



News ed eventi

Innovazione e sostenibilità dei Trasporti e Grandi Eventi

Great Events between Innovation and Sustainability into the Transport Sector

a cura di **Floriana Federica Ferrara**

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

In questo numero

La realizzazione di Grandi Eventi costituisce, in genere per una data città, un'occasione per una rivisitazione del sistema della Mobilità. La consistente affluenza turistica attesa impone infatti almeno una riorganizzazione delle modalità di trasporto per non arrecare problemi alla viabilità ordinaria e turbare i consueti ritmi di spostamento urbani. Inoltre, per le "location" ospitanti tali eventi si aprono numerose possibilità di potenziamento della rete infrastrutturale, dovute ad una chiara disponibilità di maggiori fondi.

Tale affluenza è però sinonimo anche di grande pressione antropica, con conseguenti ripercussioni di carattere ambientali.

In questo numero, tre esempi mostreranno cosa si è fatto e cosa si sta facendo in attesa di eventi di grande attrattività.

Nello specifico, si parlerà di Durban, in Sudafrica, nella quale si sono da poco conclusi i Mondiali di calcio, di Londra in attesa dei Giochi Olimpici del 2012 e di Milano, città ospitante l'Esposizione Universale.

Il dato più evidente emergente dal confronto di queste tre esperienze è dato dalla diversificazione degli interventi adottati che riguardano nuove soluzioni di trasporto nel caso di Durban tramite il potenziamento del ruolo del People Mover nel sistema cittadino dei trasporti, nuove linee e prolungamenti di metropolitana oltre ad una metropolitana leggera integrata nel complessivo sistema di rete su ferro a Milano ed infine, strumenti innovativi di tipo gestionale come il Piano di Sostenibilità per il trasporto pubblico di Londra, curato da una Commissione appositamente nominata in previsione dei Giochi.

Per dare un'idea del carico che solo quest'ultima dovrà affrontare, basti pensare che sono attesi circa nove milioni di spettatori a cui si aggiungono 77000 persone tra sportivi e accompagnatori e circa 170000 operatori.

Il Piano di Sostenibilità dei Trasporti di Londra in tal senso, vuole essere proposto come esempio per la realizzazione di documenti analoghi di "accompagnamento" per tutte le prossime grandi occasioni sportive ed in particolare, con riferimento alle prossime edizioni dei Giochi.

Il maggiore beneficio di tali interventi e politiche si manifesta al termine delle manifestazioni. Le nuove infrastrutture entrano a far parte del paesaggio urbano, le nuove soluzioni di trasporto diventano carattere distintivo delle città e le "buone pratiche" in termini di politiche adottate possono essere estese ai tempi ordinari, potendo considerare così la durata dei Grandi Eventi quasi come periodi di prova.

Ciò che quindi in prima battuta è stato prodotto per garantire una migliore accoglienza ai turisti, diventa patrimonio dei residenti.



City Transport Middle-East
01-02 November 2010
Abu Dhabi
tutte le info sul sito:
<http://www.fleminggulf.com/transport/middle-east/city-transport-middle-east>



Road 2010 - International Specialised
Exhibition and Forum
22-25 November 2010
Moscow
tutte le info sul sito:
<http://www.transport-research.info/web/events/>

Il People Mover di Durban per i Mondiali di calcio 2010

L'invito del sito ufficiale dei Mondiali di calcio celebrati da pochi mesi è stato chiaro: scoprire la città di Durban attraverso il People Mover. Una fase di sperimentazione di circa due anni è stata condotta sul People Mover prima di lanciarlo definitivamente come attrattiva in sé capace di accogliere la grande affluenza attesa per i mondiali.

I turisti arrivati a Durban per l'evento hanno potuto raggiungere le principali attrattive della città tramite il People Mover. Nello specifico il People Mover consente di raggiungere agevolmente il Casinò, lo Stadio e la costa, la cosiddetta Beach Activation Zone, includente il Parco dei Divertimenti, punti di ristoro e di intrattenimento di vario tipo, e nella quale sono stati predisposti ampi schermi per la proiezione di tutti gli incontri.

