

turrisbabel

Mobilität / Mobilità

53

Mitteilungsblatt der Architektenkammer Bozen Notiziario dell'Ordine degli Architetti di Bolzano Vierteljährlich Trimestrale August/Agosto 2001

Mobilität, Verkehr, Plätze

Mobilità, traffico, piazze

Radmobilität in Bozen

Nuovi paesaggi urbani

Bozner Ungereimtheiten

Non luoghi

Wettbewerbe / Concorsi

Appalto Concorso per

Piazza Tribunale



Mitteilungsblatt der Architektenkammer
Notiziario dell'Ordine degli Architetti
39100 Bozen, Sparkassenstraße 15
39100 Bolzano, via Cassa di Risparmio, 15
Tel. 0471/971741 <http://www.bz.archiworld.it>
e-mail: turrisbabel.bz@archiworld.it



Verantwortlich für den Inhalt / Direttore responsabile:
Luigi Scolari

Vizedirektor / Vicedirettore:
Umberto Bonagura

Redaktion / Redazione:
Giovanni Dissegna, Emil Wörndle

Mitarbeiter / Collaboratori:
Pier Francesco Bonaventura, Manuela Demattio,
Andrea D'Affronto, Roberto Gigliotti, Margit Lanbacher,
Fulvio Melle, Claudio Paternoster, Mario Sbordone,
Martina Toepper, Rodolfo Zancan

Kammerbeauftragter / Resp. rapporti con l'Ordine:
Roberto D'Ambrogio

Verantw. für die Werbung / Resp. per la pubblicità:
Ulrich Weger, Tel. 0471/973886

Grafik / Grafica: LUPE, Bozen/Bolzano
Druck / Stampa: Europunto Srl,
San Bonifacio (VR)

Für Wort, Bild und Zeichnungen zeichnen
die jeweiligen Autoren verantwortlich.

Scritti, fotografie e disegni impegnano soltanto
la responsabilità dell'autore.

Register der Druckschriften des Landesgerichtes Bozen

Registro stampe del tribunale di Bolzano
N./n. 22/97 vom/del 9.12.1997

Vierteljährlich/Trimestrale, Jahr/Anno XI/53
August / Agosto 2001

Spedizione in a.p., 45%, art. 2 comma 20/b,
legge 662/96 – Filiale di Bolzano

Kostenlose Verteilung / Distribuzione gratuita

Titelseite / Copertina:
Ponte Druso, Bolzano

Foto: Ludwig Thalheimer, Lupe (BZ)

Editorial / Editoriale

2 Il disegno della città

Luigi Scolari

Mobilität, Verkehr, Plätze / Mobilità, traffico, piazze

4 Neuorganisation der Verkehrsflüsse in Bozen

Stephan Lausch

10 Radmobilität in Bozen

Maria Theresia Pernter

18 Bozner Umgereimtheiten

Otto von Aufschnaiter

22 Piazza Verdi, una piazza a misura di automobile?

Pier Francesco Bonaventura

26 Intervista: uno spazio aperto non è una piazza!

a cura di Umberto Bonagura

28 Intervista: il Piano Winkler

a cura di Umberto Bonagura, Emil Wörndle

34 Nuovi paesaggi urbani

Roberto Gigliotti

38 Città dinamica e paesaggio mobile

Camilla Dell'Eva e Manuela Demattio

42 Bergbahnen erobern die Stadt

Diego Del Monego

46 La città e lo spazio pubblico. Otto anni di piani [...] per Salerno

Alberto Vignolo

De Architectura

54 Nuova Piazza Mazzini

a cura di Orazio Basso

58 Piazza Domenicani

Carlo Azzolini

60 Neugestaltung des Zollstangenplatzes, Bozen

Fulvio Melle

62 Sistemazione superficiale parkauto Euro.Pal

a cura di Rodolfo Zancan

64 Neugestaltung des Dorfplatzes von Laas

Zusammengestellt von Margit Lanbacher

68 Progettare gli interstizi urbani

a cura di Claudio Paternoster

Wettbewerbe / Concorsi

72 Appalto Concorso per piazza Tribunale a Bolzano

a cura di Martina Toepper e Andrea D'Affronto

78 La "quarta ecologia" di Bolzano. Progetto per la Porta Sud

Mario Sbordone

Ausstellungen und Vorträge / Mostre e conferenze

82 Non luoghi

Letizia Ragaglia

84 Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi

a cura di Roberto Gigliotti

Thesis

88 z.B. BZ – Integration von Infrastruktur und Stadt

awg_AllesWirdGut

94 Textbausteine / Architetture di carta

95 mailtb.bz@archiworld.it

95 Inter-nos

Luigi Scolari

Editorial
Editoriale

Il disegno della città

La città riprodotta su di una planimetria evidenzia la sua logica di pieni e di vuoti. Il reticolo urbano alterna spazi edificati e tracciati rettilinei. Entrambi i sistemi, quello architettonico e quello viabilistico, coesistono e interagiscono vicendevolmente. Come nell'illusione ottica di una grafica in negativo-positivo, per politici e progettisti sembra prevalere la lettura alternata di un sistema sull'altro. Al cittadino questa lettura urbanistica rimane estranea. Egli sperimenta piuttosto le conseguenze delle loro relazioni. L'effetto negativo più macroscopico dell'organizzazione del territorio per destinazioni d'uso è il collasso del suo sistema di collegamento.

A Bolzano la questione del traffico e della viabilità, in vista della costruzione dei nuovi macroquartieri, è inderogabile. Il piano Winkler, che in sintesi prevedeva una riduzione del traffico, consentendo la percorrenza sugli assi di attraversamento e limitando la circolazione nei quartieri ai soli residenti, sinora è stato attuato solo in parte e ha perso il suo effetto virtuoso. La città costruita destina la maggior parte dei suoi vuoti ai flussi della mobilità, alla rete stradale.

Tra i vuoti, i parchi urbani sono eredità del passato o patrimonio paesaggistico esistente. L'elevato costo dei suoli non agevola acquisizioni pubbliche, e scarsa è la pianificazione di nuovi polmoni verdi.

A volte i vuoti si trasformano in piazze, luoghi di appropriazione culturale, intervalli della cortina edilizia, luogo di rigenerazione dal traffico cittadino.

A volte la combinazione di vuoti e pieni genera spazi di risulta, i *non luoghi*. Per primi i fotografi, poi antropologi, architetti ed artisti hanno rivolto uno sguardo precoce sul territorio e inteso qualificare queste aree attribuendo loro un'identità e riconoscendone i peculiari processi generativi e di appropriazione.

Adottando questa sensibilità percettiva e questa modalità interpretativa la città verrebbe intesa nella sua globalità e secondo una qualità diffusa. Anche la costruzione delle opere infrastrutturali, il ponte sull'Isarco o la strada arginale, potevano essere occasione di un progetto paesaggistico in cui esaltare l'estetica ingegneristica. Esempio riuscito di un intervento di design è il rivestimento del tratto autostradale cittadino. La città moderna per darsi un'identità deve potersi riconoscere nei propri luoghi, e prescindere dalle testimonianze storiche. Inesistenti o deficitari sono i testimoni tradizionali della città, piazze, porte, ponti e parchi. Pochi sono i progetti degni di rappresentare Bolzano. Sembra mancare una visione olistica della città, una volontà forte per degli interventi coordinati di riqualificazione. Salerno si è posta questi stessi obiettivi con strategie e metodi da imitare.

L'amministrazione comunale bolzanina ha individuato nelle piazze gli spazi privilegiati per avviare il processo di riqualificazione urbana. I progetti hanno suscitato le critiche positive, e non, della popolazione, evidenziando così un forte legame con quei luoghi. Finalmente una

reazione che dimostra una percezione dello spazio!

È stato anticipato che i prossimi interventi saranno frutto di concorsi progettuali, abbiamo fiducia che questa procedura più democratica possa migliorare il disegno della città.

Es braucht eine verstärkte Auseinandersetzung mit der Verkehrsproblematik. Der Winkler-Plan wurde bisher nicht vollständig umgesetzt und hat die gewünschte Wirkung noch nicht erreicht.

Verkehr und Mobilität beanspruchen die Negativ-Volumina der Stadt fast zur Gänze. Parks und Grünzonen existieren meist nur als historisches Erbe, selten werden sie neu geplant. Die Plätze sind eine Sonderform der Stadt-Hohlräume, da sie auch kulturellen Zwecken und der Erholung dienen. Und es finden sich auch Resträume, *non luoghi*, die, wenn sie mit der nötigen Sensibilität erkannt werden, zum Erscheinungsbild der Stadt beitragen können.

Überhaupt muß eine Stadt in ihrer Gesamtheit gesehen, verstanden und gestaltet werden, um ihr eine starke Identität zu verleihen; auch infrastrukturelle Einrichtungen sollten gestaltet werden (ein gelungenes Beispiel ist die Neugestaltung des Autobahnabschnittes durch Bozen)! Bozens Stadtverwaltung hat damit begonnen, einzelne Plätze aufzuwerten, und sie hat mit diesen Maßnahmen unterschiedlichste Reaktionen in der Bevölkerung ausgelöst, – ein gutes Zeichen, weil es verdeutlicht, wie stark die Verbundenheit mit diesen Orten ist!

Die zukünftigen Eingriffe will die Stadt über Wettbewerbe ausschreiben, und wir vertrauen darauf, daß diese – demokratischere – Vorgangsweise das Gesicht der Stadt weiter verbessern wird.

A destra

Rivestimento del tratto autostradale cittadino
Foto: Ludwig Thalheimer



Stephan Lausch

Neuorganisation der Verkehrsflüsse in Bozen und Wiedergewinnung von Lebensqualität

1 – Die moralische Verpflichtung zur Verkehrsverminderung in der Stadt

Es gibt zweifellos so etwas, wie eine moralische Verpflichtung zu einer drastischen Verminderung des Autoverkehrs in der Stadt. Diese ist gerade jetzt wieder ganz entschieden vom italienischen Umweltminister, Willer Bordon, bestätigt worden und wird auch von Mitgliedern der Bozner Stadtregierung anerkannt (siehe Interviews in der Tageszeitung *Alto Adige* von Urbanistikstadtrat Silvano Bassetti und die Position des Umweltstadtrates Stefano Fattor). Die Gründe dafür müssen hier nicht noch einmal aufgelistet werden, sie sind allgemein bekannt. Dennoch hat man den Eindruck, als ob die wiederholte Erinnerung an diese Verpflichtung eher überflüssig und langweilig wirkt, nachdem schon beinahe über Jahrzehnte hin wirkungslos die überzeugendsten Gründe dafür geltend gemacht worden sind. Es sieht so aus, als ob die herrschende Realität, die gegenüber einem solchen Anspruch unabänderlich erscheint, diesen entwertet und müßig erscheinen läßt. Die Situation ändert sich aber schlagartig in dem Moment, wo ein Element ins Spiel kommt, das diese Realität nicht mehr so festgefahren erscheinen läßt und diese Verpflichtung wieder zum Politikum macht.

So unglaublich es auch erscheinen mag, diese Verpflichtung wird in Bozen quasi zwangsläufig einlösbar und damit alle politischen Programme und Versprechungen, die in Plänen und Projekten seit vielen Jahren schon ihren Niederschlag finden. Seit 15 Jahren weiß man planerisch, wie dieses Ziel erreicht werden kann, und ebenso alt ist immerhin auch der nie durchgeführte Beschluß des Bozner Gemeinderates, der ein klarer Schritt in diese Richtung gewesen ist – der nie durchgeführte

Beschluß zur Schließung der Talferbrücke für den privaten Autoverkehr. Für die ersten Monate des Jahres 2002 ist jetzt die Schließung der Drususbrücke zwecks umfassender Sanierung angekündigt.

1.1. – Eine massive Verkehrsverminderung ist möglich

Obwohl es in den letzten Jahren eine Dezentralisierung der Zielorte in der Stadt gegeben hat, ist die Altstadt weiterhin einer der stärksten Anziehungspole für den Autoverkehr. Das belegt allein schon das konzentrierte Parkplatzangebot in der Altstadt. Wenn daher jener Anteil Autoverkehr, dessen Ziel die Altstadt ist, ohne seinen Ursprung dort zu haben, aus den Wohngebieten der Stadt herausgefiltert würde, dann wären nicht nur Bozens Hauptachsen (Drususallee, Italienallee, Freiheitsstraße, Vittorio-Veneto-Straße) von einem beträchtlichen Teil des Autoverkehrs entlastet, sondern teilweise auch einzelne Stadtviertel, durch die der Autoverkehr mit Ziel in der Altstadt fließt (z.B. Mailand-, Turin-, Triest-, Venedigerstraße, Prinz-Eugen-Allee, A.-Diaz-Straße u.a.). Wahrscheinlich würde darüber hinaus auch Autoverkehr, der jetzt zielgerichtet auf die Altstadt in der restlichen Stadt entspringt, gar nicht mehr stattfinden, wenn die Zufahrtsmöglichkeit über die Talfer- und die Drususbrücke nicht mehr gegeben wäre.

Diese so einfachen, wie naheliegenden Überlegungen sind der Hintergrund einer langfristigen Planung zu einer dauerhaften Verkehrsberuhigung in der Stadt: Das geltende Stadtverkehrskonzept, das Bestandteil des noch in Kraft befindlichen 10jährigen Bauleitplanes ist, ebenso wie der zweijährige Städtische Verkehrsplan (PUT) und zahlreiche Projekte einschlägig arbeitender Organisationen, haben sie aufgenommen und ausgestaltet.



2 – Die planerische Verpflichtung

Mit unübersehbarer Deutlichkeit zeigt die Plan tafel 1 des Stadtverkehrs konzeptes Bozen von 1991, daß das gesamte Stadtzentrum zwischen dem Berghang des Hörtenbergs im Norden, der Talfer im Westen und dem Eisack im Südosten von außen prinzipiell nur noch von der Virglvariante her erschlossen werden soll. Die Zufahrt über die Talferbrücke hat nur noch stadtviertelinterne Funktion, und die immer noch geltende Haupterschließungsachse „Drusus-Marconi“ ist gegenüber allen anderen Stadterschließungs- und Einfallstrassen ganz klar zurückgestuft und eindeutig nicht mehr als Altstadterschließungsstraße vorgesehen. Zur Anwendung kommt damit das Grundprinzip des Stadtverkehrskonzeptes, die sogenannte kammartige Stadterschließung. Verstanden wird darunter die Erschließung der Wohngebiete der Stadt nicht mehr über die Hauptverkehrsachsen, die die Stadt bis heute durchschneiden, sondern, von einer Tangente (die Eisackuferstraße als Kammrücken) her, über stichartig in die verschiedenen Stadtviertel führende Stadtviertelerschließungsstraßen

(die Zähne des Kammes). Die Eisackuferstraße als neue Stadterschließungsstraße soll damit die herkömmlichen Hauptachsen Moritzingerstraße - Grieserplatz - Freiheitsstraße - Talferbrücke und Drususallee - Hadriansplatz - Drususbrücke - Marconistraße ersetzen.

3 – Die strukturellen Voraussetzungen

Das ist die Grundidee des nach wie vor gültigen Stadtverkehrskonzeptes. Zu seiner Verwirklichung sind die Infrastrukturen so gut wie fertiggestellt (die Eisackuferstraße mit der Anbindung an die regionalen Verkehrsadern in Bozen Süd und das Parkhaus Bozen Zentrum). Fertigzustellen bleibt die neue Brücke über den Eisack als direkte Zufahrt von der Erschließungstangente zum Parkhaus in der Mayr-Nusser-Straße und in die Altstadt. Zu seiner Durchführung fehlen aber die organisatorischen Maßnahmen, mit denen die Infrastrukturen die Funktion, für die sie erstellt worden sind, tatsächlich erfüllen. Die Notwendigkeit dieser Maßnahmen zur Umsetzung des Konzeptes und um damit der Verpflichtung zu einer nachhaltigen Verkehrsverminderung nachzukom-

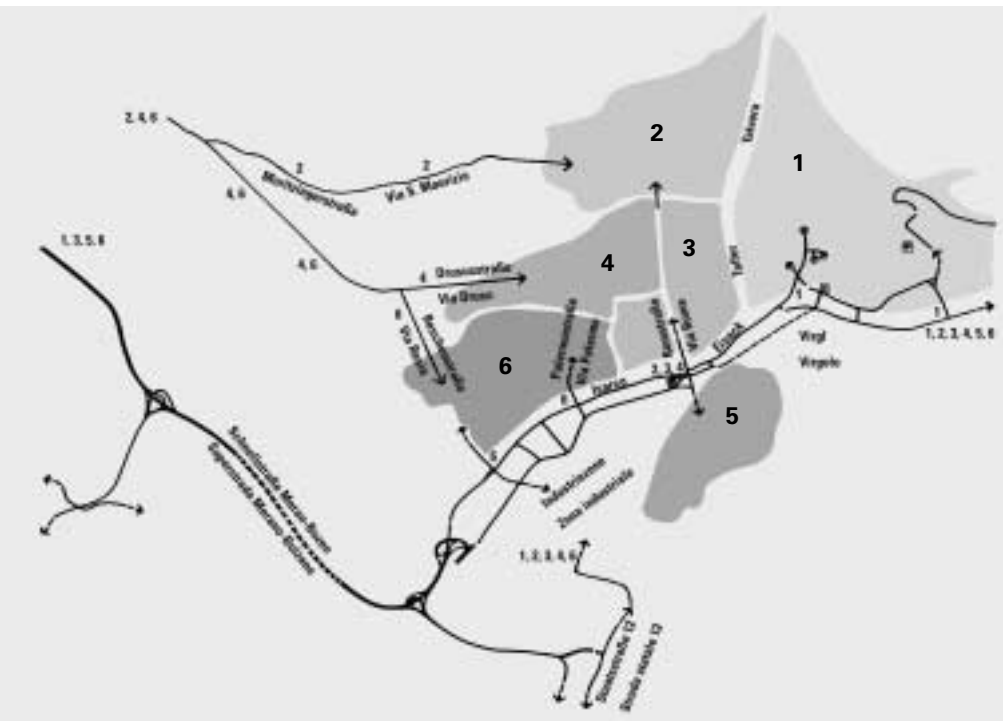
men, ist 1998 wieder vom zweijährigen Städtischen Verkehrsplan bestätigt worden, wenn es dort heißt: „Das Hauptzufahrtssystem zur Stadt wird gemäß dem geltenden Stadtverkehrskonzept bestätigt, das heißt, die Straßen in der Industriezone und die im Bau befindliche Straße am linken Eisackufer werden als Einbahnstraßen genutzt, um den Verkehr durch ein kammartiges Erschließungssystem über die Brücken in die Stadt zu leiten und zu verteilen.“

4 – Die organisatorischen Maßnahmen

Man ist verleitet zu sagen, daß es wohl sehr viel leichter fällt, auch sehr kostenaufwendige Bauten mit einem Minimum an funktionaler Berechtigung (wie zum Beispiel die in ihrer Form überdimensionierte neue Eisackbrücke) zu verwirklichen, als so gut wie kostenfreie organisatorische Maßnahmen mit einem Maximum an funktionaler Bedeutung zu ergreifen. Jedenfalls ist schon vor Baubeginn der Eisackuferstraße immer wieder darauf aufmerksam gemacht und gefordert worden, daß parallel zur Verwirklichung der Infrastruktur ein Plan zu erstellen sei zur Neuorganisation der

Verkehrsflüsse in der Stadt, dessen Anwendung die Verkehrsverlagerung aus den Wohngebieten auf die Tangente sicherstellen sollte. Obwohl die neue Struktur mittlerweile schon in Funktion ist, fehlen auf Verwaltungsebene immer noch überzeugende Vorstellungen davon, wie mit ihnen tatsächlich die versprochene Entschärfung der vom Autoverkehr bestimmten Situation in der Stadt bewerkstelligt werden soll. Teilweise fehlt wahrscheinlich auch das Bewußtsein einer solchen Notwendigkeit.

cke in die Altstadt fließt, wird zwangsläufig auf die Tangente, die neue Stadterschließungsstraße am Eisack und in der Industriezone, zu verlagern sein, so wie es die ihr ursprünglich planerisch zugedachte Funktion verlangt. Und dies für 2-3 Monate, Zeit genug, sich an die neue Regelung zu gewöhnen. Wenn es für die Stadtverwaltung bisher politisch ausgeschlossen schien, einen derart drastischen Eingriff ins Verkehrssystem zu wagen, um die Verkehrsflüsse stadtverträglich umzulenken,



1



2

Damit drohen die neuen Infrastrukturen, als Möglichkeit zur Verkehrsverminderung in der Stadt geplant und gebaut, lediglich dem Anspruch auf Kapazitätserweiterung der Infrastrukturen angesichts des zunehmenden Verkehrs zu entsprechen.

4.1. – Die Drususbrücke als politischer Schlüssel zum Beginn einer Verkehrswende in Bozen

War die moralische und die entsprechende planerische Verpflichtung für die Stadtverwaltung bisher nicht ausreichende Veranlassung, die geeigneten Maßnahmen zu einer klaren Verkehrswende zu treffen, so zwingt jetzt die Notwendigkeit einer umfassenden Sanierung der Drususbrücke die Stadtverwaltung zu eben diesen Maßnahmen: der Autoverkehr, der jetzt aus dem Etschtal, aus dem Überetsch und aus dem Süd-Westen der Stadt über die Drususbrücke

so besteht jetzt die Möglichkeit, eine neue Organisation der Verkehrsflüsse in der Stadt zu experimentieren, ohne den Invektiven der Vertreter einer uneingeschränkten Autonutzung in der Stadt ausgeliefert zu sein. Es kann nicht nur, sondern es muß im Zusammenhang mit der Schließung der Brücke jene Umorganisation des Verkehrs geplant und angewandt werden, die so problemlos die Verlagerung des Autoverkehrs von der Drususachse auf die Tangente durchführt, daß sie dann beibehalten werden kann.

Hüten sollte sich die Stadtverwaltung vor der möglichen Versuchung, den Autoverkehr der Drususachse auf die Tangente und die Talferbrückenachse zu verteilen. Damit würde Autoverkehr in Stadtbereiche geführt, in denen er nicht sein Ziel hat und die zum Durchschleusen völlig ungeeignet sind, Autoverkehr, der sich dort nicht nur

- 1 Vorschlag für eine Regelung der Zufahrt zu den 6 Erschließungszonen der Stadt:
 1 - Altstadt; 2 - Gries;
 3 - Quirein; 4 - Neugries;
 5 - Haslach; 6 - Don Bosco.
 2 Die Drususbrücke
 3 Die Umwidmung der Achse Drususallee - Marconistraße

selbst im Weg ist, sondern vor allem den öffentlichen Verkehr zum Erliegen brächte. Nicht ein Umwegverkehr ist durch die Schließung der Brücke in Kauf zu nehmen, sondern die mit der Tangente angestrebte und möglich gewordene stadtverträgliche Führung und kammartige Erschließung konsequent und exemplarisch für die Altstadt, als dem stärksten Verkehrsmagneten, durchzuführen.

Will die Stadtverwaltung überzeugt und konsequent die sich mit der notwendig ge-

Fahrzeuge des Handels und des Handwerks). Mit einer solchen Regelung käme in verbindlicher Form jenes Ordnungssystem zur Geltung, das ursprünglich zur schrittweisen Eindämmung des stadtinternen Autoverkehrs konzipiert worden war, von der Stadtverwaltung dann aber mit gegenteiliger Wirkung eingesetzt worden ist.

4.2. – Die Farbigen Zonen

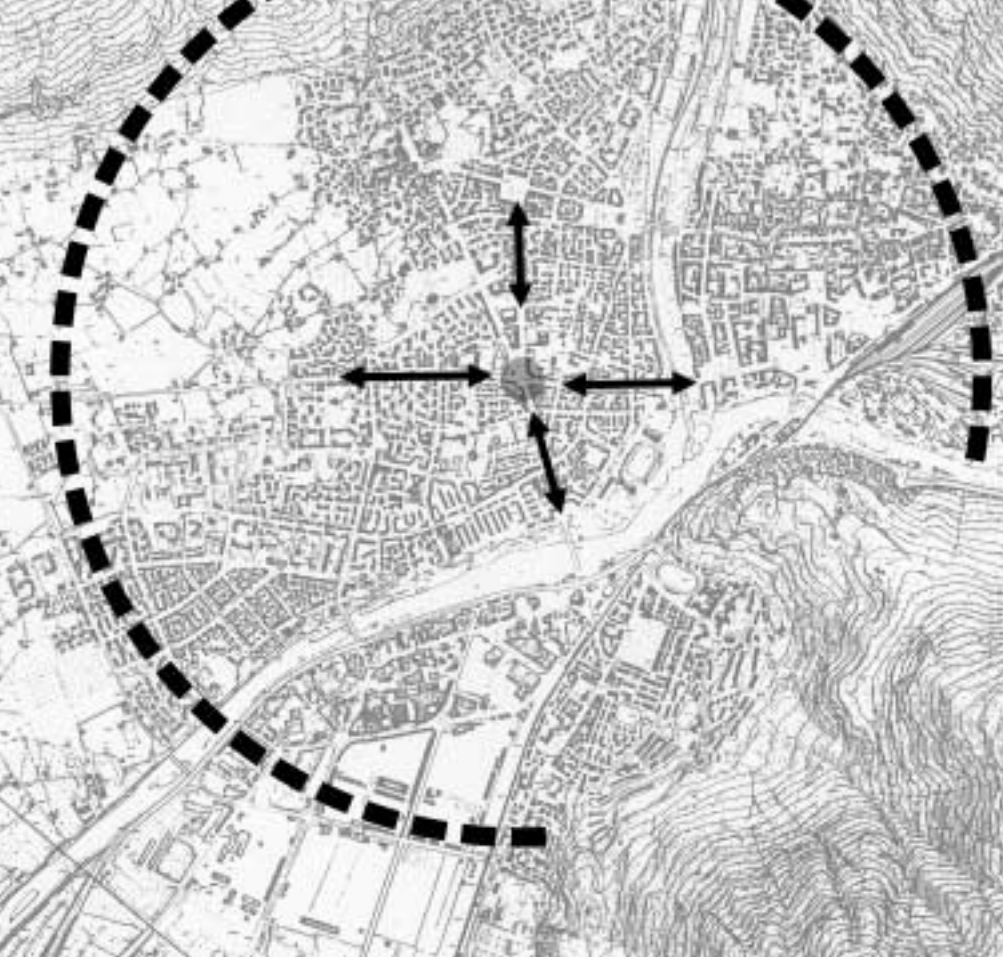
Die neue Erschließungsstraße ist die notwendige Voraussetzung dafür, daß stadtex-



3

wordenen, vorübergehenden Schließung der Drususbrücke bietende Gelegenheit nutzen für den Übergang zu einer stadtverträglichen Mobilität, dann darf es nicht nur keine Verlagerung auf die Talferbrückenachse geben, sondern es müssen auch die Talferbrücke, wie die Drususbrücke nach ihrer Wiedereröffnung, selektiv für den privaten Autoverkehr geschlossen werden. Selektive Schließung heißt auch hier Schließung für den privaten Autoverkehr. Davon könnte allenfalls die Zufahrt der Bewohner der Altstadt ausgenommen sein, auch für diesen Verkehr wäre aber die Zufahrt über die Tangente und die Einfahrt über den Verdiplatz oder die Rittnerstraße sinnvoller. Von der Schließung ausgenommen bleiben natürlich außer dem öffentlichen Verkehr alle Fahrzeuge, die einen öffentlichen Dienst versehen, und solche, die zur Berufsausübung unabdingbar sind (Transportfahrzeuge,

terner und stadtinterner Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten der Stadt abgezogen werden kann. Das Instrument der Farbigen Zonen kann und muß, ergänzend dazu, jenes Organisationsprinzip sein, mit dem die Verlagerung verbindlich und konsequent durchgeführt wird. Im Stadtverkehrskonzept sind die Farbigen Zonen beschrieben als Möglichkeit, den Autoverkehr stadtviertelbezogen zu regeln. Ihre Einführung im Sommer 1993 sollte zwar erklärmaßen eine Verkehrsberuhigung bewirken, sie hat als Parkplatzbeschaffung aber eine gegenteilige Wirkung gehabt. Die Farbigen Zonen sind demnach ein Instrument, mit dem auch ganz Gegensätzliches verfolgt werden kann. Potentiell kann mit ihrer richtigen Anwendung die Autobenutzung in der Stadt auf eine Zu- und Abfahrtsbewegung reduziert werden. Dazu müssen sie a) als Erschließungszonen und b) als



riansplatz und Drususbrücke zur Zu- und Abfahrtsstraße für Quirein, die über die Romstraße an die Stadterschließungsstraße am Eisack angebunden ist. Die Drususbrücke soll außer für Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes, des Gütertransportes und von Behinderten keine Autoverbindung mehr zur Altstadt sein. Die allgemeine Altstadtzufahrt erfolgt nur noch über die neue Eisackbrücke, um auf einem der ohnehin zahlreichen Parkplätze im südlichen Stadtbereich zum Stehen zu kommen und um in stadtverträgliche Mobilität umgewandelt zu werden. Die Eindämmung des Autoverkehrs bleibt damit nicht auf die Drususstraße beschränkt. Vielmehr werden zum Beispiel die heute vom Durchgangsverkehr stark belasteten Straßen Quireins zu reinen Quartierstraßen, und auf ihnen, bei Tempo 30, wieder eine vielfältige Nutzung möglich. Die Drususstraße selbst hätte damit im Abschnitt Hadriansplatz - Drususbrücke in ihrem heutigen Erscheinungsbild keine Berechtigung mehr. Der Fahrspurenbedarf für Autos kann auf eine Fahrbahn pro Richtung reduziert werden, womit es sich lohnen würde, auch an eine urbanistische Wiedergewinnung des gesamten Straßenraumes zu denken.

Parkregelungszonen angewandt werden:
 a) Die Gliederung der Stadt in Farbige Zonen als Erschließungszonen ist die Grundlage für die Regelung der Autoverkehrsflüsse und zwar so, daß der Zu- und Abfahrtsverkehr, bezogen auf die Stadtviertel, so wenig als möglich Wohnbereiche durchfährt. b) Die Gliederung der Stadt in Farbige Zonen als Parkregelungszonen, in denen, mit dosierbaren Ausnahmen, nur die Anwohner uneingeschränkt Autoabstellplätze besitzen, ist die Grundlage dafür, daß in erster Linie unnötiger innerstädtischer Autoverkehr unterbleibt. Darüber hinaus kann damit aber auch die Zufahrt von Autoverkehr von außerhalb der Stadt in dem Maß abgewandt werden, in dem dafür Alternativen geschaffen werden.

4.3. – Die Umwidmung der Achse Drususallee - Marconistraße

Mit Hilfe einer solchen Regelung kann die Funktion der Drususachse im Abschnitt Reschenstraße – Hadriansplatz ausschließlich auf die Erschließung der Zone Neugries/Europa begrenzt werden. Alle anderen Stadtbereiche werden über andere Erschließungsstraßen erreicht. Die Stadtaufahrt über die Drususstraße endet am Hadriansplatz. Damit wird der Straßenabschnitt der Drususstraße zwischen Had-

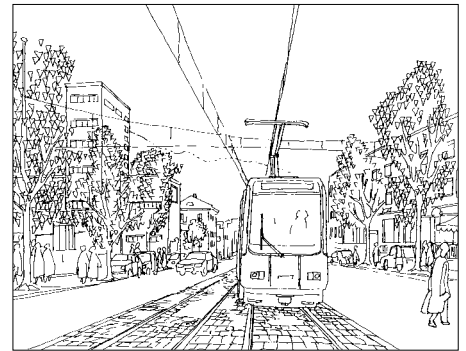
Zweifellos ist diese Straße von ihrer Anlage her aber zu mehr berufen, als bloß dazu, die Aufgabe einer Stadtviertelerschließungsstraße zu erfüllen. Die Achse Drususallee - Marconistraße ist und bleibt urbanistisch nicht nur jene Straße, die Alt- und Neustadt direkt miteinander verbindet, sondern die auch ihre volle Berechtigung als Stadterschließungsstraße hat. Das darf in Zukunft aber nicht mehr für eine Verkehrsform gelten, die die Straße selbst zur Todeszone und ihr Umfeld unbewohnbar macht. Ihrer eigentlichen Bestimmung kann sie im Abschnitt Hadriansplatz gerecht werden, als inner- und außerstädtische Hauptverbindung für den öffentlichen Verkehr.

4.4. – Die Drususallee als zweite Hauptachse des öffentlichen Verkehrs

Es ist folgerichtig, daß im Zuge einer so eingeleiteten Verkehrswende auch der öffentliche Verkehr eine Neuorganisation erfährt. Die Stadt Bozen befindet sich von ihrer urbanistischen Ausdehnung her gesehen, angesichts ihres Mobilitätsbedarf-

fes und des entsprechenden Ausbaus des öffentlichen Verkehrsnetzes, im kritischen Übergangsbereich der Anwendung von zwei verschiedenen Systemen der Organisation öffentlicher Verkehrslinien. Vorzubereiten ist der Übergang von der derzeitigen direkten Linienführung mit der Möglichkeit, über eine Linie möglichst direkt ans Ziel zu kommen, zu einer Linienvernetzung, die mit eventuell einmaligem Umsteigen schneller und direkter ans Ziel führt. Dazu braucht es einen zentralen Kreuzungspunkt aller Linien, an dem das Umsteigen in alle Richtungen möglich ist. Ein solcher Kreuzungspunkt kann eigentlich nur der Hadriansplatz sein: er bildet das orographische Zentrum der Stadt und ist Schnittpunkt der beiden Hauptverkehrsachsen der Stadt. Mit der selektiven Schließung der beiden Altstadtzufahrten über die Talfer liegt es nahe, einen ersten entschiedenen Schritt in diese Richtung zu tun. Wer sich die Linienführung der inner- und außerstädtischen Buslinien in Bozen ansieht, muß sich wundern: es gibt keine direkte Verbindung zwischen Alt- und Neustadt. Das sicher auch, weil die Drususstraße bis heute als die starke Achse für den Autoverkehr gilt. Da es für diesen jetzt eine Ersatzstraße mit höherer Kapazität gibt, kann die Achse Drususallee - Marconistraße im Abschnitt Hadriansplatz - Verdiplatz zu einer zweiten Hauptachse der Linien des öffentlichen Verkehrs werden. Eine schnelle, direkte Verbindung zwischen Alt- und Neustadt wird damit möglich. Vorstellbar ist, daß entweder ein Teil der Linien, die heute über die Talferbrücke in die Altstadt führen, oder alternierend die Linien des öffentlichen Verkehrs in Zukunft direkt über die Drususbrücke bis zum Bahnhof und Waltherplatz führen. So wie der stadtbelastende Autoverkehr so weit als möglich aus den Wohnbereichen der Stadt herausverlagert werden muß, so muß auch darauf geachtet werden, daß der öffentliche Verkehr bei einem weiteren Ausbau nicht zu einer Belastung für bestimmte Wohnbereiche wird. Die Bündelung der meisten ÖV-Linien auf der Achse Italienallee - Siegesplatz - Talferbrücke ist für die betroffenen Altstadtbereiche schon so weit zu einer Belastung geworden, daß der Stadtviertelrat Bozen-Zentrum die Forderung erhoben hat, daß nur noch eine unbedingt nötige Anzahl von Bussen über

die Talferbrücke einfahren soll. Wenn nun über die Achse Drususallee - Marconistraße eine neue, starke und direkte öffentliche Verkehrsverbindung zum Altstadtzentrum entsteht, dann könnte auch daran gedacht werden, alle Buslinien, die, vom Hadriansplatz kommend, heute über die Talferbrücke in die Altstadt fahren (für die ja dann eine direkte Alternative über die Drususbrücke besteht), ihre Endstation vor der Talferbrücke haben. Ausgenommen blieben die Verbindungslinien zwischen



Gries, Moritzing und der Altstadt. Die Talferbrücke könnte damit für Fußgänger und Radfahrer zu einem wirklich attraktiven Altstadtzugang werden. Die vorübergehende Schließung der Drususbrücke ist eine bislang unvorstellbare Gelegenheit, mit der Verpflichtung zu einer spürbaren Verringerung des Autoverkehrs in der Stadt Ernst zu machen. Mit ihr entfallen gerade jene Hürden, die es bislang unmöglich gemacht haben, dieser Forderung zu entsprechen: der politische Widerstand im Gemeinderat und in Teilen der Bevölkerung mit dem entsprechenden Widerhall in den Medien. Denn es bleibt der Stadtverwaltung nichts anderes übrig, als mit einer funktionierenden Übergangsregelung zu beweisen, daß diese Verkehrsverlagerung effektiv möglich ist und ihre Wirkung als das zentrale Element einer Neuregelung der Verkehrsflüsse in der Stadt unter Beweis zu stellen. Aufgrund einer solchen Erfahrung kann dann in der Verwaltung, aber auch in der Bevölkerung ein Lernprozeß stattfinden, der es im weiteren leichter macht, ebenso entschieden auch für andere Stadtviertel das Prinzip der stichartigen, am wenigsten belastenden, kürzesten direkten Zufahrt anzuwenden und den stadtinternen privaten Autoverkehr weitgehend zu unterbinden.

Maria Theresia Pernter

Radmobilität in Bozen

Radmobilität ist eine stadterträgliche Mobilität

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Radmobilität, gekoppelt mit der Verringerung des Autoverkehrs, sind die tragenden Säulen einer fortschrittlichen Verkehrspolitik in den europäischen Städten. Aus den Trümmern der autogerechten Stadt – der Vision der sechziger Jahre, die an der eigenen Utopie erstickt ist – erwächst die menschengerechte Stadt und eine stadterträgliche Mobilität. Dabei spielt das Fahrrad zunehmend eine entscheidende Rolle:

„...auch wenn das Fahrrad nicht als Allheilmittel für alle Verkehrs- und Umweltübel taugt, an denen die Stadt leidet, so stellt es doch eine Lösung dar, die bei verhältnismäßig geringem finanziellen Aufwand bestens zu einer allgemeinen, auf Erneuerung der städtischen Umwelt und Verbesserung der Lebensqualität ausgerichteten Politik passt“ stellt die Europäische Kommission fest (GD XI – Umwelt, nukleare Sicherheit und Katastrophenschutz „Fahrradfreundliche Städte“, Belgien 1999). In den Städten sind die Vorteile der Radmobilität gegenüber der Automobilität eindeutig: Das Fahrrad ermöglicht eine direkte Zugänglichkeit zu den verschiedensten Diensten, Einrichtungen und Erledigungen (Bildung, Arbeit, Einkaufen, Freizeit, Wohnen), ohne die Struktur der Stadt zu beeinträchtigen und zu belasten. Das Fahrrad verursacht weder Lärm noch Luftverschmutzung und hat darüber hinaus einen geringen Flächenbedarf, was sich auch in deutlich niedrigeren Infrastrukturkosten niederschlägt.

Die Radmobilität ist nicht nur für die Stadt von Vorteil, sondern auch für diejenigen, die das Fahrrad benutzen. Bei mittleren Distanzen ist es das schnellste Verkehrsmittel von Tür zu Tür, es ist überall und flexibel einsetzbar, es ist im Vergleich zum Auto unvergleichlich billiger, und es hält den Benutzer fit. Der Anteil der Radmobilität ist ein wichtiger Faktor für die Lebensqualität in einer Stadt, aber auch für die Art und Weise, wie die Stadt von Bürgern und

Besuchern erlebt wird, und wie sie sich nach außen hin darstellt.

Auch in Bozen findet eine nicht zu vernachlässigende Radmobilität statt

Die Voraussetzungen für die Radmobilität in Bozen sind gut. Das Fahrrad ist das ideale Verkehrsmittel für die täglichen Wege auf Strecken von 0,2 bis 5 km, und das bebaute Gebiet von Bozen hat einen maximalen Durchmesser von 5 km. Auf dieser Entfernung ist das Fahrrad dem Auto, was den Zeitaufwand betrifft, deutlich überlegen.

Im Falle von Bozen auch deshalb, weil die Stadt im wesentlichen flach ist, was ein Radfahren ohne größere Anstrengungen ermöglicht. Hinzu kommt, dass Bozen ein ideales Klima aufweist. In einigen europäischen Ländern, wie z.B. in Holland, wird das Fahrrad trotz deutlich schlechteren klimatischen Bedingungen ganzjährig benutzt, während in Bozen seine Nutzung derzeit noch stark saisonal bedingt ist. Neben den positiven Voraussetzungen sind in Bozen in Bezug auf die Radmobilität auch große Schwachpunkte zu verzeichnen. Als größte Hemmschwelle für eine massive Steigerung des Radverkehrs haben sich bisher die meist engen Straßenräume erwiesen. Bei der Zuteilung von Flächen, seien es Fahr- oder Stellplatzflächen, wurde und wird im Zweifelsfalle meist zugunsten des Autos entschieden. Deshalb sind reservierte und reservierbare Flächen für andere Mobilitätsformen nur spärlich vorhanden. Im Falle des Radverkehrs ist man bisher oft auf Rest- und Grünflächen ausgewichen. Die Folge davon ist, dass auf den meisten Straßen, auch auf den Hauptverkehrsachsen, Mischverkehr zwischen Fahrrad und Auto vorherrscht. Dies ist an sich nicht negativ, aber die schiere Menge des motorisierten Verkehrs, die generelle Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsgrenze bzw. das Fehlen von sinnvollen oder notwendigen Geschwindigkeitsbeschränkungen, kombiniert mit anderen ungünstigen Rahmenbedingungen, lassen schwere Konflikte entstehen.



Oben Ziele des Radverkehrs in Bozen (Schulen, Ämter, andere öffentliche Einrichtungen, Sportanlagen, usw.)
 Bestehende Barrieren für den Radverkehr (Bahn, Fluss, Hauptachsen des Autoverkehrs)

Trotz dieser problematischen Situation ist die bestehende Nachfrage an Radmobilität in Bozen überraschend hoch. Der Anteil der Wege, die in Bozen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, kann aufgrund der Analyse verschiedener Datenquellen auf rund 16% geschätzt werden. Der Wert liegt im europäischen Mittel und ist somit beachtlich; bei verbesserten Rahmenbedingungen kann er aber noch erheblich gesteigert werden. Die größten Flüsse des städtischen Binnenverkehrs spielen sich zwischen den im Westen liegenden Wohnvierteln und dem alten und neuen Stadtzentrum ab. Weniger bedeutend sind die Flüsse der Quell-/Zielgebiete Haslach/Oberau, Bozner Boden und Industriezone. Was die wichtigen Einzel-Zielpunkte des Radverkehrs betrifft, wie z.B. Schulen, öffentliche Einrichtungen und Sportinfrastrukturen, so sind diese mehr oder weniger gleichmäßig über das gesamte Stadtgebiet verstreut.

Das derzeitige Angebot für die Fahrradmobilität in Bozen besteht aus:
 1) Getrennt vom Autoverkehr geführten

Radwegen (z.B. Radweg entlang der Talfer und des Eisacks, Radweg entlang der Vittorio-Veneto-Straße), 2) Radstreifen entlang der Fahrbahn, vor allem in Gegenrichtung von Einbahnstraßen und 3) einigen Wohnstraßen, auf denen die Geschwindigkeitsbeschränkung des Verkehrs auf max. 30 km/h ein sicheres Radfahren ermöglicht. Der Großteil der Radmobilität spielt sich aber im Mischverkehr ab, d.h. die Radfahrer teilen sich den Straßenraum mit dem motorisierten Verkehr oder, was seltener vorkommt, mit den Fußgängern.

Das derzeitige Angebot weist einige größere Schwachstellen auf:

1) Die vielen Gefahrenstellen im gesamten von Radfahrern genutzten Verkehrsnetz; 2) die fehlende, bzw. nicht erkennbare Vernetzung jener Achsen, auf denen Radfahren relativ sicher ist; 3) das qualitativ und quantitativ allgemein ungenügende bzw. wenig systematische Angebot an Fahrradabstellplätzen; 4) die fehlende Information über die vorhandenen Infrastrukturen und die fehlende Information auf den vorhandenen Infrastrukturen.



- Überörtliche Radachsen
- Hauptachsen
- Stadtviertelachsen

Die Radmobilität in Bozen ist steigerbar durch Verbesserungen der Rahmenbedingungen und des Angebotes

Die Erfahrungen anderer vergleichbarer Städte haben gezeigt, dass durch eine gezielte Politik zugunsten des Fahrrades und eine entsprechende Anpassung der Rahmenbedingungen eine Verschiebung der Automobilität zugunsten der Radmobilität durchaus möglich ist, und zwar in relativ kurzer Zeit. Diese Verschiebung kann ausschlaggebend dafür sein, die Konflikte um die Zuordnung von öffentlichen Flächen öfters zugunsten der „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer zu entscheiden. Durch die Verminderung der derzeit allgegenwärtigen fahrenden und geparkten Autos könnten die frei werdenden Flächen vielfältiger genutzt werden, sodass in der Folge die Stadt lebbarer und erlebbarer wird.

Die übergreifende Strategie, um das Ziel der Verschiebung des Modal Split zugunsten der Radmobilität zu erreichen, ist die Gleichbehandlung des Fahrrades gegenüber dem Auto und den städtischen öffentlichen Verkehrsmitteln, besonders was die Bereitstellung von Mitteln für Infrastrukturen, Dienste und Öffentlichkeitsarbeit betrifft.

Die Strategien, um eine allgemeine schnelle Erreichbarkeit und eine gute Zugänglichkeit mit dem Fahrrad innerhalb des urbanen Raumes zu erzielen, sind die qualitative Verbesserung des derzeitigen Angebotes einerseits und die Realisierung eines zusammenhängenden und die Stadt abdeckenden Hauptnetzes von Radachsen andererseits. Wesentliche Bestandteile dieses Hauptnetzes sind möglichst direkte Achsen zwischen Quellgebieten und Zielpunkten. Form, Beschaffenheit oder Regelung der einzelnen Achsenabschnitte müssen der vorhandenen Situation angepasst werden. Ideal für die Radmobilität im Stadtgebiet ist nicht unbedingt der Bau von getrennt geführten Radwegen, sondern vielmehr die Realisierung von verkehrsvermindernden und verkehrsberuhigenden Maßnahmen (Wohnstraßen, verkehrsberuhigte Zonen usw.). Die Radfahrer finden nämlich dort ihren natürlichen Raum, wo die Straßenraumgestaltung an ihre Bedürfnisse angepasst ist, also dort, wo der Autoverkehr nicht durch Menge oder Geschwindigkeit das Geschehen dominiert.

Zu den Strategien für die Förderung der Radmobilität gehört auch das Ermöglichen eines geregelten, bequemen und sicheren Abstellens der Fahrräder in wichtigen Zielgebieten und an Zielpunkten, wie z.B. im Stadtzentrum von Bozen. Es ist notwendig, das derzeit qualitativ und quantitativ mangelhafte Angebot an Abstellplätzen für Fahrräder deutlich zu verbessern. Von zentraler Bedeutung, um bestehende und neue Angebote für die Radmobilität in der Stadt sichtbarer, erkennbarer und bekannter zu machen, ist die gezielte Information und Kommunikation. Zusätzliche Dienste und Infrastrukturen, z.B. die Integration mit dem öffentlichen Verkehr, organisierte Parkstrukturen und Radverleih, führen zur allgemeinen Aufwertung der Radmobilität, sofern sie attraktiv sind und gut in das Gesamtsystem eingebunden werden.

