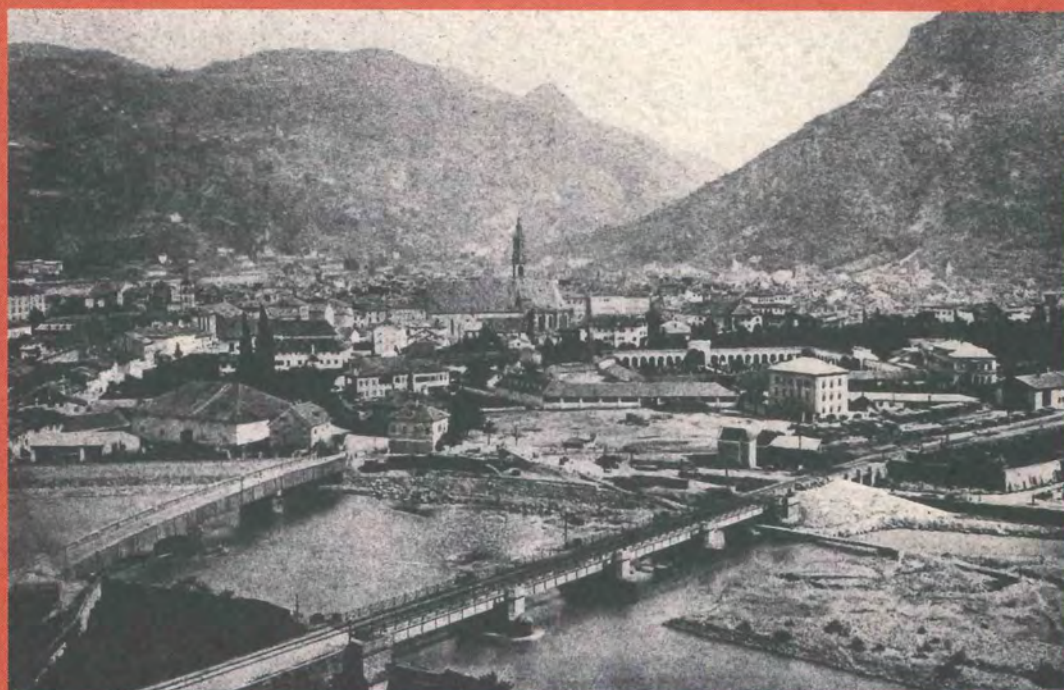


TURRIS BABEL



Tema Bolzano/Thema Bozen: Per un dibattito sulla città • *Concorsi/Wettbewerbe:* Feuerwehr- und Zivilschutzhaus Neumarkt • *Vorträge/Conferenze:* Georges Descombes, architetto

Notiziario
Ordine Architetti
Provincia di Bolzano

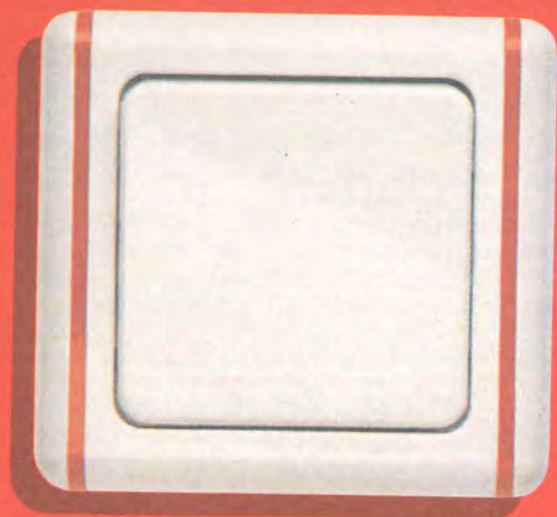


Mitteilungsblatt
Architektenkammer
der Provinz Bozen

TRIMESTRALE, ANNO XII, 36 Juni/giugno 1996.

Sped. in abbonamento postale, gr. 50

TAXE PERCUE



*Wenn Sie diesen
Se trovate questo
Lichtschalter zu modern
interruttore troppo
finden, sollten Sie einmal
moderno... guardate
nach rechts schauen.
verso destra.*



*Wenn Sie diesen
Se trovate questo
Lichtschalter zu altmodisch
interruttore fuorimoda...
finden, sollten Sie einmal
guardate verso sinistra.
nach links schauen.*

Berker

Geschmäcker sind verschieden. Da ist es gut, eine so große Auswahl zu haben, wie mit der Lichtschalter-Kollektion von Berker. Eine bunte Palette an individuellen Schaltersystemen, von den nostalgischen Glas-Schaltern bis zu den modernen Cliptec-Schaltern, bei denen Sie im Handumdrehen die farbigen Clips nach Belieben austauschen können. Und dazu noch viele andere Modelle, mit denen Ihren individuellen Gestaltungsideen keine Grenzen gesetzt sind.

Il gusto è personale. Giusto quindi disporre di una ampia scelta, come nella collezione interruttori Berker. Una vasta gamma di colori per un sistema di progettazione individuale: dal modello nostalgico in vetro, ai moderni interruttori Cliptec che in un baleno cambiano il colore delle loro clips a Vostro piacere e con semplicità. Inoltre tanti modelli ancora, per creare un ambiente personale con un sistema d'interruttori senza frontiere.

SELECTRA Der Partner der Elektriker. Il partner degli elettricisti.



HÖLLER

*mehr als eine Tischlerei
dal legno in poi*



Trend

Home



Salon

Ob im privaten Wohnraum oder im öffentlichen Warte- und Empfangsbereich, ob in edler oder funktionaler Ausführung, DUETT ist immer ein vielseitiges und repräsentativ einsetzbares Sitzprogramm. HÖLLER, als Hersteller des Möbelprogramms DUETT, steht Ihnen gerne für weitere Informationen zur Verfügung. Rufen Sie uns an!

DUETT

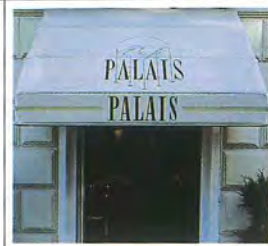
Qualitätsprodukte nach Ihrem Wunsch



- ✓ **H**austreppen aus edlem Hartholz
- ✓ **D**achfenster solide Facharbeit 30 Größen
- ✓ **D**achbodentreppen Herstellung nach Maß
- ✓ **S**pindeltreppen aus massivem Holz oder in Stahl
- ✓ **M**obile **T**rennwände mit hoher Schalldämmung

estfeller
39040 AUER • Tel. 0471/810089

Fassadenschrift
Scritte murali



Bautafeln
Tabelloni per cantieri

Systemschilder
Sistemi di informazione



Dekoration
Decorazioni

Orientierungskonzepte
Concetti d'orientamento



SCHÖNWEGER R&H
OHG
Schrift · Dekoration · Siebdruck

I-39012 MERAN,
Schießstandstr. 19B
Tel. 0473/22 22 21
Fax 0473/22 22 31
Filiale BOZEN,
Gerbergasse 7
Tel./Fax 0471/97 31 10

Wandbild
Dipinti murali



Farbpsychologie
Psicologia del colore

Farbplanung
Progettazione colori



Farbdidaktik
Diddattica dei colori

Dekorative Malerei
Pittura decorativa



**HERBERT
SCHÖNWEGER**
Farbdesign

I 39012 MERAN
Schießstandstr. 19B
Tel. (0473) 22 22 21
Fax (0473) 22 22 31

Environment



GEWUSST WIE,

MAN FLIESE SIE,

SAGTE SICH SCHON

CARACALLA

DER ERSTE SCHRITT ZU MODERNER RAUM AUSSTATTUNG WAR GETAN.

