripercussioni culturali.

Oltre alle sezioni *About us* in cui sono presentati i membri del Centro e riportati i relativi recapiti, e *News* che informa gli utenti sulle più recenti iniziative promosse nel settore, il sito è organizzato in altre sette sezioni: *Research*, *Athens 2004*, *Torino 2006*, *Academics Collaborators*, *Publications Links* e *Contact*.

Accedendo a *Research* è presentata sinteticamente l'attività del centro, che è poi meglio approfondita nelle sezioni riguardanti eventi olimpici specifici quali *Athens 2004* e *Torino 2006*.

Athens 2004 è provvista di un menu articolato in cinque settori: *Projects*, che riporta le indagini organizzate dal centro in occasione dei giochi in Grecia, *Activities* che illustra le attività promosse da altre organizzazioni ma supportate anche dal centro, *Pre-Olympic Congress* in cui è possibile eseguire il download dei contributi presentati dai membri del Centro al congresso pre-olimpiadi tenutosi in Grecia, *Paralympic Games* che raccoglie le indagini del centro sull'efficacia degli interventi realizzati per agevolare gli utenti disabili, e *Preparations for Athens* che descrive i contenuti dei seminari organizzati dal centro per formare gli studenti che avrebbero partecipato ai lavori di ricerca in occasione dei giochi di Atene. In particolare, le ricerche hanno riguardato l'analisi della percezione che gli utenti hanno dei Giochi Olimpici e lo studio del comportamento d'acquisto dei consumatori e di come e quanto esso sia influenzato dagli sponsor.

Palavela di Torino.



Meno articolata è, invece, la sezione *Torino 2006* che propone in una stessa home page alcune delle attività a cui ha partecipato il centro in occasione delle Olimpiadi Invernali, tra cui si ricorda la collaborazione all'organizzazione dell'Olympic Symposium.

Publications è una sorta di "vetrina" di presentazione delle pubblicazioni prodotte dal centro. Si tratta di contributi che trattano i Giochi Olimpici sotto differenti punti di vista, comprendendo sia studi di carattere generale sulle Olimpiadi che studi specifici di analisi, ad esempio, delle implicazioni economiche dell'evento in termini di fattibilità, eredità economica, commercializzazione e controllo, conseguimento dei requisiti e standard stabiliti dalla normativa. Da questa sezione, si accede anche al *Download Center* in cui è possibile consultare e salvare gratuitamente circa una trentina di documenti redatti dal Centro.

Infine, in *Academics Collaborators* sono indicati gli enti con cui collabora il centro ed in *Links* e *Contact* è fornito un elenco dei siti web ufficiali di eventi olimpici trascorsi o in fase di organizzazione e di altri centri di ricerca ed enti che ne curano la gestione.

**Referenze immagini:**

L'immagine di pag. 97 è tratta dal sito magazine.voiaganto.it, le immagini a pag. 98 e l'immagine a pag. 100, in basso a sinistra, sono tratte dal sito www.comune.torino.it (fonte: Agenzia Torino 2006), l'immagine di pag. 100, in alto a destra, è tratta dal sito www.sport.uni-mainz.de/Olympia/, il disegno di pag. 100 è di Alessandro Gottardo, premiato al concorso per illustratori "Torino Città Olimpica", ed è tratto dal sito www.comune.torino.it.



Publicazioni

Grandi manifestazioni ed impatti sulla città

Major Events and Impacts on the City

Fiorella de Ciutiis

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

In questo numero

Che si verifichino con una certa frequenza o siano eventi occasionali, le grandi manifestazioni generano quasi sempre molteplici effetti economici e territoriali, incidendo sull'economia locale, regionale, nazionale e sull'uso e la gestione del territorio, spesso configurandosi come motori per lo sviluppo di attività e servizi.

Negli ultimi anni, si è sviluppata grande attenzione agli effetti generati da grandi eventi sulle città e il dibattito internazionale si è arricchito di numerosi studi e ricerche.

Tra questi, lo studio di Metropolis (Associazione delle maggiori metropoli mondiali) ha concentrato l'attenzione sugli effetti territoriali generati nelle città epicentro di grandi eventi. Passando in rassegna un campione di 14 città in tutto il mondo, lo studio sottolinea come i grandi eventi siano stati concepiti come catalizzatori di grandi interventi di

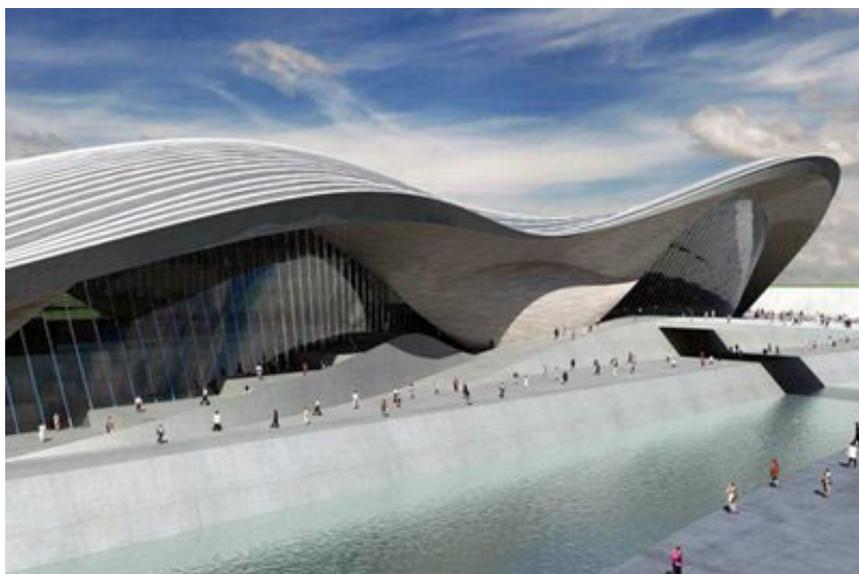
trasformazione delle città, finalizzati alla realizzazione di nuove infrastrutture o alla riqualificazione di aree degradate o, ancora, alla creazione di nuove aree di sviluppo, generando effetti a lungo termine sull'organizzazione e la struttura urbana. Spesso, infatti, la costruzione di nuove strutture dedicate a servizi di interesse generale o al potenziamento di quelle esistenti come grandi stadi, complessi sportivi, centri congressi, esposizioni e centri ricreativi sono stati occasione per riconvertire aree industriali dismesse o per riqualificare quartieri degradati.

La ricerca presentata da USB Limited, società finanziaria inglese, è invece finalizzata alla stima degli effetti economici delle Olimpiadi del 2012 a Londra,

quantificando costi e benefici attesi per lo svolgimento di questo evento. A tal fine, lo studio è stato condotto focalizzando l'attenzione su otto settori (tra cui mercato del lavoro, turismo, mercato immobiliare e ambiente urbano, infrastrutture), in ognuno dei quali sono stati individuati i benefici economici derivanti dalla realizzazione dei progetti che accompagnano l'evento.

Infine, l'ultimo studio presentato, di Bovy, Potier e Liudat (*Swiss Federal Institute of Technology* di Losanna), analizza i problemi di gestione dei flussi e di logistica dei trasporti generati dagli enormi flussi di persone e merci che accompagnano lo svolgersi di grandi eventi con l'obiettivo di evidenziarne le problematiche legate allo svolgersi di tali eventi e di individuare le strategie di organizzazione e di gestione dei grandi flussi di persone e merci.

L'Aquatic Center progettato per le Olimpiadi di Londra 2012 da Zaha Hadid.



The impact of major events on the development of large cities

Metropolis è l'Associazione delle maggiori metropoli mondiali, nata allo scopo di promuovere la cooperazione internazionale e gli scambi tra i governi locali e metropolitani che hanno aderito all'associazione. Nella prima metà del 2000, l'associazione ha istituito un gruppo di lavoro, la *Commission 1*, per studiare l'impatto dei grandi eventi sullo sviluppo urbano nelle grandi città. Il lavoro della Commissione, che è confluito nella stesura di questo report, è stato articolato in tre fasi principali:

- raccolta delle esperienze di città che avevano organizzato grandi eventi sportivi e culturali;
- misura dell'effetto che questi eventi possono aver avuto sullo sviluppo delle città a scala locale e territoriale;
- identificazione dei fattori di successo e dei fattori di rischio nelle diverse esperienze.

A tal fine, nell'ottobre 2000 la Commissione ha messo a punto un questionario distribuito in quattordici diverse città nel mondo (città membro della Commissione). Il questionario è stato costruito al fine di fare emergere due aspetti principali: il primo relativo alla struttura urbana; l'altro legato ai risultati emersi da eventi passati, soprattutto legati all'immagine della città, alla pianificazione urbana, allo sviluppo economico e finanziario.

Al questionario hanno risposto in maniera esaustiva solo otto città, e per tal motivo le esperienze selezionate sono state:

- i Giochi Olimpici (1992) e il Forum Universale delle Culture (2004) a Barcellona;
- i Giochi Olimpici (2000) ed Mondiali di calcio (2006) a Berlino;
- i Commonwealth Games (2006) a Melbourne;
- i Mondiali di calcio (2006) a Parigi;
- il Carnevale annuale a Rio de Janeiro;
- l'*Universal Exhibition* (1992) e i Campionati Mondiali di atletica (1999) a Siviglia;
- l'*International Amities Event Mont* (1999) a Shenyang;
- le giornate mondiali della gioventù (2000) a Toronto.

Il report è articolato in due parti: la prima parte contiene un rapporto riassuntivo sul lavoro condotto dalla Commissione, in cui sono analizzate le caratteristiche urbane delle città oggetto di studio e le caratteristiche degli eventi, gli obiettivi perseguiti nella gestione e nel governo dei diversi eventi e gli effetti di questi sui sistemi urbani (in termini economici, territoriali, sociali di finanza pubblica); la

seconda parte contiene otto schede che analizzano gli undici eventi elencati.

