



TESI DI:

**FONTANA NICOLETTA
GOZZINA ALESSANDRA**

RELATORE:

Prof. M. Erba

CORRELATORE:

Arch. D.M. Mina



Politecnico di Milano
Facoltà di Architettura
Corsi di Laurea in Pianificazione
Architettonica Urbana

ARBO

RECUPERO DELL'AREALE FERROVIARIO DI BOLZANO

SOMMARIO

CAPITOLO 1_INQUADRAMENTO GENERALE	10
1.1 Bolzano, porta delle Dolomiti	11
1.1.1 La città nodo di scambio culturale e dell'energia	12
1.1.2 La città produttiva e sostenibile	15
CAPITOLO 2_GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA	16
2.1 Il piano provinciale di sviluppo e di coordinamento della provincia di Bolzano (LEROP 2009)	17
2.1.1 Principi fondamentali e obiettivi	20
2.2 Il piano urbanistico comunale (PUC 2009)	22
2.3 Il piano urbano della mobilità (PUM 2009)	24
2.3.1 Obiettivi del PUM	24
2.3.2 Il piano operativo	25
2.3.3 La simulazione dei flussi di traffico stradale	27
2.4 Il piano paesaggistico comunale	28
2.4.1 Le zone di tutela paesaggistica	28
2.4.2 Paesaggio e monumenti naturali	29
CAPITOLO 3_INQUADRAMENTO TERRITORIALE E ANALISI	30
3.1 Il sistema infrastrutturale	31
3.1.1 Il sistema della mobilità	31
3.1.2 La stazione ferroviaria	34
3.1.3 Le tre funivie principali	34
3.1.4 L'aeroporto	35
3.1.5 Le strategie progettuali per le grandi infrastrutture	36
3.2 Il sistema insediativo	38
3.2.1 L'uso del suolo	40
3.2.2 Le rilevanze storico-architettoniche	42
3.2.3 La città dei residenti	46
3.2.4 La città pubblica	48
3.2.5 La città dei turisti	48

3.2.6 I nuovi progetti per la città	49
3.3 Il sistema ambientale	51
3.3.1 Il piano paesaggistico e il piano del verde	53
3.3.2 Il sistema dei parchi	56
3.3.3 Le passeggiate	58
	59
CAPITOLO 4_L'AREALE FERROVIARIO	
	60
4.1 Lo sviluppo storico dell'area ferroviaria	62
4.1.1 Il fabbricato viaggiatori	63
4.2 Le vicende urbanistiche passate	64
4.3 Le previsioni future	67
4.4 La nuova polarità e le relazioni con la città storica e consolidata	70
4.5 Trasporto urbano pubblico e privato	
	73
CAPITOLO 5_FERROPLAN 2009, BANDO DI CONCORSO	
	74
5.1 Il progetto urbanistico: obiettivi del recupero	74
5.2 Le opportunità localizzative e le funzioni insediabili	79
5.3 Parametri urbanistici	83
5.4 Progetto 1	87
5.5 Progetto 2	90
5.6 Progetto 3	93
5.7 Richieste del Bando e gli obiettivi	95
5.8 Scenari di progetto	

ELENCO DELLE FIGURE

Fig. 1 _ Immagine della via principale della città di Bolzano	VIII
Fig. 2 _ Foto aerea della città di Bolzano	11
Fig. 3 _ Bolzano, la città nodo	12
Fig. 4 _ Veduta dei Monti Piè di Virgolo e del Monte Colle	13
Fig. 5 _ La zona industriale nella parte Sud	13
Fig. 6 _ Suddivisione del territorio comunale della città	14
Fig. 7 _ Simulazione dei flussi del traffico stradale	15
Fig. 8 _ Superstrada Merano-Bolzano	16
Fig. 9 _ Immagine della Valle d'Isarco	17
Fig.10_ Immagine del Colle	18
Fig.11_ Veduta del Fiume Isarco	19
Fig.12_ Veduta dell'aeroporto	20
Fig.13_ Il verde agricolo nella parte Sud della stazione	21
Fig.14_ Il Piano Urbanistico Comunale del 2009	22
Fig.15_ Il Piano Urbano della mobilità	23
Fig.16_ Una delle tavole del Piano Urbano della mobilità del 2000	24
Fig.17_ Simulazione dei flussi del traffico stradale	25
Fig.18_ Simulazione dei flussi del traffico stradale	27
Fig.19_ Zona di tutela paesaggistica, i pascoli	27
Fig.20_ Zona di tutela paesaggistica, i vigneti	28
Fig.21_ Zona di tutela paesaggistica, i pascoli	28
Fig.22_ Altopiano dell'Alpe di Susi, zona di tutela paesaggistica	29
Fig.23_ Il progetto delle piste ciclabili	29
Fig.24_ Estratto mappa del Pum	31
Fig.25_ Viabilità extraurbana, flusso dei veicoli giornalieri	32
Fig.26_ Immagine della stazione ferroviaria del 1828	33
Fig.27_ Immagine della stazione ferroviaria vista dall'alto, 1828	34
Fig.28_ Funivia del Colle	34
Fig.29_ Funivia S. Genesio	35
Fig.30_ L'aeroporto, immagine aerea	36
Fig.31_ Il parco delle Rive	37
Fig.32_ Bolzano, la nuova zona residenziale	38
Fig.33_ Il sistema insediativo	39
Fig.34_ Bolzano, il cuneo verde	40
Fig.35_ L'uso del suolo, tavola di progetto.	41
Fig.36_ Castel Roncolo	42
Fig.37_ Castel Mareccio	42
Fig.38_ Il Duomo di Bolzano	43

Fig.39_ Particolare del Portale d'ingresso del Duomo	43
Fig.40_ La chiesa dei Francescani	44
Fig.41_ Particolare della Chiesa dei Francescani	44
Fig.42_ Piazza Walter	45
Fig.43_ Piazza delle Erbe	45
Fig.44_ Una delle vie principali del centro storico	46
Fig.45_ Uso del suolo, scala urbana	47
Fig.46_ Turisti a Bolzano	48
Fig.47_ Il nuovo progetto della City Tower	49
Fig.48_ La City Tower	49
Fig.49_ Centro Commerciale Sibnyz	50
Fig.50_ Il prospetto del centro commerciale Sibnyz	50
Fig.51_ Il Monte Tondo	51
Fig.52_ Il Sistema ambientale ed il territorio agricolo	52
Fig.53_ Il piano paesaggistico	53
Fig.54_ Il sistema del verde	54
Fig.55_ Il piano paesaggistico	55
Fig.56_ I parchi della Provincia di Bolzano	56
Fig.57_ Il parco nazionale dello Stelvio	57
Fig.58_ Il Monte Scillar-Catenaccio	57
Fig.59_ La passeggiata del Virgolo	58
Fig.60_ La stazione ferroviaria	60
Fig.61_ L'area della stazione ferroviaria	61
Fig.62_ Il fabbricato viaggiatori	62
Fig.63_ L'edificio storico della stazione	63
Fig.64_ Aerofotogrammetrico dell'area ferroviaria	64
Fig.65_ Le aree di trasformazione, Ferroplan	65
Fig.66_ Scenario dello spostamento della nuova stazione ferroviaria	66
Fig.67_ La destinazione funzionale, Ferroplan	67
Fig.68_ Il Ponte Druso	68
Fig.69_ Funvia S. Genesio	69
Fig.70_ Il trasporto privato e pubblico urbano	70
Fig.71_ La stazione delle autocorriere	71
Fig.72_ Le piste ciclabili esistenti nel PUM 2000	72
Fig.73_ Allegato A del concorso Arbo	74
Fig.74_ Allegato E del concorso Arbo	75
Fig.75_ Immagine di una delle vie principali del Centro	76
Fig.76_ La zona industriale	77
Fig.77_ La zona commerciale	78

Fig.78_ Il Centro Storico	79
Fig.79_ La densità del Centro storico vista dall'alto	80
Fig.80_ Bolzano dall'alto	81
Fig.81_ La zona sportiva a Nord Est	82
Fig.82_ Sistema delle relazioni con la città	83
Fig.83_ Sistema delle funzioni	83
Fig.84_ Sistema della mobilità	84
Fig.85_ Sistema del verde	85
Fig.86_ Modello di progetto	85
Fig.87_ Il sistema del verde	86
Fig.88_ Il sistema della mobilità	88
Fig.89_ Masterplan di progetto n.2	88
Fig.90_ Schema delle relazioni con la città	89
Fig.91_ Sistema delle funzioni	90
Fig.92_ Il sistema della mobilità	90
Fig.93_ Il sistema del verde	91
Fig.94_ Masterplan di progetto n.3	91
Fig.95_ Il concorso Arbo	92
Fig.96_ Il Masterplan	93
Fig.97_ Interventi significativi per il progetto della nuova stazione	94
Fig.98_ Il sistema delle relazioni con la città	95
Fig.99_ Il sistema delle funzioni	95
Fig.100_ Il concept plan di progetto	96
Fig.101_ Il masterplan di progetto	97
Fig.102_ Il sistema della viabilità	98
Fig.103_ Il sistema del verde	99

ELENCO DELLE TAVOLE

- Tav. 1 _ Inquadramento T.01
- Tav. 2 _ Sistema infrastrutturale T.02
- Tav. 3 _ Sistema insediativo T.03
- Tav. 4 _ Sistema paesistico T.04
- Tav. 5 _ Sistema degli usi del suolo U.01
- Tav. 6 _ Sistema del verde urbano e dei servizi U.02
- Tav. 7 _ Sistema delle infrastutture U.03
- Tav. 8 _ Sistema della mobilità Q.01
- Tav. 9 _ Sistema degli usi del suolo Q.02
- Tav.10_ Criticità Q.03
- Tav.11_ Potenzialità Q.04
- Tav.12_ Sintesi S.01
- Tav.13_ Proposta progettuale_schema concept A.01
- Tav.14_ Proposta progettuale_schema insediativo A.02
- Tav.15_ Proposta progettuale_schema viabilità A.03
- Tav.16_ Proposta progettuale_schema verde A.04
- Tav.17_ Concept P.01
- Tav.18_ Masterplan P.02
- Tav.19_ Planivolumetrico P.03
- Tav.20_ Sezioni scala 1:1000 P.04
- Tav.21_ Sezioni scala 1:500 P.05

BIBLIOGRAFIA

- M. Bonatti, Il clima di Bolzano, Cesfor editore, 1999
- S. Bassetti, "Bolzano e Gries nel XIX secolo: la vicenda urbanistica e architettonica, 1999
- Elfi Fritsche e Gudrun Sulzenbacher, Viaggio nella geologia delle Alpi, Folio Editore, 2003
- Maria Teresa Sivieri, L'Adige racconta, Cleup, 2005
- Franco Laitempergher, Bolzano: storia urbanistica dal 1100, Manfrini, 1975
- Rolf Petri, Storia di Bolzano, Padova, Il Poligrafo, 1989
- Oswald Stimpfl, Bolzano in tasca, Folio, 2002
- FerroPlan: il progetto di recupero e riqualificazione delle aree ferroviarie di Bolzano, 2009
- Atlante della Lombardia
- Gianni Bodini, Da Verona a Merano - Due settimane lungo il Sentiero Europeo E5, Tappeiner,
- Archivio per l'Alto Adige , Folio Editore, Aprile 2009
- Luca Scarlini Bolzano: una città negli occhi di viaggiatori e artisti dal '600 ad oggi, Provincia Autonoma di Bolzano, 2003
- Luciano Guarnieri, Nicolò Rasmò, Bolzano: quaranta tavole originali, Arti Grafiche R. Manfrini, 1958 - 133 pagine
- Hermann Frass, Bolzano: incontro con il centro antico, Athesia, 1968
- Bolzano, Istituto Geografico Militare, 1969

“ Per me Bolzano è una montagna travestita da città; come ti sposti cambia aspetto, ti allontani e il profilo è un altro, ci torni e la scopri di nuovo diversa. Parla lingue diverse. È un'attrice, proprio come la montagna, affascinante e contraddittoria, altera e comunicativa, disponibile e fredda “.

R. Messner

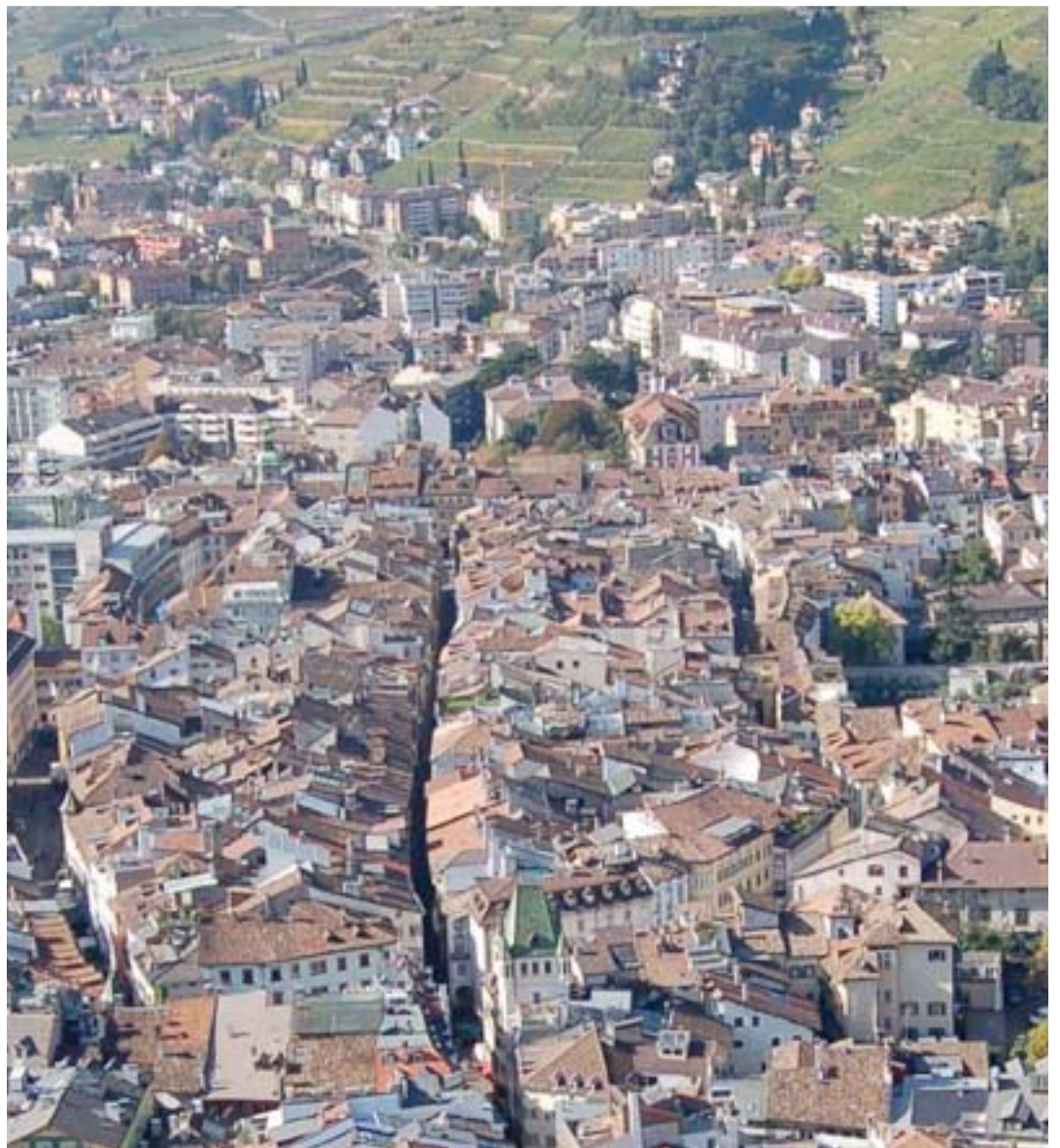


Fig.1
Immagine della via principale della città di Bolzano

CAPITOLO I

INQUADRAMENTO GENERALE

1.1 Bolzano, porta delle Dolomiti

Da come si evince dalle analisi fatte all'interno dell'**atlante della Lombardia**, prendendo quindi in considerazione l'area alpino-adriatica, Bolzano è considerata città capoluogo e circondata da un sistema vallivo alpino. Risulta introdotta marginalmente nel sistema delle reti infrastrutturali ed è ben compresa in un sistema ambientale naturale. Per questo dall'analisi è nata l'esigenza di potenziare ed ampliare il sistema infrastrutturale e viabilistico in modo tale da rendere più veloci i collegamenti con le circostanti polarità urbane (nazionali ed internazionali). Per quanto riguarda l'assetto geografico, Bolzano è situata alla quota di 264 m nella parte orientale dell'ampia conca originata dalla congiunzione delle valli di Isarco, Sarentina e dell'Adige. La conca è delimitata ad ovest dalla catena della Mendola, a nord-ovest dell'Altopiano del Salto (Salte, 1.500 m), a nord-est da una cima minore del Renon (Ritten) chiamata Monte Tondo (Hörtenberg), e a sud-est dal Monte Pozza (Titschen, 1.619 m) sul cui versante settentrionale si trova la località Colle (Kohlern), il cui nome è spesso impropriamente usato per designare l'intero monte.

Una piccola balza rocciosa di quest'ultimo, chiamata Virgolo, si erge verticalmente a ridosso della città. La città è collegata ai tre monti più vicini da funivie che superano ciascuna circa mille metri di dislivello: la funivia del Colle che risale il Monte Pozza sino al Colle di Villa (Herrenkohlern), quella del Renon con arrivo a Soprabolzano e quella di San Genesio che raggiunge l'omonimo paese sull'altopiano del Salto. Dalla città, guardando in direzione est lungo la val d'Isarco, si vede il poco lontano e suggestivo Catinaccio (Rosengarten, 3.004 m), che è parte delle Dolomiti, con le caratteristiche Torri del Vajollet.

Bolzano è attraversata dal torrente Talvera che confluisce in città nel fiume Isarco, il quale a sua volta si getta nell'Adige pochi chilometri a sud della città stessa. Il nucleo storico della città risiede nel triangolo delimitato a ovest dal torrente Talvera, a sud dal fiume Isarco e a nord-est dal Monte Tondo. Bolzano è nota soprattutto come "Porta delle Dolomiti": distesa in una conca, è infatti il passaggio obbligato per arrivare, attraverso altipiani di grande respiro, ai piedi delle più affascinanti vette del mondo, le Dolomiti. Bolzano è rinomata anche come "Città d'incontri", di scambi sia culturali, sia commerciali favoriti dalle fiere, dalla nuova università trilingue, da istituti di ricerca economica e tecnologica, dalla scuola di cinema, dai numerosi teatri e istituzioni culturali e musicali: una città aperta a tutti, in tutte le stagioni.



Fig. 2
Foto aerea della città di Bolzano

Complessivamente il clima europeo può essere definito “temperato”, proprio perché non conosce forti eccessi termici, “fresco” considerate le medie annue non particolarmente elevate (10-15 °C) “continentale” specie nelle zone lontane dal mare dove registrano sensibili differenze stagionali e “subumido”, con precipitazioni annue (500-1000 litri per m2) , in grado di sostenere un ricco habitat animale e vegetale.

A questo punto è possibile definire i tratti climatici generali dell'area settentrionale italiana: la posizione rispetto alle grandi masse d'acqua fanno distinguere una zona più temperata (la parte settentrionale delle coste adriatica e tirrenica e le rive dei laghi prealpini) da una più continentale, comprendente la Pianura Padana e le valli alpine.

In questo ambito si inseriscono la città di Bolzano e le zone di fondovalle di gran parte della provincia, che rappresentano un interessante caso in cui vari agenti mitigatori concorrono alla formazione di un'area dal clima relativamente mite nel cuore della fredda regione alpina. In sostanza, ben 2/3 della provincia possono vantare una favorevole esposizione a Mezzogiorno, e comunque gran parte del territorio gode di una buona protezione dalle correnti settentrionali, inoltre tutta la Bassa Atesina e la Valle dell'Adige fino a Merano e quella dell'Isarco fino a Bressanone sono situate a bassa quota e formano, dal punto di vista climatico, un “distretto sub mediterraneo. In sostanza, la città ed i dintorni godono di una variante moderata del severo clima alpino, anche se la lontananza dal mare non permette un deciso contenimento degli estremi stagionali. Il clima di Bolzano può essere definito temperato-continentale mitteleuropeo.

1.1.1 La città nodo di scambio culturale, dell'energia e dell'ambiente

Bolzano si posiziona geograficamente come un importante **nodo di scambio** con funzioni proprie (ambiente, cultura, ricerca) e prossimo a nodi economici di livello superiore (Verona). Questo posizionamento di derivazione storica – funzionale oltre che geografica, non rappresenta un dato acquisito ma un progetto da perseguire costantemente, un patrimonio che va valorizzato rafforzando il sistema delle risorse umane, di spazio e di qualità urbana, di cui necessita. La città nodo culturale. La storia, la lingua e le capacità relazionali sono i fattori che costituiscono il patrimonio e che hanno trovato nel recente passato fattori importanti di valorizzazione quali i teatri, i musei, la musica, mostre ed esposizioni, oltre al ruolo dell'università e alla stessa capacità delle imprese di fare questa componente della vision agendo sul rafforzamento delle



Fig. 3
Bolzano, la città nodo

funzioni culturali e delle strutture della rete di fruizione e accesso, operando nel contempo al rafforzamento a partire dalla città bilingue. Il Masterplan intende fare propria questa componente della vision agendo sul rafforzamento delle funzioni culturali e delle strutture della rete di fruizione e accesso, operando nel contempo al rafforzamento degli spazi (compresa la residenza) per giovani operatori e imprenditori della cultura.

Bolzano ha consolidato, attraverso la ricerca e la pratica nell'ambiente e nell'energia, il ruolo (anche di immagine) di importante punto di riferimento Italiano e non solo. Si pensi alle esperienze di Casa Clima e del RIE, alle fiere, all'Università e alla Accademia Europea, oltre alla diffusa pratica di manutenzione quotidiana del territorio; la sfida energetica si concretizza nel progetto "emissioni di CO2 neutrali nel 2020".

La città nodo rappresenta una vision che assume la sua funzione di nodo della direttrice nord – sud oltre che nei confronti della direttrice delle Alpi in direzione est – ovest; direttrice quest'ultima che intercetta anche lo spazio turistico di cui Bolzano e la sua provincia sono parte rilevante.

Bolzano è **capoluogo provinciale** e svolge un ruolo centrale in termini di servizi pubblici e amministrativi rispetto a tutto l'Alto Adige, ruolo che si estende anche nei confronti del sistema del commercio e dei servizi privati per le imprese e gli abitanti di tutta la Provincia. Si tratta di un ruolo consolidatosi nel tempo contribuendo in modo determinante a dare forma alla città; un ruolo non eludibile con cui il Masterplan intende misurarsi proponendo Bolzano capitale del sistema provinciale, porta di accesso e valore aggiunto per tutta la provincia.

Opzione che si concretizza valutando le opportunità di una rifunzionalizzazione e una nuova offerta da ricercare nelle aree di riqualificazione urbanistica; si pensi in primo luogo all'areale ferroviario, agli spazi che si possono acquisire da un nuovo disegno urbanistico e funzionale delle parti della zona industriale più prossima al centro, alle caserme che oggi non hanno più nessuna ragione di essere mantenute con questo scopo nel cuore della città capitale.



Fig. 4
Veduta dei Monti Piè di Virgolo e del Colle



Fig. 5
Bolzano vista con il terreno tridimensionale



Fig.6
Bolzano vista dal passo della Mendola

1.1.2 La città produttiva e sostenibile

Bolzano è stata ed è **città industriale** capace di sviluppare saperi, conoscenze e ricerca. Si tratta di non dissipare quel patrimonio favorendo percorsi di produzione – ricerca – innovazione. Troppo spesso nelle aree produttive, anche in ragione di un modello governato sotto il principio del diretto controllo pubblico, le trasformazioni e i progetti sono stati guidati da meccanismi immobiliari piuttosto che imprenditoriali. Compito del Masterplan è quello di valutare le effettive capacità e potenzialità che la zona produttiva offre valutando gli opportuni percorsi di riutilizzo e riqualificazione anche in ragione delle effettive domande e degli scenari evolutivi delineati da Assoimprenditori. Città sostenibile significa contenere e mitigare la pressione delle attività antropiche sull'ambiente, agendo in primo luogo sulle sorgenti delle emissioni inquinanti di suolo, acqua e atmosfera. Significa anche tutelare gli spazi naturali, per mantenere, rafforzare, ripristinare gli ecosistemi e la biodiversità, creando reti ecologiche che innervano anche la città, riducendo la dispersione degli insediamenti. L'imperativo categorico è: deperiferizzare, cioè **"rigenerare città"**, attivando processi generalizzati di "inclusione urbana" e implementando (puntualmente e diffusamente, luogo per luogo) i processi socio-culturali di formazione identitaria. L'urbanistica in questa direzione deve tornare a lavorare sugli spazi pubblici, sugli spazi di relazione, sui vuoti urbani, sui simboli della centralità, sulle icone dell'identità locale. **Città del verde** significa rafforzare la dimensione e la qualità del verde. Bolzano ha una consistente dotazione di verde pubblico, che costituisce una peculiare condizione di qualità urbana. Il verde pubblico esistente può e deve essere incrementato per la sua insostituibile funzione per la qualità della vita. Ma soprattutto deve essere ricondotto "a sistema", attraverso interventi sistematici di connessione con l'obiettivo di mettere in rete i tutti i brani (piccoli e grandi) del verde puntuale con il grande sistema del parco lineare già oggi consolidato sulle rive del Talvera e dell'Isarco e con il sistema delle passeggiate di pendio. Perché sia interessante abitare a Bolzano è necessario mettere in campo una serie di azioni tese a rendere attrattiva la città sotto il profilo ambientale, della mobilità, dell'accessibilità alla casa e ai servizi, alla convivenza. Opportunità significa anche condizioni di lavoro per ceti professionali emergenti e per i giovani. Il risultato della storia moderna di Bolzano ha portato alla situazione contemporanea dove il ponte Talvera forma l'elemento centrale dell'identità della città.



Fig. 7
La zona industriale nella parte a Sud

CAPITOLO II

**GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE
TERRITORIALE E URBANISTICO**

2.1 Il piano provinciale di sviluppo e di coordinamento della provincia di Bolzano (LEROP 2009)

All'indomani dell'entrata in vigore del Nuovo Statuto di Autonomia, nell'ottobre 1973 è apparso "Alto Adige 1981", inteso quale "documento preliminare in vista di un Programma Provinciale di Sviluppo". Pur non essendo mai stato discusso né approvato a livello politico, negli anni settanta tale documento è comunque servito in più occasioni da base di orientamento per la politica locale. Nel 1980, il Consiglio Provinciale della Provincia Autonoma di Bolzano, dopo oltre un anno di intenso dibattito pubblico ha varato il primo "Piano Provinciale di Sviluppo 1980-82" (LEP I) che, anticipando il previsto Piano di Coordinamento Territoriale, conteneva tra l'altro alcuni vincoli urbanistici fondamentali. Ad esso ci si orienterà nei successivi anni ottanta.

Nel gennaio 1985, la Commissione delle parti sociali presenta una bozza di Programma Provinciale di Sviluppo relativa al periodo 1985-87 (LEP II), che, persistendo l'assenza di un Piano di Coordinamento Territoriale, prevede numerosi vincoli urbanistici. Neppure questo secondo documento risulterà comunque oggetto di discussione a livello di organi politici. Nella primavera del 1986, l'Ufficio Provinciale competente presenta una prima bozza di **Piano di Coordinamento Territoriale** che - sempre in assenza di un Programma Provinciale di Sviluppo approvato dagli organi politici competenti - contiene a sua volta importanti indicazioni programmatiche relative allo sviluppo del territorio provinciale. Nell'autunno del 1987 la bozza in questione supera le diverse fasi di valutazione previste dalla legge e operate dai vari organi rappresentativi e dalle forze sociali. Alla luce di quanto emerso dalle valutazioni e dalle consultazioni intercorse, un comitato assessorile istituito dalla Giunta Provinciale elabora quindi il documento, presentando una seconda bozza, approvata dalla Giunta Provinciale il 13/10/1987. In vista delle elezioni regionali del 1988 mancherà tuttavia il tempo necessario alla discussione e all'approvazione da parte del Consiglio Provinciale. L'accordo di coalizione della neoeletta Giunta Provinciale (del marzo 1989) prevede la presentazione e il varo del Piano di Coordinamento Territoriale, con i principi ivi contenuti, e contemporaneamente del Programma Provinciale di Sviluppo. Anche al di fuori dell'ambito provinciale, il dibattito tra gli esperti in materia è giunto alla conclusione che sviluppo provinciale ed urbanistica non devono essere considerati strumenti di pianificazione distinti, bensì tra loro strettamente interdipendenti.

A tale considerazione si ispira anche la revisione della base legislativa



Fig. 8
Superstrada Merano-Bolzano

A tale considerazione si ispira anche la revisione della base legislativa dell'Alto Adige (Testo Unico sull'ordinamento urbanistico provinciale approvato con Decreto del Presidente della Giunta Provinciale n. 20 del 23 giugno 1970 - ordinamento urbanistico provinciale - e successivi emendamenti). Secondo gli intendimenti del Programma di Coalizione si presenta qui di seguito la prima stesura di "Alto Adige - Obiettivo 2000", che comprende in un unico documento (Piano Provinciale di Sviluppo e di Coordinamento Territoriale - **LEROP**) sia il Piano di Sviluppo che il Piano di Coordinamento Territoriale. L'elaborazione è stata curata da un gruppo di lavoro che fa capo all'assessore all'urbanistica e risulta composto dai seguenti membri: degli obiettivi ed elaborato le basi. Dopo un primo esame orientativo da parte della Giunta Provinciale, il presente Piano di Sviluppo e di Coordinamento Territoriale "ALTO ADIGE - OBIETTIVO 2000" dovrà seguire l'iter di consultazione e di valutazione previsto a norma di legge, per giungere alla successiva stesura, che terrà conto sia delle critiche mosse che delle proposte costruttive, e passare quindi al vaglio degli organi politici competenti e alla conseguente approvazione. Il Piano di Sviluppo e di Coordinamento Territoriale "ALTO ADIGE - OBIETTIVO 2000" è destinato a fungere da documento programmatico giuridicamente vincolante per gli anni novanta. La bozza del Piano di Sviluppo e di Coordinamento Territoriale approvato dalla Giunta Provinciale in data 16 marzo 1992 è stata stampata in 3.000 esemplari. A partire dal 29 giugno 1992 si è avviato l'iter di consultazione e di valutazione.

