

CONCORSO DI IDEE PER L'AREALE FERROVIARIO DI BOLZANO

ARBO



LDA

www.Lda-studio.com

IT 16128 Genova (GE)
Porto Antico
vico delle vele 7/2

PRIMO PIANO Sviluppo urbano

Sul masterplan ci sarà una trattativa pubblico-privata

Ora Bolzano cerca investitori per l'areale

Il capoluogo altoatesino non si espande ma cresce recuperando 30 ettari di aree ferroviarie

DI PAOLA PIEROTTI

L'areale è il progetto del secolo per Bolzano» lo definisce così Gerhard Brandstätter, presidente di Arbo, società pubblica costituita da Comune e Provincia per trasformare 30 ettari a ridosso del centro storico, dove oggi ci sono la stazione e un fascio di binari dismessi. «Da molti anni c'è l'idea di utilizzare al meglio quest'area di forte potenzialità. Data la penuria di territorio edificabile – dice Brandstätter – quest'area consentirebbe alla città di crescere senza espandersi».

Oggi per l'areale è stato fatto un passo avanti. Dalla

vision politica al progetto, la scorsa settimana infatti è stato scelto il masterplan. Il progetto è firmato dalla cordata guidata da **Boris Podrecca** con **Theo Hotz Ag Architekten und Planer** e i romani **Abdr Architetti Associati** (progettisti anche della stazione Av Tiburtina a Roma), vincitori del maxi-concorso in cui erano in gara star internazionali come UnStudio e big italiani come Alberto Cecchetto e Cino Zucchi. Al secondo e al terzo posto rispettivamente i gruppi guidati da **Sts** e **Stefano Boeri Architetti**.

Essendo le aree di proprietà di Rfi, la prima questione da risolvere è relativa alla stazione. «Il progetto – spiega il Rup **Wolfgang Piller** – prevede il mantenimento dell'attuale fabbricato, che sarà ampliato e integrato con altre funzioni urbane, come hotel e shopping mall. Il tracciato sarà deviato, la stazione sarà in curva e nel nuovo ambito è prevista una copertura trasparente che consentirà l'accesso ai binari e ai servizi sottostanti».

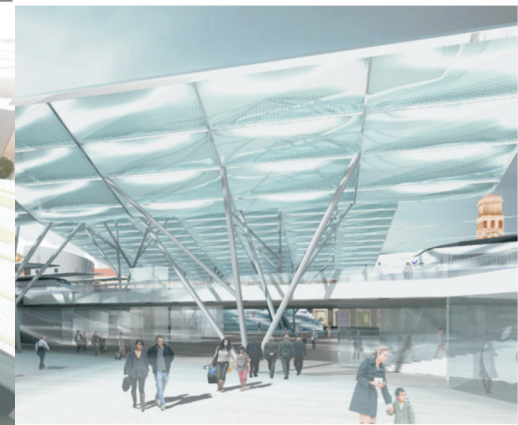
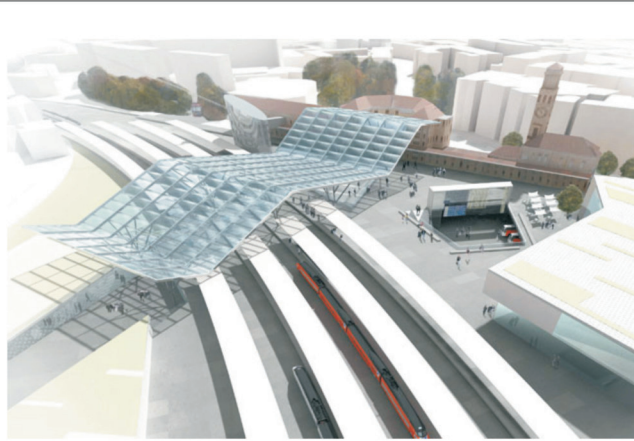
L'obiettivo dell'operazione è ricucire due brani urbani oggi separati dal sedime dei binari. «In inverno

quest'area è molto ombreggiata dalle montagne – continua Piller – così il progetto vincitore prevede le residenze sul lato più a nord, verso il centro storico, lasciando altri lotti per uffici e spazi per la cultura».

