

AREALE FERROVIARIO DI BOLZANO

Da quando fu costruita centocinquant'anni fa, la stazione di Bolzano collega la Provincia ed il suo capoluogo con l'Europa. Nel corso degli anni l'areale è cresciuto in modo costante senza tuttavia un progetto urbanistico definito per il graduale ampliamento della zona. Oggi la stazione ed il tracciato ferroviario che attraversa la città rappresentano una linea di separazione che divide Bolzano in due parti, relegando il quartiere dei Piani e alcune zone del quartiere di Rencio in una posizione marginale.

Con la riorganizzazione pianificata si vuole contrastare l'attuale situazione e creare un nuovo centro di vita cittadina: con questo obiettivo, e grazie a un investimento previsto di circa un miliardo di euro, un nuovo quartiere cittadino da 1,2 milioni di metri cubi sorgerà su un'area di 48 ettari. Sono le cifre più rilevanti dell'Accordo di programma per la valorizzazione territoriale (Puvat) dell'Areale ferroviario di Bolzano.



Boris Podrecca (1940) nasce a Belgrado e compie studi di architettura e arti figurative a Vienna, dove apre il proprio studio nel 1980.

È professore a invito a Losanna, Parigi, Venezia, Philadelphia, Londra e Harvard-Cambridge, Boston, Vienna. Dal 1988 è professore ordinario e direttore dell'Istituto di progettazione architettonica e teoria dello spazio all'Università di Stoccarda. Ha vinto numerosi premi e concorsi e pubblicato studi sulla teoria dell'Architettura.

www.modulo.net/it/progettisti/boris-podrecca



Fondato nel 1982 a Roma da Maria Laura Arlotti, Michele Beccu, Paolo Desideri e Filippo Raimondo, ABDR Architetti Associati ha esposto i suoi progetti in Mostre di architettura e in Istituti di cultura di capitali estere ed è stato invitato più volte alla Biennale di Venezia, alla Triennale di Milano ed alcuni progetti dello studio sono inseriti nella collezione permanente del MAXXI, Museo delle Arti del XXI secolo. Nel corso degli anni ABDR Architetti Associati ha ricevuto numerosi i premi e riconoscimenti.

www.modulo.net/it/progettisti/abdr-architetti-associati

UNA NUOVA DIMENSIONE PER BOLZANO

Una parte centrale di Bolzano tornerà quindi a essere parte integrante della città e dei suoi abitanti.

Andrea Suma

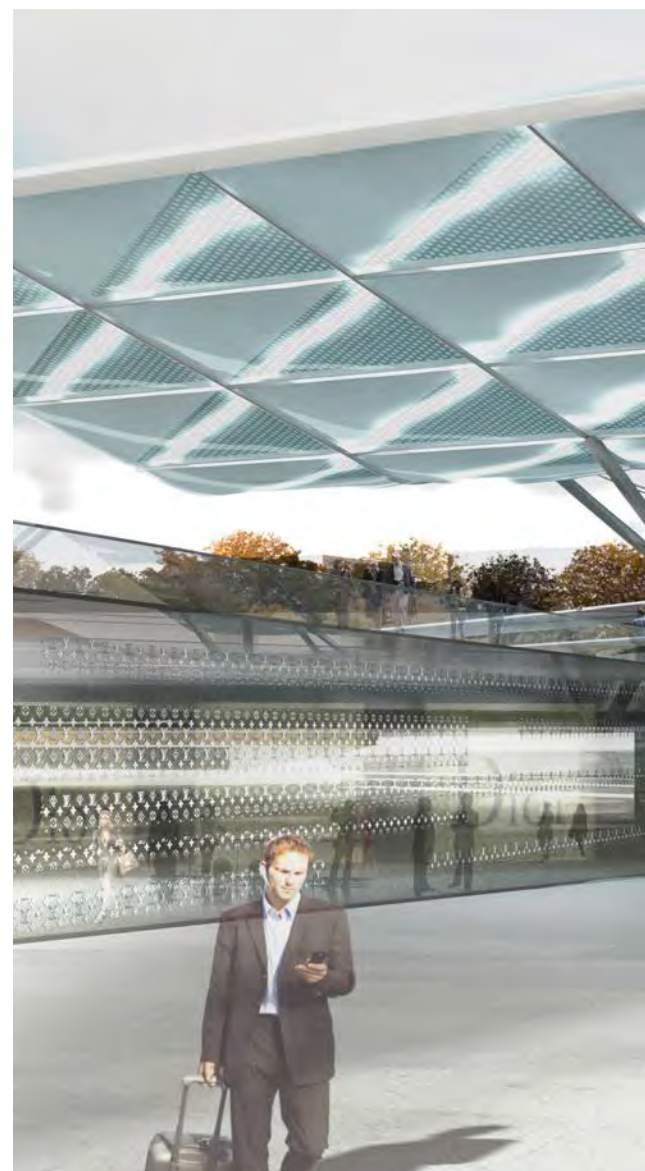
È il 1864. Viene dato il via ai lavori della ferrovia del Brennero, entrata in funzione nel 1867 e successivamente integrata, nel 1871, con il tratto Fortezza-Villach. Nello stesso anno si ha l'apertura della ferrovia della Val Pusteria e nel 1881 la realizzazione del raccordo Merano-Malles. In poco 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.

