

Caos intorno allo stadio, gli esperti in eventi sportivi: «Programmazione mancata»



di Marina Testa

5 Minuti di Lettura

Venerdì 1 Settembre 2023, 08:59 - Ultimo aggiornamento: 16:28

Il parcheggio attorno allo stadio "**Benito Stirpe**" non è un problema dell'ultimo minuto, ma degli ultimi anni. Con la promozione in Serie A del Frosinone è diventato ancora più lampante con una corsa ad accaparrarsi uno spazio "parcheggiabile" il più vicino possibile all'impianto sportivo, con invasione anche dell'ingresso all'ospedale Spaziani, e un deflusso ancora più ingolfato nel post partita in una commistione frenetica di gente a piedi e in macchina ad intralciare eventuali mezzi di emergenza. In attesa di soluzioni, abbiamo chiesto qualche indicazione a esperti di mobilità dei grandi eventi.

GLI STUDI

Stefano Manelli è ingegnere dei trasporti ed è amministratore e direttore della società **Citec** Italia, affermata società di livello internazionale che si occupa di soluzioni di mobilità anche in occasione di manifestazioni di grande richiamo e che richiedono una pianificazione specifica.

In particolare, Manelli si è occupato dei giochi olimpici di Atene e di Torino ed è stato consulente del Comitato olimpico internazionale. Con **Citec** sta seguendo anche le Olimpiadi di Parigi 2024 e Milano Cortina 2026. L'ambito calcistico richiede grande attenzione, dato l'impatto che gli eventi spesso hanno sul territorio limitrofo diverse volte all'anno.

Nell'ambito, l'ingegnere è stato responsabile dei trasporti per conto di Uefa per i campionati Europei di calcio nel 2012, 2016 e 2020, e per diverse edizioni di finali di Champions League, Europa League e Conference League in questi ultimi 20 anni.

«Ogni territorio ha la sua peculiarità, pertanto le soluzioni vanno studiate avendo conoscenza della zona. Questa è cosa ovvia spiega Manelli e le soluzioni quasi sempre vengono trovate tra i soggetti, gli attori coinvolti attorno al grande evento. Le situazioni più critiche che studiamo sono spesso legate a siti ubicati nel tessuto urbano denso. Al netto di eventi internazionali eccezionali che intervengono raramente sugli stadi e che sempre richiedono di sviluppare un piano specifico di mobilità, chiedono il nostro supporto i Comuni, che spesso si trovano schiacciati dalle lamentele dei residenti attorno agli stadi. La loro vita muta radicalmente quando ci sono le partite, così come ci sono conseguenze sulla viabilità ordinaria generando intralcio a funzioni di base urbane, come i servizi d'emergenza, ma anche ai clienti dei supermercati. Si rivolgono a noi anche le società che gestiscono gli impianti sportivi o gli organizzatori delle manifestazioni, perché l'impatto negativo o la maldestra gestione dell'afflusso dei visitatori può creare stress degli utenti, un danno d'immagine, una percezione ridotta del valore dell'evento. Il trasporto da/verso l'evento è parte integrante dell'esperienza cliente e spesso non all'altezza dell'evento stesso».

Alla base, però, c'è un concetto valido per ogni contesto ed è quello del cosiddetto "ultimo miglio". Ovvero, la pianificazione orientata a liberare l'eccessiva concentrazione di veicoli e persone a ridosso dello stadio. «Pianificazione che deve cominciare a tempo debito - aggiunge l'ingegnere - e che è bene che coinvolga i soggetti interessati in maniera concertata. Solitamente, nei progetti che seguiamo, s'instaura un dialogo tra comuni ed organizzatori, limitatamente alle loro competenze e facoltà, con il dovuto e inevitabile coinvolgimento

COSA FARE

Ancor prima di cercare di indurre un trasferimento modale, dall'auto al trasporto pubblico, che resta comunque l'unico modo per ridurre strutturalmente la pressione degli eventi sulle strutture, va prima di tutto scardinata l'abitudine che si debba ad ogni costo parcheggiare nelle vicinanze, soluzione verso cui spesso si rifugia chi non ha altre informazioni su come comportarsi. Soprattutto laddove non ci sono parcheggi a servizio. Dunque, si individuano delle aree alternative verso cui indirizzare i veicoli evitando conflitti della circolazione e limitando i transiti sulle strade critiche. Se le aree disponibili sono private o di altri soggetti che non siano di competenza municipale, si avanzano accordi se possibile.

Le aree vanno segnalate in maniera visibile e non è detto che debbano collocarsi a due passi, se necessario possono anche trovarsi a uno o due chilometri così da distribuire l'afflusso nello spazio allentando la tensione sia degli avventori, timorosi di prendere multe, e anche quella degli operatori delle forze dell'ordine.

Qualora più distanti, talvolta anche diversi chilometri, si attiva il classico servizio navetta.

«La comunicazione è molto importante, direi fondamentale - sottolinea Manelli - Le persone devono avere accesso a informazioni prima e durante il loro viaggio, ormai anche in tempo reale. La mappa delle aree sosta in formato digitale o cartaceo è il minimo per informare gli avventori. Da veicolare sul web. Più efficace e capillare se l'aiuto alla divulgazione, e non solo, arrivasse dagli organizzatori, dalle squadre e dagli sponsor. All'arrivo andrebbero accolte e indirizzate da opportuna segnaletica identificabile e ove possibile operatori dedicati all'accoglienza/gestione dei flussi di mobilità. La definizione di una strategia di comunicazione e promozione è infatti alla base dell'implementazione del piano». Cose che a Frosinone, non si sono viste. Anzi...

«Incentivi all'intermodalità sono altrettanto importanti. Invogliare le persone a prendere la navetta o il treno, rivedere gli orari perché rispondano alle esigenze della domanda, o ancora la bicicletta, un ottimo messaggio anche di natura ambientale. Queste misure sono da proporzionare tra loro per attuare un trasferimento modale efficace e fare un ulteriore passo avanti nella mobilità legata all'evento».

COSA FANNO

Una città che subisce stress da grandi eventi, ad esempio, è **Imola** (70mila abitanti). Con l'autodromo e lo stadio che non sono distanti. Ne abbiamo parlato con **Alfredo Drufuca**, anche lui affermato ingegnere dei trasporti con incarichi anche a livello ministeriale, e docente universitario a Venezia. Con Polinomia, la società di cui è amministratore ha partecipato alla redazione di numerosi studi, piani e progetti svolgendo attività di coordinamento per gli uffici del traffico e agenzie di mobilità in diversi Comuni, tra cui Imola, Bologna e Milano.

«È prima di tutto una questione di buon senso commenta Drufuca al fine di individuare le strategie più calzanti al territorio. Certo, l'incentivo a lasciare l'auto è decisamente fondamentale. La soluzione di Imola, ad esempio, è un meccanismo di acquisto integrato di biglietto+sosta. In pratica, chi compra il biglietto per la partita e vuole andare in auto, si vede assegnata una data area di sosta. I servizi di navetta, dove necessari, sono garantiti dal gestore. È interessante notare che, attraverso questo meccanismo sarebbe possibile differenziare le tariffe in funzione del modo utilizzato per raggiungere lo stadio, riuscendo in tal modo a orientare le scelte di mobilità verso le forme più sostenibili».

Marina Testa

© RIPRODUZIONE RISERVATA

APPROFONDIMENTI



L'ESORDIO IN SERIE A

Frosinone-Napoli, assalto allo stadio. Le voci dei tifosi

© RIPRODUZIONE RISERVATA