Non appena Rfi si è resa disponibile alla riconversione di quest'area, nel 2007 Comune e Provincia hanno costituito la società Arbo finalizzata alla trasformazione. Prima c'è stata una gara per affidare il coordinamento dell'operazione (vinta da Luca Dolmetta); poi una gara per l'esame geologico; una terza gara per definire il logo; la quarta gara è stata per il concorso di progettazione per il masterplan. «Serviranno altri 3 anni per avviare i lavori – stima Brandstätter –, altri 3-5 per finire le prime opere e 10-15 per completare tutto».

Un'operazione di trasformazione urbana modello che si inserisce in un ricco sistema di iniziative volute dalla Provincia e promosse negli ultimi vent'anni dallo stesso presidente, Luis Durnwalder. Un'operazione-simbolo per il processo innescato; per la volontà di investire sul progetto, su un masterplan che sarà la griglia per la trattativa tra istituzioni locali e Ferrovie e per la richiesta di manifestazioni di interesse da parte dei privati.

«Finora abbiamo speso poco – dice il presidente di Arbo – 800mila euro in tre anni incluso il concorso, e tenendo presente che erano in palio maxi-premi di 50, 75 e 100mila euro e sei rimborsi spese da 30mila euro ciascuno. Abbiamo risparmiato molto, e oggi c'è sul piatto un masterplan. Per la progettazione architettonica degli edifici, i vincitori del concorso potranno essere affiancati da altri studi. Immaginiamo una ricaduta sul territorio coinvolgendo specialisti e studi locali». Sulle procedure future è ancora tutto da decidere ma anche per il Rup «sarebbe auspicabile che anche i privati promuovessero concorsi di architettura per i singoli lotti». Con il progetto della cordata guidata dall'italo-austriaco Comune, Provincia e Rfi dovranno discutere la



POLO DELL'INTERMODALITÀ E MIX DI FUNZIONI

■ L'areale di Bolzano diventerà una nuova «porta della città», un quartiere più grande del centro storico esistente, con case, laboratori artigianali, spazi produttivi, servizi pubblici e uffici e soprattutto una nuova stazione ferroviaria. L'operazione prevede un investimento pubblico-privato di 800 milioni e sarà realizzata nell'arco dei prossimi 10-15 anni su un'area di 30 ettari



proposta, fare una valutazione economica precisa e cercare investitori.

«Dobbiamo ora valutare nel dettaglio i costi effettivi – ha precisato Durnwalder – fare un progetto di massima dell'impegno finanziario e poi trattare con Ferrovie un accordo definitivo». Con Rfi si dovrà trattare la permuta della nuova infrastruttura con un terreno non più utilizzato (20 ettari circa). Complessivamente l'investimento sarà sugli 800 milioni (di cui 400 per la stazione). «Puntiamo a trattative concrete in tempi adeguati, ma fondamentale è trovare finanziatori privati convinti – sottolinea Durnwalder –. Provincia e Comune potranno seguire il progetto passo passo cominciando dalle verifiche sui costi necessari alla mobilità». ■



Coordinatore Concorso ARBO
LDA-Studio - Genova (www.Lda-studio.com)
durata coordinamento: set 2009 - feb 2011

L'attività del coordinamento del concorso internazionale di idee ARBO, meglio nota nei paesi nord-europei come **Fase 1**, è stata sviluppata in forma autonoma da **LDA Studio** attraverso la propria struttura ed i propri consulenti (legali, trasportistici, urbanistici, economici, ingegneristici, paesistici) manlevando la Società Areale ABZ S.p.A. (società pubblica costituita per il 50% dalla Provincia di Bolzano ed il 50% dal Comune di Bolzano) da ogni incombenza operativa in quanto non disponeva di personale dipendente, né di strutture proprie.

Il coordinamento durato circa 18 mesi, è stato quindi assunto per intero dalla struttura di **LDA Studio** che si è occupata per intero della gestione, promozione e verifica costante del processo del concorso.

Le principali attività svolte per il coordinamento del concorso di idee sono state le seguenti:

- *ideazione e coordinamento gara nome/logo **ARBO***
 - *predisposizione Bando, Disciplinare concorso, Documento Preliminare alla Progettazione, Allegati per domande e dichiarazioni di concorso*
 - *organizzazione sito del concorso www.arbo.bz.it*
 - *gestione delle FAQ di concorso*
- *rapporti e riunioni con Enti Pubblici (Provincia, Comune, Società Trasporto Urbano e Provinciale, RFI, FS Sistemi Urbani, Centostazioni, ecc.)*
- *Analisi delle proprietà catastali dell'ambito di intervento*
 - *Segreteria per la durata del concorso*
 - *Coordinamento Segreteria Tecnica*
 - *Coordinamento Seminario e Sopralluogo*
 - *Organizzazione complessiva eventi collaterali*
 - *Rapporti con la Giuria*
 - *Rapporti con i partecipanti e concorrenti*
- *Organizzazione mostra e pubblicazione dei risultati*
 - *Restituzione materiali di Concorso*