UND BETRACHTETE

DER NÄCHSTE FÜHRT DURCH DIE TÜR DES NEUEN SHOWROOM

VOLLER STOLZ

"ATRIUM" BEI REINISCH. HIER KÖNNEN SIE IHRER FLIES(S)ENDEN

SEINE NEUEN

PHANTASIE FREIEN LAUF LASSEN. ENTSPRECHEND VIELFÄLTIG IST UNSERE

THERMEN.

AUSWAHL AN FLIESEN UND MOSAIKEN. FÜR QUALITÄT UND STIL

BÜRGEN DIE BEKANNTESTEN HERSTELLER AUS DEM IN- UND AUSLAND.

LIEFERUNG UND VERLEGUNG SÄMTLICHER
KERAMISCHER WAND- UND BODENFLIESEN

J. REINISCH+CO.
FLIESEN
PIASTRELLE

I-39100 BOZEN, SCHLACHTHOFSTR. 9, TEL. 0471/978305, FAX 0471/970755

Innovative



Präzision in der Verarbeitung, optimale Qualität der Rohstoffe und das technische Know-how von Hobatherm machen diese Kamine zu Produkten höchster Qualität.

Kaminsysteme



Hobatherm-Kamine, auch als individuell gefertigte Einzelteile in Farbgebung und Material, bieten optimale Problemlösungen: Die Verhinderung von Rußablagerungen und Versottungen sowie hohe Abgasgeschwindigkeiten, machen das tägliche Heizen wirtschaftlich und effizient.

in Edelstahl



RIEGER

Informationen erteilt Ihnen Ihr Planer, Ihr Heizungsfachmann oder Rieger GmbH.
Bozen, Tel. (0471) 931025, Telefax 931504



Onduline®

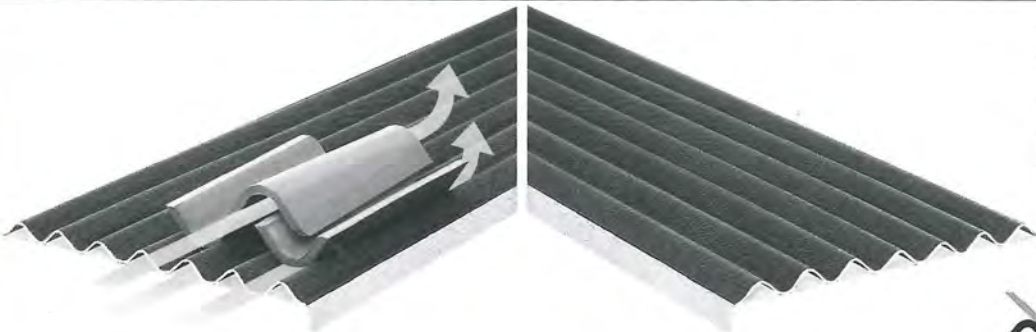
VALORE AGGIUNTO AL TETTO

COPERTURE



- impermeabilità assoluta
- ottima resistenza al gelo
- assenza di manutenzione
- posa in opera facile ed economica

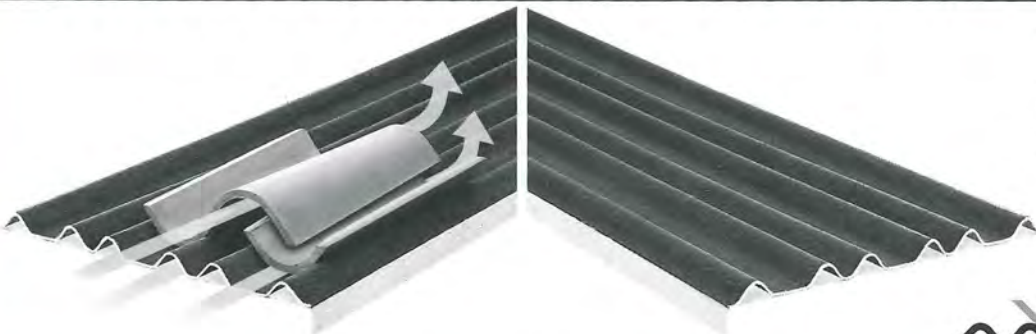
SOTTOCOPPO "CLASSICO 95"



- Per coppi da cm.17 a cm.18
- impermeabilità totale
 - stabilità dei coppi
 - assenza totale di manutenzione
 - ventilazione delle strutture e dei coppi



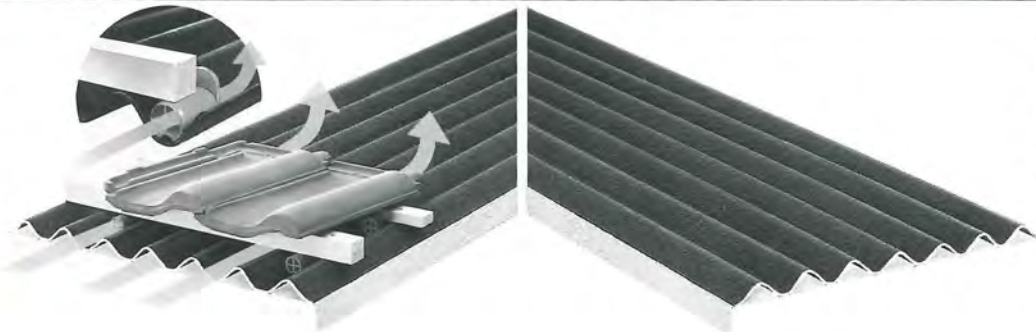
SOTTOCOPPO "ONDABASE 190" E "ONDABASE 220"



- "ONDABASE 190"
- per coppi da cm.17 a cm.18
- "ONDABASE 220"
- per coppi da cm.18 a cm.21,5



SOTTOTEGOLA



- impermeabilità
- traspirazione anticondensa
- stabilità delle tegole
- durata
- economia

COPERTURE E SOTTOCOPERTURE VENTILATE E IMPERMEABILI

Onduline ITALIA SPA

ONDULINE Italia S.p.A. - 55011 ALTOPASCIO (Lucca) - Via Sibolla
Tel. (0583) 25611/2/3/4/5 r.a. - Telex 500228 ITOFIC I - Fax (0583) 24582

IN VENDITA NEI MIGLIORI MAGAZZINI CON IL MARCHIO **Onduline** IMPRESSO SU CIASCUNA LASTRA

Per richiesta documentazione:
ONDULINE Italia - 55011 ALTOPASCIO (Lucca) - Via Sibolla

NOME / RAG. SOCIALE _____ CITTÀ _____
INDIRIZZO _____ PROFESSIONE / RAMO DI ATTIVITÀ _____
CAP _____

TB&Z

HEIZKÖRPER CORPI SCALDANTI



Studio Walter



PLAN

Der Kermi plan verkörpert Heizkörper-Fortschritt bereits auf den ersten Blick. Durch innovative Optik auf der ganzen Linie. Mit superglatter Frontpartie.

