



dell'accessibilità pedonale dall'intorno urbano necessaria agli utenti che si muovono nei pressi di tale sistema.

L'analisi delle interazioni tra la fiera e la città evidenziano le seguenti questioni primarie:

- l'impatto della fiera sulla *forma* della città: la morfologia del territorio che varia in rapporto alla funzione che si instaura su di esso in termini di uso del suolo, occupazione di aree, nuove infrastrutture. La forma del complesso fieristico, cioè la sua architettura, legata alla sua funzione coinvolge la città e talvolta essa è lo specchio di una tendenza architettonica o è essa stessa che modifica le tendenze architettoniche, e comunque un elemento fortemente simbolico per la città;
- l'*indotto* economico della fiera: nascita di nuovi servizi ricettivi in seguito ad una nuova domanda di ospitalità; generazione di domanda di trasporti; in questa ottica gli alberghi, i ristoranti, il sistema dei trasporti così come i teatri e i musei sono incentivati a offrire ai clienti della fiera i servizi di cui possono beneficiare anche gli altri turisti e i residenti;
- l'eventuale miglioramento della *qualità* della città.

Nel modo di fare fiera oggi l'evento non è più solo *business to business*, ma esso è sempre più *business to customer*. Ciò vuol dire che fiere, anche specialistiche, sono spesso aperte al pubblico durante i weekend e sono dedicate agli operatori durante la settimana. Nel calendario fieristico vi sono poi eventi, talvolta di punta come numero di visitatori, che si configurano interamente come *customer to customer*. Tali eventi possono essere o meno "esternalizzati" dall'ente fiera, ma si configurano come elementi identificativi del contesto territoriale ed insediativo della realtà locale e pertanto del legame esistente tra fiera e città. In quest'ottica di crescente complessità gestionale, sotto il profilo pianificatorio la fiera dovrebbe offrire un insieme di servizi che la mettano in relazione con la città e che dovrebbero "fare rete" con gli altri servizi che la città è capace di offrire.

Da un punto di vista strettamente urbanistico la necessità della fiera di entrare in relazione con la città, evidenzia l'importanza di porre in essere alcune considerazioni sul tema dell'accessibilità alle fiere. Tale tematica è oggi il prerequisito per mettere a sistema le esigenze della fiera e le esigenze della città sia in termini di relazioni territoriali, sia in termini di relazioni tra spazi di prossimità.

Il tema dell'accessibilità è analizzabile anche in relazione al fattore tempo inteso come sia *tempo quotidiano* cioè "il tempo della relazione che la fiera deve stabilire con la vita urbana, con la quale deve articolarsi e anzi costituire un elemento di qualificazione e arricchimento", sia *tempo dell'evento* cioè "il sistema delle relazioni *business to business* indotto dal tempo impiegato dai *city users* che accedono alla fiera".

Tra le premesse bisogna evidenziare che nella letteratura le fiere sono state indagate per i loro caratteri tipologici ed architettonici, per le loro caratteristiche economiche, ma quasi mai sotto il profilo urbanistico. Il carattere infrastrutturale della fiera ha fatto sì che essa venisse generalmente percepita come recinto che al suo interno riproponeva archetipi di spazi pubblici urbani. In certi casi passeggiare in ambienti interni al recinto fieristico è come passeggiare nella città. In altri casi viene creato un vero e proprio controviale oltre i cancelli

esterni che genera un insieme unitario tra lo spazio interno ed esterno attraverso l'uso del verde, l'uso di pavimentazione e di materiali in genere, ecc.

*Il problema che si riscontra è la debolezza delle relazioni tra gli spazi fieristici e quelli prossimi ad essi (ambito periferico o città storica) nei cosiddetti ambiti fieristici di "confine", cioè quei luoghi che sono in parte di pertinenza della Fiera e in parte di pertinenza dell'amministrazione pubblica dove l'inaccessibilità risulta più evidente.*

È proprio la debolezza del sistema delle relazioni tra interno (fiera) ed esterno (contesto urbano di appartenenza inteso come spazio di prossimità della fiera) il primo punto di rottura nel sistema dell'accoglienza che determina un non uso del sito fieristico da parte degli utenti maggiormente vulnerabili.

Il tentativo di risolvere tali complesse questioni è stato portato avanti dalla rete E.M.E.C.A. (European Major Exhibition Centres Association), che nel fare lobby contro i mercati emergenti si propone di introdurre degli standard qualitativi per i siti fieristici che tengano sempre più conto dei problemi dei visitatori e quindi del legame costitutivo tra fiera città.

La ricerca promossa da E.M.E.C.A. partendo dal rilievo dei principali poli fieristici urbani ed extraurbani affronta il tema dell'accessibilità ai siti da parte di "utenti disabili" e si articola nelle seguenti fasi:

- Costruzione del sistema delle conoscenze: raccolta dati con redazione di schede e questionari implementati sia dal personale della fiera che da ricercatori attraverso sopralluoghi in situ;
- Fase analitico comparativa: con strutturazione di una matrice di sintesi con evidenziate le criticità legate alla mobilità pedonale con particolare attenzione agli utenti disabili;
- Individuazione delle linee guida per migliorare l'accessibilità alle fiere.