Quest'area oggi è caratterizzata prevalentemente da funzioni ferroviarie, collocata al centro tra la città di matrice storica e il quartiere dei Piani in cui insistono funzioni residenziali, artigianali, produttive, servizi pubblici, terziario e funzioni varie.

Gli ambiziosi intenti sono quelli di

deviare il traffico merci con la realizzazione del passante e rilocalizzare le funzioni ferroviarie presenti nello scalo urbano. Per il futuro di Bolzano e per i suoi abitanti questa riorganizzazione rappresenta però qualcosa di ben più importante perché consentirà di creare, nelle immediate vicinanze del centro storico, uno spazio urbano di grande qualità al posto di quella che finora era stata una specie di zona vietata o inaccessibile.

Tenendo a mente queste linee guida il team Podrecca, insieme a ABDR Architetti Associati di Roma e a Theo Hotz AG di Zurigo, ha elaborato il masterplan nominato vincitore del Concorso Internazionale di idee per l'areale ferroviario di Bolzano "ARBO". L'accordo è stato firmato – dopo oltre un decennio di trattative, incontri, studi e progetti – da Arno Kompatscher, presidente della Provincia, Renzo Caramaschi, sindaco di Bolzano, Silvana Giancane, vice presidente di Arbo - A-reale Bolzano - Abz spa, Maurizio Gentile, amministratore delegato e direttore generale di Rete ferroviaria italiana, Umberto Lebruto di Sistemi urbani e