Corpi scaldanti con frontale liscio per una maggiore armonia nell'ambiente.



DECOR

Behagliches Raumklima mit dem neuen Kermi decor. Hohe spezifische Wärmeleistung und feinfühliges Regelung.

L'innovazione nel campo dei radiatori tubolari per le massime esigenze nel campo dell'ottica, funzionalità e confort abitativo.

INNERHOFER

Bruneck, Dantestraße 1 - Brunico, via Dante 1
Tel. 0474 / 85133 - Fax: 0474 / 85135



WIENERBERGER
Laterizi S.p.A.

POROTHERM®

Il marchio esclusivo del più grande produttore europeo di laterizi



SELL 1125



Holzfenster
RAL-GÜTEZEICHEN

DAS
ERSTE UND
EINZIGE
IN ITALIEN

geprüft
getestet
ausgezeichnet

MIT DEM
RAL
GÜTEZEICHEN

**Südtirol
FENSTER**

Entscheidungen fürs Leben
39030 Gais, Telefon 0 474 - 50 42 57

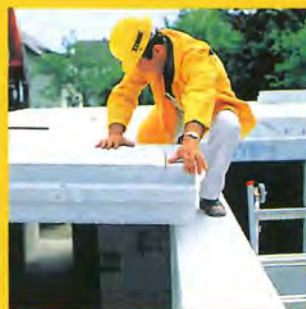
**Soluzioni ideali
per il rispetto dell'ambiente**

YTONG®

SISTEMA DI COSTRUZIONE COMPLETO

Ytong è prodotto in impianti a basso impatto ambientale con materie prime rinnovabili e presenti in abbondanza in natura. Più leggero di altri materiali, permette un risparmio nei costi di trasporto ed una veloce posa in opera di mura-ture ed impianti. Grazie al suo elevato coefficiente termico non è necessario il rivestimento con altri materiali isolanti, permettendo di ridurre lo spessore delle pareti esterne e di contenere il consumo di energia per il riscaldamento. Ytong migliora la vivibilità ambientale, stabilizzando umidità e temperatura, mantenendo i locali freschi d'estate e caldi d'inverno. La Ytong è presente in Europa con 21 stabilimenti.

Il nuovo blocco portante con doppio incastro e maniglie di sollevamento



Posa del pannello armato autoportante per solai e copertura

- Blocchi per murature portanti e tramezzatura
- Pannelli armati per solai, coperture e tamponamento di strutture commerciali
- Architravi armate

A partire dalla primavera '96 sono in programma specifici corsi di formazione



SISTEMA PER GIARDINI PENSILI

I tetti piani e le coperture in pendenza (sino a 30°) offrono la possibilità di creare nuove aree verdi in forma di giardini pensili sia come veri e propri giardini, sia come inverdimenti estensivi. L'utilizzo del sistema Tetto Verde offre notevoli vantaggi ecologici ed economici; i prodotti sono infatti realizzati con materiali riciclati, a loro volta riciclabili, e permettono la realizzazione di giardini pensili con caratteristiche di elevato isolamento termico, con la possibilità di accedere ai contributi per il miglioramento energetico. Tetto Verde è in grado di offrire soluzioni diverse, supportate da esaurienti descrizioni tecniche.

Esempio di giardino pensile di tipo intensivo (prato, cespugli, piccoli alberi).



Fase di posa in opera del feltro di accumulo e degli elementi drenanti che precede quella del telo filtrante e dello specifico terriccio per giardino pensile.

- Giardini pensili ● Inverdimento pensile isolante
- Inverdimento di garage sotterranei
- Coperture verdi per industrie e tetti inclinati
- Accessori per il drenaggio dell'acqua

Vom Profi für...

**durchdachte, flexible
Büro - Einrichtungssysteme**



Ob Sie eine einfache, praktische Lösung für Ihre Vorzimmer-Dame suchen, oder eine repräsentative, raffinierte Gestaltung des Chef-Büros: wir haben das Know How ... und die entsprechenden Markenhersteller. Denn: entscheidend ist nicht die einfachste Lösung für Ihre Büroeinrichtungswünsche zu finden, sondern die sinnvollste, für den Arbeitsablauf optimalste Lösung. Ob ergonomisch richtige Bürostühle, computer-gerechte Arbeitsinseln, praktische Ablagesysteme oder repräsentative Chef-Büros... fragen Sie uns! Natürlich können Sie aus vielen Farben die Ihnen sympathischste Farbe für die Bezugstoffe auswählen! Wir erstellen gerne für Sie oder Ihre Kunden ein Offert, schicken Ihnen Unterlagen, die Sie interessieren werden!

Wir planen
Harmonie mit System:

HARMONIE
SYSTEM G.m.b.H.

I-39012 MERAN - MERANO (BZ) Rennstallweg 27 Via Scuderie
Tel.: 0473/220555 (3 lin.) Telefax: 0473/222232

Consulenza e vendita presso:

Compilare e spedire a: DE ECCHER DI BONAZZA - Via Kuperion, 17 - 39012 MERANO



Via Kuperion, 17 - 39012 Merano - Tel. 0473/445000 - Fax 445020

- YTONG
- TETTO VERDE
- Desidero ricevere materiale informativo
- Desidero conoscere l'indirizzo del rivenditore più vicino a casa mia
- Desidero ricevere la visita di un agente
- Desidero ricevere informazioni sui corsi di formazione