Tifosi e turisti in genere hanno potuto usufruire di questa colorata soluzione di trasporto e caratterizzata da un'alta frequenza di corse (circa ogni 15 minuti).

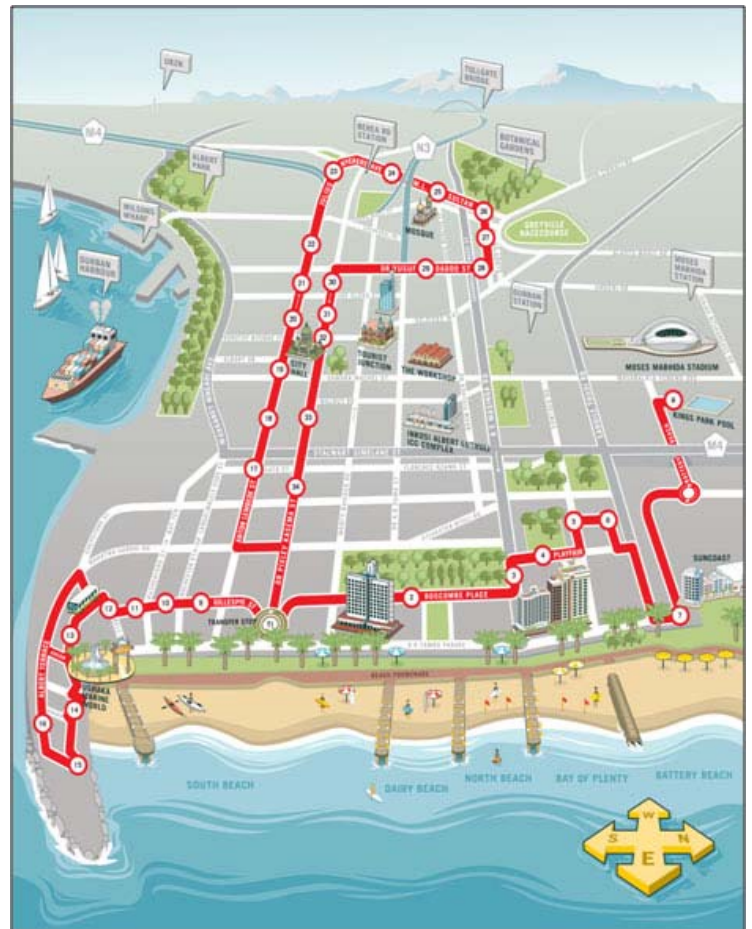
Gli altri caratteri distintivi del servizio sono:

- la sicurezza, garantita da un sistema di telecamere a circuito chiuso monitorato da addetti dedicati;
- il divertimento in quanto diversi monitor wide screen sono montati a bordo in modo da trasmettere pubblicità su quelle che sono le principali attrattive della città;
- il comfort garantito da comodi divani, aria condizionata e larghe vetrate per consentire la vista della città durante il trasporto;
- la puntualità;
- il design che ne fa un elemento distintivo della città.

Il People Mover è estremamente fruibile anche per i disabili tramite sia accessi per le sedie a rotelle e la presenza fissa di guardiani alle fermate degli autobus.

Una singola corsa costa meno di 50 centesimi, mentre il biglietto giornaliero costa circa 1,50 euro. I passeggeri che vogliono spostarsi da una linea ad un'altra possono cambiare autobus in maniera gratuita nei primi 90 minuti dalla convalida del biglietto. Le corse sono assicurate dalle 5:00 alle 22:00.

Il People Mover, con le sue diciassette fermate su diversi percorsi, è stato il punto di forza del Piano operativo dei Trasporti approvato a marzo 2010 in occasione dei Mondiali, rappresentando una soluzione che ben si integra con le restanti opzioni del trasporto pubblico.