L'attuazione di tale obiettivo dipende da innumerevoli fattori:

- la volontà dei cittadini appartenenti a tutti e tre i gruppi linguistici di realizzare una pacifica convivenza

secondo i principi del secondo Statuto di autonomia;

- la loro disponibilità a coltivare la propria cultura, considerando le altre culture presenti nella nostra provincia come un arricchimento;

- la qualità dell'assistenza sanitaria e sociale;

- la conservazione ovvero il ripristino di un ambiente naturale incontaminato;

- il livello qualitativo della formazione e della preparazione professionale dei cittadini, e quindi la loro capacità di giudizio e discernimento.

Tutti questi fattori sono strettamente collegati tra loro e si condizionano a vicenda: dei buoni presupposti formativi promuovono ad esempio il livello culturale e la sensibilità verso le altre culture, con effetti positivi anche in termini di pacifica convivenza dei tre gruppi linguistici su di un territorio decisamente ristretto; favoriscono al contempo una gestione



Fig. 9
Immagine della Valle d'Isarco

più responsabile della propria salute, nonché delle risorse naturali, in un ambiente incontaminato (acqua, suolo, aria, bosco, paesaggio vario e diversificato), e rappresentano non da ultimo il presupposto fondamentale per un'economia armonica ed efficiente. E proprio quest'ultimo fattore consentirà benessere e sicurezza, in assenza dei quali ben difficilmente sarebbe possibile godere dei frutti della libertà, della cultura e dell'istruzione, e apprezzare la gioia di vivere in salute, in un ambiente sano circondati da uno scenario paesaggistico di grande bellezza. Siamo quindi di fronte a una fitta rete di interdipendenze.

In che misura sarà possibile realizzare questo obiettivo auspicato entro l'anno 2000 dipende dalla distanza che ancora ci separa da esso e dalla strada che riusciremo a percorrere nel prossimo decennio.

Ciò significa che, innanzitutto, è opportuno valutare il rapporto tra obiettivo e situazione di partenza. Vanno poi individuati gli obiettivi che realisticamente potranno essere raggiunti nel giro di un decennio, ed infine vanno definiti i provvedimenti e i programmi atti a conseguirli. Quanto sopra è oggetto del **Piano Provinciale di sviluppo** e si concretizza nel relativo strumento di attuazione in chiave territoriale, **il Piano di coordinamento territoriale**. La novità di questo procedimento di pianificazione consiste nel fatto che, data la loro intrinseca connessione, i due strumenti pianificatori - il Piano Provinciale di Sviluppo e il Piano di Coordinamento Territoriale - vengono integrati e coordinati fra di loro in un unico documento.

Per Piano Provinciale di Sviluppo e di Coordinamento Territoriale (LE-ROP) si intende quindi un unico documento comprendente due piani. Altra novità è poi il fatto che tale documento comprende solo la prima parte, e cioè la parte generale del Piano di Coordinamento Territoriale, cui seguirà, in un secondo momento, la seconda parte, recante i diversi piani di settore (energia, trasporto, piste da sci, impianti sportivi, ecc.) e i piani comprensoriali. I singoli piani di settore contenuti nella seconda parte, comprese ove necessario le normative specifiche, costituiranno parte integrante della pianificazione provinciale. Vi è poi un ultimo aspetto nuovo: ad eccezione del quadro della situazione e dell'esposizione, settore per settore, dei dati di partenza (Problemi), tutti i contenuti riferiti ai principi fondamentali, nonché agli obiettivi e alle misure, rivestono carattere giuridicamente vincolante. Successivamente all'approvazione da parte del Consiglio Provinciale, i "Principi fondamentali" di cui al Capitolo II dovranno fungere da strumento di orientamento programmatico sia in ambito legislativo che giurisdizionale e amministrativo.



Fig. 10
Immagine del Monte Colle.

In conformità con quanto sopra, essi rappresenteranno anche la base per eventuali ricorsi contro provvedimenti amministrativi in evidente contraddizione con i "Principi fondamentali" stessi. Per definizione stessa, detti "Principi fondamentali" relativi allo sviluppo provinciale e al coordinamento territoriale risultano di natura generale, ed è quindi possibile che singole norme attualmente vigenti siano con essi in contrasto oppure da essi si discostino. In concreto si dovrà quindi operare un'attenta valutazione dei vari aspetti giuridici. Nell'adempimento dei propri impegni, nei relativi provvedimenti e nello svolgimento dei loro programmi le autorità Provinciali dovranno rispettare gli obiettivi stabiliti dal Piano Provinciale di Sviluppo e di Coordinamento Territoriale. I comuni e gli altri enti locali sono tenuti a collaborare con la Provincia nella realizzazione del progetto, contribuendovi anche con iniziative proprie.

2.1.1 Principi fondamentali e obiettivi

In Alto Adige vige il principio di un'economia di mercato attenta agli aspetti sociali ed ecologici, in cui la Pubblica Amministrazione definisce le condizioni generali entro le quali garantire il libero interagire delle forze economiche. A partire dal secondo dopoguerra, la ricostruzione economica dell'Alto Adige si è ispirata al principio dell'economia sociale di mercato, creando ed aggiungendo sempre nuovi limiti sociali entro i quali però si poteva dispiegare liberamente il meccanismo del mercato. Con il primo Piano di sviluppo provinciale 1980-82 si è avviata la fase dell'economia socio ecologica di mercato, che ora dovrà essere proseguita in maniera coerente. Il libero interagire delle forze di mercato non può tuttavia soddisfare le esigenze sociali ed ecologiche in modo sufficiente, non rispondendo le relazioni sociali e le leggi della natura agli stessi principi che regolano l'economia. La salvaguardia delle fondamentali esigenze sociali ed ecologiche deve essere quindi sottratta al meccanismo del mercato e coordinata nel quadro delle condizioni generali stabilite dall'amministrazione pubblica. Nell'ambito di questo principio generale, che deve valere per l'intero territorio provinciale e per tutti i cittadini, viene garantito il manifestarsi delle leggi di libero mercato, e cioè della domanda e dell'offerta. In questo modo è garantito il libero svolgersi dell'economia di mercato, entro un ambito sociale ed ecologico prestabilito, senza dover ricorrere a discriminazioni e dirigismi, e realizzando così un'economia socio-ecologica di mercato.



Fig. 11
Veduta del fiume Isarco

Con il primo Piano di sviluppo provinciale 1980-82 si è avviata la fase dell'economia socio ecologica di mercato, che ora dovrà essere proseguita in maniera coerente. Il libero interagire delle forze di mercato non può tuttavia soddisfare le esigenze sociali ed ecologiche in modo sufficiente, non rispondendo le relazioni sociali e le leggi della natura agli stessi principi che regolano l'economia. La salvaguardia delle fondamentali esigenze sociali ed ecologiche deve essere quindi sottratta al meccanismo del mercato e coordinata nel quadro delle condizioni generali stabilite dall'amministrazione pubblica.

Nell'ambito di questo principio generale, che deve valere per l'intero territorio provinciale e per tutti i cittadini, viene garantito il manifestarsi delle leggi di libero mercato, e cioè della domanda e dell'offerta. In questo modo è garantito il libero svolgersi dell'economia di mercato, entro un ambito sociale ed ecologico prestabilito, senza dover ricorrere a discriminazioni e dirigismi, e realizzando così un'economia socio-ecologica di mercato.

L'amministrazione pubblica dovrà inoltre promuovere il dialogo tra le parti sociali. Il territorio deve essere conservato e organizzato in modo che per i suoi abitanti sia possibile uno sviluppo equilibrato sia a livello sociale che culturale ed economico. Nelle diverse parti del territorio si devono perseguire condizioni di vita e di lavoro sane e il più possibile omogenee. Dove tali condizioni risultano carenti si devono adottare provvedimenti strutturali migliorativi. Il modello di integrazione tra agricoltura, industria, artigianato e terziario - sinora sperimentato con successo - dev'essere mantenuto e allargato. L'intervento pubblico deve fissare l'ambito in cui si collocano le attività economiche tramite misure definite di ordine generale.

La limitata estensione del territorio e la vulnerabilità dell'ecosistema devono essere alla base di qualsiasi decisione o scelta programmatica implicante interventi sul bilancio naturale. Bisogna perseguire l'equilibrio tra le esigenze legittime dello sviluppo economico e quelle dell'ecologia. Se, in caso di un conflitto tra impatto ambientale ed esigenze economiche, dal soddisfacimento di queste derivasse un pregiudizio rilevante e protratto nel tempo all'ambiente naturale in cui viviamo, è data priorità alle esigenze ecologiche, nell'interesse delle generazioni future.



Fig. 12
Veduta dell'aeroporto ABD

2.2 Il piano urbanistico comunale (PUC 2009)

Il piano urbanistico comunale (**PUC**) è uno **strumento di gestione del territorio comunale italiano**, composto da elaborati cartografici e tecnici oltre che da normative (legislazione urbanistica) che regolano la gestione delle attività di trasformazione urbana e territoriale del Comune di pertinenza. Il PUC nasce dalla necessità di aggiornare ed integrare il vecchio piano regolatore generale, aggiornato e ridefinito nel nuovo strumento dalle legislazioni regionali, in quanto in alcuni comuni d'Italia non rispecchia più le precedenti esigenze di coordinamento del territorio.

Il nuovo PUC è redatto da tecnici specializzati in pianificazione urbanistica (urbanisti e pianificatori e/o architetti e ingegneri specializzati) con l'aiuto di geologi e di avvocati. La competenza nella scelta di tali professionisti spetta ai comuni in base alle linee guida date dalla normativa nazionale e regionale.

Il P.U.C. è costituito dai seguenti elaborati:

- Relazione illustrativa e relazione idrogeologica;
- Piano di zonizzazione e relativa legenda 1:5000;
- Schema funzionale della viabilità 1:5000;
- Norme di attuazione e programma di attuazione;
- Planimetria 1:10000 del Piano dei Servizi (reti infrastrutturali).

Al P.U.C. sono allegati i seguenti elaborati di analisi:

- Quaderno nr. 1 (rapporto di sintesi delle ricerche generali);
- Quaderno nr. 2 (documento programmatico preliminare);
- Quaderno nr. 3 (sintesi delle ricerche specifiche svolte).

Tutto il territorio comunale è regolato dalle disposizioni del piano urbanistico comunale (P.U.C.) e dalle norme vigenti in materia. Ogni trasformazione urbanistica ed edilizia del territorio comunale è subordinata al rilascio, da parte del Sindaco, di concessione o autorizzazione.



Fig. 13
Il verde agricolo nella parte Sud della stazione

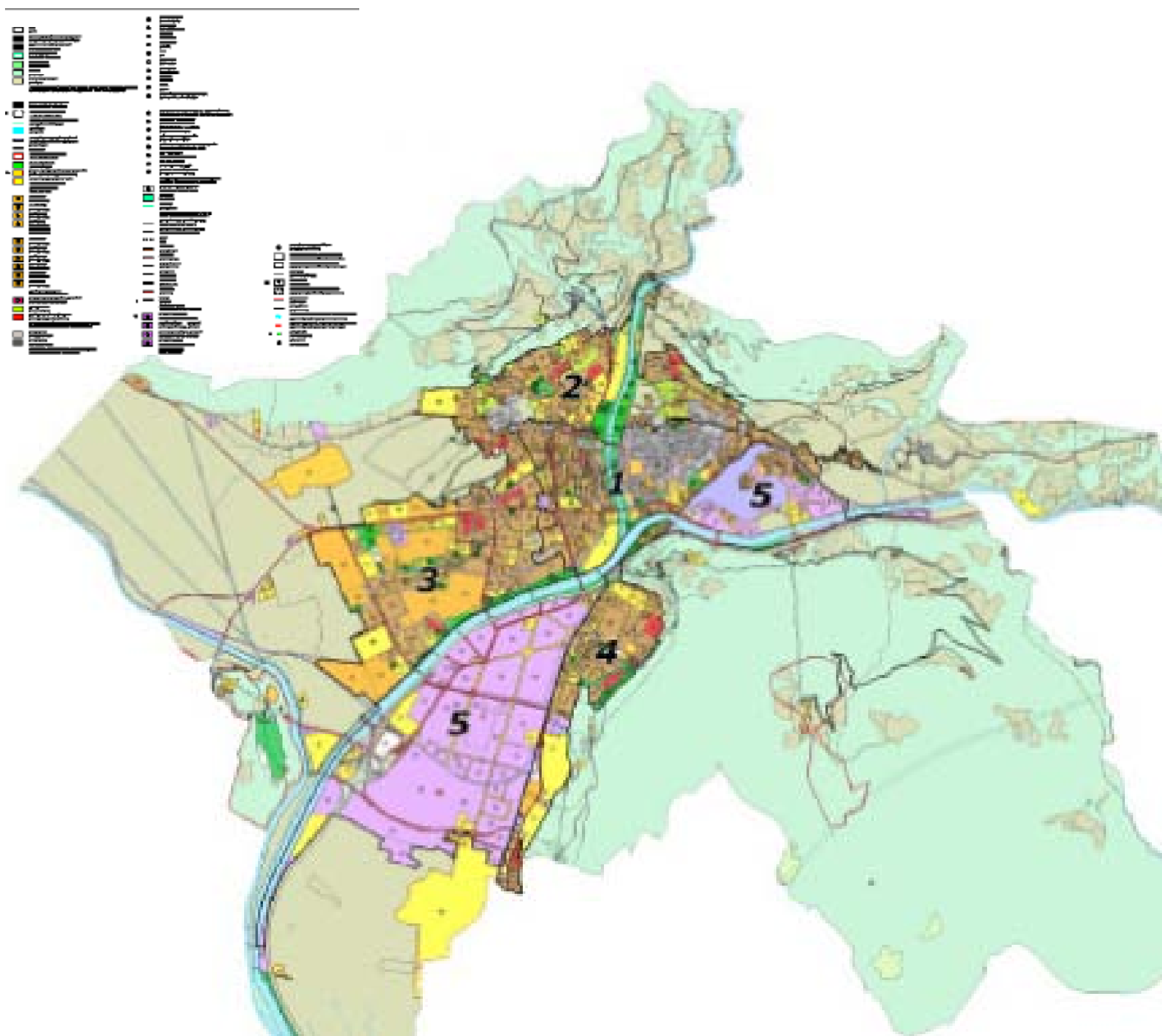


Fig. 14
Il piano urbanistico comunale del 2009

2.3 Il piano urbano della mobilità (PUM 2000)

In base alla Legge n. 340 del 24.11.2000 il PUM è il **progetto della mobilità di medio lungo periodo**, comprendente un insieme organico di interventi materiali ed immateriali diretti al raggiungimento di specifici obiettivi attraverso l'indicazione di opportune strategie di intervento. Il presente PUM si pone come orizzonte l'anno 2020. Confrontata alle altre città europee, Bolzano appartiene a quelle più virtuose per quanto riguarda la mobilità dei suoi abitanti all'interno della città. Mediamente solamente il 27,2% si sposta in automobile, mentre il 6,7 % usa il motorino, il 7,6 % il mezzo pubblico, il 29 % la bicicletta ed il 29,5% si sposta a piedi. Sulla rete viaria d'accesso alla città circolano ogni giorno ca. 150.000 autoveicoli (mezzi pesanti 14%), di cui 90.000 entrano ed escono dall'area urbana. Nonostante ciò l'analisi del traffico sulla rete stradale non evidenzia particolare criticità. Situazioni di congestione si raggiungono per brevi periodi del giorno oppure in casi particolari che sono da considerarsi fisiologici per qualsiasi sistema viario di una città. È interessante sottolineare che il traffico sulle principali strade di accesso è rimasto sostanzialmente costante dal 2002 ad oggi. Il problema più serio che la città dovrà affrontare è l'alto numero di automezzi che entrano in città e soprattutto il modo in cui vi accedono; infatti molti quartieri residenziali sono gravati dal traffico di attraversamento che compromette pesantemente la vivibilità nei quartieri stessi.

2.3.1 Obiettivi del PUM

Per la redazione del PUM l'amministrazione si è posta precisi obiettivi:

- **Migliorare la fruibilità dello spazio pubblico.** In generale, è lo spazio la risorsa più limitata di cui dispongono le città e Bolzano non fa eccezione. È evidente che uno spazio limitato va utilizzato nel modo più efficiente possibile. Ciò significa potersi muovere soprattutto a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici. In questo modo lo spazio urbano può effettivamente riprendersi il ruolo per cui è stato pensato, ossia diventare luogo di incontro, di intrattenimento, di gioco, tempo libero e, ovviamente, della mobilità. Sono gli spazi belli, di alta qualità che la gente frequenta volentieri. Uno degli aspetti importanti per migliorare la qualità di vita nei quartieri riguarda proprio la riduzione del traffico, in particolare quello in transito.
- Garantire a chi vive a Bolzano un **alto livello di mobilità** senza dovere necessariamente possedere un'automobile.



Fig. 15

Il piano urbano della mobilità 2000

- Garantire una **forte attrattività** di Bolzano, città del turismo e del commercio, della cultura e dei servizi, con un'offerta complessiva di mobilità.
- Conseguire gli obiettivi di **riduzione delle emissioni di CO2** previsti nello studio elaborato dall'EURAC.

2.3.2 Il Piano operativo

Per il raggiungimento degli obiettivi stabiliti sono stati individuati i seguenti interventi:

- **Riqualificazione degli spazi pubblici nei quartieri:** si tratta di una somma di interventi che potranno essere realizzati in parte da subito ed in parte in seguito al completamento di altri interventi infrastrutturali.

- Messa in sicurezza, miglioramento e **ampliamento delle piste ciclabili.** A completamento della rete è prevista la costruzione di ulteriori 15 km di nuove piste.

- Un incremento qualitativo/quantitativo nell'**offerta del trasporto pubblico;** sono previsti i seguenti interventi:

- tramvia tra Bolzano e Caldaro.
- tramvia interna tra la Stazione ferroviaria e il Quartiere Casanova. Le due linee tramviarie saranno in grado di servire quasi il 75% della popolazione residente.
- **nuove fermate ferroviarie urbane:** Casanova, San Giacomo, Cimitero, Oltrisarco.
- **nuova funivia Bolzano-San Genesio.**
- collegamento con navetta o altro sistema adeguato dell'ospedale con la nuova fermata del tram di via Resia.
- **riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma.**

- Politiche della sosta che consentano una migliore fruibilità dei cittadini dello spazio pubblico. Per ogni nuovo parcheggio interrato ne sarà tolto uno in superficie.

- Riorganizzazione del traffico stradale per consentire di raggiungere le destinazioni minimizzando gli attraversamenti della città; ciò richiede la costruzione di nuove infrastrutture stradali:

- variante Est in galleria sotto Monte Tondo – lunghezza 2,5 km. Questa galleria risulta fondamentale per alleggerire ampie zone della città dal traffico automobilistico e pesante della Val Sarentina e di San Genesio che oggi grava in particolare su Via Roma, Corso, Italia, Viale Trieste, Viale Venezia, Via Cadorna, Via Fago, Piazza Gries, Via Vittorio Veneto ed il centro della città.



Fig. 16
Una delle tavole del Piano Urbano della mobilità 2000

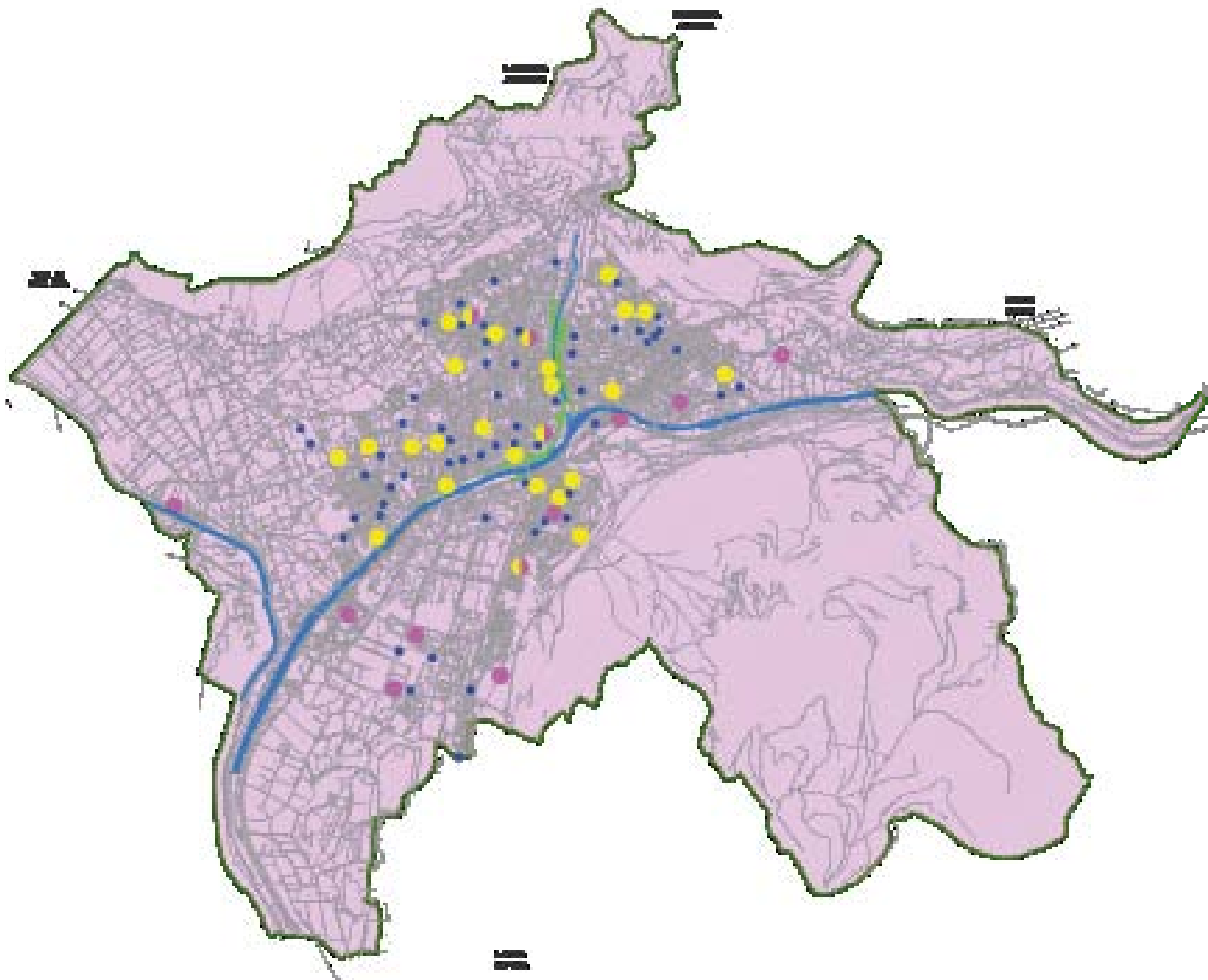


Fig. 17
Una delle tavole del Piano Urbano della mobilità 2000

2.3.3 La simulazione dei flussi di traffico stradale

Al fine di valutare la reattività del sistema nel suo complesso, l'amministrazione si è dotata di un **programma di simulazione** in grado di valutare, secondo le ipotesi progettuali adottate, lo sviluppo dei flussi di traffico. Per la calibrazione del sistema è stata simulata la situazione attuale. La simulazione dello "scenario obiettivo 2020" è stata fatta sulla base delle seguenti ipotesi:

- Il numero degli spostamenti interni rimane sostanzialmente invariato;
- Gli spostamenti complessivi tra le zone limitrofe e Bolzano aumentano del 3%;
- Gli spostamenti complessivi tra le zone più lontane e Bolzano aumentano dell'1%;

- L'implementazione delle misure previste produce i seguenti effetti sulle modalità

di trasporto:

- La quota di trasporto pubblico all'interno delle città, per la popolazione servita dal tram, aumenta del 150%;
- La quota di trasporto pubblico dalla Bassa Atesina aumenta del 10%;
- La quota di trasporto pubblico dall'Oltradige aumenta del 50%;
- La quota di trasporto pubblico dalla Val d'Adige aumenta del 25%;
- La quota di trasporto pubblico da San Genesio aumenta del 90%;
- La quota di trasporto pubblico dalla Val Sarentina rimanga invariata;
- La quota di trasporto pubblico dal Renon aumenta del 10%;
- La quota di trasporto pubblico dalla Valle Isarco aumenta del 10%.

Con opportuni fattori si è inoltre tenuto conto delle misure di moderazione del traffico consistenti fondamentalmente in interventi di riqualificazione urbana dello spazio pubblico. Il risultato è rappresentato nello schema accanto.

La simulazione dello "scenario obiettivo 2020" evidenzia che la somma delle misure previste consente effettivamente di conseguire una sostanziale riduzione del traffico automobilistico nelle zone residenziali della città. Di conseguenza molti spazi potranno essere restituiti per un più piacevole ed efficiente utilizzo.



Fig. 17

Simulazione dei flussi del traffico stradale



Fig. 18

Simulazione dei flussi del traffico stradale

2.4 Il piano paesaggistico comunale

Il vincolo paesaggistico di Bolzano, che è stato proposto ed elaborato per la prima volta nel 1977, è stato approvato con decreto del Presidente della Giunta provinciale n. 93 del 10 aprile 1981. Alla luce dei moderni criteri di pianificazione paesaggistica il piano paesaggistico attualmente vigente presenta alcune lacune:

- totale assenza delle categorie di tutela monumento naturale e biotopo;
- limitato uso delle categorie di tutela paesaggistica
- mancanza delle zone di tutela archeologica.

I rimanenti vincoli paesaggistici sul territorio comunale di Bolzano si trovano nel piano paesaggistico bosco di Monticolo, rielaborato nel 1996 e nel piano paesaggistico del Renon. Già nel 1989 il comune di Bolzano aveva presentato domanda di rielaborazione del piano paesaggistico, in quanto in quel periodo si era iniziato anche a rielaborare il piano urbanistico comunale. In data 13 luglio 1992 la richiesta di rielaborazione del piano paesaggistico è stata presentata un'altra volta. Altre proposte di tutela paesaggistica concernevano:

-11 ottobre 1993: Richiesta di vincolo paesaggistico dei pendii e di alcuni "sentieri naturali".

-9 febbraio 1994: Richiesta di vincolo paesaggistico di aree agricole particolarmente preziose in ambito cittadino. Vengono escluse da qualsiasi vincolo paesaggistico le aree edificabili nonché le aree per infrastrutture ed insediamenti produttivi. Poiché in futuro il piano paesaggistico del Renon non riguarderà più il territorio comunale di Bolzano, queste zone vengono ormai prese in considerazione solo nel piano paesaggistico di Bolzano. Il contrasto tra città e campagna in nessun'altro posto dell'Alto Adige è così forte come a Bolzano. Nonostante le grandi aree urbanizzate, Bolzano possiede anche molte aree di notevole interesse paesaggistico.

2.4.1 Le zone di tutela paesaggistica

La parte urbana di Bolzano copre gran parte del fondovalle. Solo in pochi punti del fondovalle si sono potuti conservare gli elementi originali del paesaggio agricolo con le relative caratteristiche. Per il resto la città vive del contrasto fra le aree edificate del fondovalle e i terreni coltivati sui pendii. I pendii di **S. Osvaldo, Guncina, Castel Roncolo, Virgolo e S. Maddalena** sono caratterizzati da magnifici **vigneti** situati su terrazze



Fig. 19

Zona di tutela paesaggistica, i vigneti.



Fig. 20

Zona di tutela paesaggistica, i vigneti.

spesso strette, e da innumerevoli costruzioni di valore storico-culturale (chiese, cappelle, castelli, residenze, antichi masi, vie lastricate ecc.), torrenti e fossati, colline e cupole; piccoli con di deiezione nel fondo-valle danno spesso origine ad una geomorfologia molto varia. Certe aree dovrebbero essere possibilmente risparmiate da interventi edili e allacciamenti di cavi, sottoponendole a vincolo come **“paesaggio di particolare tutela”** tenendo conto dei valori sopra citati; in ogni caso tutti gli eventuali interventi devono essere sottoposti all'esame della II Commissione per la tutela del paesaggio. Nelle “zone di rispetto” vige inoltre un assoluto divieto di costruzione.

2.4.2 Paesaggio e monumenti naturali

Il bosco, i pascoli, i prati aridi nonché le acque e le zone umide sono sottoposte a tutela come “paesaggio naturale”. Con ciò se ne intende sottolineare l'importanza dal punto di vista della tutela paesaggistica e ambientale sia come importantissimo fattore di protezione del microclima, sia perchè formano un habitat ideale per tutta una serie di specie animali tipiche; queste sono parte integrante fondamentale della struttura della zona, del suo equilibrio ecologico e della sua funzione ricreativa. Per gli abitanti della città rivestono un ruolo particolare i pendii del Guncina, di S. Osvaldo nonché del Virgolo, che essendo situati vicino alla città sono particolarmente importanti dal punto di vista ricreativo; essi sono ricoperti perlopiù da boscaglia. Impiegando pochi mezzi si potrebbero rimettere a nuovo i vecchi sentieri che offrono un' adeguata ricreazione a poca distanza dalla città. Queste aree boschive sono sottoposte a particolare tutela in quanto questa macchia di roverella e castagno rivestono una particolare funzione ricreativa. Nei decenni passati venivano eseguiti, nelle superfici confinanti, rimboschimenti con Pino Nero con conseguente distruzione dei pascoli aridi. Per impedire questo nelle zone contrassegnate come prati aridi è vietato il rimboschimento per tutelare questa flora rara. Nella zona di confluenza tra Adige e Isarco Bolzano possiede (possedeva) un ambiente naturale e selvaggio.

