ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

ARCHIVIO ISTITUZIONALE
DELLA RICERCA

Alma Mater Studiorum Università di Bologna
Archivio istituzionale della ricerca

Il Fiera District di Bologna. Potenzialità e criticità di un quartiere direzionale.

This is the final peer-reviewed author's accepted manuscript (postprint) of the following publication:

Published Version:
Boeri, A., Longo, D. (2023). Il Fiera District di Bologna. Potenzialità e criticità di un quartiere direzionale. L'UFFICIO TECNICO, 5, 10-17.

Availability:
This version is available at: https://hdl.handle.net/11585/953350 since: 2024-01-17

Published:

DOI: http://doi.org/

Terms of use:

Some rights reserved. The terms and conditions for the reuse of this version of the manuscript are specified in the publishing policy. For all terms of use and more information see the publisher's website.

This item was downloaded from IRIS Università di Bologna (https://cris.unibo.it/).
When citing, please refer to the published version.

(Article begins on next page)

14 October 2026

ANDREA BOERI[1] e DANILA LONGO[2]

Il Fiera District di Bologna. Potenzialità e criticità di un quartiere direzionale.

ABSTRACT ITA
Nello scenario attuale, che vede le città protagoniste dei processi di trasformazione verso obiettivi di transizione energetica e neutralità climatica, si rende necessaria un'attenta analisi delle potenzialità e delle criticità che caratterizzano, a scala di distretto, i sistemi urbani. In tale scenario si inquadra l'analisi di un ambito direzionale particolarmente significativo: il Fiera District di Bologna.

ABSTRACT ENG
In the current scenario, cities are leading the transformation processes toward energy transition and environmental neutrality goals. A careful analysis of the potentials and criticalities that characterize, at the district scale, urban systems is therefore necessary. The article focuses on the analysis of a significant directional area in the city of Bologna: the Fiera District, designed in the late 1960s by Japanese architect Kenzo Tange.
The project is characterized by the conceptual rethinking of two of the main elements that connote the historic settlement of the city of Bologna: the porticoes and towers, which are reinterpreted by Tange in a contemporary key with prefabricated systems in exposed white concrete, taking up the memory of the elements in the historic center.
Today, in addition to its considerable potential, the Fiera District has a number of critical issues that hinder its full usability by citizens.

Nella seconda metà degli anni 60', in una prospettiva di progressivo decentramento delle attività tecnico-amministrative, l'amministrazione comunale di Bologna prevede la realizzazione di un importante centro direzionale nella zona nord della città. Il progetto dell'arch. Carlo Aymonino pubblicato nel 1967, che non sarà realizzato, è di ampia portata e comprende un'area molto vasta.
Il complesso del Fiera District attuale ne costituisce una parziale realizzazione, di cui fu incaricato nel 1968 l'arch. giapponese Kenzo Tange, in un contesto di particolare apertura della città alle più interessanti esperienze progettuali internazionali, favorita dall'azione illuminata del Cardinale Giacomo Lercaro per la promozione di forme di linguaggio architettonico contemporaneo di qualità elevata. Dall'incontro tra Tange e Lercaro, nel 1965, nasce il rapporto tra il celebre architetto giapponese e la città di Bologna, che si svilupperà progressivamente fino alla costruzione del Fiera District, inserito nella Variante al Piano regolatore del 1973 e realizzato progressivamente tra la fine degli anni 70' ed il decennio successivo.
Il progetto di Tange viene presentato nel luglio 1977 a Palazzo D'Accursio; i lavori iniziano nell'ottobre 1978 e terminano nel 1984.

La posizione è strategica (Fig. 1): in prossimità dei tracciati della tangenziale e dell'autostrada, non lontano dalla stazione ferroviaria centrale e in adiacenza all'area fieristica, il Fiera District è collegato al centro cittadino in direzione nord dall'importante asse di via Stalingrado, che tuttora riveste un ruolo primario nel sistema di mobilità urbana.
Il progetto si propone di ricreare un efficace collegamento funzionale e percettivo con la città, mettendo in relazione centro storico e periferia anche mediante la rilettura di elementi spaziali ed architettonici tradizionali; con un'organizzazione spaziale articolata, mira a realizzare un'infrastruttura aperta alle relazioni con il contesto e agli sviluppi futuri della città.