Ente banditore
Società Areale Bolzano ABZ S.p.A.
c/o Provincia Autonoma di Bolzano
I-39100 Bolzano , via Crispi 3

Consiglio di Amministrazione
Dr. Gerhard Brandstätter - Presidente
Dott. Arch. Carlo Azzolini
Dr. Hermann Berger
Dott. Arch. Stefano Rebecchi

Responsabile Unico Procedimento
Arch. H. Wolfgang Piller

Coordinatore Concorso
Arch. Luca Dolmetta (**LDA Studio**)

Elaborazione bando e documenti di concorso
LDA Studio - Genova

Segreteria tecnica
Arch. H. Wolfgang Piller
Arch. Luca Dolmetta
Avv. Maria Larcher
Dott.ssa Claudia di Filippo

Tipologia della procedura
Concorso di idee a procedura ristretta con preselezione
Ammessi 10 partecipanti alla fase del Concorso

Giuria
Prof. Arch. DI Dietmar Eberle (Presidente)
Dipl. Ing. Arch. BDA, RI BA Christoph Ingenhoven
Prof. Roberto Camagni
Prof. Arch. Andreas Kipar
Univ. Prof. DI Dr. Techn. Arch. Arnold Klotz
Prof. Arch. Federico Oliva
Dr. Enrico Pentore
Ing. Guglielmo Concer (*supplente*)
Arch. Josef Putzer (*supplente*)

Partecipanti
1. fase: 138 gruppi internazionali
2. fase: 10

- UNStudio Van Berkel - Olanda
- Arch. Boris Podrecca- Austria (**vincitore**)
- Arch. Giulio Marchi STS Servizi Tecnologie Sistemi SPA - Italia
- Cecchetto & Associati srl - Italia
- Stefano Boeri Architetti - Italia
- Cino Zucchi Architetti srl - Italia
- Cruz y Ortiz Arquitectos S.L.P. - Spagna
- SDL - Studio Daniel Libeskind - U.S.A.
- Prof. Kees Christiaanse, KCAP Architects & Planners - Svizzera
- DPA Dominique Perrault Architecture s.a.r.l. - Francia

Calendario
Pubblicazione bando: 21.04.2010
Presentazione candidature: 11.06.2010
Invito 10 concorrenti: 17.07.2010
Consegna progetti: 24.11.2010
Conclusione lavori Giuria: 05.02.2011