Numerosi parchi e alcuni maestosi e antichi esemplari di alberi giganti, soprattutto a Gries e nella parte settentrionale del centro storico di Bolzano, rendono ancor oggi testimonianza di questo glorioso passato. Come rarità botaniche sono da citare l'enorme platano orientale (*Platanus Orientalis*) in Piazza Stazione, un esemplare assai vecchio e grande di ulivo e un bellissimo faggio.



Fig. 21
Zona di tutela paesaggistica, i pascoli.



Fig. 22
Altopiano dell'Alpe di Siusi, vincolo di tutela paesaggistica

CAPITOLO III
INQUADRAMENTO TERRITORIALE
E ANALISI

3.1 Il sistema infrastrutturale

L'integrazione tra il PUM (Piano urbano della mobilità) e il PUC (Piano urbanistico comunale), rappresenta una occasione irrinunciabile per il successo delle politiche di lungo periodo della mobilità. Tenere insieme i due aspetti consente infatti di confrontare e valutare ipotesi di trasformazione urbana e di localizzazione delle attività che minimizzino l'uso dell'auto e consente di identificare le opportunità offerte dalle risorse infrastrutturali esistenti, in primo luogo ferrovie e rete ciclabile.

3.1.1 Il sistema della mobilità

La diffusione degli insediamenti su un territorio sempre più vasto e la concentrazione delle attività economiche, in particolare i servizi pubblici e privati nel capoluogo, ridefinisce anche la struttura della domanda degli spostamenti, soprattutto quelli quotidiani e la loro distribuzione nella giornata. L'accessibilità e la vivibilità della città e dei suoi quartieri diventano un obiettivo strategico, ma anche simbolico del piano urbano della mobilità e la proposta di introduzione di un mezzo come il tram rappresenta la risposta ai problemi del traffico e contemporaneamente l'opportunità per ridisegnare parti importanti della città. Ferrovia urbana e tram diventano quindi la strategia per rispondere alla mobilità e contemporaneamente dare una risposta di qualità alla città. A Bolzano il progetto della ferrovia urbana si dovrebbe concretizzare con la realizzazione di un terzo binario sulla linea del Brennero, dal Cimitero alla Stazione, consentendo così una maggiore frequenza di treni oltre alla possibilità di realizzare due fermate aggiuntive, quella del Cimitero e quella di Oltrisarco. Allo stesso modo sulla linea Bolzano-Merano si dovrà realizzare la nuova fermata di Casanova e riorganizzare quella di Ponte Adige, per rendere accessibile il trasporto ferroviario agli abitanti di quei quartieri. L'ulteriore condizione di efficacia della ferrovia urbana è data dall'integrazione con tutti i vettori di trasporto urbano (tram e bus) e extraurbano (bus, treni, alta velocità), e con un sistema di parcheggi di scambio. L'armatura del trasporto pubblico viene ad essere rafforzata da una nuova linea da Caldaro-Bolzano fino alla funivia di Renon, che attraversa nella città zone particolarmente abitate, oltre a garantire una accessibilità per i pendolari dell'Oltradige; direttrice particolarmente importante per la consistenza dei flussi pendolari che non risulta servita dalla ferrovia. Il trasporto pubblico urbano oltre a poter utilizzare queste infrastrutture trova il suo punto di forza nella previsione



Fig. 23
Il progetto delle piste ciclabili.

di un sistema tranviario urbano, che toglierebbe la percorrenza ripetitiva delle molte **linee urbane ed extraurbane** che attraversano oggi il centro, dalla stazione fino al Ponte Talvera, e renderebbe immediatamente raggiungibili i luoghi principali di lavoro, così come i punti di eccellenza della città: musei, teatri, luoghi pubblici e verde urbano. Consentirebbe inoltre di ampliare la zona pedonale al di qua del Talvera, oggi particolarmente ridotta rispetto alle dimensioni presenti in altre città. Questa rete può completarsi con due prolungamenti:

- la linea di tram che dalla Stazione dei treni, Corso Libertà, Piazza Mazzini, Piazza Adriano arriva fino al nuovo quartiere Casanova passando per le zone più abitate della città;
- la linea di tram che parte da San Giacomo/Laives fino al nodo di interscambio in p.za Adriano, a servizio della zona produttiva .

Il sistema della mobilità della città può essere letto a più livelli ed in particolare si possono distinguere:

- Il sistema dei collegamenti Nord-Sud lungo l'asse del Brennero;
- Il sistema della mobilità provinciale che vede al centro la città capoluogo come polo principale;
- Il sistema della mobilità interna alla città.

Per quanto riguarda i grandi collegamenti nord-sud, la funzione prevalente della **città** non è quella di cerniera, cioè origine e destinazione dei flussi, ma piuttosto di **transito**. Questo vale per l'autostrada percorsa giornalmente da 29 mila veicoli, la metà dei quali in transito, ma vale anche per la ferrovia dove circa la metà dei treni riguarda il trasporto merci che nel 2001 ammontavano a circa 10 milioni di tonnellate. Facendo riferimento all'analisi trasportistica per l'area della stazione pubblicata in altra parte di questo volume risulta che il traffico di attraversamento ammonta a circa 125 mila transiti di persone al giorno, che avvengono solo per il 3% con il mezzo pubblico. Diverso è il ruolo della città nei confronti della sua provincia: il capoluogo si qualifica come località centrale, baricentro della viabilità e del sistema dei trasporti provinciali e concentra le quote maggiori dei flussi di traffico dell'intero sistema provinciale. Le dinamiche insediative in provincia di Bolzano e nella sua area centrale hanno profondamente mutato la distribuzione nel territorio delle funzioni residenziali ed economiche. Da un lato, per una politica urbanistica restrittiva nel capoluogo, si è determinato un progressivo fenomeno di inurbamento che dai comuni più vicini (Laives ed Appiano) si è esteso e diffuso in tutta l'area centrale lungo l'asta dell'Adige (da Merano a Salorno). Dall'altro, lo sviluppo dell'economia e la sua progressiva terziarizzazione, hanno prodotto una crescente



Fig. 24
Estratto mappa del Pum.

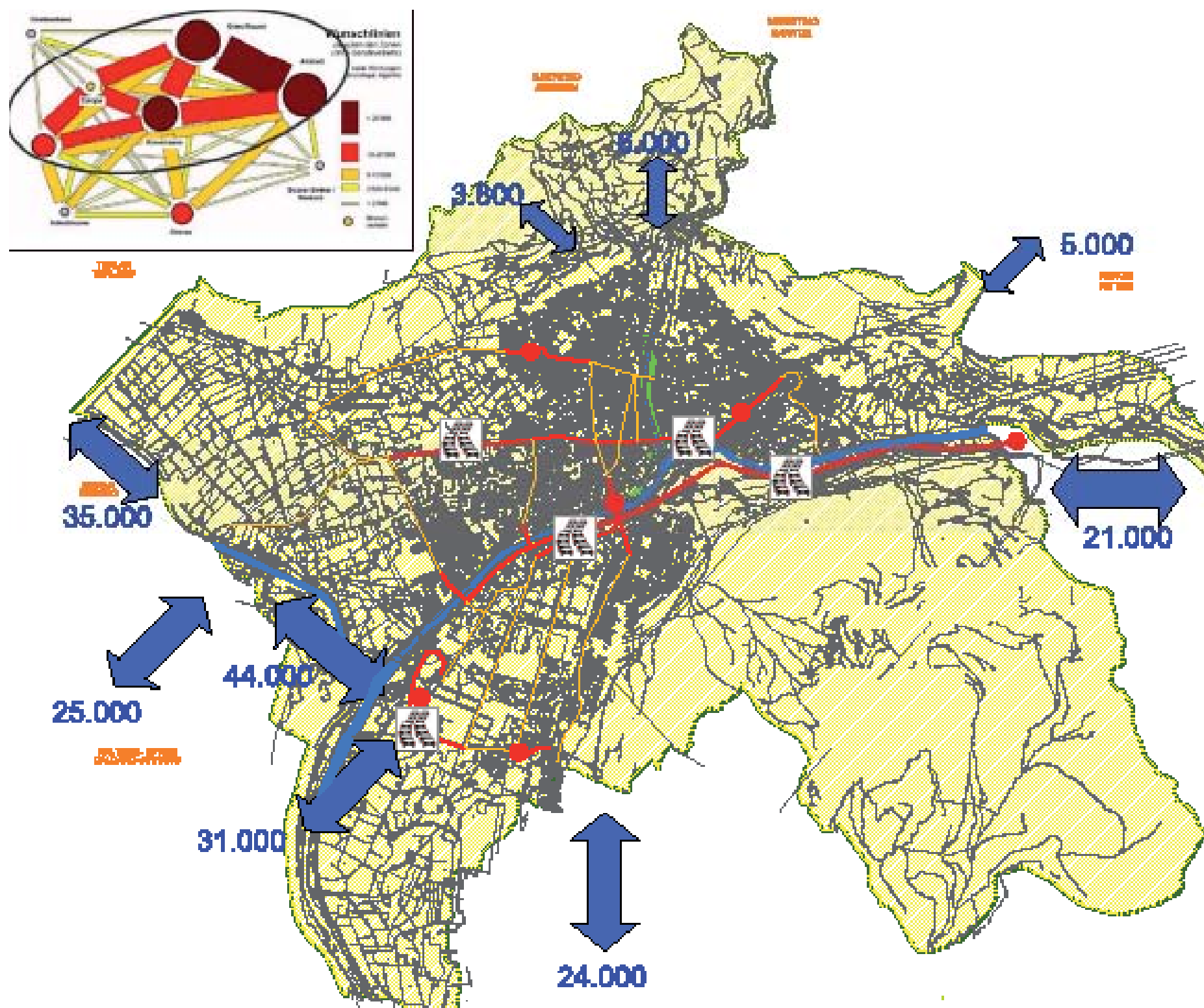


Fig. 25
Viabilità extraurbana, flusso dei veicoli giornalieri.

concentrazione delle attività produttive e dei servizi pubblici e privati nel capoluogo. La diffusione degli insediamenti su un territorio sempre più vasto e la concentrazione delle attività economiche e dei servizi ridefiniscono la consistenza e la struttura della domanda di spostamenti e la loro distribuzione nell'arco della giornata. Crescono per consistenza e distanza percorsa gli spostamenti dal luogo di residenza al posto di lavoro o studio e ad essi si affiancano nuovi spostamenti più complessi e meno regolari per affari, acquisti e svago.

3.1.2 La stazione ferroviaria

Il servizio per i passeggeri è costituito dall'arrivo e dalla partenza in stazione a Bolzano di:

- 10 treni nazionali e internazionali e 28 treni locali, per un totale di 38 dalla direttrice Nord (Fortezza- Brennero- Innsbruck);
- 26 e 30 treni, per un totale di 56 dalla direttrice Sud (Salorno – Trento – Verona);
- 32 treni locali da e per Merano.

Il numero di passeggeri che transitano nella stazione di Bolzano è pari quasi a tre milioni all'anno e mediamente 8 mila al giorno.

Il nodo di Bolzano è interessato inoltre da un transito di circa 64 treni merci al giorno, dei quali però solo una media di due treni hanno per origine o destinazione Bolzano. Negli ultimi 3 anni la media delle merci in entrata nella stazione di Bolzano è stata pari a 3.000 carri e 143.000 tonnellate, mentre in uscita oltre l'80 % dei carri risultano vuoti e comunque le quantità trasportate sono ridottissime.

3.1.3 Le tre funivie principali

Bolzano è distesa in una conca circondata dai monti; in pochi minuti ci si può tuffare quindi nell'aria purissima e frizzante grazie a ben tre funivie che portano sui prati soleggiati e nei boschi di San Genesio, dell'Altopiano del Renon e sul Colle. Ad una quota oscillante fra i 1000 e i 1400 metri si può godere lo spettacolo fantastico delle Dolomiti, attraversando pascoli e respirando a pieni polmoni i delicati aromi tipici dei boschi. Per potenziare il collegamento tra l'area della stazione ed il Virgolo (zona di interesse ambientale/turistico), è in previsione la costruzione di una nuova funivia denominata "**Funivia del Virgolo**".



Fig. 26
Immagine della stazione ferroviaria del 1828.



Fig. 27
Immagine della stazione ferroviaria dall'alto del 1828.

Funivia del Colle

Viaggiare sulla funivia del Colle è come fare un tuffo nel passato. Si tratta infatti della più vecchia funivia del mondo per il trasporto di persone, una realizzazione dovuta al genio di un ristoratore bolzanino, Josef Staffler, che intuì una grande chance per il turismo. Da allora, precisamente dal 29 giugno 1908 sono passati più di 100 anni. Una copia dei vagoncini originali, costruiti all'inizio del secolo, è esposta presso la stazione a monte e merita sicuramente una visita.

Funivia di San Genesio e l'altopiano del Salto

Dall'Altopiano del Monzoccolo (Tschöggberg), dal quale si affaccia l'abitato di San Genesio, si gode la più affascinante vista sul Catinaccio. Indimenticabile lo spettacolo offerto dai boschi del Salto al tramonto quando le vette dolomitiche si colorano di un rosso infuocato.

Funivia del Renon

La funivia del Renon collega Bolzano con Soprabolzano. È inoltre possibile proseguire il giro dell'altipiano con il trenino che collega Soprabolzano con Collalbo.

3.1.4 L'aeroporto

L'aeroporto di Bolzano-Dolomiti è un impianto situato nella zona sud del capoluogo altoatesino nella zona di San Giacomo (ed è ancora comunemente indicato anche come Aeroporto di San Giacomo), distante 6 km dal centro città, a 1 km dall'uscita autostradale dell'A22 Bolzano Sud/Bozen Süd e dalla stazione ferroviaria Bolzano Sud-Fiera/Bozen Süd-Messe. Il centro di Bolzano è raggiungibile con l'autobus o con i taxi. A disposizione dei passeggeri in partenza ci sono 80 posti auto localizzati di fronte al terminal ed ulteriori 30 parcheggi, parte dei quali riservati, sono dislocati lungo la strada di accesso all'aeroporto. È collegato quotidianamente da voli di linea con Roma. In estate, voli di linea collegano Bolzano ad Olbia (due volte alla settimana) e Cagliari (una volta a settimana). In estate vengono effettuati numerosi voli charter per località balneari di Croazia, Italia. In inverno arrivano invece voli charter da Regno Unito, Germania. L'aeroporto è dotato di una pista lunga 1294 metri, orientata quasi nord-sud. La nuova dirigenza (2006) ha auspicato l'allungamento del sedime aeroportuale di 400 metri e della pista di 70 metri verso sud in modo da consentire l'atterraggio di aerei più grandi portando il numero di passeggeri, con un minimo incremento



Fig. 28
Funivia del Colle.



Fig. 29
Funivia San Genesio

del numero di voli, a 400.000 unità l'anno. È in fase di realizzazione anche l'ampliamento del terminal ed è attualmente in costruzione un nuovo hangar per il ricovero e la manutenzione di velivoli fino a 100 passeggeri. Periodicamente, infatti, gli aeromobili Air Alps si spostano tra Innsbruck e Bolzano per motivi di riposizionamento e manutenzione di alto livello. Il progetto di allungamento della pista sta provocando le reazioni negative degli abitanti della zona a sud dell'aeroporto, in particolare di quelli di Laives preoccupati dell'eventuale aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico

.3.1.5 Le strategie progettuali per le grandi infrastrutture

Bolzano rappresenta il **nodo centrale dei corridoi nord-sud della mobilità provinciale, nazionale ed europea**, è interessata da progetti e realizzazioni di grande rilevanza strategica: il passante ferroviario in galleria delle merci, lo spostamento in galleria dell'autostrada A22 con l'eliminazione del viadotto che attraversa la città; la realizzazione di un sistema infrastrutturale ad anello: rafforzamento di via Einstein, strada statale 12 in galleria e circonvallazione nordest; spostamento/interramento della attuale strada arginale e potenziamento di una viabilità di distribuzione nella Zona Industriale e nei quartieri attraverso la riattivazione della funzione di collegamento dei ponti Roma, Palermo e Resia.

Ripensare all'infrastruttura autostradale che attraversa Bolzano e agli inquinamenti che producono gli oltre 30.000 transiti quotidiani, rappresenta un progetto di **ridisegno paesaggistico** e funzionale capace di ridare alla città il suo ruolo di centro ambientale nel cuore delle Alpi. Va messo subito in cantiere un nuovo tracciato autostradale (una delle ipotesi è l'interramento in parte attraversando l'abitato di San Giacomo in Comune di Laives e in parte in galleria fino a Cardano), che toglierebbe la barriera fisica più invasiva della città, liberebbe l'area d'accesso al Colle e il sito della chiesa di S. Martino, e potrebbe essere l'occasione per sviluppare tecnologie innovative per i sistemi di abbattimento degli inquinanti. L'Arginale così come è strutturata oggi, e ancor più il progetto di raddoppio, rappresenta una profonda **frattura urbana** fonte di inquinamenti e risulta inoltre sostanzialmente incapace di articolare i flussi di traffico. I nodi critici del sistema, in particolare la non fluidificazione nella zona industriale e la **ridotta permeabilità dei ponti**, rappresentano assieme al degrado urbanistico ambientale, la ragione che impone il passaggio ad una logica di sostegno del traffico di attraversamento,



Fig. 30
L'aeroporto, immagine aerea.

con il progetto della strada statale 12 in galleria, restituendo alle strade urbane il loro ruolo di distribuzione e collegamento tra i quartieri. Necessaria risulta anche una nuova circonvallazione a nordest, sotto il Monte Tondo, per raccogliere il traffico proveniente da San Genesio, Sarentino, Renon e dalle zone residenziali a nord della città, così come il rafforzamento della via Einstein in funzione circolare oltre che distributiva. Il disegno strutturale e strategico che il PUM 2020 prefigura, essendo vincolato alla realizzazione di grandi infrastrutture, deve necessariamente prevedere una attuazione per fasi cadenzate in della strada statale 12 in galleria e dalle procedure che consentano in un futuro (definito anche se lontano) lo spostamento definitivo del viadotto autostradale dalla città. Il primo passo per il Masterplan del PUC consiste nell'assumerne il disegno della nuova mobilità e della riorganizzazione infrastrutturale definita con il Piano della Mobilità 2020.

Tale disegno superando il modello, peraltro non completato, di penetrazione a pettine e puntando all'eliminazione del traffico di attraversamento dalle aree residenziali, costituisce la condizione per programmare un processo più profondo e strutturale di riqualificazione urbana incentrato sulla rigenerazione della riva sinistra dell'Isarco e quindi sulla possibilità di completare il Parco delle Rive e, a partire da questo, allargare i **"raggi verdi"** verso i quartieri Novacella e Europa da un lato e verso l'attuale Zona Industriale e Oltriscodall'altra. Riqualificazione urbana possibile ridefinendo il ruolo dell'Arginale, che depotenziata del traffico di attraversamento e quello diretto verso il centro (che dovranno utilizzare il sistema circolare: via Einstein, SS12 in galleria e variante Monte Tondo) viene a sostenere il traffico urbano e quindi può essere interrata o eliminata se le nuove condizioni lo consentono e supportata in questo nuovo ruolo dalla viabilità della Zona Industriale e specificamente dalle vie Galilei e Simens. Nuovo sistema che consente inoltre un migliore e più funzionale accesso ai ponti che possono svolgere pienamente la loro funzione di collegamento tra le diverse parti della città. La bretella di collegamento della strada statale 12 in galleria verso le aree centrali della città (Ponte Roma e viale Trento) oggi non prevista dal Piano Urbano della Mobilità 2020, mentre viene auspicata dal disegno definitivo di assetto del Masterplan, può essere più approfonditamente studiata attraverso i modelli di simulazione del traffico (che devono essere avviati) per verificare la sua funzione di accesso/uscita e di raccordo con la viabilità urbana al fine di consentire una migliore distribuzione interna alla città del traffico generato dalla città stessa.



Fig. 31
Il Parco delle Rive.

3.2 Il sistema insediativo

L'attuale assetto insediativo della città di Bolzano è il risultato di un lungo processo storico condizionato dalle caratteristiche geomorfologiche del sito nel quale si colloca, dagli interventi di tipo infrastrutturale e dalle scelte di carattere economico-insediativo.

Questi fattori hanno contribuito non solo a definire, per ampliamenti successivi, l'attuale assetto della città, ma ne hanno anche definito e caratterizzato le sue parti.

Il triangolo delimitato dai fiumi Talvera ed Isarco e dalle pendici del Monte Tondo a nord del Colle a sud-est sono la sede del nucleo urbano originario – Il Centro Storico – ed è qui che troviamo le tipologie edilizie più antiche ed un tessuto urbano compatto ad alta densità. All'interno di questo triangolo, dove il nucleo antico si è sviluppato in modo concentrico fino a saturare sostanzialmente l'area già all'inizio del XX secolo, troviamo due ulteriori espansioni più recenti: quella verso est del quartiere di S. Osvaldo, dove a fianco di residenze rurali e signorili risalenti prevalentemente alla fine del XIX secolo troviamo manufatti edilizi di elevato standard e di più recente realizzazione.

Saturata la crescita concentrica all'interno del conoide di deiezione del Talvera e dell'Isarco, **la città si sviluppa in modo eccentrico** e si espande a ventaglio nell'oltre Talvera e nell'oltre Isarco. Lo sviluppo urbano del XX secolo, pur condizionato da taluni elementi fisici (il monte S.Genese a nord e l'Adige a ovest) e infrastrutturali (la ferrovia), trova una propria omogeneità nelle diverse fasi storiche succedutesi nell'ultimo secolo attraverso scelte di carattere insediativo e funzionale che hanno caratterizzato le sue diverse parti.

La campagna, nettamente distinta dalla città costruita e che dal punto di vista edilizio vedeva solo la presenza di fabbricati e edifici rurali, ha conosciuto negli ultimi anni una consistente edificazione di ampliamento dei fabbricati esistenti e di sostituzione di residenze agricole con ville signorili.

Anche il sistema viario della città, e gli isolati che esse formano, evidenziano la **forma "a cometa" di espansione della città**, dove il centro antico è la testa e le nuove espansioni la lunga coda. Si può notare in particolare come gli assi viari principali siano da un lato convergenti verso il centro (accentuando la forma allungata a ventaglio della città) e dall'altro condizionati dal sistema dei ponti sul Talvera e l'Isarco.



Fig. 32

Bolzano, la nuova zona residenziale.

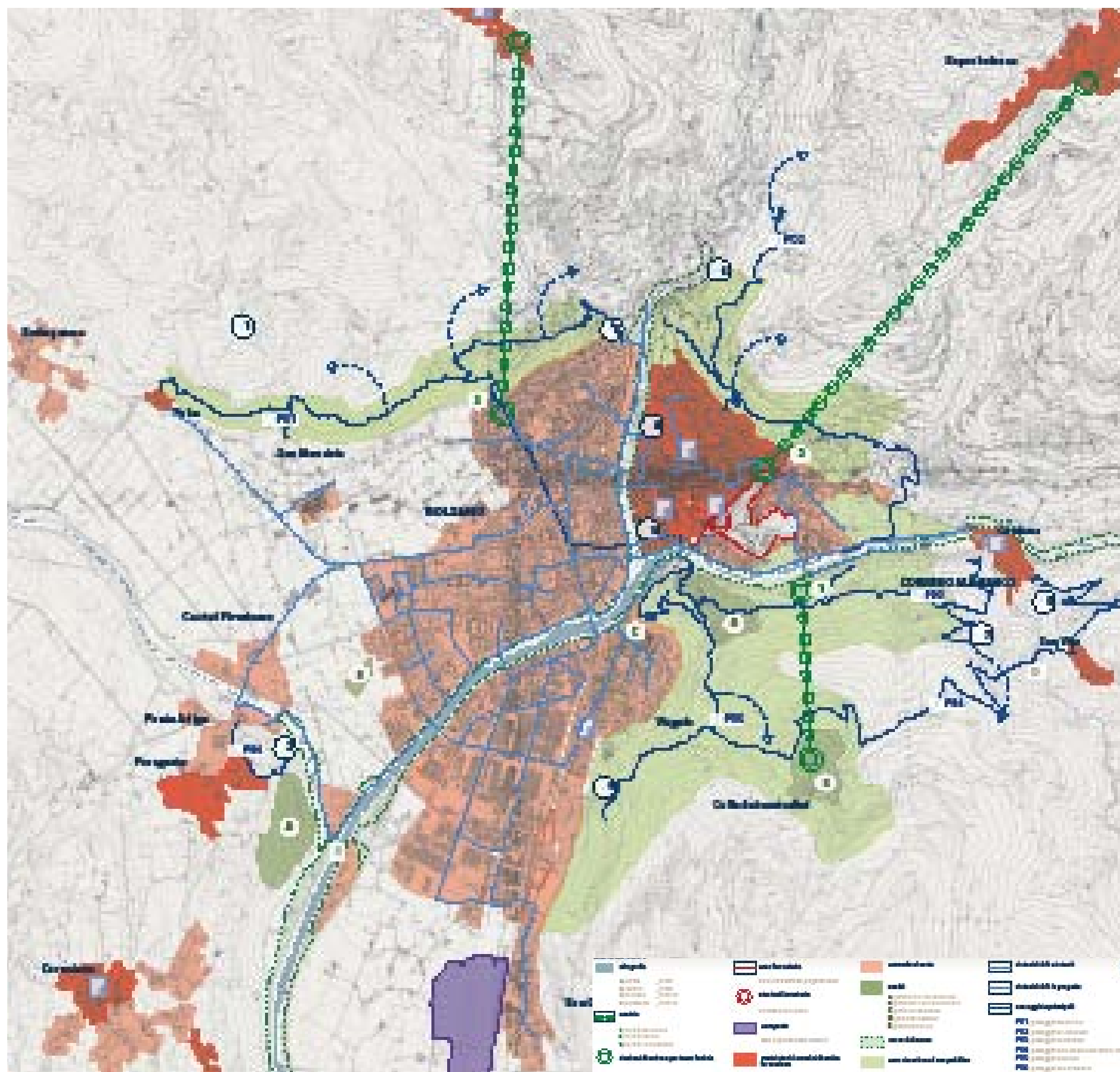


Fig. 33
Il sistema insediativo.

3.2.1 L'uso del suolo

Nel limitato spazio comunale il territorio urbanizzato ha assunto, anche in relazione allo sviluppo storico dell'insediamento, **funzioni urbane prevalenti diversificate** nelle sue diverse parti. La parte non urbanizzata del comune risulta caratterizzata da due specifiche colture, che ne qualificano in modo marcato il paesaggio: il bosco con limitate isole di verde agricolo sulle pendici montane circostanti e il sistema di frutteti e vigneti nella piana alluvionale. All'interno del tessuto edilizio le funzioni produttive, terziarie, turistiche, amministrative e di servizio si presentano quindi un forte intreccio e **più poli di gravitazione**. Anche se è improprio, per gli intrecci descritti, il riconoscimento di una specializzazione funzionale per parti, si sono però man mano andati definendo alcuni caratteri specifici che consentono di descrivere-individuare specifiche funzioni a cui possono essere assimilate specifiche parti della città. Complessivamente, secondo i dati desunti dalla Carta uso del suolo pubblicata nel 2001 dall'Ufficio coordinamento territoriale della Provincia autonoma di Bolzano, il territorio urbanizzato comprende 1.369 ettari (26,2% del totale comunale) che risultano così articolati:

- quasi mille ettari sono destinati ad insediamenti, prevalentemente urbani e caratterizzati da tessuto edilizio denso,
- oltre 300 ettari ad insediamenti industriali e di commercio all'ingrosso,
- 164 ettari sono destinati alla mobilità (rete stradale, ferrovia ed aeroporto),
- 173 ettari ad attrezzature di interesse pubblico e per il tempo libero.

Nella tavola desunta dal Piano urbanistico comunale sono rappresentate le principali destinazioni urbanistiche e si può evidenziare che:

- le funzioni produttive, artigianali e industriali, sono localizzate rispettivamente nel quadrante occidentale e meridionale della città; nella zona ad est dei Piani sono insediate prevalentemente le imprese artigiane per le quali risulta essenziale la vicinanza con il centro; la zona industriale e commerciale a sud della città è destinata prevalentemente a quelle imprese che non necessitano di un rapporto diretto con la città,
- gli insediamenti residenziali e terziari, tra loro fortemente intrecciati, si localizzano nel triangolo del Centro storico, nella Città nuova che occupa il quadrilatero ad ovest del Talvera e a nord dell'Isarco (Gries-S. Quirino; Europa-Novacella; Don Bosco) e, infine, a sud est della città tra le propaggini montuose e la linea ferroviaria (Oltrisarco – Aslago – S.Giacomo);



Fig. 34
Bolzano, il cuoneo verde.

- le aree di verde pubblico e sportivo, per la parte prevalente si localizzano lungo il corso del Talvera e dell'Isarco e, in misura minore, si distribuiscono all'interno dei tessuti residenziali;

- Le funzioni amministrative e pubbliche, infine, si distribuiscono a macchia di leopardo nella città, evidenziando però alcune concentrazioni significative nella parte meridionale del Centro storico, nei poli delle scuole superiori localizzati prevalentemente a Gries e in strutture puntuali di grandi dimensioni come l'ospedale, le caserme, gli impianti tecnologici e l'aeroporto localizzati prevalentemente ai margini del tessuto urbanizzato.

Una visione ravvicinata evidenzia che attorno alla vasta area ferroviaria troviamo:

- la zona del quartiere dei Piani con destinazioni prevalentemente residenziali a nord e commerciale-produttiva a sud ed est;

- la zona residenziale di Rencio compresa tra la linea ferroviaria e le vie Brennero e Rencio;

- la zona del Centro Storico più vicina all'area ferroviaria, con destinazioni prevalentemente pubbliche di fronte al fabbricato viaggiatori e prevalentemente residenziali verso nord-est.

Complessivamente si tratta di oltre 300 fabbricati dei quali circa la metà risulta a destinazione prevalentemente residenziale con circa 2.000 alloggi e 5.000 residenti.