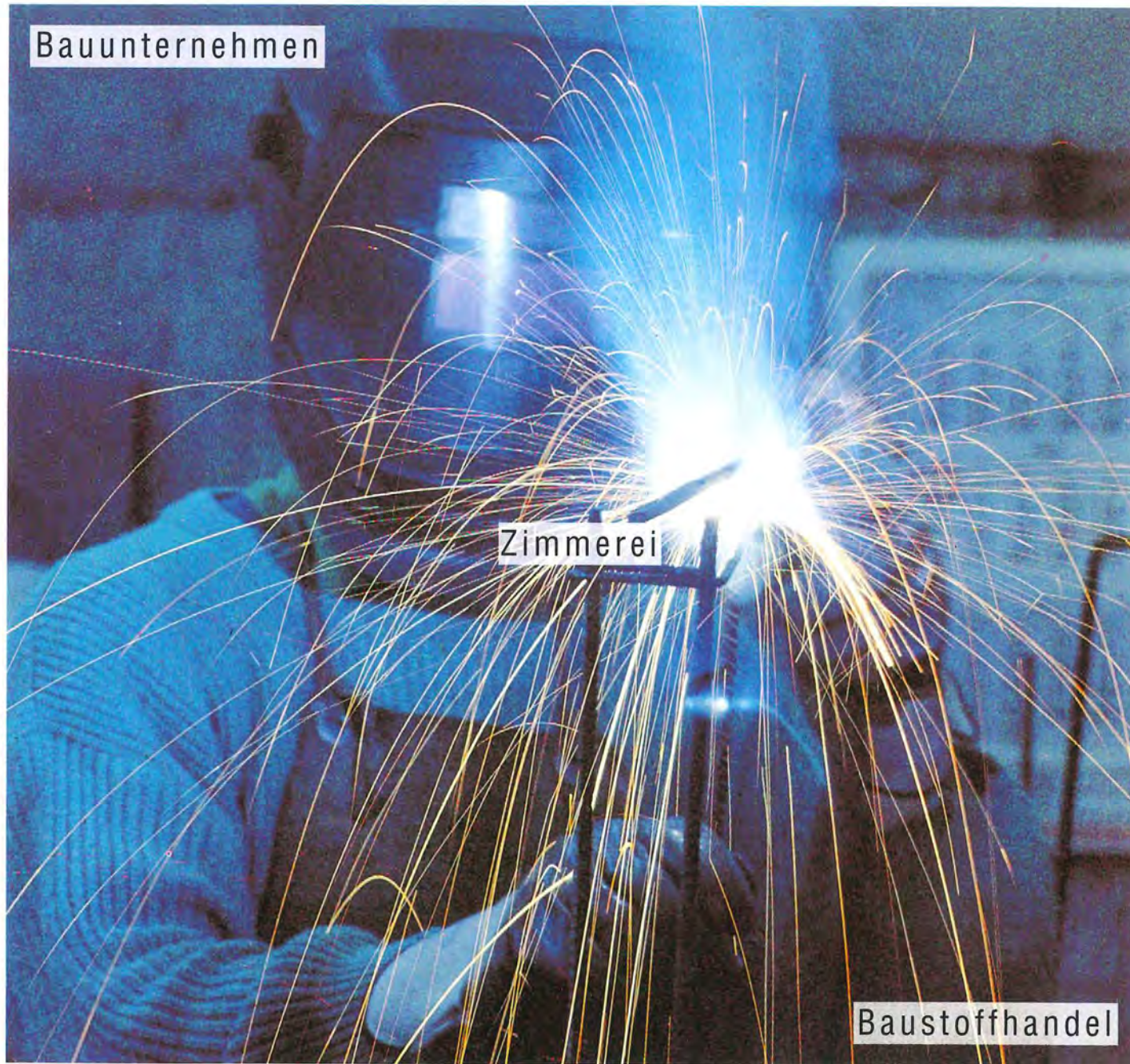
Nome Cognome Azienda

Indirizzo

Telefono Telefax

Es macht mir Spaß, in so einem modernen und schönen Handwerksgebäude zu arbeiten...

Bauunternehmen



Zimmererei

Baustoffhandel

Während Heinz auf seinem Arbeitsplatz alles genauestens zusammenschweißt, sprechen wir mit Architekten, Ingenieuren und Bauherren, um nach bestem Wissen und Können, Industrie- und Handwerksgebäude zu bauen. Da wir uns bei derartigen Aufgaben voll auf unsere Handwerker



ZIMMERHOFER
Auf Vertrauen bauen
Bauunternehmen Baustoffhandel
Zimmererei

und Techniker verlassen können - inzwischen sind es langjährige Mitarbeiter geworden - freut es uns immer wieder, aufs Neue herausgefordert zu werden.

Neben Bau- und Zimmermannsarbeiten bieten wir noch alle handelsüblichen Baustoffe bester Qualität.

Zimmerhofer OHG: Sand in Taufers Industriezone 14 Tel. 0474/678098 Fax 0474/678936

EDITORIAL/E

Benno Simma 2

THEMA BOZEN / TEMA BOLZANO

Per un dibattito sulla città Paolo Bonatti	4
È primavera: svegliatevi bambine Claudio Panerari	7
Quale futuro per l'area ferroviaria di Bolzano Peter Morello e Claudio Polo	12
Diskussion tut not! Un dibattito è necessario	18
Umbauprojekt Komplex »Hotel Greif« Boris Podrecca	19
Palazzo per gli uffici della Provincia Aut. di Bolzano Oswald Zoeggeler	21
Studio su Piazza Stazione Renzo Gennaro	23
Teatro Civico Marco Zanuso	24
Pastoralzentrum Bozen Othmar Barth	26
Parkhaus - Feuerwehrhalle H&T - Martin Weiss	28
Sistemazione dell'area attigua a Piazza Verdi Renzo Gennaro	29
Eisackbrücke Georg Kauer	30

DE ARCHITECTURA

»Sunlight in a Cafeteria« Markus Scherer	31
Sanierung und Zubau Wohnhaus Gamper, Dorf Tirol Eva Degiampietro	33
Lager- und Verwaltungsgebäude der Ladurner Hospitalia GmbH Magdalene Schmidt	35

SEMINARE / SEMINARI

Seminario internazionale di Novacella Thomas Demetz	37
--	----

WETTBEWERBE / CONCORSI

Confessioni di un commissario Claudio Lucchin	41
Feuerwehr- und Zivilschutzhaus Neumarkt	42

AUSSTELLUNGEN / MOSTRE

Architetti portoghesi contemporanei Antonio Angelillo	56
--	----

VORTRÄGE / CONFERENZE

Georges Descombes, architetto Giovanni Disegna	64
---	----

Notiziario / Mitteilungsblatt
Ordine degli Architetti / Architektenkammer
39100 Bolzano, Via Cassa di Risparmio, 15
39100 Bozen, Sparkassenstraße 15
Tel. 0471/971741

Direttore responsabile / Verantwortlich für den Inhalt
Benno Simma

Redazione / Redaktion Franco Bevilacqua
Eva Degiampietro
Siegfried Delueg
Thomas Demetz
Giovanni Disegna
Bruno Flaim
Paolo De Martin
Albert Mascotti
Claudio Polo
Markus Scherer
Benno Simma
Giusi Sorrusca
Elmar Unterhauser

Pubblicità e amministrazione / Verantwortlich für die Werbung
Giovanni Disegna, Tel. 0471/982468

Stampa / Druck: cierre
Fotocomposizione / Fotosatz: Graphic Line, Bolzano / Bozen
Grafik / Layout: Benno Simma
Scritti, fotografie e disegni impegnano soltanto la responsabilità dell'autore.
Für Wort, Bild und Zeichnungen zeichnen die jeweiligen Autoren verantwortlich

Autorizzazione del Tribunale di Bolzano n. 6/81 del 6 febbraio 1981.
Genehmigung des Amtsgerichtes Bozen Nr. 6/S1 vom 6. Februar 1981.