Dal lavoro emerge che, nonostante la diversità dei casi studiati (capitolo 1), gli obiettivi delle città sono molto vicini tra loro (capitolo 2). Sono stati inoltre osservati ed analizzati la maggior parte degli effetti potenziali dei grandi eventi sullo sviluppo di una città (capitolo 3) e sono stati identificati i fattori che favoriscono il successo di un grande evento, che ne semplificano l'organizzazione e ne favoriscono lo sfruttamento a lungo termine (capitolo 4). Infine, il report giunge a conclusioni riguardanti il luogo dei grandi eventi in competizione mondiale e formula alcune raccomandazioni finalizzate principalmente a incentivare la cooperazione fra le città (capitolo 5).

In relazione alla pianificazione urbana e regionale, con l'eccezione del Carnevale di Rio e delle Giornate Mondiali della Gioventù a Toronto, tutti gli eventi studiati sono stati concepiti come catalizzatori di grandi trasformazioni della città. In alcuni casi, come a Barcellona, i grandi eventi sono stati occasione per migliorare l'attrazione globale della città attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture, la riqualificazione di aree degradate e la creazione di nuove aree di sviluppo. In questi casi i grandi eventi hanno avuto effetti a lungo termine sull'organizzazione della struttura urbana. Inoltre, gli effetti dei grandi eventi sono particolarmente sentiti nel settore dei trasporti e delle infrastrutture. In alcuni casi, infatti, l'organizzazione di un grande evento è stata occasione per potenziare le reti della mobilità, accelerando così la costruzione di alcuni servizi. Per esempio, i Giochi Olimpici di Barcellona hanno consentito l'ampliamento dell'aeroporto e la costruzione dell'autostrada in tempi record.

Titolo: The impact of major events on the development of large cities

Autore/curatore: Commission 1 (coordinamento tecnico di Paul Lecroart e Hélène Sallet-Lavorel, dell'*Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, Paris*)

Editore: Metropolis - World Association of the Major Metropolises

Download: <http://www.metropolis.org>

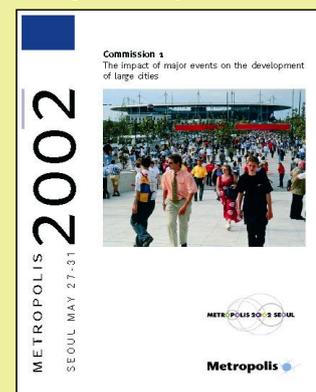
Data pubblicazione: 2002

Numero di pagine: 77

Prezzo: gratuito

Codice ISBN: 84-7609-956-8

Lingua: inglese



Winning by taking part: East London's economy and the Olympics

Il presente studio, redatto da UBS (società tra le principali leader mondiali nel settore finanziario) è finalizzato a quantificare costi e benefici derivanti dallo svolgimento delle Olimpiadi del 2012 a Londra. In particolare, lo studio focalizza l'attenzione sui distretti amministrativi di Newham, Tower Hamlets e Hackney, tre dei cinque "distretti Olimpici" che ospiteranno la maggior parte degli eventi sportivi del 2012 e in cui saranno ubicati il Parco e il Villaggio Olimpico. I Giochi Olimpici sono eventi che si ripetono con una certa frequenza e che si sono svolti in città molto diverse tra loro per condizioni territoriali, economiche e sociali. Analizzarne, quindi, l'impatto economico non è un'operazione semplice e immediata. Spesso tale impatto è stato individuato, in maniera semplicistica, attraverso un mero bilancio tra "profitti e perdite" che si verificano in occasione di un evento di questo tipo. Per tale motivo, in questo lavoro si propone una più ampia analisi costi-benefici per valutare l'impatto economico dell'evento.

Sebbene questo rapporto conclude che le Olimpiadi offrono una molteplicità di effetti positivi per l'economia dell'East London, si riconosce che questi benefici non sono chiaramente identificabili e possono verificarsi esternalità negative. È quindi importante che tali esternalità siano identificate in fase di organizzazione delle Olimpiadi così da garantire, in termini economici, la minimizzazione dei costi e la massimizzazione dei benefici.

Il report è organizzato in tre parti. Nella prima parte sono elencati i benefici economici "ufficialmente" attesi nella città di Londra per lo svolgimento delle Olimpiadi. Nella seconda parte è proposta un'analisi dei benefici economici (Positives) individuati in questo studio di cui si ritiene possa godere Londra per lo svolgimento delle Olimpiadi. Nella terza parte

House price changes around sporting events, % cumulative changes

	Manchester vs UK	Homebush vs Sydney	Athens vs Greece	Barcelona vs Spain
House price change in:	1997-2002	1995-2000	1999-2004	1987-1992
Games location	102%	70%	63%	131%
Comparison	83%	50%	55%	83%
Difference	19%	20%	8%	48%

Source: Halifax

Il mercato immobiliare è tra i settori in cui più frequentemente si verificano esternalità positive in occasione dello svolgersi di un grande evento.

Titolo: Winning by taking part: East London's economy and the Olympics

Autore/curatore: UBS Limited

Editore: UBS Limited

Download: <http://www.ubs.com>

Data pubblicazione: 2006

Numero di pagine: 44

Prezzo: gratuito

Codice ISBN: -

Lingua: inglese



sono individuati i costi da sostenere (Challenges); nella quarta parte, infine, è proposto un metodo per quantificare i benefici netti attesi nei tre distretti dell'Est London, seguito da una breve conclusione.

In particolare, nella seconda parte sono stati individuati otto settori in cui si attendono i benefici economici derivanti dalla realizzazione dei progetti che accompagnano l'evento: mercato del lavoro, turismo, mercato immobiliare e ambiente urbano, educazione, salute, infrastrutture, pubblicità e coinvolgimento delle imprese.

Per quanto riguarda il mercato immobiliare, in occasione delle Olimpiadi lo stock abitativo sarà incrementato di 4.500 alloggi a prezzi controllati e di altre 4.500 abitazioni di diverse tipologie. Oltre alla realizzazione di nuovi alloggi, è in cantiere anche la riqualificazione dello stock immobiliare esistente con la riconversione di numerose aree industriali dismesse in spazi ricreativi e servizi alla residenza, per migliorare la qualità urbana dei quest'area dell'East London.

Il mercato attribuisce un valore alla scelta di abitare nell'East London e per valutare il beneficio generato sul mercato immobiliare dai Giochi Olimpici possono essere lette le variazioni di tale valore in seguito alla realizzazione degli interventi previsti.

Pertanto, la variazione del valore di mercato delle abitazioni nell'East London rispetto alla variazione del valore medio di mercato a Londra può fornire una misura del beneficio derivante dalla rigenerazione dell'East London indotta dai Giochi Olimpici del 2012.

Les grandes manifestations. Planification, gestion des mobilités et impacts

Questo libro affronta il tema dell'organizzazione e della gestione della rete della mobilità in occasione di grandi eventi. Le grandi manifestazioni culturali, sportive, commerciali, scientifiche concentrano enormi flussi di persone e di merci nello spazio e nel tempo, da cui derivano problemi di gestione dei flussi e di logistica dei trasporti. Tali problemi sono legati soprattutto a tre fenomeni, che sono:

- la convergenza di flussi di spettatori, partecipanti, personale e merci verso alcuni luoghi significativi;
- la concentrazione temporale di tali flussi, con fenomeni di congestione automobilistica e pedonale;
- la sovrapposizione dei questi flussi eccezionali a quelli che quotidianamente si verificano nelle città;
- un elevato numero di percorsi in abituali, che implicano problemi di orientamento e richiedono, di conseguenza, punti di informazione, segnaletica in diverse lingue, biglietterie, ecc.

Bisogna, inoltre, considerare che in molti casi durante le grandi manifestazioni il sistema della mobilità e dei trasporti è organizzato intorno alla rete infrastrutturale e ai mezzi di trasporto esistenti.

Poiché i grandi eventi generano enormi flussi turistici non quotidiani (e perciò più difficili da governare), è sovente necessaria la mobilitazione di mezzi eccezionali e il ricorso a forme di organizzazione e a sistemi logistici adeguati.

Per questo motivo, le infrastrutture di trasporto, spesso già sovraccariche in condizioni normali, divengono in maniera prioritaria oggetto di progetti di sviluppo, accelerando così gli interventi di realizzazione/potenziamento delle reti per garantire la massima funzionalità prima dell'inizio dell'evento.

Inoltre, sia che si verifichino con una certa frequenza o che si presentino come eventi eccezionali, le grandi manifestazioni generano impatti sull'economia locale, regionale, addirittura nazionale e costituiscono spesso un'importante occasione per lo sviluppo di attività e servizi, rivestendo un ruolo crescente nelle politiche di sviluppo e del turismo.

Il libro affronta il tema dell'organizzazione e della gestione della rete della mobilità sulla base dell'analisi di molteplici esperienze. Sono infatti esaminate una ventina di casi in Francia, in Svizzera e nel mondo per evidenziare le problematiche, le strategie di organizzazione e le tendenze

Titolo: Les grandes manifestations. Planification, gestion des mobilités et impacts

Autore/curatore: Bovy, Potier, Liudat

Editore: Edition de l'Aube

Download: -

Data pubblicazione: 2003

Numero di pagine: 208

Prezzo: 18•

Codice ISBN: 2-87678-948-5

Lingua: francese

in questo campo. In particolare, la lettura dei casi è condotta ponendo particolare attenzione ad alcuni aspetti, quali:

- ampiezza e influenza spaziale dell'evento;
- eccezionalità, periodicità e durata;
- presenza di attrezzature e avvenimenti fissi nel tempo;
- organizzazione spaziale in uno o più luoghi;
- localizzazione all'interno del sistema urbano;
- capacità di accoglienza e principali vincoli logistici all'organizzazione dell'evento.

Un aspetto che emerge dalla lettura dei casi passati in rassegna riguarda il ruolo che le grandi manifestazioni rivestono spesso come motori nell'innovazione del sistema dei trasporti e nella gestione e organizzazione di flussi, costituendo talvolta dei veri e propri "laboratori dal vivo" per la gestione della mobilità. In alcuni casi, come nei Giochi Olimpici di Sydney 2000, si è arrivati ad una gestione del 100% degli spostamenti degli spettatori attraverso mezzi pubblici, risultato pienamente soddisfacente se si considera che nella città il trasporto privato su gomma era dello 85% circa.