3.2.2 Le rilevanze storico-architettoniche

I Castelli

L'Alto Adige è letteralmente "cosparso" di castelli e residenze fortificate: se ne contano 400 fra integri e ruderi, in buona parte visitabili, inseriti anche negli angoli più inaccessibili e "nascosti della regione. Bolzano poi ne è letteralmente "assediate": i suoi edifici fortificati non rappresentano un semplice contorno" del panorama storico cittadino, bensì l'anima della città. Tra i più famosi ricordiamo:

- **Castel Roncolo**, situato all'imbocco della Val Sarentina, a nord della città. Edificato nel 1237 su uno spuntone di roccia, il castello è stato più volte ampliato e restaurato e conserva splendidi affreschi che narrano scene di vita cortese, episodi di caccia, tornei cavallereschi e momenti di vita quotidiana. Non mancano gli spunti letterari come la rappresentazione delle avventure di Tristano e Isotta e quelle di Re Artù;

- **Castel Mareccio**, mura antiche nel vigneto. Sito a ridosso del centro storico cittadino, immerso in un vigneto di pregiate uve Lagrein con un



Fig. 36
Castel Roncolo.



Fig. 37
Castel Mareccio.

incantevole vista sul Cantinaccio. Il castello del XII secolo è stato ristrutturato negli anni '80 ed è adibito a centro congressuale.

- **Castel Firmiano**, situato al margine sud occidentale di Bolzano, in posizione sovrastante il fiume Adige, il castello è considerato come un'emblema. Dal 9 secolo d.C. il castello era in possesso dei principi di Trento.

- **Castel Flavon**, per raggiungerlo si deve attraversare il rione Asiago. Contiene pregevoli affreschi del 1500.

I luoghi di culto

Il Duomo si trova sul lato sud-ovest di Piazza Walther, chiesa cattedrale della diocesi di Bolzano - Bressanone dedicata a Maria Assunta. L'emblema della città di Bolzano si trova giusto in centro, di fronte a piazza Walther, ed è un vero gioiello di arte romanica e gotica: il Duomo, costruito a partire dal XI secolo. Della prima basilica romanica restano solo le fondamenta, visibili all'interno. L'esterno, ricostruito dopo essere stato parzialmente distrutto durante la seconda guerra mondiale, invece, è un esempio di architettura gotica che potrebbe competere con Notre Dame de Paris. Il rivestimento, realizzato nel XIV secolo dai fratelli Schiche di Augusta in marmo rosso e giallo (della Bassa Atesina), è decorato di dozzine e balaustrate abilmente casellati. Bisogna avvicinarsi proprio da piazza Walther, per apprezzare la bellezza di questo monumento dal tetto verde-oro. Il campanile filigranato, ornato di finestre ogivali ed archi rampanti, appoggiato sulla base quadrata di origine romanica, è stato costruito nel 1517 dallo scarpellino svevo, Hans von Schussenried, e dà l'impressione di mirare giusto fino in cielo. Sempre all'esterno, sul lato piazza Walther, si trova la porticina del vino, uno dei più bei portali gotici di tutto il Tirolo. Di particolare interesse sono le due figure al bordo destro e sinistro che rappresentano una coppia di vignaioli nel costume tipico dell'epoca. Sotto la torre invece è collocato un affresco del XV secolo, frutto un'altra espressione culturale, eseguito infatti da allievi della scuola di Giotto, come dimostrano la spazialità ed il disegno plastico delle figure, tipico per il rinascimento italiano. Particolare il disegno di un pellegrino al ritorno da Santiago di Compostela, come dimostra la conchiglia che porta al collo, che giace per terra colpito da una campana. La particolarità del duomo di Bolzano consiste proprio in questo proficuo incontro di due culture, una proveniente dal nord, l'altra dal sud. Anche l'interno del duomo, primo esempio architettonico di una chiesa a sala, è caratterizzato da questo contrasto dell'arte gotica d'impronta nordica e del carattere rinascimentale.



Fig. 38
Il Duomo di Bolzano.



Fig. 39
Particolare del portone d'ingresso del Duomo.

La chiesa dei Domenicani

La chiesa dei Domenicani e l'attiguo chiostro furono edificati intorno al 1270. La chiesa fu uno dei primi complessi edilizi in stile gotico della nostra provincia. Gravemente danneggiata nel corso dell'ultima guerra, fu riaperta al pubblico nel 1960.

La chiesa con le cappelle di San Giovanni e Santa Caterina ed il Chiostro sono di grande importanza artistica per i ricchi e splendidi affreschi di scuola giottesca padovana (prima metà del 1300). In particolare quelli della Cappella di San Giovanni possono essere considerati "lo scrigno" della pittura giottesca in Alto Adige. Furono eseguiti da mani diverse tra il 1330 e il 1370. La cappella e gli affreschi sono stati commissionati dalla famiglia de Rossi poi von Botsch, banchieri fiorentini.

La chiesa dei Francescani

La chiesa, il chiostro e il convento dei Francescani risalgono alla prima metà del 1300. Sullo sfondo del luminoso coro con vetrate moderne di Widmoser è collocato l'altare ligneo a scrigno e portelle intagliate di Hans Klocker (1500), una delle opere d'arte gotica più insigni conservate nelle chiese di Bolzano. Dal lato sinistro si accede al chiostro ad arcatelle trilobate, costruito nei primi del 1300 ed ornato da un prezioso ciclo di affreschi della scuola giottesca (1330-40).

Di particolare interesse la cappella di Sant' Erardo, frequentata secondo una credenza, dal giovane San Francesco in compagnia di suo padre.

La Chiesa dei Cappuccini

La chiesa dei Cappuccini fu costruita nel 1600 sull'area dove prima sorgeva il Castel Wendelstein dei conti di Tirolo e si trova a qualche decina di metri a sud della chiesa dei Domenicani in via Cappuccini. Vicino alla chiesa dei Cappuccini si trova il Giardino dei Cappuccini e l'edificio dell'Antico Ospedale di Santo Spirito. Di particolare interesse l'altare maggiore barocco e la pala raffigurante San Francesco, Sant' Antonio e Sant' Andrea, opera di Felice Brusasorci (1600). La chiesa è dedicata a Sant' Antonio da Padova.

Strade e piazze storiche

- **Via Portici** è una delle vie più conosciute e frequentate della città. Da sempre cuore pulsante della vita commerciale di Bolzano, i Portici sono famosi per la sequenza ininterrotta di negozi eleganti, raffinati, tradizio-



Fig. 40
La chiesa dei Francescani.



Fig. 41
Particolare della Chiesa dei Francescani.

nali e moderni e dalle vetrine particolarmente curate ed invitanti. Per questo via Portici è considerata uno dei centri acquisti più rinomati ed apprezzati della regione. È consigliabile ammirare le stupende facciate riccamente ornate ed impreziosite dagli "Erker" (sporti murali poligonali). Si consiglia anche di dedicare del tempo alle due antiche farmacie "Alla Madonna" e "Aquila Nera" (la prima è considerata un piccolo museo di oli, essenze, tinture, balsami, tisane) nonché all'emporio dell'associazione degli Artigiani Atesini,

- **Via Argentieri** corrisponde al percorso segnato al fossato meridionale che correva lungo le mura dell'antico borgo vescovile. Sul lato destro si scorge la costruzione barocca del Palazzo Mercantile (1708- 1727) con ampie scalinate esterne e sede dell'omonimo Museo Mercantile.

- **Via della mostra** era considerata la strada "ricca" del centro storico, dove nel corso del Rinascimento i più facoltosi esponenti della borghesia cittadina hanno costruito grandi palazzi, come il Palazzo Campo-franco (lato sud- angolo piazza Walther), il Palazzo Menz, dirimpetto al primo, oggi sede della Banca Intesa BCI, il Palazzo Pock già sede del più prestigioso albergo cittadino "Zur Kaiserkron" ed ora dell'omonimo ristorante. Al lato sud-ovest la via è contraddistinta da un breve tratto di portici. In corrispondenza del ristorante Fink si trovavano il carcere e l'alloggio della guardia.

- **Vicolo della Pesa.** diversi vicoli e passaggi collegano via dei Portici con le vie retrostanti e parallele, via Dr. Streiter e via Argentieri. Attraverso uno di essi, il vicolo della Pesa, è possibile raggiungere piazza del Grano, dove in passato si teneva il mercato del grano e di altri prodotti agricoli. Si tratta del più antico nucleo urbano di Bolzano attorno al quale sorgeva il castello dei principi vescovi di Trento - demolito da Mainardo II di Tirolo nel 1277 - e la chiesa di Sant'Andrea, demolita nel 1785. A nord della piazza prospetta uno degli edifici più pittoreschi della città: la casa della Pesa (1634), sede della pesa pubblica fino al 1780.

- **Piazza Walter** detta anche il "salotto buono" della città. La piazza, voluta dal re Massimiliano di Baviera di cui portò inizialmente il nome, fu realizzata nel 1808. Successivamente prese il nome dell'arciduca Giovanni d'Austria (Johannesplatz) e nel 1901 fu dedicata a Walther von der Vogelweide (1170-1230), uno dei maggiori poeti-cantastorie tedeschi del medioevo. Dopo l'annessione dell'Alto Adige all'Italia, la piazza venne intitolata a Re Vittorio Emanuele III e solo nel secondo dopoguerra venne ripristinato.

- **Piazza delle erbe** cuore pulsante del centro storico.



Fig. 42
Piazza Walter.



Fig. 43
Piazza delle Erbe.

3.2.3 La città dei residenti

Gli insediamenti residenziali si sono sviluppati prima attorno ai centri storici originari di Bolzano e Gries, poi a Don Bosco, Novacella, S. Quirino e Oltrisarco e, in epoca più recente, attorno a Via Drusio e Via Resia, con tipologie, densità edilizia e distribuzione concentrazione nel territorio insediato molto diversificate. Ovviamente le parti della città vissuta dai residenti sono tutte quelle fin qui descritte ed in particolare il sistema del verde, la città produttiva e commerciale e quella dove sono insediate le funzioni amministrative e pubbliche. La distribuzione della popolazione nelle diverse zone urbane vede al 2001 la concentrazione maggiore a Gries-S. Quirino (30,3%) e soprattutto nella zona compresa tra via Roma, Via Drusio e l'Isarco (le circoscrizioni di Don Bosco ed Europa Novacella), dove vive la metà della popolazione di Bolzano. Più ridotta risulta la quota di popolazione delle altre due circoscrizioni del Centro storico e di Oltrisarco. All'interno delle singole circoscrizioni la distribuzione della popolazione residente risulta molto differenziata per singola sezione di censimento, sia per la diversa dimensione territoriale che, soprattutto, per le differenti densità insediative. In particolare, in merito alla distribuzione degli abitanti e alle densità insediative, si può osservare che:

- **nel quartiere del Centro - Piani - Rencio** le zone con minore densità di abitanti per kmq, oltre le aree agricole, sono l'area ferroviaria e produttiva dei Piani; quelle, invece, che risultano più densamente popolate sono il Centro storico, nonostante la presenza dominante di funzioni commerciali e terziarie, e l'area a sud-ovest del centro, e a seguire S. Osvaldo, Rencio ed i Piani, soprattutto nelle zone di più recente insediamento al limite con le zone agricole;
- nella circoscrizione di **Oltrisarco-Aslago** si hanno quote ridotte di popolazione in zona industriale e commerciale e gli abitanti si concentrano ad Oltrisarco lungo Via Claudia Augusta, a S. Giacomo e in misura accentuata ad Aslago fino a Via Castel Flavon;
- **Il quartiere Europa-Novacella**, pur di ridotte dimensioni territoriali, risulta densamente popolato in tutte le sezioni, con le sole eccezioni delle aree dove si concentrano le funzioni pubbliche;
- **a Don Bosco** la situazione è analoga, ma sono riconoscibili alcune concentrazioni più evidenti di popolazione nelle zone di Viale Europa, delle Semirurali e lungo Via Resia;
- **a Gries-S. Quirino** risultano evidenti alcune zone più densamente popolate da corso Libertà a Piazza Adriano.



Fig. 44

Una delle vie principali del Centro Storico.

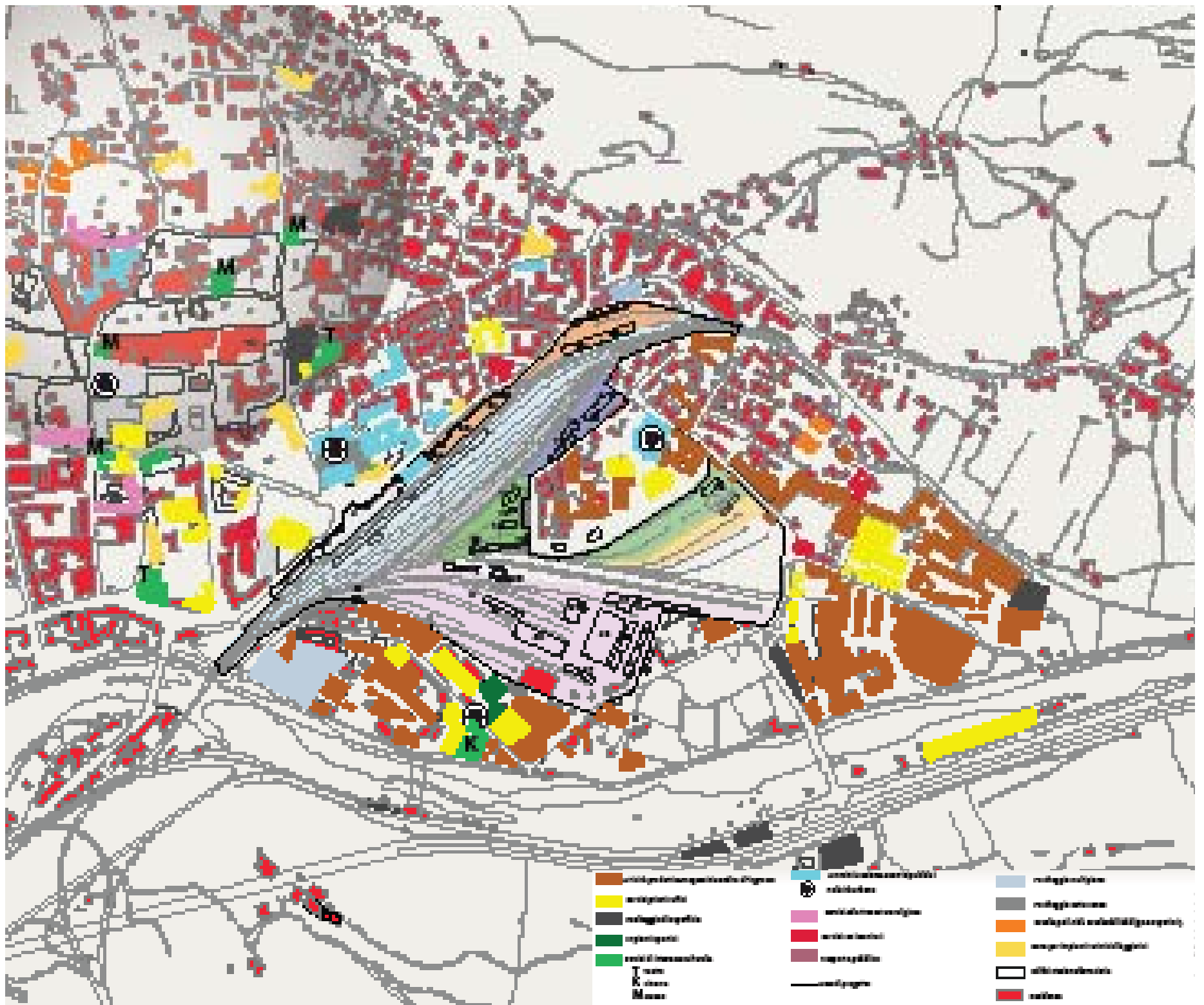


Fig. 45
 Uso del suolo, scala urbana.

3.2.4 La città pubblica

Bolzano per la sua localizzazione e dimensione e in quanto capoluogo provinciale svolge un ruolo centrale in termini di servizi pubblici e amministrativi rispetto tutta la provincia. Tra queste si possono ricordare: l'ospedale, le scuole superiori e gli uffici delle varie strutture amministrative provinciali e statali. Il Centro storico vede la concentrazione più elevata di funzioni amministrative e pubbliche: la prevalenza degli uffici della Provincia e delle attrezzature culturali e museali, la sede dell'Università, le funzioni di accesso (stazione ferroviaria e delle autocorriere). Nel centro nuovo oltre il Talvera si concentrano nel triangolo terziario compreso tra il Ponte Talvera – Piazza Mazzini – Piazza Adriano le sedi del direzionale pubblico e privato (Stato, Provincia, Rai, Enti previdenziali e sanitari, ecc.) e a nord di Corso Libertà il polo delle scuole superiori. Un peso minore, ma comunque rilevante per la città, hanno assunto nel tempo anche il centro direzionale di Viale Europa, l'Ospedale provinciale, i poli scolastici di Via S. Gertrude ad Oltrisarco e di Via Drusio, i grandi impianti sportivi di Viale Trieste, Via S. Gertrude, Via Resia e Via Maso della Pieve.

3.2.5 La città dei turisti

Lo sviluppo di Bolzano come stazione di cura e soggiorno prese avvio nel XIX secolo ed ebbe un consistente incremento di turisti a cavallo del secolo, attratti dalle bellezze paesaggistiche, dal clima mite, dal ricco patrimonio storico-artistico e culturale. Da allora si registra un rapido sviluppo dell'attrezzatura alberghiera e delle attività legate al turismo: accanto alla città gotica sorge la “**città di cura e soggiorno**”, con i suoi complessi alberghieri, importanti edifici pubblici e culturali, i parchi urbani e le passeggiate, le funivie e cremagliere per raggiungere gli altopiani circostanti. Ancora oggi la città svolge un ruolo importante nel panorama turistico provinciale: con circa mezzo milione di pernottamenti si colloca al decimo posto della graduatoria delle località più frequentate in Alto Adige. Si tratta di un fenomeno articolato, che fianco di un turismo più tradizionale, attira un turismo “culturale” e per “affari”. La città dei turisti, come è leggibile oggi, risulta rappresentata dalla consistente **struttura ricettiva**, di più elevata qualità e dimensioni nel Centro storico e di strutture più ridotte nel resto del territorio comunale, soprattutto a Gries e nel verde agricolo. In tal senso un ruolo rilevante, oltre alle attrazioni storico-culturali, è svolto dalle strutture ristorative.



Fig. 46
Turisti a Bolzano.

3.2.6 I nuovi progetti per la città

Tra le nuove infrastrutture che andranno ad insediarsi sul territorio ricordiamo la **City Tower**, la **torre Hafner**, il **centro commerciale SynBiZ**, la torre Salewa, ed il risorgimento dell' area ex-Magnesio e ex-Alumix.

- City Towers .Sui Piani di Bolzano verrà costruita questa torre chiamata un po' simbolicamente "City Tower" che sarà alta 42 metri per 11 piani ad uso uffici.

- Torre Hafner. La nuova sede della 'p di Bolzano, ditta in espansione nel campo delle energie rinnovabili, sarà una torre ad impatto zero, anzi positivo. Sarà alto 50 m e l'energia consumata verrà prodotta da dei pannelli fotovoltaici installati sulla torre propria. Troviamo inoltre un ritore eolico azionato da un flusso costante d'aria, dal basso verso l'alto, incanalato in un'intercapedine al centro del grattacielo. Nemmeno l'acqua, infine, sarà sprecata, grazie a un sistema di recupero delle acque meteoriche destinato all'irrigazione dei tetti verdi, situati su vari livelli del grattacielo.

- Centro Commerciale SynBiZ . Il SynBiZ sarà un centro commerciale, terziario estremamente innovativo e funzionale composto: al piano terra, di ampie superfici commerciali. Sovrastante ampi giardini a verde con varie attività gastronomiche. Uffici e studios su undici piani con ampie terrazze. L'altezza comprenderà 42 m. L'edificio SynBiZ è caratterizzato da un'ampia base di ca. 4.000 m² adatta per ogni destinazione commerciale con accesso diretto dall'esterno. Tramite un invitante giro scale principale si accede sul tetto di questa piattaforma che sarà gestita totalmente a verde formando "La Piazza" del Centro. Da lì si accede ad un insieme di attività gastronomiche, ed agli uffici e studi situati negli undici piani superiori.

- Torre Salewa. In zona casello autostradale Bolzano Sud, sorgerà il nuovo quartier generale della nota azienda bolzanina Salewa, specializzata in abbigliamento sportivo da montagna. Nella torre oltre agli uffici amministrativi sorgerà un grande magazzino, un r&d, un asilo aziendale, una caffetteria. Inoltre dovrà sorgere una palestra da arrampicata interna, questa sarà la più grande di tutta l'Europa. L'eccezionale sito di progetto, adiacente all'autostrada del Brennero suggerisce un edificio "topografico", in dialogo formale con le scabre pareti rocciose circostanti. Il rivestimento in zinco al titanio prepatinato e ossidato e la grande superficie vetrata a nord generano una sensazione minerale dell'intero edificio sullo sfondo del magnifico paesaggio di montagna.

- Risorgimento dell' area ex-Magnesio e ex-Alumix.



Fig. 47

Il nuovo progetto della City Tower



Fig. 48

La City Tower

Il concorso per la riqualificazione dell'area ex Alumix ed ex Magnesio è stato vinto dallo Studio britannico John Norman Leslie Oldridge (Chapman Taylor), assieme allo studio Claudio Lucchin & architetti associati, all'arch. Mauro Dell'Orco e al geom. Andrea Cattacin, il concorso internazionale di progettazione per il recupero funzionale e la sistemazione architettonico-urbanistica dell'area industriale dismessa ex- Alumix ed ex- Magnesio. L'area di circa 50 mila metri quadrati, situata a sud della città, è destinata a trasformarsi in un polo tecnologico dedicato all'innovazione e alla ricerca: l'ente banditore, infatti, aveva indicato un utilizzo specifico come innovativo centro di ricerca e produzione da inserire nell'architettura particolarmente pregiata degli edifici storici esistenti. L'area ex Alumix si divide in due zone, una a nord, dove si trovano gli edifici esistenti e le relative aree esterne, e la zona a sud, comprensiva dell'ex Magnesio, che si trova attualmente libera da costruzioni. Il progetto vincitore concepisce il nascente parco tecnologico in tre sezioni: su oltre 29 mila metri quadrati dell'area ex Alumix avranno sede uffici, laboratori, officine e negozi a disposizione di istituzioni di ricerca pubbliche e private; nell'attuale edificio Alumix, in oltre 23 mila metri cubi di ampiezza, sorgeranno uffici e laboratori del TIS (Techno Innovation South Tyrol), un centro servizi e spazi espositivi per mostre ed iniziative artistiche; nei 50 mila metri quadrati dell'ex Magnesio saranno invece collocate imprese ad alto contenuto tecnologico.

L'ex-Alumix, originariamente destinato alla trasformazione e alla distribuzione dell'energia elettrica, presenta un corpo di fabbrica che solo in tempi recenti è stato posto a vincolo di tutela storico artistica. Il complesso risale al 1936 e si colloca nel processo d'industrializzazione del regime fascista che favorì la nascita e lo sviluppo dell'intera area industriale di Bolzano; ora si presenta nella sua imponente volumetria, vuota e priva di funzione, in condizione di avanzato degrado ma pregno di potenzialità e di storia. Si legge nel progetto dello Studio John Norman Leslie Oldridge che 'nella ex Alumix, la qualità architettonica delle preesistenze obbliga ad un rispettoso confronto con esse': l'ingresso nel nuovo centro di ricerca avverrà attraverso il portale originario ed uno degli antichi edifici ospiterà il punto informazioni ed altri servizi. In un'alternanza di preesistente e di nuovo, le strutture si svilupperanno in elementi futuristici quasi 'incagliati' nei vecchi edifici, creando un legame ideale in armonioso contrasto tra passato e presente. Nell'area ex Magnesio invece, libera da edifici, il progetto prevede una costruzione "poderosa e dominante" che si innalza come staccata dal suolo, quasi sospesa su una "piazza d'acqua" (57,50 m).



Fig. 49
Centro commerciale Sibnyz



Fig. 50
Prospetto del Centro commerciale Sibnyz

3.3 Il sistema ambientale

Il territorio comunale di Bolzano coincide con la conca costituita dall'allargamento della vallata alla confluenza dei fiumi Adige, Isarco e Talvera, comprendendone la vasta pianura alluvionale e una parte dei pendii circostanti, sui quali si intrecciano i confini con i comuni limitrofi (Renon, S. Genesio, Terlano, Appiano, Laives, Cornedo).

La città giace sul fondo pianeggiante di tale conca, attorno cui le ripide pendici fortemente ravvicinate del Colle, del Monte Tondo e del Gucina costituiscono una sorta di anfiteatro immediatamente prospiciente e continuo per un giro di orizzonte di circa 270 gradi, aperto a sud sulla minore di emergenza del Monte di Mezzo e sul profilo lontano della bastionata della Mendola. In relazione alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche il territorio comunale di Bolzano può essere suddiviso in tre differenti zone:

- **il fondovalle agricolo**, costituito da aree bonificate e trasformate nel tempo in colture intensive a frutteto e vigneto e punteggiato da edificazione di carattere rurale (masi sparsi, case di campagna e ville);
- **la parte pianeggiante urbanizzata**, caratterizzata da un tessuto edilizio compatto e continuo;
- **i pendii montani del Virgolo, del Colle, del Gucina e del Monte Tondo**, dove all'interno di un territorio prevalentemente boscato si rileva la presenza di elementi di paesaggio agrario tradizionale.

La particolare conformazione territoriale e morfologica del capoluogo altoatesino può sinteticamente essere così definita: una città compatta di fondovalle, circondata per tre quarti da ripide pendici e solcata al suo interno da tre corsi d'acqua.

La superficie territoriale complessiva di 5.229 ettari per il 43% è coperta da superfici a bosco, per il 26% da superfici agricole, prevalentemente frutteti e vigneti, e, in quota molto più limitata, da acque e rocce (assieme poco più del 3%).

La superficie urbanizzata copre poco più del 26% del totale ed ammonta a 1.369 ettari.



Fig. 51
Il Monte Tondo.



Fig. 52
Il sistema ambientale ed il territorio agricolo

3.3.1 Il piano paesaggistico ed il piano del verde

La struttura ambientale ridefinisce il territorio nel suo complesso, composto da tutte le aree verdi, montagne, colline, pendici, vigneti, meleti, fiumi, esterni alla città, e il verde urbano dentro il tessuto edilizio. Struttura ambientale che richiede di superare la sola logica delle tutele e delle conservazioni per coinvolgere invece gli spazi aperti compresi i residui di naturalità in un progetto capace di relazionarli ai paesaggi di appartenenza.

La rete ecologica di un territorio può essere suddivisa nella matrice di base, nei corridoi ecologici, che la attraversano, nelle tessere e negli stepping stones. La matrice rappresenta l'ecosistema principale della scala di riferimento, che nel caso dell'area intorno a Bolzano è dato dai territori boschivi dei rilievi. La matrice viene attraversata dai corridoi ecologici, definiti quali strisce di territorio differenti dalla matrice in cui si colloca.

L'ampio nastro di terreni agricoli, con il loro reticolo idrografico, che accompagna il corso dell'Adige ed il fiume stesso rappresentano il principale corridoio strutturale dell'ambito territoriale. Anche gli altri corsi d'acqua maggiori, quali il Talvera e l'Isarco, possono essere definiti tali dal punto di vista funzionale. Inoltre scendendo di scala si possono individuare dei corridoi secondari o minori rappresentati dal reticolo idrografico minore o da elementi minori di connessione quali le siepi e le alberate. I due terzi della superficie di Bolzano sono costituiti da spazi destinati ad uso agricolo o spazi verdi artificiali. Sino ad oggi, grazie all'attenta azione di tutela paesaggistica ed allo sviluppo compatto dell'edificazione, le zone di **maggior pregio paesaggistico**, quelle disposte sui pendii e sui colli come Santa Maddalena, San Pietro, il Guncina, il Virgolo, il Colle e gran parte di San Maurizio, sono state per lo più mantenute all'uso agricolo o lasciate alla natura.

Tutto ciò ha avuto un effetto virtuoso sul territorio aperto, ma ha prodotto effetti non sempre felici sullo spazio urbano, in particolare nelle parti occidentali e meridionali della città. Per contrastare un modello, che rischia di far crescere la città trasformando aree agricole con progressive aggiunte di edificazione compatta verso sud-ovest e contemporaneamente saturando i pochi spazi liberi all'interno della città, è necessario adottare un nuovo approccio che possiamo definire come "il paesaggio si ambienta in città". Il modello della città che ne consegue e che potrà in futuro garantire contemporaneamente la salvaguardia del territorio agricolo, la tutela dei valori paesaggistici e linee tendenziali



Fig.53
Il piano paesaggistico.

di sviluppo urbano sostenibili è rappresentato dalla “**moltiplicazione dei cunei verdi**”, estendendo così l'esperienza che ha guidato i passati piani urbanistici a tutte le direttrici della città: **Gries, Guncina, S. Maddalena, Virgolo, Colle e Agruzzo**. Laddove finiscono le costruzioni quasi dappertutto oggi a Bolzano si trovano recinzioni che chiudono fuori il verde e dentro i cittadini. Questa assenza di un rapporto di interscambio sono la ragione di conflitti e il senso di incompletezza degli abitanti dalle due parti. Devono essere cercati modi di abitazioni più aperti verso il verde da una parte e le campagne dovrebbero essere arricchite da luoghi e funzioni per i cittadini. **Il Parco delle Rive** rappresenta l'ambito strategico della forma della città: ambito di qualità urbana, paesaggistica e ambientale che il piano assume e da cui fa partire i raggi verdi urbani verso i quartieri. Il tutto però curando di mantenere un grado di naturalità tale da conservare da un lato quella peculiarità che rende i Prati del Talvera e le altre aree golenali così attrattive e così diverse da altre analoghe in altre città, e dall'altro tale da consentire la sopravvivenza di quei pochi brani di ecosistema urbanizzato che hanno resistito all'impatto antropico, con le specie vegetali riparali che si autorigenerano, con le specie animali in equilibrio tra loro e con la fruizione umana delle rive.

