

ALL'ESTERO

La sfida europea viaggia tra rotaie e aeroporti

Stiamo in Europa e dunque anche nel settore delle grandi fiere i conti bisogna farli ormai tenendo presente come si muovono i concorrenti sul territorio continentale. Anche al di là delle Alpi enti fieristici e organizzatori di manifestazioni si sono dovuti scontrare con i problemi, dal traffico alla difficile accessibilità, di cui oggi si parla in Italia? E come, eventualmente, li hanno risolti? Insieme al presidente dell'Aefi, Dante Stefani, possiamo tracciare una breve panoramica dalla quale si evince che in molte città si è superata la prima fase, quella del dibattito sulla collocazione, ed oggi è divenuta prioritaria, per non dire fondamentale, l'offerta di servizi e di collegamenti adeguati.

Ogni fiera e ogni città che ospita la fiera ha una storia a sé. Non esiste un quadro abbastanza unitario. Cominciamo ad

esempio da Parigi che di centri espositivi ne ha ben due: il vecchio quartiere della Porte de Versailles che è stato di recente ammodernato, e quello che è stato realizzato all'esterno di Parigi vicino all'aeroporto, molto bello, molto moderno e con tutti i collegamenti che vanno dal metrò a una navetta per l'aeroporto stesso. Dopo le prime difficoltà della nuova struttura, oggi i due poli riescono a convivere molto bene. Anche se, dice Stefani, la «vecchia» sede gode sicuramente del privilegio di essere in città e quindi di offrire tutte le varie comodità, alberghi, vicinanza eccetera.

Un altro esempio, più vicino a noi, viene da Monaco. Il suo quartiere fieristico in centro non aveva più molte possibilità di svilupparsi per mancanza di spazio. Contemporaneamente la capitale della Baviera aveva il problema del trasferimento del

l'aeroporto, troppo vicino alla città. Così nell'area del vecchio aeroporto hanno costruito il nuovo quartiere fieristico, inaugurato circa un anno fa. È molto bello, moderno e con tutti i collegamenti, metrò, parcheggi, aeroporto e così via. Tutte le attività fieristiche vengono gradualmente trasferite nella nuova sede. È un processo che durerà un anno, un anno e mezzo.

Diverso il discorso per quanto riguarda Francoforte dove la Fiera, già ingrandita e ammodernata, si identifica totalmente con la città. Francoforte, che ospita grandi manifestazioni di livello internazionale, ha il suo «bacino di utenza» in circa 40 chilometri di raggio, fra alberghi, pensioni e tutti i relativi collegamenti. Addirittura nell'area della «Messe» si arriva addirittura con la ferrovia, che prevede anche collegamenti diretti con l'aeroporto (un aereo-

tico passante ferroviario, in parte sotterraneo). Perciò chi va lì, ad esempio per la Fiera del Libro, sa già che ovunque trovi alloggio, anche fuori Francoforte, trova tutte le strutture di trasporto che lo agevolano nei contatti. Un altro quartiere fieristico che vive proprio dentro la città e che ha trovato delle ottime soluzioni è a Colonia. La stessa scelta è stata fatta da Duesseldorf, sempre garantendo collegamenti di grande razionalità ed efficienza. Lo stesso si può dire di Ginevra. Il suo centro espositivo è letteralmente addossato alle autostrade e all'aeroporto, di cui sfrutta anche gli enormi parcheggi, ed è collegato con esso con un corto tunnel pedonale. Unico handicap la relativa distanza dal centro città, che viene annullato però con un efficiente servizio di navette e taxi.

R.D.



L'inchiesta

La Grande Fiera a rischio d'ingorgo

Mostre, saloni, esposizioni e rassegne incombono sui nostri quartieri

■ Quattrocentosettanta visitatori al Futurshow in cinque giorni. Per Bologna una vera e propria invasione. Una situazione che la città delle «due torri» vive diverse volte nell'arco dell'anno e che ha il suo clou all'inizio di dicembre con lo svolgimento del Motor Show. Durante la scorsa edizione quasi un milione e mezzo di persone hanno varcato i cancelli della Fiera nei nove giorni di apertura al pubblico. Tanti, forse troppi per qualsiasi città anche più grande di Bologna. Premesso che nessuno mette in discussione i vantaggi economici che le fiere arrecano a vari settori di attività, una tale marea di persone chesi riversa in un unico luogo pone non pochi problemi di «tenuta» con relativi disagi su tutta la viabilità e aumento dell'inquinamento atmosferico.