Die Radmobilität ist wichtiger Bestandteil einer in die Zukunft gerichteten Mobilität, auch in Bozen

Die Vision einer zukunftsfähigen Mobilität beinhaltet eine intelligente Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsformen durch infrastrukturelle, organisatorische und informative Maßnahmen. So besteht die Radmobilität nicht nur aus möglichst bequemen Radachsen und Stellplätzen. Dazu gehörige Aspekte sind auch Radverleih, Reparaturmöglichkeiten, Informationsdienste und -materialien, Mitnahmemöglichkeiten in Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs und Abstellmöglichkeiten bei Haltestellen und Bahnhöfen.

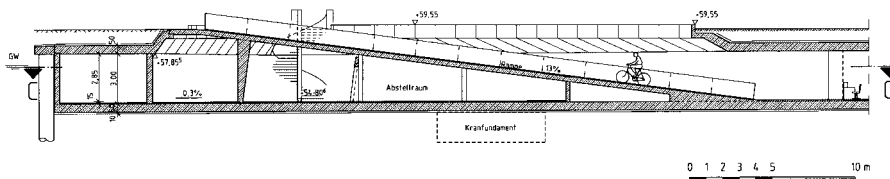
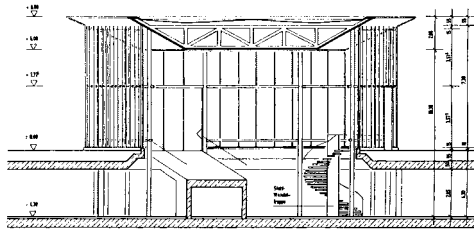
Erste innovative europäische Projekte im Hinblick auf die optimale Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsformen sind in nördlichen Nachbarländern bereits realisiert und seit Jahren erfolgreich in Betrieb. In der Folge einige Beispiele, die sich inhaltlich auch sehr gut für Bozen eignen würden:

Sichere Fahrradabstellmöglichkeiten / Fahrradverleih an großen Auffangparkplätzen (Vernetzung Auto-Fahrrad-Bus)
Beispiel Park&Ride-Station an einem peripher gelegenen Knotenpunkt des öffentlichen Busverkehrs in Münster (D).
Vorhandene Dienste und Infrastrukturen: Bus-Haltestelle, Parkplatz für Autos, Radabstellplatz, Radboxen, Radverleih.

Links von oben nach unten

Bestehende Radachsen in Bozen (Radwege, Radstreifen, Wohnstraßen, Zonen mit eingeschränktem Verkehr)

Vorschlag für ein Hauptnetz von Radachsen in Bozen.
Grafiken aus: "Piano della mobilità ciclistica a Bolzano – Rapporto prima fase"
Ökoinstitut Südtirol / Alto Adige, März 2001

**Entwurfsbeginn und -ende**

1985 – 1996

Baubeginn und -ende

10. 1997 – 06. 1999

Bebaute Fläche

1. Bauabschnitt ca. 2600 m²
2. Bauabschnitt ca. 900 m²

Kubatur

1. Bauab. ca. 10000 m³
2. Bauab. ca. 4500 m³

Kapazität

1. Bauabschnitt 2850 Einstellplätze
2. Bauab. 450 Einstellplätze

Gesamt

3300 Einstellplätze

Baukosten

1. Bauab. ca. 13. Mio DM
2. Bauab. ca. 1,5 Mio DM

AuftraggeberWestfälische Bauindustrie GmbH
Sperlichstraße 24,
48151 Münster (D)**Projektleiter**Klaus Kötterheinrich
Westfälische Bauindustrie GmbH**Entwurf und Statik der Stahlbetonkonstruktion**

Ing.-Büro Thormählen + Peuckert, Paderborn/Aachen

Entwurf Eingangsbauwerk, BelichtungselementArbeitsgemeinschaft Brandt & Böttcher
Architekten BDA
Darmstadt/Berlin**Planung und Gestaltung Innenbaubau**Dipl.-Ing. Joachim Pries,
Architekt BDA Münster**Veröffentlichungen**Deutsche Bauzeitung/DBZ, Ausgabe 9/1999
Mobil NRW, herausgegeben vom Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW, 04. 2001
Preise/Auszeichnungen
Renault traffic design award 2000**Weitere Informationen**www.muenster.de/stadt
link Umwelt + Verkehr**Fahrrad-„Parkhäuser“ an zentralen Zugbahnhöfen (Vernetzung Fahrrad-Zug)**

Beispiel Radstation am Hauptbahnhof von Münster (D). Vorhandene Dienste und Infrastrukturen: Stellplätze für 3000 Fahrräder (Erweiterung für weitere 500 Fahrräder in Bau), Radshop, Reparaturwerkstatt, Radverleih, Fahrrad-Waschanlage.

Fahrradzentren an intermodalen Knotenpunkten (Vernetzung Fahrrad-Bus-Zug-Tram-Car Sharing)

Beispiel „mobile“-Fahrradzentrum am Hauptbahnhof von Freiburg im Breisgau (D). Direkte Anbindung an das städtische Fahrradnetz, an den überörtlichen und städtischen öffentlichen Verkehr, an das Car Sharing-System. Vorhandene Dienste und Infrastrukturen: Stellplätze für 1000 Fahrräder, Mobilitätszentrale (Verkauf von Fahrradkarten und Beratung für alle Mobilitätsformen), Fahrradgeschäft, Fahrkartenverkauf, Car Sharing-Parkplatz, Bistro, Reisebüro.

Radstation Münster

Die Planung der Radstation begann bereits 1985 mit einem Wettbewerb zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Die ursprüngliche Idee, eine Radstation für 1000 Räder zu bauen, entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einer Kapazität von 3000 Fahrrädern weiter. Im Verlauf des Planungsprozesses wurden in den folgenden Jahren insgesamt 13 Standorte in unmittelbarem Bahnhofsbereich untersucht. Es zeigte sich dann, dass eine oberirdische Station mit dieser Kapazität nicht realisierbar war, weil dadurch der Bahnhofsvorplatz komplett bebaut werden musste und andere Funktionen wie ÖPNV und PKW-Verkehr zu sehr eingeschränkt bzw. unmöglich wurden. Eine Machbarkeitsstudie der Abteilung Stadterneuerung der Stadt Münster sowie eine anschließende Untersuchung des Ing.-Büros Thormählen + Peuckert aus Paderborn und Aachen zeigte dann erste Lösungsvorschläge für eine unterirdische Fahrradstation unter dem Bahnhofsvorplatz. Nur bei dieser unterirdischen Bauweise konnten alle Belange wie Stellplatzbedarf der Radstation, ÖPNV, Taxenvorfahrt und Individualverkehr ausreichend berücksichtigt werden. Durch den Rat der Stadt Münster erfolgte dann im Dezember 1995 der Grundsatzbeschluss und im

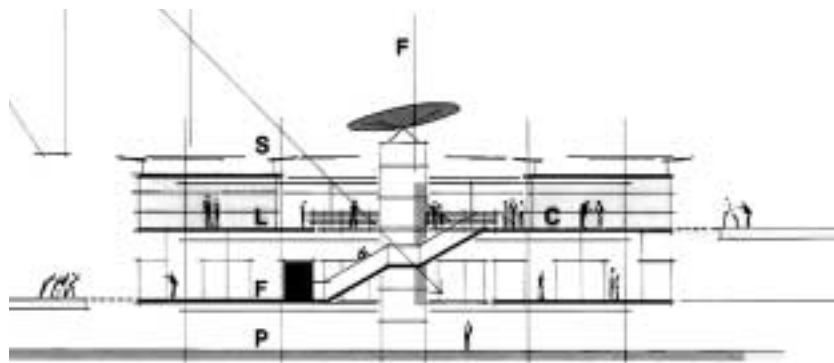


Fahrradstation Freiburg

Die Fahrradstation Freiburg liegt im Schnittpunkt wichtiger Wegebeziehungen zwischen Stadt und Hauptbahnhof. Als Bindeglied zwischen der Stadtbahnbrücke und einer Fußgänger- und Radwegbrücke wird sie zum zentralen Ausgangspunkt für den Fahrrad- und öffentlichen Nahverkehr. Mit seiner kreisrunden Form reagiert der Bautypus auf unterschiedliche Anforderungen, die sich aus der städtebaulichen Situation und dem von Gleisen, Masten, Oberleitungen etc. geprägten Umfeld ergeben. Als „Drehscheibe“ für umweltverträgliche Verkehrsmittel werden, neben 1000 bewachten Fahrradabstellplätzen, Dienstleistungen rund ums Fahrrad wie Laden, Werkstatt, Café und eine Mobilitätszentrale angeboten. Im Erdgeschoss stehen lediglich die Stahlbetonstützen der Tragkonstruktion und der Aufzugskern als statische Elemente, abgestimmt auf das Raster der vorhandenen PKW-Parkplätze der Bahn AG. Die darauf aufgelagerte ringförmige Decke erscheint fast schwerelos, da der Randabschluss der gelb eingefärbten Stahlbetonfertigteile nur eine schmale Kante zeigt. Der Zugang zur Ebene 1 erfolgt über einen bewachten Steg, von dem man die Fahrradabstell Ebene mit 1000 Stellplätzen erreicht. Dieses Parkgeschoss wird im Innen- und Außenring mit Edelstahl und Makrolonlamellen diebstahlsicher abgegrenzt, ohne den Einblick ins Innere zu verwehren. Über eine freigespannte Treppe erreicht man die Ebene 2 mit Fahrradladen, Mobilitätszentrale und einem Café. Die direkte Anbindung zur Stadtbahnbrücke erfolgt über eine Rampe. Die Funktionsbereiche der beiden Ebenen lassen sich in der Außenhaut der Fassade mittels unterschiedlich verwendeten Materialien und Farben ablesen. So wird die Fassade der Ebene 1 mit ihren horizontalen Bändern aus Edelstahl und Makrolon luftig und offen gestaltet, in ihrer Struktur in Ebene 2 mit einer horizontal verlaufenden naturbelassenen Holzverschalung aus Lärche fortgesetzt. Solarkollektoren für die Erwärmung des Brauchwassers sind als Brüstungselemente in das Balkongeländer des Cafés integriert. Die Glas in Glas Photovoltaikanlage wird als Überdachung des Aufzugpodestes genutzt und bildet mit seiner ovalen Form einen markanten Abschluss.

Dezember 1996 der Baubeschluss.

Die Durchführung der Maßnahme übernahm die Westfälische Bauindustrie GmbH als kommunales Unternehmen mit dem Schwerpunkt „Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs in Münster“. Die Westfälische Bauindustrie GmbH beauftragte das Büro Thormählen + Peuckert mit der Objektplanung des unterirdischen Baukörpers. In einem weiteren Wettbewerb zur Bahnhofsvorplatzgestaltung im Jahre 1997 fiel dann die Entscheidung für die Gestaltung des Eingangsbereiches bzw. des oberirdischen großzügigen Belichtungselementes für die Radstation. Sieger dieses Wettbewerbes waren die Architekten Brandt & Böttcher aus Berlin bzw. Darmstadt. Das Projekt ist dann in einer Bauzeit von ca. 18 Monaten realisiert und im Juni 1999 eröffnet worden. Bereits 1 Jahr später erfolgte eine Erweiterung innerhalb eines benachbarten nicht mehr genutzten Fußgängertunnels um ca. 500 Einstellplätze. Diese Erweiterung mit einem zweiten Zugang ist im Januar 2001 in Betrieb genommen worden. Träger der Radstation Münster ist die Westfälische Bauindustrie GmbH, der Betrieb liegt jedoch in privater Hand der Radstation Münster Hundt KG. Die Radstation selbst erreichte bereits 15 Monate nach ihrer Eröffnung eine Auslastung von nahezu 100%.



Bruttogeschossfläche
Service 550 m²
Bruttorauminhalt
Service 1880 m³
Bruttogeschossfläche
gesamt 1750 m²
Planungsbeginn
 01. 1996
Baubeginn 05. 1998
Fertigstellung 08. 1999
Bauherr
 Freiburger Kommunal-
 bauten GmbH
 Baugesellschaft & CoKG
 Am Karlsplatz 2
 79098 Freiburg (D)
Baubetreuung
 Freiburger Stadtbau GmbH

Am Karlsplatz 2
 79098 Freiburg (D)
Betreiber
 Fahrradstation und
 Mobilitätszentrale Freiburg
 Moltke Straße 42
 79098 Freiburg (D)
Architekten
 Rolf + Hotz
 Freie Architekten BDA
 Helligestraße 2
 79100 Freiburg (D)
Projektarchitektin
 Karin Sinnwell
Planungsteam
 Christian Erdrich
 Thomas Streif
 Mechthild Zimmermann

Haustechnik
Sanitär/Heizung
 Krebser + Freyler
 Planungsbüro für Haus-
 technik
 Riegeler Straße 22
 79331 Teningen (D)
Projektleiter
 Andreas Geiser
Tragwerksplanung
 Müller + Klein
 Ingenieur-Büro
 Lindenmattenstraße 33
 79117 Freiburg (D)
Haustechnik Elektro:
 Burgert Planungsgruppe
 Gewerbestraße 33
 79227 Schallstadt (D)



Otto von Aufschnaiter

Bozner Ungereimtheiten

Als Vorsitzender der Arbeitsgruppe „Verkehr“ für 4 Jahre ab 1996 und Vorsitzender des Stadtviertelrates Bozen Zentrum – Bozner Boden – Rentsch seit 2000 habe ich Erfahrungen sammeln können, die jenen nützlich sein können und wollen, die an der Entwicklung unserer Stadt interessiert sind. Im erweiterten Altstadtbereich haben wir ein gefährliches Ungleichgewicht zwischen den Funktionen Arbeiten (über 80% der Kubatur) und Wohnen. In unserem Stadtviertel fehlt der soziale Wohnbau als Gegengewicht zu den „gesalzenen“ Wohnungsmieten. Die Folgen sind Alte, die viel zu große Wohnungen bewohnen, und junge Paare, die es sich nicht leisten können, an eine Familie zu denken. Die Lösung: Wohnungssuche am Stadtrand oder in anderen Gemeinden und täglich pendeln.

Ausgiebig wurde und wird über die täglich in die Stadt strömenden Pendler und die dadurch verursachten Belastungen geklagt, dagegen hört man kaum je etwas über den von uns selbst verursachten innerstädtischen Verkehr. So haben wir nicht nur interne Pendler, die bis zu viermal täglich zwischen Don Bosco oder Gries und Zentrum hin- und herfahren, sondern auch innerhalb unseres Stadtviertels fahren täglich des öfteren „Pendler“ von St. Anton, Bozen Dorf, Rentsch oder Bozner Boden ins Zentrum und zurück.

Doch nicht genug damit, jetzt soll im Altstadtbereich zusätzliche Büro-Kubatur geschaffen werden: Entlang der Südtiroler Straße und am Verdiplatz. Schon allein die Tatsache, daß dieser Platz „Verdiplatz“ genannt wird und nicht wie es sich eigentlich ziemte „Giuseppe-Verdi-Platz“, bezeugt eine mangelnde Sensibilität, nicht nur in kultureller Hinsicht. Auch andere Platz- und Straßennamen belegen dies. Der tertiäre Sektor zieht Verkehr an, die Straßen im Altstadtbereich können aber keinen zusätzlichen Verkehr aufnehmen, sie vertragen keine weitere Verdichtung des motorisierten Individualverkehrs. Wir haben schon seit zu vielen Jahren zu vielen Personen, die durch die vom motorisierten Verkehr verursachte Luft- und Lärmbelastung Atem-

beschwerden oder Atemwegserkrankungen erleiden müssen bzw. mußten.

Mobilität aber ist lebenswichtig und notwendig. Es liegt an uns, neue Formen der Mobilität zu finden, die weniger Lärm und Luftverschmutzung verursachen.

Der stärkste Widerstand dagegen kommt von der Liebe zum eigenen Auto. Wehe dem, der mir mein hochheiliges Recht, mein Auto vor meiner Haustür zu parken, es jederzeit zu verwenden, nehmen will. Zwar verlangt die Gemeinde eine Oberflächengebühr, wenn mit einem Stuhl oder mit einem Tisch öffentlicher Grund besetzt wird, doch den Mut, dasselbe mit Autobesitzern, die ihr Auto auf öffentlichem Grund parken, zu tun, bringt sie nicht auf. Die Straßen dienen dem beweglichen Verkehr, die Parkplätze dem stehenden Verkehr. Bei uns werden sowohl die Fahrbahnen als auch die Gehsteige als Parkflächen beansprucht. Überall dort, wo keine Autos erwünscht sind, werden Pfähle gepflanzt, meist werden dadurch Gehsteige noch stärker eingeengt. Anderswo braucht es derartige Pfähle nicht, denn die dortigen Stadtpolizisten verstehen es, sich Respekt zu verschaffen und die Gehsteige frei zu halten.

Den Altstadtbewohnern werden heute günstige Parkmöglichkeiten im Parkhaus „Bozen Mitte“ angeboten; auswärtige Autos, die dort eigentlich parken sollten, werden hingegen bis unter den Waltherplatz geleitet.

Um nicht diejenigen, die ihr Auto auf einem Parkplatz, in einem Parkhaus oder in der eigenen Garage abstellen, als Dumme hinzustellen, hat unser Stadtviertelrat im Jahre 1998 den Stadtrat gebeten, von den Anrainern, die ihr Auto auf öffentlichem Grund parken, eine tägliche Gebühr von z. B. 1000 Lire zu verlangen.

Der Gemeinderat hat dann aber den vom Stadtrat übernommenen Vorschlag abgelehnt, und so erklärt sich, warum so viele gebührenpflichtige Parkplätze in den Tiefgaragen und im Parkhaus Bozen Mitte frei sind, dafür aber Altstadtgassen und -straßen überquellen von geparkten Autos. Daß Fußgänger in Bozen kaum eine Rolle spielen, sieht ein Blinder. Zum Glück



Oben und nächste Seite

Abbildungen aus dem Buch „BZ“, einem Studentenprojekt der Akademie für Design Bozen (Ania Coudouratzis, Stefano Lavarda, Carmen Leiter, Patrizia Mair Barbato, Esther Reichegger, Sabine Reichhalter, Sara Segato, erarbeitet unter der Leitung von Ludwig Thalheimer und Isabella Fabris)

wird hier und dort etwas verbessert. Aber noch zu oft müssen die Fußgänger unnötige, ja schikanöse Umwege, die von Pfählen und dazwischen gespannten Ketten eingegrenzt werden, hinnehmen. Es genügt, nach Ravenna zu reisen, um sich überzeugen zu können, daß die Straßenverkehrsregeln durchaus so ausgelegt werden können, daß die Fußgänger begünstigt und nicht behindert werden, daß Fußgänger von einem Gehsteig direkt und ohne Umwege zum nächsten gehen können. An der Südseite des Waltherplatzes haben wir eine weitaus breitere Fahrbahn als nötig, domseitig ist der Gehsteig gerade etwa einen Meter breit. Er dient auch als Warteinsel für die Busbenutzer; wollen Fußgän-

ger an den wartenden Menschen vorbei, müssen sie auf die Fahrbahn ausweichen! Entlang der Außenmauer der Kirche am Dominikanerplatz werden täglich ohne Respekt Motorräder und Mofas abgestellt, obwohl diese dort nichts zu suchen haben, denn sie dürften eigentlich gar nicht bis dorthin gefahren werden. Vor dem Hauptportal des Domes, auf dem Gehsteig vor der Banca Nazionale del Lavoro am Waltherplatz, stehen Motorräder und Mofas. Die Eisackstraße wurde für den Verkehr gesperrt, endlich kann man dort aufatmen und sich frei bewegen, aber 138 Bewohner haben beim Bürgermeister eine Petition abgegeben, sie möchten dort ihre Autos abstellen, obwohl dort nicht mehr als etwa



20 Autos abgestellt werden können. Für den Verdiplatz wurde eine neue Eisenbahnunterführung zur Mayr-Nusser-Straße beschlossen. Der Großteil des Platzes wird für Fahrbahnen gebraucht, und anstelle die bestehende Unterführung zu verbreitern und deren Fahrbahn abzusenken, wird sie großzügig den Radfahrern und Fußgängern reserviert. Ihnen werden Umwege zugemutet, nicht so dem motorisierten Verkehr. Wir lieben unsere Autos derart, daß wir vollkommen vergessen, daß Fußgänger dort unterwegs sind, wo Häuser, Geschäfte und Büros sind. Am Verdiplatz werden die Fußgänger in Zukunft an der Südseite gebeten, auf das Flußufer auszuweichen, südseitig des Parkhauses Bozen Mitte sind

für die Fußgänger ganz besonders viele „reizvolle“ Fahrbahnquerungen vorgesehen. Erst im Juli 2000, nach vier Jahren!, ist es uns endlich gelungen, mit der Unterstützung des damals zuständigen Stadtrates Roberto Bizzo, für über 80 Personen, die entlang der Mayr-Nusser-Straße leben und arbeiten, die Zufahrt und den nötigen Manövrierraum zu sichern. Die ursprüngliche Brückenrampe hatte diese Grundbedürfnisse nicht berücksichtigt. Seit zu vielen Jahrzehnten gibt es zwischen Bozner Boden und Zwölfmalgreien in der Eisenbahnunterführung lediglich einen 85 cm breiten Gehsteig. Der Gehsteig in der Eisenbahnunterführung bei der Loreto-brücke wurde erst kurz vor der Inbetrieb-

nahme des Parkhauses Bozen Mitte errichtet, obwohl er bereits 1996 von unserem Stadtviertelrat gefordert worden war. Viel rascher hingegen wurde der gewünschte Kreisverkehr vor dem Allgemeinen Lagerhaus verwirklicht.

Die Gehsteige der Leonardo-da-Vinci-, Sernesi-, Bahnhof- und Garibaldistraße werden teilweise als Abstellplatz für Fahrräder verwendet. Unglaublich, aber wahr: Die Beschickung der Fahrräderständer erfolgt dort vom Gehsteig und nicht von der Fahrbahn aus. Ebenso umständlich erfolgt dann auch das Abholen des Fahrrades. Der östliche Gehsteig der Garibaldistraße ist täglich derart von Fahrrädern verstellt, daß Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Obwohl es in unmittelbarer Nähe eine Tiefgarage gibt, wird beim Haupteingang weiterhin ein Oberflächenparkplatz betrieben. Der westliche Gehsteig der Garibaldistraße wird meist derart mit Autos vollgeparkt, daß auch dort Fußgänger auf die Fahrbahn (die Busspur) ausweichen müssen. Immer wieder klagen Anrainer, daß sie die Polizei verständigen müssen, um sich Zugang zum Hauseingang zu verschaffen. Dies obwohl wenige Schritte entfernt das Parkhaus Bozen Mitte mit einer derzeit durchschnittlichen Auslastung von lediglich 7% genügend Platz bietet.

In unseren Köpfen ist die ehemalige Brenner Staatsstraße (durch Rentsch) immer noch derart verankert, daß nur so verständlich wird, weshalb heute noch die Linienbusse der SAD über Rentsch den Busbahnhof anfahren und über Rentsch die Stadt verlassen, anstelle die Kampiller Umfahrung zu benutzen. Die städtischen Buslinien entsprechen schon lange nicht mehr den heutigen Bedürfnissen und das Liniennetz wäre dringend entsprechend anzupassen. Der Dienst muß benutzerfreundlicher werden, die Information ist mangelhaft. Am Waltherpaltz beim Reisebüro CIT z. B., einer wichtigen Haltestelle, können sich wartende Personen bei prallem Sonnenschein wenigstens unter einer Baumkrone retten, doch diese bietet keinen Regenschutz. Da für die städtischen Buslinien das Land Südtirol zuständig ist, ist es sehr mühsam, wenn nicht gar unmöglich, rasche Antworten auf berechtigten Bedürfnisse zu bekommen.

Für die Bauern in St. Magdalena und Rentsch sind die Berg- und Hangstraßen die einzige Zufahrt und Verbindung zur Stadt. Auf diesen Landstraßen fahren die Bauern jedes Jahr mit ihren Traktoren die Ernte ein, das Fahrzeug- und Ladegewicht erreichen dabei gute 7 Tonnen. Laut Verkehrsschildern sind aber nur 1,5 t erlaubt, obwohl die Realität eine andere ist. Sind schon diese engen Straßen eine Zumutung für die Bauern, so erst recht für die Fußgänger; die streckenweise an der Hangmauer befestigte Kette ist oft die letzte Rettung. Die Einfahrt nach Zwölfmalgreien ist einfach, aber das Verlassen wird den Autofahrern mehr als schwer gemacht. Vom Bahnhofplatz fährt man direkt zu den Parkmöglichkeiten in der Laurinstraße, von dort aber zum Bahnhofplatz zurück sind lange Umwege nötig, obwohl die Laurinstraße breit genug ist. Das Baugerüst für das neu errichtete Landhaus ist längst Vergangenheit, im Verkehrsamt aber scheint die Zeit stehen geblieben zu sein.

Wenn wir etwas zum Besseren verändern wollen, dann müssen wir Bürgerinnen und Bürger unser derzeitiges Verhalten ändern und aktiv uns einbringen bzw. teilnehmen. Wenige sind meist überfordert. Viele können leichter die Vielschichtigkeit der Probleme erkennen und Zukunftsvisionen entwickeln. Die Probleme müssen an die Oberfläche gebracht werden, und es ist von größter Wichtigkeit, daß bei offenen Aussprachen einer die Realität des anderen verstehen lernen kann.

Unsere Stadt braucht zudem ein Stadtentwicklungs- und Koordinierungsbüro, oder eine Gruppe von Fachleuten, die sich damit befassen. Wir sollten und dürfen es uns nicht länger leisten, daß Urbanistik und Verkehr getrennte Wege gehen.

Pier Francesco Bonaventura

Piazza Verdi, una piazza a misura di automobile?

In origine era il ponte romano, posizionato più a ovest rispetto all'attuale ponte Loreto, probabilmente sull'asse formato da via dei Cappuccini e da via Goethe. Il ponte rimase in funzione per tutto l'alto medioevo e sarebbe stato spostato nell'attuale posizione solo tra il XVI e il XVII secolo, come dimostra il confronto tra la mappa dell'alluvione del 1541 e la veduta del Merian del 1650¹. Il sito compreso tra il ponte e il giardino dei Cappuccini si chiamava *Punteis* (o *Puntys*) nel medioevo, quindi *Loreto* (o *Loretto*) a partire dal XVII secolo, per via dell'omonima chiesetta eretta nel 1619 e demolita nel 1894. Vi si trovavano la sede del tiro al bersaglio (*Schießstand*), donde il nome di *Schießstandplatz* dato allo slargo situato di fronte all'ingresso del giardino; il *Ballhaus*, magazzino per lo stoccaggio delle merci costruito nel 1645; la stazione del dazio e la locanda "Zur Sonne". La parte ad est del ponte era adibita a mercato del bestiame ed era nota fino all'ultima guerra come *Viehmarktplatz* o (dal 1923) *Piazza del Mercato*. Nella seconda metà dell'Ottocento agli edifici sopra citati si aggiunsero l'officina del gas (1861) e le sale civiche (1886). La zona rimase estranea all'intensa attività edilizia conseguente al piano Altmann (1870), mantenendo un aspetto suburbano e una notevole incoerenza urbanistica e funzionale². Salvo l'utilizzo occasionale per marce e adunate non vi furono modifiche di rilievo neppure durante il fascismo, sebbene il piano Piacentini del 1935 ipotizzasse un completo riassetto dell'area collocando la futura via Alto Adige sull'asse di ponte Loreto e prevedendo all'imbocco di questo una piazza quadrangolare delle dimensioni di piazza Walther. A questo scopo erano previste estese demolizioni, all'incirca le stesse che di lì a pochi anni sarebbero state provocate dai bombardamenti.

L'assetto odierno della piazza è nelle grandi linee frutto del piano di ricostruzione redat-

to all'inizio degli anni '50 da Pattis e Pelizzari. Ai privati venivano concessi indennizzi per i danni bellici a condizione di realizzare nuovi edifici entro le linee stabilite dal piano. Alla fine degli anni '50 era già stata completata la ricostruzione della frangia sud-ovest della piazza con un'edificazione ad alta densità e di aspetto continuo e compatto³.

Anche il lato nord avrebbe dovuto essere interamente occupato da edifici residenziali (la ricostruzione del teatro era inizialmente prevista in via Alto Adige, presso l'attuale stazione delle autocorriere) ma già con i successivi piani tutta l'area compresa tra le vie Isarco e Alto Adige venne vincolata ad usi "direzionali" e la costruzione dei relativi volumi procrastinata per un buon quarantennio. Nel frattempo era spuntato proprio di fronte a ponte Loreto un unico condominio di cinque piani più un piano attico coronato da un inconfondibile tetto a zig-zag. L'edificio porta il nome "Al Sole" in ricordo della vicina locanda distrutta dalla guerra e venne realizzato nel 1954 dall'ing. Sabbadin per il costruttore Buonomo. Fino alla recente costruzione del teatro il "Sole" era completamente isolato, una sorta di avamposto tra la strada e il parcheggio retrostante. Per un curioso paradosso in tutti quegli anni è stato al centro di una zona dalla dubbia reputazione di *Strich* cittadino e al tempo stesso sede di un'attività benefica e moralistica nota come "Mädchenschutz"⁴. Parlando sia con gli addetti ai lavori che con i comuni cittadini ho potuto constatare la pressoché unanime convinzione che il "Sole" sia completamente *fuori luogo* e avrebbe anzi usurpato al teatro comunale il posto che gli competeva sull'asse di ponte Loreto. Indubbiamente la presenza di una facciata rappresentativa verso sud, magari con una generosa piazza pedonale anti-stante avrebbe restituito urbanità a piazza Verdi e probabilmente avrebbe indotto gli amministratori ad adottare provvedimenti per mitigare il traffico nella zona.



Oggi invece il lato sud del complesso teatrale lo si percepisce di sfuggita, attraversando in velocità la piazza tra un semaforo e l'altro, né il nuovo porticato invita alla sosta e al passeggio.

La posizione nodale della nuova piazza e il suo asservimento al traffico veicolare avevano favorito l'impianto di strutture di supporto alla crescente motorizzazione. Prima fra tutte era arrivata la "Società Adriatica Petroli", che nel 1949 aveva ottenuto in concessione dal Comune 1500 mq tra il tracciato della futura via Garibaldi e i binari della ferrovia per Merano. Concepita come centro integrato di servizi all'automobilista, la stazione Shell (oggi IP) di piazza Verdi –

architettonico, per la centralità della collocazione ci rinvia a quell'ideologia di acritica fiducia nell'automobile che ebbe probabilmente il suo apogeo alla metà degli anni '50 e merita certamente l'appellativo di "tempio dell'automobile" che le è stato attribuito dalla stampa locale.

Quasi caricaturale appare in questa prospettiva un progetto non realizzato per un'altra stazione di rifornimento da costruire all'imbocco di via Marconi. L'anonimo progettista attinge alla tipologia del mausoleo, pianta esagonale, il nome del committente (AGIP) scolpito a grandi lettere in un carattere vagamente littorio. La stessa monumentalità d'epoca fascista, abbandonati i sogni d'impero e di romanità è qui



progetto di Pelizzari, direzione lavori di Plattner e Gubiani – raggruppa tuttora sotto il caratteristico tetto ad ala le officine di un elettrauto, di un gommista, la stazione di lavaggio (abbandonata) e la pompa di benzina con un piccolo automarket. Il tetto a pianta curvilinea sporge fino a 8,60 metri dal filo del fabbricato. Fortunatamente una manutenzione praticamente inesistente ci ha preservato tutte le finiture e i dettagli originali, dal paramento in pietra al rivestimento in tessere di ceramica della pensilina, agli infissi in ferrofinestra, ai pavimenti in marmette, alla plastica cornice che avvolge il fabbricato e funge nelle ore notturne da illuminazione indiretta. L'edificio ha appena compiuto 50 anni e potrebbe perciò rientrare tra le opere soggette a vincolo di tutela storico-artistica, trattandosi di edificio di proprietà comunale⁵.

Il valore simbolico della stazione di piazza Verdi e soprattutto della sua icona, la pensilina, è lampante. Per l'impegno progettuale profuso in un manufatto tutto sommato "di servizio", per l'enfasi del gesto

più modestamente messa al servizio del nuovo mito offerto in pasto ai cittadini, quello della mobilità illimitata e democraticamente estesa a tutti.

Come abbiamo visto, il sito coincidente con l'attuale piazza Verdi è sempre stato segnato dalla coesistenza di destinazioni d'uso diverse e talora contraddittorie, nonché da una certa disponibilità ad accogliere quelle funzioni precarie e indesiderate, siano esse di magazzino, mercato del bestiame, parcheggio o luogo di prostituzione, che la città tende a relegare ai propri margini. La tendenza ora in atto è quella di ribaltare tale vocazione con l'impianto di funzioni "nobili" e durature: il teatro, le sedi dell'IPES e della Camera di Commercio e probabilmente un centro direzionale con uffici e servizi vari sulle aree cedute dalle Ferrovie dello Stato.

Tutti i recenti progetti non mettono peraltro in discussione la funzione di crocevia stradale ormai assunto dalla "piazza". Il piano di ricostruzione, permeato dal-

¹ Resti del ponte romano sarebbero venuti alla luce all'inizio degli anni '50 durante i lavori di scavo per la costruzione del condominio al civico 28. La presenza del ponte si riflette nel toponimo medievale. Sulla questione dell'attraversamento dell'Isarco in epoca romana vedasi L. Dal Ri e altri, *Die Ausgrabungen im Kapuzinerkloster*, in "Der Schler", Aprile-Maggio 2000, pag. 287 e L. Dal Ri e G. Rizzi, *Ricerche archeologiche in Alto Adige tra tardo antico e primo medioevo*, in "Dalla tarda latinità agli albori dell'Umanesimo: alla radice della storia europea", a cura di P. Gatti e L. de Finis, Trento 1998, pagg. 354-355.

così criticata dalla Commissione edilizia dell'epoca: "...pur apprezzando l'originalità in genere del progetto, la Commissione non ritiene che forme esagerate si adattino ad una città modesta e tranquilla come Bolzano ...".

⁴ Fino al 1987 vi funzionava al secondo piano un piccolo internato femminile destinato alle ragazze delle valli giunte a lavorare a Bolzano e da tenere al riparo dai pericoli della grande città. Ora il presidio moralizzatore è stato assunto dalla Lega Nord, che vi tiene piantata una bandiera sulla terrazza del primo piano, proprio sopra la centralina per il rilevamento dei gas di scarico.

l'ideologia allora dominante della "città a misura di automobile" (*autogerechte Stadt*), ha risolto in parte il problema della circoscrizione a sud del centro storico ma ha compromesso le condizioni di vita degli abitanti del quartiere, sottoposti a livelli di inquinamento atmosferico e acustico tra i più alti della città⁷. L'odierno piano di attuazione per la zona di via Garibaldi e piazza Verdi, che dovrà definire i termini dell'edificazione nell'area oggetto di convenzione tra la società immobiliare delle Ferrovie dello Stato e il Comune di Bolzano, non si discosta molto da quella logica anni '50 e prevede un sottopasso veicolare verso via Macello proprio attraverso la stazione di servizio. E' evidente

di piazza Verdi e dintorni che considerano giustamente come una iattura il progetto di sottopasso. E' stato formato un gruppo di iniziativa civica per indurre il Comune a un ripensamento in merito al progetto.

Al di là del caso singolo, che come si è visto assume una valenza urbanistica più ampia, la stazione di servizio di piazza Verdi rinvia a un'altra problematica finora un po' sottovalutata, quella della salvaguardia e del riuso delle stazioni di servizio dismesse. Nel quadro del riordino del sistema dei punti di vendita su tutto il territorio nazionale è prevista la chiusura di circa 4.000 stazioni di servizio. Cosa farne? Alcune di esse, come le stazioni di via Maso della



² Scrive Claudio Panerari in "turrissabel" 1996, n. 36, pag. 7: "L'area tra piazza Verdi e via Alto Adige ha costituito per molti secoli la porta della città verso sud: area di margine, quasi una terra di nessuno (come ne esistono in tutte le città), tra la campagna e la città compatta; disponibile a tutte le manifestazioni straordinarie della vita urbana: per gli ingressi, le feste, le fiere. Vero "portus" secondo la definizione di Pirenne: luogo intermedio, di filtro verso la città e come tale non formalizzato in un disegno. La strada verso sud ed il ponte sono gli unici elementi fissi in uno spazio per il resto soggetto anche alle rotte del fiume."

³ Tra gli edifici del lato sud si distinguono il condominio "Thurner" al n. 15 (Luis Plattner, 1952); la "Casa dello Sport", già Hotel Vajolet, e la casa al n. 12 (Bruschi e Rossi, 1958) con le sue logge tutte rivolte a sud-est, i parapetti e i tamponamenti in legno,

⁵ Art. 5 del Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali (decreto legislativo 29-10-1999, n. 490).

⁶ Scriveva Roland Barthes in quegli anni: "Credo che oggi l'automobile sia l'equivalente abbastanza esatto delle grandi cattedrali gotiche: voglio dire una grande creazione d'epoca, concepita appassionatamente da artisti ignoti, consumata nella sua immagine, se non nel suo uso, da tutto un popolo che si appropria con essa di un oggetto perfettamente magico" in *Mythologies*, traduzione italiana: Miti d'oggi, Einaudi, Torino 1974.

⁷ Presso il condominio "Al sole" è in funzione la stazione di misura BZ 2 dell'Agenzia provinciale per l'ambiente. Particolarmente significativi sono i dati relativi al benzene, in quanto dovuti esclusivamente al traffico veicolare. I dati sono consultabili online sul sito www.provinz.bz.it/agenzia-ambiente/2903/monitoraggio.htm

che la realizzazione del sottopasso come prevista dal piano non solo comporterebbe la perdita della stazione di servizio, ma costituirebbe una nuova occasione per richiamare ulteriore traffico nella zona rendendo vane tutte le buone intenzioni del piano Winkler, che vorrebbe invece il trasferimento del traffico di attraversamento veloce in zona industriale, la creazione di parcheggi di attestamento fuori dalle aree abitate e il "declassamento" dell'asse via Druso - via Marconi tra piazza Adriano e piazza Verdi in funzione di moderazione del traffico. Per iniziativa del gestore del distributore dallo scorso dicembre sono state raccolte circa duemila firme in favore del mantenimento della stazione di servizio, consegnate al Sindaco durante un incontro il 19 marzo. A sostegno dell'iniziativa si sono schierati alcuni architetti bolzanini non rassegnati a piangere lacrime di cocodrillo di fronte all'ennesima dissennata demolizione di un edificio di grande valore architettonico, per di più di proprietà comunale, e tutti quegli abitanti

Pieve e del bivio per Merano, sono oggetti di un certo pregio architettonico che fanno ormai parte del paesaggio urbano ed extraurbano. Come ci informa Christoph Mayr Fingerle in paesi vicini come la Svizzera strutture analoghe sono già state sottoposte a tutela storico-artistica, come è il caso delle stazioni di servizio in Bellevueplatz (1937) e in Albisriederplatz (1954) a Zurigo o quella dell'area di ristoro autostradale di Deitingen Sud presso Solothurn (anni 1964/66). Ci vorrebbe la stessa sensibilità nei riguardi di edifici che hanno fatto la storia della mobilità, contemporanei di quelle auto d'epoca cui un numero sempre crescente di collezionisti (tra cui sicuramente anche architetti e pubblici amministratori) riserva una maniacale attenzione.

a cura di Umberto Bonagura

Intervista: uno spazio aperto non   una piazza!

La gestione degli spazi pubblici e del traffico   un tema direttamente legato alla gestione della citt . Turrisbabel ha organizzato due incontri con alcuni dei principali assessori del Comune di Bolzano per focalizzare le scelte e i programmi dell'amministrazione e capire qual'  il livello d'interazione e di coordinamento tra le diverse competenze. In un primo incontro la redazione ha intervistato l'Assessore ai lavori pubblici, Roberto Bizzo, sul tema delle piazze; in un secondo incontro abbiamo riunito intorno ad un tavolo l'Assessore al traffico, Elmar Pichler-Rolle, e l'Assessore all'urbanistica, Silvano Bassetti, a confronto con i colleghi Thomas Simma e Oswald Zoeggeler sul tema del traffico. Pubblichiamo qui di seguito la sintesi di questi incontri.

turrisbabel: la creazione e la sistemazione degli spazi pubblici   un tema centrale nel dibattito sulla citt . Qual'  l'orientamento dell'amministrazione comunale di Bolzano a questo riguardo, e ancora, esiste un quadro di riferimento complessivo e un coordinamento dei vari Uffici competenti?

Bizzo: Ci sono diverse interessanti iniziative che stanno prendendo corpo nei nostri programmi: un seminario di sensibilizzazione sul tema delle piazze e una serie di concorsi sui casi concreti. Ma prima di entrare nei dettagli vorrei inquadrare la questione in termini pi  ampi. Bolzano   una citt  che si   profondamente modificata negli ultimi anni in termini soprattutto quantitativi. Si   realizzato tantissimo, basti pensare alla zona ex semirurali, che ha avuto una delle pi  radicali trasformazioni negli ultimi 10 anni con il passaggio dal vecchio quartiere al nuovo assetto. E ancora di pi  ne avremo in futuro, con il quartiere Resia I - Firmian per esempio, dove sono previsti 3500-4000 abitanti, circa lo stesso numero di abitanti di un paese come Bronzolo. Mancano per  alcuni luoghi, quelli che erano i luoghi centrali dei quartieri, che sono stati snaturati o addirittura cancellati

oppure in altri casi non sono mai esistiti. Come per esempio nel quartiere dei Piani, che per la sua configurazione   stato sempre vissuto dagli abitanti come un paese satellite rispetto a Bolzano, ben delimitato dalla ferrovia e dal fiume Isarco, con dei precisi punti di accesso, i ponti e i sottopassaggi, che ne fanno quasi una rocca medioevale cinta da fiume e ponti levatoi. Dove per  non   mai esistito un luogo centrale del quartiere, non esiste una piazza. Ha la morfologia del quartiere medioevale ma priva di quella caratteristica fondamentale che   il luogo centrale, il luogo dove la gente s'immersedesima.

Oppure il caso del quartiere Don Bosco, che aveva la sua piazza, ed era vissuta dagli abitanti come il luogo centrale, il luogo nel quale essi s'identificavano, ma dove negli anni passati si   dovuto giustamente affrontare in termini pressanti il problema dell'emergenza casa finendo col trascurare l'aspetto degli spazi pubblici. In altri casi invece l'intervento d'arredo urbano c'  stato, ma   stato pensato come complemento agli interventi di costruzione nel sottosuolo, faccio l'esempio della costruzione dei garage, dove la realizzazione della piazza nasce per completare un intervento d'altro tipo. Non si   mai pensato alla citt  e alla piazza in termini strategici e progettuali di disegno dello spazio urbano.

turrisbabel: evidentemente finora non c'era la volont  o forse c'era l'impossibilit  di attuare progetti complessivi. L'arredo urbano si   spesso limitato a ragionare sui ritagli che sono rimasti tra una casa e l'altra, mantenendosi sul piano formale-compositivo dei "vuoti" e dei "pieni", mentre   chiaro che per avere una piazza ci vuole una citt  attiva tutt'intorno.

Bizzo: Forse abbiamo un po' perso di vista il problema della qualit . Dove per la qualit  non considero solamente il discorso della qualit  del prodotto edilizio. Troppo spesso infatti ci limitiamo a progettare il nostro edificio sul sedime che ci viene

dato, e non riusciamo ad intervenire sui luoghi circostanti, sul tessuto urbano. C'è una cosa secondo me da sfatare: il concetto che uno spazio aperto sia una piazza. Uno spazio aperto è solo uno spazio aperto! Punto! Perché quello spazio aperto possa diventare una piazza ha bisogno d'alcune condizioni al contorno, che sono la presenza delle persone e il vissuto quotidiano. Una piazza non è fatta di soli vuoti, ma è fatta di vuoti, pieni e funzioni, perché un campo da calcio è uno spazio aperto ma non sarà mai una piazza, la gente ci va per giocare, ha altre funzioni. E' tutto ciò che ci sta attorno, che fa di un luogo qualunque un luogo vissuto. C'è bisogno di differenziare e di rendere riconoscibili dei luoghi che altrimenti sono anonimi e indifferenziati. C'è bisogno in termini provocatori di marcare il territorio per sentirlo proprio. Quindi c'è bisogno anche di specializzazione del territorio. Allora arrivo al perché delle piazze. L'obiettivo, in una città nella quale molto si è fatto dal punto di vista della costruzione dei pieni, è quella di incominciare a pensare al vuoto come ad un elemento qualificante e riquilibrante del pieno.

turrisbabel: ci sembra molto positiva questa visione che considera lo spazio aperto non come semplice decorazione del vuoto che rimane tra gli edifici, ma che invece gli attribuisce un suo ruolo principale, complementare agli edifici. Fino ad ora si è costruito tanto ma si è data poca importanza al vissuto, e si è accentrato tutto nel centro storico rispetto ai quartieri, che sono stati un po' abbandonati a se stessi. La città è grande e va valorizzata tutta. C'è la volontà di ridistribuire la qualità su tutta la città?

Bizzo: lo con i miei tecnici ci siamo posti l'obiettivo di individuare quei brani di città nei quali il bisogno di luoghi centrali è più importante. Non ha senso, per lo meno immediato, andare a pensare un ulteriore intervento su Piazza Domenicani, peraltro richiesto dai commercianti, che vorrebbero qualcosa di più bello, di più carino, ecc. Abbiamo iniziato da Don Bosco, dove abbiamo messo insieme un rapporto con l'Ipes. Abbiamo portato avanti una trattativa con l'Ipes per modificare il piano di attuazione, facendogli spostare un loro edificio, per creare un po' di spazio tra gli edifici che sono in progetto e recuperare terreno di fronte alla chiesa in modo da

realizzare il luogo centrale che poi sarà da progettare. L'Ipes è d'accordo, e questa è una delle cose che stanno andando avanti! Abbiamo individuato poi altre 4 o 5 piazze e precisamente la Piazza della chiesa di San Giuseppe ai Piani, la Piazza Adriano, che sta diventando il baricentro di Bolzano, ed è diventata il tappo di un garage (ma quella attuale è solo una sistemazione provvisoria perché voglio metterci mano in maniera definitiva con i concorsi).

La piazzetta senza nome tra via Ortles-Via Similaun, uno slargo in mezzo alle case che potrebbe essere la vera piazzetta del quartiere, ne ha anche le dimensioni di intimità, ma al momento è solo un ritaglio abbandonato sul quale si affacciano una serie di edifici e il retro di un supermarket oltre alla biblioteca e al centro di quartiere.

Un'altra piazza virtuale è quel grande spiazzo tra Via Torino, Via Dalmazia e Via Roma, che non può essere lasciato all'anonimato di un intreccio di strade, perché anche quello è un luogo importante, tanto è vero che se non aveva un nome glielo si è dato comunque (è chiamato comunemente piazza Moretti perché c'era lì il bar Moretti).

Un altro brano dimenticato è la Piazza Municipio-Vicolo Gumer-Piazza del Grano, quasi il retro bottega di Piazza Walther, quando invece ospita la casa comunale, la rappresentanza della città. Piazza Madonna, in Via Vintola, dove c'è un giardino e il liceo dei Francescani che verrà ristrutturato. Questi sono i primi luoghi individuati. Poi c'è Via Torino, perché m'interessa anche il ragionamento sulla strada in quanto importante asse commerciale. Inoltre c'è la Piazza Stazione che però resta una l'ipotesi un po' accademica, dal momento che coincide con il traffico e ci sono già i sottopassaggi, però vedremo di farla diventare parte del concorso o di farla rientrare nel seminario in programma su questi temi.

turrisbabel: il compito dell'architetto non è di abbellire la città, ma di capire dove e come cercare di risolvere i problemi. Il seminario di sensibilizzazione è quindi uno strumento fondamentale per orientare verso un esito concreto i concorsi d'arredo urbano, che spesso nel passato sono rimasti sulla carta.