Il Colle e le pendici rappresentano da sempre i luoghi di rigenerazione per la città. Qui, oltre ai molteplici aspetti della natura ed alla ricchezza dei terreni coltivati, si trovano numerosi monumenti storici, castelli, chiese e siti archeologici. Grazie alla crescente mobilità, zone vicine alla città hanno perso attrattività, prima tra tutte il Colle. Risulta quindi ancora più importante il **collegamento** in rete delle **passeggiate e dei sentieri** che raggiungono i luoghi di rilevante valore paesaggistico intorno alla conca bolzanina (San Giacomo, Castel Flavon, San Vigilio sul Virgolo, San Martino di Campiglio, Santa Maddalena, San Pietro, San Giorgio e San Maurizio).

Qualsiasi elemento verde contribuisce a **migliorare l'equilibrio ed il clima della città** e ogni persona che si dedica alla coltura di un giardino, terrazzo o balcone dà un importante contributo al benessere di tutti i cittadini. Il RIE è stato l'inizio di un'incentivazione e riconoscimento di queste attività. Il sistema del RIE può essere ulteriormente sviluppato con lo scopo di rafforzare e completare il sistema del verde tramite la partecipazione dei cittadini, tenuto conto anche del fatto che le future disponibilità della spesa pubblica sempre meno saranno in grado di garantire il mantenimento dei piccoli fazzoletti di verde urbano e delle pertinenze stradali a verde.



Fig.54
Il sistema del verde.

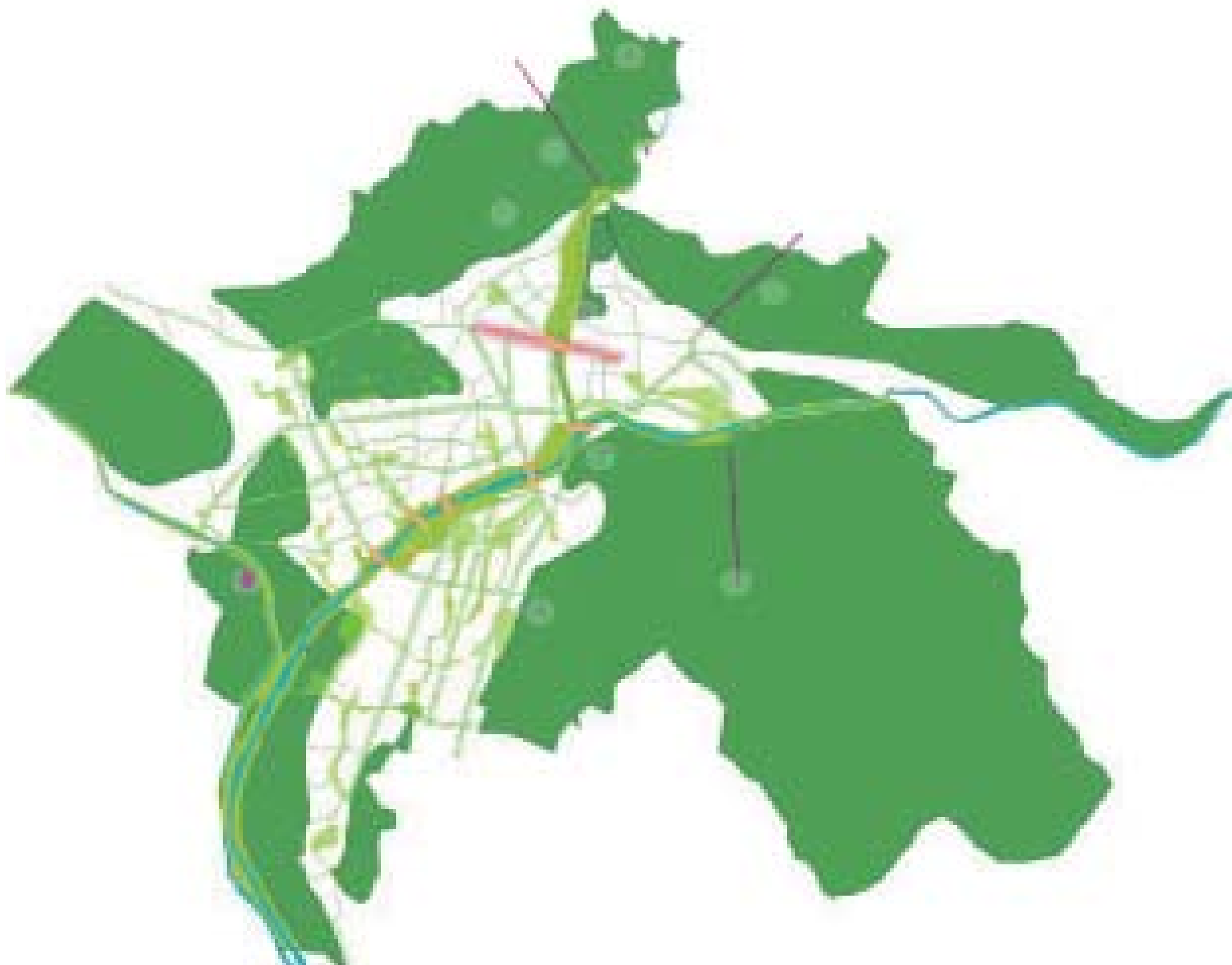


Fig.55
Il Piano paesaggistico.

3.3.2 Il sistema dei parchi

Il Parco Naturale Sciliar-Catinaccio si estende su una superficie complessiva di 6.796 ettari, nelle Dolomiti altoatesine occidentali. Assieme alla Zona di tutela paesaggistica dell'Alpe di Siusi forma un'area naturale unitaria. Lo Sciliar - con le due cime - Punta Santner e Punta Euringer - è considerato uno degli emblemi dell'Alto Adige.

Il punto più alto del massiccio è dato dal Monte Pez (2.563 m). Anche i boschi attorno a Tires, a Fiè e a Siusi nonché la Val Ciamin fanno parte del parco naturale e grazie ad un ampliamento dell'area nel territorio del Comune di Tires, dal 2003 anche il Catinaccio è entrato a far parte della zona tutelata.

Il Parco Naturale Gruppo di Tessa, con i suoi 33.430 ettari di superficie, è il più grande dei Parchi Naturali dell'Alto Adige.

Rientrano nel territorio dell'area protetta parte dei comuni di Senales, Naturno, Parcines, Lagundo, Tirolo, Rifiano, San Martino e Moso in Val Passiria. Il Parco Naturale Gruppo di Tessa comprende l'intero Gruppo di Tessa, che si estende tra la Val Senales (ad ovest) e la Val Passiria (ad est) ed include parte delle Alpi dell'Ötztal e Stubai con le creste di Senales e di Gurgler. Il parco è delimitato a sud dalla Val Venosta, nel tratto da Naturno a Merano, ad est dalla Val Passiria, da Merano fino al Passo del Rombo, a nord dal confine di Stato, dal Monte Rombo fino alla Punta di Finale e ad ovest dalla Val Senales.

Il Parco Naturale Dolomiti di Sesto si estende su una superficie di 11.635 ettari e comprende parte dei Comuni di Dobbiaco, Sesto e San Candido. Il parco è situato nel settore nord-orientale delle Dolomiti e viene delimitato a nord dalla Val Pusteria, ad est dalla Val di Sesto, a sud dal confine con la provincia di Belluno e ad ovest dalla Val di Landro.

Il Parco Naturale Vedrette di Ries - Aurina ha una superficie di 31.505 ettari. Rientrano nel territorio del Parco parte dei comuni di Campo Tures, Gais, Perca, Rasun - Anterselva, Valle Aurina e Predoi. Il Parco Naturale Vedrette di Ries - Aurina è delimitato a nord-ovest dal fondovalle della Val Aurina, ad est fino al Passo Stalle dal confine di Stato, a sud-est dalla valle di Anterselva e a sud dalla Val Pusteria.

Il Parco Naturale Vedrette di Ries - Aurina confina con il vicino Parco Nazionale degli Alti Tauri, che si estende nel Tirolo e nel Salisburghese. La creazione di un vasto complesso protetto transfrontaliero offre la possibilità di conservare vaste superfici di territorio ancora intatte. Questo complesso, prezioso biotopo per piante e animali, costituisce la più estesa area tutelata d'Europa

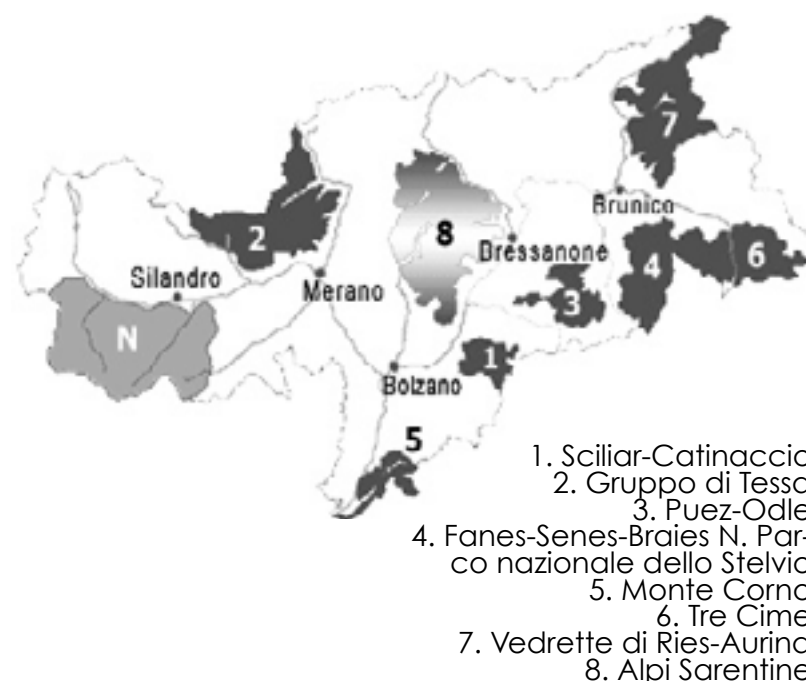


Fig.56
I parchi della provincia di Bolzano.

I parchi devono rimanere pubblici e fruibili nella loro totalità, riconoscendogli lo straordinario ruolo che essi ricoprono per la città anche dal punto di vista ecologico e microclimatico. Non dovranno quindi essere oggetto di ulteriore insediamento di impianti sportivi, che invece potranno essere situati anche in prossimità dei quartieri più densamente abitati. Per rafforzare il sistema del Parco delle Rive si deve prevedere un' ulteriore sviluppo di raggi verdi che penetrano nel tessuto urbanizzato a partire dall'asse fluviale;

-lo sviluppo ed espansione dei parchi lungo la sponda destra dell'Isarco verso est potenziando l'asse ciclabile fino a collegarsi con il Rivellone, per incrementare il verde del quartiere ai Piani e verso sud-ovest, per collegare il nuovo quartiere di Casanova con il parco esistente;

- la realizzazione del parco sulla sponda sinistra dell'Isarco cominciando con la riqualificazione delle aree già libere da infrastrutture.

I nuovi parchi

Il Virgolo possiede una qualità geografica unica, posto com'è al centro della città e quale ideale prosecuzione del grande asse di aree verdi urbane del Talvera. Rappresenta quindi un potenziale ad oggi non utilizzato di aree a forte vocazione ricreativa per la popolazione di Bolzano, che nel corso dei decenni ha perso gran parte del ruolo che rivestiva nel secolo scorso quale area di svago. Per favorire lo sviluppo dell'intero versante dovrà essere affrontato in primo luogo il tema dell'allacciamento alla città, in modo da mantenere l'areale a forte vocazione pedonale o ciclo-pedonale. Si prospetta una nuova funivia che colleghi il Virgolo al centro città in modo rapido e dia all'ambito una funzione di **prosecuzione del Parco delle Rive**. Inoltre esso è legato a quartieri ed ambiti urbani relativamente meno dotati di verde pubblico, quali i Piani ed Aslago. Il Virgolo dovrà quindi essere dotato delle infrastrutture necessarie per poter svolgere il ruolo di zona ricreativa periurbana, prevedendo impianti ludici, ricreativi, educativi ecc., coinvolgendo le realtà oggi presenti, trattandosi di un'area privata, prevedendo le funzioni private che siano in grado di garantire lo sviluppo delle funzioni pubbliche. L'ambito della discarica di Castel Firmiano, rappresenta un'ulteriore potenziale di sviluppo di un'area a vocazione ricreativa che, data la propria posizione tra i comuni di Bolzano ed Appiano potrà svolgere una funzione sovra comunale. La posizione dell'area posta sopra Ponte Adige, sull'incrocio della linea ferroviaria Bolzano-Merano con la futura linea del tram di Appiano, accanto al Mountain Museum di Castel Firmiano, all'inizio di percorsi che si collegano ai boschi di Monticolo .



Fig.57
Il parco nazionale dello Stelvio.



Fig.58
Il Monte Sciliar Catinaccio.

1.4.4. Le passeggiate

Come tutte le città, anche Bolzano deve fare i conti con i ritmi tipicamente urbani, ma bastano pochi passi per lasciarsi alle spalle stress e ansie, immergendosi nella quiete di celebri passeggiate come quelle del Guncina e di Sant'Osvaldo. **Le passeggiate Lungotalvera Bolzano e Lungotalvera San Quirino**, con il rigoglioso Parco Petrarca e la distesa dei prati lungo il torrente Talvera, si trovano a ridosso del centro cittadino e offrono fra il resto anche l'opportunità di praticare attività sportivo-ricreative. Il torrente Talvera, proveniente dalla val Sarentino, è fiancheggiato nel suo tratto di attraversamento della città da parchi, prati, passeggiate e ciclabili. Questo è il vero polmone verde nel centro di Bolzano, nonché una zona molto frequentata da cittadini e ospiti per comode e rilassanti passeggiate, per gli ampi spazi, per i parco giochi riservati ai bambini e per i numerosi campi sportivi; eldorado degli amanti del calcio, del baseball e softball. Ponte Druso, Ponte Talvera e Ponte Sant'Antonio sono i tre ponti principali che attraversano il torrente, ma altre passerelle pedonabili collegano le sponde del torrente, permettendo così percorsi ad anello più o meno lunghi.

Le due passeggiate si innalzano di un centinaio di metri sulla città con un percorso dapprima in lieve salita, addolcita da una serie di serpentine, e poi quasi pianeggiante a mezza costa - come un terrazzo - con una magnifica vista sulla città e sui monti che la circondano. **La passeggiata di Sant'Osvaldo** collega Sant'Antonio con Santa Maddalena, la bella e caratteristica collina vinicola impreziosita dal massiccio dolomitico del Rosengarten, immagine iconografica della città, che le fa da sfondo, e zona di produzione del prelibato vino autoctono Santa Maddalena. **La passeggiata del Guncina**, dedicata al suo fondatore - l'arciduca Enrico d'Asburgo - si snoda sulle pendici di San Genesio da Gries, il quartiere bolzanino che fu, fino al 1925, Comune a sè stante e notissima località di cura e di soggiorno dell'impero asburgico. Trattasi di un percorso in cui la flora mediterranea e subtropicale si sviluppano in maniera rigogliosa e varia ed è considerato un'attrazione botanica di grande interesse e fascino. Ogni pianta è rigorosamente etichettata, oltre che con il suo nome scientifico, anche con quello italiano e tedesco. Numerose panchine site in punti panoramici consentono ampie vedute sulle città e sulle Dolomiti. Il ritorno si può effettuare per la passeggiata del rio Fago, costruita di recente e che riporta il viandante sulle passeggiate **Lungo Talvera** e quindi nel centro città.



Fig.59
La passeggiata del Virgolo.

CAPITOLO IV

L'AREALE FERROVIARIO

4.1 Lo sviluppo storico dell'area ferroviaria

Fino a poco prima dell'avvento della ferrovia, la città si configura ancora in tre nuclei urbani separati anche a livello amministrativo: Il Comune di Bolzano, rappresentato dal centro storico costruito attorno all'asse primario di Via Portici con una struttura urbana tipicamente medievale, il comune di Dodiciville, a ridosso del Monte Tondo e la località di Gries, al di là del torrente Talvera sotto le pendici del Monte Guncina. Su progetto dell'ingegner Negrelli e per iniziativa della società viennese Südbahn dei Rotschild, nel 1859 viene inaugurata la Stazione Ferroviaria e il collegamento con Verona. Nel 1864 iniziano i lavori della ferrovia del Brennero, entrata in funzione nel 1867 e successivamente integrata, nel 1871 con il tratto Fortezza- Villach. Inoltre, sempre nel 1871, si ha l'apertura della ferrovia della Val Pusteria e nel 1881 la realizzazione del raccordo Merano-Malles.

“ E' significativo che sia proprio la ferrovia a rappresentare una svolta nel processo di sviluppo urbano della città e del suo Hinterland. Si tratta infatti di un grande intervento infrastrutturale, destinato a segnare in maniera decisiva numerosi aspetti nel quadro economico e territoriale, incidendo direttamente sui fattori e sulle modalità di trasformazione e crescita degli insediamenti bolzanini. Ma è anche un intervento carico di simbologia per quanto la ferrovia rappresenta in termini di relazioni con il mondo e di ingresso alla modernità.”¹

In poco più di vent'anni viene realizzata un'opera grandiosa che mette la conca bolzanina in relazione diretta con il centro dell'Europa e che agisce direttamente sull'economia locale a più livelli. La nascita della ferrovia rappresenta una fase importante per la trasformazione urbana ed urbanistica della città di Bolzano. Prima della realizzazione della grande infrastruttura, il Comune di Bolzano si configura ancora in **tre nuclei urbani separati** a livello amministrativo: il **Comune di Bolzano**, rappresentato sostanzialmente dal Centro Storico costruito attorno all'asse primario di via Portici con una struttura urbana tipicamente medievale, **il Comune di Dodiciville**, a ridosso del monte Tondo e la **località di Gries**, al di là del torrente Talvera sotto le pendici del Monte Guncina. Su progetto dell'Ingegnere Negrelli e per iniziativa della società viennese Südbahn dei Rotschild, nel 1859 viene inaugurata la Stazione Ferroviaria ed il collegamento con Verona. Nel 1864 iniziano i lavori della ferrovia del Brennero, entrata in funzione nel 1867 e successivamente integrata, nel 1871, con il tratto Fortezza-Villach. Sempre nel 1871, si ha l'apertura della ferrovia della Val Pusteria e nel 1881 la realizzazione del raccordo



Fig.60
La stazione ferroviaria

Merano-Malles. In poco più di vent'anni viene realizzata un'opera grandiosa che mette la conca bolzanina in relazione diretta con il centro dell'Europa e che agisce direttamente sull'economia locale a più livelli, contribuendo considerevolmente alla crescita urbana della città di Bolzano che, grazie alla conformazione pianeggiante della zona sud e con la realizzazione di importanti collegamenti anche stradali, diventa sede di importanti aziende artigianali, industriali e commerciali. A cavallo del XIX-XX secolo, nell'area prospiciente la stazione ed a quella degli impianti ferroviari, vengono realizzati due importanti edifici sorti sul piazzale del fabbricato viaggiatori, Palazzo Widmann nel 1882 (attuale sede della Giunta Provinciale) e l'Hotel Viktoria nel 1884, e si sviluppano nuovi collegamenti fra Bolzano e le località circostanti. Nel 1898 viene infatti inaugurata la linea Bolzano-Caldaro, completata cinque anni dopo con la funicolare per il Passo Mendola; nel 1907 viene costruita la ferrovia mista a cremagliera e adesione Bolzano-Renon, di collegamento con l'altopiano; nel 1909 viene ultimata la Grieser Bahn, per realizzare la connessione fra la stazione dei treni e la località climatica di Gries, passando attraverso il centro storico; infine, nel 1914 inizia il servizio della linea per San Giacomo, a sud di Bolzano, al di là dell'Isarco, per essere prolungata in seguito fino al Comune di Laives. L'ambito della nuova stazione di Bolzano diventa pertanto punto di arrivo e di scambio tra diversi mezzi di trasporto. Diventa il vero ingresso, la nuova porta della città che cresce velocemente e l'accesso privilegiato all'anima della città ovvero al tessuto storico della via dei Portici.

Al di là della linea ferroviaria, anche la zona dei "Piani", proprio per la presenza della nuova funzione ferroviaria, inizia ad essere interessata da un processo di **continua trasformazione** iniziando ad ospitare funzioni strettamente connesse all'attività ferroviaria che man mano diventa sempre più importante e funzioni urbane (residenza, funzioni produttive e di servizio, funzioni pubbliche) che progressivamente assegnano una nuova identità ad una porzione del territorio storicamente destinato alla funzione agricola. La lettura dell'area della stazione e della ferrovia in rapporto alla trasformazione urbana rende evidente come la crescita delle funzioni ferroviarie e quindi dell'area occupata dalla ferrovia non abbia seguito un **preciso progetto urbanistico**, ma piuttosto sia avvenuto in modo incrementale e per alcuni versi disordinato. Il fenomeno si è accentuato nel dopoguerra, quando alle preesistenze interne all'area si sono aggiunti i vincoli dell'edificazione attorno alla stazione, costringendo le nuove funzioni ferroviarie a localizzarsi negli spazi a disposizione.



Fig.61
L'area della stazione ferroviaria

Analogamente anche all'esterno dell'area ferroviaria gli insediamenti prima residenziali e poi produttivi e commerciali, si sono localizzati nel quartiere dei Piani senza un chiaro disegno urbano, contribuendo a far perdere all'area la propria attrattività e trasformando la stazione e il suo intorno in luoghi non sempre qualificati da un punto di vista ambientale e paesistico, se non addirittura degradati. Il tema di riconsiderare il ruolo e le funzioni dell'area ferroviaria nel contesto urbano è quindi da sempre centrale nei progetti urbanistici, e non solo, che negli anni si sono sviluppati a Bolzano.

4.1.1 Il fabbricato viaggiatori

Si tratta del manufatto con cui il progetto si dovrà necessariamente confrontare in quanto soggetto a tutela monumentale e comunque memoria della città e per la popolazione locale. Da sempre rappresenta punto nevralgico, anche disorganizzato, e forte polarità della città di Bolzano nonostante la sua posizione non sia baricentrica rispetto alla nuova città del 2000. Ha però un **forte legame con la parte storica della città** su cui convergono giornalmente visitatori e lavoratori provenienti proprio attraverso i diversi sistemi di trasporto ferroviario. La stazione di Bolzano, al momento della sua prima edificazione era la seconda per dimensione all'interno dell'Impero Austroungarico, al tempo in cui questo non aveva ancora perso la Lombardia (1859) e il Veneto (1866).

La stazione originaria funzionava da stazione terminale. Non esisteva infatti ancora il collegamento con il Brennero. La dimensione dell'area di pertinenza della stazione era molto limitata verso il Fiume Isarco. A nord dell'edificio centrale c'era il deposito merci con rampa di carico. In direzione Brennero era presente un esteso magazzino merci con ufficio doganale. Dall'altra parte dei binari era situata la rimessa locomotive dalla quale le motrici a carbone potevano essere trasferite in un'officina di riparazione. Il progetto di rinnovamento della parte architettonica della stazione di Bolzano, affidato ad Angiolo Mazzoni, in qualità di architetto funzionario del Servizio Lavori e Costruzioni delle Ferrovie dello Stato, si inserisce nell'ambito dei programmi di modernizzazione delle direttrici principali del sistema ferroviario (1924). Il progetto di ristrutturazione prevede il mantenimento dell'ossatura del fabbricato austriaco, ma con un ampliamento sia in pianta che in elevazione: il corpo centrale viene infatti allargato, costruendo ai vertici dell'ottagono dei corpi di fabbrica triangolari, mentre le ali verso il Brennero e verso Verona vengono realizzate completamente nuove.



Fig.62
Il fabbricato viaggiatori.

Per quanto riguarda invece la facciata, vengono applicate otto semicolonne di ordine gigante, impostate su un basamento rialzato sul piano stradale e con in sommità una pesante architravatura con fregio e cornice, ottenendo così un effetto grandioso e monumentale. Ai fianchi del semiottagono l'edificio viene prolungato con due corpi di fabbrica a pianta rettangolare differenti per altezza e funzioni, articolando così il complesso edilizio in più parti, che verso la città delineano un profilo vario e movimentato sia in altezza, sia in profondità, mentre sul lato dei treni definiscono un allineamento comune lungo il tracciato del fascio dei binari e la pensilina metallica. In corrispondenza dell'ala nord dell'edificio, con un'altezza assai ridotta rispetto agli altri fabbricati, al fine di garantire sulla piazza antistante la vista dello scenario dei monti, viene innalzata una torre con l'orologio, elemento ripreso da Mazzoni dalle stazioni di Stoccarda.

4.2 Le vicende urbanistiche passate

Il tema di riconsiderare il ruolo e le funzioni dell'area ferroviaria nel contesto urbano è stato posto da lungo tempo e in più occasioni a partire da considerazioni legate alla localizzazione centrale, alla contiguità con il centro storico, alla **posizione strategica rispetto al sistema di accesso al centro della città ed al ruolo di forte barriera** che lo scalo ferroviario costituisce tra il centro storico ed il quartiere dei Piani. Le proposte che in diversa misura sono state avanzate nel passato, anche recente, rappresentano comunque una ricerca di riassegnare a quell'ambito una nuova funzione urbana eliminando la frattura della città causata dalla linea ferroviaria e costituiscono un momento di confronto e discussione tra i vari soggetti pubblici e privati interessati alla trasformazione urbana.

Alcune di queste proposte insistono prevalentemente sulla zona più prossima alla stazione. In alcuni casi propongono una edificazione a "piaz a cavallo del XIX-XX secolo, nell'area prospiciente la stazione ed a quella degli impianti ferroviari, vengono realizzati due importanti edifici sorti sul piazzale del fabbricato viaggiatori, Palazzo Widmann nel 1882 (attuale sede della Giunta Provinciale) e l'Hotel Viktoria nel 1884, e si sviluppano nuovi collegamenti fra Bolzano e le località circostanti. Nel 1898 viene infatti inaugurata la linea Bolzano-Caldaro, completata cinque anni dopo con la funicolare per il Passo Mendola; nel 1907 viene costruita la ferrovia mista a cremagliera e adesione Bolzano-Renon, di collegamento con l'altopiano; nel 1909 viene ultimata la Grieser Bahn,



Fig.63
L'edificio storico della stazione.

per realizzare la connessione fra la stazione dei treni e la località climatica di Gries, passando attraverso il centro storico; infine, nel 1914 inizia il servizio della linea per San Giacomo, a sud di Bolzano, al di là dell'Isarco, per essere prolungata in seguito fino al Comune di Laives. L'ambito della nuova stazione di Bolzano diventa pertanto punto di arrivo e di scambio tra diversi mezzi di trasporto. Diventa il vero ingresso, la nuova porta della città che cresce velocemente e l'accesso privilegiato all'anima della città ovvero al tessuto storico della via dei Portici.

Al di là della linea ferroviaria, anche la zona dei "Piani", proprio per la presenza della nuova funzione ferroviaria, inizia ad essere interessata da un processo di continua trasformazione iniziando ad ospitare funzioni strettamente connesse all'attività ferroviaria che man mano diventa sempre più importante e funzioni urbane (residenza, funzioni produttive e di servizio, funzioni pubbliche) che progressivamente assegnano una nuova identità ad una porzione del territorio storicamente destinato alla funzione agricola. La lettura dell'area della stazione e della ferrovia in rapporto alla trasformazione urbana rende evidente come la crescita delle funzioni ferroviarie e quindi dell'area occupata dalla ferrovia **non abbia seguito un preciso progetto urbanistico**, ma piuttosto sia avvenuto in modo incrementale e per alcuni versi disordinato. Il fenomeno si è accentuato nel dopoguerra, quando alle preesistenze interne all'area si sono aggiunti i vincoli dell'edificazione attorno alla stazione, costringendo le nuove funzioni ferroviarie a localizzarsi negli spazi a disposizione.

Analogamente anche all'esterno dell'area ferroviaria gli insediamenti prima residenziali e poi produttivi e commerciali, si sono localizzati nel quartiere dei Piani senza un chiaro disegno urbano, contribuendo a far perdere all'area la propria attrattività e trasformando la stazione e il suo intorno in luoghi non sempre qualificati da un punto di vista ambientale e paesistico, se non addirittura degradati. Il tema di riconsiderare il ruolo e le funzioni dell'area ferroviaria nel contesto urbano è quindi da sempre centrale nei progetti urbanistici, e non solo, che negli anni si sono sviluppati a Bolzano.

4.3 Le previsioni future

L'area attorno la Stazione negli ultimi anni è stata investita da un inteso **processo di trasformazione fisica e funzionale**. Si tratta sia di nuova edificazione residenziale, produttiva e terziaria, sia di interventi di ristrutturazione urbanistica, determinati dal piano urbanistico, da una domanda



Fig.64
Aerofotogrammetrico dell'area ferroviaria

crescente che in questi ambiti ha trovato una possibilità di risposta e, in parte, dalle stesse aspettative sui futuri interventi nell'ambito della stazione.

Ai progettisti selezionati al concorso verrà fornito, con riferimento al settembre 2009 (fonte Masterplan città di Bolzano), lo stato di attuazione dei piani attuativi del PUC vigente e la capacità edificatoria residua del PUC nelle zone residenziali e produttive.

Si segnala quindi la recente approvazione di alcune varianti urbanistiche che testimoniano il continuo interesse immobiliare per questa parte di città. Numerosi sono stati gli interventi edilizi diretti tra i quali meritano di essere citati il parcheggio M. Nusser, la rimessa del Pendolino, la nuova sede del Bauernbund, alcuni fabbricati produttivi ai Piani, alcuni edifici terziari in via del Macello e alcuni condomini residenziali a Rencio. Sul versante delle infrastrutture infine meritano di essere citati il **completamento della strada arginale**, con il ponte sull'Isarco, la cicloabile di valle lungo l'argine del fiume, il nuovo sottopasso alla ferrovia per collegare i nuovi edifici dei Piani, il sistema stradale nella parte nuova dei Piani verso est e le sistemazioni di piazza Verdi e piazza Stazione.