Il libro sottolinea, inoltre, come gli interventi sulle infrastrutture di trasporto e sull'organizzazione dei flussi condotti in occasione di questi eventi danno luogo a "schemi innovatori" che spesso permangono anche dopo l'evento, rimodellando le abitudini di cittadini e utenti urbani. Le reti di infrastrutture e il bagaglio delle conoscenze legate al loro funzionamento costituiscono, così, un patrimonio di grande valore per lo sviluppo economico, sociale, culturale delle città epicentro della manifestazione.

Le grandi manifestazioni, inoltre, obbligano gli organismi istituzionali che operano in settori diversi ma affini (trasporti pubblici o privati, circolazione, parcheggi, sicurezza, segnaletica) a comunicare e collaborare tra loro.



Normativa

Un sistema aperto di regole

TeMA
02.08

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 1 - No 2 - giugno 2008 - pagg. 105-108

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

© Copyright dell'autore.

An Open System of Rules

a cura di **Giuseppe Mazzeo*** e **Cristina Calenda****

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

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

In questo numero

L'organizzazione di grandi eventi per le dimensioni dell'area interessata e per la consistenza degli interventi realizzati è supportata da un insieme di disposizioni normative, redatte in alcuni casi per disciplinare una specifica manifestazione, che ne regolamentano i principali aspetti sia nella fase ex-ante di organizzazione della stessa e nel corso del suo svolgimento, sia nella fase ex-post di gestione successiva delle ripercussioni territoriali, sociali ed economiche che ne derivano.

Data l'eterogeneità del sistema normativo esistente nel settore, si è deciso di selezionare tre diversi provvedimenti legislativi che disciplinano tipologie differenti di evento, in modo da illustrare in linea di massima quali sono gli orientamenti normativi adottati per regolamentare un grande evento.

I tre esempi proposti interessano stadi diversi del più ampio processo di preparazione di tali manifestazioni: dalla loro istituzione alla procedura per il riconoscimento, fino alla definizione di specifici interventi da realizzare per il loro svolgimento.

Relativamente al primo aspetto, la *Decisione Comunitaria n. 1622/2006* ha istituito la manifestazione «Capitale europea della cultura», come evento che, sulla scia della precedente manifestazione «Città europea della cultura» tenutasi nel 2004, vuole promuovere lo sviluppo culturale e turistico delle città europee, indicando la procedura che una città deve eseguire per promuovere la sua candidatura per un determinato anno.

Il *Regolamento della Bureau of International Exhibition*, organizzazione istituita in seguito ad una convenzione internazionale ratificata a Parigi, definisce il procedimento affinché un'esibizione internazionale possa ottenere il riconoscimento ufficiale da parte della BIE, ossia una sorta

di "marchio" che assicura la qualità dell'organizzazione dell'evento.

L'organizzazione di una manifestazione è accompagnata da un insieme di interventi di trasformazione territoriale di diversa entità che si rendono necessari per il suo svolgimento: è il caso di Torino che, in preparazione dei Giochi Olimpici Invernali del 2006, ha previsto la realizzazione di nuovi impianti sportivi e la riqualificazione e rifunzionalizzazione di impianti esistenti per lo svolgimento delle gare nonché interventi per l'accoglienza degli atleti, delle delegazioni delle varie nazioni e dei media e la riqualificazione dei sistemi viari di accesso ai siti. Dato l'elevato numero, la consistenza degli interventi da realizzare ed il notevole costo degli stessi il governo italiano ha disciplinato con la *Legge speciale n. 285/2000* il quadro normativo e procedurale per la loro realizzazione.

Pur nella diversità dei contenuti, le tre disposizioni sono accomunate dalla volontà da parte dei soggetti istituzionali che le hanno emanate di garantire la realizzazione di una manifestazione, siano Olimpiadi, Expo o altre, di elevata qualità. Partendo da tale obiettivo, la *Decisione Comunitaria n.1622/2006*, il *Regolamento della BIE* e la *Legge n. 285/2000* stabiliscono procedimenti caratterizzati da più momenti di verifica da parte di gruppi di esperti (è il caso dei provvedimenti dell'Unione Europea e della BIE) o di comitati (come accaduto per le Olimpiadi Invernali di Torino) appositamente istituiti.



Decisione Comunitaria n. 1622/2006: azione comunitaria «Capitale europea della cultura»

La Decisione Comunitaria n. 1622/2006 ha istituito l'azione comunitaria «Capitale europea della cultura» per gli anni 2007-2019, con lo scopo di valorizzare la ricchezza, la diversità e le caratteristiche comuni delle culture europee e di contribuire a migliorare la comprensione reciproca tra i cittadini comunitari, attraverso la predisposizione di un programma di attività, da realizzare specificamente per l'anno della capitale europea della cultura, che sia rispondente alle seguenti categorie di criteri:

– *Dimensione europea*: il programma deve promuovere la cooperazione tra operatori culturali, artisti e città degli Stati membri interessati e di altri Stati membri in qualsiasi settore culturale, e valorizzare la ricchezza della diversità culturale in Europa;

– *Città e cittadini*: il programma deve incentivare la partecipazione dei abitanti della città interessata e dei cittadini stranieri e deve risultare sostenibile, configurandosi come parte integrante dello sviluppo culturale e sociale, a lungo termine, della città.

Per candidarsi, lo Stato membro interessato pubblica, almeno sei anni prima dell'inizio della manifestazione, un invito a presentare candidature indirizzato alle città potenzialmente interessate alla nomina, a cui le città possono rispondere presentando entro dieci mesi dalla pubblicazione, la candidatura alla Commissione, descrivendo il programma che intendono realizzare per l'anno in questione.

Le candidature sono valutate da una giuria per ogni Stato membro, composta da tredici membri, di cui sette designati dalle istituzioni europee e sei dallo Stato interessato in consultazione con la Commissione. I membri della giuria devono essere esperti indipendenti, che non si trovano in condizione di conflitto d'interessi rispetto alle città candidate ed aventi esperienza documentata riguardo lo sviluppo culturale delle città e l'organizzazione della manifestazione.

Le istituzioni europee designano i membri delle giurie per tre anni in modo che due membri sono nominati dal Parlamento europeo, due dal Consiglio, due dalla Commissione e uno dal Comitato delle regioni.

Almeno cinque anni prima dell'evento ogni Stato membro interessato convoca la giuria per una riunione di preselezione, al termine della quale la stessa individua le città candidate

da sottoporre ad un ulteriore esame, formula raccomandazioni per le città preselezionate e predispone una relazione sulle loro candidature da presentare alla Commissione ed allo Stato membro che approva formalmente la preselezione. Le città preselezionate completano le loro candidature e le trasmettono agli Stati membri coinvolti, che le inoltrano quindi alla Commissione. Trascorsi nove mesi ogni Stato convoca la relativa giuria per la selezione finale.

Spetta alla giuria valutare i programmi aggiornati delle città preselezionate sulla base dei citati criteri e delle raccomandazioni formulate in precedenza, e formulare una raccomandazione per la designazione di una città dello Stato come Capitale europea della cultura. La Giuria presenta una relazione allo Stato interessato ed alla Commissione che contiene anche indicazioni, per la città selezionata, sugli interventi da realizzare e sulle disposizioni da adottare entro l'anno stabilito, nel caso sia nominata «Capitale europea della cultura».

Quindi, ogni stato interessato designa una città, notificandolo al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione ed al Comitato delle regioni almeno quattro anni prima dell'inizio della manifestazione.

Spetta al Consiglio, sulla base di una raccomandazione della Commissione, formulata tenendo conto del parere del Parlamento europeo e delle osservazioni emerse dalle relazioni della giuria, nominare ufficialmente le città in questione «Capitali europee della cultura» per l'anno per il quale sono state designate. La Decisione oltre a riconoscere il ruolo chiave della fase di preparazione dell'evento nel garantire l'efficacia dell'Azione, introduce il monitoraggio successivo alla nomina. A tale proposito, è istituito un gruppo, di sette esperti designati dal Parlamento europeo, dal Consiglio, dalla Commissione e dal Comitato delle regioni di consulenza, che verifica l'attuazione degli obiettivi e l'applicazione dei criteri dell'azione e fornisce alle Capitali Europee della Cultura consulenza dalla nomina fino all'inizio della manifestazione. Almeno tre mesi prima delle riunioni del gruppo, le città interessate trasmettono alla Commissione relazioni intermedie sull'attività in corso. Il gruppo di monitoraggio è convocato, almeno due anni prima ed almeno otto mesi prima dello svolgimento della manifestazione, per valutare lo stato di preparazione dell'evento e supportare le città nella predisposizione di un programma di qualità con una forte dimensione europea. Al termine di tali riunioni il gruppo predispone una relazione sull'andamento dei preparativi e sulle eventuali misure da adottare, che è trasmessa alla Commissione, alle città ed agli Stati interessati ed è pubblicata sul sito Internet della Commissione. La Commissione valuta ogni anno, i risultati della manifestazione dell'anno precedente e presenta entro la fine dell'anno successivo alla stessa, una relazione al Parlamento europeo, al Consiglio ed al Comitato delle regioni.



Regolamento dell'International Bureau of Exhibitions

Il regolamento definisce il procedimento da seguire affinché un'esibizione internazionale ottenga il riconoscimento dall'International Bureau of Exhibitions (BIE). La procedura è costituita da una fase preliminare di definizione della data di svolgimento dell'esibizione, caratterizzata dall'invio di una notifica alla BIE, in cui sono riportati il tema dell'esposizione, la data proposta, la durata dell'evento (compresa tra le tre settimane ed i tre mesi) e lo stato legale dell'organizzazione promotrice. Nei successivi sei mesi, gli Stati membri possono confrontarsi con lo stato richiedente in merito al riconoscimento dell'esibizione nello stesso anno o in un anno diverso compreso tra la precedente e la successiva esibizione registrata.

Trascorsi sei mesi dalla sottomissione iniziale, il Chairman of the Executive Committee organizza una o più indagini per accertarsi della fattibilità delle proposte. Tali inchieste, tranne in circostanze particolari, sono eseguite dal vicepresidente della BIE supportato da uno o più delegati o esperti e dal segretario generale e sono coordinate dal presidente della BIE.