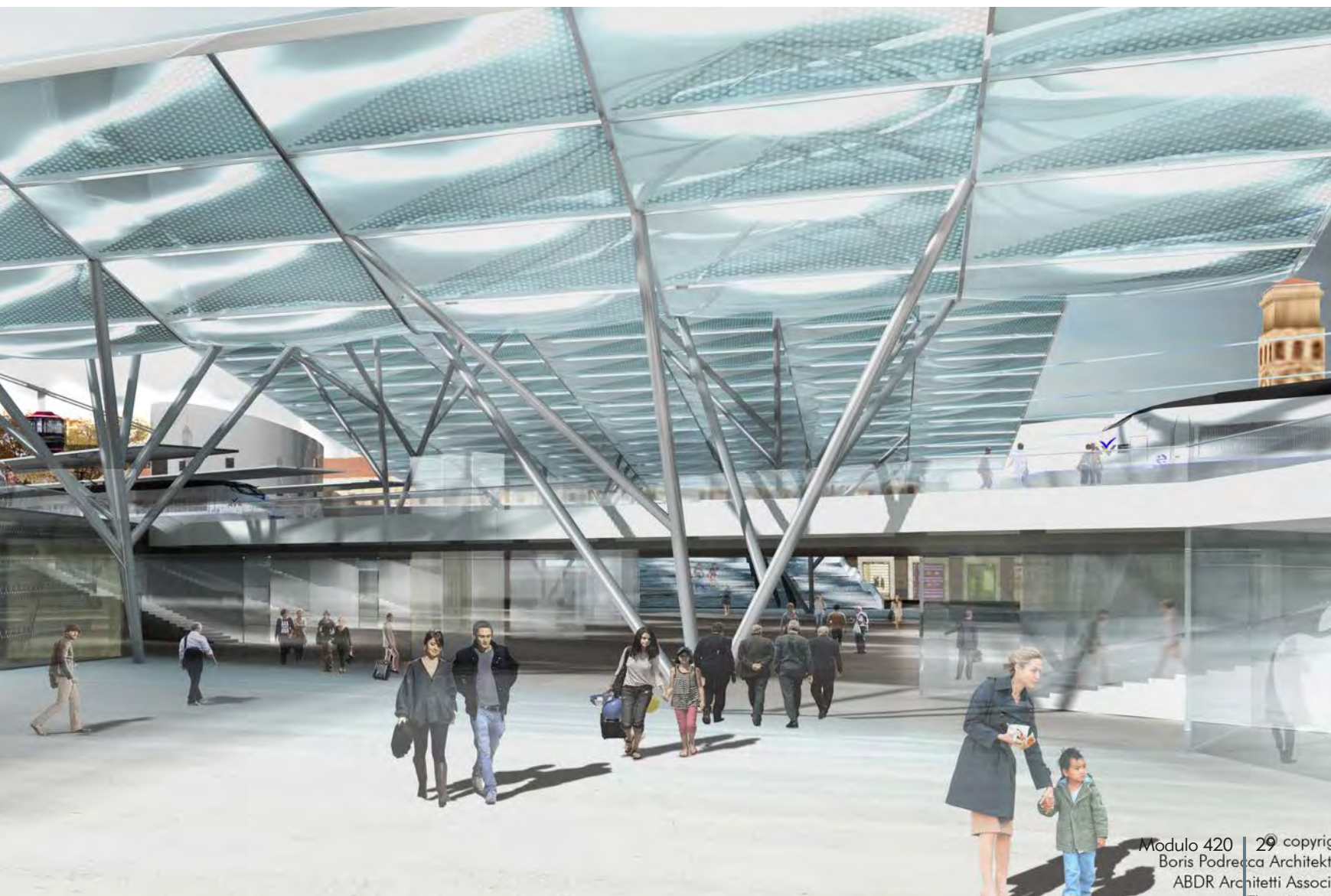


Roger Hopfinger, direttore regionale Trenitalia e promette l'inizio dei lavori entro il 2021.

Una parte centrale di Bolzano tornerà quindi a essere parte integrante della città e dei suoi abitanti.

Il Piano di Recupero Urbanistico riorganizza un territorio caratterizzato da un tessuto urbano "disperso" (urban sprawl), all'interno del quale il tracciato ferroviario esistente costituisce una barriera quasi insuperabile tra città storica e "città nuova". Per questo motivo è stato necessario il radicale spostamento dell'arpa ferroviaria che si propone come punto di partenza per l'intera pianificazione e conduce, in seguito, al progetto del nuovo polo della mobilità. Il progetto intende sviluppare le necessarie premesse per una pianificazione qualitativa della città e per una riorganizzazione generale del traffico urbano mirata alla risoluzione delle criticità esistenti.

L'area di progetto si confronta con il tessuto urbano tipico di una città mit-





teleuropea di media grandezza con un'identità quasi intatta e perfettamente riconoscibile, essendo Bolzano una cittadina né globalizzata né mercantile. Il masterplan punta quindi ad un intenso dialogo con tutti i parametri tipologici, architettonici e infrastrutturali della città. Tutti i comparti funzionali – come la residenza, il commercio, l'istruzione, il turismo, l'artigianato, la cultura e così via – vengono concepiti e strutturati in base alle specifiche potenzialità del luogo.

Il piano propone nuovi campi del paesaggio per il tempo libero e percorsi pedonali differenziati. Nell'ideogramma del masterplan il pedone gioca un ruolo di primaria importanza: muovendosi senza ostacoli impara a conquistare nuovi spazi liberati dal traffico, senza alcuna imposizione consumistica.

Il piano di recupero dell'Areale di Bolzano interessa un'area di circa 475.000 mq, risultante in prevalenza dalla dismissione dalle aree ferroviarie di proprietà delle Ferrovie Italiane (circa 300.000 mq) e dall'acquisizione di alcune aree sul lato est, indispen-

sabili per permettere lo spostamento del tracciato ferroviario e per ospitare tutte le infrastrutture tecniche necessarie per il funzionamento della nuova stazione di Bolzano.