Viene messa a dura prova la capacità di reggere dei servizi pubblici, a partire dalla ferrovia. Anche nel caso specifico dei treni, a Bologna da un paio di anni in occasione dell'esposizione motoristica di dicembre si è provveduto a cercare una prima soluzione facendo arrivare direttamente in Fiera alcuni convogli speciali delle Fs. Tutta la città e il suo hinterland risente comunque della temporanea moltiplicazione di cittadini con i problemi che ne conseguono.

A Milano, ad esempio, è nota la lunga battaglia degli abitanti dei quartieri limitrofi alla Fiera. Battaglia sfociata in manifestazioni pubbliche quando al vecchio quartiere espositivo si sono aggiunti i nuovi enormi padiglioni del Portello, un fronte di settecento metri di cemento che hanno consentito alla Fiera di espandere la propria offerta, a scapito però della vivibilità di tutta l'area circostante e non solo. Con alcuni accorgimenti oggi si evita la paralisi totale del traffico, ma i disagi alla circolazione restano. Specie in occasione di grandi manifestazioni internazionali come, ad esempio, il Salone del Mobile che si chiuderà oggi. I milanesi si chiedono da tempo - nelle istituzioni per ragioni «politiche» - più che per effettivo riguardo ai cittadini - se non sarebbe meglio portare la Fiera all'esterno della città. Ma sarebbe davvero la soluzione a tutti i mali? O si possono trovare alternative urbanistiche, infrastrutturali, per limitare il più possibile l'impatto ambientale lì dove la fiera già esiste? Ci sono realtà italiane che dimostrano come non sempre la collocazione è la questione centrale. Un esempio per tutti: la Fiera di Parma, vicina all'Autosole all'esterno della città, e il suo fiore all'occhiello, il Cibus. Durante la rassegna alimentare, in autostrada si formano chilometri di auto in uscita; lo stesso si verifica su tutta la rete stradale della provincia anche a grande distanza. La ricettività alberghiera di Parma è quella che, e così se da una parte ne beneficiano gli albergatori di vari paesi limitrofi, dall'altra tutti gli abitanti del territorio si muovono a passo di lumaca.

R.D.



Una manifestazione contro il caos del traffico davanti ai padiglioni della Fiera al Portello

L'ASSESSORE A PARMA

Anche noi piccoli con l'incubo auto

PARMA La Fiera di Parma è una struttura di medie dimensioni. Su 300 mila metri quadrati complessivi, l'area espositiva coperta ne prende 120 mila. Il suo «cartellone», per quanto ricco, è essenzialmente legato ad eventi nazionali o regionali, quindi di «impatto» contenuto. Tanto più, come si diceva, che il quartiere fieristico - sorto sulle ceneri dello stabilimento Salvarani - è esterno alla città, adiacente all'autostrada del Sole e al raccordo della Parma-La Spezia. Inoltre, la fiera stessa si è dotata di tre grandi parcheggi per un totale di 9 mila posti-auto. E con il crescere dell'interesse per le due rassegne principali, l'internazionale Cibus che porta a Parma 2500 espositori e oltre 130 mila visitatori in quattro giorni, e la collegata rassegna di macchinari per l'industria alimentare CibusTec (si svolgono ad anni alternati), sono stati anche affinati servizi integrativi di collegamento quali il bus-navetta dagli aeroporti di Milano Linate e di Bologna, lo shuttle «treno più bus» da Salsomaggiore e Tabiano Terme, e addirittura un elitaxi. Da tutto ciò si sarebbe portati a dire che l'attività fieristica non dovrebbe incidere troppo, negativamente, sulla vita urbana. Invece, non solo in concomitanza con lo svolgimento dei due Cibus, i problemi di carattere infrastrutturale e logistico non mancano. Innanzitutto perché gli afflussi alla fiera sono comunque importanti per una città di 160 mila abitanti. Poi perché il più recente dei padiglioni espositivi, il «Palacassa», è stato concepito per ospitare anche eventi sportivi, spettacoli e mostre che, nelle intenzioni dell'ente e del Comune, dovranno intensificarsi. Ma soprattutto, anche qui, il punto cruciale è legato alla circolazione stradale e a tutto ciò che vi è connesso. Da anni la viabilità ordinaria provinciale appare inadeguata al crescente volume di traffico; la tangenziale della città è ancora incompleta; il superamento del fiume Taro sulla via Emilia costituisce un «imbuto» alla fluidità della circolazione. Che in occasione delle due rassegne clou più che un imbuto diventa un «tappo».