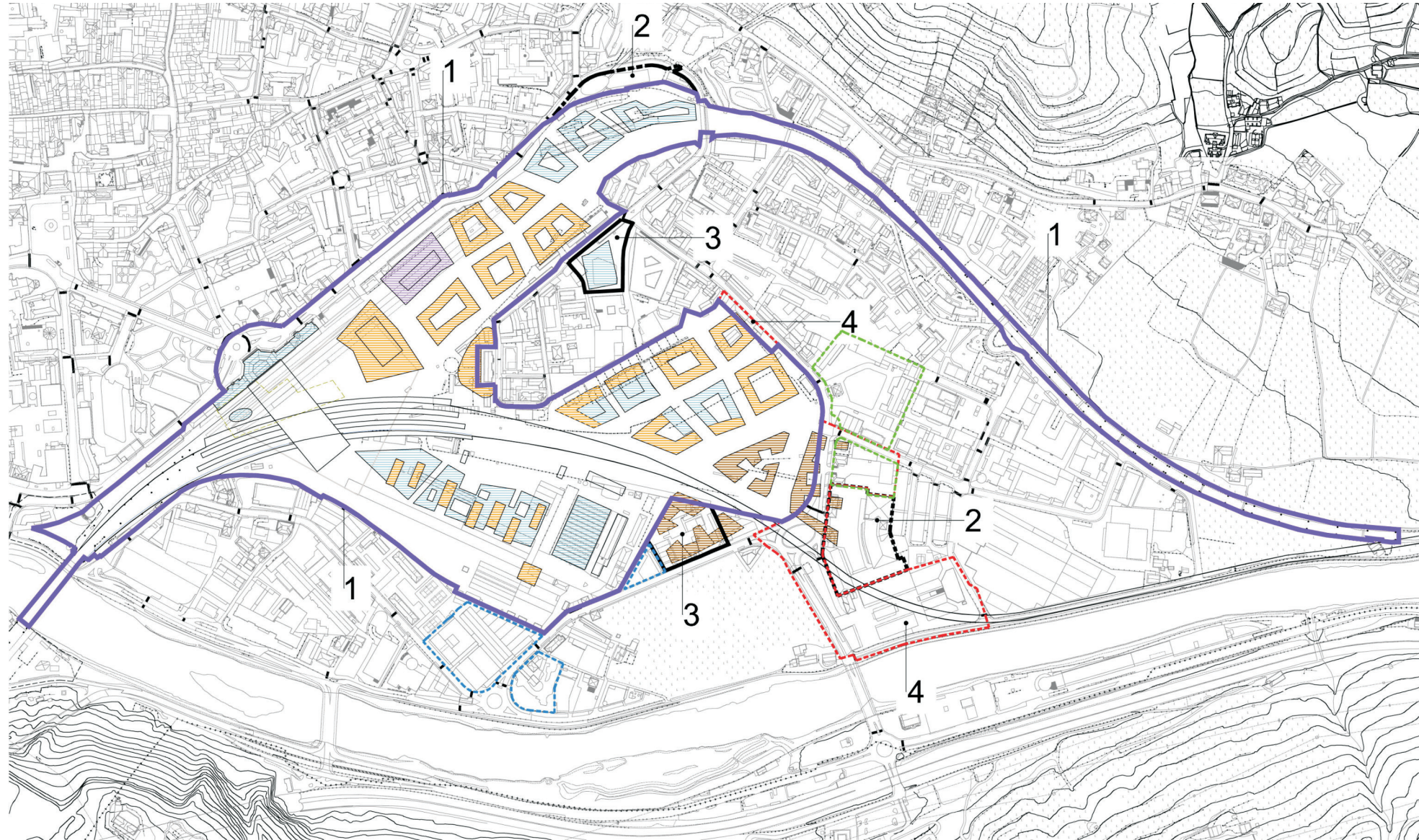
Premi
1. Premio: € 100.000,00,
2. Premio: € 75.000,00,
3. Premio: € 50.000,00
rimborso spese € 30.000,00

LDA

www.Lda-studio.com

IT 16128 Genova (GE)
Porto Antico
vico delle vele 7/2





EIGENTUMSVERHÄLTNISSE - ASSETTO DELLE PRINCIPALI PROPRIETÀ

- | | | | | |
|--|--|---------------------------|--|--|
| <p>1 Italienische Staatsbahnen - Ferrovie dello Stato
Rete Ferroviaria Italiana S.P.A. - RFI S.P.A.</p> | <p>2 Öffentliche Körperschaften und Betriebe
Enti ed aziende di interesse pubblico</p> | <p>3 ENI S.P.A. Roma</p> | <p>4 Gemeinde Bozen
Comune di Bolzano</p> | <p> Privatbesitz
Proprietà privata</p> |
| <p> Zonen städtebaulicher Um- bzw. Neugestaltung
Aree in fase di trasformazione o attuazione</p> | <p> Zonen mit kürzlich im BLTPL genehmigten Änderungen
Zone soggette a varianti urbanistiche di recente approvazione</p> | | | |

Gruppenleiter

Arch. Boris Podrecca (Austria)

Gruppenmitglieder

Theo Hotz AG Architekten und Planer
ABDR Architetti Associati

Berater-Mitarbeiter

R. Simeone
Auböck + Kárász Landschaftsarchitekten
J. Wiesinger

Das Projekt schlägt eine Verlegung der Bahntrasse innerhalb des Planungsgebietes in Richtung Süden vor. Dadurch entstehen nördlich der neuen Bahntrasse einzelne Baufelder mit direktem Anschluss an die bestehende Altstadt. Diese Baufelder werden mit blockartigen, dem Kontext der Altstadt entsprechenden Blockrandbebauungen besetzt, sodass ein kontinuierliches Wachstum der Altstadt vorstellbar wird. Das im Süden gelegene, neu entstandene Baufeld wird mit einer Multifunktionszone überbaut, die unterschiedliche Nutzungsbereiche vorsieht. Dieses südliche Baufeld ist von einer nord-süd-gerichteten Zeilenstruktur geprägt, die die Logik der ansonsten vorgesehenen Strukturen vermissen lässt.