Le indagini interessano il tema dell'esibizione che deve essere illustrato dall'organizzazione proponente ai partecipanti, la sua data di inizio e durata, la sede dell'evento (che non deve superare i 25 ettari escluse le aree di parcheggio; inoltre, la massima area per partecipante non deve eccedere i 1000m² ed i moduli costruiti devono essere forniti gratuitamente), il numero di visitatori previsto, le misure finanziarie predisposte, gli indicatori scelti per il calcolo dei costi di partecipazione e gli incentivi previsti per i partecipanti, in modo da ridurre gli oneri economici a loro carico, e gli interessi delle autorità responsabili e delle parti coinvolte.

Il Comitato Esecutivo cura la revisione degli esiti delle indagini ed inoltra il materiale raccolto all'Assemblea Generale che, a sua volta, decide mediante elezione quali proposte tenere in considerazione e comunica la decisione ai governi richiedenti, qualora essi non siano membri dell'International Bureau of Exhibitions.

Al successivo incontro dell'Assemblea Generale viene fissata la data dell'esibizione; nel caso in cui siano state proposte più date, la scelta finale è presa mediante elezione, selezionando la proposta che alla prima consultazione riceve idue terzi dei voti, se ciò non accade la procedura è reiterata, escludendo la proposta che al primo turno ha ottenuto meno voti, finché non restano solo due proposte e si sceglie quella che ha ricevuto più voti.

La richiesta di riconoscimento, presentata almeno quattro anni prima dell'esibizione, deve indicare le misure normative e finanziarie e l'attuale stato legale degli organizzatori, il titolo dell'esibizione, il piano preliminare relativo alle modalità di sviluppo del tema trattato ed i congressi che contribuiscono



Bridge Pavillon dell'Expo di Saragozza 2008.

alla sua diffusione nonché dichiarare l'eventuale intenzione di eseguire una campagna pubblicitaria internazionale; sono inoltre riportate una sintesi delle attività che saranno presentate all'esibizione, le indicazioni in merito alla durata e all'area interessata (incluse le zone di parcheggio e di intrattenimento), il programma finanziario, il programma promozionale preliminare per l'esibizione, il programma preliminare di ripristino del sito e di commercializzazione. Inoltre, sono da allegare i regolamenti dell'esibizione ed il contratto di partecipazione, i documenti che garantiscono la compensazione in caso di cancellazione e le disposizioni sulle condizioni finanziarie di partecipazione in modo da ridurre i costi. Le condizioni preliminari di base stabilite per i partecipanti riguardano le condizioni di registrazione, le indicazioni preliminari per i paesi che potrebbero essere eventualmente chiamati a partecipare e le modalità di supporto da parte degli organizzatori dell'esibizione.

Ricevuta tutta la documentazione la BIE incasserà per i costi amministrativi un contributo, fissato mediante un regolamento adottato dall'Assemblea Generale, a carico del governo richiedente che deve ottemperare al pagamento, pena la decadenza del diritto ad organizzare l'esibizione in quella data. Il governo interessato predispone, due anni prima dell'esposizione, un regolamento speciale da inoltrare alla BIE indicante il tema dell'esibizione e le sue modalità di implementazione, le condizioni per la partecipazione degli stati e delle organizzazioni internazionali e dei privati, le regole per il funzionamento dello Steering Committee del College of Commissioners, le misure di sicurezza, le tasse e tariffe, l'assicurazione, le condizioni di gestione della ristorazione e delle vendite, le previsioni sui servizi generali (igiene, sorveglianza e sicurezza, ecc). Inoltre, almeno un anno prima dell'evento, devono essere definite le disposizioni per la tutela dei diritti di brevetto e dei copyright, i vantaggi dei commissari di sezione e del loro staff, le disposizioni per regolare l'ammissione e per l'attribuzione di eventuali premi.

Legge n. 285/2000 "Interventi per i Giochi olimpici invernali «Torino 2006»"

La Legge speciale n. 285/2000 indica gli interventi necessari per lo svolgimento dei Giochi Olimpici Invernali svoltisi a Torino nel 2006 e regola le loro modalità di finanziamento. La Legge ha individuato, in base alla funzionalità delle opere rispetto allo svolgimento della manifestazione, due differenti categorie di interventi da realizzare mediante finanziamenti pubblici:

- *opere necessarie*, costituite dall'insieme degli impianti e delle infrastrutture indispensabili per l'organizzazione delle gare;
- *opere connesse*, costituite dall'insieme degli interventi funzionali all'ottimizzazione dell'organizzazione dell'evento.

Le opere necessarie sono riportate negli Allegati 1, 2 e 3 della Legge e rappresentano gli interventi indispensabili per l'organizzazione dell'evento. Tali opere hanno interessato gli impianti sportivi per le discipline del ghiaccio, le piste per lo sci e gli impianti di innevamento, gli impianti di risalita, i villaggi media ed olimpici ed il sistema di infrastrutture viarie per garantire la mobilità all'interno del comprensorio olimpico. Le opere connesse sono state, invece, dichiarate nel Decreto Presidente del Consiglio dei Ministri del 18 dicembre del 2002 così come erano state individuate dal Decreto del Presidente della Giunta Regionale del Piemonte n. 96/2002, che ne ha definito l'elenco ed i costi per la realizzazione, ed hanno riguardato, in parte, la funzionalità dell'evento, in parte il miglioramento di alcune infrastrutture di rete del comprensorio olimpico e dei bacini limitrofi. Anche in questo caso, è stato previsto il miglioramento di una parte delle infrastrutture viarie e degli impianti di risalita, la realizzazione di opere riguardanti i servizi sanitari e le urbanizzazioni primarie, come ad esempio la rete di distribuzione idrica, e la riqualificazione di alcuni ambiti urbani ed extraurbani dei comuni olimpici.

La Legge n. 285/2000, oltre a stabilire quali sono gli interventi da realizzare e a definirne il relativo iter procedurale, ha istituito l'*Agenzia Torino 2006*, disciplinandone la struttura, con compiti di stazione appaltante e di soggetto

Villaggio Olimpico di Torino.



attuatore delle opere necessarie, avente facoltà di affidare ad altri enti pubblici l'attuazione delle opere connesse. L'agenzia è costituita da un comitato direttivo composto dal direttore generale, che tra le sue funzioni può anche stipulare accordi di programma, e da sette membri nominati d'intesa tra l'amministrazione centrale e gli enti locali.

Per quanto riguarda l'aspetto procedurale, la Legge e le sue successive specificazioni operate dalla Giunta Regionale, hanno riconosciuto nella Conferenza di Servizi a regia regionale lo strumento per l'autorizzazione dei progetti olimpici, includendo

in tale processo anche le eventuali fasi della procedura di VIA, nonché la possibilità di modificare, con una procedura semplificata, gli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale. In sede di conferenza preliminare devono essere evidenziati gli aspetti progettuali dell'opera che ne potrebbero compromettere la realizzazione, con particolare riguardo per effetti sull'ambiente, la salute, il patrimonio storico-artistico ed il paesaggio.

Nel complesso, gli interventi hanno interessato più di 50 Comuni piemontesi e tre Comunità Montane, ricoprendo i territori delle Province di Torino, Cuneo, Alessandria e Novara; per la loro realizzazione sono stati spesi più di 1200 milioni di euro di risorse pubbliche per le opere necessarie, e più di 350 milioni di euro per le opere connesse.

I Giochi Olimpici, oltre a rappresentare un'occasione per accelerare fenomeni di riqualificazione della città, incrementandone l'attrattività, generano anche effetti non sempre trascurabili sull'ambiente. A tale proposito, per garantire la sostenibilità degli interventi la Legge n. 285/2000 è stata la prima ad introdurre in Italia la valutazione ambientale strategica del piano degli interventi olimpici (art. 1) da effettuarsi sulla base di uno studio di compatibilità ambientale predisposto dal proponente, secondo contenuti e procedure definiti dalla Giunta della Regione Piemonte d'intesa con il Ministero dell'Ambiente e con il Ministero dei Lavori Pubblici.

**Referenze immagini**

L'immagine a pag.105 è tratta dal sito www.aboutturin.com, l'immagine a pag. 106 è tratta dal sito it.visitliverpool.com, l'immagine a pag. 107 è tratta dal sito web <http://aquilialberg.nova100.ilsole24ore.com>, l'immagine a pag. 108, in basso a sinistra, è tratta dal sito www.comune.torino.it (Fonte: Agenzia Torino 2006), il disegno a pag. 108, in alto a destra, è di Stefano Fabbri, che ha partecipato al concorso per illustratori "Torino Città Olimpica", ed è tratto dal sito www.comune.torino.it.



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.

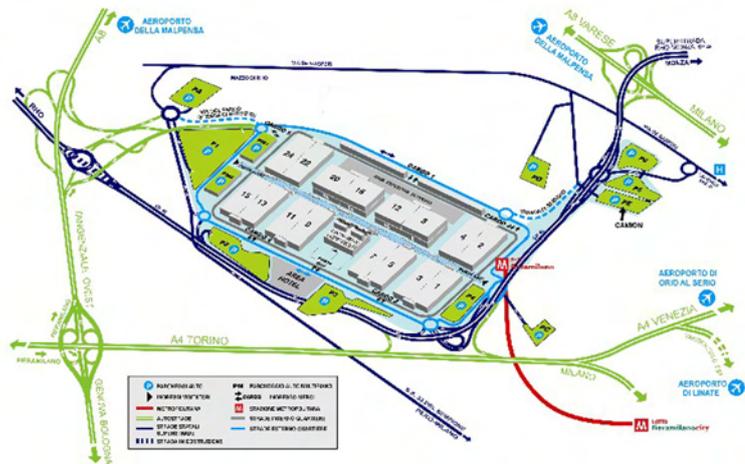
La struttura è costituita da padiglioni enormi intervallati con spazi all'aperto, dove nel corso degli anni si sono svolti numerosi ed importanti eventi di rilievo internazionale.

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.