Bizzo: Su queste cose io intendo muovermi con un concorso d'idee riservato a giovani professionisti, poniamo con 5-10

anni d'iscrizione, perché m'interessa di più l'idea che non la sua rappresentazione, i grandi studi hanno la possibilità di fare presentazioni molto accattivanti. Soprattutto m'interessa portare alla luce dei giovani professionisti, che nel fare concorsi rischiano spesso di essere soffocati da chi ha più mezzi. Grossi sforzi, questi li chiederò a tutti non solo ai giovani. Il concorso sarà la parte finale, il primo passo dovrebbe essere un seminario di progettazione nel quale si parte dal ragionamento su questi luoghi e si inizia a lavorare non tanto sui luoghi già conosciuti, ma si punta all'individuazione dei luoghi principali della città. Poi, una volta individuato il tema, mi piacerebbe lavorare con il quartiere per sondare la gente ed avere un continuo feed back con gli abitanti. Io ho chiesto la collaborazione degli Ordini per preparare i concorsi e dargli poi una finalità concreta. Cercherò di chiedervi lo sforzo di togliervi l'abito di professionisti e infilarvi quello di intellettuali per aiutarci a progettare questa città, a farla crescere. Sono qui per dirvelo se volete: il professionista deve smetterla di fare la prostituta e iniziare a dare anche la propria intelligenza per i luoghi nei quali vive. Nel senso che mi piacciono anche le provocazioni e allora se nel seminario qualcuno lancia un'idea, a prescindere se vinca il concorso e se prende quell'incarico, probabilmente ha messo in moto idee, ha messo in moto intelligenza. Chiederò a tutti i professionisti lo sforzo di un impegno metaprogettuale per poi arrivare a progettare insieme la città.

A cura di Umberto Bonagura e Emil Wörndle

Intervista: il Piano Winkler

Simma: Mir als Architekt und als Bürger stellt sich die Frage jetzt nach der Fertigstellung der Eisackuferstraße, wie die Gemeinde auf diese Fertigstellung reagieren wird. Winkler hat ja vorgesehen, die Querstraßen noch für den Privatverkehr innerhalb der Zone zugänglich zu machen. Diese Verkehrsmaßnahme und die Einteilung der Stadtbezirke würde einen sehr großen Input geben in die Urbanistik, da ja die Stadtgestaltung nicht beim Haus aufhören kann, sondern in die Plätze und Straßen führen kann oder auch führen muss.

Pichler-Rolle: Die Eisackuferstraße muss erst noch fertiggestellt werden, es fehlt derzeit die Anbindung zur Bozner Altstadt, wir benutzen eine immer noch provisorisch gestaltete Zufahrt an der Rombrücke. Die wird erst möglich sein, wenn wir die neue Brücke fertiggestellt haben, die von der sogenannten Virglvariante hinüberführt zum Parkhaus Bozen Mitte, und wenn wir dann auch die Anbindung an den Verdiplatz haben. Dies ist ein sehr wichtiger Schritt. Was des weiteren wenig berücksichtigt worden ist, ist die Gestaltung der Virglvariante selbst im Bereich der Kardauner Kreuzung, der Gabelung nach der Autobahnausfahrt Nord, bis zu der Durchfahrt unter Virgl. Das ist sicherlich auch in Ordnung zu bringen. An der Kampillerbrücke tüfteln wir derzeit daran, ob wir hier einen Kreisverkehr einrichten können, um das Ganze zu verbessern. Dies ist dann die Voraussetzung, um erste ganz konkrete Maßnahmen zu ergreifen, um die Leute dazu zu zwingen, die Eisackuferstraße zu benutzen. Erleichterung bekommen wir durch zwei Projekte: eines im Norden, dort wird nämlich an der neuen Eggentaler Einfahrt ein Kreisverkehr errichtet. Er wird es uns erlauben, den Schwerverkehr durch Rentsch zu untersagen und den Verkehr noch intensiver auf die EUS bzw. Virglvariante zu leiten. Im Süden wird es eine neue Unterführung geben, nördlich des Militärfriedhofs in St. Jakob, gleichzeitig wird die EUS auf 4 Spuren erweitert und es werden Kreisverkehre errichtet an der Galvanistraße und Buozzistraße.

Die EUS hat das Problem, dass derzeit an der Nordspur noch Bauarbeiten im Gange sind. Wir hoffen, dass wir die in den nächsten Monaten eliminieren können, und sie hat auf der Südspur meines Erachtens zwei oder drei Mankos. Ich denke, dass die Ausfahrten der EUS Vorrang haben sollten an der Palermobrücke und an der Reschenbrücke, und ich denke auch, dass wir große Probleme haben an dieser Brücke, welche die Autobahnüberführung macht und dann hineinführt in die Einsteinstraße. Diese Brücke ist derzeit nur einspurig und das hat momentan den Effekt eines Flaschenhalses. Wenn man all dies vorausschickt, dann sind die nächsten Schritte unwillkürlich die, dass man den Verkehrsteilnehmer zunächst einmal zwingen wird müssen, verstärkt die EUS zu benutzen. Sie haben vermutlich gelesen von der Geschichte in Oberau: In Oberau muss es einfach so sein, dass wir den Verkehrsteilnehmern klar machen, dass sie nicht bedenkenlos durch die Claudia-Augusta-Straße fahren können, sondern dass sie vorher entweder am Pfarrhof oder dann spätestens in der Voltastraße wegfahren müssen und auf die EUS auffahren müssen, und auf diese Weise wollen wir Oberau beruhigen.

Ein anderes Problem stellt sich im Bereich Gries: Die MEBO Ausfahrt Terlan dient dazu, dass sehr viele den verkürzten Weg wählen über die alte Moritzinger Straße und die Vittorio-Veneto-Straße durch Gries durch, und auch hier haben wir Maßnahmen geplant, um dies abzustellen. Und wir werden, auch was die Kreuzung Drususallee – Reschenstraße betrifft, zu Spitzenzeiten sehr lange Rotphasen einführen, um die Leute dann auch mit gezielten Informationen zu bewegen, die EUS zu benutzen. All das sollte dazu beitragen, Oberau, die Achse Drususallee, den Grieser Platz in der ersten Phase zu entlasten. Mit einhergehen wird eine Neugestaltung der Reschenstraße und eine bessere Gestaltung für Fußgänger und den ÖPNV in der Drususallee, und ich denke, dass dies Schritte sind, um die Verkehrsberuhigung für diese Viertel zu verbessern.



Sopra Da sinistra l'architetto Thomas Simma e l'architetto Oswald Zoeggeler

Simma: Mir kommt vor, Sie sind jetzt ein bisschen ausgewichen, weil der nächste Schritt vom Winkler-Plan wäre ja diese stichartige Erschließung, das ist ja nicht nur eine verkehrstechnische Maßnahme, sondern setzt auf gewisse Stadtviertel zwischen diesen stich- oder kammartigen Erschließungsstraßen, eine neue Planungs-idee muss dort ja entwickelt werden. Da würde uns interessieren, welche Planungs-idee steckt da dahinter, was kommt hier für die Stadt?

Pichler-Rolle: Ich habe ihnen versucht zu sagen, was wir jetzt unmittelbar machen können, und ich bin überzeugt, auf diese Art und Weise für diese Viertel eine Verkehrsberuhigung herbeiführen zu können.

Die Reschenstraße ist ja sicherlich, gemeinsam mit der Claudia-Augusta-Straße, eine sehr leicht zu bewältigende Straße, weil es für beide Straßen einen hervorragenden Bypass gibt. In der Reschenstraße ist es derzeit bereits durch die Schnellstraße Meran-Bozen der Fall, und wir wollen die Reschenstraße so gestalten, dass wir dort eine bessere Beleuchtung und längere Aufpflasterungen vor den Kirchen machen wollen. Das selbe ist in der Claudia-Augusta-Straße ohne weiteres möglich, weil wir ja auch hier eine Bypassmöglichkeit haben durch die Lanciastraße bzw. durch die EUS. In allen anderen Fällen sind wir noch nicht so weit. Es gibt außer ein paar Ideenvorschlägen nichts Konkretes.

Bassetti: Vorrei dire due cose da un punto di vista più generale, meno gestionale. La città di Bolzano è per morfologia una città che ha alcune sue difficoltà intrinseche alla gestione della viabilità, perché è una città a forma di "cometa", con un centro fortemente eccentrico che continua ad avere un'enorme capacità d'attrazione. Dal punto di vista territoriale ha il suo centro collocato nel collo d'imbuto di tutta la trama delle infrastrutture fondamentali. Per attraversare la conca, si tende necessariamente a passare attraverso quest'imbuto che coincide esattamente con il centro storico, che è quello che già crea polarizzazioni sue, e che è il meno permeabile dal punto di vista del traffico. Questo è il primo problema. Un problema di fatto, fisico, funzionale. Il secondo è di tipo pianificatorio. Bolzano è una città che in passato ha avuto una gestione schizofrenica, dove

il problema urbanistico e quello viabilistico sono stati gestiti in forte separatezza.

Il piano del traffico Winkler, è avvenuto in tempi e con modalità diverse, e proprio come operazione disciplinarmente autonoma rispetto al piano urbanistico di Vittorini. Ora, ritengo che l'intuizione di fondo del piano Winkler sia la più esatta interpretazione di questa città fortemente allungata, che quindi non è gestibile con circonvallazioni, ma che è intelligentemente risolta con una tangenziale forte, l'arginale, e una serie di penetrazioni a pettine come alimentazione della città. Quindi il piano del traffico interpreta bene la Forma Urbis in generale, ma non è ancora riuscito ad intrecciarsi in maniera profonda con le configurazioni dei quartieri e la localizzazione delle funzioni, proprio perché queste sono nate prima, o pianificate in contemporanea ma con logiche diverse. Tanto per dire la penetrazione a pettine attraverso i ponti e le strade principali stà funzionando progressivamente piuttosto bene, sta fluidificando abbastanza il traffico urbano in alcuni punti, ma dal punto di vista della figura urbana e dell'immagine architettonica non è riconoscibile, bisogna leggere i cartelli stradali per infilarsi dentro questi canali. Alcune premesse strutturali cominciano ad esserci, e la conclusione dell'arginale permetterà di testare questi processi. Dobbiamo riuscire a far coincidere di più le opzioni di carattere urbanistico, cioè le localizzazioni delle attività, le direttrici di sviluppo, ecc., con questo schema che nel frattempo si è virtuosamente disegnato, perché l'arginale c'è e la città continua a crescere. L'ulteriore propaggine di città che presto sorgerà oltre Via Resia, ha per fortuna a disposizione il sistema dell'arginale già predisposto. Credo che proprio per l'estensione urbana lineare verso Ovest, vadano tenute in considerazione ipotesi come il vecchio discorso mitico del tram, della metropolitana leggera. La dorsale ferroviaria secondaria, la ferrovia Merano-Bolzano, potrebbe prevedere una nuova stazione urbana oltre Via Resia, e una anche tra Oltrisarco e il cimitero, così come c'è la stazione della fiera, in modo da assorbire parte del traffico urbano delle zone di nuovo sviluppo. In questo l'urbanistica adesso potrebbe accompagnare a posteriori, pensando a localizzazioni che tengano conto,



già che le scegliamo, della presenza di queste due dorsali fondamentali, per non mettere in crisi questo sistema che comincia ad essere un asse forte automobilistico e un potenziale asse del ferro. Questo per dire che la massa critica del problema è piuttosto robusta e che dal punto di vista urbanistico, certo, io ho il problema di rispondere alle forti domande d'ulteriore edificazione, e se potessi produrre alcune logiche di ottimizzazione del sistema di viabilità che è già impiantato, e non prescindere da quello, faremmo probabilmente un'operazione virtuosa e significativa.

Simma: Ich glaube, aus den Statements von Ihnen zu spüren, dass der Schritt, diese kritische Masse zu nehmen, um daraus ein Potential für die Stadt zu machen, noch nicht gemacht wurde; so kommt es mir vor, man arbeitet ein bisschen planlos, man arbeitet nach einzelnen Projekten, aber nicht in einem globalen Zusammenhang. Auf dem Bahnhofsvorplatz haben wir jetzt ein neues Gebäude fertiggestellt, aber mit dem Platz reagiert man überhaupt nicht auf seine Umgebung. Mit einfachen Maßnahmen könnte man hier etwas machen, hier passiert nichts, hier scheint mir alles ein bisschen planlos zu sein.

Pichler-Rolle: Wenn ich vielleicht auf das letzte eingehen darf, wir haben im wesentlichen zwei Maßnahmen geplant: eine ist, dass wir eine neue Unterführung bekommen sollen für den Fahrzeugverkehr, der vom Verdiplatz direkt zur neuen Brücke führt, dadurch wird die Achse Garibaldistraße-Rittnerstraße wesentlich entlastet. Wir wollen auch eine neue Fußgängerunterführung machen an der Talstation der Rittner Seilbahn, die das Viertel Bozner Boden besser anbindet. Danach wird man auch die entsprechenden Schritte setzen können. Ich schätze, dass wir mit der Fertigstellung der neuen Brücke hier eine wesentliche Entlastung herbeiführen können und dass wir dann an die Neugestaltung dieses Platzes gehen können. Ich kann mir vorstellen, dass dieser Platz, wenn er einmal vom Verkehr entlastet sein wird, auch besser gestaltet werden kann, aber auf Ihre einleitende Feststellung eingehend muss ich ihnen sagen, Sie haben im Prinzip schon Recht, man könnte das Ganze globaler sehen und man könnte das Ganze auch gewissenhafter vorausplanen, nur ist das in Bozen schwer

möglich gewesen, weil gewisse Entwicklungen überhaupt nicht vorhersehbar waren. Bis vor 6 Jahren hätte man nicht gewusst, dass Bozen eine Universität bekommt, die ganze Diskussion mit dem Bahnhofsgelände ist doch auch relativ neu, wenn sie das Bergmuseum auf Sigmundskron hernehmen, das ist eine Idee, die sich jetzt durchzusetzen beginnt, wir haben die Messe ausgesiedelt, die Metropolis gibt 15 ha vom Bahnhofsbereich her, das sind



alles Dinge, die in der Form weder geplant noch vorhersehbar waren, es gibt also sehr viel Improvisation und das erschwert das Ganze. Einfacher wäre es, wenn man das Ganze voraussehen könnte.

Zoeggeler: Io girerei il tema in un altro senso. Mi ricordo che quando seguivo il corso d'urbanistica, da studente, facevo questo gioco perverso, perché non ero mai d'accordo con il professore d'urbanistica.

Bassetti: Chi era?

Zoeggeler: Era Astengo. Alle sue lezioni giravo ogni frase che diceva nel suo rovescio, ed ero sicuro che solo così erano giuste. Quello era un po' un gioco studentesco, ma sono abbastanza convinto, ancora oggi, che sia l'urbanistica quella che ha rovinato le città negli ultimi cento anni, come mai nella storia era successo prima, né per guerre né per epidemie o altri disastri. Ogni città europea oggi ha una cerchia di periferia che ormai supera l'80% e che è una zona non urbana. Io credo che sia la legge urbanistica ad aver provocato questo, con l'accontentarsi d'alcune norme come la distanza dal confine, l'altezza, la cubatura ecc. Una volta le città erano ben disegnate, una volta il Re o il Papa o il

Pagina a fronte

Da sinistra l'assessore al traffico e vicesindaco di Bolzano Elmar Pichler-Rolle e l'assessore all'urbanistica, l'architetto Silvano Bassetti

Vescovo o il Duca avevano piacere di fare più bella e più ricca la città, più grande la piazza, più alto il palazzo... Oggi facciamo tutto scientificamente, studiamo sistemi perfetti per il traffico, facciamo parcheggi perfetti, facciamo tanto verde per ogni abitante, ecc. Tutto è stato specificato, quantificato, si può misurare. Quando un progetto va in Comune, ne viene controllata al centimetro l'altezza, e al millimetro la cubatura, ma nessuno si occupa di altri criteri.

Bassetti: È chiaro che le dittature non hanno bisogno di una norma urbanistica per orientare i processi di trasformazione urbana essi avvengono per diritto di edificazione dei suoli privati nel rispetto di



regole fondamentali che devono far coincidere l'interesse collettivo per strade, fognature, e diritti equilibrati nelle potenzialità di sfruttamento della risorsa suolo. È sul tipo di regole che io accetto fortemente di discutere, e allora io non credo che ce la caveremmo abolendo l'urbanistica e reinstaurando solo la regola dell'Ornato Fabbriche, che era la fondamentale regola ottocentesca pre-razionalista, pre zoning.

Zoeggeler: Ma che forse era di più, forse era addirittura più rigorosa per certe cose.

Bassetti: Certo, però procedeva sempre per minuscoli tracciamenti di fasi espansive di singoli brani di città di cui venivano fissati i tracciati viari, gli allineamenti, le altezze.

Pichler-Rolle: Ma siete sicuri che sia solo questo? Lo dico da semplice cittadino. Ho l'impressione che gli architetti non siano più in grado di eseguire cose abbastanza semplici. Il mio ufficio si trova nel palazzo municipale, che è del 1907, dove mi sento assolutamente a mio agio e dove io ritrovo una logica assoluta, a partire dall'orienta-

mento, dalla disposizione interna, fino ai serramenti che sono quelli originali. Ora, costruiamo per esempio una nuova piscina coperta, e il concetto sarà straordinario, come la statica e anche tutti i materiali innovativi usati, ma la funzione pratica, dall'ingresso principale fino all'ultimo armadietto, non quadra più. Te ne accorgi come semplice fruitore, basta entrare e viene da dire, ma insomma, perché è fatto così? Che cos'è questa roba qui? Lo stesso si può estendere a scala urbana. È possibile che non riusciamo più a fare di una piazza un luogo dove la gente s'incontra, ma addirittura succede, non chiedetemi il motivo perché siete voi gli esperti, che la gente, invece di attraversare questa piazza come ha sempre fatto, passa a lato? Ho l'impressione che manchi la profondità, la pazienza e la cura del particolare, che forse non è pagabile da parte dell'ente pubblico, forse non è sopportabile per voi, perché richiederebbe un lavoro approfondito di anni. E se questa cura del particolare manca in moltissimi progetti, la colpa l'abbiamo tutti noi, perché siamo forse troppo poco attenti, ma anche tutta la società nel suo insieme.

Bassetti: Non è un problema che ci siano delle norme, il problema è che si è determinata una modalità di espressione delle norme che si è attorcigliata su sé stessa, per cui alla profusione di norme e vincoli che si sono sovrapposti, non corrisponde più alcuna regola capace di prefigurare la spazialità urbana. La difficoltà maggiore che ho trovato nelle norme urbanistiche istituzionalizzate nel Piano Regolatore, sta nella loro fissità. Siamo ancora capaci di fare norme, non siamo più, o ancora, capaci di fare regole. E c'è una bella differenza tra norma e regola! E' questo! Mi piacerebbe dire che se fossimo capaci insieme di coltivare una cultura delle regole potremmo smantellare progressivamente la cultura delle norme. Qui però viene l'ansia a tutti. Come superare questa distanza?

Io cerco di lavorare su due piani: uno è il piano dell'amministrazione, dentro la quale per i compiti e per le responsabilità che essa mi dà, non posso azzerare le norme, e allora da una parte, con la mano destra faccio l'amministratore e quindi esercito il controllo sull'applicazione delle norme, mentre con la mano sinistra provo a fare delle operazioni di prefigurazione molto

libera, che cioè non tentano immediatamente di trascinare la normativa che ho a disposizione in un crogiuolo di trasformazioni incontrollabili. Per essere ancora più chiari, in questo momento io lavoro su una dimensione amministrativa che è puramente applicativa della normativa vigente, e in alcune operazioni di ricerca metaprogettuale, per alimentare una cultura innovativa, su cui si possa trovare consenso, per poi fare insieme una modificazione o un'implementazione della norma e per avvicinarsi progressivamente alla regola. Mi spiego, quando dico che c'è una frattura, una contraddizione enorme tra la domanda di terreni edificabili, la scarsità di suoli, e una normativa fondata sulle zone d'espansione con una densità che per legge la Provincia fissa in $3,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$, che io provocatoriamente chiamo densità edilizia di tipo semi-rurale e non urbana, io pongo il problema politico culturale della densificazione della città in condizioni di scarsità di suolo. Se fossi un avventuriero tenterei di forzare subito la norma. Ma non lo faccio. Se la settimana prossima dovessimo fare un Piano di Attuazione, lavoro ancora con $3,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$ e con le vecchie normative e non con 5 o $7 \text{ m}^3/\text{m}^2$, ma contemporaneamente sto facendo lavorare un gruppo di giovani, architetti e paesaggisti, con un tema che è tutto teorico e metaprogettuale. Ma chi affronta questa questione in termini di massa, in termini di gestione della democrazia, non può alimentare questa illusione. Perché c'è gente che aspetta la casa, ci sono i lavoratori stranieri che dormono sotto i ponti, la gente è affamata di verde nei nostri quartieri, e perché siamo assolutamente assatanati da una cultura dominante che impone il modello ideale della casa unifamiliare per ciascuno. Quindi, culturalmente, la norma va tenuta migliorando quanto possibile la progettualità, mentre su un altro livello, va fatta lavorare l'intelligenza e l'innovazione disciplinare per proiettare scenari che poi cerchiamo di far interagire per poter passare dalla norma alla regola. Questo è il mio impegno.

Zoeggeler: Io sono stato per due anni in un comitato speciale della commissione edilizia, a Linz, dove si è cercato di ridurre sempre di più la normativa e di rendere più elastiche le norme del Piano Regolato-

re ordinario, che valgono sempre, ma che possono essere superate proponendo qualunque altra cosa.

Bassetti: E in questo caso la valuta una commissione di altissimo livello scientifico a cui il Comune delega...

Zoeggeler: Sì, e il parametro è molto grande. Si dice che in una certa zona sono previsti tot. metri cubi, ma si può anche...

Bassetti: E uno può presentare un grattacielo, che però va sotto il controllo di una commissione...

Zoeggeler: Presenta un grattacielo che va discusso. Si dice, al posto di questa cosa si fanno due grattacieli, oppure facciamo un lago, per esempio. Si lascia aperto il campo anche ad altre proposte, così forse vengono fuori delle idee anche più importanti.

die Stadt gestaltet. Und hier fehlt in Bozen die Figur des Bauherren und auch diese starke Idee – was will ich –. Die Verwaltungen sind zufrieden, dass sie ein Projekt bekommen, das irgendwie funktioniert, ich kann es eröffnen, und die Geschichte ist erledigt. Aber die wirkliche Aufgabe des Bauherren, die eine sehr schwere Aufgabe ist, als Bauherr diese Regeln mitzubestimmen, gemeinsam mit den Architekten und mit allen Beteiligten, die wird in der Gemeinde Bozen zu wenig wahrgenommen.

Pichler-Rolle: Nur einen kleinen Einschub. Bedenken Sie, dass wir als Verwalter in den letzten fünf Jahren bei Ideenwettbewerben oder bei Firmenwettbewerben gar nicht dabei sein durften, es gab eine Kommission, die hat das Ganze bewertet.



Bassetti: Sì, ci vuole una forte innovazione liberalistica...

Pichler-Rolle: Il problema è che la discrezionalità non la vogliono più lasciare, e questo lo si trova in tutte le leggi, non solo urbanistiche o edilizie. La cosa peggiore considerata al momento dai nostri legislatori, sia a livello provinciale che nazionale, è pensare di lasciare la discrezionalità ad un sindaco o a qualsiasi organo eletto e composto democraticamente. Attualmente i legislatori sono convinti che ci si debba pronunciare secondo criteri oggettivi e secondo certe norme, e guai a consentire la discrezionalità, perché non si è più dentro nessun parametro. Questo è grave.

Simma: Queste regole, che früher entstanden sind durch die Idee eines Königs waren einfach eine Idee, die letztendlich nicht demokratisch abgesichert war, und diese Idee hat etwas urbanistisch weiter gebracht und hat

Simma: Das Wichtigste ist, dass die Stadtverwaltung eine Idee von ihrer Stadt entwickelt, ich verstehe schon das Problem, es ist genauso wie beim Wohnbauinstitut, die Leute fragen nach Wohnungen, und ich muss irgendwie Wohnungen bauen, das ist, was Bassetti sagt, die rechte Hand, die linke Hand sollte aber viel mehr an diesen Ideen arbeiten.

Pichler-Rolle: Wir sind immer in einer ständigen Notsituation. Man muss schnell eine Lösung finden, und ich glaube auch, der Bürger akzeptiert auch gar nichts mehr anderes. Man müsste versuchen, beides zu machen, und wir sind ständig in einer Situation, wo immer neue Dinge plötzlich kommen, plötzlich die Universität, plötzlich diese Bahnhofsüberbauung, das sind wirklich Dinge, die hereinbrechen.

Simma: Beim Bahnhofareal bin ich nicht der Meinung, dass es plötzlich hereinge-

kommen ist, seit 13 Jahren wird darüber geredet...

Pichler-Rolle: Auch das erste Projekt für die Eisackuferstraße ist bestimmt vor 30 Jahren gemacht worden...

Simma: Ja, aber da muss man anfangen denken, man muss auch mal was Neues entwickeln...

Pichler-Rolle: Ja, nur hat es 30 Jahre gedauert, bis es realisiert worden ist.

Simma: Ja, das macht ja nichts, wenn es etwas länger dauert, wichtig wäre, dass diese Idee einfach weiter entwickelt wird: –Wo will ich hin –.

Pichler-Rolle: In Bozen mischt sich so vieles, da mischt sich der Hunger nach möglichem Bauland, das nicht zu Lasten des Grüns geht, also dass sich die Stadt nicht weiter hinausfrisst, und deshalb sieht man das Bahnhofareal als gute Gelegenheit, aber wenn man in die Details gehen würde, was soll da hin kommen, dann würden Sie bestimmt keine zielführende Antwort bekommen, Wohnhäuser und Büros, alles ein bisschen, das würden Sie als Antwort bekommen. Und diese Stadt hat überhaupt nicht darüber nachgedacht, dass sie keine richtigen Funktionen hat in einigen Stadtvierteln; ich kann mir gut vorstellen, dass auch dort irgend etwas sein könnte, das alles aufwertet. Jetzt baut man alles ins Zentrum hinein.

Simma: Aber da fehlt noch die Idee, wenn man den Stadtrat fragt, was sollte man am Bahnhofareal machen, besteht keine Idee. Keine idea comune, die wir weiterbringen wollen, die kann ja dann mal kommen. Vielleicht heißt es einmal, die Universität wird jetzt vier mal so groß und dann kommt die Universität ins Bahnhofareal. Gut wäre aber, die Stadtverwaltung hätte eine Idee, was will sie daraus machen, und nicht nur die Idee, Wohnungen und Geschäfte, das ist zu wenig.

Pichler-Rolle: Wir sind dabei, das zu tun, Kollege Bassetti macht das schon.

Simma: Ja, das muss man ihm zugestehen, beim Bahnhofareal hat die Gemeinde eine recht kluge Taktik eingeschlagen, aber diese Taktik fehlt mir noch, was die ganze Stadt betrifft, einfach über diese Idee der Stadt. Es werden irgendwelche Plätze gestaltet, ohne dass sie miteinander zusammenhängen, ohne dass da eine gesamte Idee dabei ist. Brücken werden irgendwelche gebaut, jedes Mal, wenn ich vorbeifahre,

denke ich mir, es könnte schon ein bisschen eine schönere sein, die wir in der Eisackuferstraße hergeknallt kriegen. Der Wettbewerb Stadttore ist auch nicht weitergekommen, wie kommt man in die Stadt, wie fährt man hinaus?

Pichler-Rolle: Es ist nur ein Stadttor herausgekommen, Bozen-Süd, und es geht weiter.

Simma: Aber diese ganze Idee, was wird aus der Stadt Bozen, wird nie weitergetrieben, wird sie eine Studentenstadt, wird sie eine Dienstleistungsstadt...

Pichler Rolle: Da bin ich schon froh, dass es diese elendslange Diskussion nicht mehr gibt. Io dico in lingua italiana: Che ruolo ha la città di Bolzano? Ero nauseato da questa discussione, perché Bolzano non ha un ruolo da definire, lo s'è cercato, ma non lo ha mai avuto. Bolzano è "di tutto, di più": è la capitale di una provincia, con l'Oberlandesgericht, la RAI, l'università, i mercati, l'industria. Sono propenso a ragionare su obiettivi concreti, ma non sono assolutamente del parere che si debba puntare e fissarsi solo su un ruolo, Moltissime altre città cercano di darsi un'identità, che da noi deriva un po' dalla storia, dalla posizione geografica. Non credo che noi dobbiamo identificarci in un "logo". Questo per me è troppo "svizzero".

Scolari: Che tipo di coordinamento c'è per esempio tra il suo Assessorato e quello di Bassetti, oppure con quello all'Ambiente, nell'ambito di una visione globale della città? In che modo possono interagire?

Pichler-Rolle: In molti modi. Con l'Assessorato all'Ambiente ci sono contatti per quanto concerne la progettazione di piste ciclabili, di parchi e del verde. Mentre con l'Assessore all'Urbanistica sulle nuove zone, sui Piani di Attuazione della zona industriale, ogni qualvolta si progetta qualcosa, come i parcheggi e la viabilità di quelle zone, ci sentiamo, e i tecnici responsabili si riuniscono e ci ragionano insieme.

Scolari: Non c'è un Ufficio di coordinamento, o non è necessario secondo lei?

Pichler-Rolle: Con la riforma stiamo cambiando ritmo. Sono fiducioso che con il nuovo regolamento degli uffici si possa migliorare. Voi sapete che adesso abbiamo il sistema degli obiettivi. Il funzionario ha determinati obiettivi da seguire in modo che il politico abbia più tempo per pensare ai nuovi progetti, per poi fissare nuovi

obiettivi da raggiungere. Fino ad ora io mi sentivo spesso volte come un direttore sostituto di ripartizione, non potevo fare l'assessore!

Scolari: Tornando ad una visione da cittadino, ho sempre pensato che se il Comune dava in appalto i lavori per i garage, gli spazi soprastanti venissero liberati per i pedoni, e non ancora per le macchine. Molte piazze invece sono tornate nuovamente ad essere dei parcheggi. Piazza Adriano per esempio.

Pichler-Rolle: Devo correggere. Piazza Adriano è una sistemazione assolutamente provvisoria. Abbiamo mantenuto il parcheggio in superficie per servire la zona fino al completamento dei lavori di Piazza Tribunale. Per le altre piazze invece abbiamo fatto



delle deroghe, penso all'incrocio di Via Palermo e Via Dalmazia, dove abbiamo un'asse commerciale molto forte, che non permette una sistemazione solo pedonale. Abbiamo stabilito che il 20% dei parcheggi in superficie sono recuperabili, mentre l'80% deve diventare pedonale, e tranne in quel caso, credo che l'abbiamo rispettato.

Scolari: E per Piazza Matteotti qual'è il futuro?

Pichler-Rolle: Per Piazza Matteotti è previsto un arredo di superficie libera, con anche alcuni parcheggi ma solo ai margini, non sulla piazza stessa.

Roberto Gigliotti

Nuovi paesaggi urbani

Bolzano non è una grande città e ad essa non si possono applicare le teorie contemporanee sullo sviluppo urbano delle metropoli del nuovo millennio. Eppure, per il ruolo che gioca nell'ambito del territorio in cui si colloca (capoluogo di una provincia autonoma, sede universitaria, sede di importanti istituzioni e quindi polo generatore ed attrattore di intensi flussi di traffico), essa ha le caratteristiche di un centro urbano importante, complesso e, soprattutto, in continua trasformazione.

Attualmente il concetto di paesaggio viene recuperato e riappare nel dibattito culturale dopo un periodo di relativa dimenticanza o indifferenza. Esso assume tuttavia significati nuovi e diversi: non si tratta più di Arcadia importata all'interno della città e a questa contrapposta, né di spazio aperto che abbellisce il tessuto edificato. Il paesaggio della città è invece una matrice connettiva per le nuove realtà urbane e per gli eventi dinamici che hanno luogo all'interno di queste. I termini tradizionali con cui si descriveva lo spazio pubblico (piazza, parco, zona pedonale, marciapiede, strada...) perdono forza e si applicano con difficoltà, perché non colgono variabili imprevedibili che in maniera sempre più frequente definiscono il carattere dei centri urbani. Lo spazio pubblico inteso in senso tradizionale è spesso un luogo predefinito all'interno del quale si raccolgono flussi prevalentemente pedonali: un luogo di incontro. Oggi, invece, gli abitanti della città si muovono, scelgono dove andare e attraversano nuovi paesaggi urbani collocati all'interno di un piano continuo e adattabile per funzioni, geometrie e organizzazione distributiva alle circostanze urbane. Questo piano va progettato come entità flessibile per potere supportare la diversificazione delle attività che avviene non solo nello spazio, ma anche nel tempo¹.

Frammenti di questo piano continuo li troviamo anche a Bolzano e questo dovrebbe servirci a guardare con occhi diversi alla città. Data la natura di questa, troppo spes-

so l'attenzione degli utenti e dei progettisti si concentra su un centro ormai congestionato. I margini, fisici, ma non solo, vengono trascurati. Forse dovremmo pensare a luoghi "altri", che non appartengono all'immaginario tradizionale, ma che ormai fanno parte del nostro repertorio di immagini quotidiane. Inoltre la città contemporanea non è fatta solo di luoghi, ma di flussi ed infrastrutture che diventano più importanti dei confini statici e spaziali. Lo spostamento è un momento fondamentale della nostra giornata: Bolzano è raggiunta quotidianamente da migliaia di veicoli su tutte le direttrici (alle tradizionali pendolarità in ingresso si accompagnano quote rilevanti di pendolarità in uscita e di movimenti di tipo operativo). Così lo spostamento tra l'abitazione e il luogo di lavoro, il parcheggio, l'attraversamento della città, ci permettono di osservare da punti di vista diversi. La percezione dello spazio urbano cambia. Ci si muove, soprattutto, e ci si ferma in uno spazio che non sempre è una piazza all'interno di una zona pedonale.

Si devono prendere in considerazione nuove forme di aree urbane il cui carattere non è definito dalla posizione nel territorio. L'attenzione dei progettisti si può focalizzare su luoghi ibridi in cui pedone e automobile si incontrano, come il parcheggio di un supermercato, che naturalmente viene raggiunto tramite il mezzo privato. In fondo sostare in un parcheggio in attesa di qualcuno che sta facendo acquisti è un'occupazione più che rispettabile. Si deve pensare allora a sistemi in cui alla funzione necessaria di lasciare l'automobile si possa aggiungere un uso pedonale. Le città in cui viviamo sono fatte anche di questo: shopping e movimento, per esempio. Oppure luoghi il cui uso non viene definito a priori, ma si genera spontaneamente, come lo spazio di rappresentanza tra i due palazzi provinciali nei pressi del centro storico e vicino alla stazione ferroviaria. Il suo ruolo è predefinito, ma a questo se ne sovrappone uno "imprevisto". È qui che talvolta gli skaters si incontrano e si "esibi-



¹ Wall, A., Programming the urban surface, in Corner, J., Recovering landscape, essays in contemporary landscape architecture, Princeton Architectural Press, New York 1999



scono". In fondo lo spazio pubblico è da sempre anche un luogo in cui "farsi vedere". Skateboarders e graffiti infatti non sono solo elementi di disturbo per gli spazi urbani, ma esprimono il sintomo positivo del senso di appropriazione di un luogo da parte degli utenti. La loro presenza va apprezzata in quanto rappresenta uno degli svariati usi che si possono fare di uno spazio pubblico. La sovrapposizione di questi usi indeterminati genera una reazione a catena di eventi imprevedibili sintomatici della vitalità stessa di un luogo.

di stabilire un collegamento tra i quartieri sulle due rive del fiume che determina punti di intersezione tra flussi e l'incontro di mezzi di trasporto diversi (automobile, mezzo pubblico, bicicletta, pedoni). Questi andranno necessariamente risolti e preferibilmente non solo da un punto di vista tecnico, ma anche tenendo conto del loro apporto drammatico all'immagine urbana. Allora potremmo guardare alla nostra città non solo in termini formali, ma anche dinamici. In questa città accanto alle tipologie familiari come piazza, quartiere e



Aumenta la mobilità e si incrementano i sistemi di accesso. Cresce il numero delle automobili private e si escogitano alternative di trasporto o nuovi sistemi di adduzione. Perché la superficie urbana funzioni le infrastrutture di trasporto vanno progettate e integrate assumendo quasi il valore di spazio collettivo. Lo svincolo, la tangenziale, la strada dell'automobile sono "paesaggi urbani" degni di essere presi in considerazione e progettati tanto quanto le tradizionali "piazze". Il nuovo sistema di accesso alla città e la costruzione della nuova strada arginale ci hanno svelato immagini che fino a poco tempo fa ci erano sconosciute. Per questo si è pensato ad un involucro fonoisolante per l'autostrada che può essere considerato un oggetto di design a scala urbana. Ma ci si potrebbe spingere oltre. Lo spazio compreso tra le due infrastrutture (autostrada e strada arginale) è la prima immagine di Bolzano che si offre al visitatore e per questo merita una definizione che vada al di là della funzionale progettazione ingegneristica. C'è poi la necessità



³ Geuze, A., Die Stadt entwickeln ohne Dogma, in Detail n. 04, Juni-Juli 2000

parco emergono altri luoghi, spesso ambigui e poco definiti, ma che proprio per questo vanno presi in considerazione. Quante superfici si sono liberate in varie aree della città in seguito alle decisioni del piano urbano del traffico di costruire nuovi parcheggi interrati? Spesso sorgono in prossimità di importanti arterie di spostamento e di accesso e per questo saranno percepite non solo dai pedoni, ma anche dagli automobilisti. E poi si dovranno prevedere alcuni parcheggi in superficie, ma anche tenere conto delle esigenze del contesto di

spazi aperti e di aree verdi per la ricreazione. Queste aree vanno progettate come tali: spazi polimorfi e multifunzionali, flessibili e adattabili alle trasformazioni in corso nella nostra città. Superfici semplici, ma disegnate in modo da supportare eventi di natura differente all'interno delle quali le separazioni zonali tradizionali diventano più fluide ed interattive, spazi pubblici ben progettati integrati in un paesaggio che lasci posto sia ai bambini che alle automobili?



Camilla Dell'Eva e Manuela Demattio

Città dinamica e paesaggio mobile

Gli ideali futuristici della velocità e del progresso tecnologico hanno rappresentato uno dei principi-guida del secolo che si è chiuso, così come l'automobile ha rappresentato per tutti un mezzo finalmente accessibile per il veloce superamento delle distanze. La motorizzazione di massa, tuttavia, ha generato anche molti problemi. Congestionamento, incidenti, inquinamento atmosferico e acustico, scempio del paesaggio sono in realtà soltanto alcuni degli effetti che ne sono derivati: il traffico è molto più che un mero problema di trasporti. I flussi che osserviamo oggi nelle nostre città sono espressione del nostro modo di vita e della nostra società dei consumi; essi inoltre caratterizzano e influenzano il rapporto fra le città e il loro paesaggio. La netta suddivisione fra città e paesaggio persiste concettualmente ma difficilmente le due accezioni sono ancora visibili nella loro polarità originaria. La "città senza confini" rappresenta l'estrema conseguenza di una continua "proliferazione urbana" verso il paesaggio ma anche di un processo mentale e fisico nato dalle esigenze "dell'abitante della città contemporanea, mobile ed indipendente". La mobilità modifica il paesaggio ritagliandolo e frammentandolo. A questo proposito è importante identificare le modalità con le quali definire il nuovo paesaggio. Dunque è necessario passare da un'idea di preservazione del paesaggio, fatta propria dalla normativa provinciale, ad una progettazione del paesaggio.¹

Città dinamica – la mobilità urbana tra coercizione e integrazione

Nel corso degli anni 70, secondo il modello di *zoning* allora prevalente, la pianificazione urbana ha sempre favorito la netta distinzione spaziale degli ambiti funzionali della vita, sulla base di una loro organizzazione in zone a destinazione differenziata. Le nostre città risentono in gran parte ancora oggi di questo modello localizzativo,

tanto che la struttura stessa di molti insediamenti urbani, suddivisa per settori funzionalmente distinti, pare creata su misura per il mezzo automobilistico, poiché quest'ultimo garantisce spesso l'unica possibilità di raggiungere autonomamente ed in tempi brevi i diversi servizi distribuiti sul territorio urbano. Ciò risulta vero soprattutto nel caso dei quartieri residenziali decentrati, sede naturale della città monofunzionale che rifiuta il disegno urbano; una città senza più il corso o la piazza, privata fin dall'origine non soltanto delle attrezzature e dei servizi essenziali, ma anche della possibilità, per i propri abitanti, di intessere relazioni gli uni con gli altri e con l'ambiente circostante. Tutto ciò genera da una parte una forte componente di mobilità coatta per i possessori di automobile, costretti a spostarsi nella città per raggiungere i luoghi di lavoro o di svago, dall'altra un'effettiva perdita di mobilità da parte di chi non possiede l'auto o ne dispone solo occasionalmente. Ciò significa un notevole squilibrio anche dal punto di vista sociale, legato per lo più alla difficoltà di fruizione del mezzo per chi non ha possibilità alternativa di spostarsi se non a piedi, come i più giovani o gli anziani. In termini di traffico, anche la città di Bolzano risente non poco di questa distribuzione predeterminata di spazi e servizi, caratterizzata com'è da una particolare morfologia "a cometa" che individua i maggiori flussi di movimento tra il polo residenziale di Don Bosco-Europa, classificato come il quartiere residenziale più popolato, ed il polo lavorativo, concentrato per lo più attorno al centro vecchio e nuovo. La "mappa dei generatori di traffico" elaborata dal CENSIS in occasione delle ricerche per il piano urbanistico comunale², individuava in realtà 4 distinti poli di attrazione all'interno della città, meta non soltanto degli obblighi scolastico/lavorativi, ma anche delle esigenze di svago e ricreazione di gran parte della



1

1 Umberto Boccioni (1882-1916) Bozzetto per "La città sale" 1910.

2 Umberto Boccioni "La città sale", olio su tela, 1910 (New York, Museum of Modern Art)



2

popolazione bolzanina. Non fa dunque meraviglia l'esigenza comune di raggiungere queste zone anche più volte nel corso della giornata, che se durante il giorno è in parte dirottata sui mezzi di trasporto pubblico, di sera diventa dominio esclusivo del popolo degli automobilisti, complici la scarsa flessibilità del servizio di trasporto pubblico notturno e le comuni istanze di autonomia ed indipendenza individuale. Di fatto, nella libertà di muoversi autonomamente si riflette l'ideale individualista della cultura moderna, ossia quello di sottrarsi ad ogni vincolo sociale, spaziale e temporale per sentirsi finalmente padroni di se stessi¹. In risposta a tale fenomeno, l'attuale tendenza urbanistica è quella di favorire un'organizzazione decentrata, articolata sulla base di una vera e propria cultura dei luoghi centrali. Collocando infatti lungo la via dei luoghi di interesse tanto di carattere commerciale (servizi di prossimità) quanto di sosta, incontro e scambio (dalla panchina al parco pubblico) i rapporti di fruizione diventano in larga misura di carattere pedonale, contribuendo ad evitare i forti movimenti pendolari verso il centro, con le loro ben note conseguenze di traffico, ingorghi, congestione.

L'interesse del modello decentrato, tuttavia, non risiede soltanto nella razionalizzazione del sistema di fornitura dei servizi; esso serve anche ad incentivare la partecipazione ed a riattivare circuiti di comunicazione interni alla città, avvicinando il cittadino ai centri di decisione non più nel senso fisico del termine (spostamento verso il centro degli abitanti delle periferie), quanto nel senso di una maggiore integrazione sociale dei quartieri decentrati nel sistema organico della città. Intese in questo senso le strategie di decentramento hanno la potenzialità di riassorbire le tendenze anomiche, individualistiche e sociali delle comunità periferiche, come anche il loro senso di isolamento e marginalità, che si esprime visibilmente nei flussi di movimento centripeto di cui sono protagonisti. Un interessante esempio di politica sociale volta a favorire la gestione locale dei flussi di traffico in un'area urbana specifica, ci viene offerto da quel "Patto della mobilità" sperimentato per la prima volta a Bolzano a partire dal 1997⁴. Secondo un approccio *time oriented* (il traffico

si genera in uno spazio ma anche in un tempo ben definito, come ad esempio le ore di punta!), il progetto prevedeva il coinvolgimento dei maggiori "produttori di orario" di una certa zona della città – nella fattispecie la zona produttiva di Bolzano Sud –, come gli enti e le imprese ivi insediate, allo scopo di agevolarne il dialogo con i propri lavoratori e con i propri utenti, in quanto attori principali dei flussi di mobilità da e per quella precisa zona della città. L'obiettivo strategico a breve termine era quello di promuovere l'uso individuale dei mezzi di trasporto pubblici e quello collettivo dell'automobile per la mobilità casa-lavoro, attraverso l'offerta di parcheggi gratuiti e di autobus riservati, per giungere infine a desincronizzare gli orari di ingresso ed uscita dai luoghi di attività, scaglionando i flussi di traffico in diversi momenti della giornata. L'area produttiva si è rivelata in questo senso un perfetto laboratorio progettuale per ripensare la periferia anche dal punto di vista della sua organizzazione spaziale: non più una città-fabbrica dal carattere monofunzionale, dove gli spazi pubblici si risolvono univocamente negli elementi della strada di scorrimento e del parcheggio, ma un centro vitale realmente "abitato" da popolazioni temporanee, con le loro legittime esigenze di incontro e interazione. Ci chiediamo tuttavia se la popolazione bolzanina sia matura per simili proposte, dal momento che i quotidiani locali hanno recentemente dato notizia dello "scandalo" causato dalla proposta di introdurre l'orario continuato per gli sportelli comunali in certi giorni della settimana! In realtà strategie di questo genere si basano spesso su presupposti indimostrati (vedi per esempio Lefebvre: "la gente ha sempre interesse a partecipare", oppure "la partecipazione accresce la democraticità"). A nostro avviso occorre piuttosto favorire pluralismo ed autogestione, organizzando lo spazio interno alla città in modo non autoritario, ma tale da realizzare le condizioni per cui la vita umana si possa svolgere il più liberamente possibile. Una pianificazione, dunque, che predisponga il quadro generale, senza con ciò volerne predeterminare il contenuto, a discapito di chi ama organizzare più l'uomo che il territorio in funzione dell'uomo.

(Camilla Dell'Eva)

¹ Bernardo Secchi nell'analisi del LEROP per il Piano Urbanistico di Bruno, ribadisce il ruolo fondamentale della progettazione del paesaggio in relazione alla pianificazione urbana.

² Vedi in proposito: CENSIS, *Bolzano 2000. Rapporto di sintesi delle ricerche per il piano urbanistico comunale*, Bolzano-Roma, dicembre 1987.

³ Ciò vale in particolare per gli automobilisti, i quali, diversamente dai passanti a piedi o in bicicletta, non fanno realmente parte del paesaggio in cui si trovano in-

seriti, ma vi passano attraverso senza investire nulla di sé e senza esercitare, di conseguenza, alcun senso di responsabilità nei confronti degli avvenimenti circostanti e dell'ambiente in cui transitoriamente si trovano. Vedi a questo proposito J.H. Crawford, *Car-free Cities*, International Books, July 2000.

⁴ Per una trattazione più ampia dell'argomento vedi *Città di Bolzano. Patto della mobilità e Piano dei tempi e degli orari. Una prospettiva europea*, Urbanistica Quaderni n. 26, aprile 2000.