Dall'analisi svolta si evidenzia come l'accessibilità dal territorio si traduce di fatto in un sistema complesso di relazioni con l'intorno della fiera nello spazio prossimo al distretto fieristico, ma non interno ad esso. Nella definizione dei criteri di progetto per le relazioni con l'intorno si è ragionato sull'importanza della mobilità dolce in relazione ai tempi per il raggiungimento della fiera a piedi, da parte di un utente vulnerabile o con ridotta capacità motoria, considerati ammissibili (10-20 min.). In particolare si propongono criteri di valorizzazione dei percorsi dalle fermate dei mezzi collettivi e dai parcheggi. Uno dei temi importanti è la risoluzione delle situazioni di conflitto con il traffico carrabile di tipo pesante.

Bisogna ricordare come l'effettiva accessibilità dall'intorno urbano di fatto si debba tradurre in politiche condivise tra fiera, città e territorio ed in particolare su:

- Accessibilità dei mezzi di trasporto pubblico urbani ed extraurbani che collegano fiere, città e nodi di livello regionale e sovraregionale (internazionali);
- Accessibilità del tessuto nell'intorno della fiera con risoluzione dei problemi di connessione di tipo "capillare" dovuti alla presenza di infrastrutture anche di tipo viario.

L'accessibilità alla fiera dal territorio si concretizza nell'efficienza del mezzo pubblico e, in sostanza, teoricamente nel collegamento tra fiera e nodo (aeroporto, HSR, metro, ecc.).

Nella realtà il legame forte si realizza attraverso la rete di servizio alla città, pertanto le fiere suburbane sono effettivamente accessibili dalla città tramite metro e raramente direttamente dall'aeroporto.

Questo costituisce la potenzialità per il rinnovamento delle relazioni tra fiera e città con miglioramento delle condizioni di accessibilità della città stessa e non solo in relazione alla fiera. Infatti i flussi di *city users* nelle politiche europee sono gestiti in relazione alla città e al suo CDB (Central Business District).

Quindi o la scelta della localizzazione della fiera è nel nodo (aeroporto, stazione HSR, ecc.) o la relazione tra fiera e nodo si traduce in tempi e politiche della città.

È necessario ragionare in relazione dell'accessibilità attraverso le reti infrastrutturali non per distanze chilometriche ma per tempi effettivi di accesso al sito fieristico.

Le linee guida evidenziano le principali questioni che riguardano l'accessibilità esterna ai complessi fieristici nel loro insieme. Il concetto di "esterno" si riferisce all'individuazione di un intorno con raggio di influenza che può raggiungere il chilometro. Infatti se le importanti funzioni esterne della fiera sono localizzate a brevi distanze (100-150m) consentire il loro raggiungimento e la loro fruizione in completa sicurezza significa andare ad agire sia sugli spazi di prossimità gestiti e competenti all'ente fiera che sulle relazioni indotte sul quartiere a cui la fiera fa riferimento. La questione non si limita alla messa in sicurezza di pedoni e di utenti deboli attraverso marciapiedi larghi o prevedendo stalli di parcheggi destinati agli utenti disabili, ma prestando attenzione ad una pianificazione degli spazi pubblici *tout court* utilizzando anche tecniche di *traffic calming* ed, in generale, attrezzature per la sicurezza e il comfort dell'utenza non motorizzata.

Nella maggior parte dei casi si sono proposte soluzioni progettuali per migliorare le condizioni di accessibilità dalle fermate del mezzo pubblico al *gate* e dai parcheggi al *gate*.

Infatti, i problemi principali incontrati sono i seguenti:

- inaccessibilità della fermata;
- mancanza totale/parziale del percorso;
- mancanza generalizzata delle attrezzature lungo il percorso;
- situazioni di conflitto con il traffico motorizzato non risolte;
- mancanza della protezione del pedone/ciclista in fase di attraversamento;
- mancanza di segnalazione del percorso più breve di accesso al *gate*;
- mancanza generalizzata di segnaletica chiara per il pedone/*landmark*.

Si sono inoltre proposte due diverse check-list per un approccio *problem-solving* al tema della mobilità delle utenze deboli: *critical ranges of distances for a comfortable and accessible walkway to the gate and pavilion and stand installation*.

### Riferimenti bibliografici

- R. Banham, *Megastructures: Urban futures of the recent past*, Thames and Hudson Publisher, 1976, London;
- G. Balletto (a cura di), *Fiere e città. Evoluzione e strategie nella competizione territoriale*, University Press, CUEC Cooperativa Universitaria Editrice Cagliariitana, 2003, Cagliari;
- European Commission, *Trans-european transport network. TEN-T priorità axes and projects 2005*, European Communities, 2005, Belgium;
- R. Florida, *Cities and the creative class*, Routledge, 2005, New York;
- F. Golfetto, *Fiere & Comunicazione. Strumenti per le imprese e il territorio*, Egea Edizioni, 2004, Milano;
- F. Lawson, *Congress, Convention & Exhibition Facilities. Planning, Design and Management*, Architectural Press, 2000, Oxford;
- G. Morbelli, *Città e piani d'Europa. La formazione dell'urbanistica contemporanea*, Edizioni Dedalo,
- M. N. Piotrowski, *Progettare in fiera, progettare la Fiera. Designing for trade fairs, designino the Trade Fair*, Edizioni Lybra Immagine, 2002, Milano;
- Ricerca EMECA, *Accessibilità of the main European trade fair sites, Final Booklet*, 2008, Milano;
- Ricerca EMECA, *Accessibilità of the main European trade fair sites, Final Report*, 2008, Milano;
- Rocca e M. Zardini (a cura di), *Fiere e città*, Edizioni della Triennale, 1997, Milano.