Napoli 2011

Il Forum Universale delle Culture di Napoli del 2013

The Universal Forum of Cultures Naples 2013

a cura di **Rosaria Battarra*** e **Andrea S. Profice****

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, Piazzale V. Tecchio, 80
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: battarra@unina.it; web: www.dipist.unina.it

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, Piazzale V. Tecchio, 80
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: andrea.profice@unina.it; web: www.dipist.unina.it

Il Forum delle Culture a Barcellona

Il Forum delle Culture è nato, alla fine degli anni Novanta, da un'idea della Municipalità di Barcellona, come strumento per promuovere il dialogo e la riflessione intorno ai diversi aspetti – politici, economici e culturali – inerenti il tema della globalizzazione.

L'obiettivo del Forum è lasciare in eredità un patrimonio di conoscenze, esperienze, relazioni e documentazioni sviluppate intorno a questi temi dai protagonisti degli eventi ovvero i membri della società civile e delle organizzazioni non governative, artisti, intellettuali, personalità del mondo accademico e istituzionale. Ricevuta, nel 1999, la promozione ad evento "Universale" dell'UNESCO, il Forum è divenuto un grande avvenimento internazionale con cadenza triennale coordinato dalla Fondazione *Forum Universal de les Cultures*. Dopo Barcellona nel 2004 e Monterrey nel 2007, le prossime edizioni si svolgeranno nel 2010 a Val Paraiso del Cile e a Napoli nel 2013.

La prima edizione del Forum Universale delle Culture di Barcellona, durata complessivamente 141 giorni, si è svolta sotto l'egida della Municipalità di Barcellona, dell'Amministrazione Regionale catalana e del Governo spagnolo. Incentrato intorno ai tre assi tematici "Sviluppo Sostenibile", "Diversità culturale" e "Condizioni per la pace" il Forum ha interessato un'area di circa 30 ettari del quartiere "la Mina", ex periferia industriale lungo la costa tra Barcellona e Saint Andrià de Besòs. Gli interventi per la riqualificazione complessiva del sito e delle aree contigue hanno comportato ingenti investimenti economici ed una rilevante – e non da tutti condivisa – riconversione di spazi e funzioni. I lavori hanno interessato una superficie di circa 400 ettari, un'area pari a cinque volte quella sulla quale si era intervenuto in occasione delle Olimpiadi del 1992. Ma a differenza di quello olimpico, la trasformazione del sito del Forum è stata resa più complessa dalla sua connotazione fisica e funzionale. "La

Mina", infatti, è attraversata da sei direttrici principali di traffico – tra cui *l'Avenida Diagonal* che taglia trasversalmente tutta la città – ed è interessata da attività di servizio ad alto impatto ambientale (un depuratore e un inceneritore di rifiuti).

Grazie al Forum e agli investimenti pubblico-privati che ha saputo attrarre, la Mina, da quartiere ex-industriale e degradato, è stato trasformato in un distretto integrato a vocazione prevalentemente terziaria, per la ricerca, la finanza e la congressistica di livello internazionale. A detta di molti, tra cui la direttrice della Fondazione di Barcellona Mireia Belil, la migliore eredità lasciata dal Forum a Barcellona è la riqualificazione di un vasto quartiere degradato e l'aver consentito alla città di ottenere una posizione competitiva nel circuito della convegnoistica internazionale. Infatti, i due edifici più importanti costruiti per il Forum, il "Forum Building" di Herzog e de Meuron e il "Barcelona International Convention Center (CCIB)", trasformati in centri congressi, hanno ospitato a meno di un anno dalla chiusura del Forum circa 60.000 persone.

Il Forum delle Culture a Napoli

La candidatura di Napoli come sede del Forum delle Culture è nata ufficialmente nel 2006 su iniziativa dell'Assessorato alla Cultura e alla Pianificazione Strategica del Comune di Napoli. Il 26 novembre 2007 è stata prescelta come sede del Forum del 2010 la città di Val Paraiso ma, dopo circa un mese, in deroga al regolamento della Fondazione di Barcellona, che prevede l'investitura solo nei tre anni precedenti l'evento, è stato assegnato anche il Forum del 2013 a Napoli. Il Forum napoletano si svolgerà dal 10 aprile al 21 luglio del 2013 all'interno di un'area molto vasta – *l'Agorà*

TeMA
02.08

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 1 - No 2 - giugno 2008 - pagg. 113-116

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

© Copyright dell'autore.

del Forum – compresa nel triangolo Bagnoli - Mostra d'Oltremare - ex Collegio Ciano del quadrante occidentale della città. Oltre ai tre assi tematici "Diversità Culturale, "Condizioni per la Pace" e "Sviluppo Sostenibile" già adottati nelle precedenti edizioni di Barcellona e Monterrey, il Forum di Napoli affronterà un ulteriore "tema di fondo": "La Memoria del Futuro: conoscere le proprie radici per progettare il proprio futuro comune". Ciò al fine di introdurre nei dibattiti all'interno del Forum le questioni relative alla salvaguardia delle identità storiche e delle tradizioni locali. La capacità attrattiva dell'evento è stimata in oltre 5 milioni di visitatori e il coinvolgimento occupazionale in 10.000 posti di lavoro, diretti e indiretti. Le previsioni sulle risorse economiche necessarie agli interventi di riqualificazione delle diverse funzioni urbane in vista del Forum e sulla sua gestione complessiva stimano una spesa di circa 1.000 milioni di Euro, di cui 700 milioni di fondi pubblici – regionali e nazionali – ed i restanti di fonte privata. Non risulta, ad oggi, del tutto definita l'entità dello stanziamento di fondi nazionali a causa della revoca, sopraggiunta nel marzo del 2008 da parte del Ministero per le Attività Culturali, della dichiarazione di "grande evento" per il Forum di Napoli. Allo stato attuale (luglio 2008) la questione è ancora irrisolta sia per quanto concerne la dichiarazione o meno di "grande evento", sia in per quanto concerne la gestione operativa del Forum.

I luoghi del Forum napoletano

La zona occidentale di Napoli, la *location* prescelta per il Forum delle Culture, comprende il quartiere di Bagnoli,



Agnano, gli Astroni, parte della collina di Posillipo, l'isola di Nisida, buona parte di Fuorigrotta e Pianura. Quest'area si caratterizza come un sistema di elevato pregio grazie ai suoi caratteri naturalistico-paesaggistici, (le colline di Posillipo, la conca e i crateri vulcanici, l'isolotto di Nisida), alle funzioni dedicate ad attività culturali e ricreative (la Facoltà di Ingegneria, il CNR, la Mostra d'Oltremare, le Terme di Agnano), all'alta connettività con la scala metropolitana, regionale e nazionale garantita da diverse linee su ferro (la linea 2 della Metropolitana e la Cumana) e su gomma (Tangenziale di Napoli). Un ulteriore elemento che ha fatto della zona occidentale un sito ideale per la localizzazione di un grande evento quale il Forum delle Culture è la disponibilità di strumenti urbanistici generali e attuativi già vigenti: la Variante al P.R.G. per la zona occidentale e i Piani Urbanistici Attuativi di Coroglio-Bagnoli e della Mostra d'Oltremare. La Variante Occidentale, approvata dalla Regione Campania nel 1998, è stato il primo di una serie successiva di piani urbanistici redatti dalle amministrazioni comunali succedutesi a partire dal 1993. La sua strategia di fondo è rappresentata dalla valorizzazione delle qualità naturalistiche intrinseche dell'area occidentale attraverso un'opera di restauro ambientale entro il quale collocare le nuove realizzazioni destinate ad attività produttive ad alto contenuto tecnologico, terziarie e a residenze. Il centro di interesse prevalente della Variante è rappresentato dalla zona ex-industriale in dismissione di Coroglio-Bagnoli (Italsider), un'area di complessivi 330ha che, secondo le previsioni della Variante, dovrebbe divenire il luogo privilegiato per l'insediamento delle funzioni più rappresentative per il rinnovamento di Napoli.



La grande cella fotovoltaica è una struttura di 10.500 m² realizzata lungo la costa all'interno della grande spianata del Forum. Costruita come contributo del Forum alla protezione dell'ambiente, la cella produce energia pulita e permette una riduzione di emissioni di gas serra.

Dal 2001 la riqualificazione di Bagnoli è affidata alla Società di Trasformazione Urbana "Bagnolifutura s.p.a." ed è soggetta alle disposizioni contenute nel Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) approvato dal Consiglio Comunale di Napoli nel 2005. Il PUE di Coroglio-Bagnoli specifica le scelte della Variante Occidentale attraverso una serie di progetti strategici, volti alla riqualificazione ambientale e funzionale dell'area di Bagnoli, come la creazione di un grande spazio pubblico unitario, costituito dal parco urbano, dal parco sportivo e dalla spiaggia, l'insediamento di un nuovo quartiere del turismo, a diretto contatto con il mare, prevalentemente formato da attività ricettive, dal centro congressi e dal porto turistico, la dotazione di nuove infrastrutture per la mobilità su ferro e su gomma. La trasformazione di Bagnoli, parallelamente all'attività di bonifica del sottosuolo, risulta avviata dal 2006 con l'apertura dei cantieri della Porta del Parco, del Parco dello Sport e dell'Acquario tematico.