Per il futuro urbanistico, come evidenziato dal progetto di Masterplan, la dimensione dell'area e delle realizzazioni previste per l'ambito di trasformazione dell'Areale ferroviario, configurano l'intervento come un disegno e progetto unitario per realizzare un nuovo brano di città, che dovrà caratterizzarsi per l'elevata integrazione tra le varie funzioni insediabili e quindi per elevati gradi di polifunzionalità prevedendo quindi:

- parchi e verde pubblico;
- piazze, strade e servizi pubblici;
- residenza;
- terziario;
- commercio;
- artigianato compatibile;

nell'ottica di perseguire il principio della mixité urbanistica, garanzia di vivibilità continua nelle diverse ore del giorno, e di restituire all'ambito di **trasformazione nuova identità urbana**.

Con riferimento all'ambito di trasformazione dell'Areale il nuovo Masterplan, indica:

- le caratteristiche delle funzioni insediabili, le differenti condizioni di soleggiamento, le particolari caratteristiche fisiche ed orografiche dell'area e la stessa presenza di diverse attività nelle aree limitrofe suggeriscono **opportunità localizzative per comparti tematici**;
- **il progetto dello spazio pubblico** costituito prevalentemente da par-



Fig.65
Le aree di trasformazione, Ferroplan.

chi e verde pubblico, piazze e spazi dedicati alla mobilità, dovranno disegnare la trama estensiva dei “vuoti” che diverrà quindi la struttura portante dell'intero progetto urbanistico e del suo raccordo con il resto della città;

- ci si auspica che nei progetti possa essere destinato circa il 40% delle aree a spazi pubblici per la mobilità e a parchi e verde pubblico e che almeno **un terzo dei volumi realizzabili sia destinato alla residenza;**

- si prevede che **l'indice territoriale sull'intera area** (compresa quella ferroviaria) **sia di circa 3,5 mc/mq**, con densità minori nelle zone prevalentemente residenziali e maggiori in quelle destinate prevalentemente alle altre attività.

- **La nuova stazione passeggeri dovrà diventare il nodo centrale** di un sistema in grado di garantire sulla stessa rete il transito di treni a lunga percorrenza e di treni metropolitani ad alta frequenza e fermate ravvicinate, il tutto integrato con il trasporto pubblico su ferro, gomma e fune, con un adeguato sistema di parcheggi e di percorsi pedociclabili.

- **L'accessibilità alla stazione sarà da prevedere su due fronti**, caratterizzando l'accesso verso il Centro storico in senso pedociclabile e per il trasporto pubblico ed, invece, il fronte esterno per il traffico privato.

Le indicazioni del Masterplan sono comunque indicative e non vincolanti.



Fig.66

Scenario dello spostamento della nuova stazione ferroviaria Ferroplan.

4.4 La nuova polarità e el relazioni con la città storica e consolidata

L'attuale sistema insediativo della città di Bolzano è il risultato di un lungo processo storico condizionato dalle caratteristiche geomorfologiche del sito nel quale si colloca, dagli interventi di tipo infrastrutturale e dalle scelte di carattere economico-insediativo.

Questi fattori hanno contribuito non solo a definire, per ampliamenti successivi, l'attuale assetto della città, ma ne hanno anche definito e caratterizzato le sue parti. Il triangolo delimitato dai fiumi Talvera ed Isarco e dalle pendici del Monte Tondo a nord sono la sede del nucleo urbano originario – il Centro Storico – dove troviamo le tipologie edilizie più antiche ed un tessuto urbano compatto ad alta densità. All'interno di questo triangolo troviamo due ulteriori espansioni:

- quella verso est del quartiere residenziale e produttivo (insediamenti prevalentemente artigianali) dei Piani (inclusa una porzione del quartiere di Rencio) sviluppati a ridosso ed oltre la linea ferroviaria e lo scalo merci ferroviario;

- quella verso sud dove la città si sviluppa in modo eccentrico e si espande a ventaglio nell'oltre Talvera e nell'oltre Isarco. All'interno di questo sistema insediativo, i due grandi assi della linea ferroviaria Verona-Brennero e dell'Autostrada del Brennero, che si incrociano in prossimità del fiume Isarco immediatamente a valle del "Virgolo", rappresentano i due grandi assi di separazione della città, ma, allo stesso tempo, due grandi elementi di percezione della città stessa. La città sorge sul fondo pianeggiante della grande conca rappresentata dalla pianura alluvionale creata dalla confluenza dei fiumi Isarco, Talvera ed Adige. Attorno la città, in parte anche occupati da edificazione soprattutto nelle zone maggiormente favorevoli dal punto di vista del soleggiamento, sorgono le ripide pendici del Colle, del Monte Tondo e del Guncina che costituiscono una sorta di anfiteatro naturale. Sistemi montuosi caratterizzati in parte sia da vegetazione boschiva, al cui interno si diramano anche percorsi e passeggiate turistiche, sia da una presenza agricola che risulta particolarmente emergente ed a stretto contatto con l'area di progetto sulle pendici della collina di S. Maddalena, dove la presenza della vigna disegna in forma unica il paesaggio immediatamente a ridosso di quello urbano. Il fitto reticolo di strade urbane che disegna e delimita gli spazi edificati delle zona ovest della città, si incunea nella direzione della stazione ferroviaria e dell'ambito di progetto attraverso le seguenti strade veicolari principali:

- da ovest attraverso Ponte Druso e Ponte Loreto che convergono nella



Fig.67
La destinazione funzionale, Ferroplan.

direzione della stazione ferroviaria e dell'ambito di progetto attraverso le seguenti strade veicolari principali:

- da ovest attraverso Ponte Druso e Ponte Loreto che convergono nella via Garibaldi;

- da est attraverso le vie Rencio, Brennero e S. Osvaldo che convergono nella via Renon;

- dalla sponda sinistra dell'Isarco attraverso ponte Virgolo e ponte Campiglio che immettono rispettivamente in via J.M. Nusser e via del Macello. Gli unici attraversamenti veicolari tra la zona dei Piani ed il centro città (sottopassi ferroviari) si trovano in via J.Mayr Nusser e via Piani di Bolzano e sono stati oggetto di interventi di riqualificazione ed ampliamento recenti. Come già sottolineato ed comunque immediatamente percepibile a chi accede alla Stazione di Bolzano, il grande asse viabilistico rappresentato dalle vie Garibaldi e Renon, costituisce un elemento di grande inquinamento atmosferico, acustico e di degrado, anche visivo, per la città di matrice storica. **La stazione ferroviaria, priva di piazza pedonale** di dimensioni adeguate alla sua importanza, affaccia direttamente su una rotonda veicolare, quasi costantemente congestionata nelle ore di traffico intenso a causa dell'interferenza con il traffico pedonale da/per la Stazione e verso i mezzi del trasporto pubblico che hanno capolinea in adiacenza alla stazione. La città cresciuta intorno l'ambito di intervento è caratterizzata da funzioni ed usi diversi, in parte evidenziati sinteticamente nell'elaborato La cui si rimanda e che attesta soprattutto l'uso non residenziale della porzione in fregio al fiume Isarco, anche per le evidenti problematiche di scarso soleggiamento di seguito evidenziate. La parte consolidata della città, verso **la città storica**, è decisamente quella plurifunzionale, dove si segnala la presenza delle funzioni pubbliche principali, la presenza di fronti commerciali: costituisce **l'ingresso dalla Stazione al "cuore" di Bolzano** caratterizzato dalla zona pedonale e dal tessuto commerciale cresciuto intorno alla via dei Portici. Tuttavia, nel processo di rigenerazione della città, la nascita di nuove polarità urbane anche al di là della zona ferroviaria (multisala cinematografica, banca, uffici privati, uffici pubblici, servizi privati, servizi pubblici, ecc.) testimoniano comunque un nuovo interesse verso lo sviluppo urbano di questa porzione di città per la sua conformazione pianeggiante, per l'immediata vicinanza alla città storica e, in parte, anche per la sua facile accessibilità veicolare. Circa 3.000 posti auto dislocati in parcheggi pubblici circondano la zona dell'intervento. Molti si attestano nelle immediate vicinanze delle vie Garibaldi e Renon, a stretto contatto con il centro storico.



Fig.68
Il Ponte Druso.

Il potenziamento dei parcheggi pubblici in questa porzione di città, sul lato sud dell'Areale ferroviario, in relazione alla duplice necessità di allontanare il traffico dal centro storico (e quindi "declassare" i parcheggi più vicini al centro antico ad uso dei residenti) e di aumentare la dotazione di posti auto strettamente connessi alla realizzazione di un centro di trasporto integrato nell'area della stazione ferroviaria è un elemento importante di cui i progettisti sono chiamati a tenere conto. Straordinaria è la presenza delle funivie che partono dalla città mettendo in relazione la realtà urbana con quella turistica e paesistica delle alture che circondano Bolzano. Nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria emerge la presenza della nuova funivia per il Renon che in 8'10" consente di raggiungere l'altopiano e poco distanti quelle del Colle e di S. Genesio. Oltre un uso prettamente turistico, viene anche utilizzata per gli spostamenti giornalieri degli abitanti che nel periodo primaverile-autunnale si trasferiscono sull'altopiano, se non addirittura per coloro che in pochissimo tempo lasciano la città per rapide escursioni, pause pranzo, attività ludico-ricreative all'aperto.

Dati di affollamento

La stazione di Bolzano è un nodo importante per il trasporto pubblico per la presenza in zona stazione anche dei capolinea del trasporto su gomma di tipo urbano ed extraurbano. La stazione vedrà aumentare nel prossimo futuro la propria importanza trasportistica ed urbanistica, sviluppare ed incrementare il suo ruolo di principale nodo intermodale, anche quale punto strategico dell'accessibilità regionale, provinciale ed urbana. Escludendo gli utenti con biglietto cartaceo di Trenitalia (di cui non si dispone attualmente del dato) e quelli che hanno abbonamento o carta per libera circolazione (studenti ed anziani), sulla base delle obliterationsi giornaliere, con riferimento all'anno 2008 si può indicare che il numero di passeggeri complessivamente partiti dalla zona Stazione sono complessivamente 6.323.000 così divisi:

- passeggeri partiti con treni: 1.358.000 (ad esempio, il 12/11/2008 il numero dei passeggeri partiti con treno è di circa 4.500):
- passeggeri partiti utilizzando mezzi su gomma urbani ed extraurbani con partenza dai capolinea limitrofi alla stazione: 3.394.000
- passeggeri partiti utilizzando mezzi su gomma extraurbani con partenza dalla stazione autocorriere: 1.571.000 Trenitalia dispone per l'Alto Adige e sulla direttrice verso Verona di 18 treni in servizio (più 3 di riserva), inoltre ci sono 5 coppie di treni IR e 5 coppie di treni EC.



Fig.69
Funivia S. Genesio.

I treni regionali sono:

- Linea Brennero-Bolzano e Bolzano-Brennero: 55 treni dal lunedì al venerdì;
- Linea Merano – Bolzano – Merano: 62 treni dal lunedì al venerdì;
- Linea Verona – Bolzano – Verona: 82 treni dal lunedì al venerdì.

La società SAD dispone di un totale di 8 treni tra Bolzano, Merano e la Val Punteria. Il trasporto regionale viene fatto da TI Bolzano con treni da 4 carrozze MDVC più locomotiva e da singoli treni di TI Veneto con 6 carrozze più locomotiva. La società SAD utilizza materiale FLIRT da 4 o da 6 composizioni più un ATR da 2 composizioni. Ci sono quindi treni EC di ÖBB/DB/LeNord che utilizzano materiale ÖBB e DB. Con riferimento al trasporto merci, il dato di cui si dispone è del 2004 (fonte Ferroplan). All'epoca il nodo di Bolzano era interessato da un transito di circa 64 treni merci al giorno, dei quali però una media di due treni avevano per origine o destinazione Bolzano. Dal 2001 al 2004 la media delle merci in entrata nella stazione di Bolzano è stata pari a 3.000 carri e 143.000 tonnellate, mentre in uscita oltre l'80% dei carri risultavano vuoti e comunque la quantità trasportate erano ridottissime.

4.5 Trasporto urbano pubblico e privato

Confrontata ad altre città europee, Bolzano appartiene a quelle più virtuose per quanto riguarda la mobilità dei suoi abitanti all'interno della città. Mediamente solamente il 27,2% si sposta in automobile, mentre il 6,7% usa il motorino, il 7,6% il mezzo pubblico, il 29% la bicicletta ed il 29,5% si sposta a piedi. L'obiettivo della città di Bolzano è quindi quello di potenziare assolutamente la trama del trasporto pubblico, anche di matrice ecologica, ed in questa direzione potenziare l'uso di una ferrovia urbana che sia in grado anzitutto di cogliere in grandi flussi di traffico provenienti da sud molti dei quali indirizzati verso la zona storica della città. Il progetto della ferrovia urbana si dovrebbe concretizzare con la realizzazione di un terzo binario sulla linea del Brennero da sud.

Con riferimento alla Stazione, il trasporto pubblico su gomma (SAD extraurbano, SASA urbano) risulta rilevante perché sostanzialmente tutte le linee urbane ed extraurbane hanno per capolinea la stazione FS o la vicina stazione delle autocorriere (tra via Garibaldi e via Perathoner) e perché assolve una funzione fondamentale integrativa al servizio ferroviario per collegare la destinazione finale sia in città, sia nella Provincia. L'allegato O, evidenzia in zona stazione i principali capolinea e fermate del trasporto pubblico. In particolare la stazione delle autocorriere è

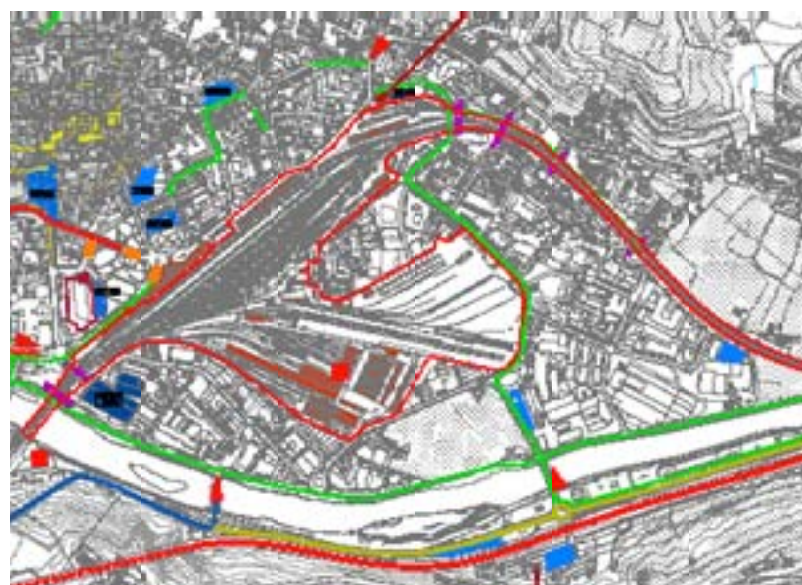


Fig.70
Il trasporto pubblico e privato urbano.

del trasporto pubblico. In particolare la stazione delle autocorriere è fermata capolinea per 14 linee extraurbane, di cui 11 svolte dalla concessionaria SAD, 2 dalla concessionaria SASA ed 1 dal concessionario Mahlknecht. Attualmente la gestione dell'autostazione è della società SAD.

Stazione autocorriere.

Attualmente si ha la seguente situazione:

10 corsie, ciascuna con 2 posti per autobus da 12 m. per un totale di 20 posteggi. Una corsia è di arrivo, le altre sono per partenze. Ogni corsia è dedicata ad una o due linee. Entro la corsia non è possibile sorpassare, l'ultimo mezzo che entra è anche l'ultimo che esce. Oltre le corsie di arrivo/partenza ci sono 7 posti per bus e 3 per macchine di servizio. La situazione attuale non è ottimale, sia per lo spazio ridotto per manovre, sia per l'assenza di posti in numero adeguato. Nell'obiettivo della sua integrazione con la nuova stazione ferroviaria è richiesto:

- corsie partenze/arrivi per 25-30 autobus, ciascuno di lunghezza 15m.
- parcheggi per 15-20 bus 15m.
- parcheggi per 5-6 macchine di servizio.

Le corsie dovrebbero essere coperte, servono almeno un locale per autisti di circa 30 mq. un locale per uffici di circa 30 mq., servizi vari per gli utenti. In prospettiva è auspicabile ipotizzare una integrazione dei capolinea con la nuova Stazione ferroviaria e ridurre le interferenze con il traffico ciclopedonale e veicolare. Secondo gli uffici provinciali, per poter attestare tutte le linee in Stazione sarebbe necessario avere almeno 12 corsie indipendenti (cioè senza possibilità di sorpasso in corsia) di cui almeno 3 di lunghezza 18m e le restanti di 12m.

Sulla rete viaria d'accesso alla città circolano ogni giorno ca. 150.000 autoveicoli (mezzi pesanti 14%), di cui 90.000 entrano ed escono dall'area urbana. Situazioni di congestione si raggiungono per brevi periodi del giorno oppure in casi particolari che sono da considerarsi fisiologici per qualsiasi sistema viario di una città di circa 100.000 abitanti. È interessante sottolineare che il traffico sulle principali strade di accesso è rimasto sostanzialmente costante dal 2002 ad oggi. Con riferimento all'ambito di progetto, uno dei principali obiettivi sarà quello di limitare l'accesso delle auto al centro, cercando in qualche misura di scaricare dal traffico, e conseguente inquinamento acustico ed atmosferico, il grande asse della vie Garibaldi e Renon, oggi fortemente inquinate ed intasate dal traffico. L'obiettivo è anche quello di declassare alcuni parcheggi oggi presenti in pieno centro storico ad un uso più connesso alla funzio-



Fig.71
La stazione delle autocorriere.

ne residenziale, in modo da anticipare l'ingresso della automobili in pieno centro per perseguire la massima valorizzazione dello spazio pedonale e la qualità urbana di questa porzione di città. Il potenziamento della rete dei parcheggi dovrebbe avvenire anche attraverso la realizzazione di nuovi parcheggi pubblici di interscambio, connessi soprattutto alla realizzazione di un centro plurimodale nell'ambito della stazione ferroviaria, da realizzare proprio nell'ambito della zona dell'Areale ferroviario in modo da potenziare lungo l'asse di accesso della via Macello uno dei punti di ingresso alla città che in qualche misura vengono confermati dai progetti della Mobilità ed Urbanistici di Bolzano.

Con riferimento alla rete delle piste ciclabili, gli obiettivi e le azioni assunte dal PUM 2020 sul sistema della rete ciclabile sono tesi sia a costituire un insieme omogeneo e continuo che possa garantire, per i movimenti interni al comune ma anche per quelli di relazione con i comuni limitrofi, un reale supporto alternativo all'automobile. In questa direzione, occorrerà, tra l'altro, che tale dotazione sia fortemente interconnessa con il sistema di trasporto pubblico, compresa la nuova stazione ferroviaria, attraverso l'attrezzamento in corrispondenza delle fermate di adeguate aree di sosta bici che permettano il facile interscambio tra i sistemi.



Fig.72
Le piste ciclabili esistenti, Pum 2000.

CAPITOLO V
FERROPLAN 2009
E BANDO DI CONCORSO

5.1 Il progetto urbanistico: obiettivi del recupero

Gli obiettivi che si propone il concorso Arbo risultano così sintetizzabili:

- **Migliorare la qualità urbana ed insediativa dell'area circostante**
- **Ridurre o eliminare l'effetto barriera della ferrovia**
- **Limitare l'espansione urbana**

Un aspetto rilevante del progetto urbanistico consiste nel suo **dimensionamento funzionale e nella definizione delle quantità insediabili**. A tale scopo nello sviluppo del progetto si è tenuto conto sia delle numerose proposte di intervento sull'area della stazione di Bolzano che si sono succedute negli anni, sia della localizzazione centrale dell'intervento, sia di una valutazione sulla domanda di spazi per la residenza, i servizi e le attività economiche espresse dalla città.

5.2 Le opportunità localizzative e le funzioni insediabili

Nel definire le funzioni insediabili nell'area della stazione e le vocazioni delle sue singole parti, il progetto urbanistico dovrà tener conto:

- del **ruolo fondamentale** che **la stazione e la ferrovia** hanno svolto nel determinare e caratterizzare lo sviluppo della città nuova a cavallo del secolo scorso, attorno al centro storico medioevale e quindi delle nuove potenzialità che oggi può innescare nel ridisegno della città;
- delle **diverse condizioni di soleggiamento** e particolari caratteristiche fisiche ed orografiche dell'area, delimitata a Sud dall'Isarco e dalla montagna del Colle, a nord dal Centro storico e dal quartiere di Rencio e dalle propaggini del Monte Tondo e a est dal Rio Rivellone e dal suo conoide di deiezione coltivato a vigneti di alta qualità.
- delle **attività residenziali ed economiche, pubbliche e private**, localizzate attorno all'area della stazione sia verso il centro storico che verso i Piani e Rencio, sottoposte a rilevanti processi di ristrutturazione e rilocalizzazione attorno all'area della stazione sia verso il centro storico che verso i Piani e Rencio, sottoposte a rilevanti processi di ristrutturazione e rilocalizzazione.

La dimensione dell'area e delle realizzazioni previste configurano l'intervento, non come una sommatoria di zone monofunzionali, ma come **un disegno e progetto unitario per realizzare un nuovo brano di città**, che inevitabilmente dovrà caratterizzarsi per l'elevata integrazione tra le varie funzioni insediabili e quindi per elevati gradi di polifunzionalità.

Gli elementi richiamati sulle caratteristiche delle funzioni insediabili, le caratteristiche fisico-geografiche dell'area e la stessa caratterizzazione



Fig.73
Allegato A del Concorso Arbo.

funzionale delle aree limitrofe e del centro storico inducono ad alcune considerazioni di **opportunità localizzative** da tenere in adeguata considerazione ed in particolare si può individuare come:

-La zona più vicina al centro storico ed al polo degli uffici dell'amministrazione provinciale presenti una maggiore vocazione per insediare le attività terziarie e direzionali;

-quella su entrambe i fronti più prossima al nuovo impianto di stazione, che concentrerà giornalmente elevati flussi di persone e permetterà nello stesso tempo una più adeguata accessibilità, sia più adatta ad accogliere le attività commerciali, ricettive e ristorative e tutte quelle funzioni a queste più direttamente connesse;

-le zone più vicine ai quartieri dei Piani e Rencio siano le più adeguate per i nuovi insediamenti residenziali;

-l'artigianato nella sua componente di servizio alle persone potrebbe trovare collocazione assieme al commercio in prossimità del tracciato della nuova linea ferroviaria ed in particolare nel suo fronte meridionale;

-l'artigianato in senso stretto potrà collocarsi nelle aree che si libereranno verso est per l'acquisizioni necessarie al nuovo tracciato ferroviario;

-l'area sottostante al nuovo impianto di stazione, possa ospitare le funzioni per l'intermodalità del trasporto passeggeri su gomma (stazione autocorriere e parcheggi);

-servizi, spazi ed aree di verde pubblico dovranno assumere la funzione di tessuto connettivo e struttura portante degli insediamenti, ma dovranno anche assumere in alcune parti adeguate concentrazioni come prodotto speculare della densificazione edilizia e funzionale in altre.

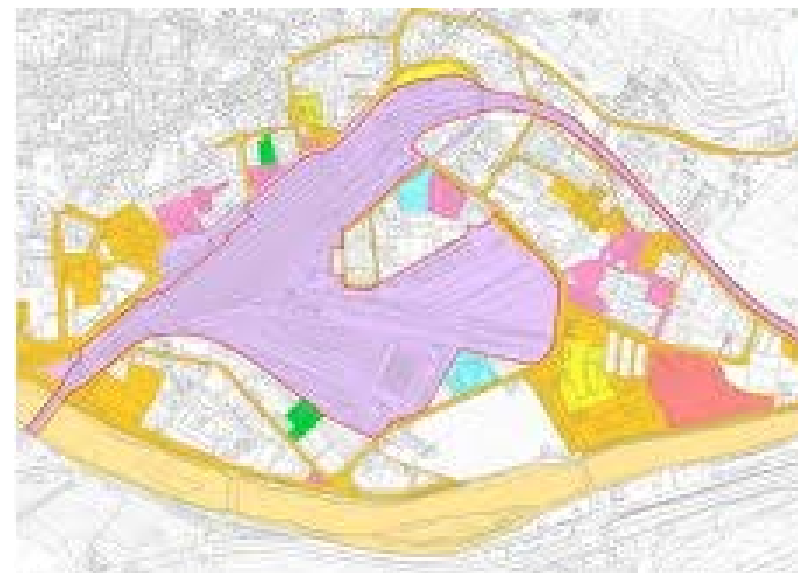


Fig.74
Allegato E del Concorso Arbo.

Residenza

Per quanto riguarda la residenza la consistente offerta di aree per l'edilizia pubblica e privata, previste dal PUC del 1995, permette di realizzare circa 3.000 alloggi, pari sostanzialmente a quelli realizzati nei dieci anni precedenti. Gli interventi in corso, i maggiori dei quali sono Resia 1 e l'ex-Mignone, sommati ai nuovi interventi programmati più di recente nella nuova zona residenziale Casanova, fanno prevedere che nei prossimi 4-5 anni la "cronica" domanda arretrata si azzererà.

Questo importante risultato in realtà è da ascrivere ad un impegno congiunto e finalmente coordinato del Comune di Bolzano che ha evidenziato il fabbisogno arretrato e messo a disposizione le aree sulle quali costruire, della Provincia che ha attivato un impegno finanziario straordinario. Con la realizzazione dei programmi definiti si potrà uscire dal considerare il problema della casa come un'emergenza. Le modalità con cui si andrà a ricostruire e riformare la domanda nei prossimi anni saranno determinate :

- dai processi demografici, i quali non sono più alimentati solo dalla formazione di nuove famiglie, ma anche dai processi conseguenti all'invecchiamento della popolazione che determina ormai in molti casi la compresenza di tre generazioni che occupano tre alloggi diversi;

- dalla crescente quota di persone e famiglie provenienti da fuori provincia, conseguente all'offerta di lavoro che non trova risposta nella forza lavoro locale; si tratta di una domanda di casa articolata che si rivolge sia al mercato dell'affitto che a quello della proprietà agevolata. I ritmi elevati con i quali già oggi si registra il rialimentarsi della domanda e l'orizzonte temporale medio-lungo dell'intervento di recupero dell'area della stazione fanno ritenere necessario riservare una quota elevata dei nuovi insediamenti alla residenza. Un tale orientamento ovviamente tiene conto anche che la città di Bolzano ormai ha raggiunto soglie di limite di accrescimento verso ovest nella campagna pregiata e che deve, nella misura in cui è possibile, rispondere ai fabbisogni densificando e recuperando le aree già urbanizzate. Analogamente a quanto è previsto dalla normativa urbanistica provinciale per le nuove zone di espansione e anche in considerazione della forte caratterizzazione sociale della nuova domanda (giovani coppie, nuovi lavoratori provenienti da fuori e relative famiglie), si ritiene che le nuove cubature residenziali ed i nuovi alloggi saranno destinate per il 60 % all'edilizia sovvenzionata (IPES) e agevolata (cooperative) e per il restante 40% ad edilizia residenziale privata, il cui 60% a sua volta sarà di edilizia convenzionata (da affittare o vendere a residenti).



Fig.75

Immagine di una delle vie principali del centro Storico.

Terziario

Per quanto riguarda gli spazi da destinare alle attività terziarie, analogamente alle valutazioni espresse per la residenza si può ritenere che non vi sia più un fabbisogno in forte crescita come negli ultimi decenni, sia per la consistente e diversificata offerta immessa sul mercato sia per il sostanziale compimento della terziarizzazione dell'economia cittadina. Tuttavia è ancora presente una domanda significativa di spazi per il direzionale pubblico e privato (di nuova formazione e di riposizionamento più centrale di strutture già esistenti) e di spazi per il terziario privato (uffici di professionisti che cercano una posizione centrale).

Il dimensionamento per queste funzioni è certamente complesso: da un lato si deve valutare la domanda di rilocalizzazione di strutture direzionali esistenti (in particolare della Provincia) e di nuova formazione (direzionale privato e uffici), dall'altro si deve tener conto dell'offerta potenzialmente disponibile per recenti e previste realizzazioni. Il direzionale pubblico e privato dovrà collocarsi in edifici specificatamente destinati a tale scopo e viceversa il terziario minuto potrà/dovrà essere inserito anche negli edifici residenziali e/o commerciali. I tempi medio-lunghi dell'intervento fanno sin da ora ritenere importante che in sede di sviluppo del progetto si debba prevedere la possibilità che le funzioni residenziali e terziarie possano tra loro interscambiarsi.

Commercio

La domanda di spazi per il commercio nelle zone centrali rimane elevata: ne sono testimonianza l'elevato prezzo di affitto degli spazi esistenti, la chiusura di numerosi negozi storici, l'opposizione ai centri commerciali in periferia e viceversa la disponibilità ribadita di recente negli indirizzi programmatici che accompagnano la nuova normativa provinciale e di recente anche il dibattito sulla proposta del piano commerciale. Per il dimensionamento della quota di spazi da destinare al commercio si è fatto riferimento in primo luogo alla domanda esplicitata nella proposta presentata dalla Società "Parco Stazione S.r.l.", società espressione di alcuni dei maggiori gruppi commerciali della città, per la realizzazione di un centro commerciale con la sopraedificazione dell'attuale fascio binari. Le quantità proposte risultano analoghe alle dimensioni dei centri commerciali realizzati in altre parti del paese. Nel quadro del progetto della stazione per "commercio" si intende una pluralità di funzioni, in risposta ad una domanda del nuovo quartiere, una domanda urbana, una domanda turistica e dei city user che transiteranno per la stazione.



Fig.76
La zona industriale.