Tant'è da una quindicina di anni si è parlato a varie riprese di costruire un nuovo ponte. Adesso è la volta della nuova Giunta comunale polista: «Sarà edificato un nuovo ponte sul Taro all'altezza di Pontetaro-Cepim», dice l'assessore Carletto Nesti. Questa, aggiunge il responsabile della Viabilità e Traffico, è una delle «misure di miglioramento dell'accessibilità» che l'amministrazione comunale di Parma «sta studiando, e progettando», per valorizzare la fiera e per renderla «molto più facilmente raggiungibile e fruibile».

Nesti elenca le altre principali novità, che già a prima vista comporteranno notevoli investimenti e qualche anno di lavori. Per la viabilità ordinaria si tratta di completare il collegamento fra la Cispadana e la Tangenziale Nord, in modo da assicurare continuità di traffico a chi proviene da Nord-Est; nell'ambito dell'accordo Tav-Comune sul passaggio della linea ferroviaria ad alta velocità è in progetto un nuovo svincolo (via Val-lazza) per l'accesso diretto in Fiera da Nord (e dal casello Parma-Ovest), e si discute di realizzare l'asse diretto fra casello autostradale A1 e Fiera, baipassando quindi di oltre 200 miliardi. Insomma, seppure lentamente cerchiamo di reggere a questa grande concorrenza di Germania, Francia e Spagna. E se andasse in porto la nuova legge di riforma privatistica degli Enti (già approvata in Senato) il sistema nel suo insieme potrebbe ulteriormente crescere e reggere il confronto.

IL PRESIDENTE STEFANI

Tanti problemi, ma con l'indotto il profitto sale alle stelle

ROSSELLA DALLÒ

MILANO Si discute molto del problema del posizionamento delle fiere in città o fuori città, problema soprattutto di infrastrutture di collegamento, di viabilità piuttosto che di ricettività urbana. Ne discutiamo con il senatore Dante Stefani, presidente dell'Aefi, l'associazione tra gli enti fieristici italiani che ha sede a Bologna.

Presidente, qual è il punto: la localizzazione o i servizi di collegamento?

«Innanzitutto vorrei dire che ormai i nostri parametri di confronto sono relativi alla situazione delle fiere tedesche, francesi, spagnole. E da lì si capisce che il problema non è la collocazione, ma sono le strutture di servizio. Che sono fondamentali. In Italia, invece, in primo piano è risultata sempre la scelta della collocazione. Conosco il problema di Milano: avevano previsto di realizzare due quartieri, uno per le fiere «leggere» in centro e uno per quelle «pesanti» all'esterno. Ma ho la sensazione che stiano ripensando tutto. Le fiere sono aziende e quindi gli investimenti, dentro o fuori che si facciano,

devono ripagare le spese di investimento in un periodo non troppo lungo. Per quanto riguarda Bologna, si discute se i disagi che crea la Fiera alla fine siano ripagati. Da un nostro studio emerge che l'indotto della Fiera è enorme e corrisponde più o meno agli indotti di tutte le manifestazioni europee: moltiplicano il fatturato da 15 a 18 volte».

Per indotti fieristici intende quelli di Fiere che organizzano grandi manifestazioni internazionali tipo Milano e Bologna. O vale per tutti i centri espositivi?

«L'indotto si moltiplica per questo «moltiplicatore» che comprende tutto, dagli alberghi ai servizi e via dicendo. Per quanto riguarda Bologna il problema è creare gli accessi alla Fiera che siano compatibili con la città. Così da alcuni anni si è cominciato a lavorare sull'ipotesi del collegamento ferroviario, in parte già realizzato (per esempio durante il Motor Show, con treni speciali che arrivano direttamente all'interno del quartiere fieristico in giornate di particolare afflusso). L'altra ipotesi è quella di creare un accesso autostradale diretto alla Fiera. Con le grandi manifestazioni andiamo a intasare tutta la viabilità della tangenziale e au-

tostradale. C'è già un progetto pronto, fatto dall'Anas con la società Autostrade, che prevede un casello direttamente a ridosso della Fiera e un grande parcheggio "autostradale". La soluzione è veramente innovativa perché consentirebbe a chi arriva in autostrada di parcheggiare direttamente in autostrada. E si sta anche pensando che i vari inviti che gli espositori fanno potrebbero comprendere oltre all'ingresso in Fiera anche tutto il pedaggio autostradale. Oggi i "badge" multistato - ingresso fiera, autostrada, parcheggio e così via - faciliterebbero tutte queste soluzioni. Il progetto dunque, oltre all'area di parcheggio, prevede certamente alcuni svincoli nuovi della tangenziale e dell'autostrada in corrispondenza della Fiera, che dista meno di un chilometro».