L'intervento comprende sette torri, di altezza variabile tra 79 (torri 1-2-3-4-5, di 21 piani) e 83 metri (torri 6-7, di 22 piani) e una serie di edifici più bassi, a sviluppo prevalentemente longitudinale. La relazione tra

[1] Andrea Boeri Professore ordinario di Tecnologia dell'Architettura presso l'Università di Bologna
[2] Danila Longo Professoressa ordinaria di Tecnologia dell'Architettura presso l'Università di Bologna

verticalità e orizzontalità è un fattore fortemente connotante il progetto: viene sottolineata sia dalla composizione generale sia dagli elementi architettonici che definiscono in maniera seriale l'articolazione e i fronti degli edifici. (Fig. 2)
Il complesso, realizzato con tecnologie prefabbricate ed elementi standardizzati in cemento armato bianco a vista, ha una marcata e specifica connotazione morfologica rispetto all'intorno. Tra gli edifici è organizzato un articolato sistema di spazi aperti di fruizione pedonale pubblica, al centro del quale sono collocati una scultura di Isamu Noguchi, scelta dallo stesso Tange, ed uno spazio ad anfiteatro configurato a gradoni. Perimetralmente al complesso, in direzione est, un piccolo parco di verde attrezzato completa l'intervento.

Il progetto è caratterizzato dalla rielaborazione di due dei principali elementi che caratterizzano l'insediamento storico della città di Bologna: le torri e i portici sono reinterpretati da Tange in chiave contemporanea, cercando una relazione progettuale con il nucleo urbano storico. Negli edifici, gli elementi verticali a pianta circolare e privi di aperture contengono collegamenti verticali e servizi. Si alternano alla trama modulare regolare dei fronti, caratterizzata dal sistema di aperture e di elementi marcapiano e di protezione a sviluppo orizzontale, che si ripetono nei livelli superiori alle zone porticate del piano terreno.
Il palazzo della Giunta Regionale e dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna viene realizzato tra gli anni 1980 e 1983. Nel 2010 viene completata la Terza Torre della Regione, collocata all'interno del parco dedicato a Kenzo Tange, che non era presente nei progetti iniziali.

Indirizzi strategici del Comune di Bologna e Via della Conoscenza
La città di Bologna è positivamente attiva nell'ambito di ricerca dell'Unione Europea, in particolare dello *European Green Deal* che pone come obiettivi la riduzione delle emissioni del 55% entro il 2030 e il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050. In tale contesto, la Commissione europea ha selezionato le città che prenderanno parte alla EU Cities Mission (mobility, energy, urban planning), e tra queste Bologna è tra le 100 climate-neutral and smart cities by 2030. È quindi tra le 100 città, di cui 9 italiane, selezionate come casi-pilota per cercare di anticipare al 2030 il raggiungimento della neutralità climatica, obiettivo estremamente sfidante e di importanza strategica per l'intera UE.
Nell'ambito *NetZeroCities Pilot Cities* , la municipalità di Bologna è inoltre coordinatrice del progetto *Let's Gov_GOverning the Transition through Pilot Actions*[3] recentemente finanziato, che riunisce le nove città italiane selezionate tra le 100 climate-neutral and smart cities by 2030 e mira all'adozione di approcci sistemici, inclusivi e multi-livello per la transizione climatica urbana.

In tema urbanistico le attuali strategie dell'amministrazione comunale di Bologna tendono a caratterizzare la città, tradizionalmente attenta ai temi delle politiche ambientali e urbane, come "Città della Conoscenza", ecosistema integrato e sostenibile in evoluzione verso la neutralità climatica. La città è interpretata come una piattaforma urbana in grado di connettere, abilitare e promuovere la partecipazione della molteplicità di attori che operano sul territorio.
Le azioni previste prospettano uno scenario della città metropolitana in forte evoluzione in direzione sostenibile, inclusiva e partecipata; la realizzazione avverrà mediante Piani Urbani Integrati (PUI) nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.
Tra le azioni più rilevanti sono previste la riqualificazione dell'ex-scalo ferroviario del Ravone, il completamento della stazione ferroviaria Alta Velocità, la rigenerazione del parco del Dopo Lavoro

[3] Let's Gov - GOverning the Transition through Pilot Actions. *Governare la transizione attraverso azioni pilota di governance interna ed esterna.* International project funded under Horizon 2020 – Net Zero Cities Grants. Coordinator: Municipality of Bologna. Partners: University of Bologna, AESS, Energy Center, Municipalities of Milano, Bergamo, Parma, Padova, Torino, Roma, Firenze, Prato. Project duration (TBC): June 2023 – May 2025