Railways and Environment 2010
16 December 2010,
Delft, the Netherlands
Tutte le info sul sito:
<http://www.railways-environment.com>



Congres ATEC-ITS France 2011
02-03 February 2010
Paris, France.
Tutte le info su
<http://www.atec-itsfrance.net/>

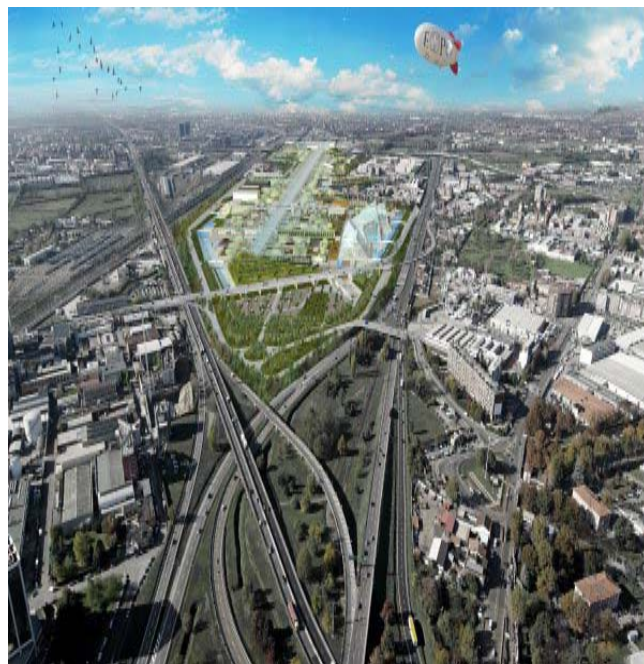
I preparativi di Milano per l'Expo 2015

L'Expo 2015 porterà nella città di Milano numerose novità per quanto riguarda il miglioramento del sistema di mobilità soprattutto in termini infrastrutturali. Le scelte strategiche riguardano sia l'integrazione dell'offerta di trasporto con nuove soluzioni (ad esempio, è prevista la realizzazione di una metropolitana leggera che collegherà la linea 4 alla fermata di Segrate, passando dall'Idroscalo) che il raddoppiamento della rete della metropolitana.

Gli attuali 76 km, costellati da 88 stazioni e percorsi da 1,1 milioni di passeggeri al giorno, dovrebbero divenire quindi circa 140 per un totale di 110 stazioni. Ciò potrà avvenire tramite il completamento dei prolungamenti della linea 1, 2 e 3, il completamento della nuova M5 (la «lilla») e la realizzazione della M4 (linea blu).

A favorire l'uso dei mezzi pubblici in sostituzione dell'auto, oltre ad un incremento del reticolato di binari dal centro alla periferia, potrebbero esserci i parcheggi di interscambio, che da 17 diventeranno 35 offrendo la possibilità di raddoppiare i posti auto (dagli attuali 16mila a 27mila).

L'avanzamento dei lavori è il seguente: il prolungamento della 1 con due stazioni da Sesto Fs a Monza Bettola partirà entro fine anno; in attesa dei collaudi, i treni dovrebbero viaggiare a regime entro la fine del 2014. I 4,9 chilometri che allungheranno invece la linea 2 dalla fermata Milanofiori Nord e Milanofiori Forum) saranno attivati entro febbraio



2011. La metro si allungherà entro febbraio anche a nord della città. I lavori per il prolungamento della linea 3 da Maciachini a Comasina procedono speditamente, 3 chilometri e settecento metri di binari che garantiranno ai residenti della zona fermate a Dergano, Affori centro, Affori FNM e Comasina. I lavori per la tratta Maciachini-Dergano sono partiti

a fine 2002, nel 2005 per la tratta fino alla stazione ferroviaria delle Nord, due anni dopo per il collegamento fino alla Comasina, ma vicende giudiziarie hanno bloccato i cantieri per un anno intero e le talpe impiegate hanno viaggiato a pieno ritmo per recuperare il ritardo accumulato.

Si attende dunque febbraio per l'attivazione del servizio con il quale il Comune conta di trasportare 15mila passeggeri l'ora per direzione.