Paesaggio mobile

Il fenomeno della “città senza confini” non sembra caratterizzare la città di Bolzano, la quale a sua volta mitizza e salvaguarda il proprio paesaggio a favore della “città compatta”. Il fantasma dell’urbanizzazione diffusa, la cubatura prefissata come strumento di controllo della pianificazione urbana, la iperorganizzazione e la gestione degli spazi troppo spesso a carattere monofunzionale e la mancanza di spazi indefiniti rischiano di cristallizzare il contrasto fra città e paesaggio, sublimandone la loro

la naturalità residua dell’incolto roccioso e della macchia boschiva (paesaggio naturale), gli insediamenti storici urbani ed agricoli, i vigneti (paesaggio culturale), gli antropismi recenti di tipo infrastrutturale ed insediativo (paesaggio urbano)⁵. Il concetto di “superficie urbana”⁶ definisce il paesaggio come spazio estensivo ed inclusivo della città, il “campo” che ospita i luoghi, vale a dire le tradizionali tipologie urbane come il quartiere, il centro storico, il parco, la piazza, accostando loro gli habitat naturali e i nonluoghi intesi come infrastrutture della mobilità, gli inceneritori,



immagine e limitandone però la loro trasformazione. La città al contrario non deve essere più considerata un punto definito, ma piuttosto una superficie mobile, in continuo cambiamento in cui si vogliono contraddire i ruoli tradizionali e forse anacronistici di centro denso e periferia sparsa. Oggi i margini si densificano, mentre i centri si allentano nella loro storica compattezza a causa della funzione ormai obsoleta di alcune strutture urbane. Emergono e scompaiono i vuoti centrali come per esempio il giardino dell’ex ospedale – ora università, il parcheggio ex monopolio – futuro museo, lo spazio aperto di fronte alla stazione ferroviaria – ora palazzo provinciale, il parcheggio di piazza Verdi – ora teatro etc. Emergono nuove urbanità della periferia come il quartiere ex semi-rurali, il futuro quartiere ex caserme Mignone, l’area dello scalo merci come ampliamento del centro, il villaggio dei sinti e roma etc. A questo proposito preferirei pensare alla città di Bolzano come “superficie urbana” in cui non si contrappongono ma si sovrappongono ed interagiscono

i depuratori, le discariche, le aree industriali ed artigianali, le stazioni di servizio, fast food etc. I luoghi e i nonluoghi si incastrano e si compenetrano reciprocamente: la realtà del *transito* e quella della *dimora* e della *residenza*, lo *svincolo* (dove non ci si incrocia) e l’*incrocio* (dove ci si incontra), il *passaggero* (definito dalla sua destinazione) e il *viaggiatore* (che si attarda lungo il suo tragitto).⁷ Questa è la struttura base che organizza e sostiene una vasta gamma di attività fisse e mutevoli all’interno, tra e fuori la città. Così la superficie urbana è dinamica, come un’emulsione catalitica in cui le variabili tempo e spazio assumono un ruolo fondamentale. L’influsso della gente, delle loro esigenze di mobilità costituisce quello che i geografi urbani chiamano “*daily urban system*”, fornendo un’immagine di urbanismo sia dinamico che temporale. Bolzano si riempie e si svuota ciclicamente, perché “l’abitante della città” è un individuo libero che dispone di grande mobilità e di una illimitata scelta di possibilità, un individuo anche camaleontico a volte

pendolare, a volte vacanziera, che alterna shopping, cultura, giardinaggio, incontri sociali, famiglia e weekend al mare o in montagna⁵. Bolzano può essere interpretata come città dinamica, la cui “superficie urbana” funge da collettore e distributore, il cui centro storico e il suo avvolgente paesaggio da cartolina fungono da poli attrattori antitetici. Essa assume sempre più i connotati di un *drive in* – flusso pendolare giornaliero – e di un *drive on* – flusso vacanziero del weekend. Il paesaggio che quasi trasborda nella città come incombente presenza fisica e

percorso ciclabile, funivia, trenino, macchina. Le seconde sono raggiungibili principalmente tramite auto e sono finalizzate alla destinazione e alla funzione che il luogo rappresenta (es. località sciistica). La città cerca di supportare questo flusso migratore tramite infrastrutture concentrate (fiume, autostrada sopraelevata, arginale, ciclabile) e tramite una rete di percorsi ciclabili e pedonali regionali. Essi trasportano l’abitante della città come su un tapis roulant dentro la superficie urbana verso il luogo sognato. Autostrada, MeBo, circonvallazioni, ciclabili, distributori di benzina,



visiva, il suo ruolo nell’immaginario collettivo, la sua immediata raggiungibilità favoriscono dei movimenti centripeti dalla città verso luoghi ameni, ricreativi e residenziali. Questo flusso d’evasione è accentuato dalla morfologia urbana compatta e dal passaggio netto verso il paesaggio aperto rappresentato dai parchi fluviali del Talvera, dell’Isarco, dell’Adige, dall’idea di “mura verdi” come parco lineare, dai pendii e boschi immediati, dai frutteti e vigneti, dagli spazi interstiziali indeterminati come lo svincolo autostradale “spaghettata”, l’arginale, dagli spazi informali, simbolo di appropriazione temporanea e luoghi di incontro non istituzionali come la collina Pasquali. In base alla dimensione temporale i movimenti centripeti si suddividono in: “frequenti” verso le mete immediate (S.Genesio, Renon, Terlano, Appiano, Colle, Monte Tondo, Guncina etc.) e “dilatati” verso quelle più remote (altopiano di Siusi, Val Sarentino etc.). Le prime sono raggiungibili attraverso svariati mezzi in cui la variabile tempo influenza la percezione dello spazio di percorrenza: passeggiata,

aree di ristoro, parcheggi, impianti di risalita sono caratteristiche di un paesaggio sempre più familiare. Le infrastrutture che collegano la città con il paesaggio presentano spesso un apparato semiotico fornito di cartelli stradali, segnaletica pubblicitaria. Le distanze fra realtà urbana e idillio alpino, fra città e luogo di vacanza si accorciano drasticamente. Città, meta di evasione, casa, luogo di lavoro, shopping, casa di villeggiatura, pista da sci, baita e passeggiata sono collegate in modo ottimale ed efficiente. In questo modo le infrastrutture sono parte integrante della geografia alpina e rappresentano gli intervalli fra i diversi luoghi del quotidiano: la realtà e il sogno. Lo spazio cinetico è il luogo in cui i vari ruoli di pendolare, jogger, turista, amante della natura si incontrano. Automobile e strada generano nuovi luoghi di vita sociale. L’infrastruttura diventa dunque fondamentale per la vitalità della città contemporanea e occasione progettuale per rivisitare i “contenitori del movimento” come ulteriori spazi di vita collettiva.

(Manuela Demattio)

⁵ Definizione di paesaggio come ambiente genetico della città, in *Progetto preliminare del Piano urbanistico comunale*, 1991
⁶ Wall A., *Programming the urban surface* in Corner J., *Recovering landscape*, Princeton

architectural Press, New York 1999

⁷ Augé M., *Nonluoghi* – Introduzione a una antropologia della surmodernità, Parigi 1992

⁸ Geuze A., *Die Stadt entwickeln ohne Dogma*, in Detail n. 04, Juni-Juli 2000

Diego Del Monego

Bergbahnen erobern die Stadt

Umlaufbahnen, ein Begriff, der für viele Menschen mit Skifahren in Verbindung gebracht wird. Jährlich werden damit weltweit Millionen Menschen vorwiegend in luftige sonnige Höhen befördert. In den beiden vergangenen Jahrzehnten hat der technologische Fortschritt auf diesem Gebiet Beachtliches erbracht. Die Förderleistung der Aufstiegsanlagen wurde allgemein um ein Vielfaches gesteigert. Statistisch betrachtet sind es die sichersten Beförderungsmittel, die es auf der Welt überhaupt gibt. Nun stellt sich die berechnete Frage, warum diese Anlagen, von einigen Ausnahmen abgesehen, immer noch fast ausschließlich zur Erschließung von Ski- und Wandergebieten im alpinen Bereich eingesetzt werden. Eine Tendenz, die ohnehin immer weniger Befürworter findet.

Führende Hersteller in dieser Branche haben daher bereits Systeme entwickelt, die vor allem für den Einsatz im urbanen Ambiente gedacht sind und zur Erhöhung der Netzwirksamkeit des öffentlichen Verkehrs beitragen. Traditionelle Umlaufbahnen (auf tragendem Umlaufseil) und schienegebundene seilgezogene Personennahverkehrssysteme können über längere Streckenabschnitte den alltäglichen Pendlerfluss stadtein- und stadtauswärts aufnehmen und somit den innerstädtischen bodengebundenen öffentlichen Verkehr entlasten. Die Stadtbusse leisten dadurch auf den kurzen Strecken für die Anrainer einen effizienteren und attraktiveren Dienst.

Es wird nicht mehr lange dauern, bis der Verkehr in der Landeshauptstadt vollkommen zum Erliegen kommt. Da helfen keine neuen Verkehrsstudien, keine Umfahrungsstraßen, keine Brücken und keine neuen innerstädtischen Parkplätze bzw. Tiefgaragen mehr.

Im städtischen Bereich wurde die absolute Sättigung der verfügbaren Bewegungsflächen für Fahrzeuge und Menschen bereits vor langer Zeit erreicht und überschritten. In den EWZ Rosenbach, Reschen 1,

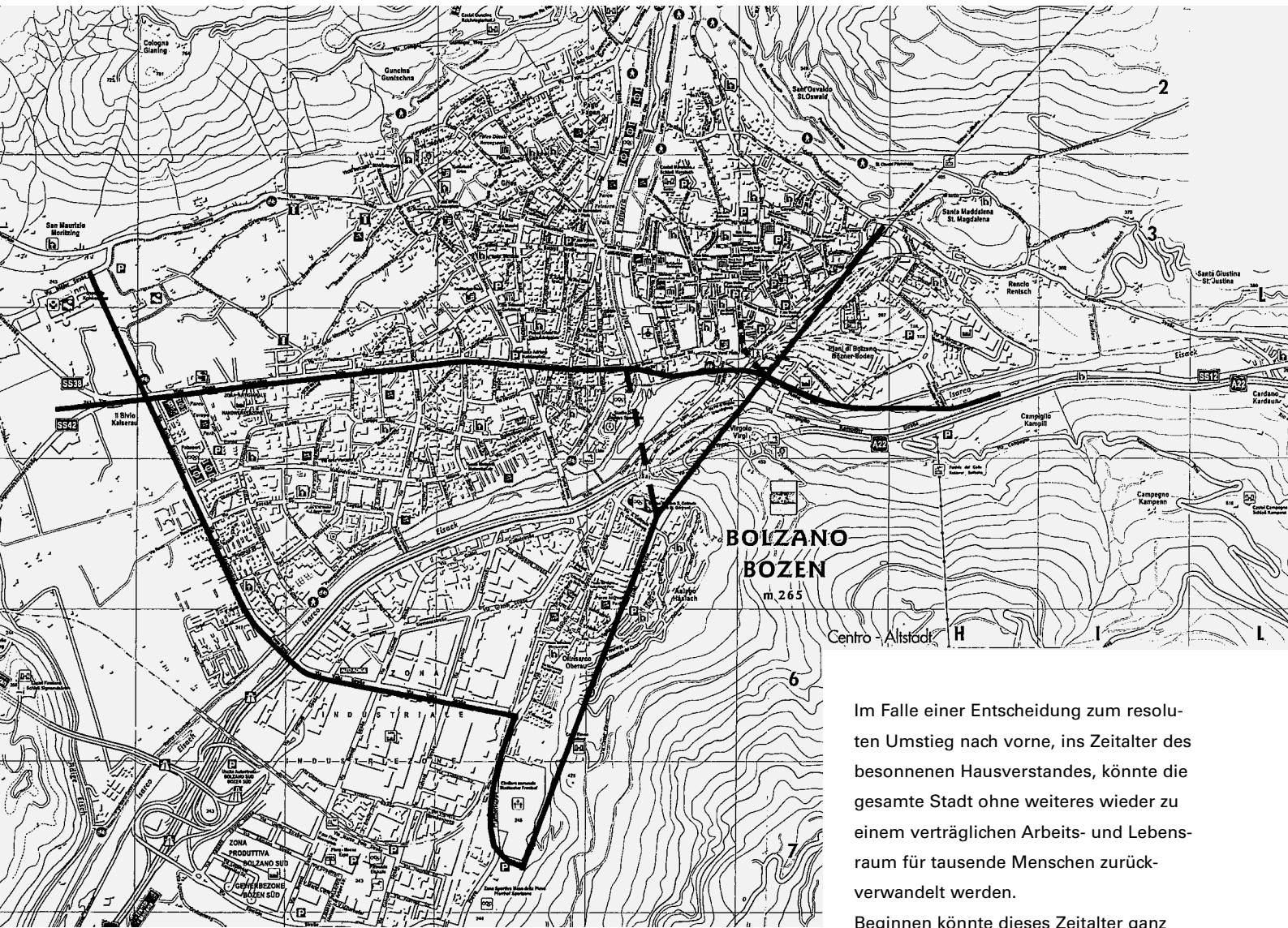
Reschen 2 usw. entstehen im Laufe der nächsten 5 Jahre an die 2000 Wohnungen und die nahezu doppelte Anzahl an Autoabstellplätzen, wenn es reicht. Nicht außer Acht zu lassen ist während dieses Zeitraums die Schaffung Hunderter neuer Arbeitsplätze in der neuverbauten Industriezone.

Was ist, wenn auch diese Bauvorhaben stehen werden? Die Lebensqualität in manchen Straßen der Stadt kann heute nicht mehr als solche bezeichnet werden. Es ist die Hölle, vor allem im Sommer bei offenem Fenster. Viele Menschen sind dieser Situation überdrüssig und rebellieren. Immer wieder werden Proteste laut, die in Bürgerinitiativen die Schließung bestimmter Straßen fordern.

Die Gemeindeverwaltung wird künftig hinsichtlich des Verkehrs in Wohnzonen und Wohnstraßen (also nahezu in der ganzen Stadt) zu noch drastischeren Maßnahmen greifen müssen als bisher, weil sich im allgemeinen Bewusstsein immer mehr die Überzeugung breit macht, dass am Verkehr das Leben wirklich zugrunde gehen kann.

Um die Mobilität in der Stadt Bozen ab Mitte dieses Jahrzehnts überhaupt noch einigermaßen gewährleisten zu können, müssen dafür unverzüglich großzügige Maßnahmen in die Wege geleitet werden. Die städtische Verwaltung ist gefordert, grundsätzlich darüber zu entscheiden, ob sich die Stadt weiterhin dem Individualverkehr verschreiben kann, oder ob der Schritt zu ihrer Erschließung mit einem kapillaren, öffentlichen Verkehrsnetz gewagt werden soll. Ausgehend von der einen oder der anderen richtungsweisenden Entscheidung, werden in der Folge zwei mögliche Zukunftsszenarien durchgespielt, die den sich anbahnenden Verkehrskollaps entschärfen könnten. Im Falle einer Entscheidung zu Gunsten des Individualverkehrs müsste, ohne zu zögern, die Schaffung der Verbindung zwischen Einsteinstraße und Mendelstraße samt Brücke über den Eisack angestrebt werden, auch wenn darüber bis zum heutigen Tag niemand so gern sprechen möchte.





Die Schnellstraße Mebo und die Reschenstraße werden in 3 bis 5 Jahren dem Verkehrsaufkommen während der Stoßzeiten nicht mehr genügen. (Die Gestaltung eines detaillierten Zeitplanes für die Abfolge der Bautätigkeit in den Bauzonen entlang der Reschenstraße ist sowieso absolut notwendig, um die Anrainer nicht über das bereits nicht verträgliche Maß hinaus zu belasten.) Gewaltige landschaftliche Veränderungen werden diesen neuerlichen Schub der Stadt Richtung Sigmundskron prägen. Die gewohnte ländliche Peripherie von Bozen wird bald sowieso nur eine schöne Erinnerung sein. Was soll's. Auto und Fahrzeiten bzw. Stauzeiten werden weiterhin den Ablauf und die Organisation des Lebens vieler maßgeblich beeinflussen. Die Fluktuationen im Verkehrsaufkommen werden als Indikator für die Bestimmung neuer Jahreszeiten dienen (weniger Verkehr = Schulferien, Ferragosto usw; mehr Verkehr = Schulbeginn, Regenwetter, Kälte usw.)

Im Falle einer Entscheidung zum resoluten Umstieg nach vorne, ins Zeitalter des besonnenen Hausverstandes, könnte die gesamte Stadt ohne weiteres wieder zu einem verträglichen Arbeits- und Lebensraum für tausende Menschen zurückverwandelt werden.

Beginnen könnte dieses Zeitalter ganz einfach, indem wir uns mit dem Gedanken anfreunden, inmitten der Fahrbahn einiger Hauptdurchzugsstraßen der Stadt, in 5 m Höhe Kabinen zu sehen, die in kurzen Abständen voneinander auf einem von Masten getragenen, strukturierten Schienenpaar leise stadtein- und -auswärts gleiten. (Bitte jetzt nicht sarkastisch schmunzeln; nur lächeln. OK? Danke) Gewiss kein atemberaubender Anblick, aber sind die kilometerlangen Autoschlangen die sich tagtäglich durch die Stadt wälzen und an unserer Gesundheit nagen, dagegen etwa eine Augenweide? Auch wenn diese Fahrzeuge in Zukunft einen elektrischen Antrieb hätten, also emissionsfrei wären, so würden sie trotzdem noch eine Gefahr für Kinder, Fußgänger und betagte Menschen darstellen. Geräuscharme Fahrzeuge sind schleichende Killer. Übrigens genügt schon der Anblick dieser vielen farbigen, leeren Büchsen, die alle Räume der Stadt für sich beanspruchen, um in uns unbewusst Unruhe hervorzurufen.

Einige technische Betrachtungen

Bei den traditionellen Umlaufbahnen klinken Gondeln oder Sesselpaare in den Stationen aus dem Seil, um im Schrittempo den Aus- bzw. Zustieg der Fahrgäste zu ermöglichen. Nach einer kurzen Beschleunigung werden sie wieder ins laufende tragende Seil geschickt. Die Anzahl der Gondeln, die auf der Strecke verkehren, kann bei Bedarf gesteigert werden.



Der Antrieb der schienengebundenen Umlaufbahnen ist nach diesem System aufgebaut, mit dem grundlegenden Unterschied, dass das Umlaufseil keine tragende Funktion hat. Das Zugseil wird von Walzen und Rollenwerken, ähnlich einer Standseilbahn, in Führung gehalten. Die Stationen befinden sich auf Plattformen, die mit Rolltreppen und Aufzügen erreichbar sind. Es besteht auch die Möglichkeit, die Stationen (für bestimmte Ansprüche auch die gesamte Anlage) auf Bodenniveau zu führen. Mit einer Betriebsgeschwindigkeit von 20 bis 25 km/h könnte z.B. die Strecke entlang der Drususallee von der Meraner Kreuzung (AGIP-Tankstelle) bis zum Verdiplatz, oder dem Mayr-Nusser Parkhaus, mit Zwischenstopps an Stationen wie z.B. Max Valier-Schule – Hadriansplatz – ex GIL/UNI (von da aus mit einer Schleife weiter über die Talfer und entlang des Eisacks), in knappen 15 Minuten bewältigt werden. Die Förderleistung auf einer Strecke

dieser Länge könnte für 2500 Personen/h ausgelegt werden (Mit der Möglichkeit, das Verkehrsvolumen bei Bedarf auch zu verdoppeln). Morgens die Pendler rein und die Studenten raus aus der Stadt, zu den Schulen. Abends spielt sich das Ganze in umgekehrter Reihenfolge ab. Die für die Studenten zu Stoßzeiten vor Schulen und Bahnhöfen bereitstehenden Kabinen könnten fließend dem für den laufenden Betrieb ausgelegten Kabinennetz der Anlage zugeführt werden. Das minutenlange Herumwarten auf den Bus bei klirrender Kälte und das Hineingepferchtwerden auf engstem Raum mit unbekanntem Menschen sind wohl auch die wahren Gründe, weshalb viele die öffentlichen Verkehrsmittel nicht benutzen und täglich lieber stundenlang im Auto sitzen. Das unbehagliche Gefühl der Platzangst spielt dabei eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Wie verhält es sich im Vergleich dazu mit den schienengebundenen Umlaufbahnen? Gibt es andere psychologische Hemmschwellen, die es zu überwinden gilt? Viele Menschen kennen diese Anlagen bereits vom Skifahren und sind es gewohnt, sie zu benutzen. Mit absoluter Sicherheit mehr als den Bus. Die laufende Verfügbarkeit einer permanenten Fahrgastbeförderung ohne Wartezeiten stellt außerdem den größten Anreiz dar, einen solchen Dienst, sofern er angeboten wird, auch in Anspruch zu nehmen. Je nach Ausführung und Hersteller fassen die Kabinen maximal 15 bis 25 Personen und können in Fahrzyklen von ca. 25 Sekunden aufeinander folgen. Die Plätze sind gezählt und die Fensterflächen groß, der Ausblick abwechslungsreich. Ein Kippen oder Abstürzen der Kabinen ist so gut wie unmöglich, weil sie auf Schienen fahren, über tangential Verklammerungen am Bahnkörper einrasten und außerdem noch am Zugseil hängen. Kurze Wartezeiten und Gedränge für den Zustieg ergeben sich höchstens anlässlich von Massenveranstaltungen. Für den Aufbau dieser Anlage wären keine Enteignungskosten zu verbuchen, weil der Streckenverlauf über öffentliche Straßen und Flächen führen würde. Auf einer Streckenlänge von 3 km und einem km-Preis von grob geschätzt 20 Mrd. Lire, ergibt das einen Kostenaufwand von insgesamt ca. 60 Mrd. Lire. Die jährlich anfallenden Betriebskosten würden dabei

ca. 3 Mrd. Lire verschlingen. 3000 Jahreskarten zu je 1.000.000 Lire könnten den kostendeckenden Betrieb gewährleisten. Pendler, welche die gleiche Strecke täglich mit dem PKW fahren und gebührenpflichtig parken müssen, geben dafür unbewusst in der Regel mindestens das Dreifache dieses Betrages aus.

Die geschätzte Bauzeit inkl. Planung ist mit ca. 3 Jahren zu veranschlagen, wobei der Aufbau nur einige Monate in Anspruch nehmen würde. Die Arbeiten zum Bau der beiden Teilstücke der Umlaufbahn, die heute an Stelle der abgestürzten „Cermis-Seilbahn“ Skifahrer und Wanderer wieder über das Avisio-Tal befördern, haben keine 8 Monate gedauert. Eine bemerkenswerte Leistung. Sie gibt uns darüber Aufschluss, wie unglaublich schnell solche Anlagen stehen können, wenn der entsprechende Wille dazu besteht. Wohlgemerkt, es ging hier in erster Linie um den Erhalt des

Haselburg und überhaupt das ganze Erholungsgebiet an den Hängen des Kohlebergerberges würden dadurch auch Betagten und Behinderten zugänglich gemacht. Eine Verbindung vom Mayr-Nusser-Parkhaus nach Kampill und eine weitere über den Bahnhof zur Rittnerseilbahn könnten entschieden dazu beitragen, sowohl die Bürgersteige als auch die Straßen des Stadtkerns wieder autofrei zu bekommen. Die optische Wirkung solcher Anlagen auf das Landschaftsbild ist in Hanglage kaum relevanter als jener einer Überlandseilbahn. Die Farbe der Gondeln kann der Umgebung angepasst werden. Schade, dass die Schienenstränge entlang der meisten N-S-Straßenachsen in der Industriezone zur Zeit sogar entfernt und die Trassen zu versiegelten Parkplätzen umgewandelt werden. Mit ihrer Verlängerung bis in die Handelszone Bozen Süd und dann noch weiter, bis zum Flughafen,



Wohlstandes einer Talschaft, nicht etwa um die Förderung bzw. die Bewahrung von Lebensqualität. Wird der Faden nun weitergesponnen, so könnte die Strecke Krankenhaus BZ - Reschenstraße - Reschenbrücke - Voltastraße bis zur Tankstelle in der Claudia-Augusta-Straße die südliche Querverbindung der Stadt bilden. Ein Ableger vom jetzigen Standort der Tankstelle aus Richtung Friedhof und Pfarrhof würde weitere Möglichkeiten eröffnen. Eine traditionelle Umlaufbahn mit Gondeln, die vom Pfarrhof aus, vorbei am Friedhof, hinauf zur Haselburg, dann hinunter durch in die EWZ Rosenbach, bis zu den Berufsschulen und weiter über den Virgl bis zum Parkhaus Mayr Nusser führen würde, könnte das Dreieck schließen und die besten Voraussetzungen schaffen, um die Anlagen in jede Richtung zu fast jeder Tageszeit auszulasten. Die gesamte Runde der Stadt könnte dann in 50 bis 60 Min. gefahren werden. Der Höhenweg zwischen dem Virgl und der

hätte das gesamte Gewerbegebiet schon vor Jahren in ein großzügiges Straßennetz eingebunden werden können. Die genannten Umlaufbahnen als Zubringer. Ein kapitaless Versäumnis, vor allem angesichts des von Tag zu Tag haltlos zunehmenden Verkehrsaufkommens in der Zone. Heute wären die Straßen frei für die Kunden der Wirtschaft und nicht vollgestopft mit Fahrzeugen der Pendler und innerstädtischen Pendler, die dort arbeiten müssen. Die gewagte Vorstellung, die Stadt mit Umlaufbahnen zu vernetzen, soll ein Anreiz sein, um dem Problem des Verkehrs in der heutigen Form konkrete Alternativen entgegenzusetzen, die keine Notlösungen sind. Der Einsatz bewährter alpenländischer Technologie und etwas guter Wille könnten maßgeblich zur Bewahrung unseres Lebensraumes beitragen und nebenbei dem Image unseres Landes und unserer Wirtschaft als Bestreiter eines fortschrittlichen Mobilitätsdenkens zugute kommen.

Alberto Vignolo

La città e lo spazio pubblico. Otto anni di piani, progetti e concorsi per Salerno



Percorrendo le vie scoscese che risalgono il ripido pendio e le strade parallele che corrono in piano a segnare l'orografia del centro antico di Salerno, tra gli scorci abbacinati degli androni puntati verso la luce e il vasto mare, un luogo assume un notevole rilievo in mezzo agli antichi palazzi e alle case in parte abbandonate, in parte già recuperate e vivificate. Un luogo prezioso perché frutto di una scoperta, innanzitutto, sebbene lo si possa già individuare con lo sguardo dalla parte bassa della città; ma indubbiamente prezioso perché, venuto di storia e di geografia dei luoghi, lo si può assumere a elemento simbolico di un racconto che ha per protagonista la bella e vitale città di Salerno.

Stiamo parlando del Giardino della Minerva, che può essere considerato l'"erede" del più antico giardino botanico ideato da Matteo Silvatico a Salerno nel XIV secolo. Situato nel cuore della città antica a ridosso delle mura medievali, il Giardino della Minerva è stato recentemente oggetto di un restauro, che ha permesso di rendere visivamente palese una parte nobilissima della storia locale, incentrata sulla tradizione della Scuola Medica Salernitana.

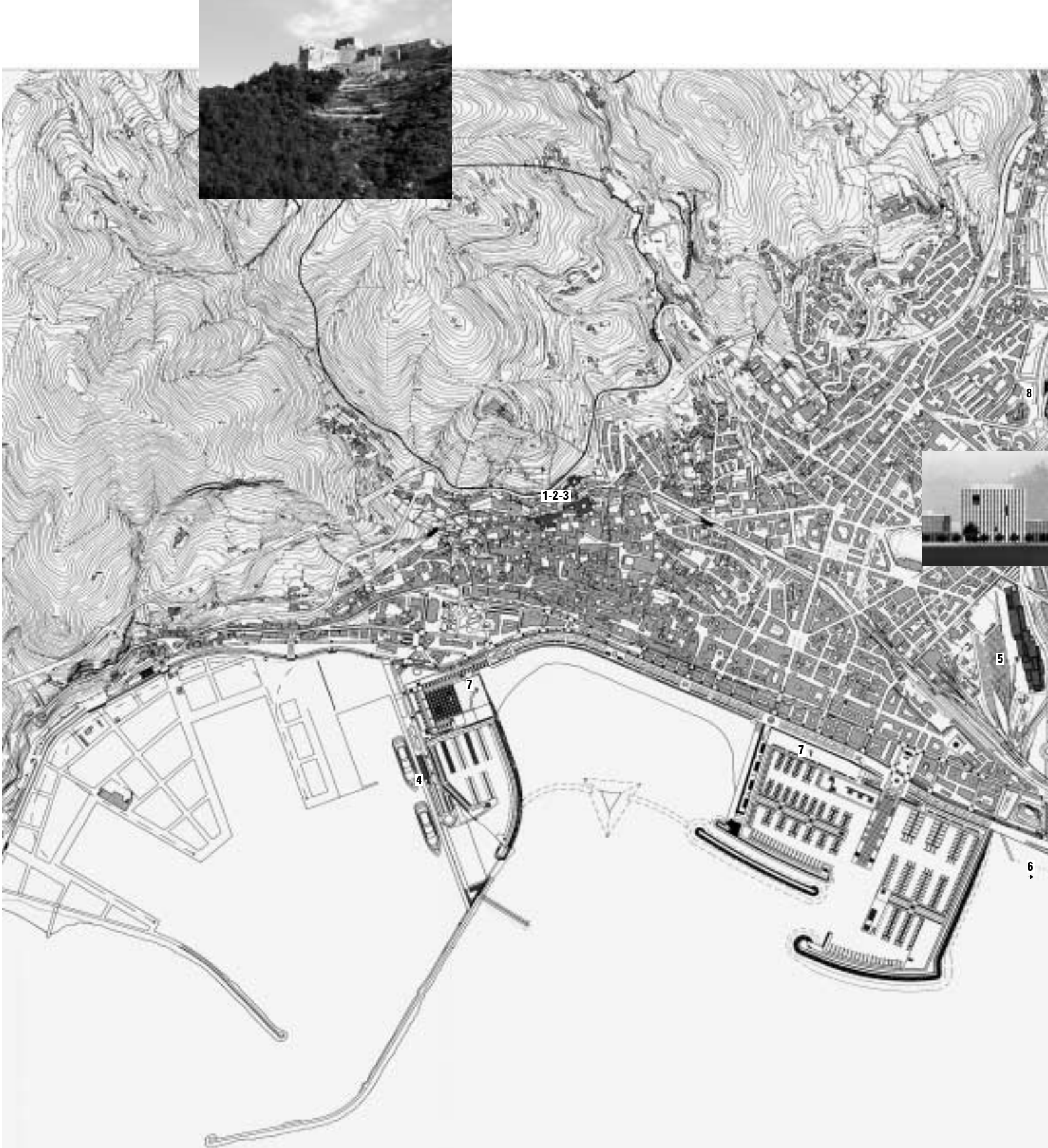
Le forme settecentesche recuperate si compongono di elementi caratteristici di grande interesse e bellezza. Una lunga scalea con pergolato collega i diversi livelli terrazzati dell'orto, e offre una vista distesa che abbraccia la città, le colline circostanti e il mare. Un sistema di distribuzione composto di vasche, fontane con decorazioni calcaree e canalizzazioni scavate nelle mura, convogliano le cospicue acque di fonte, che hanno permesso nei secoli l'esistenza di altri giardini contigui.

L'esposizione è delle più favorevoli, protetta dai venti di tramontana, il sole abbraccia i corpi e gli alberi, i profumi inebriano, il rumore delle acque che ricadono è una

ritmica sonorità che si fa musica per orecchie disposte a dismettere l'abituale compostezza e aprirsi ad una antica sensibilità. Qui vengono reintrodotti le medesime piante officinali contemplate nel *Liber cibalis et medicinalis Pandectarum* del Silvatico. Queste erbe, studiate già nell'antichità per l'impiego medico-terapeutico, sono il soggetto privilegiato delle oltre 8.000 immagini di grande bellezza, raccolte in codici custoditi da prestigiose istituzioni come la British Library di Londra e la Bibliothèque National di Parigi.

Dalla Minerva, così riconosciuta come luogo significativo all'interno della fascia degli "orti cinti e terrazzati" che sono caratteristica morfologica precipua della città, si dipana una trama che intreccia virtuosamente i percorsi della storia e della tradizione, le bellezze naturalistiche del paesaggio e quelle artistiche monumentali della città, e la formidabile esperienza contemporanea di una comunità che, per tramite dei propri rappresentanti eletti e fortemente sostenuti, ha voluto porre l'architettura al centro di un complesso di iniziative volte al rilancio e alla riqualificazione della città. In principio era il «Piano». Accade talvolta che questo 'mostro' normativo di vincoli, imposizioni, indici, standard, con tutto il corredo trionfale di pallinati e righe, di criptosigle e di nanosimboli, divenga strumento efficace di governo e trasformazione della città. Perché questo accada, sono necessarie due condizioni concomitanti: una precisa volontà e indirizzi chiari da parte dell'amministrazione comunale, e un progettista che non sia un semplice ragioniere del metrocubo su metroquadro. A Salerno queste condizioni si sono verificate. Nel 1992 entra in carica un'amministrazione – guidata dal sindaco Vincenzo De Luca – che per due mandati consecutivi allenta le morse di una vitalità repressa

Sopra Il Giardino della Minerva erede del più antico Giardino Botanico di Salerno ideato da Matteo Silvatico a Salerno nel XIV secolo.



In questa pagina il progetto
Aree ad Azione Puntuale Urbanistica

- 1** Edifici-mondo,
Kazuyo Sejima/Ryue Nishizawa
- 2** Edifici-mondo,
Manuel de las Casas
- 3** Edifici-mondo,
Antonio Monestiroli

4 Terminal dei traghetti,
Zaha Hadid

5 Palazzo di giustizia,
David Chipperfield

6 Palazzo dello sport,
Afra e Tobia Scarpa

7 Lungomare, Oriol Bohigas

8 Quartiere Imo, Oriol Bohigas

— perimetro Parco Castello

dalle consuetudini e dalla rassegnazione. Viene così confermato e rilanciato un precedente incarico, che non aveva ancora dato alcun frutto, a Oriol Bohigas per la revisione del piano regolatore della città. L'architetto catalano, già artefice delle trasformazioni urbane di Barcellona mirate alle Olimpiadi del 1992, trova una città consona al suo spirito mediterraneo, e disposta ad assecondare le idee e i principi di una *renovatio urbis* fondata su una precisa identificazione e tematizzazione dei nodi urbani da sciogliere. La metodologia che Bohigas e i suoi colle-

con efficacia. La proposta metodologica ha funzionato. Si è tralasciata la strada dell'«informalismo delle quantificazioni astratte per «un procedimento che va dalla piccola alla grande dimensione, dal quartiere alla città». Il «Piano» è stata la somma dei diversi progetti limitati a una serie di aree con la caratteristica di essere disponibili ad accogliere soluzioni di immediata attuazione. Non è più possibile pensare in grande, il piano regolatore non credo sia più lo strumento per trasformare la città. Bisogna avere un'idea globale della città ma occorre costruirla per «pezzi» come abbiamo dimo-

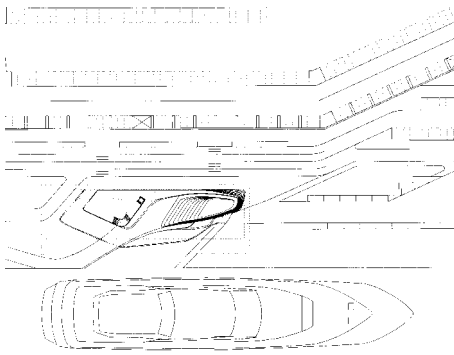


1

ghi (Albert Puig Domenech e MBM Architects) intraprendono durante il lungo processo di pianificazione, tuttora in atto, mira al superamento della rigida linearità analisi-obiettivi-progetto, in favore di un processo interattivo, che procede dall'individuazione di alcune aree strategiche e dall'elaborazione di una serie di progetti urbani, definiti come Aree ad Azione Puntuale Urbanistica (AAPU). Lo strumento attraverso il quale si procede in tale direzione è il Documento programmatico, manifesto delle idee, delle aspettative e delle speranze di una città, che viene accompagnato, con efficace spirito propagandistico, da uno slogan destinato a occhieggiare da ogni tavola di piano: "Nuova coscienza di identità, nuova esigenza di urbanità". Così si esprime Bohigas a proposito dell'esperienza salernitana. "Il «Piano» della città campana sta procedendo lentamente ma

strato con il Villaggio Olimpico di Barcellona e come stiamo dimostrando a Salerno" («L'Architetto», 153, febbraio 2001). L'individuazione delle AAPU non ha di certo esaurito le potenzialità di trasformazione della città. Parallelamente al processo di pianificazione e ai grandi progetti strategici per la città, vengono avviati e, fatto non secondario, portati celermente a termine, una serie di interventi di scala minuta – strade piazze parchi giardini fontane – che danno il senso tangibile della riflessione in atto e che rappresentano efficacemente i primi segni del cambiamento. Si tratta indubbiamente di un'operazione di *embellissement* che si sovrappone a uno spazio dato (quinte edilizie, pieni e vuoti) e interviene sulla configurazione delle superfici, sui materiali e sui cosiddetti "arredi". La qualità è discontinua, i progetti talvolta sono realizzati maldestramente (ad esem-

- 1 David Chipperfield, Palazzo di giustizia, progetto vincitore del concorso bandito nel novembre 1998
 2 Zaha Hadid, Stazione marittima di Salerno; progetto vincitore del concorso
 3 Zaha Hadid, modellino



2



3

pio il Parco del Mercatello), ma questo forse è il prezzo da pagare all'efficienza condita da un briciolo di populismo.

In positivo si deve dire che questi interventi – attuati in parte con i fondi europei del progetto Urban, utilizzati tra l'altro per il recupero della Minerva – sono significativi perché fanno leva sulla riscoperta e riconquista dello spazio pubblico, sia in termini quantitativi (l'uso intenso e condiviso) sia come significato (l'attribuzione storica e sociale di senso). Sono segni fisici necessari a rendere concreta l'intensa vitalità di una città mediterranea, dove il clima è mite e la gente è indotta a sciamare per le strade e le piazze o lungo l'animatissimo lungomare, e manifestano l'intento rappresentativo del 'teatro' dell'azione umana. Un livello rappresentativo di più ampio respiro viene invece affidato ad alcuni edifici, o comparti, a scala urbana e a carattere 'monumentale', definiti in prima battuta all'interno le AAPU e in seguito fatti oggetto di concorsi di progettazione.

A Salerno! A Salerno! Sembra essere stato questo, negli ultimi anni, il 'grido di battaglia' degli architetti *à la page*, confluiti a schiere nella città campana. Esponenti dello star-system dell'architettura, assi pigliatutto dei concorsi internazionali come i Chipperfield e le Hadid, hanno potuto cimentarsi su temi stimolanti e posti con chiarezza ed efficacia, su proposte non velleitarie bensì maturate da approfondite riflessioni. Da questa procedura scaturiscono la nuova Cittadella Giudiziaria, la Stazione marittima, il Palazzetto dello Sport e le ipotesi per il recupero del Centro Storico Nord. Sull'area dell'ex scalo merci ferroviario, in una zona semicentrale particolarmente significativa perché posta a cerniera delle trasformazioni urbanistiche previste, la Cittadella giudiziaria introduce un intervento architettonico di grande rilievo che asseconda le indicazioni del piano Bohigas relative alla vallata del fiume Irno, una profonda insenatura nord-sud ridefinita come parco lineare a segnare l'attraversamento della città.

Il concorso bandito nel novembre 1998 vede l'affermazione della proposta progettuale di David Chipperfield. L'architetto inglese dà corpo a un edificio severo e netto, di carattere prettamente civile. Il notevole volume previsto dal bando si stempera

nell'articolazione di più corpi di fabbrica sfalsati, tenuti assieme da colonnati e cortili, e interamente rivestiti da pietra lavica. L'immagine che ne deriva rievoca il tono positivamente retorico, appropriato al carattere istituzionale dell'edificio, che connota le migliori architetture dell'età fascista, inevitabile riferimento se si pensa ai grandi 'monumenti urbani' che fino ad oggi continuano a rappresentare "la Legge".

Il mondo figurativo di Chipperfield, fatto di linee taglienti, di piani levigati e di scansioni decise, si concretizza in un linguaggio chiaro ed efficace, che risulta particolarmente comprensibile alle giurie concorsuali, come testimoniano i numerosi successi riscontrati in Italia negli anni più recenti (Venezia, Milano, Verona).

Un mondo a parte, o perlomeno complementare, è l'habitat disciplinare di Zaha Hadid, popolato di figure sinuose e di vorticosi transiti attraverso orizzonti post euclidei. Dove sta Za-Zaha, a Salerno? Sul molo del nuovo porto. Qui il piano, in una posizione d'eccellenza, prevede di insediare la stazione marittima, ovvero un terminal per l'approdo sia dei traghetti che delle navi da crociera. Il progetto, risultato vincitore alla consultazione internazionale, viene presentato dalla stessa autrice attraverso la metafora dell'ostrica: un guscio robusto che contiene al suo interno elementi morbidi e fluidi. In questo caso, l'idea dello spazio-movimento che Hadid propone quasi ossessivamente appare convincente, in una stazione che è, per definizione, luogo del transito e dello scambio, oltre che efficace artificio per connettere i due livelli funzionali, quello terreno con biglietterie, bar, uffici amministrativi, e quello superiore degli approdi.

In tal modo la "topografia acquatica" della stazione marittima segna, come un luminoso faro, una nuova porta di accesso alla città, elemento simbolico che asseconda la rinnovata vocazione turistica posta tenacemente a fondamento dell'intero processo di rinnovo urbano posto in atto. Una "porta di mare" che suggella il nuovo patto con l'ambiente acquatico, elemento principe di una situazione ambientale e climatica privilegiata, significativamente in relazione, per vicinanza e consonanza, con le bellezze monumentali e paesaggistiche – dunque turistiche, per eccellenza – che vanno dalla

costiera amalfitana alla penisola sorrentina. Della complessiva opera di riqualificazione ambientale, la sistemazione della zona marittima è solo uno dei tasselli, assieme alla valorizzazione della città storica e della zona collinare, ma indubbiamente ne costituisce uno dei luoghi di maggiore evidenza e rappresentatività. La sequenza continua del lungomare, esteso dal Porto Commerciale alla zona litoranea orientale, è una linea arcuata che sottende l'ampliamento e la modernizzazione dei due porticcioli turistici a ridosso della città storica, con la demolizione di vecchi magazzini e dell'ex cementificio sul fronte mare, e il recupero e la costruzione delle spiagge che sono state assorbite dal continuo avanzamento della città verso il mare.

Due grandi piazze di nuova costruzione segneranno le estremità del Lungomare e, in tal modo, le principali porte d'entrata alla città: una piazza porticata a Santa Teresa, adiacente al nuovo porticciolo turistico e alla stazione marittima, e una piazza-giardino nell'estremità orientale. Entrambi questi spazi sono stati approfonditi progettualmente da Oriol Bohigas, secondo un criterio di unità formale sia nell'architettura che negli spazi verdi, per verificarne le potenzialità morfologiche e trascendere l'astrazione puramente quantitativa della pianificazione urbanistica.

Tra queste due teste di ponte, si dipana una successione di giardini, in parte esistenti e in parte di progetto, come elementi di coesione volti a rafforzare il valore urbano di tutto il litorale e a facilitare le connessioni con il centro storico, con i nuovi porti turistici, con l'asse di attraversamento nord-sud del Lungomare e con la grande spiaggia centrale della città, tra i due porti. La grande valenza di questi spazi pubblici è sottolineata dallo stesso Bohigas nella relazione che accompagna la bozza del Piano: "La città è il suo spazio pubblico. Quindi, la forma della città deve essere progettata a partire da questo spazio, più che dagli elementi architettonici isolati ai quali, ciò nonostante, corrisponde una parte della definizione dello spazio pubblico".

A sottolineare il ruolo non marginalmente periferico dell'estremità orientale del Lungomare, interviene nuovamente un grande intervento architettonico, che è stato l'oggetto di un apposito concorso. Il Palazzetto

dello sport contribuisce a dare un carattere urbano al contesto circostante: un quartiere destinato ad assorbire buona parte della crescita demografica prevista dal piano, centrato sulla grande piazza verde e posto a fianco del Campo di Calcio.

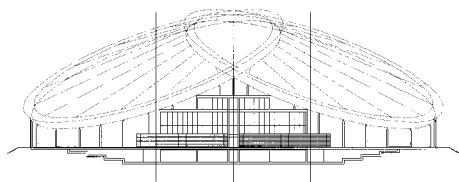
Il progetto di Afra e Tobia Scarpa, risultato vincitore del concorso, si presenta con evidenza come la materializzazione tridimensionale di un celebre 'marchio' di famiglia, quella caratteristica figura "a mandorla", o a cerchi intrecciati, che occhieggia sardonica e lievemente inquietante con il suo ricercato carico allegorico. "La forma geometrica della copertura – si legge nella relazione di progetto – rappresenta il simbolo antico della vita e della morte come dello spirituale e del materiale. Elementi contrapposti che si compenetrano e si miscelano nell'armonia del sentire, del capire e dell'agire: lo sport".

A partire da una impostazione tipologica convenzionale gli Scarpa, con la sensibilità poetica che li contraddistingue, fanno di una forma semplice e archetipa una complessa sintesi di spazio, tecnica e linguaggio. Il doppio cerchio si materializza in un traliccio reticolare, che sostiene la copertura, regge gli apparati impiantistici e diventa un grande occhio vetrato a illuminare i molteplici riti di celebrazione del corpo (sport o spettacolo che sia).

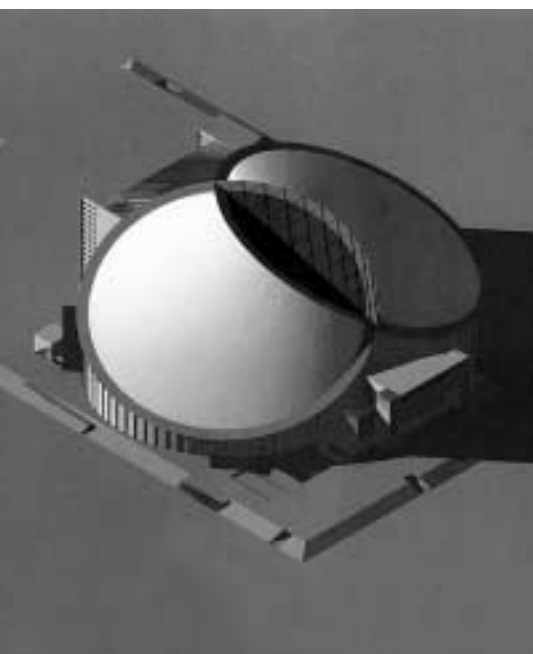
Un ulteriore esito dell'intensa stagione progettuale salernitana è quello relativo alle proposte per il centro storico Nord, secondo gli indirizzi e i criteri del concorso tenuto tra il 1997 e il 1998. Se quantomeno unica e rara appare l'occasione di una consultazione volta al recupero, visto l'impegnante conservatorismo burocratizzante che impera in Italia, non meno degno di interesse è l'apparato analitico e descrittivo che ha accompagnato l'iniziativa, condotta con la consulenza di Bernardo Secchi.

Ai grandi complessi di origine conventuale che sono attualmente il simbolo della parte maggiormente degradata e soggetta ad abbandono del centro antico, ovvero della porzione settentrionale, viene attribuita la definizione di "edifici-mondo", efficace sintesi del complesso di stratificazioni, parti aperte e parti costruite, passaggi, giardini che li contraddistinguono.