Ferroviario, lo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano. Elemento connettivo e sistemico sarà la realizzazione della Via della Conoscenza. (Fig. 3)
In sinergia con la Città della Conoscenza si svilupperà l'Impronta Verde, grande infrastruttura ecologica per la mitigazione del clima, la salute e le biodiversità. La Via della Conoscenza è la direttrice strategica che lega gli interventi, in particolare nel quadrante nord-ovest della città, attraverso una rete di percorsi intermodali connettendo luoghi di ricerca e sviluppo della conoscenza, nuovi insediamenti e riqualificazioni di ambiti urbani, spazi di fruizione pubblica e spazi verdi. Si sviluppa dai Prati di Caprara, che includono l'area oggetto del concorso C40-Reinventing Cities, attraversa l'ex-scalo ferroviario del Ravone, la stazione centrale, il quartiere Bolognina, i poli universitari e di ricerca, l'area in rapida evoluzione del Tecnopolo nell'ex-Manifattura Tabacchi, concludendosi infine al Polo di Bologna Fiere.
Il Fiera District costituirà quindi l'elemento terminale di tale innovativa infrastruttura, che guiderà le trasformazioni urbane cittadine nei prossimi anni nel percorso di transizione sostenibile verso la neutralità climatica.

Il Fiera District nel contesto urbano
Oggi il Fiera District presenta, oltre a notevoli potenzialità, una serie di criticità che ne ostacolano la piena fruibilità da parte della cittadinanza.
Si tratta di un distretto monofunzionale a carattere direzionale, nel quale la fruizione di edifici e spazi pubblici si concentra quasi esclusivamente negli orari lavorativi degli uffici. Gli spazi pubblici di fruizione collettiva, benché di notevole valenza urbana ed architettonica e contrariamente alle intenzioni di Tange, vengono scarsamente fruiti dalla cittadinanza residente nell'intorno, costituendo una specie di isola circoscritta al contorno da barriere fisiche di tipo ferroviario e viabilistico. (Fig. 4)
La zona fieristica, sul lato settentrionale del distretto, è utilizzata solo saltuariamente per le manifestazioni; negli intervalli tra gli eventi espositivi e al termine degli orari lavorativi la zona rimane poco frequentata e alimenta una sensazione di insicurezza e scarsa attrattività.
I portici, che Tange ha inteso reinterpretare come elemento caratterizzante l'architettura bolognese, non riescono qui ad esercitare lo stesso ruolo che svolgono nel centro cittadino e più in generale nelle zone residenziali; mancano servizi ed attività che ne motivino e ne rendano attrattiva la fruizione anche da parte della cittadinanza. E' presente un bar che funge da supporto, nei periodi feriali, per chi lavora negli uffici.
Le attività nel complesso direzionale, caratterizzato dalla presenza qualificante della sede della Regione Emilia-Romagna, offrono un livello di interazione fruitiva molto limitato ai visitatori esterni. L'accesso agli edifici è regolato e mancano spazi di interazione e accoglienza per i fruitori occasionali.

Nonostante l'elevata qualità progettuale degli spazi aperti, le condizioni microclimatiche non ne favoriscono l'uso ottimale, risultando soggette ad intenso surriscaldamento estivo. La zona destinata a verde è in posizione perimetrale al complesso, mentre gli spazi pubblici centrali risultano del tutto privi di vegetazione e di attrezzature potenzialmente utili a mitigare l'effetto dell'isola di calore. (Fig. 5)
A tali problematiche sarebbe possibile offrire risposta implementando gli spazi aperti, nel rispetto della connotazione architettonica del complesso, con strategie di *greening* superficiale (a vasca, per es., considerando anche la presenza del piano interrato a parcheggio sottostante) integrate ad attrezzature e accorgimenti che favoriscano la sosta delle persone in condizioni microclimaticamente protette.
Utilizzando il piano terreno di alcuni edifici in maniera permeabile e più aperta ai visitatori sarebbe possibile migliorarne le condizioni di fruizione e offrire loro motivo di interesse per la frequentazione. È necessario, inoltre, che siano migliorate le connessioni pedonali e ciclabili con le zone circostanti, al momento alquanto precarie e disagevoli.
Il sistema degli edifici, composto dalle sette torri e dai corpi bassi, è di notevole valenza architettonica e connota fortemente l'immagine il distretto. All'interno di essi si rilevano, nonostante le notevoli potenzialità spaziali, situazioni di scarsa qualità ambientale, carenze di flessibilità fruitiva e di relazione percettiva tra interno ed esterno, accentuate dalle condizioni di usura dovute all'uso pluriennale quotidiano e intensivo degli spazi stessi.
Nelle torri in particolare si rileva carenza di permeabilità visiva tra gli spazi interni e tra questi ed il contesto esterno, anche nei piani alti ove la posizione è particolarmente favorevole. Considerandone anche l'opportunità di adeguamento prestazionale in ambito strutturale ed energetico, un intervento di rilettura

architettonica che valorizzi gli elementi caratterizzanti il progetto di Tange e ne migliori le potenzialità ambientali, tecnologiche e fruitive potrebbe aprire interessanti e innovativi scenari di riqualificazione. (Fig. 7 a-b). (Fig. 8 a-b)