L'impianto urbanistico si inserisce contestualmente nella morfologia urbana di Bolzano e reinterpreta e trasforma le diverse tipologie esistenti. La distribuzione funzionale tiene conto delle potenzialità di ogni nuova area, con una prevalenza di residenze nella zona dei Piani, un'area artigianale-abitativo-produttiva a est e un centro polifunzionale con terziario, servizi e cultura a sud. Le volumetrie di progetto rispettano un indice territoriale complessivo di 2,49 mc/mq. Tenendo conto del grande peso delle infrastrutture all'interno dell'Areale, l'indice sale a 4,50 mc/mq, se consideriamo l'area di trasformazione al netto di aree agricole, stradali e ferroviarie. La volumetria complessiva insediabile è pari a 1.185.000 mc.

Il progetto nasce dalla volontà di riposizionare verso sud l'arpa ferroviaria conservando la vecchia stazione di Bolzano come landmark della città.

Il nuovo schema d'impianto prevede sette binari passanti con un raggio di curvatura di 750 metri in corrispondenza delle banchine. Oltre a questo, vengono previste aree tecniche nella zona est lungo l'Isarco e un servizio di auto al seguito sul lato sud dei binari, in prossimità della stazione.

La vecchia linea, che attualmente divide Rencio e i Piani, si trasforma in un elemento di congiunzione, una cerniera verde, un passaggio pubblico per attività ricreative.

L'elemento centrale dell'intervento è il nuovo polo della mobilità, luogo dell'interscambio tra i diversi mezzi di trasporto pubblico e privato organizzato su due livelli.

Il progetto conferma nella sua sede attuale l'edificio del Fabbricato Viaggiatori, memoria storica della città e soggetto a tutela monumentale, lasciando inalterate alcune delle sue funzioni tipiche (biglietterie, uffici per il personale di stazione, impianti tecnici e magazzini) e implementandone altre (funzioni commerciali, per l'intermodalità e la ristorazione) così da salvaguardare la sua identità. L'edificio, quindi,

opportunamente restaurato e rifunzionalizzato diventa tramite tra la città e il nuovo piazzale interno, dal quale è possibile raggiungere lo shopping mall e la nuova funivia del Virgolo o proseguire verso il livello sottostante.

Tramite l'ampia ed elegante scala attrezzata, si scende, guidati e protetti dalla grande copertura di polimeri, alla piazza ipogea, attorno alla quale si trovano funzioni pubbliche e private come la stazione dei bus, l'accesso alle banchine ferroviarie, alle piazzole per i taxi, e ai servizi di Kiss&Ride, Park&Ride e Car sharing, spazi commerciali, gastronomia e servizi innovativi per l'utente.

La nuova autostazione dei bus inter-

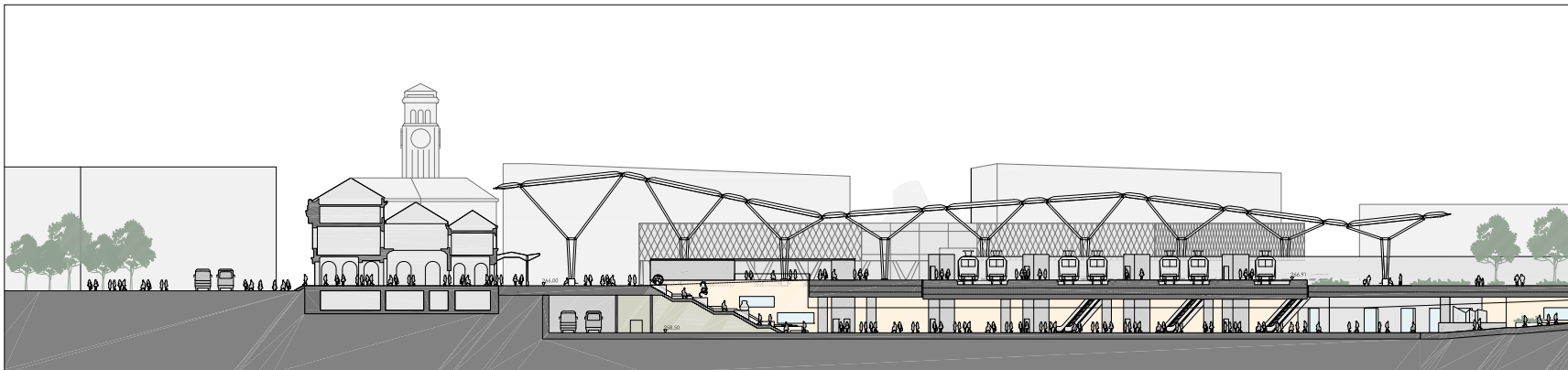
rata, che integra il traffico regionale e quello urbano, viene servita da due rampe di accesso carrabili, la prima su Via Garibaldi a sud e la seconda su Via dei Piani di Bolzano a nord.