Der frei werdende Raum zwischen dem alten Bahnhofsgebäude und der neuen Bahntrasse wird als städtischer Platz betrachtet, der im Nordosten durch ein öffentliches Gebäude begrenzt wird und großzügige Abgänge in ein flächig organisiertes Untergeschoß vorsieht, von dem aus die darüber liegenden Bahngleise erschlossen werden und gleichzeitig eine rampenartige Anbindung an das südliche Baufeld schafft. Formal wird diese Unterführung durch ein die neuen Bahntrassen überquerendes Dachtragwerk unterstützt, das zudem die beiden großzügigen Abgänge überdacht.

Insgesamt vermittelt das Projekt in seiner räumlichen Disposition mit Ausnahme des südlichen Baufeldes eine schlüssige, den Raumgewinn städtebaulich kontextuell nutzende Gesamtstrategie.

Das historische Bahnhofsgebäude behält als Teil des neuen Bahnhofs seine funktionale und städtebauliche Bedeutung bei und wird mit seinen zugeordneten ober- und unterirdischen Flächen zu einem dichten Punkt kommerzieller Nutzung. Die Wirtschaftlichkeit des Projektes überzeugt sowohl aus Sicht der öffentlichen Hand, als auch aus Sicht der einzubeziehenden Privatinvestoren.

Capogruppo

Arch. Boris Podrecca (Austria)

Componenti

Theo Hotz AG Architekten und Planer
ABDR Architetti Associati

Consulenti-collaboratori

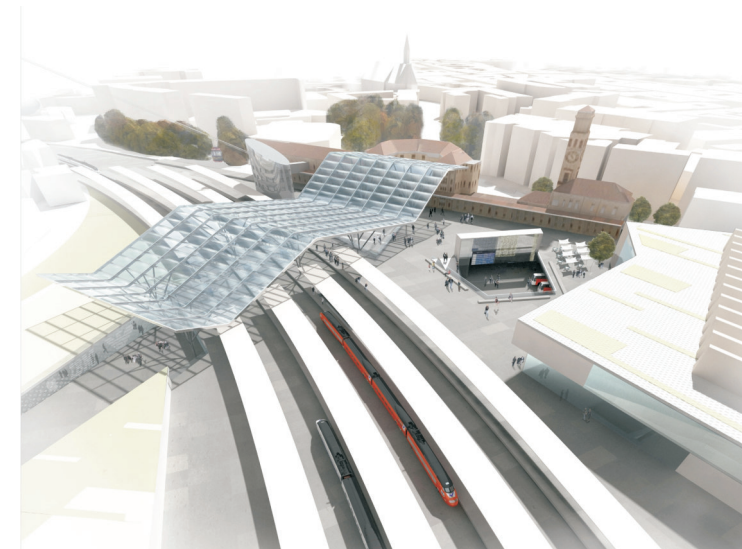
R. Simeone
Auböck + Kárász Landschaftsarchitekten
J. Wiesinger