Certo risolverebbe i problemi d'impatto viabilistico, ma forse si dovrebbe pensare anche a faci-

litare l'arrivo con altri mezzi di trasporto.

«Indubbiamente. Tant'è che, questo è l'altro punto, per agevolare tutto il collegamento con la ferrovia e con la città si sta studiando l'ipotesi di una metropolitana leggera. Noi avremmo così dato un colpo molto importante a tutto il complesso della viabilità, traffico e parcheggi».

Questi progetti sono applicabili anche ad altre realtà?

«Ogni fiera deve studiare le soluzioni più adatte alla propria realtà. Mi sembra comunque che tutti gli enti fieristici stiano sperando il problema primario, che è quello dei parcheggi e della viabilità. Proprio perché quando uno perde tre o quattro ore per arrivare in Fiera, in aggiunta alle ore impiegate nel viaggio, comincia a diventare un bel disagio. Comincia a diventare un indebolimento di quella manifestazione. Bisogna pensare che c'è concorrenza tra le fiere e che oggi la concorrenza è europea per le grandi rassegne internazionali. Sequenti vengono da noi, a Milano, Bologna o Verona, non possono godere degli stessi servizi che offrono i concorrenti europei, per un po' di tempo si regge, alla lunga saremo perdenti».

Ci sono però anche servizi che non dipendono direttamente dagli enti fieristici e che invece possono fare la differenza.

«Sì. L'altro grosso problema è quello dei collegamenti aeroportuali. È cambiato molto il modo di andare in fiera. Oggi alle fiere specializzate uno va, sapendo già i contatti che deve prendere, gli stand che deve visitare. Sto verificando, ad esempio qui a Bologna dove abbiamo una ventina di collegamenti aerei giornalieri con l'Europa, che molti stranieri partono la mattina e, se possono, rientrano la sera. Anche perché gli alberghi sono abbastanza costosi. Quindi sta crescendo un'altra tendenza: quella del cosiddetto "pacchetto fiera" che noi mettiamo a disposizione degli organizzatori delle manifestazioni, i quali a loro volta lo fanno con gli espositori. Perché quando uno decide di partecipare a una rassegna vorrebbe avere la certezza dell'albergo, degli incontri in fiera, degli spostamenti aeroporto-albergo-fiera e viceversa. Perciò per alcune manifestazioni è già stato sperimentato questo pacchetto onnicomprensivo, chesàrà una delle chiavi del successo per i prossimi anni. Certo qui bisogna mettere intorno a un tavo-

lo interlocutori diversi, dalle compagnie aeree, agli albergatori, fino ai tassisti».

Civile coordinamento...

«Che già si comincia a fare. E questa sarà una delle altre chiavi dei successi futuri».

Da cittadini assistiamo a una corsa, in questi ultimi anni, alla moltiplicazione degli eventi e degli spazi espositivi. Ci chiediamo se siano davvero giustificati.

«Non abbiamo dati omogenei. Ma posso dire che la tendenza è molto buona in termini di sviluppo di mostre, espositori e visitatori. C'è in questo settore una certa ripresa. Per esempio a Milano dopo che si è aperto il Portello. Ma anche altrove. L'autunno scorso è stato inaugurato il nuovo quartiere fieristico di Bolzano. A Bologna abbiamo aperto un padiglione nuovo di 33 mila metri quadrati. Rimini sta costruendo la nuova Fiera con un investimento di oltre 200 miliardi. Insomma, seppure lentamente cerchiamo di reggere a questa grande concorrenza di Germania, Francia e Spagna. E se andasse in porto la nuova legge di riforma privatistica degli Enti (già approvata in Senato) il sistema nel suo insieme potrebbe ulteriormente crescere e reggere il confronto».