Nel rispetto delle previsioni del piano della mobilità (PUM 2020), i flussi principali del traffico motorizzato vengono quindi concentrati nel lato sud-est dell'Areale, con il potenziamento del nodo di Ponte Campiglio. Davanti alla vecchia stazione, l'asse Via Garibaldi-Via Renon diventa un boulevard alberato dove trovano collocazione le nuove linee tranviarie (o metrobus). La chiusura al traffico di questo tratto permette la pedonalizzazione di una vasta area che, partendo dal centro

storico e passando attraverso la piazza ipogea, si estende anche a sud del tracciato ferroviario. La rete di piste ciclabili esistenti viene ampliata e coadiuvata da diversi posteggi per le biciclette intorno al polo della mobilità e nel nuovo quartiere dei Piani.

Il progetto prevede inoltre l'inserimento di una stazione per le biciclette a servizio del centro intermodale affacciata sul nuovo boulevard di Via Garibaldi e posta in continuità con l'ala sud-occidentale del vecchio fabbricato viaggiatori.

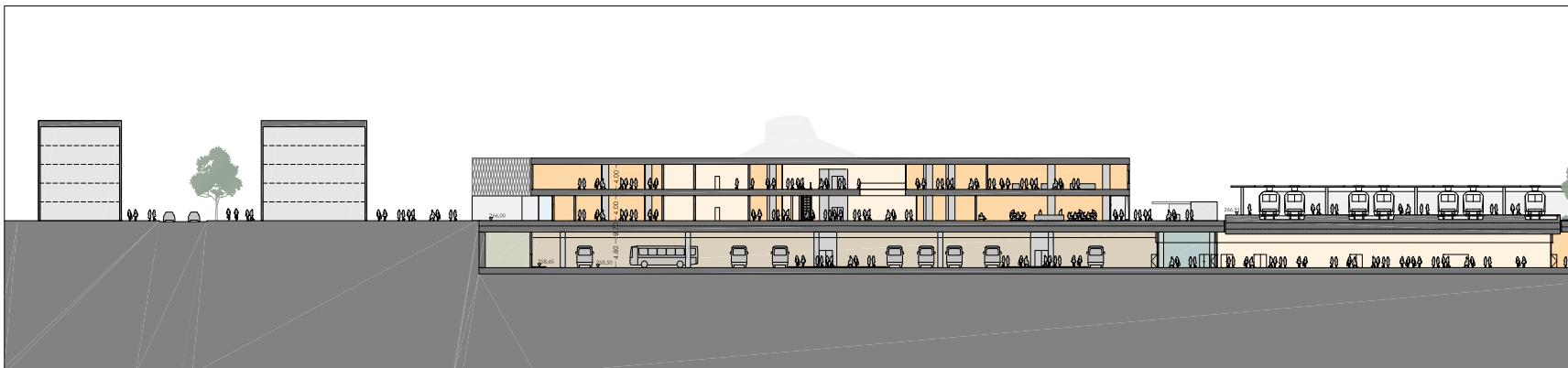
Dal 2020 l'operazione entrerà nel vivo con la pubblicazione della gara europea e l'aggiudicazione dell'appalto per la realizzazione del progetto.