La Mostra d'Oltremare è un ampio parco attrezzato inaugurato negli anni Quaranta destinato prevalentemente all'attività fieristico-espositiva e, dopo Bagnoli, sarà il secondo sito della zona occidentale ad ospitare gli eventi del Forum. Il PUA della Mostra d'Oltremare, adottato nel 2005, interessa un'area di circa 63 ha di proprietà della società "Mostra d'Oltremare spa" che include anche le superfici dello ex-zoo di Napoli, del parco Edenlandia e dell'ex cinodromo. L'obiettivo del piano è quello di valorizzare la funzione fieristica

originaria della Mostra fino a realizzarne un polo delle attività congressuali e convegniste di livello nazionale ed internazionale. L'ex Collegio Ciano, il terzo nodo della rete di siti che costituiranno la grande *Arena del Forum*, è un impianto costituito di edifici, piazze, strade, viali e terrazzamenti per una superficie complessiva di 40ha, risalente agli anni '40. Attualmente proprietà della Fondazione Banco di Napoli per l'infanzia, costituisce con la Mostra d'Oltremare un unicum edilizio di elevatissimo pregio architettonico razionalista. Lo stesso PUA della Mostra d'Oltremare individua in questo asse Mostra-Collegio Ciano un insieme da recuperare e valorizzazione nella sua totalità il tutto nell'obiettivo di costituire un'offerta unitaria nel settore turistico-congressuale. In riferi-

mento ai siti descritti e alle diverse manifestazioni previste per il Forum napoletano, Bagnoli rappresenterà, probabilmente, il fulcro dei diversi eventi – spettacoli, dibattiti, concerti, mostre – previsti per il Forum di Napoli. È plausibile che il Parco Urbano ospiterà la cerimonia di apertura del Forum delle Culture, le strutture della Porta del Parco saranno





sede dei servizi di informazione e accoglienza dei visitatori, di diverse attività espositive e ricreative, mentre i Napoli Studios – la cittadella delle fiction di Bagnoli – dovrebbero essere adibiti a sala stampa e centro multimediale. Le aree della Mostra ospiteranno concerti, eventi all'aperto e spettacoli mentre i diversi edifici dell'ex collegio Ciano accoglieranno le residenze temporanee, le attività ricettive e di servizio alla residenza (bar, ristoranti, negozi, ecc.) necessarie all'alloggiamento dei visitatori e delle delegazioni internazionali.

Conclusioni

I grandi eventi, come il Forum delle Culture, rappresentano una delle occasioni oggi più utilizzate nella competizione internazionale tra le città per la promozione e la comunicazione del proprio territorio.

Il Forum delle Culture è un grande evento nato a Barcellona, alla fine degli anni Novanta, come occasione di riflessione e dialogo intorno ai temi della globalizzazione. Tale evento è divenuto per la città un vettore per il rinnovamento urbanistico di una parte importante del suo territorio cittadino e per la messa a sistema del settore economico fieristico-espositivo. "La Mina", che prima degli interventi di riqualificazione era uno dei quartieri più malfamati e pericolosi di Barcellona è diventata un distretto di attività integrate per il terziario e la ricerca. I bar, i ristoranti, gli hotel, i negozi e le nuove attività insediate hanno migliorato la qualità della vita e la vivibilità del quartiere e, conseguentemente, ne hanno incrementato gli standard di sicurezza. I due edifici più importanti costruiti per il Forum, in seguito,

adibiti a centro congressi hanno ospitato – in poco meno di un anno - migliaia di persone e sono diventati uno dei centri più importanti della congressistica internazionale.

Il Forum potrà rappresentare per la zona occidentale e per Napoli, come lo è stato per Barcellona, una grande occasione di rilancio di immagine e un volano per la messa a sistema del settore turistico. La città è dotata, da tempo, di un adeguato livello di strumentazione per il governo delle trasformazioni urbane. Il Forum potrà consentire di accelerare la realizzazione di tali trasformazioni, di adeguare, quindi, le infrastrutture, gli spazi pubblici e la ricettività della città alle nuove esigenze del mercato e di comunicare tale cambiamento in modo creativo e credibile.





TeMA
02.08

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9889
Vol 1 - No 2 - giugno 2008 - pagg. 117-120

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

Osservatori

© Copyright dell'autore.

News ed eventi Grandi Eventi tra oggi e domani

Great Events among Today and Tomorrow

Emilia Giovanna Trifiletti

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

In questo numero

I grandi eventi come l'Esposizione universale, le Olimpiadi, il Giubileo, ecc., hanno sempre cambiato il volto delle città che le hanno ospitate, contribuendo a lanciarle come metropoli e lasciando in eredità monumenti importanti come la Tour Eiffel costruita in occasione dell'Esposizione universale del 1889.

I grandi eventi sono occasioni per misurare anche le capacità di singole città di guardare anche oltre l'evento, rimettere in moto energie, ripensare i modelli di città, sperimentare strategie urbanistiche e modelli di intervento.

In questo numero si dà uno sguardo a tre grandi eventi, uno in itinere e due previsti.

Il primo articolo coglie l'occasione delle Olimpiadi di Pechino per analizzare la grande rivoluzione avvenuta nel sistema trasportistico cinese: sono stati realizzati un nuovo aeroporto

ed una nuova metropolitana. Quest'ultima è stata inaugurata i primi giorni di marzo 2008 ed è stata costruita in quattro anni. La nuova metropolitana si collega al terzo *terminal* aeroportuale della capitale, più grande dei cinque *terminals* di Heathrow messi insieme. La costruzione in acciaio e cristallo, disegnata da Norman Foster, fa dell'aeroporto di Pechino il più grande aeroporto al mondo.

Il tema del secondo articolo è la designazione di Milano come sede dell'esposizione mondiale del 2015. Si sottolineano, in questo caso, le trasformazioni urbane e territoriali previste, con particolare riferimento al sistema della mobilità.

L'Expo sarà localizzata accanto alla nuova fiera di Rho-Però ed avrà un'estensione di un milione e 700 mila metri quadrati. Sono previsti oltre 3 miliardi di interventi infrastrutturali, 270

milioni per la rete metropolitana, 72 milioni per nuovi parcheggi, 81 milioni per un villaggio residenziale e 60 milioni in opere tecnologiche. Infine l'ultimo articolo si occupa delle Olimpiadi di Londra del 2012 che si svolgeranno principalmente nell'Olympic Park, localizzato nella parte est della città.

I lavori per i Giochi Olimpici sono già iniziati e sono previste grandi rivoluzioni nel sistema dei trasporti. Alla fine dei Giochi Olimpici quest'area rappresenterà il più grande parco urbano realizzato in Europa negli ultimi 150 anni.

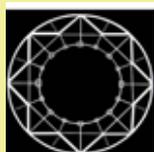
L'articolo sottolinea le previsioni ed il cronoprogramma del nuovo piano dei trasporti di Londra approvato nel 2007 in vista dei Giochi Olimpici.



Call for paper XII Conferenza SIU "Il progetto dell'urbanistica per il paesaggio". Bari, 19/20 febbraio 2009.

Per informazioni ed iscrizioni (entro il 20 settembre 2008) consulta il sito: <http://www.planum.net/siu/index.htm>

Call for paper Town Planning Review celebrates AESOP's 20th birthday. Per informazioni ed iscrizioni (entro il 30 settembre 2008) consulta il sito: <http://www.aesop-planning.com/>



Installazione "Dreams of a possible city". Milano, 16 aprile/16 ottobre 2008. Tutte le info sul sito: <http://www.unacittapossibile.com/>

Conferenza annuale AISRe "Conoscenza, Sviluppo Umano e Territorio". Bari, 24/26 settembre 2008. Tutte le info sul sito: <http://www.aisre.it/>



Expo 2015 a Milano

Milano ospiterà dal primo maggio al trentuno ottobre 2015 l'Esposizione Universale. L'aggiudicazione è giunta il 31 marzo 2008 dopo una lunga trattativa che ha visto collaborare tutte le parti politiche italiane per far sì che l'Esposizione mondiale non fosse solo un evento di Milano ma, viceversa, potesse cogliere i benefici effetti per l'economia e lo sviluppo del territorio nazionale.

Milano è uno dei maggiori centri urbani in Europa, una metropoli in continua trasformazione che, soprattutto in questi ultimi anni, sta modificando profondamente il proprio aspetto, le proprie caratteristiche e la sua stessa identità. Il nuovo sistema espositivo milanese è sicuramente tra i protagonisti di questa trasformazione con lo spostamento di Fiera Milano a Rho-Però e la riqualificazione dell'area fieristica cittadina. È su questa onda di trasformazione che si muoverà l'Expo del 2015. Milano ha l'occasione di trasformarsi nella città-regione a cui ambisce da sempre, superando i confini comunali e comprendendo i nove milioni di abitanti del suo sistema metropolitano. Sul sito dell'Expo 2015 la *mission* dell'evento è: "Milano, metropoli nodo-mondiale" che sottolinea il ruolo di Milano di città metropolitana al pari di Londra e Parigi, principale città-regione del nord-Italia al centro dell'Europa. L'area scelta per l'Esposizione, di circa 1.7 milioni di metri quadrati, è localizzata in adiacenza al polo fieristico di Rho-Però progettato dall'architetto Massimiliano Fuksas ed inaugurato tre anni fa, a cui comunque sarà collegato.

Il progetto contenuto nel dossier Expo presentato al BIE prevede uno stanziamento complessivo di oltre 14 miliardi di euro. L'occasione di Milano è da ricercarsi principalmente in quelle opere che resteranno anche dopo l'esposizione.

Oltre al sistema del verde che sarà di circa 11 milioni di metri quadrati, il sistema trasportistico ed infrastrutturale sarà notevolmente implementato e migliorato. Sono previste tre nuove linee della metropolitana, le linee 4, 5 e 6 che consentiranno di smaltire meglio il traffico sulla linea 1 che arriva fino a Rho Fiera. L'Esposizione internazionale sarà una vera opportunità sia per i cittadini che per i visitatori, a cui non mancherà la possibilità di utilizzare le interconnessioni con la metropolitana e l'intero sistema suburbano lombardo. Sono previste anche tre nuove autostrade, la Pedemontana, la Brebemi e la Tangenziale esterna milanese. Inoltre sono previsti 530 mila metri quadrati di parcheggi, 20 km di piste ciclabili, navigazioni lungo i navigli che consentiranno il collegamento del nuovo quartiere espositivo con la



Darsena nella zona Ticinese, il superamento dei più cruciali e difficili nodi viari, la realizzazione di una nuova fermata della linea dell'Alta Velocità (che dovrebbe essere pronta nel 2009) sulla linea già esistente Torino-Milano ed una rete aeroportuale efficiente che punterà sul rilancio di Malpensa, nonostante la fine di gran parte dei voli Alitalia.

È in atto una disputa riguardo il *landmark* previsto dall'Expo: come in tutti i grandi eventi anche a Milano è prevista una torre di 200 metri che sarà oggetto di una *competition* internazionale, ma l'attuale Sindaco di Milano ha di recente affermato che il «simbolo dell'Expo 2015, non sarà una grande infrastruttura come fu la Tour Eiffel per Parigi, ma un centro per lo sviluppo sostenibile, che ci permetta di costruire scuole e ospedali ... » (www.milanoexpo-2015.com del 23 giugno 2008).