Pur riconoscendo il carattere direzionale del distretto (Fig. 6 a-b), una più ampia e variegata fruizione degli ambienti aperti e la realizzazione di spazi di interazione con la cittadinanza ne favorirebbe una frequentazione più varia e temporalmente diversificata, nella quale spazi di relazione, portici, connessioni e verde attrezzato potrebbero riacquistare la valenza inclusiva immaginata dal progettista.
Del resto, la zona in prossimità del Fiera District è di estremo interesse e ricca di servizi e attività, con scuole, parcheggi, ambiti residenziali e adeguata dotazione di spazi verdi, che offrono buone potenzialità di valorizzazione, se riqualificati e messi a sistema. Nell'intorno sono presenti, oltre alla zona fieristica, significativi spazi espositivi e aggregativi, tra i quali il Teatro EuropAuditorium, il Padiglione polifunzionale degli anni '80 e la riproposizione del Padiglione dell'Esprit Nouveau (replica fedele realizzata nel 1977 del progetto di Le Corbusier per l'Esposizione Internazionale delle Arti Decorative a Parigi del 1925).

In sintesi, nella zona si riscontra la presenza di una buona dotazione di spazi che potrebbero essere resi maggiormente attrattivi e disponibili per la fruizione collettiva, ma che al momento appaiono frammentari e disomogenei, interclusi e spesso dequalificati, carenti di manutenzione, qualità e valenza urbana.
Nell'interessante prospettiva perseguita dal progetto della Via della Conoscenza, il Fiera District offre notevoli potenzialità di trasformazione, anche con strategie di riqualificazione abbastanza semplici e di costo contenuto, in polarità caratterizzante e maggiormente attrattiva nella zona, modificandone la percezione di scarsa accessibilità e fruibilità da parte dalla popolazione cittadina, attualmente concentrata sostanzialmente nelle occasioni degli eventi fieristici.

DIDASCALIE

Fig.1
Planimetria della città di Bologna. il Fiera District è situato nel quadrante nord-occidentale, tra il centro cittadino e il tracciato dell'autostrada.

Fig.2 a-b Viste del complesso direzionale dalla piazza centrale e da una delle torri.

Fig.3 La Via della Conoscenza è l'infrastruttura strategica che collega una serie di luoghi in trasformazione nella città di Bologna.
Fonte:
https://www.cittametropolitana.bo.it/portale/
https://www.cittametropolitana.bo.it/portale/Home/Archivio_news/Bologna_la_Via_della_Conoscenza_parte_dalla_rigenerazione_della_Bolognina

Fig.4 Schema volumetrico del Fiera District con indicazione delle direttrici connettive.

Fig.5 Analisi delle condizioni microclimatiche in periodo estivo nel Fiera District, con ipotesi di intervento progettuale di mitigazione e adattamento. Mappe della PET (Physiological Equivalent Temperature).

Fig.6 a-b Edifici del complesso Fiera District connotati dall'utilizzazione di tecnologie prefabbricate e superfici esterne in cemento bianco a vista.

Fig.7 a-b Schema di studio (tesi di laurea): ipotesi di realizzazione di elementi di garden lodge sul fronte meridionale di edificio a torre per il miglioramento, controllato con sistemi passivi, della qualità ambientale e delle condizioni microclimatiche interne. Sezione generale e di approfondimento.

Fig.8 a-b Viste del complesso dall'accesso in direzione est.

Nota (da riportare a conclusione dell'articolo)

Le Fig. 1, 4, 5, 7 a-b sono tratte da:

- Tesi di Laurea "Fiera District di Bologna. Progetto di riqualificazione degli spazi pubblici e della torre della Regione Emilia-Romagna" di Martina Casadei e Letizia Crociati. Corso di Laurea Magistrale in Architettura, Università di Bologna, 2023.

- Tesi di Laurea "Fiera District di Bologna. Progetto di riqualificazione degli spazi pubblici e degli edifici bassi di connessione tra le torri" di Erica Abbondanza e Letizia Calderoni. Corso di Laurea Magistrale in Architettura, Università di Bologna, 2023.