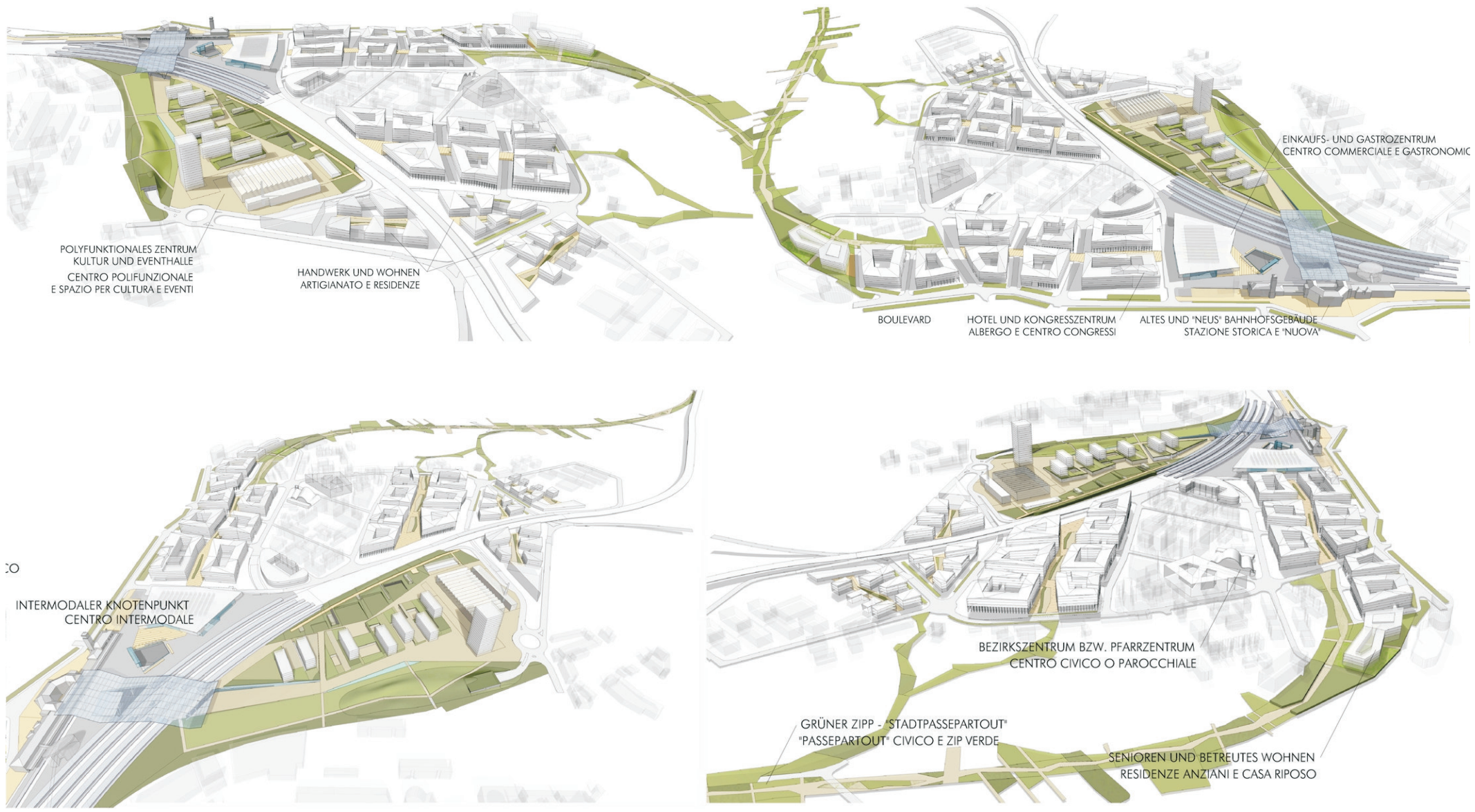
Il progetto propone lo spostamento del tracciato ferroviario a sud all'interno dell'area di progetto. Ciò consente di creare a nord del nuovo tracciato aree edificabili collegate direttamente al centro storico esistente. Queste aree vengono occupate da edifici a blocco con corte interna adeguati al contesto del centro storico; tale soluzione permette di immaginare un'evoluzione senza interruzioni del centro stesso. Nella nuova area di edificazione a sud si crea una zona multifunzionale che si presta ad essere utilizzata in modi differenti. Tale area è caratterizzata da una struttura lineare con orientamento nord-sud che non presenta la logica delle altre strutture utilizzate.

Lo spazio libero che si crea tra il vecchio fabbricato viaggiatori ed il nuovo tracciato ferroviario viene considerato come una piazza cittadina, chiusa a nord-est da un edificio pubblico, dalla quale si arriva, attraverso ampie uscite, ad un largo seminterrato dal quale si possono raggiungere i binari ed al quale è al contempo collegata, mediante delle rampe, l'area edificata a sud. Questo sottopassaggio viene supportato dal punto di vista formale da una copertura sopra i binari al di sotto della quale si trovano le due ampie uscite.

Alla luce della disposizione degli spazi, fatta eccezione per l'area di edificazione a sud, nel complesso si tratta di un progetto caratterizzato da una strategia complessiva convincente che sfrutta la superficie che si crea in modo contestuale dal punto di vista urbanistico. La vecchia stazione diventa parte di quella nuova e convince sia dal punto di vista funzionale che da quello urbanistico. Con gli spazi in superficie e quelli sotterranei essa diventa un luogo con un'elevata presenza di attività commerciali.

Buona economicità del progetto, sia dal punto di vista pubblico (vantaggi per la città), sia dal punto di vista degli operatori privati da coinvolgere.







WOHNSTRASSE / STRADA PEDONALE



BOULEVARD RITNERSTRASSE / BOULEVARD RENON