Inoltre è previsto che alcuni dei padiglioni nell'area dell'Expo saranno smontati dopo l'evento per fare posto a nuove residenze ed uffici.

4th International Symposium "NETWORKS FOR MOBILITY". Stoccarda - Germania, 25/26 settembre 2008.

Tutte le info sul sito: <http://www.uni-stuttgart.de/fovus>



Conferenza "Eura 2008". Milano, 9/11 ottobre 2008.

Tutte le info sul sito: <http://eura2008.polimi.it/>

Festival "This Is Not A Gateway (TINAG)". 24/27 ottobre 2008. Tutte le info sul sito: <http://www.thisisnotagateway.net/>



Call for paper "THE ETHNICALLY DIVERSE CITY". Weimar - Germania, 31 ottobre/2 novembre 2008. Tutte le info sul sito: <http://www.urban-future.net/>



Conferenza "The postsecular city". Tokyo - Giappone, 17/20 dicembre 2008.

Tutte le info sul sito: <http://www.shakti.uniurb.it/rc21/>



Lo stadio di Pechino realizzato per i Giochi Olimpici del 2008 e progettato dagli architetti svizzeri Herzog e de Meuron e il Eatwr Cube progettato dallo studio australiano PTW.

È chiaro che per Milano l'Expo costituirà una spinta fortissima al completamento dei numerosi progetti urbanistici ed infrastrutturali già previsti.

Infatti in adiacenza ai grandi interventi previsti nell'area espositiva, al posto dei padiglioni della vecchia Fiera di Milano sorgerà, su circa 360 mila metri quadrati, l'insediamento di *Citylife* (firmato dagli architetti Isozaki, Libeskind, Hadid e Maggiora) con tre torri alte fino a 260 metri.

Invece, nell'area Garibaldi-Repubblica, è già aperto il cantiere per i grattacieli, la nuova sede della Regione e la cosiddetta Città della Moda.

Nella zona sud-est di Milano su 1.2 milioni di metri quadri sarà realizzata Milano-Santa Giulia, quasi una città nella città, progettata dall'architetto Norman Forster.

In contemporanea è stata affidata all'architetto Renzo Piano il ridisegno dell'area ex Falck di Sesto San Giovanni.

Congresso "urbanpromo 2008". Venezia, 21/24 novembre 2008. Tutte le info sul sito: <http://www.urbanpromo.it/>

Corso "BAUHAUS KOLLEG X - Post-functional City - Transdisciplinary studies on modern urbanism". Dessau - Germania, I semestre: 13 ottobre 2008/27 febbraio 2009; II semestre: 24 aprile 2009/31 luglio 2009. Per informazioni ed iscrizioni (entro il 29 agosto per il I semestre ed entro il 27 febbraio per il II semestre) consulta il sito: <http://www.bauhaus-dessau.de/en/kolleg.asp?p=post1>



Scuola estiva internazionale "L'esplosione urbana. Governare lo sviluppo urbano". Alghero, 5/13 settembre. Tutte le info sul sito: <http://www.sei.architettura.uniss.it/article/articleview/96/1/28/>



Workshop estivo di progettazione "Ge/Ts low co(a)st". Trieste, 1/7 settembre 2008. Tutte le info sul sito: <http://www.genovatrieste.it>

L'aeroporto e la nuova linea metropolitana di Pechino

I Giochi della XXIX Olimpiade, più noti con il nome di Olimpiadi di *Beijing* (nome cinese per la città di Pechino) si svolgeranno dall'8 al 24 agosto 2008. Il grande evento in arrivo ha modificato radicalmente la città, sia attraverso la realizzazione di nuove opere di architettura che con grandi opere infrastrutturali. La costruzione di tutti i siti Olimpici è terminata, tra questi: l'edificio simbolo delle Olimpiadi il famoso stadio da 91 mila posti detto il "Nido d'uccello" per i tubi di acciaio che si intrecciano sulla sua facciata,

disegnato degli architetti svizzeri Herzog e De Meuron; il "Cubo d'acqua", una infrastruttura futuristica realizzata in efte (un polimero) che nella morfologia ricorda la struttura chimica dell'acqua e che ospiterà le gare di nuoto e tuffi, progettato dagli architetti dello studio australiano PTW. Ma l'evento più incisivo è da ricercarsi nel nuovo terminal aeroportuale, il *Beijing Capital International Airport*, costruito in soli quattro anni e progettato dallo Studio di Londra Foster & Partners, a cui si deve anche il nuovo aeroporto di Hong Kong. Il terminal, che ospiterà un traffico di 62 milioni di persone all'anno, rappresenta la nuova porta di ingresso della Cina e viene definito anche come l'aeroporto più grande e più all'avanguardia del mondo intero, non solo per le innovazioni tecnologiche, ma per il grande numero di passeggeri che supporterà e per l'efficienza e la sostenibilità con cui è stato concepito. Al suo interno sono previsti circa 64 ristoranti e 90 negozi. Sempre all'interno del complesso, è stata realizzata una linea della metropolitana che consente di collegare l'hub aeroportuale con il sistema del trasporto pubblico su ferro. Inoltre è stata realizzata una linea metropolitana indipendente, all'interno dell'aeroporto, per il solo trasporto dei bagagli, che sarà in grado di smistare circa 19.000 valige all'ora. Come in tutti i grandi eventi, non solo sportivi, le Olimpiadi di Pechino sono state e sono tutt'ora un potente acceleratore del processo di modernizzazione e di rinascita della città. Bisogna solo augurarsi che tutte le opere siano sostenute da una cultura urbanistica ed architettonica lungimirante che abbia previsto, non solo la realizzazione di simboli dell'architettura contemporanea, ma che le opere per i Giochi Olimpici diventino soprattutto patrimonio per i suoi abitanti.

Olimpici, di cui è già iniziata la realizzazione, è localizzato nella parte ad est di Londra nella "Lower Lea Valley". Dopo le Olimpiadi, quest'area sarà trasformata nel più grande parco urbano realizzato in Europa negli ultimi 150 anni. La costruzione del Parco è un dei progetti di ingegneria più ambiziosi degli ultimi tempi. Lo stadio Olimpico è in costruzione dal mese di maggio 2008. Nel 2009 si inizieranno i lavori per le altre strutture dedicate alle varie discipline sportive. La *mission* del progetto del Parco è strettamente legata ai trasporti: Londra aspira a fare sì che il 100% dei visitatori dei Giochi Olimpici raggiunga il Parco con i trasporti pubblici, in bicicletta o a piedi. Il Piano dei Trasporti, adottato nel 2007, aiuterà a trasformare l'attuale valle dove sorgerà il sito delle Olimpiadi in un'area strettamente connessa alla città di Londra. I lavori previsti sul sistema del trasporti pubblici saranno completati prima del 2012, così come previsto dal Piano, in modo che la città potrà godere dei benefici del grande evento prima dello stesso. Per quanto riguarda il trasporto su ferro, le linee, i treni e le stazioni saranno riqualficate ed implementate per poter supportare l'afflusso di visitatori previsto. Per il 2010 sarà realizzata una nuova stazione a Stratford (nodo internazionale) collegata con Londra, inoltre la linea dell'Alta Velocità arriverà nell'aera del Parco. Sarà inoltre implementata del 25% la rete *Docklands Light Rail (DLR)* incluso 2.5 km di estensione sotto il fiume Tamigi e 6 km fino a Stratford. Attualmente sono state già costruite due nuove linee della DLR. Per quanto riguarda il trasporto su gomma, saranno predisposti dei pannelli elettronici che daranno le informazioni in tempo reale sugli autobus in arrivo ed in partenza.

Londra 2012 e le nuove linee metropolitane

Londra negli ultimi dieci anni è stata investita da una gran quantità di progetti e realizzazioni e questo enorme fermento la riconferma come una delle poche città europee ancora in crescita; questo fermento è alimentato principalmente dal flusso continuo di nuovi arrivi che rendono la città unica al mondo. Londra si estende per 977 kmq ed è racchiusa dal raccordo anulare formato dalla M25. La sua espansione non è stata mai realmente pianificata, piuttosto, man mano che si andava sviluppando, la città ha inglobato gli insediamenti esterni. Le Olimpiadi che si svolgeranno nel 2012 sono un'altra grande occasione di riqualificazione e ridisegno urbano. Il sito dei Giochi

Scuola estiva "Regenerating Urban Core. Urban Planning and Design Summer School 2008". Helsinki, Turku e Jyvaskyla - Finlandia, 11/23 agosto 2008. Tutte le info sul sito: <http://ytksummerschool.tkk.fi/index.html>



Terzo Congresso internazionale del Council for European Urbanism (C.E.U.) "Climate change and urban design. Science, Policy, Education and Best Practice". Oslo - Norvegia, 14/16 settembre 2008. Tutte le info sul sito: <http://www.ceunet.org>



Conferenza "Urban Water Conference 2008". Leuven - Belgio, 15/19 settembre 2008. Tutte le info sul sito: <http://www.urbanwaterconference.be/>



Nel prossimo numero...

RICERCHE

Mobilità dolce e reti pedonali in città

In riferimento alle più ampie strategie messe in campo nelle città europee fin dalla metà degli anni Novanta per l'incentivazione di forme di mobilità "sostenibile" nei contesti urbani e al più recente concetto di mobilità dolce, essenzialmente riferibile alla mobilità pedonale e ciclabile, questo contributo affronta specificamente il tema della mobilità pedonale in ambito urbano, delineando criteri ed elementi di metodo per l'individuazione e il progetto d'uso di reti di spazi aperti urbani, quali strade e piazze, ad esclusiva o prevalente fruizione pedonale. Anzitutto, si enfatizza la molteplicità di ruoli che gli spazi aperti urbani quali strade e piazze rivestono all'interno della città: assi di supporto ai flussi di mobilità, anche pedonali, ma soprattutto luoghi urbani, immersi in specifici contesti, e chiamati a supportare un'eterogenea gamma di attività. Sulla base di tali considerazioni, vengono individuate le principali ragioni per l'organizzazione in rete degli spazi aperti urbani destinati alla fruizione pedonale e vengono delineati i principali elementi di metodo sia per l'individuazione delle reti che per il progetto d'uso dei singoli elementi. Anche se gli indirizzi di metodo proposti sono stati oggetto di numerose sperimentazioni in aree centrali e periferiche della città di Napoli, essi sono da intendersi quale primo passo verso la messa a punto di un metodo di lavoro per l'organizzazione e il progetto di reti pedonali in ambito urbano.