Ed infine l'M4. Il percorso completo Lorenteggio-Linate è stato spezzato in due tronconi, e in vista del 2015 (l'opera dovrebbe essere inaugurata l'anno prima) l'amministrazione ha deciso di dare la precedenza alla seconda parte che collegherà Linate a Sforza per un totale di otto chilometri.

Il progetto definitivo di questa ultima ha un costo totale di 910 milioni approvato dal CIPE lo scorso 6 novembre.

5TH INDIAN OCEAN
PORTS & LOGISTICS
2011

5th Indian Ocean Ports and Logistic
30 -31 March 2011
Antananarivo, Madagascar
Tutte le info sul sito:
[http://www.transportevents.com/
EventsDetails.aspx?EventID=EVE012](http://www.transportevents.com/EventsDetails.aspx?EventID=EVE012)



UITP World Congress and Mobility
& City Transport Exhibition
10-14 April 2010
Dubai
tutte le info sul sito:
[http://www.uitp.org/events/2011/dubai_new/
en/home.cfm](http://www.uitp.org/events/2011/dubai_new/en/home.cfm)

II Piano di Sostenibilità per i Giochi Olimpici di Londra 2012

Lo scorso dicembre è stato presentato, dall'Autorità Olimpica (ODA), il Piano dei Trasporti per i Giochi Olimpici di Londra del 2012. Tale piano costituisce uno dei principali oggetti di studio della Commissione per la Sostenibilità che è stata nominata *ad hoc* per garantire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità dei Giochi.

La politica per la sostenibilità di Londra 2012 si basa su 5 temi: cambiamento climatico, rifiuti, biodiversità, inclusione sociale e salute. Di questi cinque, l'ODA, in accordo con la commissione organizzatrice (LOCOG), ha concentrato la propria attenzione sui temi del cambiamento climatico, della salute e della inclusione sociale, andando a definire al loro interno gli obiettivi prioritari. Tra questi:

- consentire che il 100% degli spettatori (ad eccezione di quelli aventi specifiche necessità) possa raggiungere i Giochi tramite il trasporto pubblico, a piedi e in bicicletta;
- garantire che gli spettatori possano spostarsi nella città con un unico biglietto valido per tutta la rete del trasporto pubblico;
- non realizzare ulteriori parcheggi ad eccezione di quelli riservati ai disabili;
- istituire un servizio di navette per collegare la rete principale di trasporto con le località dove si svolgono i giochi per coprire quelle distanze che risultano per gli spettatori troppo elevate da percorrere a piedi;
- incentivare gli atleti ad usare, quando non direttamente coinvolti nelle gare, il trasporto pubblico anziché gli autobus privati, introducendo così la differenza tra "atleti impegnati nella competizione" e "atleti spettatori";



- impiegare veicoli elettrici (su questo, c'è già un accordo con la BMW per la fornitura dei mezzi);
- misurare l'impronta di carbonio dovuta ad ogni evento e per differenti modalità di trasporto;
- garantire buone condizioni di "accessibilità" per gli spettatori con specifiche esigenze (disabili, anziani, famiglie con carrozzine, ecc.);
- creare percorsi pedonali e piste ciclabili;
- monitorare gli impatti sulla qualità dell'aria così come stabilito dalla VAS del Piano dei Trasporti.

Nel dettaglio poi, l'intero Parco Olimpico si configura come una "Zona a bassa emissioni" (LEZ), in quanto vi verrà interdetto l'accesso a quei veicoli leggeri che non siano Euro V e a quelli pesanti che non siano almeno Euro IV.

Anche la cura della logistica rientra nel Piano di Sostenibilità: la LOCOG insieme a UPS, partner dei Giochi, stanno infatti individuando le aree migliori per lo stoccaggio delle merci e le strategie per ridurre le distanze da loro percorse.

Referenze immagini

L'immagine del People Mover di Durban è tratta dal sito http://fifaworldcup.durban.gov.za/Pages/Durban_People_Mover.aspx, quella a pag 135 dal sito <http://www.expo2015.org>, le immagini a pag. 136 dal sito www.london.gov.uk.