Si tratta di commercio al minuto alimentare e non, di commercio specializzato, di strutture turistico ricettive e ristorative, di spazi per l'intrattenimento e lo svago, di servizi alle persone, e di spazi di supporto a queste funzioni e per la particolare collocazione e necessità di rapporto anche lo stesso fabbricato viaggiatori.

Le dimensioni proposte per il commercio nel progetto stazione risultano particolarmente elevate sia rispetto alle valutazioni espresse attualmente nei documenti di programmazione del commercio sia in riferimento alle strutture esistenti.

L'attuale superficie di vendita nella città risulta pari a circa 170 mila mq, dei quali circa 35 mila è riferita ad esercizi di commercio alimentare e 135 mila di commercio non alimentare. Il centro storico ne concentra oltre il 40 %. Per quanto riguarda le strutture turistico-ricettive si ipotizza di collocare nell'area una struttura alberghiera rivolta ad una utenza "affari", di grandi dimensioni e di elevata qualità, dotata di una sala per convegni. Analogamente a quanto previsto per le attività direzionali e terziarie, anche il commercio troverà una collocazione concentrata e diffusa. La prima sarà costituita da una grande struttura in diretto rapporto con l'impianto di stazione e con funzione di collegamento tra la nuova stazione e l'attuale fabbricato viaggiatori. La seconda, in diretto rapporto con la residenza, avrà prevalentemente una funzione di vicinato e si collocherà prevalentemente ai piani terra dei nuovi edifici.

Servizi pubblici

La rilevante quota di funzioni per la residenza, ma anche per le varie attività economiche, assieme alla rilevante funzione che la nuova stazione assolverà per il sistema della mobilità urbana e provinciale richiede di prevedere in questo ambito una adeguata dotazione di servizi. In particolare:

- servizi di quartiere, sia quelli necessari al nuovo pezzo di città che si realizza con il recupero dell'area della stazione sia quelli di cui è carente la circoscrizione Centro-Piani-Rencio;
- servizi di scala urbana, a completamento dei numerosi interventi realizzati negli ultimi anni in città e nel centro storico in particolare;
- servizi di scala provinciale e sovra urbana, tra i quali sono comprese le future necessità dell'Università;
- Spazi pubblici e parchi urbani ad integrazione del sistema del verde e della piattaforma pedonale del centro storico;
- servizi per la mobilità delle persone; la funzione esclusivamente passeggeri della nuova stazione ne accentuerà il ruolo di raccordo centrale.



Fig.77
La zona industriale

5.4 Parametri urbanistici

Alla base del progetto urbanistico, definiti gli obiettivi, le funzioni insediabili e le vocazioni delle varie parti dell'ambito di intervento risulta importante precisare i vari parametri urbanistici, sia come input per il dimensionamento del Masterplan che come elementi essenziali per valutare la **fattibilità economica e la sostenibilità ambientale**. Un primo aspetto rilevante attiene alla densità territoriale che si intende dare all'area e alla ripartizione delle cubature realizzabili tra le varie funzioni. Le esperienze in corso in numerose stazioni italiane ed europee, mostrano come gli interventi proposti vengano realizzati con densità edilizie molto elevate (spesso superiori ai 5 mc/mq) e con elevate quote di cubature commerciali e terziarie, sia per garantire un elevato carattere urbano alle future realizzazioni, sia per recuperare tramite la vendita delle aree o dei volumi realizzati le risorse necessarie agli interventi ferroviari e pubblici. Gli studi del gruppo paritetico hanno assunto una densità edilizia elevata per la realtà di Bolzano, pari ad un indice di cubatura di 5 mc/mq, da applicarsi sulle aree edificabili che si rendono libere in seguito al nuovo dimensionamento dell'impianto di stazione. In aggiunta a questi volumi si prevedevano delle cubature per la nuova stazione delle autocorriere e per le strutture di parcheggio al servizio della stazione ferroviaria e degli autobus, dell'accesso Sud al centro storico e delle funzioni terziarie e commerciali (oltre ai parcheggi secondo standard per la residenza). Gli stessi volumi previsti dal gruppo paritetico divisi per l'insieme delle aree coinvolte, comprensive dell'area di prosecuzione della linea ferroviaria prevista in dismissione e l'area edificabile sotto il nuovo impianto di stazione (con la sola esclusione delle aree destinate agli impianti ausiliari di stazioni), portano ad un **indice territoriale di 3.8 mc/mq**. Si ritiene quindi pertinente procedere al dimensionamento dei volumi realizzabili ed alla loro ripartizione tra le funzioni insediabili assumendo come indice territoriale di riferimento 4 mc/mq. Questo indice consente di avere degli ordini di grandezza sufficientemente certi per sviluppare le analisi di fattibilità dell'intervento senza escludere che in futuro possa essere più puntualmente valutato e precisato. Risulta inoltre utile ai fini della valutazione più strettamente economica derivare dalle cubature realizzabili le superfici utilizzabili per le diverse funzioni. Si è quindi proceduto a stimare dai volumi previsti, secondo le diverse funzioni, le superfici utili di piano realizzabili, attraverso differenti parametri di altezza media. Pur ritenendo che non vadano delineati in questa fase la distribuzione territoriale dei volumi, la loro tipologia e forma e la



Fig.78
Il Centro Storico.

la nuova maglia stradale e rimandando al lavoro dei gruppi di architetti per i lineamenti progettuali per il Masterplan, risulta utile cominciare a proporre alcuni indici urbanistici, (oltre alla densità edilizia), sia perché utili a determinare la qualità degli interventi, sia perché possono permettere di stimare i costi relativi all'idoneizzazione dell'edificazione delle aree liberate da FS. Si tratta in concreto di definire:

- un rapporto indicativo tra superfici pubbliche destinate alla mobilità ed al verde pubblico e superfici destinate all'edificazione (sia pubblica che privata),
- all'interno dei lotti edificabili, i parametri relativi al rapporto tra superficie coperta e superficie libera. A tale scopo si può fare riferimento a recenti interventi a Bolzano ed in modo particolare alla pianificazione del nuovo quartiere residenziale di via Resia. Il piano di attuazione della zona residenziale di espansione "Resia 1" insiste su un'area di circa 17 ettari, nella quale si prevede, con un indice di 3,0 mc/mq, di realizzare 500.000 mc ed insediare 3.500 abitanti. L'area, pur destinata prevalentemente a funzioni residenziali, risulta paragonabile per dimensioni all'area della stazione.

Di tale piano è possibile desumere alcuni riferimenti quantitativi e parametrici:

- l'entità delle cubature di urbanizzazione secondaria pari a 43.900 mq destinati all'istruzione e 14.000 mc a centri socio-culturali, che incidono per l'11,6% sulla cubatura totale;
- la quota delle superfici destinate all'edificazione pubblica e privata e di quelle destinate all'urbanizzazione primaria che rispettivamente risultano pari al 60,4% e al 39,6%;
- In particolare, l'edificazione residenziale pubblica e privata insiste sul 41,65% dell'intera superficie territoriale della zona e l'urbanizzazione secondaria sul 18,9%;
- Le urbanizzazioni primarie che complessivamente coprono circa il 40% della superficie territoriale, risultano così articolate:

l'11,4% del totale delle aree è destinato a strade, il 3,9% a parcheggio fuori terra, il 2,6% a verde pubblico e il 21,7% a parco urbano. Per quanto riguarda il rapporto di copertura, cioè il rapporto tra superficie coperta e superficie dei singoli lotti, il Puc prevede un indice del 40% per le zone residenziali, che potrebbe essere superiore per le attività terziarie, commerciali e artigianali (60%).

La riduzione degli ingombri della linea ferroviaria ipotizzati con lo sviluppo del progetto ferroviario e le valutazioni sulle aree limitrofe, in particolare in merito al loro grado di trasformabilità ed al loro rapporto con



Fig.79
La densità del Centro Storico visto dall'alto.

l'area di intervento permettono di ridefinire il quadro delle aree direttamente ed indirettamente coinvolte. In particolare dalla tavola relativa alla zonizzazione delle aree e al computo delle superfici risulta che per **il nuovo impianto di stazione sono necessari 10,5 ettari, dei quali 4,3 di proprietà FS e 4,3 da acquisire per la linea ferroviaria, e 1,9 da acquisire per impianti di stazione.** Viceversa si rendono liberi 32,6 ettari per l'intervento di recupero da utilizzarsi per strade, verde, servizi e costruzioni. Tali aree comprendono le proprietà FS dismesse (compresa l'attuale prosecuzione della linea tra i Piani e Rencio e l'attuale Fabbricato viaggiatori), ma anche le aree a est di via Macello non necessarie agli impianti ferroviari, l'area di proprietà pubblica della funivia del Renon, l'area di Piazza Verdi (di proprietà FS e Comune di Bolzano) e l'area della stazione delle autocorriere. Per quanto attiene alle quantità edilizie, con i parametri indicati nel paragrafo precedente e in particolare con l'indice territoriale di 4 mc/mq, la ripartizione della cubatura tra le varie funzioni e l'altezza media per funzione si ottengono il volume totale e le superfici utili di piano.

Complessivamente si tratta di oltre un milione e 500.000 mc di cui 300.000 per funzioni intermodali (stazioni delle autocorriere e parcheggi), previste sotto il rilevato dell'impianto di stazione e circa un milione e trecento mila per edifici residenziali, direzionali, commerciali e produttivi per servizi urbani e di quartiere, compresi ovviamente il fabbricato viaggiatori e gli uffici FS. Al fine della valutazione del carico urbanistico nel considerare il perso di 1.671.500 mc previsti come dimensionamento di riferimento per l'intervento si deve tener conto che:

-oltre 350.000 mc costituiscono sostituzione di volumetrie poste ad est lungo il percorso di prosecuzione della linea, compresi gli impianti dell'Agip petroli, che devono essere demoliti;

-30.000 mc costituiscono diritti edificatori già previsti in piazza Verdi;

-80.000 mc sono i volumi sul fronte stazione di edifici (compresa la stazione della funivia del Renon) oggi utilizzati e/o solo parzialmente dismessi, che saranno in parte recuperati ed in parte sostituiti;

-15.000 mc rappresentano il volume della stazione autocorriere ed annessi, che in seguito all'ipotesi di trasferimento potranno essere riutilizzati.

Non si sono considerati in sostituzione l'insieme degli edifici oggi presenti ma ampiamente sottoutilizzati interni all'attuale area della stazione.

Il progetto di riqualificazione urbana dell'area della stazione prevede quindi l'insediamento di circa 1.600.000 mc di funzioni urbane, di cui:

-475.000 mc sono in sostituzione di volumetrie esistenti;

-400.000 mc sono realizzati sotto l'impianto di stazione.



Fig.80
Bolzano dall'alto.

La volumetria incrementale dell'area libera dall'impianto di stazione risulta quindi pari a circa 700.000 mc. Per quanto riguarda il rapporto tra superficie pubbliche destinate alla mobilità ed al verde pubblico e superfici destinate all'edificazione il quadro risulterà il seguente:

utilizzo delle aree	%	ettari
urbanizzazione primaria	40	13
strade e parcheggi fuori terra	16	5,2
verde pubblico e parco urbano	4	7,8
aree edificabili	60	19,6
totale generale	100	32,6



Fig.81
La zona sportiva a Nord-ovest

5.5 Progetto 1: Un parco abitato ed un nuovo progetto per Bolzano

Questo lavoro è il primo esito di una consulenza professionale richiesta dall'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Bolzano allo studio Metrogramma, nell'ambito di un più approfondito studio di pre-fattibilità sulla conversione possibile delle superfici oggi occupate dai binari della ferrovia in una nuova parte di città. Il progetto e la conseguente immagine di città si articola di **5 grandi opportunità; 5 potenzialità progettuali** irrinunciabili per un piano che dovrebbe essere pensato a ridosso del significato di collettività.

Le relazioni con la città.

1. L'opportunità di **connettere il cuore della Città Antica ad un "Nuovo Centro"** percorrendo una brevissima distanza ricca di nuovi servizi ed attrezzature d'interesse collettivo.
2. L'opportunità di **riqualificare e riconsegnare**, dopo aver spostato la barriera dell'attuale tracciato ferroviario, un intero brano di "città separata" (cioè il quartiere dei Piani ed alcuni habitat limitrofi), all'urbanità continua di Bolzano.
3. L'opportunità di **sciogliere, semplificare ed alleggerire** il problema della **viabilità** in prossimità del Centro Storico operando una razionalizzazione di tutti i sistemi mobilità sia carrabile che pedociclabile.
4. L'opportunità di **riconnettere**, attraverso un chiaro e caratterizzato disegno del **sistema degli spazi aperti pubblici** (parchi, boschi, piazze, boulevard e giardini) il lungo fiume Isarco al Centro Storico trasformando l'intera porzione di territorio in un grande parco abitato.
5. L'opportunità di offrire alla città nuove case, servizi ed aree produttive, ma anche **nuovi spazi aperti, luoghi simbolici di grande centralità**, verde e spazi per lo svago. In questa fase di esplorazione degli scenari possibili, ci si è preoccupati soprattutto di individuare una serie di concetti, di nodi problematici e di punti fermi fondamentali cui la struttura del "masterplan" dovrebbe riferirsi.



Fig.82
Schema delle relazioni con la città.



Fig.83
Sistema delle funzioni.

Soprattutto considerando altre analoghe esperienze europee relative a grandi trasformazioni urbane, abbiamo ritenuto che l'**immagine concept** di progetto dovesse possedere, nel suo essere, alcuni presupposti di garanzia degli interessi pubblici collettivi e questi divenire "struttura portante" immune da qualsiasi possibile cambiamento nel tempo.

Il sistema delle funzioni ed il sistema della viabilità.

Si vuole precisare una sorta di trama essenziale e imprescindibile, una struttura degli spazi aperti pubblici su cui proiettare sin da subito i desideri progettuali, le necessità e le speranze condivise dai cittadini di Bolzano.

E' per questo che si è pensato ad un disegno continuo ed estensivo dei **vuoti urbani** (intesi come sommatoria di parchi, boschi, piazze, "boulevard", giardini, ma anche infrastrutture primarie e programmi funzionali principali) ed, allo stesso tempo, di frammentare in comparti le grandi superfici fondiarie vere e proprie (ove troverà posto soprattutto la residenza ed i servizi ad essa connessi); tutto ciò consente di arrivare ad un disegno di piano allo stesso tempo preciso ed aperto, cioè che contiene un ampio margine di flessibilità al suo interno.

In questa maniera fasce ed interfasce, così si possono definire rispettivamente la trama continua degli spazi aperti pubblici e quella dei comparti tematici, concorrono a definire l'immagine complessiva del progetto che appare nella sua prefigurazione spaziale come un grande cretto di Burri dove "isole abitate" fluttuano all'interno di un grande parco continuo. Tuttavia i comparti altro non sono che macro-lotti edificatori tematizzati dal fatto di essere prossimi a importanti programmi funzionali d'interesse collettivo.

Tematizzazioni non assolute ma d'indirizzo che consentono di mantenere comunque un alto grado di mixité funzionale al loro interno, tenendo sempre conto di problemi di compatibilità od incompatibilità con l'ambiente in cui vengono a trovarsi; ad esempio, è ovvio, che i comparti più prossimi al fiume Isarco (dato lo scarso soleggiamento) saranno più indirizzati verso programmi di carattere produttivo mentre quelli più prossimi all'attuale sedime ferroviario più inclini ad accogliere quartieri residenziali e servizi. Alcune "visions" e "situazioni" possibili di carattere prevalentemente funzionale.

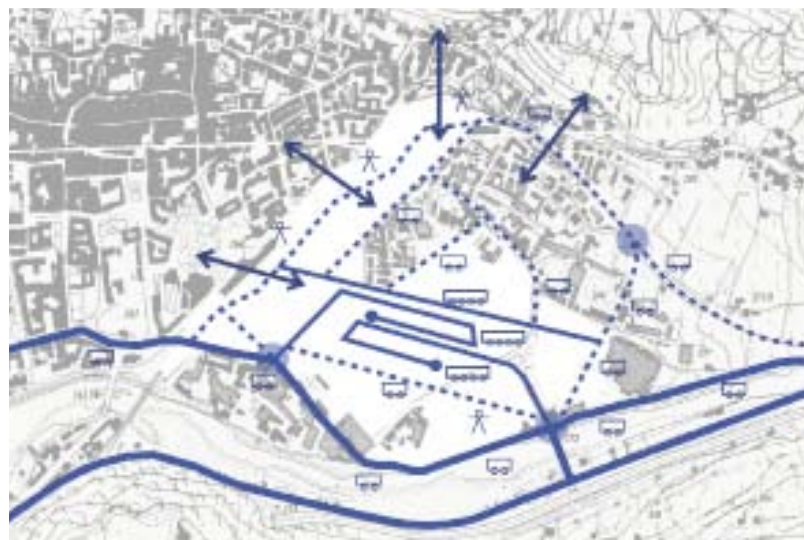


Fig.84
Sistema della mobilità.

Il sistema del verde.

Si deve permettere una comunicazione delle idee più semplice ed alla portata di critica che è un modo comunque efficace d'interagire, sin da ora, con le prospettive dei cittadini di Bolzano. Si propone, ad esempio, che il viale di collegamento tra la vecchia stazione (che diventa una sorta di portale della memoria) e la nuova, venga disegnato a terra da un grande "boulevard" verde denso di servizi e spazi ricreativi. La stazione storica, inoltre, si pensa che possa essere collegata anche in quota a quella nuova attraverso un tubo ellittico trasparente climatizzato e sospeso su "pilotis", all'interno del quale potrebbero trovare posto alcuni esercizi commerciali, servizi ed un lungo "tapis roulant" che collegherebbe di fatto il nuovo brano di città alla piazza dell'attuale stazione ferroviaria.

Tre torri destinate a terziario e commerciale di circa 18/20 piani siedono con il loro "stilobate" il tracciato della ferrovia (largo ca. 70m) consentendo massima permeabilità a terra; al di sotto del tracciato, in questo modo, possono essere localizzati alcuni programmi funzionali di importanza strategica per l'assetto urbanistico dell'intera area come la nuova stazione autocorriere/autobus ed un grande parcheggio d'interscambio. Oltre il rilevato della ferrovia, a ovest, possono trovare posto alcune aree con destinazione funzionale mista: produttiva/artigianale/residenziale.

Di fronte alle tre torri, sul lato ad est, ove si troverà la nuova stazione, immaginiamo possa essere edificata una compatta isola residenziale, densa di servizi e commercio (soprattutto ai piani terra) su modello della "lottizzazione gotica" del Centro Storico di Bolzano. Altre isole residenziali pensiamo possano occupare lo spazio lasciato libero dallo spostamento dei binari; tali lottizzazioni (di misura e tipo-morfologie differenti tra loro) dovrebbero essere circondate e connesse tra loro da infrastrutture di mobilità di basso impatto e soprattutto dalla trama continua degli spazi aperti d'interesse collettivo (prevalentemente trattati a verde che diventeranno il tessuto connettivo, come si è più volte ripetuto, di tutta la nuova crescita urbana prevista.



Fig.85
Sistema del verde.



Fig.86
Modello del progetto.

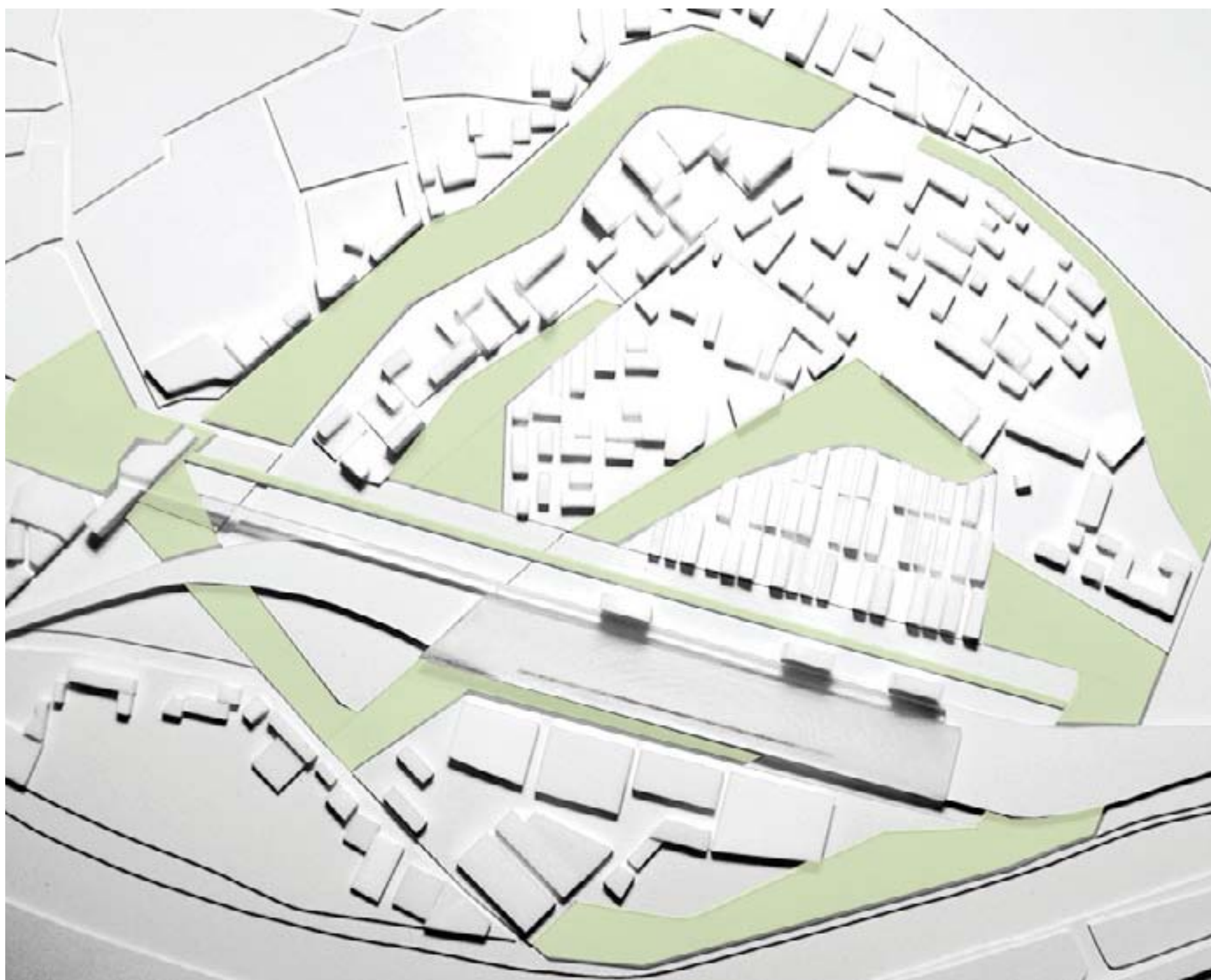


Fig.87
Masterplan del progetto n.1

5.6 Progetto 2: Studio per una prefigurazione dell'area della stazione

Quattro sono i luoghi centrali nuovi dove possono nascere strutture urbane forti per l'assetto futuro della città: la Nuova Stazione ed il suo intorno, Castelfirmiano, l'Agruzzo, e il parco Lungoisarco. La Nuova Stazione è l'occasione per un ripensamento dell'intero settore est della città; per fornire una naturale espansione al centro storico finora bloccato dalla rigida cortina del tracciato ferroviario e dei suoi impianti edilizi; per risolvere i problemi di separatezza dei quartieri Rencio e Piani; per togliere il traffico di passaggio e per riassetare, nel collo di bottiglia tra Virgolo e Isarco, l'intera viabilità cittadina.

Le relazioni con la città.

La zona ferroviaria, delimitata dal Piano urbanistico di Bolzano, ha subito nel tempo un processo di degrado e si presenta in gran parte ormai scarsamente utilizzata dalle Ferrovie dello Stato. Il gruppo paritetico, costituito dal Comune di Bolzano, provincia Autonoma e Ferrovie dello Stato, ha ipotizzato lo spostamento del tracciato ferroviario e della stazione dalla sua posizione attuale tangente a 45° il centro storico a un percorso est/ovest, portando la stazione circa cinquecento metri più a est della posizione attuale. Nella ricerca della continuità con il tessuto storico esistente, il collegamento visivo e formale tra la vecchia città e il nuovo insediamento può avvenire solo rompendo il fronte edilizio della stazione attuale, che corre ininterrotto dall'inizio di via Garibaldi fino in cima alla via Renon. Al di là dell'edificio principale della stazione e della torre sul corpo ristorante, gli altri volumi hanno scarso pregio architettonico e quindi non risulta doloroso aprire questa cortina edilizia in vari punti.

Il sistema della mobilità ed il sistema delle funzioni.

Essendo la maglia stradale del centro storico disposta a raggiera (partendo da Via Laurino, e di seguito via Dodiciville, via Brennero, via Piani d'Isarco, si disegna una prima strada alberata che le raccordi e che superi il tracciato troppo lineare delle vie Garibaldi/Renon, che tra l'altro presenta edifici in forte degrado e registra nella sporgenza dell'edificio principale della stazione un grosso intoppo alla viabilità. Un secondo collegamento si apre tra la stazione vecchia e la stazione nuova, e prosegue nella via Piani di mezzo: un asse di collegamento forte, un ampio percorso riservato ai soli pedoni, scandito con un ordine urbano ripreso dal centro storico, fatto dall'alternanza di tratti pedonali



Fig.85
Schema delle relazioni con la città.



Fig.86
Sistema delle funzioni.

(che qui sono alberati) e piazze di sosta, dove si trova una maggiore concentrazione di attività pubbliche. A sud del viadotto ferroviario parte una terza strada, che funziona da supporto principale per il traffico extraurbano e per il trasporto pubblico, oltre a servire come distribuzione ai parcheggi pubblici.

Dal punto di tipologico gli insediamenti a vocazione più pubblica sono collocati sulle piazze e sui percorsi principali, mentre nella rete secondaria si attestano gli insediamenti a prevalente destinazione residenziale. Una prima area di condensazione è identificata intorno alla vecchia stazione e ai palazzi provinciali. Poco più a nord, invece è sistemato un settore residenziale, con terziario ai piani bassi, e un nucleo centrale di attrezzature collettive a servizio della residenza e del quartiere dei Piani. L'aggregazione tipologica potrebbe alleggerire i piani residenziali alti e prevedere una maggiore compattezza ai livelli inferiori destinati ad uffici e commercio. Una seconda area fa da contorno alla nuova stazione, luogo dove culminano i flussi della nuova mobilità e comprende la nuova stazione passeggeri, la stazione autocorriere situata di fronte, il classico albergo, un centro commerciale più specializzato con il suo grattacielo uffici a segnare da lontano il baricentro dell'area e la nuova struttura intermodale. Anche qui, poco più a nord trova posto un'area prevalentemente residenziale con una dotazione di terziario e servizi. Un sistema secondario di strade e piazze scende da via Brennero a formare un primo allargamento prosegue e si biforca nei pressi di piazza della stazione nuova e si raccorda poi alla strada bassa di servizio. Una rete leggera di strade nel verde collega gli altri percorsi pedonali esistenti ai margini dell'area in modo da poter raggiungere a piedi tutti i comparti di nuova edificazione.

Il Sistema del verde.

Infine il sistema del verde parte dalla riorganizzazione dei giardini della stazione, sistema via Garibaldi e via Renon come spazio interno attrezzato, lo unisce alla nuova fascia di verde vicino alla funivia del Renon, disegna profondi attraversamenti in verticale dell'area, e li collega ad una ampia fascia di verde ai margini est.



Fig.87
Sistema del verde.



Fig.88
Sistema delle mobilità

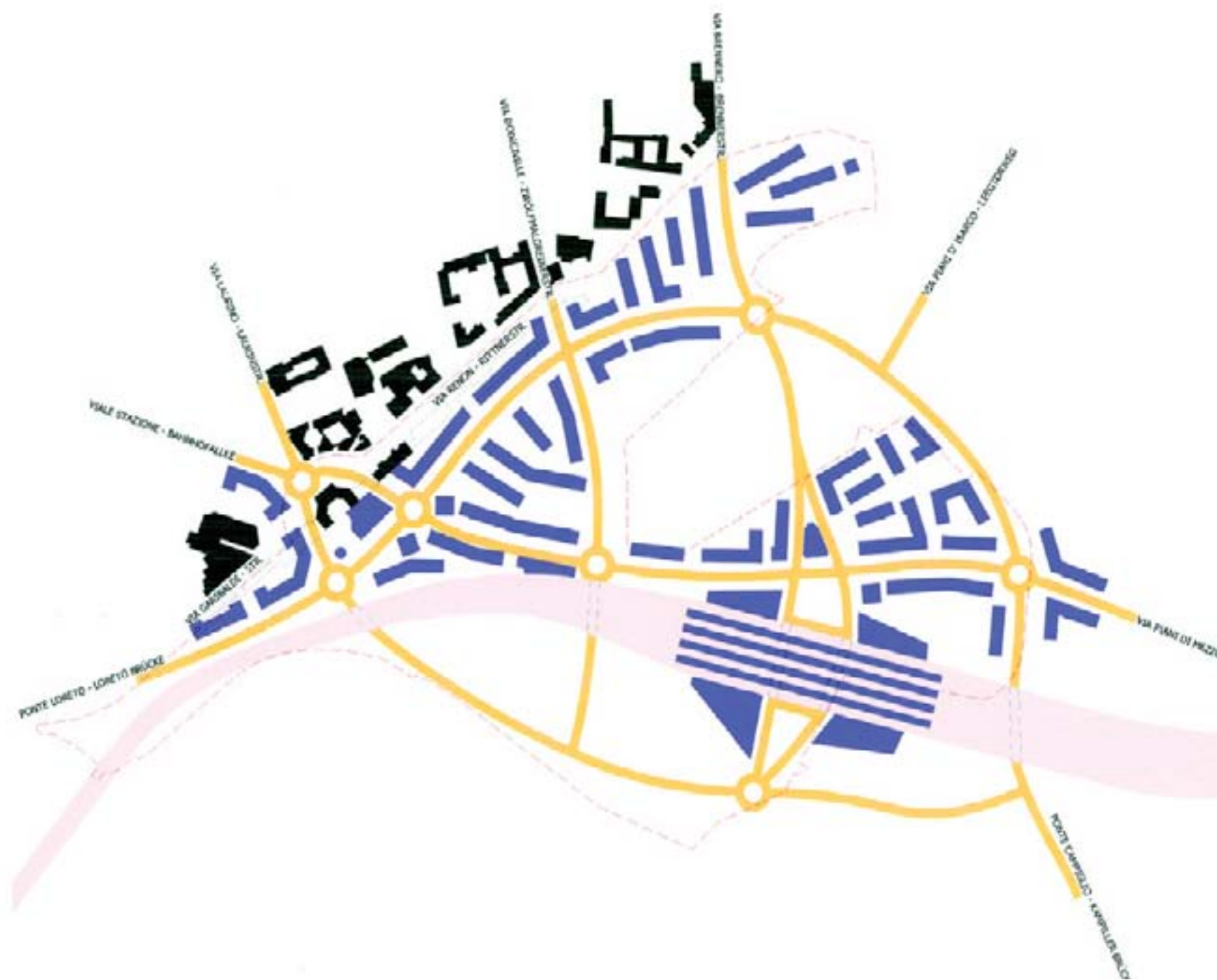


Fig.89
Masterplan del progetto n.2

5.7 Progetto 3: Il sistema ferroviario come elemento di integrazione urbana: uno scenario possibile?

La città sta assistendo ad un progressivo sviluppo di se stessa verso Sud-Ovest determinato dalla prossima edificazione delle nuove zone di espansione "Resia 1" e "Casanova" che incrementeranno considerevolmente il patrimonio edilizio abitativo. Le scelte di sviluppo in tale direzione sono dettate principalmente da questioni distanti da logiche urbanistiche, ed in gran parte determinate dalla disponibilità di terreno. L'intervento sull'area della stazione ha come tema la riconversione di un'area parzialmente dismessa e sicuramente sottoutilizzata che, per localizzazione, dimensione e "peso" è destinata a riequilibrare lo sviluppo urbano che contemporaneamente sta seguendo altre direzioni. Appare determinante quindi ipotizzare, per questa parte di città, un "principio insediativo" che le consenta di connettersi e rapportarsi con la città consolidata e futura.