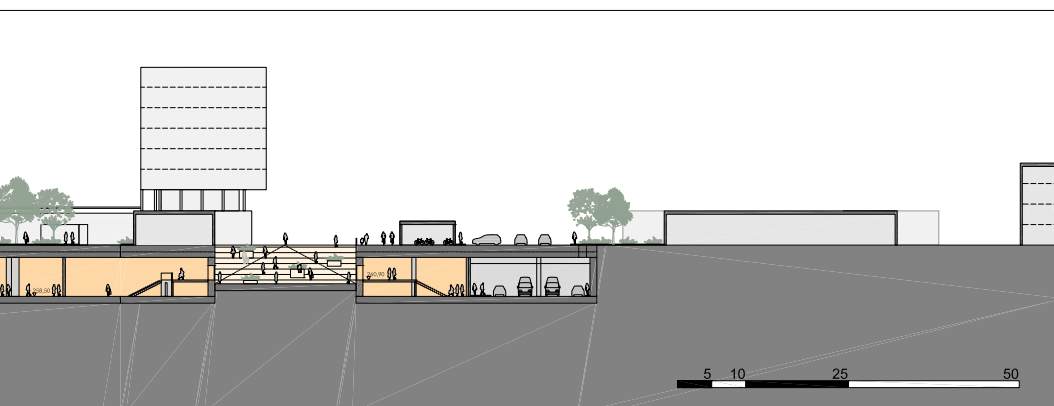
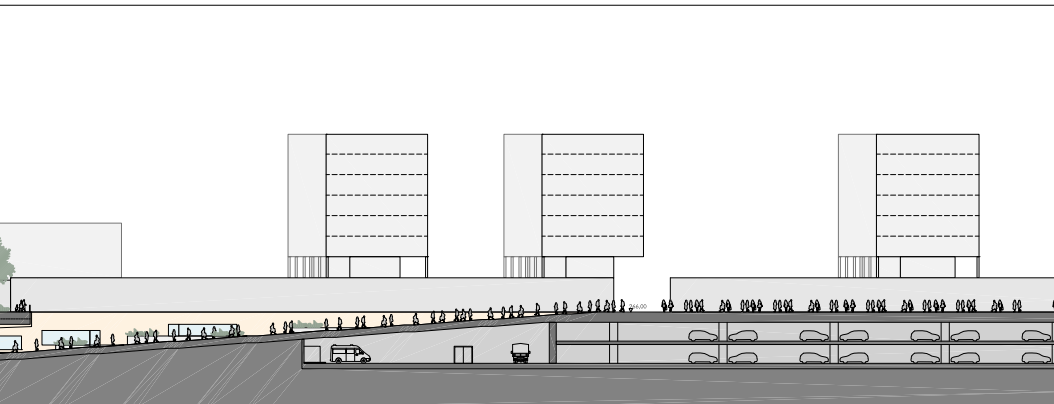
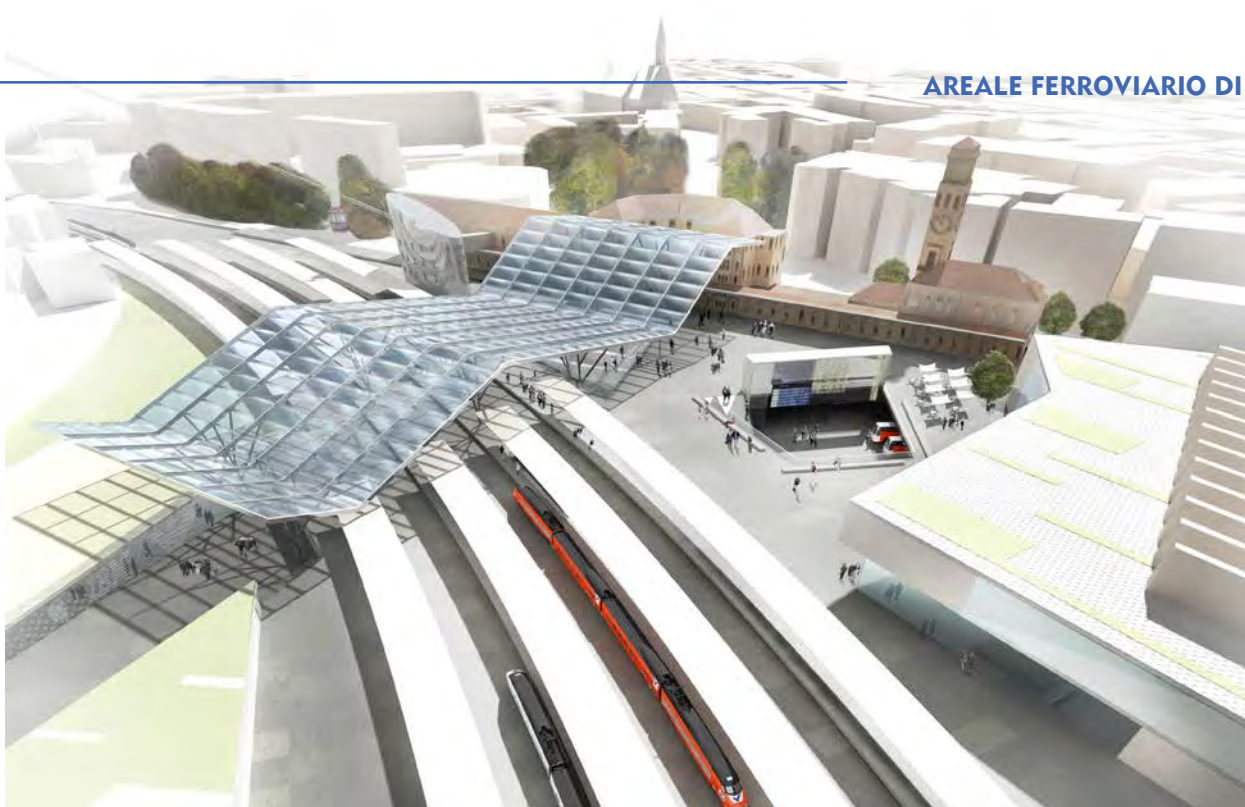
SEZIONE AA_SCALA 1:500 - SCHNITT AA_MASZTAB 1:500