Il concorso prevede la ristrutturazione e il riuso di palazzo San Massimo e dei con-



1



2

- 1 Afra e Tobia Scarpa, Palazzetto dello sport di Salerno, progetto vincitore del concorso. Sezione longitudinale
 2 Afra e Tobia Scarpa, rendering del palazzetto dello sport
 3 Kazuyo Sejima & Ryue Nishizawa, progetto per il centro storico di Salerno. Planimetria generale con evidenziati: percorsi pedonali lastricati con pietre bianche, serre, e aree verdi e spazi pubblici

venti di Santa Maria della Consolazione, già carcere femminile, di San Francesco e di San Pietro a Maiella e San Giacomo, già carcere maschile. Uno dei temi da risolvere è quello dell'accessibilità, visto il notevole dislivello altimetrico – quasi settanta metri dalla parte più alta al livello del mare – che connota il denso tessuto urbano.

Dei tre progetti segnalati, quello di Kazuyo Sejima/aRyue Nishizawa ha suscitato maggiore interesse, per la lievità dell'approccio nell'esprimere il riutilizzo rappresentativo non solo dei vecchi edifici ma, in primo luogo, dello spazio pubblico.

Alberto Vignolo per il Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano. L'ipotesi è quella della ricomposizione di un quadro botanico, paesaggistico e ambientale a partire dal Giardino della Minerva, e la relativa strutturazione di una rete di servizi per la ricerca, il mantenimento, l'accoglienza e la fruizione dell'intero sistema. Lo studio ha inoltre riguardato la connessione e la funzionalizzazione dei luoghi monumentali deputati allo svolgimento delle attività culturali e scientifiche e la definizione architettonica dei nodi e dei tracciati di relazione.



3

Il motto del progetto, *City Park*, identifica chiaramente la volontà di andare oltre le semplici proposte di recupero dei grandi contenitori monumentali, per proporre un'idea di città che fa leva sulla ridefinizione degli spazi aperti condotta con il filo conduttore del verde. Vengono proposte nove grandi serre in vetro, e spazi verdi riconnessi da una trama pedonale continua. Il tema conduttore ricompare con la proposta di un museo delle erbe medicinali, di un giardino degli olivi, degli eucalipti, dei limoni. Il progetto, di grande impatto visivo ed efficacia comunicativa, intende dunque proporre una strategia unitaria per la ricostituzione dell'identità del centro antico a partire da alcuni elementi caratterizzanti e significativi.

A un analogo atteggiamento si ispira il progetto di ricerca sviluppato da Antonio Piva, Pierfranco Galliani, Franco Giorgetta,

Il progetto si definisce sostanzialmente come individuazione di un percorso. Dai giardini della Villa Comunale nella parte bassa della città, in margine alla nuova piazza e ai parcheggi attestati in prossimità della stazione marittima, vengono attivate nuove percorrenze ora in parte non fruibili, che si dipanano risalendo attraverso il complesso degli «orti cinti e terrazzati», e giungono ai piedi del Giardino della Minerva, cuore del sistema e matrice di uno sviluppo ulteriore.

La fruizione di questo orto botanico secondo le medesime ipotesi che hanno portato al recupero della parte attualmente fruibile, si accompagna alla previsione di riconfigurare al suo intorno altri giardini (pubblici e privati), e strutturare in tal modo un sistema a scala urbana, che attinge a un abaco di elementi comuni desunti dalle forme della tradizione consolidata

(muri, scale, lastricati, pergolati, sedute, vasi, fontane, rustici ecc.). Il percorso di risalita prosegue con un nuovo ascensore urbano, che conduce ai piedi della fascia convenzionale, limite fisico oltre che simbolico tra paesaggio urbano e paesaggio naturale. Più oltre si estende la macchia mediterranea, che ricopre il colle in cima al quale si erge il Castello di Arechi, da sempre considerato l'emblema di Salerno. Ai suoi piedi, entro una fascia di vegetazione più rada (segno di passati interventi difensivi e recenti incendi), corre il tracciato di un mezzo di risalita meccanizzato, al fine di

pero della tradizione e della storia e dall'innovazione della contemporaneità, giunge a farsi paesaggio nel momento in cui mette a sistema gli elementi costitutivi della fenomenologia urbana e territoriale. Paesaggio, per usare i termini del filosofo Massimo Venturi Ferriolo, come «luogo denso di accadimenti, ambito della vita umana, mondo possibile che decidiamo di progettare, spazio dove l'occhio può cogliere tutta la storia, l'evoluzione e la tradizione». Ritornati alla Minerva attraverso la narrazione delle vicende del Piano e dei vari concorsi e progetti, appare evidente la notevole quantità



1-2-3

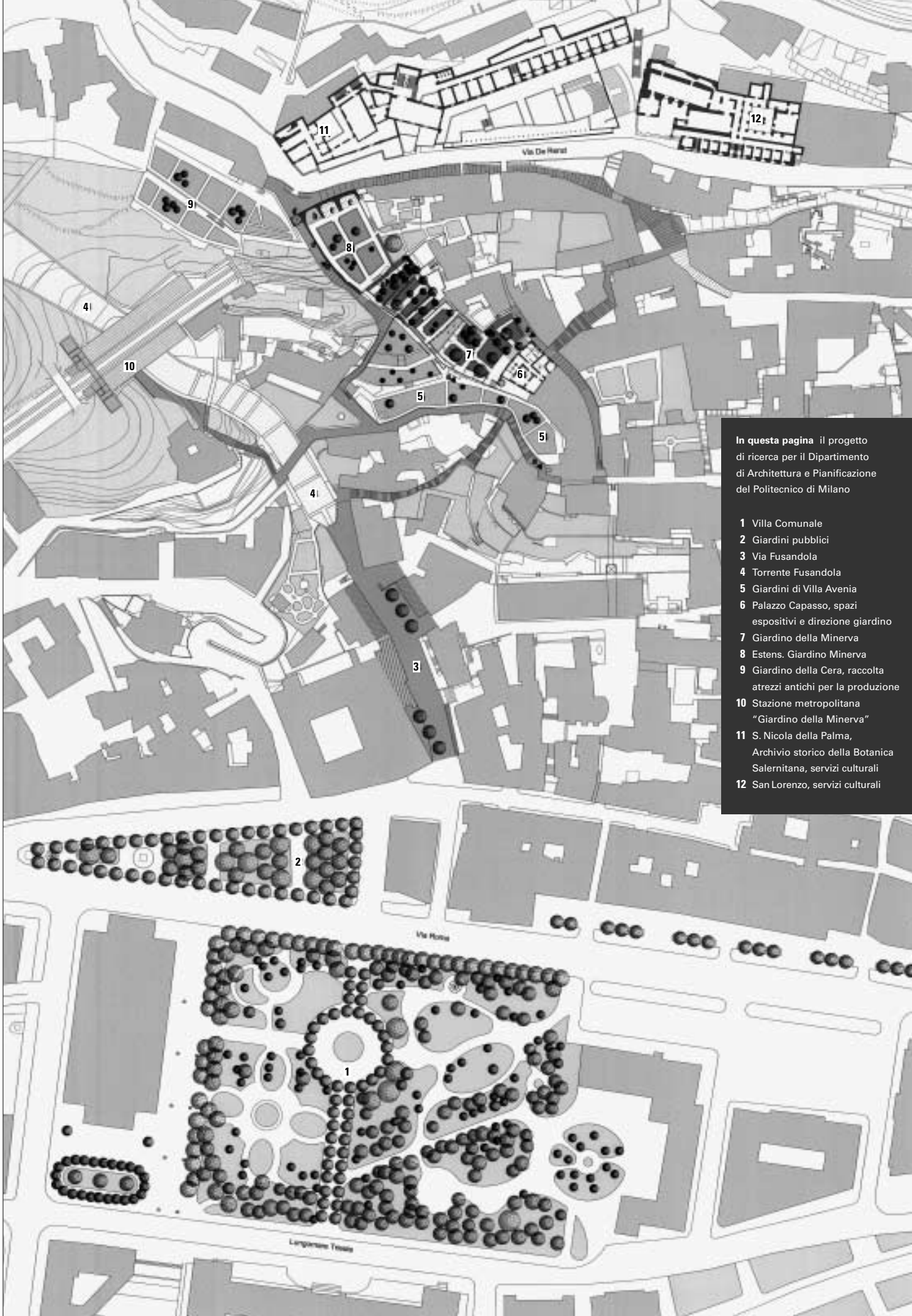


rendere accessibile con scioltezza, superando l'attuale tortuoso percorso automobilistico, il sito monumentale del castello e il colle con i sentieri naturalistici che da qui hanno origine. La risalita meccanica, che corre per un breve tratto in galleria, in seguito in trincea o poggiata direttamente sul suolo secondo l'andamento altimetrico del terreno, permette attraverso l'emozione dello sguardo che si allarga progressivamente di riconnettere e ricostruire il senso del percorso paesaggistico compiuto.

Un percorso tra architettura e natura, storia e geografia dei luoghi, conoscenza e scoperta, forme della memoria e innovazione della contemporaneità, elementi della tradizione e nuove opzioni di sviluppo. La ricostituzione del Giardino della Minerva diviene quindi punto di partenza per l'applicazione a più vasta scala di una metodologia progettuale, che partendo dal recu-

e qualità delle proposte formulate. Grazie alla visione d'insieme che le sottende e alla tenacia con cui sino ad ora sono state messe in campo, si può avere una concreta speranza che il passaggio alla fase esecutiva e realizzativa, in taluni casi già avviato, possa davvero concretizzare le aspettative riposte. Salerno attende con fiducia nuovi visitatori e turisti, ai quali potrà offrire, accanto ai segni preziosi della storia, il volto moderno e accattivante di una città che non ha timore di progettare il proprio futuro.

1 Castello di Arechi, da sempre considerato l'emblema di Salerno
2-3 Percorrenze ora in parte non fruibili, che si dipanano risalendo attraverso il complesso degli "orti cinti e terrazzati".



In questa pagina il progetto di ricerca per il Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano

- 1 Villa Comunale
- 2 Giardini pubblici
- 3 Via Fusandola
- 4 Torrente Fusandola
- 5 Giardini di Villa Avenia
- 6 Palazzo Capasso, spazi espositivi e direzione giardino
- 7 Giardino della Minerva
- 8 Estens. Giardino Minerva
- 9 Giardino della Cera, raccolta atrezzi antichi per la produzione
- 10 Stazione metropolitana "Giardino della Minerva"
- 11 S. Nicola della Palma, Archivio storico della Botanica Salernitana, servizi culturali
- 12 San Lorenzo, servizi culturali

a cura di Orazio Basso

De Architectura

Nuova Piazza Mazzini

Il progetto di Piazza Mazzini nasce dalla volontà dell'amministrazione comunale di dare sistemazione superficiale ad un nuovo autosilo interrato; l'area, precedentemente occupata da un parcheggio e pochi alberi, si trovava in una situazione di sostanziale non definizione, in contrasto con il carattere unitario del progetto degli anni '30. La realizzazione di garage sotterranei nelle zone centrali delle città, è la risposta più frequente che le amministrazioni danno per tentare di risolvere i problemi della viabilità nei centri urbani; spesso purtroppo, questa importante tipologia di interventi, non si attua secondo un organico e coerente processo progettuale.

Ciò che avviene sottoterra è considerato alla stregua di una infrastruttura solamente tecnica, affare esclusivo degli ingegneri, senza che venga riconosciuta a queste costruzioni la dignità di veri edifici. All'architetto è poi delegato il compito di dare "dignità" alla parte superficiale, con il progetto sottostante ultimato, oppure, come nel caso di Piazza Mazzini, a lavori avanzati. Il progetto di Stanislao Fierro accoglie in pieno le contraddizioni implicite in questo tipo di interventi, muovendosi sul sottile crinale dell'ambiguità. Il duplice volto di questo spazio, al contempo piazza e tetto di un edificio interrato di tre piani, è reso manifesto anziché occultato.

Una larga bordatura, in pietra bianca di Chiampo, ricalca fedelmente il perimetro dell'edificio sotterraneo. L'area corrispondente alla copertura di quest'ultimo è rivestita in grandi lastre di porfido, mentre quella esterna al perimetro è pavimentata con semplici cubetti, affermando così la propria appartenenza alle strade della città. La maggiore pendenza di questa parte rispetto al parterre lastricato concorre, assieme ai materiali, ad evidenziare la non appartenenza della piazza al suolo naturale. Dall'alto si può cogliere l'esistenza di un grande edificio emergente (...o imprigionato?) dal suolo.

Simulazione e dissimulazione

Sulla superficie della piazza un insieme di presenze, dal forte impatto plastico, attenua

però in parte questa visione. Due grossi volumi, posti a copertura dei collegamenti verticali e di alcuni cavedi di aereazione, assumono il ruolo di perni della composizione. Il posizionamento ai margini dell'area, obbligato dalle risalite del garage sotterraneo, ha finito per dettare il loro ruolo e carattere: due personaggi gemelli, in mutuo dialogo tra loro, posti a guardia della piazza. La tessitura "a correre" del rivestimento in lastroni di arenaria di Meltina, così diversa dalle terse geometrie delle facciate degli edifici degli anni '30 che prospettano sulla piazza, concorre ad accentuare il loro carattere autonomo.

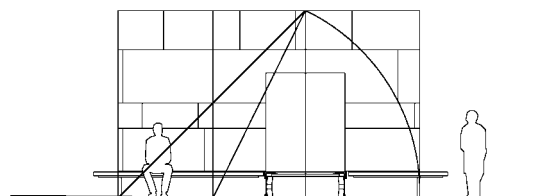
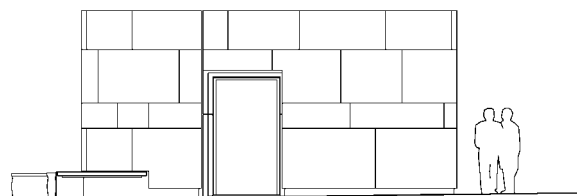
Sul lato verso Corso Libertà una fitta teoria di elementi, costituita da panche, lampioni, alberi entro vasche rialzate, tenta una forse impossibile difesa dall'invasione del traffico stradale. Il sistema di raccolta delle acque meteoriche è la matrice della geometria della pavimentazione. Una serie di canali, realizzati in pietra bianca di Chiampo, forma una vertebratura che va ad innestarsi su di una lunga spina centrale, sempre in pietra bianca, celante il canale di raccolta principale.

Tale spina, unisce anche i diversi episodi plastici ingenerati dall'acqua che sgorga dal sottosuolo. L'acqua fuoriesce, sotto forma di un velo, da una fenditura inclinata del volume orientale, e, dopo essere stata inghiottita da un taglio orizzontale, va a colmare una vasca di spolio in pietra. Riemerge poi, dopo aver percorso "sot-topelle" l'intera lunghezza della piazza, per lambire un altro frammento lapideo, un cantonale modanato incastonato nel volume orientale, prima di scomparire definitivamente. Al centro, una lunga fontana d'acqua potabile è agganciata alla spina longitudinale. Essa appare come un "object trouvé" misteriosamente approdato sulla piazza, un moderno frammento tra i frammenti di spolio, che finisce per azzerare la distanza temporale che ci separa da essi.

Simulazione e dissimulazione

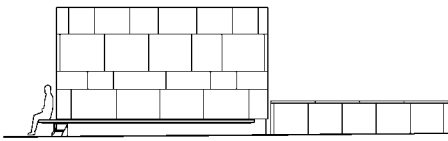
Tutto l'intervento è caratterizzato da un attento uso del dettaglio, che diventa uno



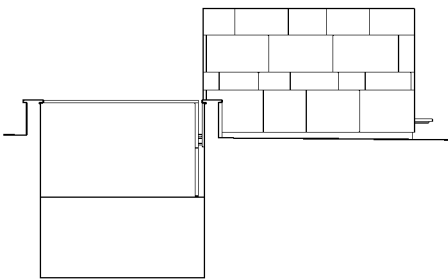
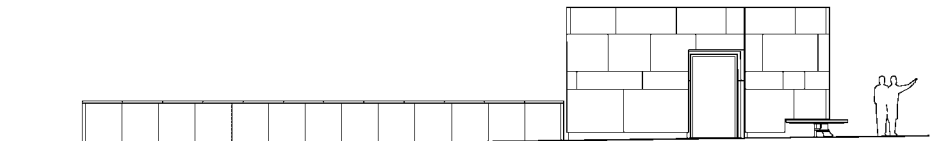


dei capisaldi su cui si fonda il progetto. Possiamo parlare di "dettagli urbani", che assumono il compito, così come l'apparato geometrico ad un'altra scala, di legare "la parte al tutto". Anche a questa scala si può trovare traccia di quella sottile ambiguità che permea tutto lo spazio; ambiguità che nasce dalla compresenza di condizioni

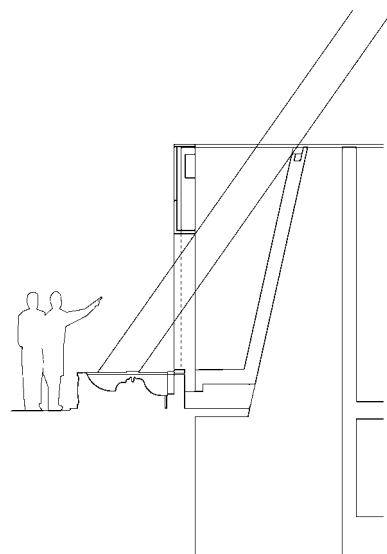
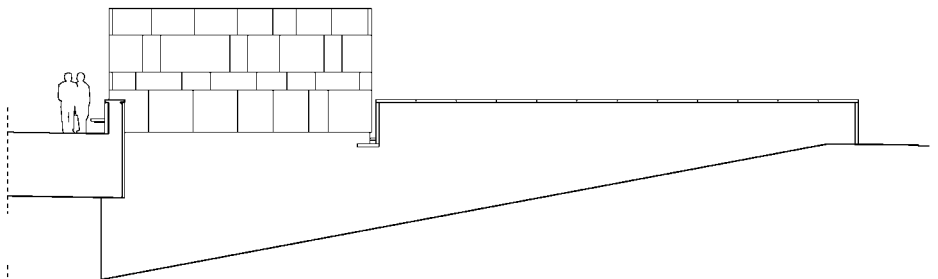
apparentemente inconciliabili. Così ad esempio il risvolto d'angolo dei due volumi, realizzato tramite imponenti pezzi speciali in arenaria di Meltina, allude a blocchi di grosse dimensioni; al contempo, la vicina presenza di un taglio verticale, svela la reale natura del muro e del suo rivestimento. *Simulazione e dissimulazione.*



1



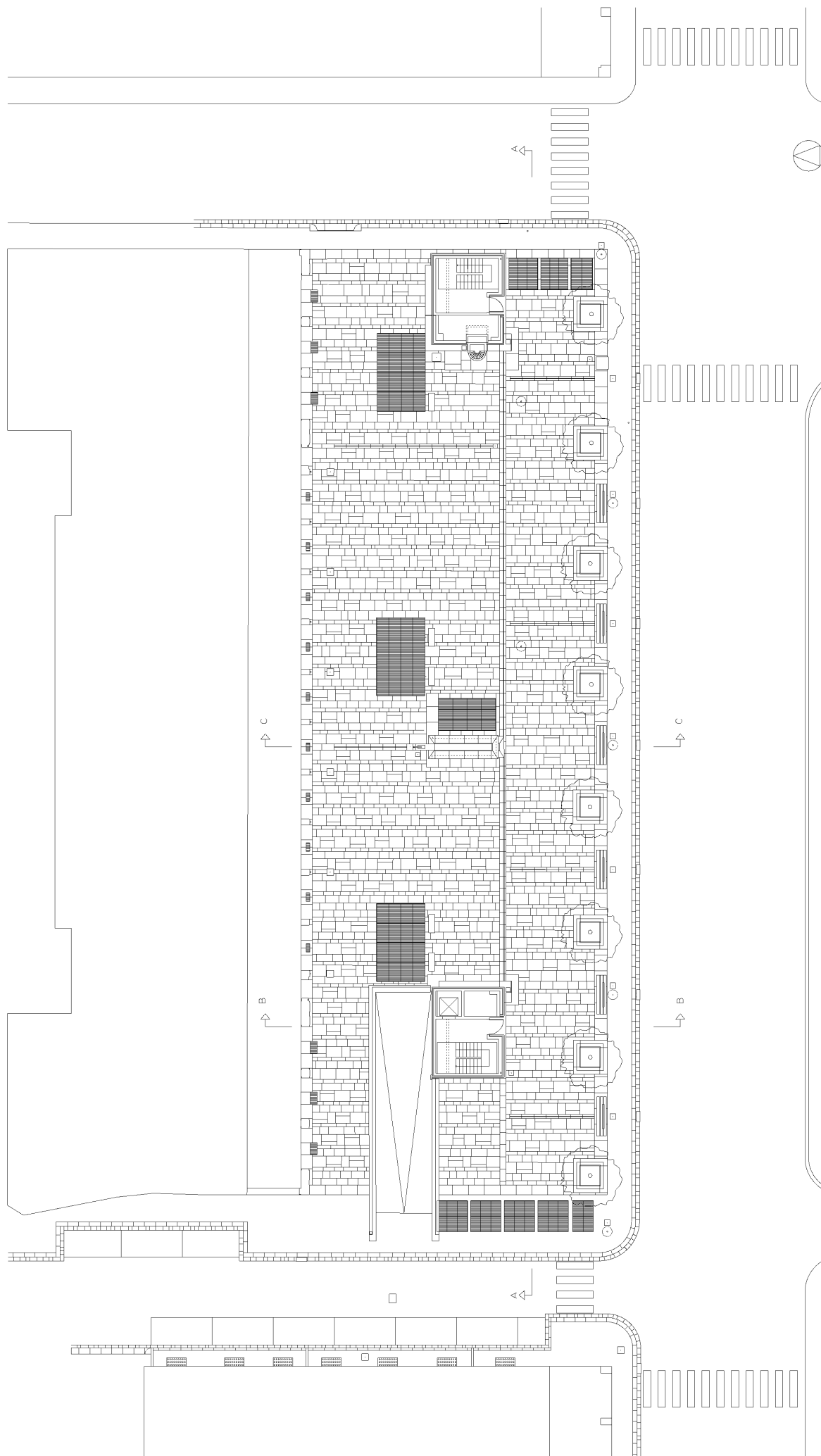
2



3

- 1 Blocco ovest
- 2 Blocco ovest
- 3 Fontana a riciclo
- 4 Piazza Mazzini, pianta

Progetto
Arch. Stanislao Fierro
Collaboratori
Stefania Maggio
Committente
Comune di Bolzano
Direzione dei lavori
Arch. Stanislao Fierro
Impresa
Pana S.p.a. Bressanone
Inizio e fine progetto
07.-12. 1998
Realizzazione 03.-10. 1999
Costo 1.790.300.000
Dati dimensionali
1700 mq.



Carlo Azzolini

Piazza Domenicani

Nel 1990 il Comune di Bolzano, spinto dai commercianti che richiedono la valorizzazione del loro luogo di lavoro, affida l'incarico per il progetto di sistemazione di Piazza Domenicani. Nell'aprile del 1992 è pronto il progetto di massima, i cui contenuti possono essere così sommariamente riassunti:

1 - Sostituzione delle due corsie longitudinali di marcia (120 x 12 metri) con tre spazi urbani definiti dagli edifici che vi si affacciano (40 x 24 metri):

una prima piazza davanti alla chiesa, un tratto ampio di accesso al conservatorio e una seconda piazza che inquadra gli edifici recenti (Inps e Ina).

2 - Realizzazione su via Cappuccini di un ambiente che definisca meglio il luogo ancora intatto del coro della chiesa.

3 - Previsione di una corsia centrale (nove metri) per il passaggio del mezzo pubblico nei due sensi di marcia, non essendovi percorsi alternativi validi per togliere completamente i veicoli dalla piazza;

4 - Ampliamento dei marciapiedi e rafforzamento degli spazi d'ingresso agli edifici pubblici (chiesa e conservatorio), mortificati dalle fermate bus e dall'eccessiva segnaletica.

5 - Sostituzione delle alberature di piccolo taglio posizionate in linea lungo i marciapiedi, con piante più imponenti sistemate in punti scenograficamente adeguati.

6 - Utilizzo di lastre in Pietra Persichina di Prun (rosato-giallognolo) per la parte pedonale, e di cubetti in Porfido (violaceo-rosso bruno) per la parte viabile.

7 - Luci notturne a due livelli: lampioni alti per illuminare gli edifici e dividere formalmente la piazza nelle tre parti ideali proposte; lanterne su palo basso per conferire alle aree pedonali una luce adeguata al passeggio;

8 - Sistemazione in punti strategici di opere scultoree: una composizione delicata all'ingresso della chiesa, un totem di luce davanti al conservatorio, una fontana a segnalare il profilo antico di via della Posta;

9 - Apertura del chiostro dei Domenicani e recupero al pubblico del retro del complesso monumentale.

Nei quattro anni successivi il progetto si perde nei corridoi della Sovrintendenza di Verona, competente per la Chiesa dei Domenicani, che non autorizza l'intervento, e in quelli del Comune che non trova i finanziamenti necessari.

Superati questi ostacoli il progetto giunge nel 1996 in Commissione edilizia: sono qui stralciate le alberature situate a chiusura del sagrato della chiesa e a copertura della cappella aggiunta negli anni sessanta su via Cappuccini.

Nel 1997 la Giunta municipale dà corso nel centro storico al progetto pilota di un canale di servizio, che raccoglie tutte le tubazioni delle infrastrutture urbane in un vano ispezionabile interrato. Il primo tratto prescelto è proprio quello che attraversa Piazza Domenicani: il progetto esecutivo è affidato all'Ingegnere Johann Röck, che inserisce la sistemazione superficiale all'interno del suo progetto e la adegua alle esigenze delle quote obbligate del canale. Interviene anche l'opposizione del parroco, che nega l'apertura al pubblico del retro del complesso monumentale dei Domenicani e la messa in vista totale dell'abside. Nel 1998 il progetto del Canale di servizio e della sistemazione di Piazza Domenicani ottiene l'ultimo parere del Comitato tecnico provinciale, che propone l'uniformità dei materiali tra superfici pedonali e corsie viabili con l'utilizzo del solo Porfido. I lavori vengono eseguiti tra il 1998 e il 1999 fortemente condizionati dal permanere del traffico bus e dai limitatissimi tempi (tre settimane) imposti dall'Amministrazione alla chiusura totale della piazza. A tutt'oggi il continuo passaggio di mezzi pubblici e non solo, dà alla piazza il carattere di area di transito e non di spazio pedonale urbano, oltre a richiedere continui interventi di manutenzione. Il risultato finale ottenuto è quindi particolarmente modesto rispetto alle potenzialità iniziali. Bisognerà tenerne conto nel caso di analoghe realizzazioni future, per poter valutare meglio la qualità del prodotto finito, in relazione alle numerose variabili intervenute durante il processo di progettazione e la successiva esecuzione dei lavori.

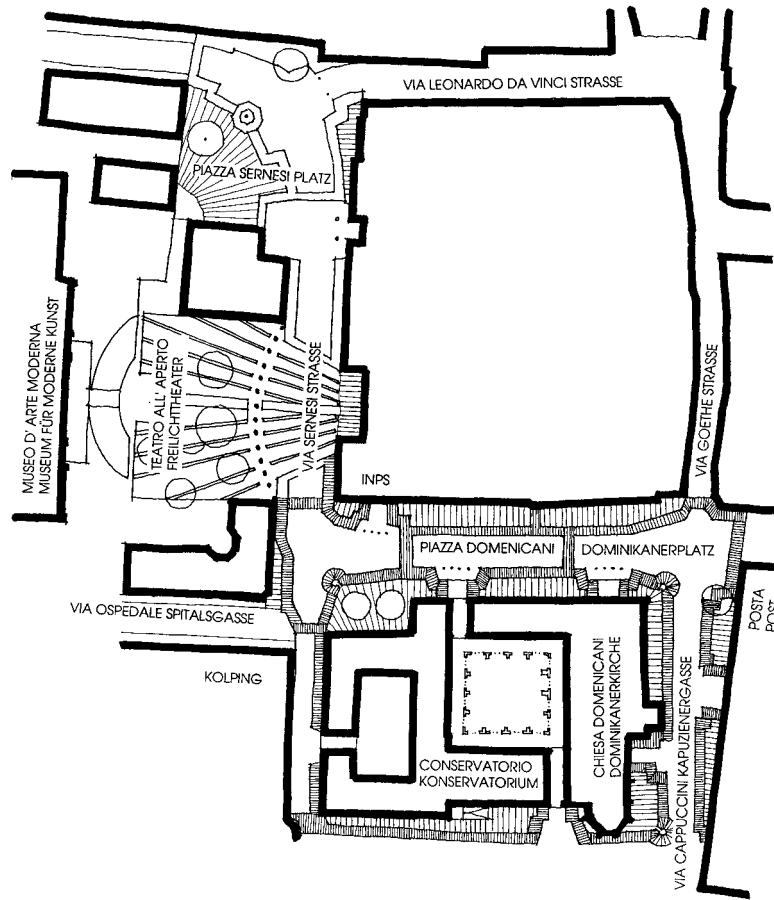


Sopra (dall'alto in basso)
Piazza Domenicani prima
e dopo la risistemazione

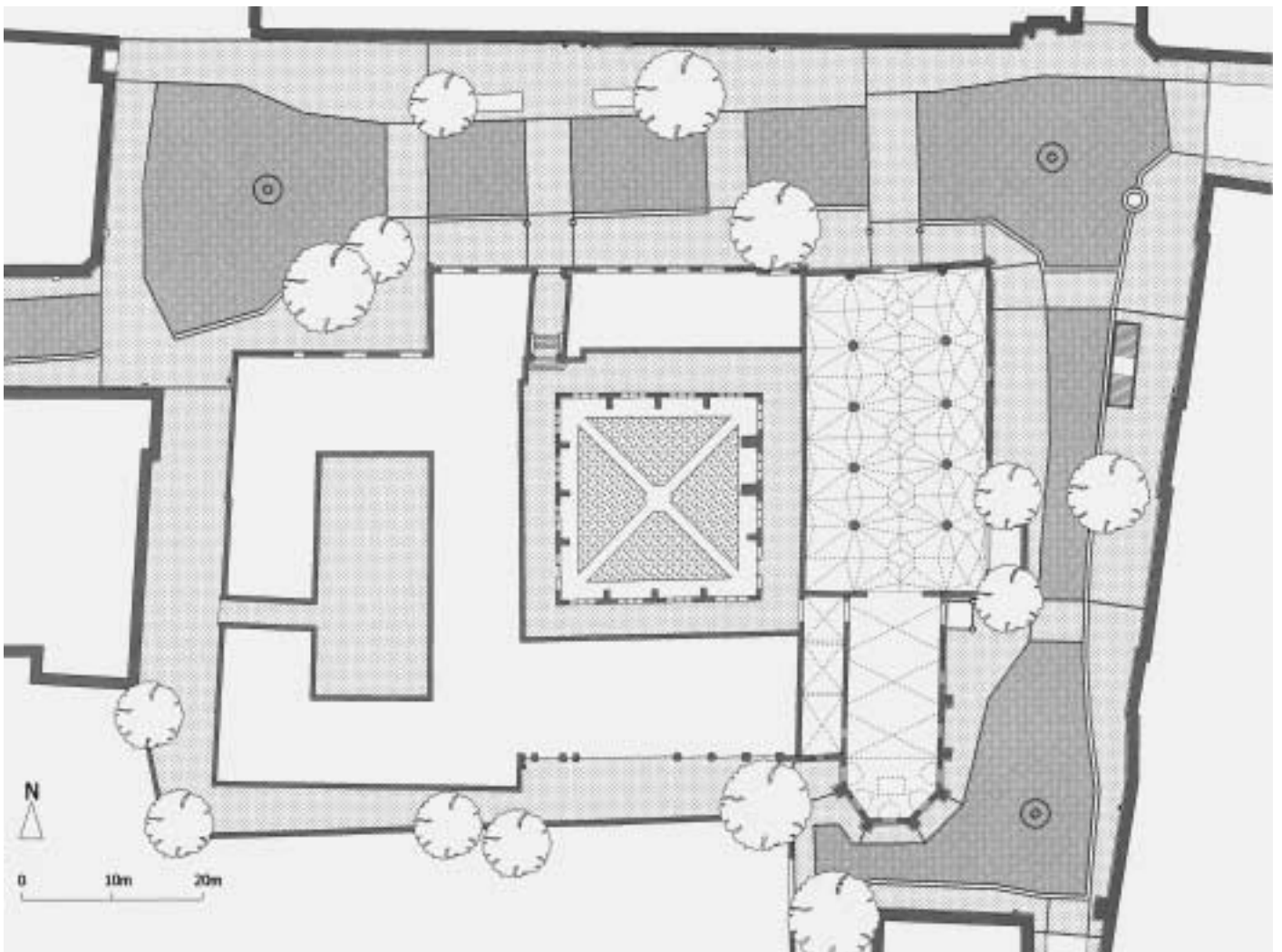
Pagina a fronte

1 Progetto iniziale

2 Progetto realizzato



1



2

Fulvio Melle

Neugestaltung des Zollstangenplatzes, Bozen

Die Neugestaltung des Zollstangenplatzes ist Teil des Sanierungsprogrammes der Gemeinde Bozen zur Umfeldverbesserung und Aufwertung von Fußgängerbereichen, Straßen und öffentlichen Plätzen. Der architektonischen Neugestaltung des Platzes läuft die Erneuerung des Kanalsystems von Zollstange und Umgebung zur besseren Oberflächenentwässerung voraus. Das folgende Projekt basiert auf diesen Maßnahmen und setzt den Anfang für die sukzessive folgende Sanierung der Brenner-, Zwölfmalgreien- und Cavourstraße, die am Zollstangenplatz aufeinanderstoßen. Eine völlig unstrukturierte Verkehrssituation bestimmt derzeit den Zollstangenplatz, einen Knotenpunkt fünf sich kreuzender Straßen. Es ist weder eine eindeutige Vorfahrtsregelung, noch eine klare Verkehrsführung erkennbar, was zu einer absoluten Irritation der Verkehrsteilnehmer führt. Die im Bereich der Haltestelle und der Endstation stehenden Busse behindern den Verkehr. Insbesondere für Fußgänger und Radfahrer entstehen bei der Überquerung des Platzes auf Grund der Situation hohe Risiken.

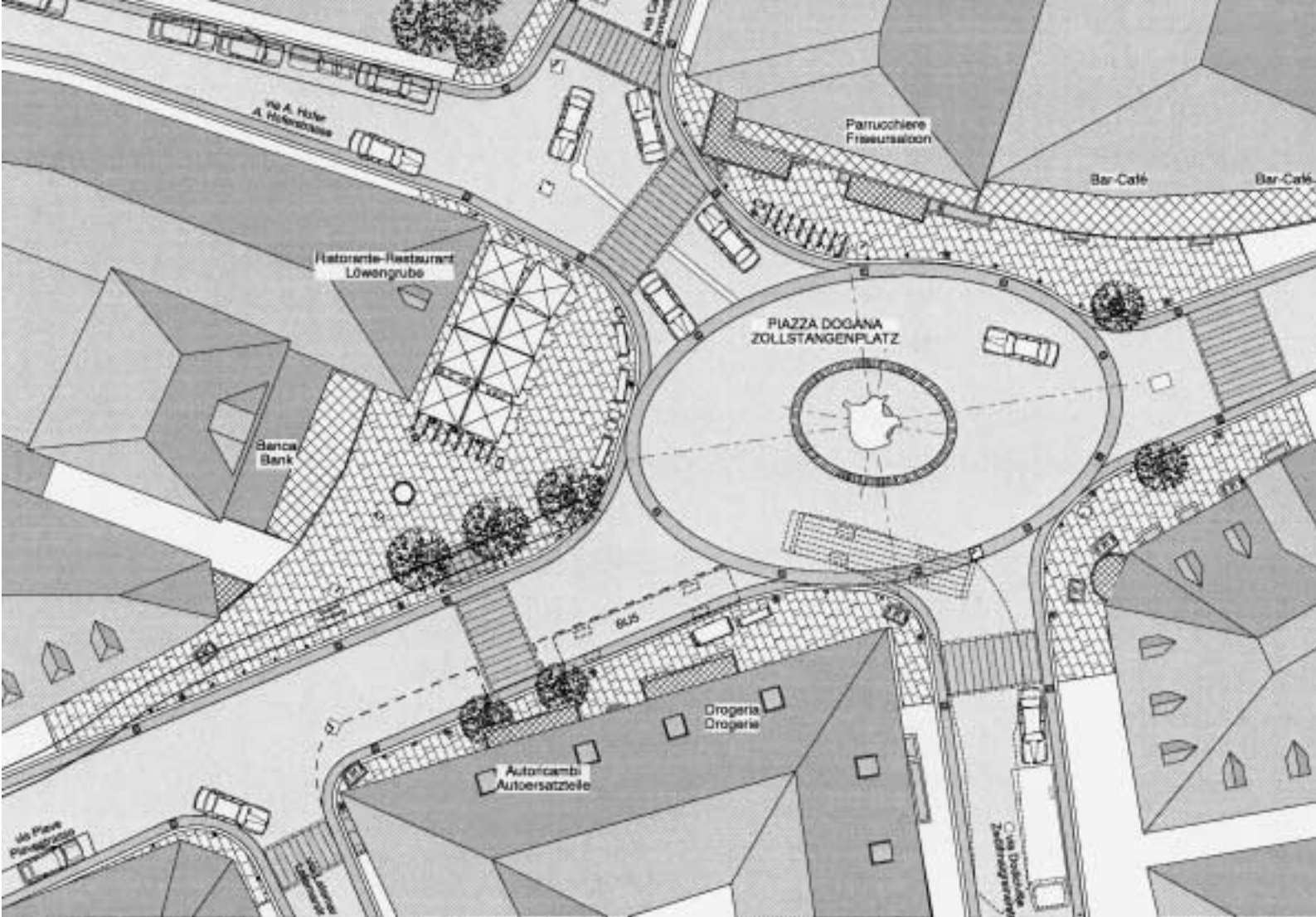
Gestaltungskonzept

Thema des Platzes ist die Ellipse. Aufgabe der neuen Gestaltung ist es, den verschiedenen, ambivalenten Funktionen des Platzes gerecht zu werden: Zum einen dem stark frequentierten Verkehrsplatz mit viel Bewegung durch KFZ, Fußgänger und Radfahrer, zum anderen der Funktion als „Stadtter“ zu Bozens Zentrum; aber auch dem Ort der regelmäßigen Kaffeepause, als Kern und Stadtteilplatz für Zwölfmalgreien. Um die Dynamik dieses bewegten Platzes auch im Entwurf aufzugreifen, sind die zwei Ellipsenformen in ihren Achsen zueinander verdreht – sie bilden das großzügige, verbindende Zentrum des Platzes. Die innere Ellipse, um ca. 13° gedreht, stellt den Rahmen für eine Art „Kunstpodest“ dar, auf dem Wechselausstellungen verschiedenster

Skulpturen oder anderer Kunstobjekte installiert werden. Zugleich bildet das geometrische Dekorationsmotiv die verkehrsfreie Mitte des Zollstangenplatzes, die zusammen mit der äußeren Ellipse ein verkehrsleitendes Element für eine Variation des Kreisverkehrs bildet. Um die beiden zentralen platzgestaltenden Formen gruppieren sich die verschiedenen Fußgänger-, Aufenthalts- und Sitzbereiche an den Platzrändern, unter anderem die Terrassenfläche vor der „Löwengrube“ mit Tischen, Pflanzen und Sonnenschirmen.

Verkehrsführung

Maßgebende Forderung des Bauherrn für das neue Verkehrssystem war die Gewährleistung maximaler Flexibilität, die auch in Zukunft die verschiedensten Änderungen in der Verkehrsführung erlaubt. Hierfür kommt an einem solch komplexen Straßenkreuzungspunkt sicher nur der Kreisverkehr in Frage. Als Variante zu einem herkömmlichen Kreisverkehr wird die Ellipse als funktionales und gestaltdes Element zugleich eingesetzt. Die fünf verschiedenen Straßenrichtungen werden hier in einem Punkt gesammelt und zusammengeführt. Die Rotunde erleichtert die reibungslose Verkehrsabwicklung. Die beiden leicht gegeneinander verdrehten Formen nehmen die Richtung der Hauptverkehrsader Brennerstraße-Piavestraße auf. Durch die Drehung werden die für das Einbiegen in die Ellipse, sowie für deren Umfahrung notwendigen Fahrzeugwendekreise berücksichtigt. Fußgängerüberwege verbinden im Mündungsbereich der Straßen in den Platz die Bürgersteige miteinander und begrenzen zugleich als eine klare Linie die „Rotunde“. Durch die Gestaltung und die Wahl der Materialien werden die Verkehrs- und Fußgängerräume begrenzt – insbesondere die Bürgersteige werden größer und breiter als derzeit gestaltet.



Infrastruktur

Die Erneuerung des Straßenbelages und der Bürgersteige ist die Gelegenheit, die Beleuchtung sowie das Entsorgungssystem des Oberflächenwassers neu zu gestalten und an das neue Regenwasserableitsystem anzubinden. Darüber hinaus werden das Beleuchtungssystem und die Stadtmöblierung neu geplant (Info-Ständer, Litfaßsäule für die Bürger und Touristen).

Materialien

Dominantes Material des Platzes ist der Südtiroler Porphyrt. Die Strukturierung der geometrischen Platzformen wird ausschließlich durch die verschiedenen Texturen des Materials erreicht. Alle Fußgänger- und Aufenthaltsbereiche werden mit großformatigen Porphyrtplatten gestaltet. Die Begrenzungssteine sitzen bündig mit der Straßenoberkante, so daß jegliche architektonische Barriere entfällt und der gesamte Platz behindertenfreundlich ausgebildet ist. Zugleich wird durch das einheitliche Niveau ein zusammenhängender

Raum geschaffen – der Platz wirkt als Ganzes. Die Straßenbeläge im Bereich des Platzes bestehen aus Porphyrt-Pflastersteinen. Die zentrale Ellipse ist mit Feinkies gepflastert und durch einen Ring von Porphyrt-Smolleri begrenzt.

Platzmöblierung, infrastrukturelle Elemente, Bepflanzung

Ziel von Architekt und Bauherr war es, die Stadtmöblierung in Anlehnung an bereits umgesetzte Stadtsanierungsprojekte auszuwählen, so daß die Bozner Innenstadt ein einheitliches Bild vermittelt. In Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung wurden funktionale und ästhetische Lösungen aus Materialien mit geringem Wartungsaufwand ausgewählt: Fahrradständer > Edelstahl; Bänke > Gußeisen und Massivholz; Beleuchtung > gemäß in der Stadt schon verwendetem System; Straßenpoller > Gußeisen; Litfaßsäule > gemäß in der Stadt schon verwendetem System; Schachtabdeckung > Gußeisen; Bäume > Bestandserhaltung + Neupflanzungen entlang der Straßeneinmündungen.

Bauherr
Gemeinde Bozen,
Amt für
Straßen/Abwasser
Architekt
Sicherheitskoordinator
Bauleitung
Arch. Fulvio C. Melle
Entwurfsbeginn
05. 1999

Entwurfsabgabe
02. 2000
Arbeitsbeginn
06. 2001
Arbeitsdauer
100 Tage
Projektkosten
395 Mio. Lire + 105
Mio. Lire zur Verfüg-
ung der Verwaltung

a cura di Rodolfo Zancan

Sistemazione superficiale parkauto Euro.Pal

Per dare ordine ad uno spazio urbano irregolare e reso poco leggibile dalle strade che lo circondano (incrocio via Palermo, via Dalmazia e viale Europa, a Bolzano) il progetto differenzia i percorsi pedonali da una zona adibita a parcheggio e definisce i limiti di una piazza quadrata (20 x 20 m).

Il parcheggio in superficie, che contiene 36 posti-auto facilmente accessibili, è situato nella parte ovest della zona presa in esame e si colloca in corrispondenza degli accessi privati ai condomini opposti a viale Europa. Su questo lato un porticato segna in modo evidente una nuova spazialità e crea un invito a percorrere longitudinalmente l'area, utilizzando una nuova via pedonale per giungere infine in via Palermo.

La piazza, perfettamente quadrata, è stata inserita tra il porticato ed una zona verde. Quest'ultima, caratterizzata da alberi ad alto fusto a foglie caduche e superficie erbosa, è situata in prossimità dell'incrocio e crea una barriera alla vista e al rumore del traffico. È delimitata da un muro di contenimento alto circa 80 cm, che permette la creazione un salto di quota verso il marciapiede, sottolineando maggiormente la separazione dalla strada. I collegamenti verticali con il parcheggio sotterraneo sono garantiti da due corpi scale di cui il principale, a cui è annesso anche un ascensore, si trova in posizione centrale rispetto al parcheggio in superficie, mentre il secondo, di dimensioni minori, si trova in corrispondenza della via Palermo. Essendo entrambi strutture di attraversamento, non necessitano di pareti chiuse e sono pertanto stati tamponati con griglie metalliche a cui si sovrappongono pannelli in legno a listelli. Tra questo corpo e la piazza si trova un muro verde, costituito da una struttura in acciaio rivestita di rete metallica atta a permettere a piante rampicanti di invadere nel tempo tutta la struttura. Una parete realizzata nello stesso modo chiude la piazza verso il posteggio. Al confine della piazza su via Palermo, sono state previste una

fontana e una zona per il posteggio delle biciclette. L'impianto di illuminazione è composto da luci basse (h=80 cm) per illuminare i percorsi nel verde, luci medie (h=4 m) in corrispondenza del portico e della piazza e luci alte (h=8 m) per l'illuminazione del parcheggio. La piazza avrà nel centro un sistema di illuminazione su unica asta alta circa 10 m con 4 lampade e relativi diffusori posti a diverse altezze tali da illuminare tutta la piazza da un solo punto. Sono previsti un impianto di irrigazione interrato automatico e un sistema di canalizzazione e caditoie per evitare zone di ristagno delle acque. I materiali utilizzati si differenziano per funzioni. Per la pavimentazione della piazza e del portico è previsto l'utilizzo di cubetti di porfido alternati a fasce di pietra in lastre di bianco, mentre per il parcheggio ed il nuovo marciapiede esterno sulla via Palermo e su viale Europa è previsto l'asfalto. Le colonne del porticato sono in cemento armato con fasce lavorate (bocciardate). Le lampade (aste e attacchi) sono realizzate in metallo di colore scuro. Le panchine, che si trovano all'interno della piazza, sono in acciaio verniciato con seduta in listelli di legno trattato per esterni.