TRIMESTRALE, ANNO XII/36 aprile 1996
Spedizione in abbonamento postale, gr. 50 »taxe percue«

Distribuzione gratuita / Kostenlose Verteilung

Titelbild / in copertina
Verdiplatz im Jahre 1892; aus: Gaetano Sessa, »Die Stadt Bozen in den Ansichtskarten«,
edizioni ARCA
Piazza Verdi nel 1892; da: Gaetano Sessa, »Bolzano in Cartolina«, edizioni ARCA

Bozen ist eine Nicht-Hauptstadt. Das eigentliche Zentrum unseres Landes liegt in der Provinz, diffus, gewissermaßen versteckt. Bozen ist ein Agglomerat von Dörfern: das italienische Dorf, das deutsche Dorf, das Handelsdorf, das Industriedorf, das Schlafdorf, und viele andere mehr. Das deutsche Dorf ist alteingesessen und man achtet sehr auf seinen Wohnzimmercharakter: was im italienischen Nachbardorf passiert ist eher nebensächlich, auch wenn dort bereits einige ehemalige Bewohner aus dem Deutschdorf leben. Im italienischen Dorf hingegen ist man sehr erpicht auf den eigenen Dorfplatz, lügt aber oft neidisch in den deutschen Salon hinüber. Bozen hat keine eigene Identität ob der vielen Dörfer, Bozen hat kein zusammenhängendes Stadtbewußtsein. Jeder macht also für sich: Stadt, Land und Private.

Die Folge davon ist ein zuweilen orientierungsloses Planen. Architektur und Städtebau bleiben dabei sehr oft auf der Strecke. Die Redaktion unserer Zeitschrift versucht einen ersten Schritt, um den Lesern diese Situation vor Augen zu führen und hofft, daß daraus eine Diskussion entsteht, bei der nicht nur Architekten, sondern auch Verwalter, Politiker, Bürger, Stellung nehmen und ihre Meinung dazu kundtun. Die Nummer 36 der Zeitschrift und die folgenden Ausgaben sollten also Diskussionsforum sein.

Nun also bitte ... Thema Bozen!

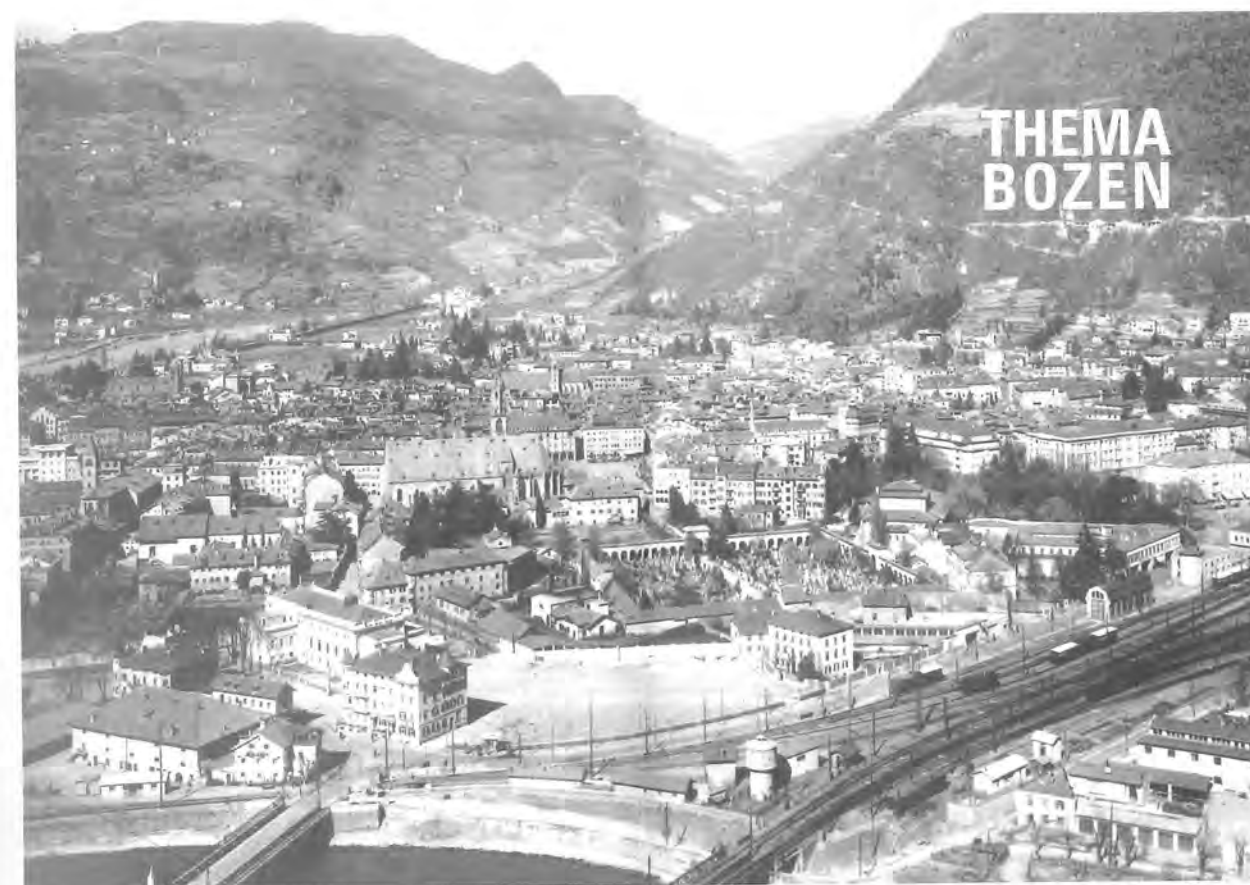
Benno Simma

Bozano è un non-capoluogo. Il vero centro è in provincia, diffuso, nascosto. Bolzano è un insieme di villaggi: il villaggio italiano, il villaggio tedesco, il villaggio commerciale, il villaggio industriale e il villaggio-dormitorio. Il villaggio tedesco, cosciente della sua precedenza storica, bada molto al suo salotto. I villaggi al di là del Talvera, osservati dal centro storico, assumono un aspetto secondario, anche se ormai vi abita un cospicuo numero di ex-abitanti del villaggio tedesco. Nel villaggio italiano invece si bada molto alla propria piazza, anche se si sbircia con qualche invidia verso il salotto tedesco. Quindi Bolzano è ancora priva di una sua identità esplicita e di conseguenza non ha una sua coerente coscienza di città. Ognuno fa per sé: il comune, la provincia e i privati.