Le relazioni con la città.

La precisa definizione dei "vuoti", di quelle aree che rimarranno patrimonio pubblico (verde, piazze, strade, marciapiedi, parcheggi), aree sulle quali l'amministrazione dovrà concentrare in futuro parte delle proprie risorse sia economiche che progettuali, sarà indispensabile per consentire di articolare e individuare nella città futura una forte identità e una distinta qualità urbana. E' fondamentale che tali spazi non siano le aree di risulta dell'edificazione, ma al contrario ne definiscano le regole, le gerarchie, le differenze. Il tessuto connettivo è per noi rappresentato dal sistema degli spazi inedificati. In tal senso la proposta individua come determinante e qualificante l'idea di ampliare, lungo l'attuale fascio dei binari, il sistema del parco dei lungofiumi attribuendogli il ruolo di elemento ordinatore della futura urbanizzazione.

Il sistema delle funzioni.

La logica insediativa monofunzionale che ha generato gli insediamenti residenziali recenti, viene abbandonata; lo schema proposto individua ambiti con elevato "mix funzionale" che, per localizzazione vicinanza al centro storico, ad aree verdi, alla ferrovia, assumono una vocazione funzionale che potremmo definire prevalente sulle altre. Lo scenario progettuale individua un mix prevalentemente terziario per la fascia lungo le vie Perathoner e Renon, a completamento del polo amministrativo provinciale e comunale esistente, prevalentemente residenziale



Fig.90
Schema delle relazioni con la città.



Fig.91
Sistema delle funzioni.

per le aree a Nord del nuovo tracciato ferroviario ad integrazione del già esistente quartiere dei "Piani", arricchendo così la attuale dotazione di servizi di quartiere; per le aree a Sud del nuovo fabbricato stazione si potrebbe individuare una destinazione prevalentemente produttiva-terziaria. Il commercio nello scenario proposto è parte integrante del "nuovo sistema stazione", funge da elemento di connessione tra il centro storico ed il nuovo insediamento, garantendo al tempo stesso il superamento della maggior distanza rispetto alla localizzazione attuale.

Il sistema della mobilità.

Il nuovo sviluppo della città verso sud ovest e la riconversione dell'area della stazione, impongono inevitabilmente delle riflessioni sulla mobilità urbana ed extraurbana. La previsione del "passante merci", di una linea metropolitana ad alta frequenza, il prossimo completamento della strada arginale, rappresentano interventi infrastrutturali che modificheranno sostanzialmente le modalità di approccio al "Centro". Il traffico veicolare affluirà prevalentemente da Sud, dal sistema arginale, attraverso il nuovo ponte sull'Isarco e il ponte Campiglio, i pendolari e gli abitanti delle periferie in particolare via Resia e Oltrisarco, dovrebbero poter usufruire del potenziamento del trasporto pubblico. In tale scenario assume ruolo particolare la localizzazione e conformazione della nuova stazione, nuovo "luogo" privilegiato per gli interscambi tra i vari mezzi di trasporto. Un edificio complesso sia per le funzioni che accoglie soprattutto per il ruolo urbano che assume. Il nuovo edificio dovrà soddisfare contemporaneamente i criteri progettuali legati alla mobilità su rotaia, ma anche, essendo la quota del ferro a + 7.00 m circa rispetto alla quota del terreno attuale, garantire la localizzazione di quelle funzioni legate all'interscambio quali parcheggi, stazione autocorriere terminal autobus urbani e taxi. L'articolazione altimetrica, la continuità del tessuto urbano, e la bi frontalità saranno i temi architettonici principali.

Il Sistema del verde.

La dimensione della fascia verde è tale da consentire anche l'inserimento di modesti edifici, che ne articolano ulteriormente le condizioni spaziali. Il sistema del verde è articolato da fasce di dimensione inferiore con diverse configurazioni, che caratterizzano la connessione pedo-ciclabile tra l'attuale giardino della stazione, il verde esistente nel quartiere "Piani" e il lungofiume. Il completamento e l'articolazione del Sistema degli spazi aperti è inoltre affidato ad una rete di percorsi, slarghi, piazze che costituiranno i luoghi "urbani" privilegiati nel nuovo insediamento.



Fig.92
Il sistema della mobilità



Fig.93
Sistema del verde.



Fig.94
Masterplan del progetto n.3

5.8 Richieste del Bando e gli obiettivi

Il concorso di idee a procedura ristretta denominato "ARBO" rappresenta una fase fondamentale del processo di trasformazione dell'"Areale ferroviario" di Bolzano in conformità al Protocollo di Intesa siglato tra Comune di Bolzano, Provincia Autonoma di Bolzano e RFI S.p.A. nel 2006.

In particolare rappresenta una tappa fondamentale per l'elaborazione di un Piano di assetto complessivo del sistema ferroviario di Bolzano e per programmare le fasi progettuali ed operative successive alla fase del concorso.

La decisione di bandire il concorso di idee è coerente con la convinzione della Società Areale ABZ S.p.A. che il percorso per la definizione del Piano di Assetto urbanistico non possa prescindere dalla ricerca della qualità urbana della progettazione, da perseguire anche attraverso la procedura concorsuale di alto livello per la redazione del progetto urbano. L'idea è quindi di cogliere, in relazione anche alle quantità delle aree rese disponibili dall'intervento specifico da parte di RFI, un'occasione irripetibile per aprire una riflessione ampia sulla città pubblica e privata in termini fisici e sociali e per reinnescare quel percorso di sperimentazione sul progetto della città e sullo spazio pubblico che da sempre caratterizzano qualitativamente la città di Bolzano.

Ai progettisti selezionati è pertanto richiesto, anche sulla base delle indicazioni contenute nel presente Documento e delle successive informazioni fornite per la fase del Concorso, definire un progetto con un livello di approfondimento adeguato alla scala urbana ed alla successiva necessità di redazione dello strumento urbanistico per l'avvio dell'attuazione degli interventi.

Le proposte progettuali dovranno definire anzitutto il progetto complessivo del nuovo centro di mobilità omogeneo e dell'ambito urbano di riferimento, ma anche approfondire gli aspetti architettonici degli edifici, sperimentando nuovi approcci e definendo l'articolazione tra edifici destinati anche ad usi diversi, il loro rapporto con lo spazio di relazione aperto e collettivo, i caratteri qualitativi, funzionali e prestazionali degli spazi abitativi, nonché la qualità di spazio aperto e servizi.

Gli obiettivi a cui devono rispondere le proposte di intervento sono così sintetizzabili:

- Migliorare il servizio di trasporto pubblico attraverso un suo potenziamento ed una maggiore intermodalità tra trasporto pubblico e privato su gomma e trasporto ferroviario.



Fig.95
Il concorso Arbo.

- Riorganizzare il trasporto delle merci trasferendone il più possibile dalla gomma alla rotaia e riducendo gli impatti negativi sulla popolazione e l'ambiente.
- Migliorare la qualità urbana ed insediativa dell'area circostante la stazione, attraverso una riqualificazione urbanistica e funzionale non solo delle aree dismesse da FS, ma anche di quelle dei Piani, di Rencio e di tutto l'asse stradale lungo il Centro Storico.
- Ridurre o eliminare l'effetto barriera della ferrovia attraverso una sua maggiore permeabilità e/o tramite lo spostamento del tracciato.
- Limitare l'espansione urbana e quindi il consumo di suolo agricolo, privilegiando il recupero urbanistico delle aree dismesse per rispondere alla domanda di spazi per la residenza, i servizi e le attività economiche. Per quanto riguarda la questione della riorganizzazione il trasporto delle merci si richiamano due questioni che hanno grande rilevanza per la stazione di Bolzano.



Fig.96
Il Masterplan.

5.9 Scenari di progetto

La proposta di intervento per l'area della stazione di Bolzano per quanto riguarda gli aspetti urbanistici intende rispondere ad obiettivi di carattere generale, che nell'ambito della stazione, per la sua funzione, collocazione e dimensione trovano un momento importante e decisivo di concretizzazione. Gli obiettivi che ci siamo prefissate sono così sintetizzabili:

- **Migliorare la qualità urbana ed insediativa** dell'area circostante la stazione attraverso una riqualificazione urbanistica e funzionale non solo delle aree dismesse da FS ma anche quelle dei Piani di Rencio e di tutto l'asse stradale lungo il centro storico.
- **Ridurre o eliminare l'effetto barriera della ferrovia** tramite lo spostamento del tracciato e attraverso una sua maggiore permeabilità.
- **Limitare l'espansione urbana** e quindi il consumo di suolo agricolo, privilegiando il recupero urbanistico delle aree dismesse per rispondere alla domanda di spazi per la residenza, i servizi e le attività economiche. Si tratta di recuperare aree da mettere a disposizione per i diversi fabbisogni che permangono elevati.

Le relazioni con la città.

La volontà progettuale di eliminare la barriera attualmente rappresentata dall'area di proprietà delle FS, ha comportato lo spostamento del fascio dei binari di 45° verso Sud-Est e ad una quota di + 7,00 metri.

Tale spostamento ha consentito di riconnettere il centro storico di Bolzano (collocato a Nord) con il quartiere dei Piani-Rencio (attualmente separato dal fascio dei binari) e con l'area di progetto. In questo modo l'area risulta essere non più isolata come era precedentemente ma diventa completamente connessa all'interno del tessuto urbano, sia dal punto di vista funzionale che dal punto di vista fisico.

La riorganizzazione complessiva dell'assetto ferroviario ha portato ad una riduzione del fascio dei binari con una conseguente diminuzione degli spazi destinati alle funzioni ferroviarie di proprietà delle FS (scalo merci, deposito, magazzini...).

Per quanto riguarda l'ambito di intervento le aree complessivamente coinvolte risultano parzialmente maggiori rispetto a quelle di proprietà delle FS in quanto si è reso necessario acquisire alcune porzioni di suolo privato con l'obiettivo di riorganizzare le funzioni di progetto.



Fig.97

Interventi significativi per il progetto della nuova stazione.

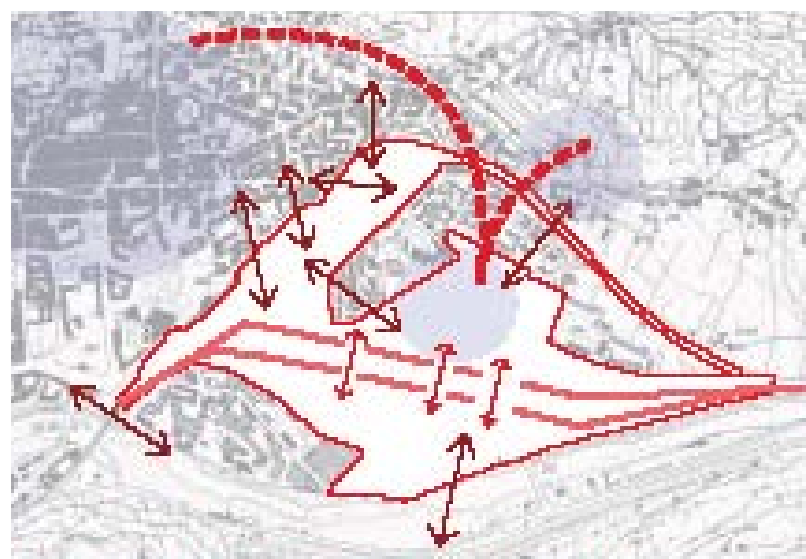


Fig.98

Il sistema delle relazioni con la città

Il sistema delle funzioni

L'obiettivo che ci siamo prefisse è di abbattere le zone monofunzionali, che impediscono l'integrazione delle differenti funzioni da insediare, a favore di uno schema con elevato mix funzionale.

Lo scenario progettuale rispecchia una politica che consente una maggiore aggregazione dell'area con il contesto.

Un mix funzionale che prevede l'interazione tra residenza e commercio è collocato nella fascia a Nord del nuovo tracciato ferroviario (vedi zona A), la cui collocazione è stata determinata tenendo conto delle differenti condizioni di soleggiamento e delle particolari caratteristiche fisiche ed orografiche dell'area.

Tale mix funzioanle è previsto in parte ad integrazione dell'esistente quartiere dei Piani-Rencio, ed in parte al completamento del centro storico, per riprenderne la maglia la conformazione degli edifici sarà a corte (aperte su un lato o completamente chiuse). Queste corti sono caratterizzate dall'avere la destinazione commerciale al piano terra.

Per quanto riguarda l'organizzazione della residenza nella fascia di completamento del quartiere Piani e Rencio, è caratterizzata da edifici a corte aperte su più fronti mantenendo la destinazione commerciale al piano terra degli edifici che si affacciano lungo l'asse viario principale.

Il nuovo sistema stazione ospita le funzioni commerciali e di parcheggio al piano terra, mentre il primo piano è destinato allo smistamento dei fruitori della stazione stessa. L'elemento di connessione tra il "nuovo" (progetto) ed il "vecchio" (centro storico) è rappresentato dal Fabbricato Viaggiatori; esso diventa la nuova porta della città che entra in relazione con il nuovo fabbricato stazione grazie ad una piazza esclusivamente pedonale che collega le due parti.

A Sud del nuovo sistema stazione sono collocati, oltre la funzione produttiva a completamento di quella esistente, il capolinea del trasporto pubblico su gomma e alcuni dei servizi pubblici quali l'auditorium ed il centro polifunzionale (vedi zona F,L ed M).

La zona di smistamento e dell'interscambio merci è collocata nella zona Sud-Est (vedi zona D).

La collocazione del centro direzionale è stata posta all'incrocio tra Via Alto Adige e Via Garibaldi in quanto presenta una facile accessibilità sia da Nord che da Sud (vedi zona H). Altri servizi urbani, come la scuola e l'impianto sportivo, sono parte integrante del quartiere Rencio-Piani.

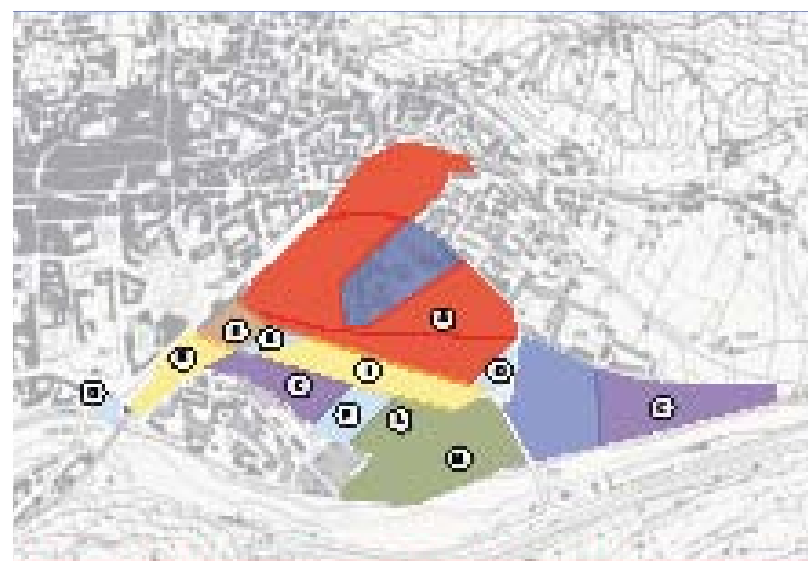


Fig.99
Il sistema delle funzioni.

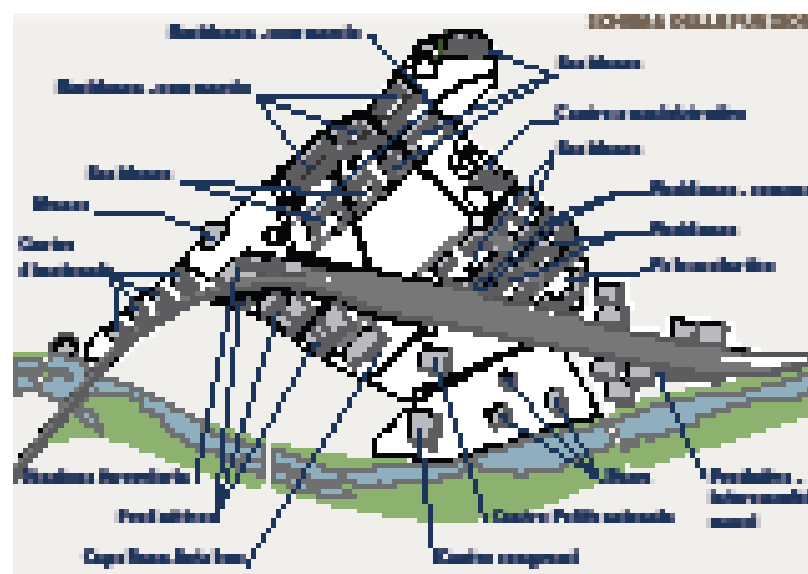


Fig.100
Il Masterplan del progetto.

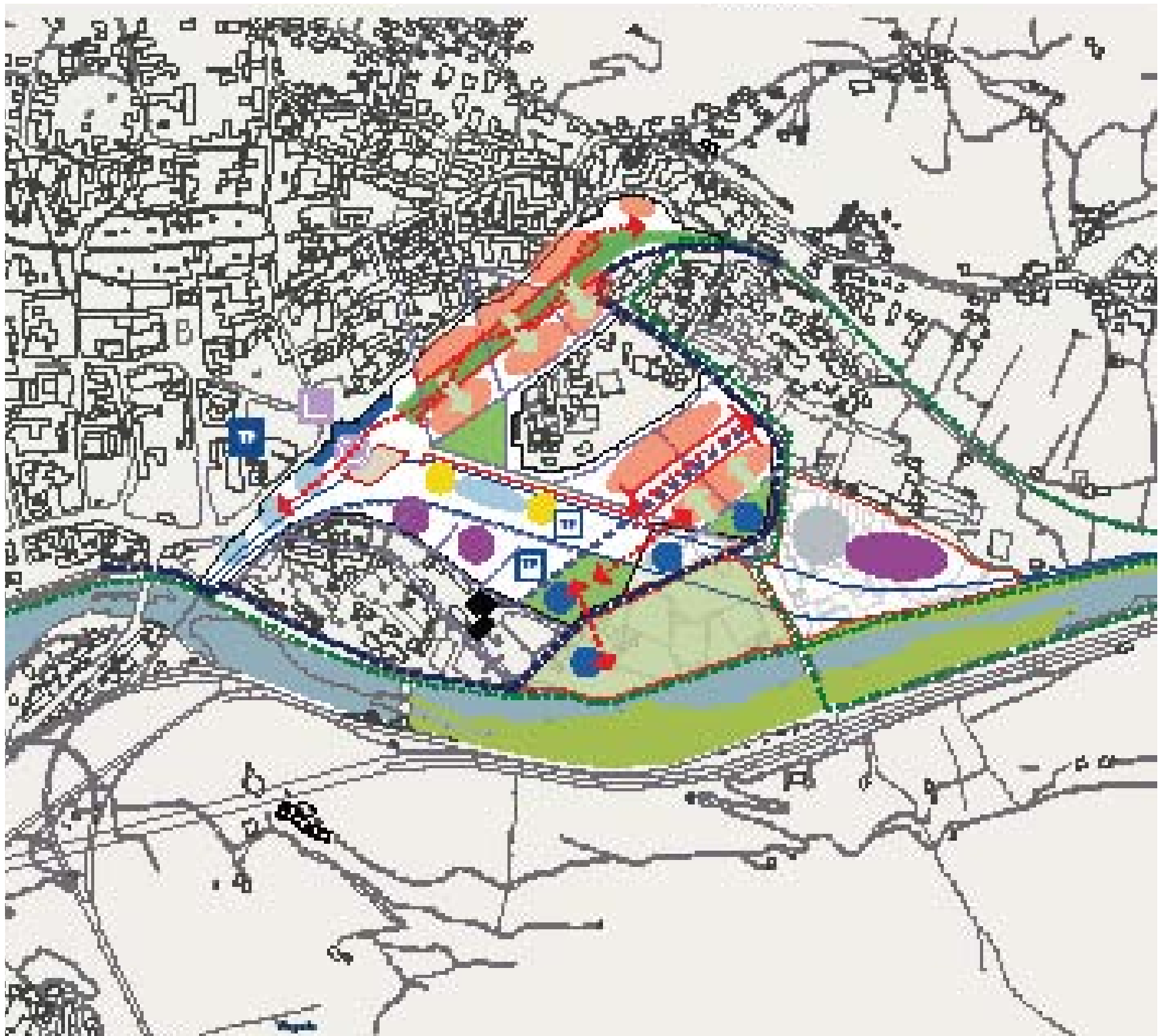


Fig.100
Il concept plan di progetto.

Il sistema della mobilità

Nel quadro della riorganizzazione della linea del Brennero ed in particolare con la prospettata realizzazione del passante merci Cardano-Ora, lo spostamento del centro intermodale delle merci a Bronzolo e gli interventi infrastrutturali in atto o previsti, la stazione di Bolzano si trasformerà in futuro da stazione mista merci-passeggeri in stazione passeggeri ed aumenterà la sua potenzialità di trasporto pubblico. Il recupero dell'area della stazione è stata l'occasione per riorganizzare complessivamente l'accessibilità pubblica e privata su gomma e quella pedociclabile.

Per raggiungere la massima integrazione tra i diversi vettori del trasporto pubblico e per ridurre il traffico privato nel centro storico ed in particolare i veicoli in transito lungo l'asse di Via Renon-Via Garibaldi, si prevede di rendere accessibile la stazione sui due fronti, caratterizzando l'accesso verso il centro storico in senso pedociclabile e per il trasporto pubblico urbano.

In questa logica si prevede che sul fronte Nord, verso il centro storico, di limitare la circolazione e la sosta delle automobili creando zone a traffico limitato (ZTL), razionalizzare l'accessibilità del traffico pubblico urbano. Sul fronte Sud verso il fiume rilocalizzare la stazione delle autocorriere (oggi in Via Peranthoner), prevedere un adeguato parcheggio per le automobili di coloro che vogliono raggiungere la stazione o il centro storico.

L'accessibilità principale all'area e allo scambio intermodale (ferrovia, autocorriere e parcheggi) dovrà avvenire a Sud dal sistema arginale attraverso i tre nodi di piazza Verdi/Ponte Loreto, nuovo Ponte Virgolo e Ponte Campiglio. La viabilità di scorrimento rappresentata dalla strada arginale prosegue al di fuori del perimetro dell'areale ferroviario.

La viabilità principale interna all'area si incentra su due viali urbani di connessione tra i nuovi insediamenti ed il tessuto esistente, il primo che va da Nord-Est a Sud-Ovest consente di collegare la zona residenziale con la fascia dei servizi posta a Sud, mentre il secondo che costeggia il nuovo sistema stazione collega le due zone residenziali.

L'accessibilità ai singoli edifici è garantita da un sistema di strade secondarie che allo stesso tempo consentono la riconnessione con la viabilità esistente.

Per quanto riguarda la mobilità dolce-pedonale dovrà essere garantita la permeabilità del centro Storico e del quartiere dei Piani verso nuovi insediamenti attraverso una rete caratterizzata da tre percorsi pedonali

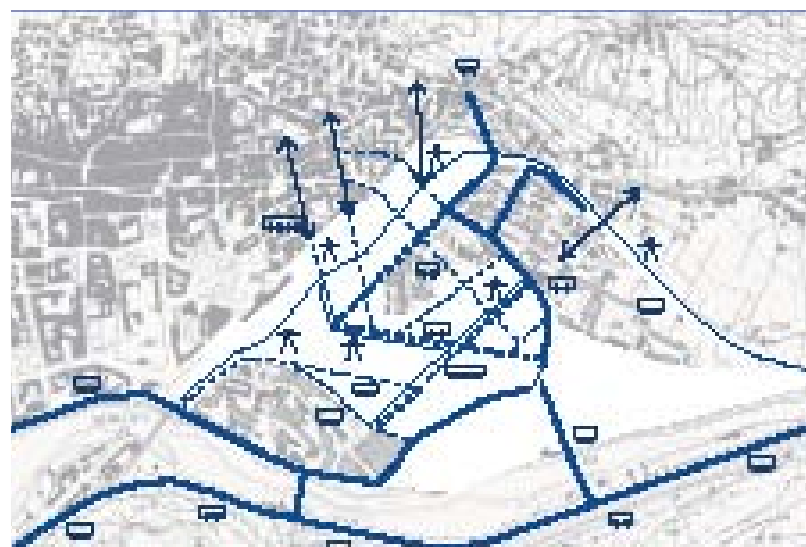


Fig.102
Il sistema della mobilità.

e ciclabili, relazionati al trasporto pubblico urbano e al trasporto del verde.

Il trasporto pubblico urbano prevede l'integrazione tra la linea del trasporto su gomma e le due nuove linee tranviarie che passando dal centro renderanno immediatamente raggiungibili i luoghi di eccellenza della città: musei, teatri, luoghi pubblici e verde urbano.

Una delle nuove linee tranviarie percorre anche uno dei nostri due assi principali.

Sistema del verde

I grandi spazi pubblici costituiti prevalentemente da parchi tematici e piazze diventano la struttura portante dell'intero progetto. Il sistema dei parchi è costituito da diverse caratterizzazioni di cui le più importanti dovranno essere:

- il Parco fluviale dell'Isarco (riqualificazione);
- Il Parco Urbano lungo il tracciato odierno della ferrovia, in connessione al sistema dei parchi già esistenti e ampliabili lungo il Talvera e l'Isarco;
- Il sistema di connessione tra il Parco storico della stazione ed il parco della nuova stazione rappresentato da una piazza pedonale;
- Il recupero e la rifunzionalizzazione dell'area agricola a Sud con l'inserimento di serre pubbliche e di un centro polifunzionale;
- la creazione di un'area verde che ospita il centro congressuale.

Gli spazi aperti ed i luoghi di grande centralità devono costituire la concreta opportunità di relazione tra il centro storico attuale con i nuovi insediamenti ed in particolare con la nuova stazione ferroviaria.

L'insieme degli spazi aperti è messo in relazione da percorsi ciclopedonali di collegamento che consentono il facile raggiungimento di tali spazi. Essi sono collocati lungo tre direttrici principali:

- l'asse che ripercorre il vecchio sedime ferroviario;
- l'asse in direzione Nord-Ovest e Sud-Est di collegamento tra il centro storico ed il nuovo insediamento
- l'asse in direzione Nord-Est e Sud-Ovest che collega il quartiere dei Piani con i parchi collocati lungo l'Isarco.

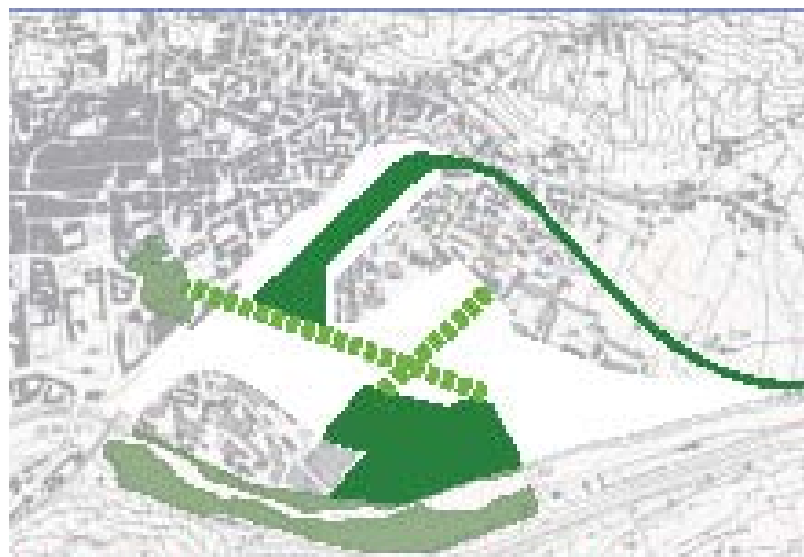


Fig.103
Il sistema del verde.