**Cubatura fuori terra
del corpo in superficie
(chiosco per scale
e ascensore)**

116.0 mc + 58 mc
(scala di sicurezza)

Superficie Lotto
3429.21 mq

Costi di costruzione
L. 700.000.000

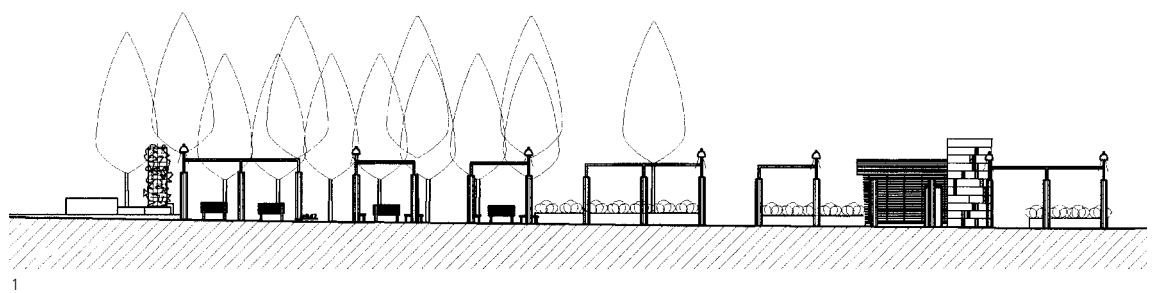
Inizio e fine lavori
in fase di appalto

Committente
Comune di Bolzano

Progettista
Arch. Luciano Vattai

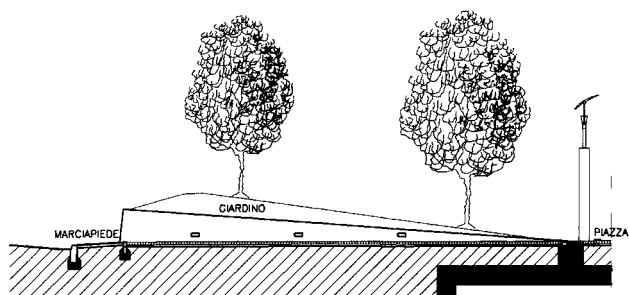
Direzione lavori
Arch. Luciano Vattai

Coordinatore progetto
Ing. Rosario Celi



1

0 10 20 30 m



2

0 5 m

a sinistra vista passaggio
 sopra vista chiosco
 per scale e ascensore
 1 Prospetto nord
 2 Sezione passaggio

Zusammengestellt von Margit Lanbacher

Neugestaltung des Dorfplatzes von Laas

Dienstag Nachmittag im Mai: Fahre durch Laas im Oberen Vinschgau, um den (mittlerweile nicht mehr neuen) Dorfplatz anzuschauen; steuere mit dem PKW über jenen südlichen Randteil des Platzes, welcher der Vinschger Landesstraße angehört. Zeitgleich tritt straßenmittig eine junge Frau genüsslich in ihre Fahrradpedale und lässt sich von keinem motorisierten Vierradverkehr beirren; geradezu als wollte sie mit ihrem Verhalten sagen: „Hier beginnt der Laaser Dorfplatz; Radfahrer und Fußgänger gehen vor!“ Marmor- und Granitstraßenbelag als Autorisation für Fußgänger und Radfahrer? Ja, tatsächlich; beobachtet man das Treiben auf dem Platz, erkennt man am Gehabe der Autofahrer, dass sie sich hier mit ihren Gefährten „fehl am Platz“ fühlen – im wahrsten Sinne des Wortes.

Wenn es möglich ist, dass Bodenstrukturen, -formen und -farben lenken, dass punktuell gesetzte Einrichtungsgegenstände führen, dass Materialien das Verhalten von Menschen beeinflussen, dann ist mit dieser Platzgestaltung die Intention des Planers, zu lenken, zu führen und zu beeinflussen mit wohldurchdachten Maßnahmen gelungen.

Erst jetzt kommt der Dorfplatz als ein gelungenes Beispiel städtebaulicher Einbettung eines öffentlichen Platzes in gebaute Substanz zur Geltung. Wer den Dorfplatz noch vor dem Umbau im Gedächtnis hat, kann sich erinnern, dass er nur mehr einen Restposten des offenen Raumes darstellte, der am Ende von der Vinschgauer Verkehrslawine überrollt zu werden drohte. Mit der Dorfumfahrung und somit der Verkehrsentlastung des Zentrums gewann Laas wieder ein pulsierendes Herz und die Möglichkeit, die vorhandenen Qualitäten der bestehenden Struktur auszuschöpfen.

Das Projekt beinhaltet die Neugestaltung des zentralen, öffentlichen Dorfbereiches und der Randbereiche, davon teils private Flächen, sowie der Hauptstraßenachse Vinschgauer Landesstraße und der Neben-

straßenachsen Dr. K. Tinzl-Straße und Schneidergasse. Ziel des Planers war es in erster Linie, die einheitliche Raumwirkung des gesamten Platzes hervorzuheben, die Rhythmisierung von Vorplatz – Hauptplatz – Vorplatz entlang der Landesstraße, aber auch das Hervorheben der Kreuzungspunkte von Neben- und Hauptstraßenachsen, in diesem Sinn die Abhebung von Straßenraum und Dorffinnenraum. Im Zuge dessen gelang die Betonung der Schwellenbereiche, welche den Autofahrern Nachrang gegenüber den Fußgängern signalisiert und auf diese Weise ebenfalls eine zusätzliche verkehrsberuhigende Wirkung ausübt. Mit der Instandsetzung des Platzes wurde diesem seine ganze Breite und zentrale Lage wieder zurückgegeben. Er erhielt seine angenehme Proportion und eine bessere Nutzungsmöglichkeit für Feste und Konzerte.

Die Bodenbeläge wurden in einer diagonalen Musterung, in spaltrauhem Laaser Marmor, kombiniert mit hellgrauem Granit, verlegt. Die Pflastersteine und Bodenplatten aus Marmor und Granit sind mit einer grob gestockten Oberfläche verlegt. Angesichts der angenehmen farbigen Weiß-Grau-Wirkung der Bodenebenen und der gebrochenen Lichtreflexion des Laaser Weiß gab es doch polemische Stimmen aus der Marmorhochburg gegen den Miteinbezug des Granits. Zweifellos hätte ein komplettes Vollklatzen mit dem edlen Weiß seine Wirkung verfehlt. Einen wesentlichen Bestandteil des Konzeptes stellt die Möbliierung dar. Westseitig gruppieren sich als Raumteiler zwischen Dr. F. Tappeiner-Straße und Platzareal eine Linde mit stammumlaufender Ruhebank, der monolithische Brunnen aus dem Laaser Material (Entwurf und Ausführung vom Laaser Bildhauer Alfred Gutweniger) sowie der Blickfang des gesamten Forums: eine Rosskastanie, gerahmt von einem dreistufigen Baumsockel aus Marmorringblöcken, welche das fallende Niveau des Platzes auffangen.



Poller aus dem weißen Kalkgestein grenzen den Gehsteig auf der Südseite des Platzes und den beiden Vorplätzen ab. Der Fahrbahnbereich der Vinschgauer Strecke hebt sich durch Marmor-Kugelpoller vom Zentralplatz ab. Die Sitzbankreihe an der Sonnenfront der Randhäuser nutzen vor allem Dorfbesucher und Touristen.



Je vier Lampenkörper an Nord- und Südfassaden gewährleisten die lichttechnische Ausleuchtung des öffentlichen Raumes und tauchen ihn in den Nachtstunden in ein angenehmes, nicht aufdringliches Hell. Die Wirkung der beiden runden Vorplätze östlich und westlich des Hauptplatzes, mit zentralem Schiefer-Kopfsteinpflasterbelag, eingefasst von Marmorplatten und Granitrandsteinen, ist noch nicht besonders ausgeprägt, da der oberflächengestalterische Zusammenhang zwischen Hauptplatz und Nebenplätzen fehlt, und weil die Durchführung der Nebenstraßenrestrukturierung von Schneidergasse bzw. Dr. K. Tinzl-Straße noch aussteht.

Zum Abschluss Stimmen und Stimmungen von Dorfbewohnern zur Laaser Platzgestaltung. (Umfrage durchgeführt im Mai 2001).

Geschlecht: W, Beruf: Lehrerin, Alter: 47

Mir passt am neuen Platz, dass für Autos das Parken untersagt ist, der Brunnen gefällt mir ganz gut, ja, und dass nun wieder Veranstaltungen auf dem freien Platz gemacht werden können, ... zu Advent, zu

Ostern... Die Abgrenzung, die Straßenkugeln, die sind nicht nach meinem Geschmack...

M, Beruf: Freiberufler, Alter: 41

Ja, der Platz ist jetzt besser als früher, da war der Platz, die Mauer, dann die Straße, und jetzt fließt alles ineinander über... Negatives hab ich eigentlich nichts auszusetzen... Jetzt gibt es keine Grenzen mehr, wenn man durchfährt, dann fährt man automatisch langsam, weil man überall herumschaut... Automatisch fährt man langsamer, ich glaub, das tun nun alle...

W, Beruf: Hausmeisterin, Alter: 44

Ja, beim neuen Dorfplatz gefällt mir sowieso alles, ...besonders die Kugeln, ...aus Marmor; und ein bissl mehr Grün könnte schon sein, aber sonst gefällt er mir schon.

M, Beruf: Angestellter, Alter: 50

Gut finde ich den Marmor, ...dass es keine Abgrenzung gibt und die Beleuchtung gefällt mir..., die Säulen – die unten dicken und oben mit der Kugel – die hätte ich nicht gemacht und auch die Steinmischungen nicht, ...aber die Baumumringung ist recht interessant, das passt mir schon, wenn man sieht, wie die Kinder dort spielen...

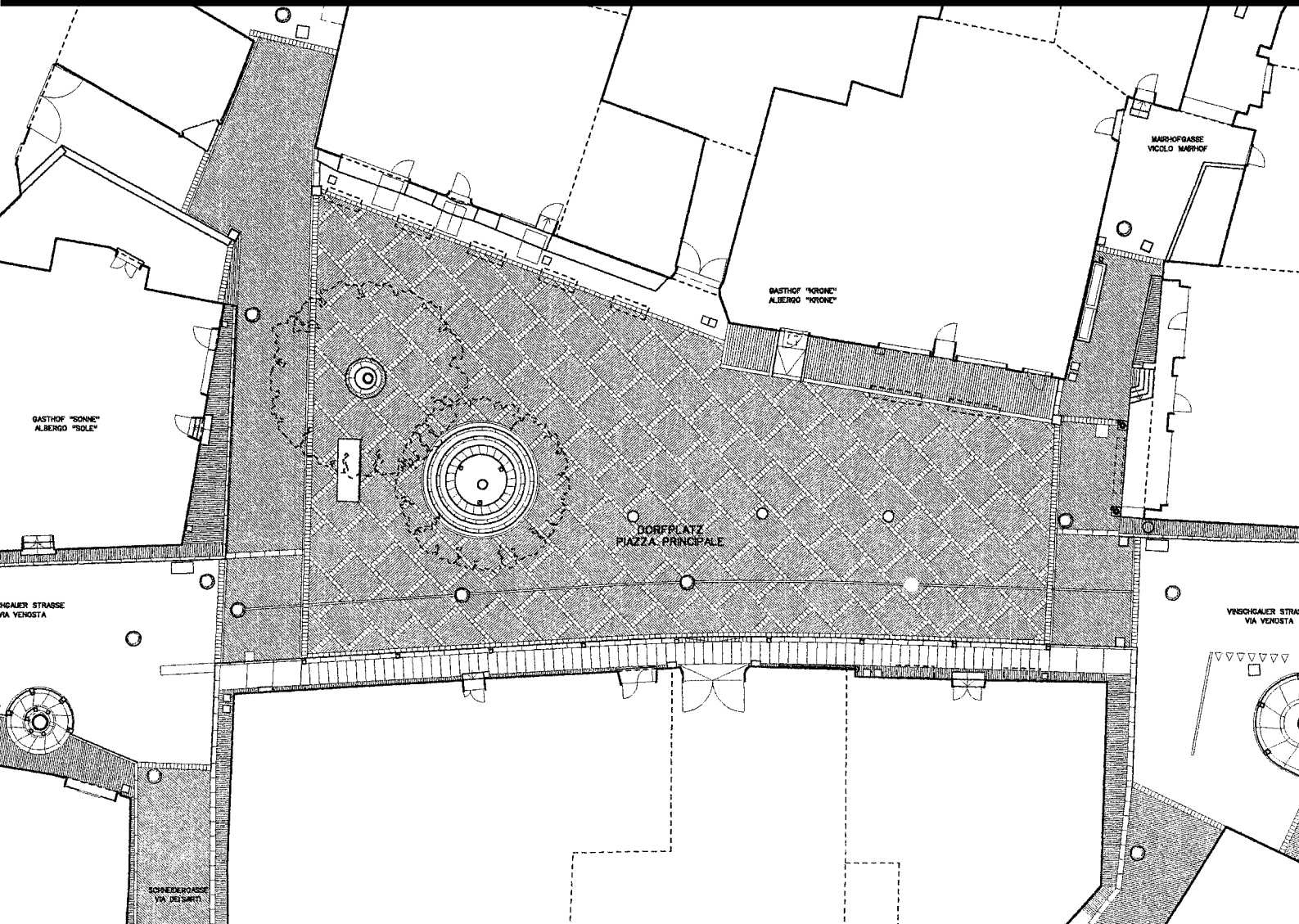
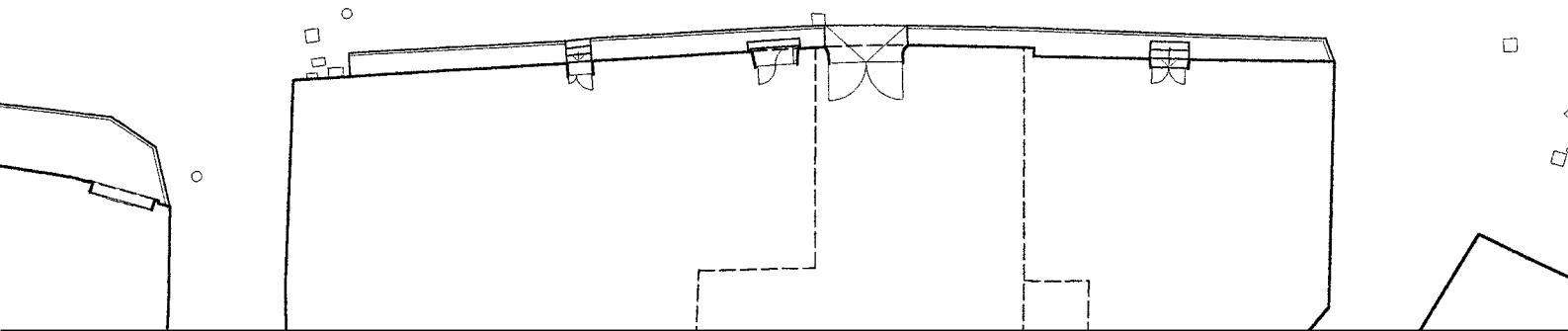
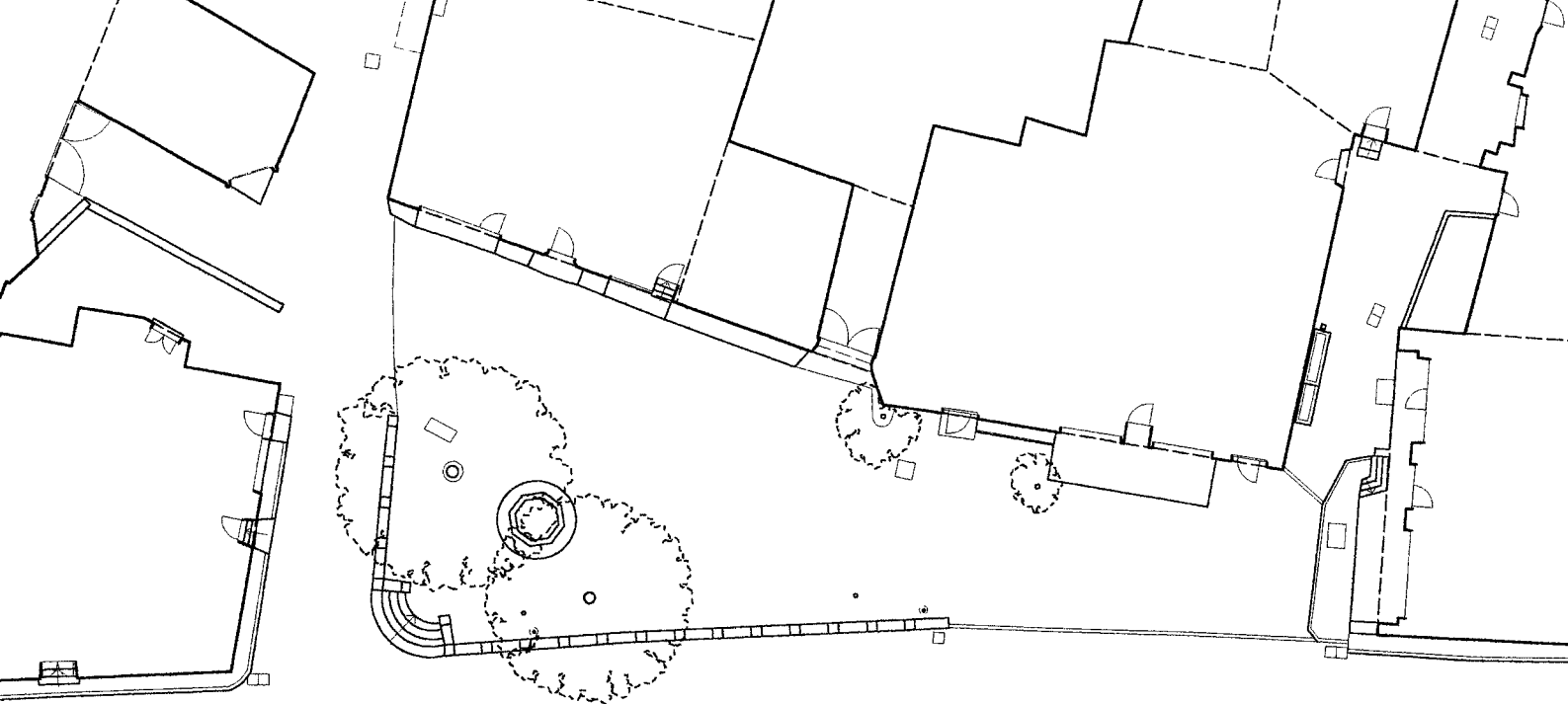
M, Tourist, Beruf: Freiberufler, Alter: 42

A casa ho un maglione regalatomi da mia moglie, a quadratoni riempiti di campiture di filo lavorato con punti differenti. La piazza di Lasa, forse anche perché l'architetto è di Lana, mi ricorda questo mio pullover di lana, che copre tutta la piazza, e ne trasforma la durezza in un morbido e prezioso indumento. Penso che serva anche a questo l'architettura: trasformare il freddo in caldo, il buio in luminoso, il dentro in fuori e il fuori in dentro, e così via.

Rechts Ursprüngliche Situation (oben) und Projekt (unten)

Projekt
Arch. Ulrich Weger, Bozen
Art der Vergabe
1. Preis des offenen Ideenwettbewerbs zur Neugestaltung des Dorfplatzes im Jahre 1992
Entwurf und

Ausführung Brunnen
Alfred Gutweniger, Laas
Ausführungszeit
09. 1998 – 06. 1999
Kosten
Infrastrukturnetz ca. 250 Mio. Lire, Platzgestaltung ca. 660 Mio. Lire.



a cura di Claudio Paternoster

Progettare gli interstizi urbani

I temi trattati in questo numero di turrissabel costituiscono l'opportunità di ribadire l'importanza della progettazione di tutto lo spazio aperto, senza trascurare le infrastrutture tecniche e i luoghi di risulta, veri e propri "interstizi" e "ritagli" urbani. Si tratta di spazi di difficile denominazione (non rientrano pienamente nelle classiche categorie di piazza o di strada), culturalmente poco considerati o scartati perché marginali, poco visibili, secondari rispetto agli obiettivi e ai budgets, inevitabili incidenti di percorso delle dinamiche urbane. Il tema non è nuovo, si veda il numero 44 di Turrissabel, "Minimalia", e le riflessioni di Giovanni Dissegna, ma vale la pena attualizzarlo per quanto riguarda gli "oggetti" di arredo e le attrezzature per gli spazi urbani. Il disegno architettonico dei vuoti urbani, delle sedi stradali, di incroci, zone a verde, aiuole, parcheggi, isole ecologiche, delle cosiddette infrastrutture ed attrezzature tecniche, viene spesso dimenticato o considerato come voce di spesa superflua dalle Amministrazioni (tanto da liquidarlo con la banale collocazione di oggetti tratti da cataloghi, per lo più deludenti, di prodotti per l'"arredo urbano"). Anche dai progettisti l'impegno per questa progettazione è sottovalutato, ed essa viene considerata con attenzione marginale, puntando a temi progettuali ed incarichi considerati più rappresentativi. Pertanto questi compiti progettuali sono stati finora delegati alle competenze della tecnica ingegneristica. È del tutto evidente, però, che un'autentica qualità urbana non può prescindere dalla progettazione diffusa e che non è possibile continuare a trascurare le porzioni "scomode" della città.

Gli interventi sulle infrastrutture, legati al riassetto della viabilità, dei servizi e delle attrezzature urbane, costituiscono in realtà delle occasioni straordinarie per ripensare parti di città, ridefinire lo spazio e reinventarne le modalità d'uso.

Il disegno dello spazio urbano, libero dall'edificazione, in tutte le sue molteplici e possibili articolazioni, soddisfatti gli standards urbanistici ed i requisiti della ma-

nualistica tecnica, può e deve essere inteso come uno strumento in grado di incrementare la qualità della vita dei suoi utenti. Riportiamo di seguito due progetti che hanno affrontato il tema negletto delle isole ecologiche.

(Claudio Paternoster)

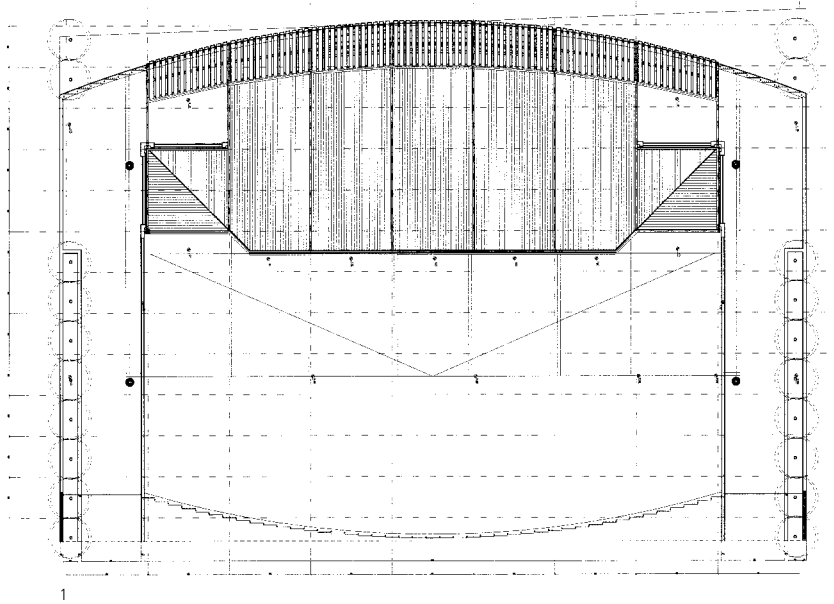
Una piattaforma ecologica a Casaleone

Occorre premettere che per noi lo spazio interstiziale non è solo un luogo fisico ma è anche un luogo economico, o di nicchia, all'interno del quale alla bassa disponibilità di risorse si richiede un alto impegno di qualità progettuali e di processo. La sfida è stata configurare lo spazio periferico, contemporaneo, minimale, lo spazio vuoto e continuo dei luoghi interstiziali, uno spazio non concluso di un processo in costruzione permanente.

L'architettura come valore figurativo deve rappresentare un controllo preciso del processo economico e formale necessario a unificare la complessità. Oggi il paesaggio contemporaneo – per essere descritto – si rappresenta con parole quali disorientamento, frammentazione, sovrapposizione, indifferenza, simultaneità, asimmetrie, assonanze, complessità... e per essere riconfigurato occorre costruire luoghi che di queste regole si compongano, o meglio si trasmutino, in una forma nuova nella quale trovare valenze estetiche di riconoscimento e rappresentazione. Con queste premesse abbiamo pensato e costruito l'isola ecologica di Casaleone. La piattaforma risponde alle norme del Decreto Legislativo del 5 febbraio 1997 n. 22, svolge la funzione di "deposito temporaneo" e non accoglie attività di smaltimento e recupero.

Funzionalmente sono state assicurate:

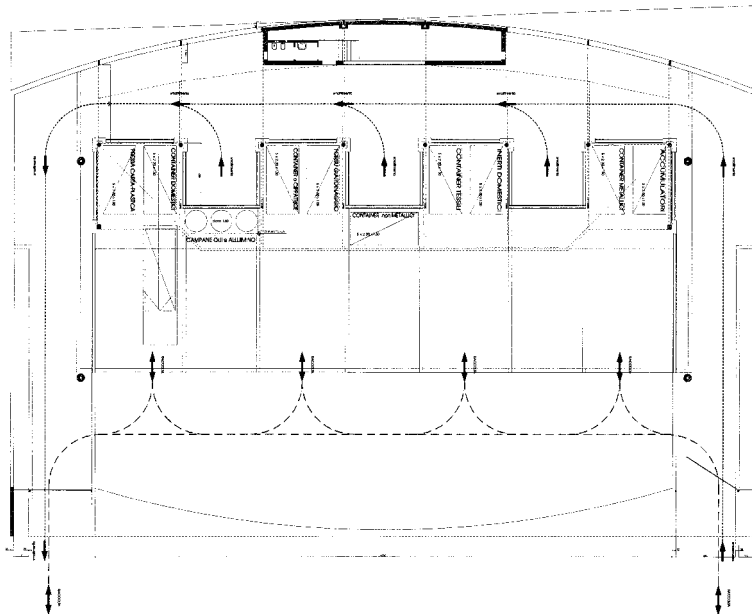
- la recinzione dell'area con due accessi carrabili controllati da un addetto e/o attraverso una tessera magnetica;
- l'accoglimento dei container di raccolta in area protetta dalle acque piovane (struttura di copertura);
- le aree per le manovre di scarramento



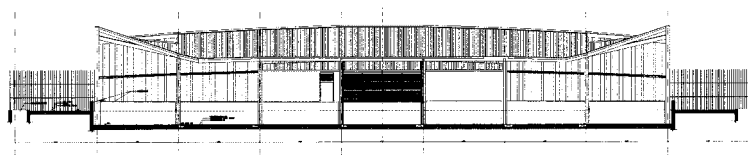
1

**Piattaforma ecologica
per raccolta differenziata
dei rifiuti ingombranti
a Casaleone (VR)**

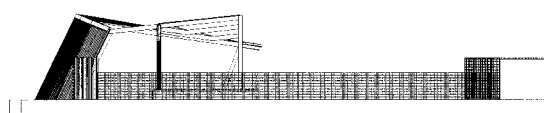
Committente
Comune di Casaleone (VR)
**Progettazione e
direzione lavori**
Architetti Associati
Paolo Fossati e Daniela
Rinaldi, Verona
Volume realizzato
mc 4700 ca.
Importo dell'opera
£ 400.000.000
Realizzazione 10 mesi



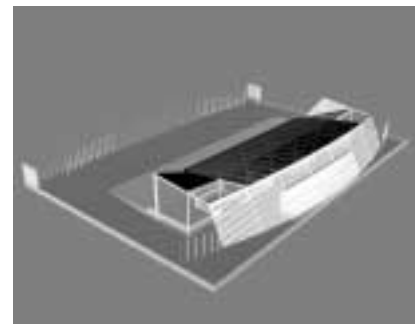
2



3



4



- 1 Pianta del tetto
- 2 Layout
- 3 Prospetto interno
- 4 Prospetto laterale



- (9 ml + 12 ml di raggio di manovra);
- le aree d'ingombro dei container (2.4 x 5.0 x 1.5);
- l'accoglimento dell'utente in area coperta (galleria 30 x 6 e piazzole 4.5 x 6) per le manovre di deposito e differenziazione.
- i containers per la raccolta di: Inerti domestici, Forsu e scarti di giardinaggio, accumulatori, materiali metallici, tessili; pressa carta e plastica, cippatrice; campane vetro e alluminio; deposito oli minerali e vegetali domestici.

I containers di raccolta sono posti in trincea alla profondità di 1 metro. Tale scelta ha permesso di evitare l'imposta di gronda della copertura a quote elevate (ingombro verticale superiore a 4.50 m), il mantenimento del piano della galleria a quota 0.00 ed il facile deposito dei materiali di rifiuto da parte dell'utenza. È stato introdotto un ufficio per l'accoglimento dell'addetto preposto al controllo e manutenzione. Si è data risposta ad aspetti estetici e fun-

2



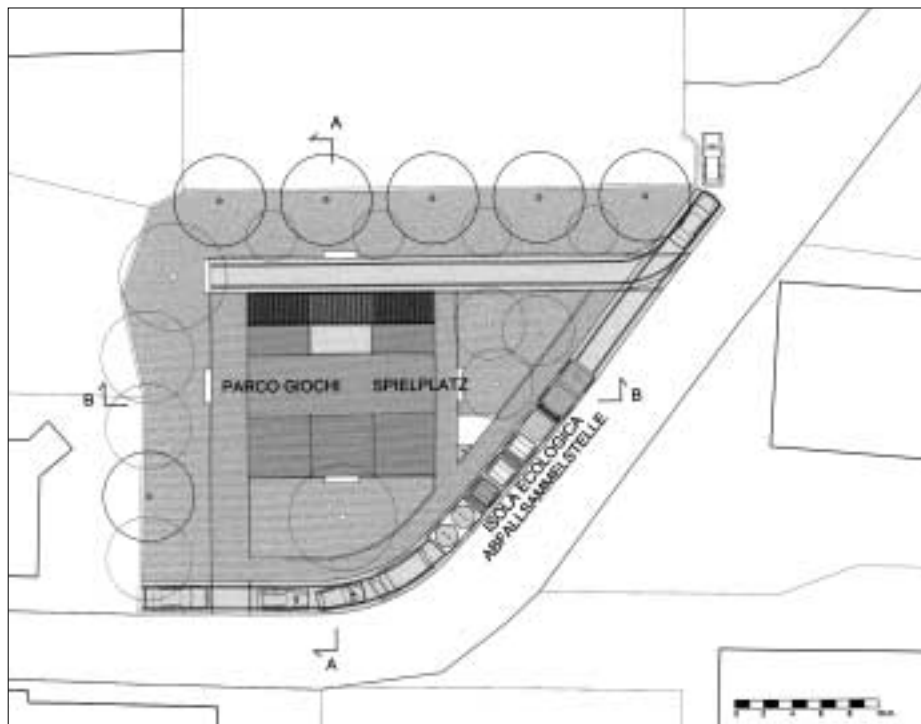
1-2 Piattaforma ecologica per raccolta differenziata dei rifiuti ingombranti a Casaleone (VR)

zionali per ottenere un'opera di impatto architettonico e per nulla somigliante ad una stazione di servizio, in considerazione all'analogia tipologica.

La posizione dell'edificio in fondo al lotto, i suoi materiali di costruzione (acciaio verniciato per le colonne di sostegno, legno, vetro e alluminio per la struttura di copertura) e la messa in trincea dei containers, garantiscono la percezione di un insieme ordinato. I materiali scelti per il suolo ed il loro disegno, nel rispetto dell'economicità dell'opera, forniscono una percezione progettata degli spazi vuoti. Il prospetto recto dell'edificio, essendo liminare con un'area verde a parco e a bosco, è stato pensato in legno, con una forma curva sia in prospetto sia in pianta, cercando l'assimilazione ad una forma naturale (d'artificio) e per dare continuità ai percorsi tra le aree verdi. L'edificio è inclinato verticalmente per rispondere ad aspetti estetici ed a necessità d'uso. Le colonne inclinate sostengono l'aggetto di copertura dei containers posti sulla testa dei piazzali, ma non intralciano le manovre di scarramento; l'inclinazione del tetto dà un'unica linea di gronda di raccolta delle acque piovane. Dal punto di vista estetico tale forma limita l'impatto rettangolare e in altezza dell'edificio. (Paolo Fossati e Daniela Rinaldi)

Un'isola ecologica didattica a Bressanone

L'incarico conferito dall'Azienda Servizi Municipalizzati prevede la progettazione architettonica delle principali isole ecologiche di Bressanone. L'iniziativa del progetto nasce dalla considerazione che una corretta localizzazione, una soluzione funzionale non scevra di estetica ed una costante manutenzione, influenzino le modalità d'uso delle isole ecologiche da parte dei cittadini. Tutto ciò può incidere sostanzialmente sulla riduzione del fenomeno dell'abbandono illegale dei rifiuti, riparando al conseguente stato di degrado, e sull'incentivazione alla raccolta differenziata. La progettazione architettonica delle isole ecologiche garantisce una maggiore integrazione delle stesse nel contesto urbano e una riqualificazione generale del concetto di raccolta dei rifiuti, che deve libe-



3

rarsi dalle connotazioni negative e dai pregiudizi ereditati dal passato. Obiettivo primario del progetto è la trasformazione delle aree di raccolta da anonimi e nascosti “spazi” tecnici, da “anomalie” all’interno del tessuto cittadino, in “luoghi” strutturati ed integrati nella città. Attualmente è stata completata la fase di riorganizzazione logistica del sistema di punti di raccolta e la progettazione delle prime isole ecologiche. Ogni luogo ha caratteristiche individuali ed esclusive: non è stato ritenuto opportuno adottare una soluzione unica e ripetitiva. Per motivi economici e di riconoscibilità aziendale si è operato con una gamma limitata di elementi formali cercando di assorbire nel progetto le relazioni, le geometrie, i materiali dello spazio circostante. Lo studio, operato in sintonia con l’Amministrazione Comunale, ha evidenziato che un intervento limitato solo all’area dei contenitori per i rifiuti non sarebbe risolutivo, poiché continuerebbero a sussistere le condizioni che inducono e favoriscono comportamenti scorretti come l’abbandono illegale dei rifiuti, il

vandalismo ecc. Un caso emblematico può considerarsi l’isola ecologica a margine del parco giochi per bambini di via Etzel. Qui si è predisposta la progettazione dell’intera area, in modo da rendere evidente che le due funzioni, raccolta dei rifiuti e gioco dei bambini, così diverse ed apparentemente antitetiche, possono coesistere arricchendosi reciprocamente. Si è sistemato il complesso dei contenitori come se fosse un “gioco” educativo. La vicinanza della stazione ferroviaria fornisce lo spunto per una tematizzazione di questo elemento ludico-educativo come “trenino ecologico”. Alcuni elementi caratterizzanti trasformeranno i contenitori per i materiali riciclabili in “vagoni”, il presscontainer in “locomotiva”, e la nuova pavimentazione in metafora della “strada ferrata”. Sono previsti tabelloni divulgativi ed esplicativi sulla cultura della raccolta differenziata e del riciclaggio dei rifiuti. Il parco potrebbe trasformarsi in uno strumento d’informazione didattica ed educativa, a disposizione delle scuole e dei genitori. (Claudio Paternoster)

Isola ecologica didattica a Bressanone

Committente
Azienda Servizi Municipalizzati di Bressanone
Progettazione
Arch. Claudio Paternoster
Arch. Carlotta Proto
Bressanone

3 Planimetria
4 Il “trenino ecologico”



4

a cura di Martina Toepper e Andrea D'Affronto

Appalto Concorso per piazza Tribunale a Bolzano



Premesse storiche

Nel 1941, il Piano Regolatore per la nuova Bolzano di M. Piacentini viene approvato dal Comune. "Il Palazzo di Giustizia e la Casa Littoria, portati a termine tra le difficoltà dell'inizio della guerra, vengono associati ad una piazza unica, oggi Piazza Tribunale, nel punto di convergenza tra due assi stradali primari del disegno di piano che la toponomastica del tempo deriva esplicitamente dalla storia romana: Viale Giulio Cesare e Via Cesare Augusto.

Il primo di questi, realizzato entro il 1938, ed il Corso del Littorio, tra Piazza della Vittoria e Piazza Tiberio a Gries, diventavano le due coordinate di riferimento assoluto per l'espansione in Oltretalvera e, limitatamente al Viale Giulio Cesare, per il collegamento con la zona popolare di Oltrisarco..."¹

"La casa Littoria del fascismo alto-atesino viene posta a cavaliere fra il Viale Giulio Cesare ed il Viale Augusto (al momento non ancora completamente realizzato); localizzazione che ha significato particolare dovendo essere l'edificio un fulcro direzionale per il disegno dell'espansione urbana, quasi ad esprimere il senso propulsivo delle sue funzioni istituzionali. Caratterizzato da una pianta di forma trapezoidale, l'edificio si attesta sulla piazza, a suo tempo dedicata alla memoria di Arnaldo Mussolini, e fronteggia il Palazzo di Giustizia. Il rapporto con la piazza è tema centrale delle scelte compositive dei progettisti (gli architetti Pellizzari, Plattner, Rossi e gli ingegneri De Gasperi, Minarik e Tagliazucca) per la ricerca di continuità funzionali e visive tra spazio esterno e corte interna.

A dividerne materialmente e simbolicamente gli ambiti viene sottesa tra due solidi corpi laterali una agile cortina dal profilo leggermente convesso, risultato di un segno descritto da un ampio gesto; più che la facciata di un edificio vuole essere manifesto propagandistico e simbolico filtro di sublimazione delle idee di piazza

in ideali. E' il brano architettonico che, secondo gli schemi consueti della tipologia delle Case del Fascio, si identifica come arengario: sorretto da undici portali (ridotti a tre nella realizzazione finale) forma l'ingresso d'onore alla costruzione e fa in modo che dalla piazza esterna sia visibile l'ampia corte interna con punto di fuga privilegiato nel luogo ove è posto il Sacario dei Caduti..."²

L'Appalto Concorso

"L'appalto concorso è il sistema di scelta del contraente, secondo il quale l'impresa invitata alla gara presenta il progetto esecutivo dei lavori e indica le condizioni alle quali è disposta ad eseguirlo sulla base di un progetto preliminare predisposto dall'amministrazione committente. L'amministrazione vi può fare ricorso quando le caratteristiche dell'opera siano di così specifica particolarità da rendere conveniente l'utilizzo delle provate capacità e della organizzazione tecnica di ditte specializzate sia nella progettazione che nella esecuzione, o quando sussistono speciali problemi, tecnici o scientifici od artistici, che fanno avvertire l'esigenza di raffrontare diverse soluzioni in ordine alle quali si richiedono singolari abilità inventive e costruttive. Anche per l'appalto concorso di piazza Tribunale si volevano vagliare le diverse tipologie costruttive relativamente al parcheggio interrato e le diverse soluzioni di sistemazione superficiale per una piazza monumentale di alto pregio architettonico, in relazione ai tempi e ai costi di costruzione."³

Il 25 Luglio del 2000 sulla base dei lavori della Commissione Giudicatrice dell'appalto concorso per la realizzazione di un parcheggio sotterraneo pubblico in piazza tribunale a Bolzano, la Giunta Comunale assegna l'incarico all'associazione di imprese Pana S.p.A.-Obersoler Cav. Pietro WipptalerBau S.p.A.



La decisione finale arriva dopo una seconda edizione dell'appalto concorso; in occasione del primo appalto concorso, infatti, la Commissione Giudicatrice ritiene che "Rappresentando il progetto un grosso intervento su una piazza monumentale di alto pregio architettonico le soluzioni proposte dalle suddette ditte risultano non pienamente accettabili e soddisfacenti; i grossi limiti sono rappresentati dalla presenza di aree compromettenti per il futuro aspetto estetico e funzionale della piazza e dalla conseguente soluzione di arredo che risulta generalmente alquanto scadente. Per tale motivo la commissione propone di non aggiudicare a nessuno dei concorrenti l'incarico di eseguire il progetto proposto, ma di ripubblicare il bando al fine di ottenere un risultato globale più soddisfacente." Il principio di valutazione più importante è quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, determinata in base ai seguenti parametri:

- 1) prezzo offerto > punti 51/100
- 2) valore funzionale ed architettonico generale con particolare riferimento al numero dei parcheggi > punti 20/100
- 3) valore tecnico qualitativo del prodotto nel suo insieme e funzionalità del raccordo con la viabilità veicolare e pedonale in superficie > punti 15/100
- 4) tempi di esecuzione > punti 14/100

E' da notare come, la Commissione Giudicatrice, prima di procedere all'esame dei progetti decide di apportare un cambiamento al secondo parametro; e cioè "Al fine di valutare il parametro valore funzionale ed architettonico generale con particolare riferimento al numero dei parcheggi la Commissione decide di scomporre tale parametro attribuendo 10 punti al numero di posti macchina da assegnare in modo proporzionale, 7 punti all'organizzazione del parcheggio, intesa come posizionamento dei punti di uscita, accesso, incroci, posizione casse e parcheggio handicappati e 3 punti alla meccanica di controllo, intesa come qualità degli automatismi, funzionalità e razionalità degli stessi." Se prima della modifica l'aspetto architettonico della piazza, anche se pur in generale, veniva tenuto in considerazione, dopo questa variazione esso cessa di esistere del tutto. La lettura del bando di gara, dei verbali

prodotti durante i lavori delle due Commissioni Giudicatrici e delle relazioni progettuali presentate dalle imprese partecipanti, ci inducono a fare alcune riflessioni. Lo strumento appalto concorso ha il vantaggio di permettere all'Amministrazione Committente, di riconoscere con celerità l'impresa esecutrice dell'opera in termini di affidabilità e professionalità. L'aspetto che più ci preme sottolineare riguarda i criteri di valutazione operati nei lavori delle Commissioni Giudicatrici. Per avere la garanzia che uno spazio urbano, di elevato pregio architettonico come piazza Tribunale ridiventi spazio della città, non si può non dare il giusto peso all'aspetto urbanistico e architettonico anche all'interno dello strumento appalto concorso.

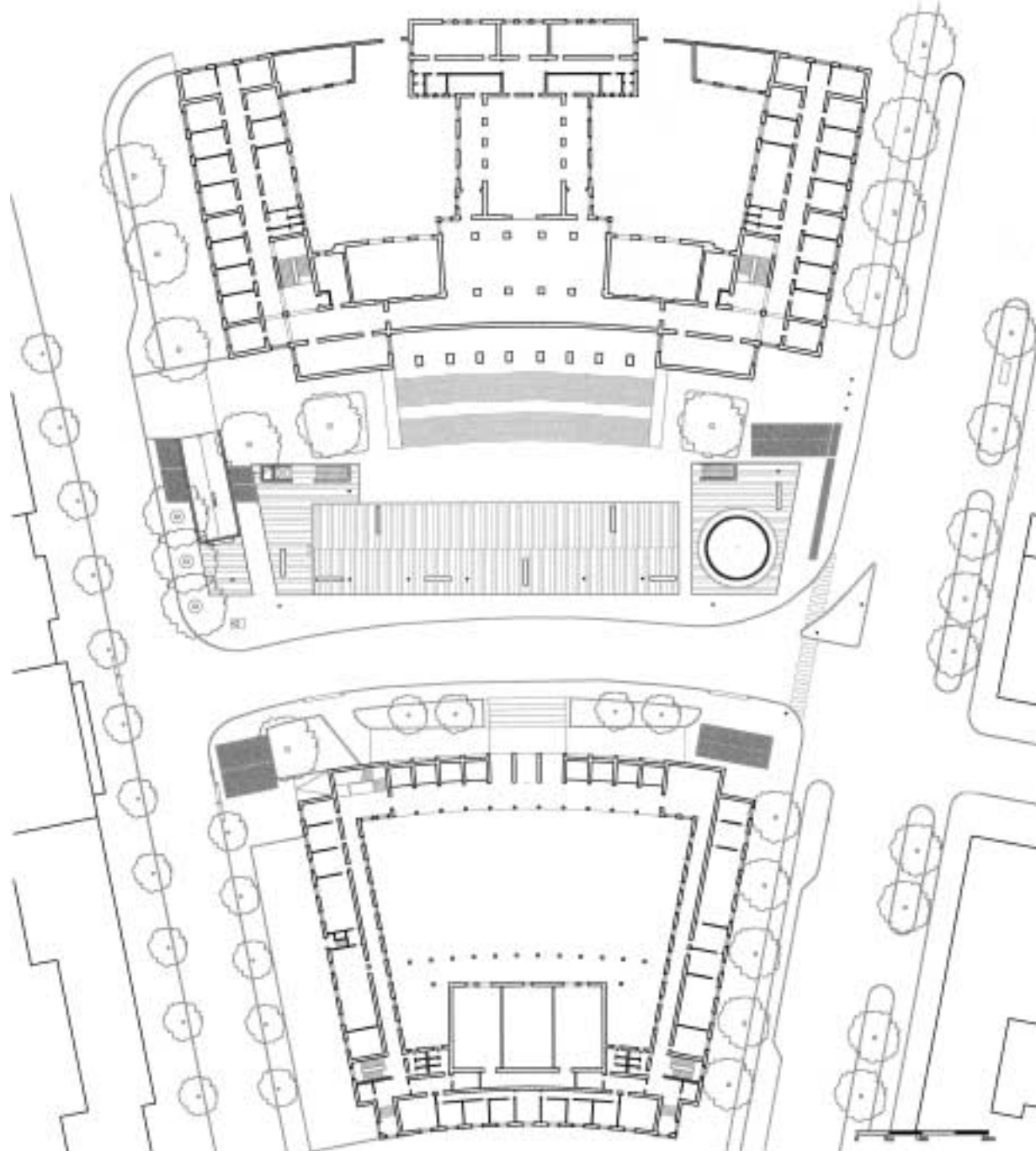
E' necessario che il punto riguardante il valore urbanistico e architettonico della piazza, abbia rilevanza fondamentale e costituisca un parametro di valutazione a se stante a cui corrisponda il relativo punteggio. Riferire il valore architettonico di un'opera quale la progettazione di una piazza, al numero di posti auto (così come appare al punto 2 del bando), significa ignorare il campo effettivo in cui si esplica l'opera architettonica in rapporto alle problematiche urbane e la cui valutazione comporta metri di giudizio non riconducibili a meri criteri tecnici e funzionali. Ci piace pensare lo strumento appalto concorso come una possibilità di confronto professionale tra impresa esecutrice e progettista; due figure indipendenti per competenze specifiche ma complementari per la buona riuscita di un'opera. Per entrambi tale strumento può essere stimolo creativo e occasione di crescita sia attraverso le sperimentazioni di nuovi materiali che l'applicazione innovativa di tecniche tradizionali.

Di seguito pubblichiamo i progetti relativi alla sistemazione esterna del parcheggio sotterraneo presentate dalle sette imprese partecipanti all'appalto concorso. Abbiamo scelto solo le piazze in quanto parte dell'opera "visibile" alla città, capace di contribuire alla qualità di questo spazio urbano.

¹ O. Zoeggeler, L. Ippolito, *L'Architettura per una Bolzano italiana 1922-1942*, Lana 1992, pp. 143-144, Tappeiner Casa Editrice s.r.l.

² O. Zoeggeler, L. Ippolito, *L'Architettura per una Bolzano italiana 1922-*

1942, Lana 1992, pp. 143-144, Tappeiner Casa Editrice s.r.l.
³ Dott. Ing. Rosario Celi (Ufficio Infrastrutture Pubbliche del Comune di Bolzano), tecnico responsabile dell'opera.



1

1° Posto – Arch. Stanislao Fierro, con Pana S.p.A., Oberosler Cav. Pietro, Wipptalerbau S.p.A.

Il progetto vuole dar risposta a tutti i problemi di viabilità, strettamente legati alle necessità di un parcheggio sotterraneo, e al contempo proporre una Piazza che dalle esigenze del sotterraneo ne venisse ancora più potenziata. Studiare contemporaneamente le due problematiche, inevitabilmente legate, ha dato un carattere di forte unità all'intero progetto.

La piazza – particolare importanza ha avuto lo studio della Piazza accogliendo le straordinarie qualità degli edifici circostanti. Si è voluto, pur tenendo inalterato il sistema di strade, dare una forte unità all'intervento di superficie.