SEZIONE BB_SCALA 1:500 - SCHNITT BB_MASZTAB 1:500



SEZIONE CC_SCALA 1:500 - SCHNITT CC_MASZTAB 1:500



- PIAZZA IPOGEA
UNTERIRDISISCHE PIAZZA
- CAPOLINEA BUS
ENDSTATION BUS
- SPAZI COMMERCIALI
GEWERBEFLÄCHEN
- SERVIZI STAZIONE BUS
BUSBAHNHOFSDIENSTE
- MAGAZZINI
LAGERFLÄCHEN
- PARCHEGGIO
PARKPLÄTZE
- CARICO/SCARICO
ANLIEFERUNG
- LOCALI TECNICI
HAUSTECHNIK

Società Areale Bolzano ABZ S.p.A.
Areal Bozen ABZ A.G.

ARBO



FASE B

MASTERPLAN DEL PIANO DI ATTUAZIONE IN PROSECUZIONE DEL CONCORSO DI IDEE
PER L'AREALE FERROVIARIO DI BOLZANO / MASTERPLAN DES DURCHFÜHRUNGSPLAN
ALS FORTSETZUNG DES IDEENWETTBEWERBS FÜR DAS BAHNHOFSAREAL BOZEN

© ATI Progettisti / ARGE Planer

Boris Podrecca Architects (Capogruppo / Gruppenleiter)

BORIS PODRECCA
ARCHITECTS

ABDR Architeti Associati

ARCHITETTURA
URBANISTIK GENERALP
PLANUNG

Theo Hotz Partner

theo hotz partner | architektur

ELABORATO / AUSARBEITUNG
CENTRO INTERMODALE E VELA DI COPERTURA - SEZIONI AA-BB-CC
INTERMODALER KNOTENPUNKT UND BAHNHOFSDACH - SCHNITTE AA-BB-CC

Scala / Masstab		Tipo elaborato / Art der Ausarbeitung		Tavola n. / Plan Nr.	
1:500		PROGETTUALE / PROJEKTBEZOGEN		3.3.7	
		Data di emissione / Datum der Ertassung			
		18/10/2013			
Revisione / Index	Data / Datum	Descrizione / Beschreibung	Redazione Gezeichnet	Verifica Überprüfung	Approva Genehmigt