Le conseguenze sono visibili, le pianificazioni sono sconnesse. Spesso l'architettura e l'urbanistica sono vittime di questo stato di cose. La redazione di Turris Babel fa un primo passo per rendere più evidenti questi problemi e spera che nasca una discussione proficua nella quale non solo gli architetti, ma anche amministratori pubblici, politici e cittadini diano un contributo. Affinchè il numero 36 della rivista e le edizioni seguenti diventino un forum di dibattito.

Si dia inizio a ... tema Bolzano!

Tutte le fotografie della rubrica «Tema Bolzano» sono tratte dai libri «Bolzano in cartolina» di Gaetano Sessa, ARCA edizioni e «Bolzano ieri e oggi» di Gaetano Sessa, ARCA edizioni.



Dal Virgolo / vom Virgl
50 anni fa / vor 50 Jahre

Da S. Maddalena / von St. Magdalena



PER UN DIBATTITO SULLA CITTÀ

Paolo Bonatti

Al piano urbanistico in vigore si impone un dibattito sul futuro della pianificazione urbana della città di Bolzano. La normativa urbanistica provinciale permette di presentare osservazioni e proposte nel corso dell'iter di approvazione del piano, contributi che a suo tempo l'ordine degli architetti propose e che in parte sono stati recepiti, se pur limitatamente alle questioni tecnico-giuridiche relative alla formulazione delle norme di attuazione mentre le più generali osservazioni sui contenuti e le scelte di progetto venivano in toto respinte o solo marginalmente prese in considerazione.

Il lungo cammino che ha portato all'adozione del nuovo piano urbanistico destinato a regolamentare l'attività edilizia nei prossimi dieci anni anche in questo caso ha nuovamente dimostrato come da un certo punto di vista (del-



Piazza Walther nel 1920

l'architetto?) l'urbanistica è divenuta una forma di disciplina la quale oscilla tra norma giuridica e volontà politica. Nel mezzo "il vuoto", nel senso che l'urbanistica pare non riuscire ad esplicarsi sul piano operativo né mediante teorie consolidate né attraverso nuovi percorsi disciplinari e neppure proponendo più semplicemente un progetto di gestione della città individuabile in quanto tale.

I sintomi che denotano una sorta di progressivo svuotamento dei contenuti della disciplina urbanistica sono i più diversi, uno fra tanti può essere individuato nel fatto che il dibattito sulla città, la sua forma, il suo funzionamento, è ora una discussione in cui le uniche voci in campo sono quelle degli "ambientalisti" e dei "protezionisti" che a vario titolo risultano essere gli unici veri esperti di traffico e di tutela degli ambienti storici. L'inadeguatezza del dibattito si rispecchia inoltre nei termini prevalentemente usati ("piazza", "verde", "ambiente" denotano sempre positivamente ogni progetto indipendentemente dalla correttezza dei modi in cui viene inserito nella città); senza alcuna difficoltà si potrebbe ricomporre una sorta di elenco dei "uo-

ghi comuni" che appartengono al lessico giornalistico quando l'argomento trattato è l'urbanistica.

Ed è come se l'evoluzione della città, il suo sviluppo e le sue trasformazioni fossero gestite e regolamentate solo in funzione dei problemi della mobilità e dei trasporti visti in funzione dell'inquinamento e degli edifici ed ambienti storici in funzione della loro tutela; indipendentemente dal risultato un vecchio manufatto viene sempre preferito ad una nuova edificazione i cui modi di insediamento, forme e tipologie sono innanzitutto determinati proprio dalle scelte urbanistiche di piano.

E così, ad esempio, quando nei mesi scorsi era stato affrontato il problema della demolizione del vecchio palazzo della fiera ed era stato dibattuto (non con la dovuta rilevanza) se non sarebbe stato più opportuno tutelare un tipico edificio degli anni '50, (come già avviene in altri paesi), il caso non è stato valutato da un "punto di vista dell'urbanistica" per cui si sarebbe dovuto invece considerare il problema dell'opportunità di mantenere un edificio pubblico (data anche la sua tipologia facilmente adattabile a nuove funzioni), anziché addensare ulteriore edilizia residenziale nel lotto in questione. Il problema consiste nel valutare la possibilità di mantenere le caratteristiche urbane di quest'unico grande quadrilatero a prevalente destinazione pubblica situato al centro del quartiere più densamente edificato di fabbricati residenziali nella città di Bolzano — quartiere compreso tra via Resia, via Druso e l'alveo del torrente Talvera e del fiume Isarco con indici di sfruttamento del suolo tra i più alti e per contro particolarmente carente di attrezzature pubbliche in relazione al numero di abitanti insediato.

Il problema è pertanto innanzitutto di natura "urbanistica" ed è tale per cui si può affermare che a fronte di "scelte urbanistiche sbagliate" si riscontrano generalmente "soluzioni di edificazione o di demolizione" inopportune. È una questione di metodo delle scelte di urbanistica, la quale si ripropone anche per l'area della città racchiusa tra piazza Verdi, piazza Stazione, piazza Walther che è destinata ad essere profondamente trasformata nei prossimi anni con una serie di interventi solo accennati in nuce nel piano urbanistico, ed il cui sviluppo reale si può ritenere sfugga anche agli stessi amministratori chiamati a gestire tale processo di trasformazione.

In merito pare legittimo porsi alcuni quesiti e proporre altrettante valutazioni:

- ci si trova di fronte ad un processo di trasformazione significativo di un intero quartiere, processo di cui non sono sufficientemente chiari i metodi (ad eccezione del palazzo di piazza Stazione non sono stati espletati né concorsi d'idee né concorsi urbanistici) alla luce delle complicazioni nel funzionamento del complesso della città, mentre se ne possono presumere i risultati: il primo è che questa scelta, alquanto casuale, dettata più dalla necessità di valorizzare i terreni di proprietà pubblica, ricalcando criteri da operatore immobiliare, porti a concentrare in quest'area gran parte delle attività di pertinenza delle pubbliche amministrazioni presenti nella città di Bolzano, accentuando un principio di "zoning", a sua volta non adeguatamente pianificato rispetto alle implicazioni che può comportare;
- l'Amministrazione Provinciale costruisce (in modo controverso) il terzo palazzo per uffici in piazza Stazione, il Comune di Bolzano tende a valo-

Hotel Kamposch
in Piazza Walther nel 1895

rizzare i propri terreni nei pressi del costruendo teatro civico lungo via Alto Adige, mentre l'Ente Ferrovie ambisce edificare un secondo fronte lungo via Stazione ampliando la proposta di costruzione oltre i terreni di sua pertinenza e coinvolgendo l'area del distributore di carburanti di piazza Verdi, senza escludere il futuro sfruttamento dell'area dell'intero scalo ferroviario;