La composizione prende le mosse dagli assi generatori già esistenti e l'equilibrio formale è garantito da un accorto rapporto tra le parti. I sistemi di collegamenti, scala ed ascensore, sono il naturale collegamento tra la Piazza ed il mondo sotterraneo e vanno a dialogare con gli altri elementi di arredo della piazza, panchine, fontane, pavimentazione, illuminazione. L'unico volume emergente è quello dell'ascensore.

La fontana – la fontana esistente viene mantenuta e posizionata ad ovest verso Corso Italia. Questo nuovo posizionamento porta con sé numerosi benefici: rende la Piazza più ampia, rende interessante un'angolo morto dell'attuale Piazza, la forma circolare della fontana con la figura trapezoidale del

lotto conferiscono un forte dinamismo compositivo e la monumentale scala del Palazzo Tribunale sembra avere maggior respiro. La fontana con acqua potabile – sulla parte opposta alla grande fontana circolare, sull'incrocio di Via A. Duca D'Aosta, viene posizionata una piccola fontana d'acqua potabile in pietra di Chiampo.

Il sistema di raccolta di acque piovane: attenzione particolare è stata riservata al sistema di raccolta delle acque piovane cercando di trasformare una necessità in un evento formale. I sistemi di raccolta superficiali sono tutti in pietra e rientrano nel disegno complessivo della Piazza.

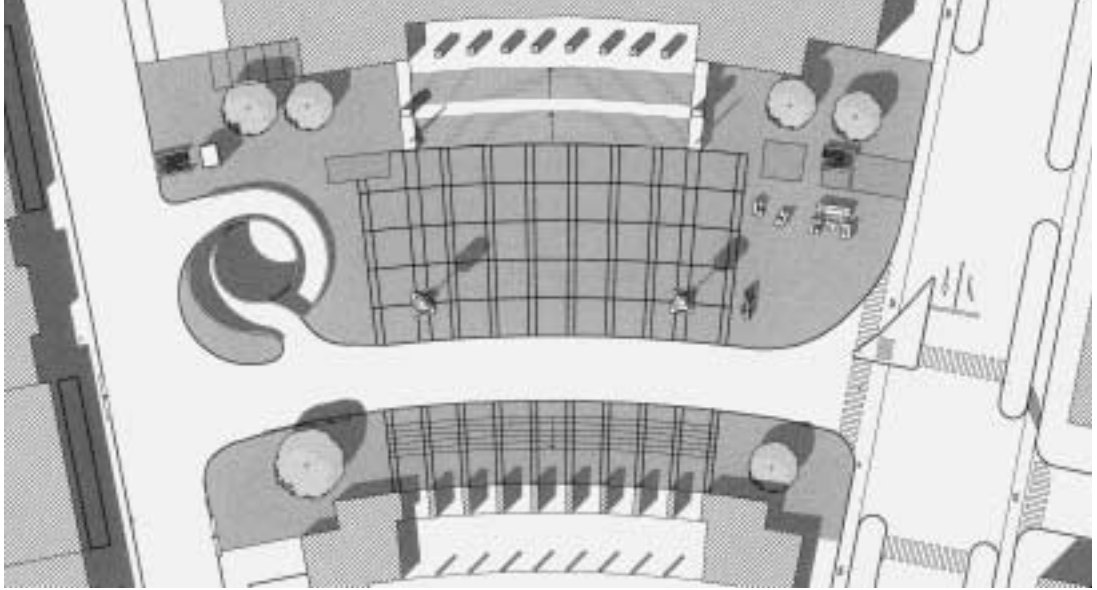
I materiali – la pavimentazione della Piazza è prevista in lastre di porfido della Val di Cembra a

piano cava di tre dimensioni e tre colorazioni. Le lastre sono di spessore 6/8 e alte 30-60-90 cm montate a correre. Le colorazioni usate sono il grigio, il viola e il rosso, le parti emergenti della Piazza (scale, ascensore, fontana d'acqua potabile, panche) sono in pietra di Chiampo a piano sega.

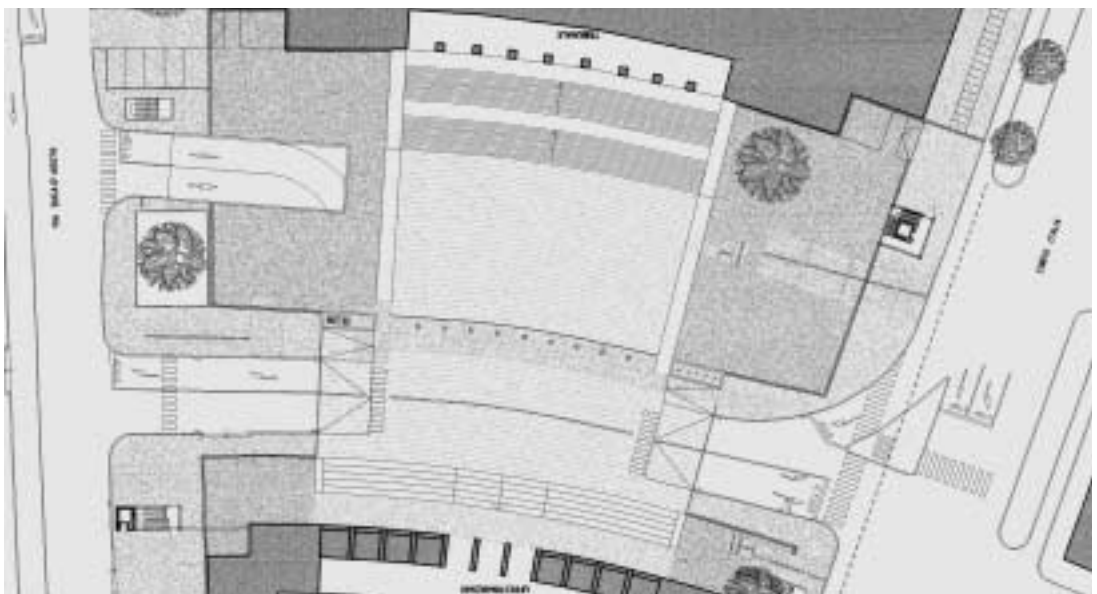
Attualmente su richiesta del Comune, l'impresa Pana S.p.A., Oberosler Cav. Pietro, Wipptalerbau S.p.A. con l'arch. Stanislao Fierro stanno attuando una variante al progetto. L'intervento dovrebbe estendersi a tutta l'area compresa tra gli edifici del Tribunale e gli Uffici Finanziari. Si dovrebbe quindi giungere a una maggiore unitarietà del disegno esteso a tutta la piazza.

2





1-2 Arch. Stanislao Fierro
 3 Arch. Oswald Zoeggeler
 4 Arch. Claudio Lucchin



2° Posto – Arch. Oswald Zoeggeler, con Costruzioni Repetto, Hobag Bau S.r.l., Giolai Costruzioni S.r.l.

Il concetto per la sistemazione esterna della piazza del tribunale a Bolzano prevede per questo concorso il minimo d'arredo per far valere la caratteristica della piazza. La piazza del tribunale è una delle poche vere piazze della città ed è una piazza "disegnata". I due edifici che la delimitano nei lati lunghi sono tra le più significative testimonianze dell'architettura degli anni trenta a Bolzano, per questa ragione si è cercato di non introdurre nuovi elementi di arredo importanti che vogliono modificare le caratteristiche dell'ambiente perciò si propone soltanto di unire spazialmente la piazza con una pavimen-

tazione in porfido con sottili righe radiali in marmo bianco. Fuori concorso si propone di aprire il portico del palazzo delle finanze (ex Gil) com'era nel progetto originale e di far confluire lo spazio della corte nella piazza ripristinando la scalinata. Come unico elemento d'arredo per rallegrare, con un po' di ironia, l'atmosfera austera e severa della piazza abbiamo previsto dei mobili da "soggiorno": divani e poltrone in calcestruzzo bianco con delle *abat-jour* in scala urbana, un po' come Giorgio de Chirico arredava le sue piazze d'Italia.

Collaboratori
 Arch. Domenico Mariani
 Gotthard Erschbaumer
 Arch. Raffaello Furlan
 Arch. Sabrina Pievani

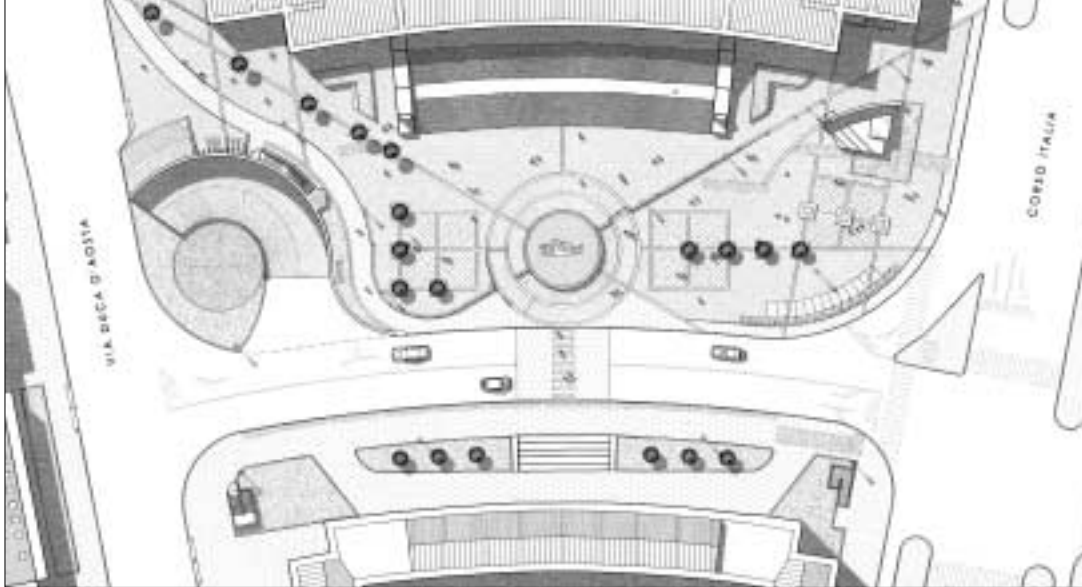
3° Posto – Arch. Claudio Lucchin, con Adanti S.p.A. – C.C.C. Consorzio Cooperative Costruzioni

La realizzazione di un garage interrato pubblico in piazza Tribunale non è solo l'occasione per togliere posti macchina di superficie e quindi migliorare l'impatto ambientale di questo tipo di infrastrutture, ma è anche l'occasione per ridare alla città un importante spazio urbano. Piazza Tribunale riveste da sempre il ruolo di grande luogo pubblico. Negli ultimi anni questo ruolo si è andato riducendo, anche per la cattiva abitudine di trasformare le grandi piazze cittadine in parcheggi di superficie, togliendo gli spazi urbani all'uso civico. Il grande e meritevole progetto dei parcheggi interrati è stata ed

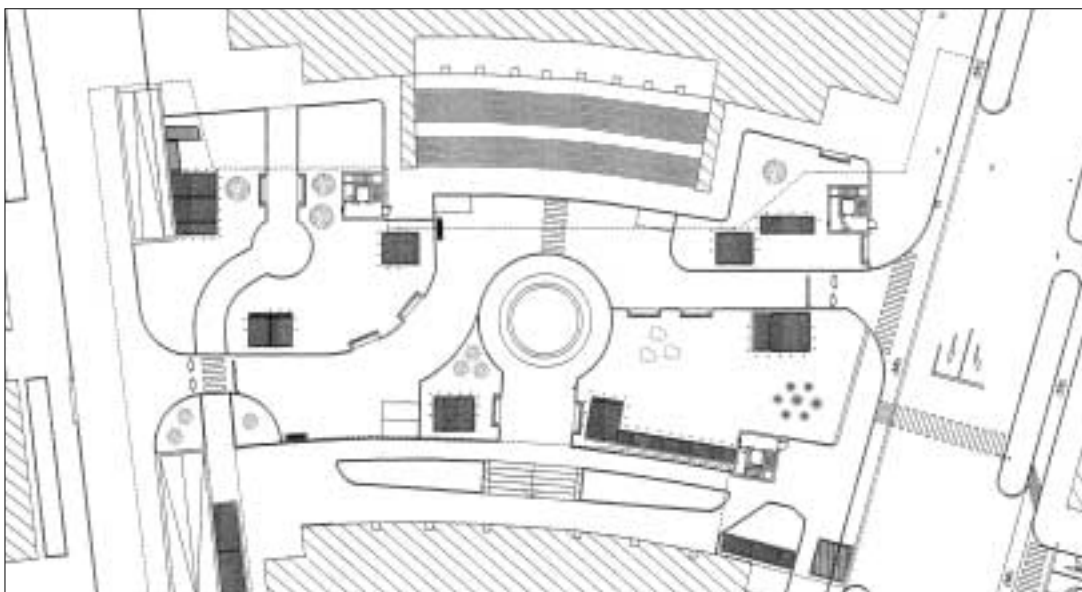
è l'occasione per ristrutturare questi grandi luoghi urbani (piazza Walther, piazza Tribunale, piazza Vittoria, piazza Matteotti ecc.) valorizzando il ruolo di luogo pubblico per l'incontro e lo scambio, utilizzando anche per manifestazioni di grande richiamo e interesse (mercato di Natale, festa dei fiori, manifestazioni culturali ecc.). Nell'insieme il progetto presentato, studia e propone un garage interrato in stretto legame con la situazione e con il progetto della piazza sovrastante. Si è posta particolare attenzione alle possibili interferenze tra le due realizzazioni, studiando un inserimento coerente con la piazza stessa per quanto riguarda griglie di areazione, camini di ventilazione, rampe di accesso e scale di emergenza. Si è pensa-

to ad una piazza semplice e pulita, capace di valorizzare la città e gli edifici circostanti e di assumere il ruolo di grande luogo pubblico. La prima operazione è stata quella di ridefinire i bordi e ripulire la parte centrale da aiuole e alberature. Lo spazio urbano è stato meglio definito valorizzando, anche attraverso l'illuminazione, gli edifici storici del tribunale e degli uffici finanziari e creando un vero e proprio spazio pedonale centrale, arricchito dalla fontana. La configurazione planimetrica di questo spazio centrale, deriva dall'incastro di due superfici che sono l'ideale prolungamento delle corti interne degli edifici stessi. Per meglio evidenziare questo aspetto, si è deciso di allargare la scalinata

antistante il Palazzo degli Uffici finanziari. In questo tratto centrale, anche il percorso veicolare è posto allo stesso livello della piazza pedonale, per mantenere un ideale collegamento tra gli edifici e le varie parti della piazza stessa. Con la pavimentazione centrale si è cercato di mettere in evidenza il rapporto spaziale esistente tra i due edifici, mentre la fontana centrale, oltre a sottolineare l'elemento generatore della piazza stessa, permette allo spazio urbano di valorizzare l'andamento dinamico che la caratterizza, evidenziando dalle due aiuole. Si deve infine precisare, che si dovrà mettere mano anche alla parte di piazza fuori dal confine dell'intervento, in modo che il tutto sia raccordato e completato al meglio.



5



6

4° Posto – Aig Associati, con P.A.C. S.p.A.

L'attuale destinazione a parcheggio permette di riconferire, almeno parzialmente, alla piazza le caratteristiche di area pedonale e luogo d'incontro. La peculiare conformazione dell'area di intervento è contraddistinta da rigide simmetrie e marcati allineamenti negli edifici che la delimitano, e da uno sviluppo irregolare con forti asimmetrie derivanti dai collegamenti orizzontali esistenti e da quelli verticali della realizzanda autorimessa. La ridefinizione dell'assetto della piazza è stata risolta in un disegno "libero", svincolato dalle forti simmetrie degli edifici monumentali, all'interno del quale, si vengono ad individuare allineamenti ben precisi ed elementi

modulari posti in disegni regolari e simmetrici, che subito dopo si ripropongono in modo più casuale. Su di un punto nodale, rappresentato dalla fontana, si vanno ad incernierare delle direttrici trasversali che nascono con l'intento di dare movimento all'impianto della Piazza. Detti assi si sviluppano sia in senso orizzontale che in quello verticale e si delineano nel disegno della pavimentazione, in salti di quota, in allineamenti di alberi e in sedute così da individuare delle nuove viste prospettiche. Lungo un primo asse orientato nord-est sud-ovest, sfruttando il dislivello esistente attualmente risolto con pendenza costante, è stato inserito un salto di quota variabile da 0 a 50 cm. La fontana sarà quindi visibile da due punti di vista da

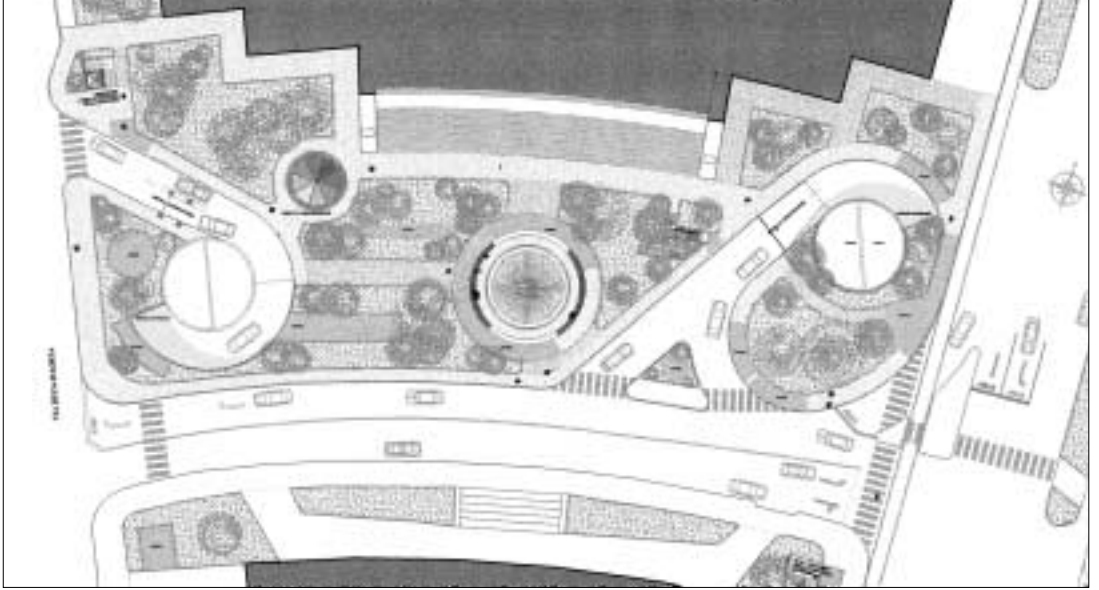
altezze diverse. Il posizionamento di elementi in pietra lungo una fascia di pavimentazione più chiara segnala la presenza del cambio di livello e sottolinea la direttrice principale. Lungo una seconda direttrice è previsto un filare di alberi ad alto fusto, che avranno tra loro una distanza che va a scalare man mano che ci si allontana dalla fontana in modo da individuare una nuova vista prospettica. Dalle fasce concentriche attorno alla fontana partono singoli raggi che sottolineano le linee guida delle prospettive e dei percorsi pedonali prevalenti. Le zone destinate a verde saranno sistemate su fasce concentriche attorno alla fontana, nella curva su Via Duca d'Aosta fino alla rampa e attorno all'ingresso principale.

5° Posto – Gentilini Costruzioni S.r.l.

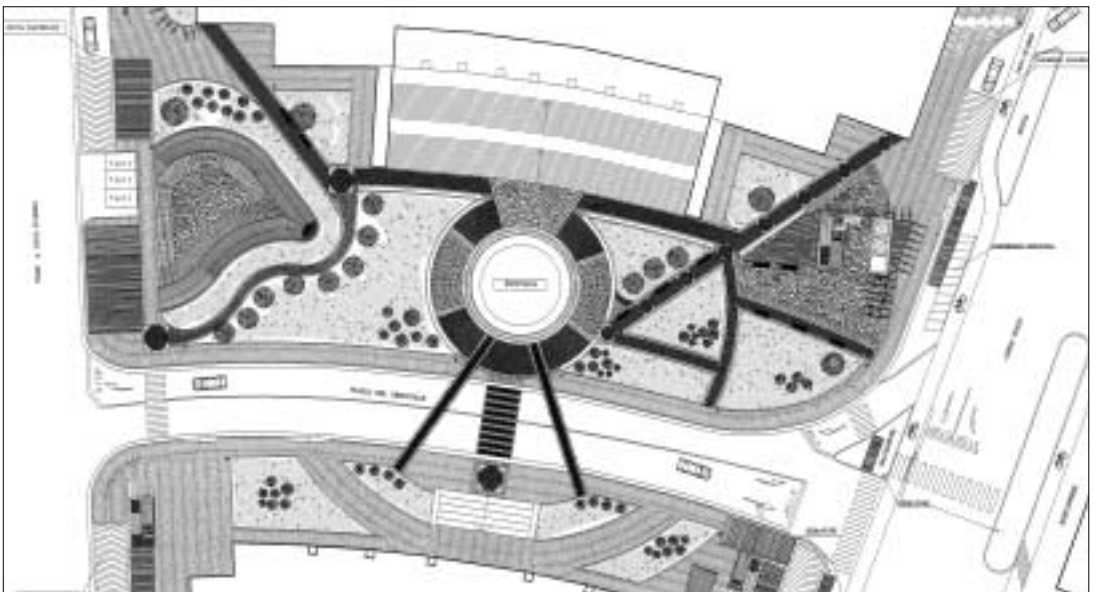
L'area a disposizione per la realizzazione del parcheggio interrato si trova tra le due vie di traffico di scorrimento urbano Duca d'Aosta e Corso Italia ed i due palazzi di Giustizia e Finanziario. In fase progettuale si è riscontrata la necessità di soddisfare due esigenze prioritarie: mantenere la situazione preesistente di flusso veicolare tra le due vie di scorrimento ed inserire l'ingresso/uscita del parcheggio in maniera tale da garantire il minimo impatto sulla vie sopraccitate. Queste scelte hanno determinato la ubicazione delle rampe su un solo lato; è stato scelto il lato verso via Duca D'Aosta perché già interessata dal parcheggio ACI e meno

caricata di traffico, lasciando alla Via Corso Italia la funzione che la caratterizza di strada di grande scorrimento. Sono previste una corsia in entrata ed una in uscita. La disposizione delle rampe attigue permette anche il controllo dei veicoli sia in entrata che in uscita da un solo punto di lavoro situato al primo piano interrato. La completa automazione del garage facilita la ricerca di posti liberi e la circolazione interna avviene con percorsi privi di incroci in modo da facilitare al massimo l'uso del parcheggio. Al piano terreno è stata recuperata all'uso pedonale la parte della piazza prima destinata a parcheggio prevedendo ampie zone di verde attrezzato su un terreno vegetale di circa ml 1,20 con giardini

ed aiuole con piante anche di medio-alto fusto; queste si intersecano con percorsi pedonali di collegamento tra i due palazzi e tra le due vie laterali. La pavimentazione di questi percorsi è prevista con lastre di pietra calcarea bocciardata che ripropongono il tema delle facciate e delle gradinate dei due palazzi che si affacciano sulla piazza. Il collegamento stradale tra le vie C. Italia e Duca d'Aosta rimane inalterato. Per i percorsi pedonali verticali di pertinenza del parcheggio sono previsti due blocchi scala-ascensore ubicati in posizioni distribuite in modo da soddisfare sia la facilità di accesso da ogni punto della piazza anche a persone portatrici di handicap, sia la normativa di sicurezza.



- 5 Aig Associati
- 6 Gentilini Costruzioni
- 7 Arch. Giovanni Benussi e Studi Tecnici riuniti
- 8 Ing. Ferdinando Luminoso



6° Posto – Arch. Giovanni Benussi e Studi Tecnici Riuniti, con Zimmerhofer S.r.l.

Particolare cura è stata posta nello studio della finitura della nuova piazza. In particolare, collocata la fontana in posizione baricentrica all'asse Tribunale Uffici Finanziari, si è voluto creare tutt'intorno un polmone di verde a servizio d'un quartiere già abbastanza compromesso dalla cementificazione. I percorsi pedonali e le rampe d'accesso verranno inglobate tra aiuole piantumate con vegetazione ad alto e medio fusto in modo da mascherare gli accessi e migliorare il microclima della zona. La fontana verrà ricollocata in posizione leggermente abbassata rispetto al piano della piazza, per

permettere una lettura più agevole dell'opera e per consentirne il godimento anche a chi siederà sulla panca concentrica alla stessa, realizzata in muratura con sedile in tavole di larice. Tutte le strutture emergenti quali la palazzina uffici/cassa manuale e i corpi degli ascensori saranno realizzati in facciata strutturale a specchio con profilo portante nascosto, in modo da confondersi il più possibile con lo scenario. I parapetti a protezione delle scale e delle rampe saranno realizzati in lastre di cristallo con profilo d'acciaio inox e corrimano in inox satinato, mantenendo, quindi, un impatto visivo il più basso possibile. Particolare cura è stata posta nella progettazione della pavimentazione che si distribuirà in modo articolato in fasce

di cubetti di porfido delimitate da cordoli ai margini delle aiuole. Le bocche di ventilazione sono state poste all'interno della fascia di verde, sia per mascherarle, sia per abbattere l'eventuale emissione inquinante. Negli altri casi si è adattato il disegno a quello della pavimentazione, creando un raccordo alle torri di ventilazione in una intercapedine ottenuta nello spazio di risulta tra l'estradosso del solaio di copertura ed il piano di pavimentazione. La scelta del sistema di illuminazione della piazza ha voluto sommare la qualità dei corpi illuminanti impiegati alla scelta degli effetti di luce desiderati, unendo all'illuminazione dall'alto quella dal basso intorno alle aiuole ed inserita nella pavimentazione con proiezione sul verde.

7° Posto – Ing. Ferdinando Luminoso, con Caserta Sviluppo s.r.l.

La scelta progettuale è stata complessa, ma ci si è rifiutati di compierla in maniera drastica. Quantunque affascinante, l'ipotesi della totale pedonalizzazione della piazza è stata scartata: essa avrebbe certamente inibito il collegamento tra le due direttrici viarie proprio nel punto di confluenza. È stata invece enucleata un'ampia zona a verde, attrezzata, che con un apparato scenico fatto di geometrie elementari evidenzia spazi collettivi commisurati alla fruizione quotidiana dei cittadini. La presenza di due importanti e vitali uffici pubblici ha innescato una fruizione degli spazi di pessime qualità ambientali, con

inquinamento da gas e da rumori e con interferenze intollerabili tra la circolazione, la sosta e le attività specifiche dei due edifici. Nella sistemazione ipotizzata gli alberi, posti in relazione geometrica fra loro, segnano i percorsi pavimentati. Essi si svolgono intorno alla vasca esistente e scandiscono un ritmo di percorrenze che si sforza di essere la linea-guida per trasformare lo spazio in un luogo di incontro. La geometria della pavimentazione è stata scelta in relazione alla geologia, topografia e botanica del sito su cui si è intervenuto e inteso come luogo dotato di carattere, di forme e di andamento morfologici. L'utilizzo del porfido trentino ha significato dovere riannodare i fili della sua tradizione, valutando la sua lunga e variegata sto-

ria applicativa che condiziona inevitabilmente il modo di percepirlo, di fornirlo e quindi, alla fine, anche di usarlo. Caratteristica peculiare dell'intervento è stata quella di partire dalla individuazione dei confini, delle perimetrazioni e delle facciate interpretate come soglie che dividono e, allo stesso tempo uniscono lo spazio interno rispetto a quello esterno. Nel tentativo di conferire pregnanza ambientale al progetto, ci si è posti l'obiettivo di fondere gli elementi naturali con l'architettura del sito. La scelta degli elementi di arredo, in parte realizzati in opera e rivestiti in materiali naturali, e in parte costituiti da ghisa e acciaio, è stata effettuata per conferire alla piazza un'espressione di tradizione e nel contempo di modernità.

Mario Sbordone

La "quarta ecologia" di Bolzano. Progetto per la Porta Sud

Nel 1997 l'amministrazione comunale ha bandito un concorso per la progettazione delle "Porte della città di Bolzano". Si trattava di individuare delle proposte rappresentative e nel contempo logisticamente efficienti per disegnare i principali punti di accesso alla città. Tra questi il più frequentato è sicuramente quello corrispondente all'uscita di Bolzano Sud della A22. Nell'area del casello autostradale infatti

del servizio pubblico o con la ferrovia grazie alla creazione di un'apposita fermata a richiesta sulla linea per Merano.

La prospettiva è quella di alleggerire il più possibile dal traffico veicolare (pendolare e turistico) l'area centrale, favorendo mezzi di accesso alternativi.

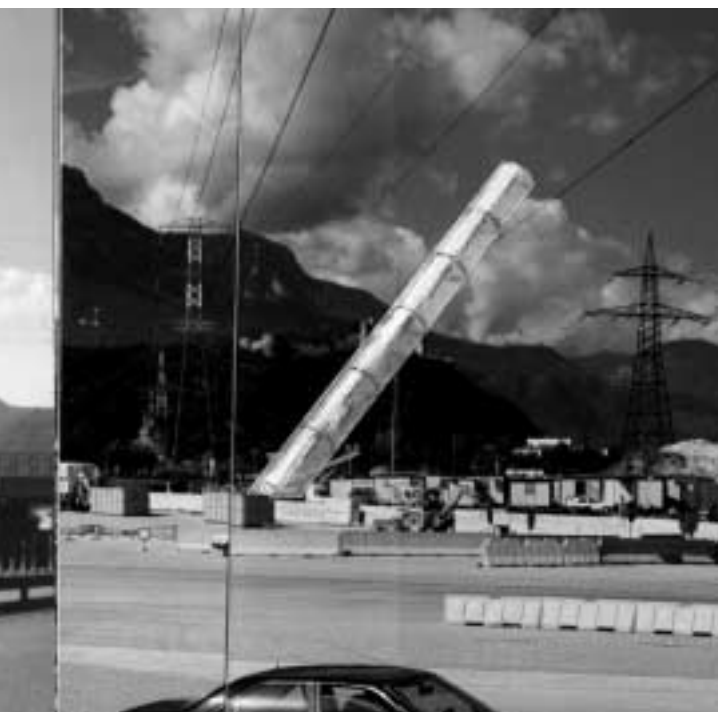
L'idea, pur scontrandosi con l'avversione tutta italiana ad allontanarsi dalla propria auto, merita sicuramente di essere con-



si innestano sia la superstrada Merano-Bolzano sia la nuova arginale e confluiscono i flussi della zona fieristico-produttiva e dell'aeroporto. Inoltre è possibile canalizzare in questa direzione il traffico proveniente dalla statale per Trento.

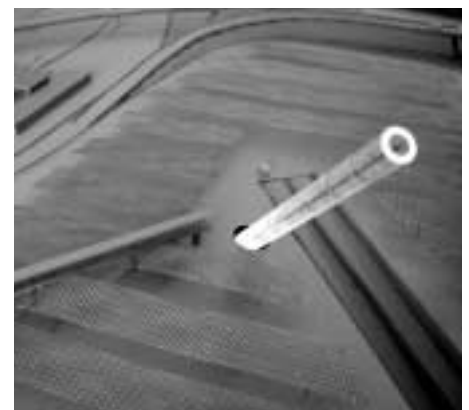
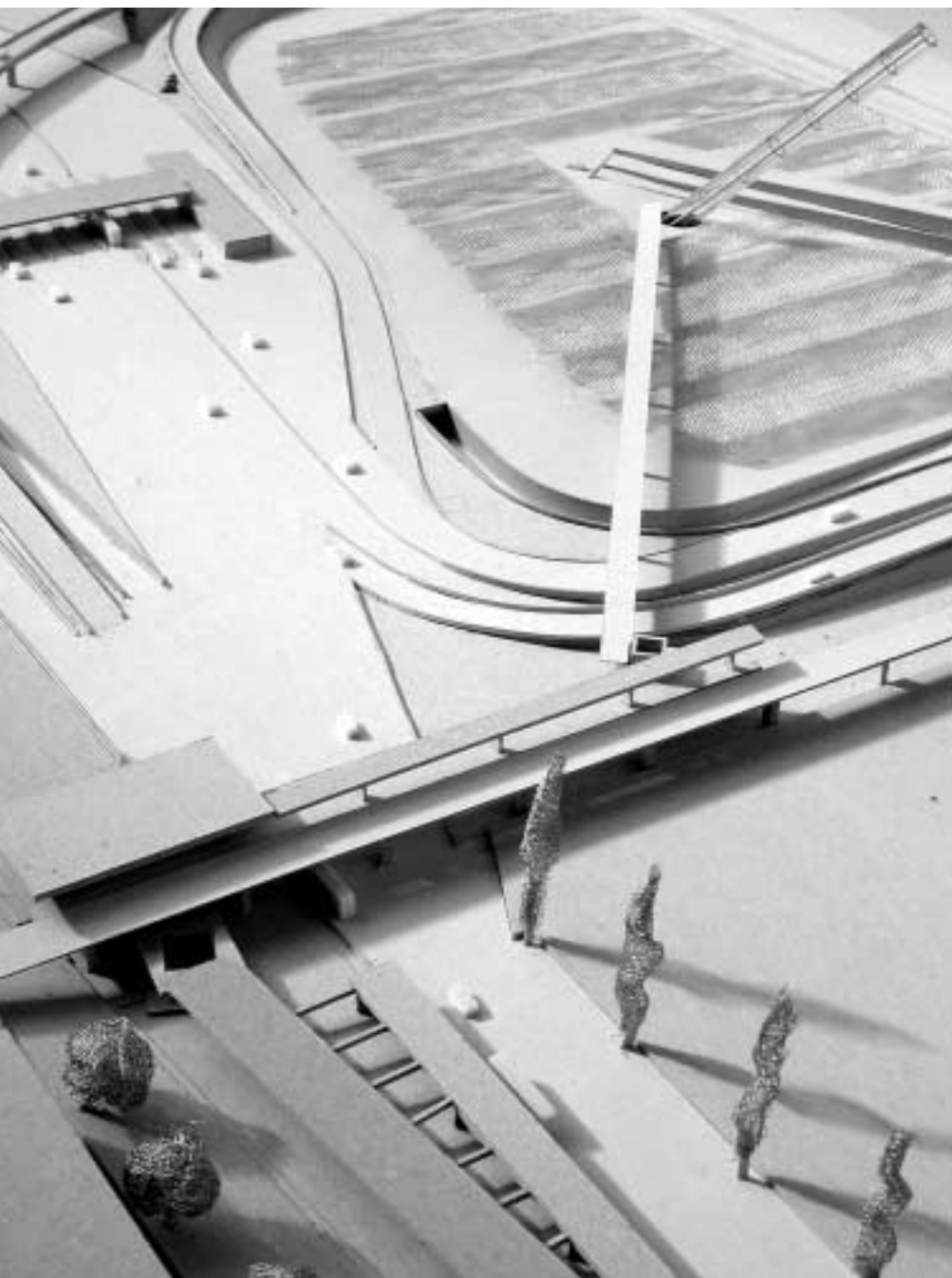
In questo quadro si inserisce il progetto dell'architetto Ulrich Weger, vincitore del concorso per la porta Sud. Esso prevede di realizzare in uno degli ampi "non-luoghi" compresi tra le rampe della cosiddetta spaghettata un grande parcheggio di interscambio tipo park & ride. Strettamente connesso con questa funzione è un punto di informazione in grado di orientare gli automobilisti e di rinviarli al centro città, possibilmente con gli autobus

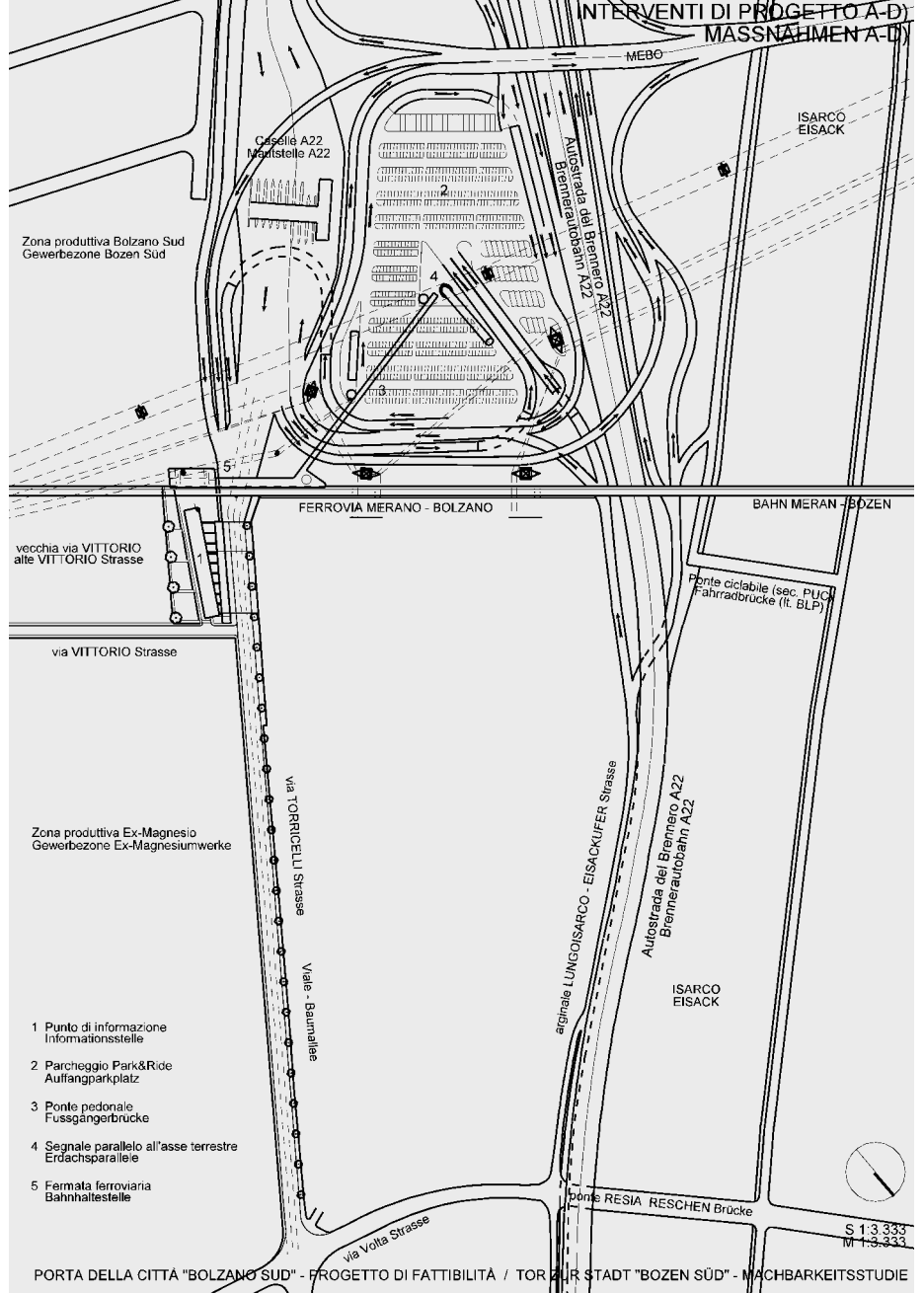
siderata per la sua potenziale efficacia, nonostante con l'attivazione della fermata ferroviaria della vicina Fiera il contesto si sia già in parte modificato. Ma il progetto risulta accattivante soprattutto per il tipo di approccio al tema concorsuale. Più di trent'anni fa Reyner Banham, analizzando l'area metropolitana di Los Angeles nel suo "Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies" (1971), individuava quattro archetipi di ambiente urbano, e tra questi descriveva lo "spazio" del muoversi in auto. Uno spazio fisico e psicologico, in quel contesto considerato con un comprensibile ottimismo: «...come antiche generazioni di intellettuali inglesi impararono l'italiano per poter leggere Dante in ori-



ginale, io ho imparato a guidare l'auto per leggere Los Angeles». In molte città europee di oggi lo “spazio” che più facilmente l'automobile evoca è quello di alienate meditazioni nate nei veicoli in coda nelle ore di punta, ma non per questo è venuto merto il particolare fascino legato allo spostarsi in un mezzo in veloce movimento. È dall'esplorazione di questa singolare sfera percettiva che il progetto si sviluppa, suggerendo da un lato un modo per eliminare l'auto laddove non serve, dall'altro proponendo a chi si sposta distrattamente e velocemente un segnale della città vicina. Questo è il senso della grande torre inclinata di metallo e luce che dal centro del parcheggio si innalza per 70 metri al di sopra dell'area. Si tratta di un elemento che modifica notevolmente il suo aspetto al variare del punto di vista, una “porta” ca-

librata per catturare l'attenzione di chi passa in auto, in treno o in aereo. L'inclinazione stessa fa riferimento, non senza una certa enfasi, a movimenti di ordine superiore. La torre infatti è parallela all'asse di rotazione terrestre e costituisce con la sua ombra una gigantesca meridiana. Di notte è previsto un gioco di luci inverso con l'illuminazione artificiale dall'interno dell'elemento, da realizzarsi semitrasparente. Di un'architettura a scala più ridotta e tradizionale fanno parte la stazione con l'annesso centro di informazione e la passerella che, sovrappassando le sottostanti corsie, lega il parcheggio alla ferrovia e ai bus. Lungo questo percorso rialzato da compiersi a passo d'uomo si può meglio apprezzare il rapporto di contrappunto che l'asfalto e i tralicci instaurano con lo sfondo delle vicine montagne.





Ausstellungen und Vorträge Mostre e convegni

Letizia Ragaglia

Non luoghi

Nel 1992 l'antropologo francese Marc Augé pubblica un libro dal titolo *Nonlieux* e fa la fortuna di questo neologismo. La definizione di Augé nasce in opposizione alla nozione antropologica di luogo associata da tutta una tradizione culturale ad uno spazio concreto e simbolico, che è principio di senso per coloro che l'abitano e principio di intelligibilità per colui che l'osserva¹. Il nonluogo è il contrario di una dimora, di una residenza e si accompagna alla moltiplicazione dei punti di transito, delle occupazioni provvisorie, della rete di trasporti e comunicazioni che nell'epoca della "surmodernità" ci obbliga a re-imparare a pensare lo spazio. Pertanto Augé riconosce che "i nonluoghi rappresentano l'epoca, ne danno una misura quantificabile ricavata aggiungendo le vie aeree, ferroviarie e autostradali e gli abitacoli mobili detti mezzi di trasporto (aerei, treni, auto), gli aeroporti, le stazioni ferroviarie e aerospaziali, le grandi catene alberghiere, le strutture per il tempo libero, i grandi spazi commerciali e infine la complessa matassa di reti cablate o senza fili..."²

Marc Augé sottolinea anche l'ambiguità dei nonluoghi: contrariamente ai luoghi che hanno una loro identità relazionale e storica, i nonluoghi sono anonimi, ma paradossalmente vi si accede solo fornendo una prova della propria identità, un passaporto, una carta di credito. Inoltre lo "straniero" di passaggio si ritrova nell'anonimato delle autostrade, delle stazioni di servizio, nei grandi magazzini, nelle catene alberghiere, in quanto spazi che hanno una intrinseca riconoscibilità tipologica. È evidente che la principale preoccupazione di Augé è rivolta all'analisi antropologica dei luoghi della "surmodernità" e ad una riflessione sugli effetti negativi che i nonluoghi hanno su ogni forma di socializzazione. Ma al contempo Augé non può prescindere dalle implicazioni che il concetto comporta: il nonluogo riguarda l'architetto, l'urbanista, l'esperto in scienze della comunicazione, ma anche, semplicemente, il "flâneur" contemporaneo che si aggira nei territori della *ville-territoire*. Il neologismo di Augé ha

conosciuto immediata fortuna, ma è soprattutto nella letteratura recente che si riscontra un impiego ricorrente e quasi ossessivo del termine: pubblicazioni di sociologia e di urbanistica, ma anche riviste di architettura, di arte e di informatica parlano di nonlieux, di non-sites, anti-sites, non-places, Nicht-Orte, nonluoghi, controluoghi, atopie, città senza luoghi... Questa proliferazione ci invita a tentare una sorta di storiografia del concetto che è comparso sin dagli anni Sessanta sotto varie sembianze e definizioni. Già nel 1963 Melvin Webber constatò come l'enorme aumento della mobilità e lo sviluppo di forme di comunicazione globale avesse indebolito il principio di centralità su cui si basava l'ordine urbano e avesse determinato un nuovo tipo di spazio che egli descrive come "urbano senza luogo"³. La città non viene più vista come spazio unitario, ma come griglia composta da una rete di trasporti e comunicazioni quasi invisibile, le cui funzioni sono disperse sul territorio. Michel Foucault in una conferenza del 1967, affrontando il tema della creazione di "spazi altri" nella sfera del quotidiano, parlò di "eterotopie"⁴. Le eterotopie sono unità spaziali e temporali all'interno delle quali noi siamo e contemporaneamente non siamo, come in uno specchio; oppure siamo degli altri, come in un villaggio-vacanze o in occasione di una festa, dove la quotidianità subisce un mutamento di tipo carnascialesco. Le eterotopie "ritualizzano le dimensioni della frattura, della soglia, della deviazione"⁵. La conferenza di Michel Foucault tenuta davanti ai membri del Cercle d'études architecturales di Parigi diventerà uno dei testi chiave del libro-catalogo *Poetics/Politics* pubblicato in occasione della decima documenta di Kassel (1997). Molte opere esposte alla dX testimoniano della fine della "site specificity", di qualcosa che si adatti specificamente ad un luogo: le "Escape vehicles" di Andrea Zittel per esempio sono dei caravan adattati a esigenze individuali che possono trovarsi ovunque, muoversi liberamente sul territorio. Come le eterotopie, le monadi-veicoli





si differenziano dallo spazio circostante e cercano di costituire un'unità a sé stante, autosufficiente. Nel caravan si può dormire sempre nello stesso letto, si può consumare giorno dopo giorno lo scatolame preferito, dalla Finlandia al campeggio di Rimini; similmente uno straniero può ordinare sempre lo stesso menù in un qualsiasi Mc Donald's del mondo. Le eterotopie di Foucault condividono alcuni aspetti dei nonluoghi di Augé, con la differenza che Augé mantiene costantemente una posizione assai pessimistica nei confronti di quelli che considera "prodotti effimeri della surmodernità". Nonluogo, atopia, luoghi virtuali sono termini che trovano vasta diffusione in un altro campo: quello della comunicazione. La rete è il luogo d'attraversamento per eccellenza. Recentemente su "Casabella" è apparso un articolo, il cui titolo *Agorà elettroniche*, allude chiaramente – e ironicamente – agli spazi pubblici storici. L'autore William J. Mitchell, un esperto in materia di computer ed architettura, discute della trasformazione in atto dell'idea stessa di spazio pubblico e privato con l'avvento di Internet e delle implicazioni sulla percezione del territorio. L'abitudine alle logiche della rete aiuta a cogliere il senso di mutamento del territorio almeno negli aspetti di evidente decontestualizzazione delle organizzazioni territoriali del passato. Ritornando ai nonluoghi considerati in rapporto al paesaggio urbano contemporaneo si può rilevare come in queste realtà, siano esse denominate territori dell'attraversamento o spazi del nomadismo urbano, si compia la condizione universale dell'essere di passaggio. Il tempo di chi utilizza la città si svolge sempre più negli

"spazi delle infrastrutture": tangenziali, svincoli, superstrade, stazioni, aeroporti, presso i quali sorgono discoteche, centri commerciali, stazioni di servizio e parchi gioco. "Una parte significativa e consistente della popolazione frequenta i nuovi spazi del nomadismo urbano [...] Si trova nei supermercati, nelle palestre, nelle discoteche. Compra prodotti locali e souvenir negli autogrill"⁶. L'attrazione nei confronti dei nonluoghi risiede in parte nel loro carattere ambiguo: la loro essenza sta nell'anonimato, eppure sono immediatamente riconoscibili, il *Mc Donald's* come l'Autogrill, il punto vendita *Ikea* come la pompa di benzina.