Softmobility/Cybermobility: nuove funzioni urbane e mobilità digitale

L'enorme diffusione di Internet sta determinando effettive trasformazioni nei modi d'uso della città (Papa 1998). Le funzioni urbane stanno subendo un processo di "virtualizzazione" (Fistola 2001) che veicola il loro trasferimento in rete ricollocandole in contesti urbani ricreati nel cyberspazio. Tale fenomeno sembra in grado di produrre effetti anche nella città reale. Si pone conseguentemente la necessità di ripensare le funzioni urbane e riconsiderarle secondo il potenziale di virtualizzazione di ciascuna. Fra queste la mobilità riveste un ruolo strategico ed è oramai considerevole il numero di studi che hanno indagato l'effetto sulla mobilità reale del fenomeno della cosiddetta: "death of distance" generato dalla diffusione della rete Internet. L'articolo riprende le definizioni teoriche della virtualizzazione funzionale cercando di verificare gli effetti della mobilità virtuale (che può essere considerata una sorta di "soft mobility") sull'abbattimento o sulla trasformazione dello spostamento all'interno delle città.

La città sotterranea e il suo ruolo nella mobilità urbana

L'uso del sottosuolo è una costante nella vita urbana. Esso viene usato per alcuni dei servizi essenziali alla vita urbana e, tra questi, le comunicazioni assumono un rilievo particolare. Le reti urbane metropolitane, i passanti ferroviari, le tratte stradali sotterranee, i parcheggi hanno assunto un'importanza sempre maggiore in relazione alla loro capacità di spostare quote di traffico dalla superficie e di modificare la qualità di ampie aree urbane. I sistemi sotterranei, nati come elementi separati di un insieme di mobilità, tendono ad assumere connotati di sistema: sempre più, infatti si assiste alla connessione sotterranea tra sistemi diversi allo scopo di rendere maggiormente efficace il servizio e ridurre le interconnessioni con l'esterno. A tale qualità si aggiunge l'attenzione agli aspetti architettonici e al benessere dell'utente in un ambiente psicologicamente difficile.

SPERIMENTAZIONI

Pedonalità e riqualificazione urbana. L'area di Montesanto a Napoli

Il contributo illustra una proposta progettuale per la riqualificazione di un'area del centro storico di Napoli attraverso la realizzazione di una rete di percorsi a prevalente fruizione pedonale. L'area di studio, il nucleo di Montesanto, è attualmente sede di rilevanti attrezzature urbane e si caratterizza quale nodo primario del trasporto urbano su ferro, punto di smistamento di rilevanti flussi di utenza sia verso il nucleo della città greco-romana sia verso l'area direzionale e il centro monumentale. La proposta progettuale –che si inquadra in un più ampio Piano per la Mobilità Pedonale Protetta nella città storica di Napoli– è volta a favorire la coesistenza, in condizioni di sicurezza, tra flussi pedonali ad elevata intensità e flussi automobilistici utenza locale e accessibilità di emergenza, oltre che garantire l'innescio di un processo di riqualificazione che, a partire dagli archi e dai nodi della rete pedonale, investa l'area nel suo complesso.

Subway e skyway: infrastrutture sostenibili per la mobilità pedonale?

L'articolo propone una rassegna di casi di studio caratterizzati dalla presenza di reti pedonali sotterranee (*subway*) o sopraelevate (*skyway*) in diverse città mondiali. Gli esempi emblematici sono la più ampia rete pedonale sotterranea del mondo di Montreal, che raggiunge un'estensione di 32km ed è conosciuta come la *ville intérieure* e la rete sopraelevata di Calgary, che supera i 16 km di passaggi pedonali di collegamento tra diversi edifici commerciali e terziari. Partendo da questi esempi, l'articolo descrive gli elementi caratteristici delle reti pedonali "non convenzionali", mettendo in evidenza i punti di forza e di debolezza di questi esempi in cui il flusso pedonale è totalmente separato dagli spazi dedicati al traffico veicolare.

Mobilità dolce e trasformazioni del territorio: esempi europei

La ricerca verso forme di trasporto alternativo al mezzo privato soprattutto per gli spostamenti urbani legati ad attività del tempo libero rappresenta un obiettivo comune a tutti i livelli amministrativi anche per migliorare la qualità dell'ambiente urbano. Le città, quindi, sono interessate da interventi finalizzati alla promozione di una modalità di spostamento *dolce* (lenta). Tali interventi presuppongono la gestione degli spostamenti e interventi sul sistema fisico urbano attraverso la realizzazione di appositi percorsi (pedonali, ciclabili o misti) atti a garantire opportuni livelli di sicurezza. La realizzazione di tali interventi, in molti casi rappresenta un'occasione di riqualificazione di aree urbane. L'articolo propone di esaminare alcuni casi significativi dove gli interventi finalizzati alla promozione della mobilità dolce hanno avuto una positiva incidenza sul miglioramento della qualità urbana.

CONTRIBUTI

Riflettendo sull'andare a piedi

In passato molti allievi della Facoltà di Ingegneria di Napoli hanno studiato l'uso pedonale dello spazio urbano con un metodo messo a punto dalla Ricerca Operativa per misurare la scarsa rispondenza dei percorsi notata in una piazza di Napoli. Per quanto ben guidata, l'osservazione dei pedoni da parte degli studenti risultò parziale e inadeguata! Inadeguato è anche il modo in cui spesso le normative e le pratiche considerano i pedoni ignorando che la "mobilità pedonale" è parte dell'argomento generale "mobilità". Studi per connettere in questo campo il sapere di tipo ingegneristico con quello di tipo urbanistico sono attualmente in corso.

Verso la Rete Ciclabile del Mediterraneo: il progetto CYRONMED

Le reti ciclabili di breve, media e lunga percorrenza sono infrastrutture necessarie per favorire e diffondere l'uso, in condizioni di sicurezza, della bicicletta come mezzo di trasporto ordinario e non eccezionale, da scegliere per gli spostamenti brevi abituali e per il tempo libero. Quale mezzo migliore che la bici negli spostamenti casa-scuola, casa-lavoro? Le regioni del Sud Europa, come noto, scontano un grande ritardo culturale prima che infrastrutturale rispetto alla mobilità scolastica, lavorativa e turistica in bicicletta. Tutto ciò, nonostante le città scoppino di traffico e i ghiacciai si sciolgano per il surriscaldamento del pianeta dovuto alle emissioni di CO2. Per cercare di invertire la rotta, la Regione Puglia ha attivato e coordinato un partenariato internazionale composto, oltre che dallo stesso Ente anche dalle Regioni Campania, Calabria e Basilicata, delle Municipalità greche di Atene e Karditsa, dell'Ente del Turismo di Cipro e del Ministero dello Sviluppo Urbano di Malta, e ha concorso all'assegnazione di fondi del Programma Interreg IIIB Archimed (Arcipelago Mediterraneo) messi a disposizione dal Ministero greco dell'Economia sulla Misura "Sviluppo di sistemi di trasporto efficaci e sostenibili". L'obiettivo? Avviare il processo di pianificazione delle reti ciclabili a partire da uno studio di fattibilità degli itinerari ciclabili di media-lunga percorrenza delle reti EuroVelo® e Bicalitalia® che attraversano i territori interessati. Tali itinerari di carattere transregionale e transnazionale, integrati con reti ciclabili locali e sovracomunali individuate all'interno delle aree vaste, possono contribuire a costruire quella necessaria rete di ciclovie per invogliare non più semplici appassionati della bicicletta, ma persone di tutte le età a muoversi sempre meno in auto e sempre più in bicicletta.

Trasformazione urbana verso la mobilità dolce: il caso di Istanbul

Nell'articolo si descrivono le recenti trasformazioni urbane della città di Istanbul in Turchia in relazione all'implementazione di aree pedonali e nuove linee e stazioni del sistema di trasporto pubblico su ferro. Partendo dalla descrizione delle trasformazioni urbane, si intende evidenziare come la riqualificazione urbana della città sia stata guidata da interventi integrati trasporto/territorio e come i risultati ottenuti, nel caso-studio, siano stati anche il frutto di politiche attente alla sicurezza sociale.

OSSERVATORI

Web a cura di Cristina Calenda

Soluzioni per la gestione della mobilità pedonale

Pubblicazioni a cura di Andrea Salvatore Profice

La nuova cultura della mobilità dolce

Normativa a cura di Giuseppe Mazzeo e Cristina Calenda

Sicurezza, accessibilità e pedonalità urbana

Pratiche urbanistiche a cura di Fiorella de Ciutiis

Mobilità sostenibile e grandi interventi di pedonalizzazione

Napoli 2011 a cura di Daniela Cerrone

Da piazza Dante a Chiaia: la realizzazione di una rete pedonale

News ed eventi a cura di Emilia Giovanna Trifiletti

Pedonalizzazioni nel mondo

TeMA è il bollettino trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab del Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II". La rivista propone ricerche, sperimentazioni e contributi che affrontano con un approccio unitario i temi dell'urbanistica, della mobilità e dell'ambiente. La rivista si articola in quattro sezioni: ricerche, sperimentazioni, contributi e osservatori.

TeMA is the official journal of the TeMA Research Group of the Urban and Regional Planning Department of the University "Federico II", Naples. The journal seeks to encourage debate about the integration of urban, mobility and environmental planning. The journal is articulated into four sections: researches, applications, focuses, reviews.

Di.Pi.S.T. - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli
<http://www.dipist.unina.it>

TeMALab - Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli
<http://www.dipist.unina.it/ricerca/temalab.htm>

www.tema.unina.it
redazione@tema.unina.it