- in questa progressione di interventi sembra finalmente ribaltata la regola che sinora ha governato le scelte delle pubbliche amministrazioni, le quali si rivolgevano prevalentemente al mercato immobiliare per poter garantire il soddisfacimento delle proprie esigenze nella dotazione di spazi, anche se il criterio ora adottato pare essere orientato più ad una massimalizzazione della rendita fondiaria dei propri terreni anziché alla valutazione delle reali esigenze di superfici necessarie per attrezzature pubbliche;
- il problema non è stato valutato nell'ottica di un progetto di complessiva ridislocazione delle attività pubbliche in funzione di una maggiore "qualità urbana", cui corrisponde sempre una migliore "qualità della vita" dei cittadini;
- senza esprimere un giudizio di valore sulle trasformazioni in atto, risulta importante conoscere a fondo i processi di formazione delle scelte e le motivazioni reali, non solo per poter verificare le occasioni che una corretta pianificazione urbanistica offre alla progettazione architettonica, ma anche per poter meglio gestire i processi di trasformazione stessi alla luce della permanenza di validità nel tempo dei motivi che ne hanno determinato il processo;
- per contro, non sorprende l'opzione politica di gestire le trasformazioni urbanistiche come si sta denotando per l'area in questione a fronte dei limiti dimostrati dalle più recenti pianificazioni attuative i cui risultati appaiono spesso discutibili o perlomeno non difformi da una non-pianificazione (il caso del piano di recupero della zona A1 è emblematico sia per il lungo iter di approvazione occorso che per l'anacronismo di alcuni interventi di trasformazione urbanistica del tessuto esistente contraddetti poi dalle nuove indicazioni di fondo del piano urbanistico);
- alla luce di queste brevi considerazioni più che giudicare le scelte concettuali di costruzione della città che sottendono alle trasformazioni in atto, nell'immediato è solo possibile analizzare le proposte progettuali ponendo questioni per capirne le motivazioni. Ad esempio sarebbe interessante poter comprendere in dettaglio la logica per cui in piazza Stazione pare si privilegi una sorta di "percorso delle talpe" per i pedoni (e non per gli automezzi), che costringerebbe, proprio per accedere alla città, a scendere sotto terra (ed attraversare una sorta di galleria commerciale) anziché, come ora avviene, uscire dall'atrio della stazione, sopraelevato sul traffico sottostante, in vista del bellissimo viale d'accesso alla città (negando in tal modo un aspetto di grande qualità urbana insito nell'attuale configurazione della piazza e nel sottile rapporto tra stazione, verde pubblico, viali ed edifici circostanti).



*Giardino dell'Hotel Grifone
nel 1930*

È PRIMAVERA: SVEGLIATEVI BAMBINE

Claudio Panerari

1. La situazione

Con i cantieri aperti ed i progetti in corso sull'area compresa tra la stazione ferroviaria, piazza Walther e piazza Verdi, comincia a prendere forma fisicamente un tema che ha impegnato tutte le amministrazioni del dopoguerra. Attraverso la trasformazione in "city" dell'area, si attua un disegno urbanistico complesso, che tende a superare i limiti non più visibili, ma ancora operanti, posti dal vecchio cimitero e dall'officina del gas all'espansione del centro verso sud e ad un collegamento più razionale con il resto della città. Ci sono veramente dei motivi di interesse.

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 soggetta anche alle rotte del fiume.

Proprio per la sua marginalità e mancanza di definizione, tutta la fascia sud ed est del cuneo compreso tra Talvera ed Isarco si presta ad essere modificata radicalmente. Nella seconda metà dell'Ottocento, la città esce per la prima volta dai suoi limiti consolidati e vi situa quelle attrezzature nuove, che sono incompatibili con il nucleo compatto. Si forma così una struttura nuova che, a partire da Dodiciville, allineava da est verso ovest una zona di industrie, il quartiere della stazione (con tutti i caratteri di rappresentatività richiesti: giardini pubblici, viale d'accesso alla città, grandi alberghi, teatro), vie residenziali ed infine l'asse delle grandi attrezzature urbane di via Dante e via Cassa di Risparmio. Nel mezzo la grande cesura costituita dal nuovo cimitero. Questo assetto, relativamente stabile, verrà messo in crisi dall'improvvisa espansione della città, dallo spostamento del cimitero e dalle distruzioni della guerra. La funzione di porta urbana va perduta, spostata prima a ponte Roma, poi addirittura al casello di Bolzano Sud; i vuoti sono difficili da colmare, anche perché la città sembra privilegiare altri assi. Al termine della seconda guerra mondiale resta ancora una volta una zona indefinita. È impressionante la quantità degli elementi che si sono stratificati nell'area e che sono scomparsi senza lasciare traccia: la trasformazione avviata nel secolo scorso ha divorato sé stessa e gli elementi che di quel disegno rimangono, stentano a trovare un senso ed una collocazione nel disegno nuovo.

Osservando con occhio distaccato la situazione attuale dell'area, sembrano emergere tre nodi significativi attorno ai quali è possibile articolare un dibattito che tenda a definire armoniosamente il ruolo dell'area nella città attuale:

- il nodo dell'uso
- il nodo del traffico
- il nodo della stazione.



*Piazza Verdi da Ponte Loreto
nel 1892*



*Piazza Verdi verso il 1900
sede del mercato*

2. Il nodo dell'uso

Nelle decisioni e nelle proposte di oggi si articola un'idea, che è nata nel dopoguerra e che quindi ormai ha circa cinquant'anni: estendere il centro, insediandovi tutte le funzioni incompatibili con la struttura storica. I primi risultati di questo disegno sono leggibili in via Garibaldi.

Citare tutte le proposte che da allora si sono succedute è forse una esercitazione inutile. È opportuno ricordare brevemente invece la situazione attuale, così come si è venuta definendo a partire dal Piano di Attuazione del 1983/87. L'ipotesi generale prevede una forte presenza di strutture pubbliche decisionali nell'area (Provincia, Curia, Camera di Commercio, a cui si affiancheranno probabilmente l'Ipeaa e molti uffici comunali). L'accessibilità sarebbe garantita dall'arginale e soprattutto dai terminal del trasporto pubblico. La scelta di concentrare nell'area gran parte delle funzioni amministrative con ruolo decisionale ed addirittura tutti gli enti di pianificazione (Provincia, Comune, Ipeaa), prosegue una tendenza già in essere da tempo (si pensi alla trasformazione di Dodiciville in "città provinciale"), ma che riceve una ulteriore accentuazione. Risulta chiara la motivazione che spinge a concentrare tante nuove funzioni: la presenza di un centro storico assolutamente vitale da un lato, la disponibilità di tutti i terminal del trasporto pubblico dall'altro, che devono consentire il miglior collegamento con la città e la provincia. Sono questi i due punti forti, che rendono credibile ed appetibile la proposta.