Numerosi artisti contemporanei hanno cercato di "misurare" il territorio dei nonluoghi e possono oggi essere considerati una sorta di eredi dei *New Topographers*. Hanno assimilato le tendenze della fotografia degli anni Ottanta e hanno individuato nel medium fotografico uno strumento privilegiato per relazionarsi al territorio che li circonda e per indagarne le mutevoli forme. Nei loro percorsi la fotografia non è rappresentazione del mondo, ma relazione con il mondo, capace di restituire uno sguardo denso e complesso sulla realtà. Lo sguardo del fotografo-artista si distingue dal modo di vedere comune, diventa esperienza autentica, diventa sguardo che cerca, che va al di là. Sovente lavora sullo spiazzamento di noi spettatori che abbiamo in mente immagini di luoghi fisse e preconcepite, trasmesse dalla televisione o mediate dalla cartellonistica. Deviato da queste immagini fittizie induce ad una presa di coscienza e ad un riappropriamento dello spazio in cui ci muoviamo.

¹ F. Purini, *Corpi ambientali virtuali*, in Casabella, n. 597-98, Milano: Electa Periodici, 1993, p. 51.

² *ibid.*, p. 74.

³ M. Cenzatti., M. Crawford, *Spazi pubblici, mondi paralleli*, in Casabella, n. 597-98, Milano: Electa Periodici, 1993, pp. 34-35.

⁴ Il 14 marzo 1967 Michel Foucault presentò al Cercle d'études architecturales un nuovo metodo di analisi dello spazio che chiamò «eterotopologia». Con l'eccezione di alcuni estratti, che furono pubblicati in francese ed in italiano nella rivista «L'Architettura» («L'Architettura, cronache e storia», vol. XIII, n. 150, 1968), il testo per molto tempo fu accessibile solamente sotto

forma di registrazione, finché non fu finalmente pubblicato in occasione della mostra *Idee, Prozeß, Ergebnis* al Martin Gropius Bau di Berlino nel 1984. Per la bibliografia italiana si rimanda a M. Foucault, *Eterotopia*, «Millepiani», 2, Milano: Mimesis, 1994.

⁵ D. Defert, *Foucault, der Raum und die Architektur*, in *Poetics/Politics. Das Buch zur documenta X*, Ostfildern bei Stuttgart: Cantz Verlag, documenta und Museum Fridericianum GmbH, 1997, pp. 274-283.

⁶ M. Ricci, *Zapping. Il territorio delle differenze*, in *Figure della trasformazione*, a cura di Mosé Ricci, Pescara: Edizioni d'architettura, 1996, p. 97.

a cura di Roberto Gigliotti

Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi



1

Il 30 marzo si è tenuto a Trento il convegno dal titolo: "Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi" organizzato dal Circolo Trentino per l'Architettura Contemporanea in collaborazione con l'Assessorato all'Urbanistica della Provincia Autonoma di Trento. Con l'aggettivo nuovo, ripetuto nel titolo, si sottolinea la consapevolezza che il paesaggio è per sua natura un'entità mutevole. Sempre più spesso le trasformazioni del paesaggio sono indotte dalle infrastrutture, per questo esse stesse dovrebbero diventare progetti di paesaggio e non rimanere soluzioni ad esigenze meramente funzionali. Il convegno è stato organizzato in modo da fornire non solo un esauriente quadro sullo stato della materia attraverso l'esposizione di progetti realizzati da parte di professionisti di fama internazionale, ma anche allo scopo di confrontare le realtà straniere con quella locale e nazionale giungendo così ad indicazioni metodologiche utili alla progettazione del paesaggio. L'apertura del convegno è stata affidata ad Andreas Kipar che ha tracciato un qua-



2



3

dro della situazione legislativa italiana ed europea in merito all'argomento del convegno facendo notare che in Italia potrebbe essere fatto molto di più solamente applicando i provvedimenti già esistenti. A questo sono seguite due sessioni: una dedicata ad esperienze europee ed una relativa alla regione Trentino Alto Adige. Maria Auböck e Janos Kàràsz (Austria)

hanno illustrato progetti realizzati in cui il nuovo paesaggio media tra situazioni estreme (per esempio territori di grande naturalità nei quali sono inserite infrastrutture decontestualizzate) e opere che diventano "legame" tra infrastruttura ed il luogo in cui questa si colloca, anche dal punto di vista della fruizione pubblica. Paolo Bürgi (Svizzera) ha descritto un progetto che nasce dall'esigenza di rinnovare un'infrastruttura, ma che concretizza la sfida di realizzare un intervento contemporaneo in territorio alpino.

Anneliese Latz del Büro Latz und Partner (Germania) ha mostrato opere nelle quali permane la memoria delle infrastrutture, ma la loro estensione viene ridotta e frantumata in una dimensione più umana, vitale ed accogliente.

Bernard Lassus (Francia) ha descritto interventi dai quali emerge l'approccio di un progettista che integra le conoscenze specifiche dell'urbanista con quelle dell'architetto e del paesaggista.

Claudio Panerari (Alto Adige) ha svolto una lettura critica della politica paesaggistica altoatesina degli ultimi trenta anni.

Sergio Giovanazzi (Trentino) ha mostrato interventi infrastrutturali alpini di inizio secolo.

Enrico Ferrari (Trentino) ha mostrato come anche nella pubblica amministrazione locale inizi a comparire l'attenzione e la sensibilità verso il problema della progettazione paesaggistica delle infrastrutture.

Lo Studio A² ha presentato progetti che sono un esempio locale dell'approccio al progetto dell'infrastruttura che tiene presente il rapporto di questa con il paesaggio e ne fa, anzi, l'elemento peculiare dell'intervento.

Riflessioni a margine di un convegno

È ormai generalmente riconosciuto che le grandi infrastrutture della mobilità, attraversando intere sezioni di territorio, rappresentano delle vere e proprie matrici di paes-

saggio contemporanee, capaci di trasformare con la loro presenza la natura dei luoghi e di creare nuovi indirizzi di sviluppo e di pianificazione. Tuttavia, l'esperienza quotidiana ci mostra una progettazione tecnico-funzionale disgiunta da una progettazione paesaggistica, manifestando scarsa consapevolezza a livello di programmazione urbanistica e quindi escludendo tutte le opere necessarie a dare dignità ad un territorio attraversato suo malgrado.

Ma questo vale anche, ed in maniera sempre più evidente, per le grandi infrastrutture di portata territoriale e prossime alla città o che si pongono addirittura all'interno del tessuto urbano ed alla vita quotidiana del cittadino: i centri ospedalieri regionali, le nuove aree produttive polifunzionali, le riconversioni dei vecchi impianti industriali dismessi, i nuovi quartieri multietnici legati al fenomeno dell'immigrazione, sempre più crescente. Strutture che vengono ancora pensate come indipendenti fra loro ed indifferenti al contesto paesaggistico (contesto ambientale ma anche sociale, culturale, storico e urbanistico).

Ponendo a confronto le esperienze e le posizioni di alcuni tra i più interessanti paesaggisti europei, siamo partiti da questa riflessione sia per definire lo stato disciplinare sul tema, sia per ricavare alcune indicazioni metodologiche sulla proposizione e sulla costruzione di nuovi paesaggi contemporanei. In particolare con questo convegno ci siamo posti il duplice obiettivo di definire un quadro metodologico dove individuare il corretto indirizzo progettuale e pianificatorio (compito affidato ad Andreas Kipar), e verificare con esempi realizzati di quanto in effetti si riesca ad incidere sul territorio utilizzando tali metodologie (compito affidato a Maria Auböck e János Kárász per l'Austria, a Paolo Bürgi per la Svizzera, ad Anneliese Latz per la Germania, a Bernard Lassus per la Francia).

Alcuni risultati

Dai lavori sono emersi alcuni concetti particolarmente significativi. In primo luogo il fatto che un'infrastruttura di nuova concezione non è tanto la risposta ad un'esigenza funzionale quanto l'occasione per rimettere in equilibrio il paesaggio, inteso come sistema di ecosistemi. Conseguentemente,

volgere il progetto di un'infrastruttura in un progetto di paesaggio obbliga a concepire il territorio come "testo" (parte attiva) e non solo come "sfondo" (supporto passivo) del progetto. Inoltre, poiché le infrastrutture sono insieme programma urbanistico e opera concreta, devono tener presente sia gli aspetti della pianificazione d'area vasta, sia la progettazione puntuale di situazioni sempre diverse. Questo non è tanto un problema dovuto alla scala dell'intervento quanto piuttosto uno specifico delle infrastrutture, che richiedono, più di qualsiasi altra opera territoriale, un controllo che passa continuamente dal piano della programmazione a quello della realizzazione. A tal riguardo è utile distinguere gli interventi presentati in due categorie principali, al di là delle differenze di approccio dovute sia alla particolarità dei casi, sia al differente contesto culturale in cui si collocano, sia alla particolare sensibilità dei progettisti: gli interventi ex-ante (in cui il progetto paesaggistico è stato concepito insieme o addirittura prima del progetto dell'infrastruttura), dove il paesaggio è chiaramente il punto di partenza dell'intero progetto; gli interventi ex-post (in cui il progetto paesaggistico interviene solo dopo la realizzazione dell'infrastruttura), dove il paesaggio è solamente il terreno d'approdo del progetto.

Il "bilancio costi/benefici"

Analizzare tramite esempi concreti l'efficacia dell'intervento sul paesaggio ex-ante piuttosto che ex-post rispetto alla realizzazione dell'infrastruttura costituisce una sorta di bilancio costi/benefici. Tale bilancio non è da intendersi unicamente in chiave economica. In realtà, proporzionalmente al costo totale di un'infrastruttura, l'investimento che è necessario destinare al territorio per far sì che l'ambiente (naturale e sociale) venga valorizzato è piuttosto contenuto. Tuttavia i costi ambientali di un'infrastruttura anche piccola possono essere ingentissimi se le ferite causate al territorio non sono risarcibili in termini di valori paesaggistici. Per questo motivo intervenire sul territorio ex-post, cioè "a danno avvenuto", significa obbligatoriamente investire molto. Investire molto in termini economici ed investire molto in termini



4

1 Marchio del Convegno "Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi" tenutosi a Trento il 30 marzo 2001

2 Andreas Kipar, Milano

3 Atelier Auböck & Karasz, Vienna

4 Paolo Bürgi, Camorino

ambientali per ristabilire un equilibrio in una situazione irrisolta dal punto di vista del paesaggio. Al contrario intervenire ex-ante permette di scegliere quanto si vuole investire ed in quale direzione. In particolare significa non dover spendere risorse per risarcire o compensare impatti non mitigabili, ma dirigere le risorse per aggiungere nuovi significati paesaggistici al territorio.

Pilotare la trasformazione

La possibilità di indirizzare il processo di sviluppo territoriale è un dato irrinunciabile della progettazione di area vasta. Nel caso di interventi ex-post la possibilità di fungere da esempio per innescare "economie di scala" ambientali di area vasta è limitata. In generale l'ambito territoriale è definito (sia nel caso di piccole che di grandi aree), le scelte strategiche sono già state compiute. Intervenire dopo significa ricucire, riconnettere, restituire senso ad una situazione compromessa ma già data e quindi chiusa (operazione di estrema difficoltà progettuale). Difficilmente l'intervento riesce ad avere ripercussioni anche all'esterno dei limiti dell'ambito considerato ed a prefigurare delle linee di sviluppo futuro (Auböck-Kárász, Latz, Ferrari, Panerari). Intervenire ex-ante permette invece di scegliere i limiti territoriali dell'intervento e approntare una strategia aperta di ripercussioni sull'ambiente. Dal "restituire senso" ad un'area problematica è possibile passare all'"aggiungere significato" ad un'area già ricca di significato proprio, anche se latente (Bürgi, Studio A²). Intervenire ex-ante permette anche di definire l'ambito più adatto compresa la possibilità di scegliere strategie e localizzazioni alternative. Da una "progettazione lineare" delle infrastrutture (che considera soltanto la direzione del senso di marcia) si passa ad una "progettazione trasversale" (che considera l'ampia ripercussione sul territorio circostante, ortogonalmente al senso di marcia). È possibile non solo evitare situazioni di degrado ma favorire la costruzione di nuovi episodi di qualificazione del territorio con ripercussioni che vanno ben oltre i limiti dell'ambito territoriale dell'intervento. Dall'"aggiungere significati" si passa al "dare significati"; (Lassus).

Da "non-luoghi" a "luoghi"

Dare dignità e qualità agli interventi in modo tale che l'intervento sul territorio a qualunque scala sia identificativo di quel luogo e di nessun altro non è una questione metodologica. Tutti gli esempi realizzati mostrati (sia che la situazione abbia imposto un approccio ex-post, oppure ex-ante) hanno evidenziato un concetto molto importante: la necessità di una progettazione ad hoc. Ogni luogo per sua natura è unico e non è uguale a nessun altro. Quindi, nel momento in cui si studia una soluzione per una determinata area piccola o grande che sia, non è possibile fare alcuna generalizzazione. È invece necessario confrontarsi concretamente, fisicamente con il luogo. In questo senso non è di alcun aiuto approntare delle soluzioni-tipo (manuale) poiché, astratte e decontestualizzate, non hanno incidenza alcuna sul territorio. Addirittura, come ha chiarito molto lucidamente Lassus, l'esperienza insegna che non solo è necessario un progetto specifico per ogni situazione territoriale ma addirittura un'analisi specifica per ogni luogo e che questa "analisi apposita" è già progetto (analisi inventiva). La consapevolezza che il territorio per sua natura è in continua evoluzione porta inoltre a far comprendere quanto sia importante non soltanto la tempestività degli interventi (molto difficile da attuarsi sul piano della programmazione astratta) ma soprattutto la loro capacità di inserirsi nel processo evolutivo naturale e di dargli una direzione. L'"inflexus" di cui parla Lassus, è il progetto che diviene un'"inflexione" del processo evolutivo territoriale, che lo direziona dove vogliamo. In questo senso il progetto diviene concretamente sostitutivo della pianificazione astratta ed infinitamente più incisivo perché nasce e si evolve all'interno del codice territoriale stesso. In questo modo, Lassus ha fornito e dimostrato la reale praticabilità di un approccio alternativo alla pianificazione consueta (astratta). In altre parole ha dimostrato l'efficacia di un progetto che è insieme anche piano, di un intervento che è anche programma, di un'opera (d'arte) che è anche processo. (Loredana Ponticelli e Cesare Micheletti)



1



2

3



z.B. BZ – Integration von Infrastruktur und Stadt

Dieses Projekt wurde 1998 erarbeitet und sollte Alternativen zur eingeschlagenen Infrastrukturpolitik und zu geplanten Maßnahmen aufzeigen. In der Zwischenzeit sind einige Projekte (z.B. Eisackufer-Straße, Lärmschutz entlang des Autobahnviadukt...), die in unserem Vorschlag kritisch betrachtet werden, ausgeführt worden.

Modifikation der Infrastruktur

Die Autobahn kann durch zusätzliche Anbindungspunkte im Stadtgebiet und in Bozen Umgebung von der Transitroute zur Stadtautobahn werden. Die bestehende Infrastruktur wird so modifiziert, dass sie Aufgaben neu geplanter paralleler Straßen übernimmt. Freie Kapazitäten werden genutzt, anstatt neue zu schaffen, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen provozieren. Die geplante Hochleistungstrasse soll entlang des südlichen Eisackufers, unter der Autobahn, durch die Agglomeration geführt werden. Bozen darf nicht umfahren werden. Sowohl Gütertransporte, als auch Hochgeschwindigkeitszüge sollen in Bozen halten. Die bestehende Bahntrasse und der Bahnhof werden verlegt, um den Bozner Boden ohne künstliche Barriere als zentrales Stadterweiterungsgebiet nutzen zu können.



Situation – Zwei überregionale Verkehrsträger durchziehen die Agglomeration: Die bestehende Eisenbahntrasse und die Brenner-Autobahn. Die in Zukunft wichtigste Nord-Süd-Verbindung für Gütertransporte, die geplante Eisenbahn-Hochleistungstrasse, wird ein dritter wichtiger Verkehrsträger. Dieser soll allerdings laut Planung Bozen in einem Bypass umfahren. Bozen trägt den Schaden der Verkehrsinfrastruktur (Emissionen und künstliche Grenzen), nutzt aber kaum das Potential des unmittelbaren Kontaktes zu gesamteuropäischen Netzen.

Ziel – Infrastruktur und Stadt werden so integriert, dass die Effizienz der Infrastruktur gesteigert wird, die Stadt von einer hochrangigen Erschließung profitiert, innerstädtische Brachen nutzbar werden. Die Präsenz der Infrastrukturnetze muss akzeptiert und so modifiziert werden, dass das Problem zum Potential wird. Die Durchzugsregion (Transit) wird zum Quell- und Zielgebiet (Transfer).

Chancen

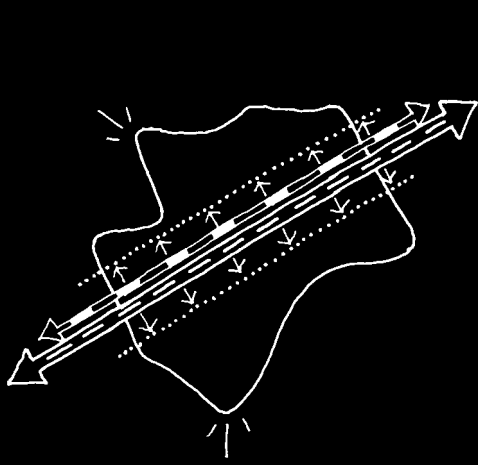
Bündelung – Die Hochleistungstrasse wird mit der bestehenden Autobahn gebündelt. Hochrangige Infrastruktur wird entlang des südlichen Eisackufers konzentriert. Die Integration des Stranges in Topographie oder hybride Gebäude vermeidet Immissionen und Barrieren.

Verknüpfung – Die Bündelung von Eisenbahn und Autobahn in einem Strang ermöglicht die Verknüpfung der Infrastrukturen und einen effizienten Austausch zwischen Schiene und Straße. Die Einbindung lokaler Verkehrsstrukturen leistet den Kontakt zu den überregionalen Transportnetzen.

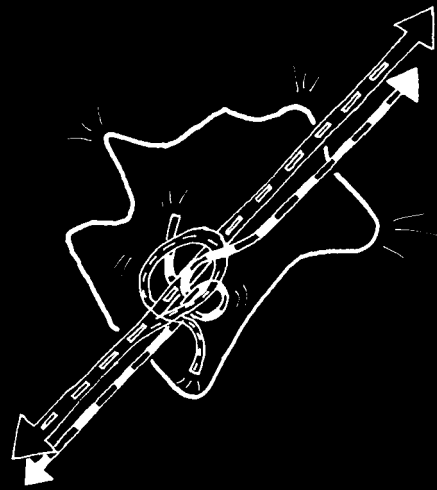
Anbindung – Durch feinmaschige Anbindung an die Agglomeration wird die Autobahn zur effizienten Infrastruktur für die Stadtregion. Die Transitstrecke wird zur Stadtautobahn. Die Geschwindigkeit wird drastisch reduziert, dadurch verringern sich Immissionen relevant.

Transit vs. Transfer – Der enge Kontakt

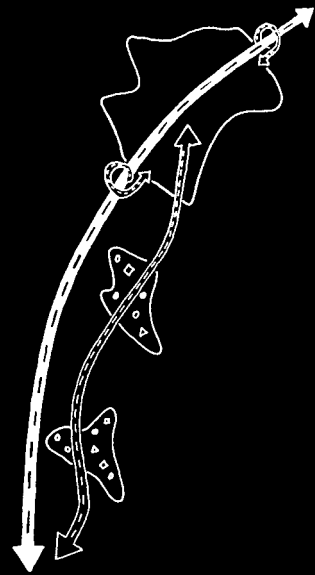
- 1 Lage Infrastruktur und Projektgebiete
- 2 Bündelung
- 3 Verknüpfung
- 4 Situation: Autobahn
- 5 Strategie: Stadtautobahn
- 6 Situation: Transit
- 7 Potential: Transfer



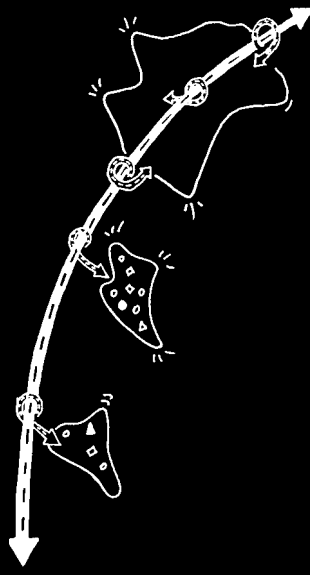
2



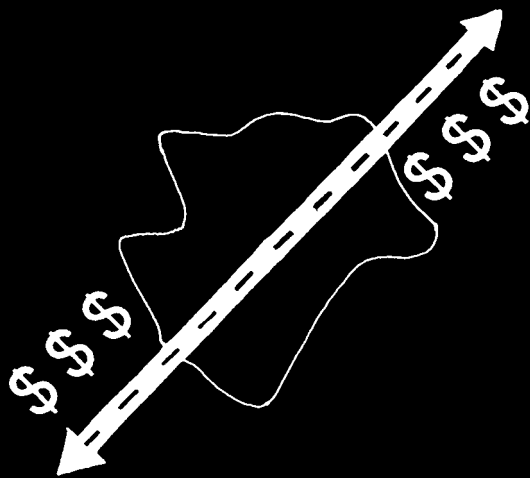
3



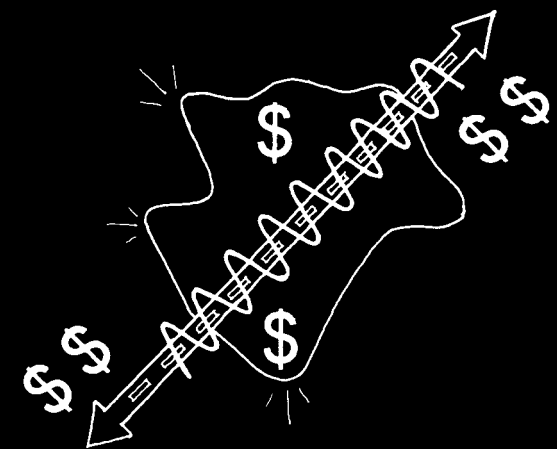
4



5



6



7

von Autobahn und Stadt ermöglicht den Transfer von Publikum und Waren und nutzt das Potential der hochrangigen Infrastruktur. Anbindungspunkte als hybride Zwischenzonen schaffen die Integration von Autobahn und Stadt.

Autobahnknoten Süd

Präsenz und Verknotung der Hauptverkehrsträger Autobahn und Bahn-Hochleistungstrasse ermöglichen ein für den lokalen Wirtschaftsraum essentielles Warenumschlagszentrum. Die MEBO quert die Autobahn und die neue Hochleistungstrasse in 8 m Höhe. Die hoch liegende Schnellstraße wird zu einer frei befahrbaren Oberfläche verbreitert. Sie verbindet Autobahn, MEBO und lokales Verkehrsnetz über einen großen Kreisverkehr. Das Volumen zwischen dieser riesigen Oberfläche und dem bestehenden Terrain wird als Kubatur ausgebaut. Die Oberfläche wird über einen

vertikalen Umladeprozess mit der darunter liegenden Hochleistungstrasse der Bahn verbunden – ein Intermodalterminal auf zwei Ebenen –, LKWs und Bahn liegen direkt übereinander, der Güteraustausch erfolgt auf kürzestem Weg vertikal. Die verkehrsführende Oberfläche verbindet die Restflächen und ermöglicht die Nutzung der Brachen der bestehenden Autobahnanbindung für Intermodalterminal, Logistikzentrum, Güterbahnhof, großflächige Service-Einrichtungen (Speditionen, Trickerservice...) direkt an der Bozner Industriezone. Die starke Verdichtung und Nutzung der Brachen ermöglicht eine Expansion der Industrie- und Handelszone, sowie eine sehr gut erschlossene dezentrale Dienstleistungszone, ohne weitere Landwirtschaftsflächen umzuwidmen. Die Bahnlinie Meran/Vinschgau und das lokale öffentliche Verkehrsnetz werden eingebunden. Eine Park&Ride-Station entlastet die Innenstadt, ein Shuttle fährt zum Flughafen.

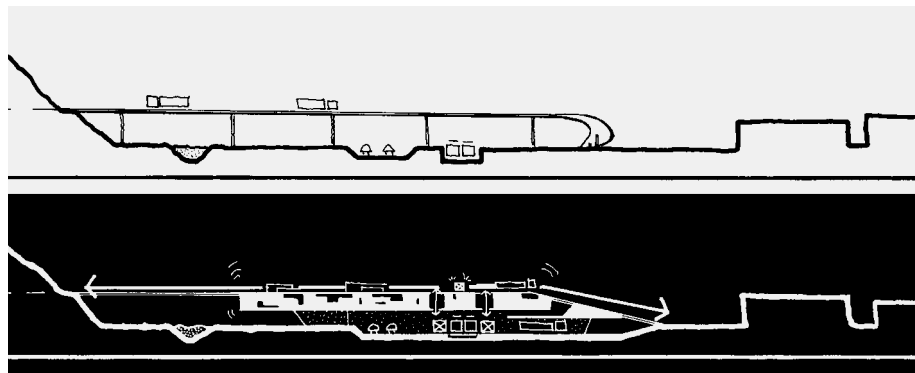
1



1

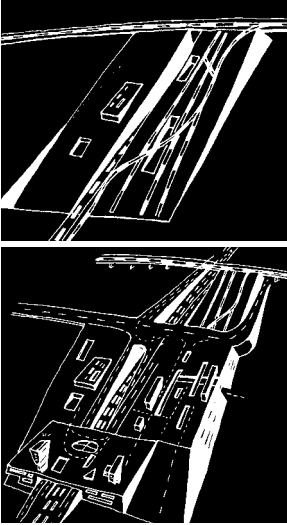


2

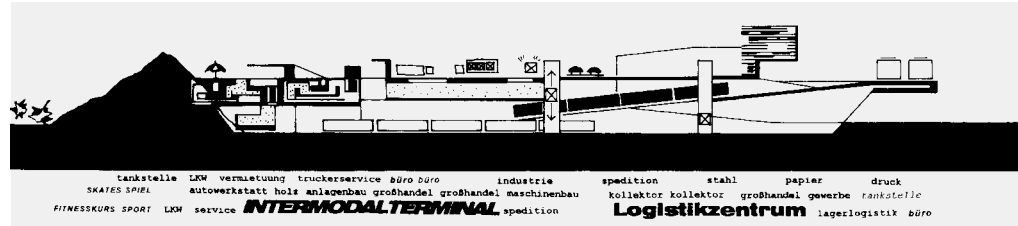
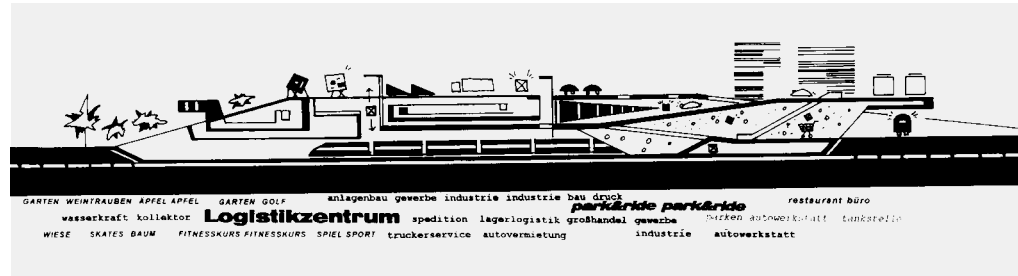


3

- 1 Projektgebiet 1
- 2 Kontext Autobahnknoten
- 3 Ausbau des Knotens
- 4 Schema Überlagerung
- 5 Schnittschemen
- 6 Projektgebiet 2



4



5

2

Bahnhofsareal / Bozner Boden

Integration der Bahntrasse für Personenverkehr in die Stadt – die Urbanisierung der Bahn – bedeutet, die Trasse so zu modifizieren, dass Entwicklungsprozesse innerhalb der Stadt und nach außen nicht gestört, sondern gefördert werden: Die Bahn wird an das nördliche Eisackufer verlegt, der Bahnhof an den Verdiplatz verschoben. Im Bereich Kampiller Brücke wird die Trasse überquert, Richtung Verdiplatz fällt das Gelände, die Bahn bleibt horizontal und wird aufgeständert. Die Barriere wird somit unter Ausnutzung der Topografie aufgehoben. Der Bahnhof liegt am Verdiplatz ca. 9 m über angrenzendem Stadtniveau. Der Bahnhof wirkt als Magnetpol für die Stadterweiterung auf ehemaligem Bahnareal. Hochgeschwindigkeitszüge halten am Verdiplatz. Städtische Programme profitieren von der unmittelbaren Präsenz der Infrastruktur direkt am Zentrum. Diese gewinnt an Effizienz und Attraktivität. Die Verbindung des Erweiterungsgebietes verläuft parallel zur Trasse, die Barriere entfällt. Die Stadt kann kontinuierlich wachsen und flexibel auf Entwicklungsprozesse reagieren. Zusätzlich zu Bahndiensten entsteht ein Informations- und Dienstleistungszentrum, direkt an die



6

Altstadt angeschlossen. Der Bahnhof wird zur Transferstation zwischen Transportnetzen untereinander und der Stadt. Unterschiedliche Hierarchien des öffentlichen Verkehrssystems werden untereinander, mit dem lokalen Straßennetz und sogar der Autobahn direkt verbunden. Über die neuen Autobahnausfahrten Kampiller Brücke und Rombrücke / Virgl-Viadukt wird der Bahnhof direkt angeschlossen.

Das bestehende Gewerbegebiet wird verdichtet. Es profitiert direkt von der Bahntrasse und kann diese in einer hybriden Struktur integrieren und anzapfen. Das direkte Einbetten der Trasse in die Kubatur verhindert Immissionen und bringt der Stadterweiterung ein heterogenes Nutzungsgefüge. Infrastruktur und Stadt vermischen sich durch direkte Überlagerung.

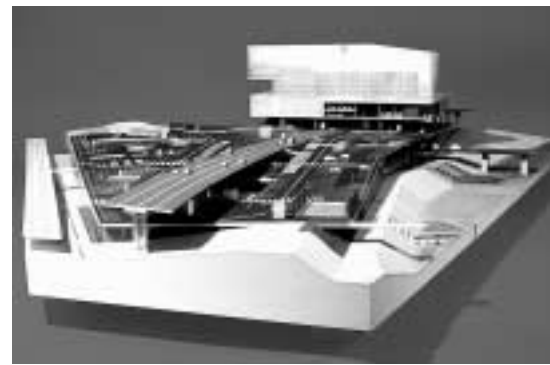
3

Virgl-Viadukt

Am Virgl Viadukt, Höhe Rombrücke, entsteht eine der neuen Anbindungen an die Autobahn. Der Eingriff liegt geographisch zentral in der Agglomeration. Die Brenner-Autobahn überquert Bozen als Viadukt in einer Höhe von 6 bis 14 m als 20 m breites Betonband. Die Schienentrasse tangiert das Gebiet im Südwesten. Zwei Hauptverbindungen des lokalen Straßennetzes verlaufen quer bzw. längs der Autobahn auf Stadtniveau. Die starke Präsenz der Verkehrsinfrastrukturen, v.a. der Autobahn, provoziert eine extensiv genutzte Restfläche. Das Gebiet hat das große Potential, Vorteile einer peripheren Lage mit solchen einer Lage in dichter städtischer Struktur zu vereinen. Lokaler Verkehrsknoten und Autobahn verursachen eine extreme Passantenfrequenz – täglich ein Vielfaches der Einwohner Bozens. Die Ausbildung einer Zwischenzone, einer Infiltration von Autobahn und Stadt, verwischt deren Grenzen. Die Annäherung von Autobahn und Stadt geschieht physisch (neuer Anbindungspunkt: Auf- und Abfahrt) und programmatisch, indem typologische Komponenten der Servicezonen von Autobahnen (Tankstelle, Werkstatt, Shop, Fastfood...) und spezifisch an die Agglomeration gebundene Programme (Hotel, Ausstellungsflächen, Konferenzbereiche, Sport- und Unterhaltungseinrichtungen, Shopping-Mall, Büros, Wohnungen...) vereint werden. Die Autobahnausfahrt wird zur hybriden, genutzten Kubatur, die gleichzeitig die Verkehrsverbindung zwischen Stadt und Autobahn und die Programme aufnimmt. Eine verkehrsführende Oberfläche faltet sich, ausgehend vom Niveau der aufgeständerten Autobahn, durch das Gebäude. Die Anbindung an das lokale Verkehrsnetz verläuft als über diese Oberfläche gedehnter Kreisverkehr und garantiert unmittelbare Zugänglichkeit der Programme, das Gebäude wird befahrbar. Die Nut-



5

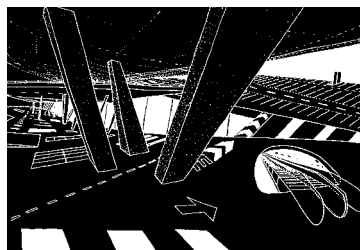


6

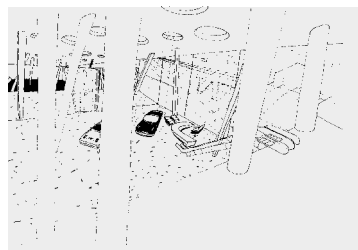
zungen werden direkt von der Autobahn oder vom städtischen Netz erschlossen. Die Stadt gewinnt Programme der Autobahn, die Autobahn Programme der Stadt. 24 Stunden pro Tag stehen Stadt und Autobahn die Serviceeinrichtungen zur Verfügung. Der Baukörper bietet durch unterschiedlichste Bedingungen (flach und tief / hoch und schlank, hell / dunkel, introvertiert / extrovertiert, von Verkehrswegen durchzogen / ruhig und privat...) die Voraussetzungen, ein heterogenes Nutzungsgefüge zusammenfassen zu können. Wohnungen und Büros koexistieren mit einem Casino, Sportplätze mit einem Restaurant, ein Motel mit einer Shopping-Mall, ein Parkplatz mit einer Bibliothek, ein Bordell mit einer Hochzeitskapelle... Ein Wohnbau wächst heraus und faltet sich über die Autobahn. Die Plattform mit Patio-Wohnungen schirmt Immissionen ab. Introvertiertes Wohnen mit privaten grünen Höfen ist mit einer Wohnscheibe kombiniert. Die der Autobahn zugewandte Laubengängerschließung wird durch riesige Werbeflächen zur Autobahn geschützt. Man wohnt gratis – die Werbeeinnahmen decken die Miete!



6



7



8

a cura di Orazio Basso

Textbausteine
Architetture di carta

Marcovaldo

[...] Autunno – Il giardino dei gatti ostinati
La città dei gatti e la città degli uomini stanno l'una dentro l'altra, ma non sono la medesima città. Pochi gatti ricordano il tempo in cui non c'era differenza: le strade e le piazze degli uomini erano anche strade e piazze dei gatti, e i prati, e i cortili, e i balconi, e le fontane: si viveva in uno spazio largo e vario. Ma già ormai da più generazioni i felini domestici sono prigionieri in una città inabitabile: le vie ininterrottamente sono corse dal traffico mortale delle macchine schiacciagatti; in ogni metro quadrato di terreno dove s'aprive un giardino o un'area sgombra o i ruderi d'una vecchia demolizione ora torreggiano condomini, caseggiati popolari, grattacieli nuovi fiammanti; ogni andito è stipato dalle auto in parcheggio; i cortili a uno a uno vengono ricoperti d'una soletta e trasformati in garages o in cinema o in depositi-merci o in officine. E dove s'estendeva un altopiano ondeggiante di tetti bassi, cimese, altane, serbatoi d'acqua, balconi, lucernai, tettoie di lamiera, ora s'innalza il sopraelevamento generale d'ogni vano sopraelevabile: spariscono i dislivelli intermedi tra l'infimo suolo stradale e l'eccelso cielo dei super-attici; il gatto delle nuove nidiate cerca invano l'itinerario dei padri, l'appiglio per il soffice salto della balaustra al cornicione alla grondaia, per la scattante arrampicata sulle tegole.
Ma in questa città verticale, in questa città compressa dove tutti i vuoti tendono a riempirsi e ogni blocco di cemento a compenetrarsi con altri blocchi di cemento, si apre una specie di controcittà, di città negativa, che consiste di fette vuote tra muro e muro, di distanze minime prescritte dal regolamento edilizio tra due costruzioni, tra retro e retro di due costruzioni; è una città di intercapedini, pozzi di luce, canali d'aerazione, passaggi carrabili, piazzole interne, accessi agli scantinati, come una rete di canali secchi su un pianeta d'intonaco e catrame, ed è attraverso questa rete che rasente i muri corre ancora l'antico popolo dei gatti.
Marcovaldo, certe volte, per passare il

tempo, seguiva un gatto. Era l'intervallo del lavoro tra la mezza e le tre, quando, tranne Marcovaldo, tutto il personale andava a casa a mangiare, e lui – che si portava la colazione nella borsa – apparecchiava tra le casse del magazzino, masticava il suo boccone, fumava un mezzo toscano e girellava lì intorno, solo e ozioso, aspettando la ripresa. In quelle ore, un gatto che facesse capolino da una finestra era sempre una compagnia benvenuta, e una guida per nuove esplorazioni. Aveva fatto amicizia con un soriano, ben pasciuto, fiocco celeste al collo, certamente alloggiato presso qualche famiglia benestante. Questo soriano aveva in comune con Marcovaldo l'abitudine della passeggiata di primo dopopranzo: ne nacque naturalmente un'amicizia. Seguendo l'amico soriano, Marcovaldo aveva preso a guardare i posti come attraverso i tondi occhi d'un micio e anche se erano i soliti dintorni della sua ditta li vedeva in una luce diversa, scenari di storie gattesche, con collegamenti praticabili solo da zampe felpate e leggere. Sebbene il quartiere dall'esterno sembrasse povero di gatti, ogni giorno nei suoi giri Marcovaldo faceva conoscenza con qualche muso nuovo, e bastava un graulio, uno sbuffo, un tendersi del pelo su una schiena arcuata per fargli intuire legami e intrighi e rivalità tra loro. In quei momenti credeva già d'essere entrato nel segreto della società dei felini: ed ecco si sentiva scrutato da pupille che diventavano fessure, sorvegliato dalle antenne dei baffi tesi, e tutti i gatti attorno a lui sedevano impenetrabili come sfingi, il triangolo rosa del naso convergente sul triangolo nero delle labbra, e solo a muoversi era il vertice delle orecchie, con un guizzo vibrante come un radar. Si giungeva al fondo d'una stretta intercapedine, tra squallidi muri ciechi: e guardandosi intorno Marcovaldo vedeva che tutti i gatti che l'avevano guidato fin là erano spariti, tutt'insieme, non si capiva da che parte, anche il suo amico soriano lasciandolo solo. Il loro regno aveva territori cerimonie usanze che non gli era concesso di scoprire. In compenso, dalla città dei gatti [...]



a cura della redazione

mailto:archiworld.it

Silberband durch Bozen

Die Autobahn-Verhüllung – Man fährt die Italienallee entlang – stop and go – von Ampel zu Ampel, und da, plötzlich – beim Überqueren der Drususbrücke – erscheint sie im vollen Glanz der Abendsonne: Die Lärm- und Sichtschutzkonstruktion an der aufgestellten Autobahn mitten durch Bozen. An diesem Planungsfehler der 60er Jahre, der Tonnen von Blei und Ruß auf die darunterliegende Stadt abgelagert hat, wurde ein zweckmäßig-zeitgemäßes Metall-Glas-Rohr wie ein starker horizontaler Strich gegen Oberau hin gezogen. Der Gestalter des markanten Eingriffs ist mir nicht bekannt. Vielleicht sitzt er in der Firma, die diese Konstruktion gebaut und montiert hat. Der Autobahngesellschaft muß jedenfalls ein Kompliment für diese gelungene Lösung ausgesprochen werden, sei sie nun von einem ästhetischen oder funktionellen Standpunkt aus betrachtet. Es besteht Einklang zwischen den restaurierten Betonstützen in Grau und den seitlich auf die Betonwanne der Fahrbahn aufgezogenen Lärmschutzwänden. Die Lösung liegt im Trend. Sie entlehnt einiges aus dem Gedankengut der glitzernden Sportkarossen der middle- und higher class von gestern und heute. Abgerundete Blechelemente mit Glaseinsätzen und regelmäßig angeordneten Montagefugen erinnern uns an vorbeifliegende Auto-züge. Es scheint so, als ob die Autobahn selbst in Bewegung käme, wie ein laufendes Silberband aus dem Virglberg herauszischt und gegen Süden hin in der Industriezone verschwindet. Das ganze schaut edel aus, und das ist wichtig.
Benno Simma

L'età della bancarella

Poco dopo Natale – le piazze vuote, allargate in larghezza, allungate in lunghezza, alzate in altezza. Le strade prolungate nelle zone pedonali. Poco dopo Natale poche persone a scatti in giro per le piazze vuote più vuote anche degli alberi secchi di freddo, nudi di addobbi luminosi. Gli alberi possono godersi un po' di naturale letargo corteggiati solo dai cani

tenuti al guinzaglio dalle padrone munite di quanto igienico e fazzolettino raccogli escrementi, soprattutto nelle zone pedonali dove più facile è calpestarli e riprodurli a forma di suole e di tacchi.

Poco dopo Natale è breve momento di meritato riposo per gli Assessori Comunali Provinciali Regionali e Statali Assessori al Turismo alla Cultura Assessori al servizio dei cittadini al servizio della comunità Assessori divulgatori del buon nome e della buona forma del commercio e dell'onestà dei commercianti della propria città, della propria provincia, della propria regione, del proprio stato. Gli Assessori riposano dopo l'intensa, attenta qualificata organizzazione e divulgazione dei raduni e convegni degli ambulanti più qualificati e più noti internazionalmente. Riposano dopo aver per notti intere studiate le dimensioni, i colori, le posizioni dei banchi espositivi. Dopo aver studiato per giorni e per notti: balconcini e verande in legno rustico; tettucci spioventi; cappuccetti rossi alle porticine a cuoricino. Dopo aver a lungo meditato sugli standardi rossi bianchi azzurri, sulle bandiere patriottiche sui rotondi angioletti portatori di messaggi di pace opulenta. Riposano dopo aver occupato ogni angolo con alberelli natalizi, trenini giocattolo, carrozze con carrelli e cavallini e migliaia di bancarelle luminose vociose di argentei suoni. Finalmente il nuovo millennio eredita la Cultura della bancarella finalmente i nostri Assessori hanno definito l'impronta storica della nostra epoca, che sarà ricordata per i grandi Uomini Assessori che hanno dato all'umanità la Bancarella più ricca di amore e di bontà.

Marcello Bizzarri

Von: Dr. Arch. Thomas M. Demetz

[mailto:thomas.demetz@provinz.bz.it]

Gesendet: lunedì 16 luglio 2001 15:20

An: mailtb.bz@archiworld.it

Betreff: dio dettaglio

> se dio è nel dettaglio allora dio

è morto nel nuovo palazzo provinciale

Thomas Demetz

a cura di Mario Sbordone

Inter-nos

www.parcheggi.it

Argomento: parcheggi, con un occhio di riguardo a soluzioni tecniche e tecnologiche per le varie tipologie. Interessanti la sezione dedicata a mostre, convegni e fiere e il ricco elenco di indirizzi correlati comprendente le informazioni in materia per molte città italiane.

www.inu.it

Pagina ufficiale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica con informazioni relative a mobilità e spazi pubblici nei centri urbani.

www.fiab-onlus.it

La Federazione Italiana Amici della Bicicletta è promotrice di una delle soluzioni più radicali ed efficaci del problema traffico automobilistico: l'uso di un collaudatissimo e sano mezzo alternativo. Comprende le più recenti proposte di legge e di modifiche al Codice della Strada.

www.atm-mi/ita/parche.htm

www.passau.de/passau/verkehr/parkride.htm

Di fondamentale importanza per il successo dei sistemi di parcheggi park & ride è la diffusione dell'informazione relativa, che deve garantire visibilità in loco e a distanza. Questi due indirizzi costituiscono l'informazione in rete delle città di Milano e Passau.

www.flaminiobertoni.it

Non solo smog. Questo sito è dedicato ad un grandissimo designer che con il suo lavoro ha scritto alcune delle migliori pagine nel campo dell'automobile. Traction Avant, 2CV, DS, AMI6 sono solo alcune delle sue indimenticabili creazioni. Per non demonizzare il mezzo in sé.

Werbung in turrisbabel

„turrisbabel“ ist die Kulturzeitschrift der Architektenkammer der Provinz Bozen; es erscheint 3-4-mal im Jahr und umfasst ca. 80 Textseiten plus Werbung.

Das Heft liefert aktuelle und dokumentarische Information zum Thema realisierte und gedachte Architektur, Wettbewerbe, Design und Inneneinrichtung in Südtirol und außerhalb.

Jede Ausgabe hat eine Auflage von 3.000 Exemplaren, die durch Postabonnement an alle Architekten und Gemeindevertreter, an öffentliche Ämter und Einrichtungen, an die Presse, an Geometer, an Vertreter des Bauwesens und der Wirtschaft der Provinz Bozen geschickt werden. Außerdem wird „turrisbabel“ auch allen Architekten- und Ingenieurkammern Italiens zugeschickt. Sie haben also die Möglichkeit, für Ihre Produkte in „turrisbabel“ zu werben. Mit Ihrem Beitrag unterstützen Sie die Diskussion und die Information über Themen von öffentlichem Interesse, die unsere gebaute Umwelt zum Inhalt haben.

Info: Architektenkammer der Provinz Bozen

Tel. 0471 971741 E-mail: turrisbabel.bz@archiworld.it

Pubblicità su turrisbabel

„turrisbabel“ è la rivista culturale dell'Ordine degli Architetti della Provincia di Bolzano. La rivista esce con 3-4 numeri all'anno, è composta di circa 80 pagine di testo più la pubblicità. Contiene attualità e documentazione su architettura realizzata e progettata, arredamento e design in Alto Adige e fuori, offrendo informazione in questi settori. Ogni numero ha una tiratura di 3.000 copie, che vengono spedite in abbonamento postale a tutti gli architetti e rappresentanti comunali della provincia di Bolzano, alle amministrazioni e servizi pubblici ed a nominativi scelti tra geometri e ingegneri. „turrisbabel“ viene inoltre inviato a tutti gli ordini provinciali degli architetti ed ingegneri, agli organi di stampa ed a eminenti personalità del mondo imprenditoriale e professionale. „turrisbabel“ Vi offre la possibilità di pubblicizzare i Vostri prodotti. Con il Vostro contributo rendete inoltre possibile la discussione e la diffusione di temi di interesse pubblico nell'ambito del nostro mondo costruito.

Info: Ordine degli Architetti Provincia di Bolzano

Tel. 0471 971741 E-mail: turrisbabel.bz@archiworld.it



.....
Name / Nome

.....
Firmenbezeichnung / Ragione Sociale

.....
Adresse / Indirizzo

.....
Telefon / Telefono

Fax

.....
E-mail

Interesse Abonnement / Abbonamento Mitarbeit / Collaborazione Werbung / Pubblicità

Abtrennen und in Kuvert verschicken an: **Architektenkammer der Provinz Bozen, Sparkassenstraße 15 I – 39100 Bozen**

Staccare e spedire in busta a: **Ordine degli Architetti Provincia di Bolzano, via Cassa di Risparmio 15 I – 39100 Bolzano**