In sé, la tendenza alla concentrazione non è negativa: si tratta di un modello di sviluppo urbano credibile e sperimentato, ma è necessario che le misure prese nell'attuarlo costituiscano un insieme coerente e che vengano valutate le diseconomie prodotte nella città. Tre conseguenze della scelta di concentrazione sono ovvie:

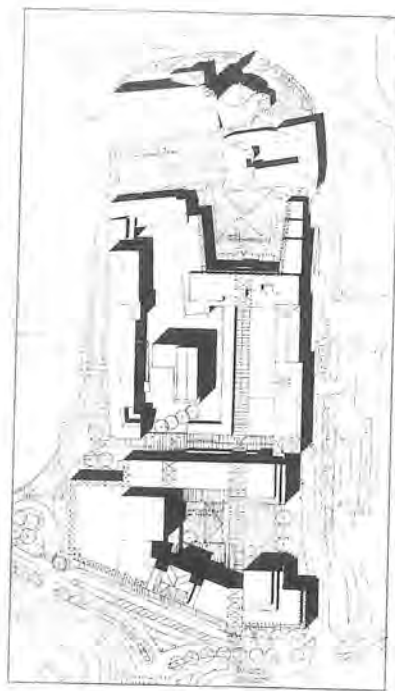
- un depauperamento del tessuto urbano della città nel suo insieme: il disegno per assi della città fascista, ed il disegno della città lineare di Piccinato tendevano proprio ad evitare la contrapposizione tra una periferia ridotta a dormitorio ed un centro ipersviluppato;
- un accentuato spostamento verso est del baricentro urbano: data la conformazione della città non si tratta di un inconveniente irrilevante nei confronti dell'organizzazione dell'accessibilità;
- un ulteriore elemento di complessità in un'area già di per sé affollata e soprattutto una ulteriore riduzione dei vuoti urbani.

Il piano degli anni Trenta ha lavorato su un doppio tema, distinguendo una città operaia e della produzione industriale contrapposta alla città borghese ed amministrativa. All'interno dei due temi poi si instaurava una ulteriore suddivisione tra fabbriche e quartieri operai e tra città nuova del regime e città storica. Dalla contrapposizione tra le diverse parti nasceva una relazione complessa, e comunque mai banale, che rendeva vitale una creazione in larga parte artificiosa.

Nell'unico progetto interessante del dopoguerra, Piccinato ha tentato di superare la forte contrapposizione tra le diverse parti urbane: nella sua città lineare definiva un asse portante (l'attuale arginale), su cui strutturare una serie di centri; tentava di togliere la periferia alla sua condizione di emarginazione per renderla città. L'esperimento è in parte non riuscito. Ma proviamo a ricorrere alla fantaurbanistica: come sarebbe Bolzano se, al posto



Le Sule Ciriche nel 1900 all'angolo tra piazza Verdi e Via Isarco. Costruite nel 1886 furono distrutte durante la seconda guerra mondiale.



Piano di attuazione Ing. Winkler, Monaco

del quartiere "degli inglesi" o su via Druso avessimo un forte nucleo amministrativo/culturale?

Del nuovo disegno nell'area stazione/piazza Verdi preoccupa proprio la tendenza alla concentrazione: tutte le funzioni decisionali, tutte le funzioni culturali vengono reinsediate in pochi ettari. All'esterno restano solo gli spazi parrocchiali e gli uffici decentrati di quartiere: l'anima della città viene ricondotta nel triangolo tra Talvera ed Isarco, il resto è condannato ad essere periferia: una rinuncia alla città moderna, che la pianificazione di tutto il secolo aveva disegnato. Si perde così anche una serie di potenzialità eccellenti: si pensi al triangolo Fiera/Ospedale militare/Fiat, che avrebbe tutte le caratteristiche, di spazi disponibili e di accessibilità, per diventare un polo di riferimento per l'area urbana.

3. Il nodo del traffico

Accanto al tema della city e come sua parte, l'accessibilità costituisce contemporaneamente un punto di forza e di estrema debolezza dell'area. Come risultato della geografia e della storia, le barriere fisiche (monti, fiumi, centro storico, ferrovia) costringono tutte con uguale efficacia la struttura del centro. Dal punto di vista del disegno urbano esse agiscono come moltiplicatori di quel tipico schema a cuneo che caratterizza l'intera città e che si riproduce costantemente (a scale diverse) ad ogni nodo della struttura ad albero che la individua: si tratti di teste di ponte, di passaggi costretti dalla montagna o dai rilevati della ferrovia.

La morfologia della conca obbliga tutti i percorsi a sovrapporsi attorno al Virgolo (già Zambrini nel 1975 denunciava la congestione del Virgolo, risolta con lo strumento tecnico brillante della sovrapposizione dei percorsi nella montagna). La storia della città vede espandersi l'insediamento originario non lungo l'asse pedemontano ovest, come sarebbe stato più ovvio, ma lungo l'Isarco (fiume nascosto e misconosciuto, ma di fatto matrice dell'insediamento attuale). Lo sviluppo, avvenuto secondo una sola direttrice, ha prodotto come risultato l'eccentricità dell'area storica della city, rispetto al corpo della città. Ne è derivata la caratteristica forma a settore circolare di Bolzano, quasi una parte del modello teorico della metropoli concentrica d'inizio secolo, che raddoppia di fatto la lunghezza dei percorsi di trasporto.

Non per questo il centro ha rinunciato ad essere tale, ha anzi mantenuto e rafforzato le proprie funzioni e soprattutto ha forzato il sistema della comunicazioni, ed il trasporto pubblico in particolare, a servirlo. Si è verificata così la sovrapposizione del maggiore e praticamente unico asse di attraversamento urbano (tanto pesantemente sovraccaricato da registrare il maggior inquinamento da traffico della città) ai nodi principali di interscambio del trasporto pubblico: la stazione ferroviaria, quella dei bus extraurbani ed il capolinea dei bus urbani.

La presenza dei capolinea del trasporto pubblico non riesce attualmente a sviluppare tutte le proprie potenzialità di servizio ai nuovi servizi centrali previsti a causa della scarsa integrazione e delle difficoltà di interscambio tra i diversi mezzi. A questo si aggiunge l'impossibilità di trovare, all'interno degli spazi disponibili, una soluzione soddisfacente per il capolinea dei bus urbani. Infine, la lunghezza dei percorsi infraurbani penalizza i tempi di percorrenza. Si verifica qui per il trasporto pubblico, ciò che si tocca anche in molti



Esercitazione Vigili del Fuoco nel 1914



Piazza Stazione nel 1940 con l'Hotel Vittoria (costruito tra il 1882-84)

altri nodi della città: una congestione dovuta a flussi di traffico crescenti e disordinati, all'interno di una generale carenza di aree disponibili, che originano a loro volta soluzioni tecniche lambiccate e discutibili.

Se, come abbiamo visto precedentemente, la facile accessibilità con il mezzo pubblico è una delle due motivazioni fondamentali per la scelta della concentrazione funzionale, si impongono alcune conseguenze ovvie:

- dovrebbe essere garantita la priorità e al limite l'esclusività del trasporto pubblico e dell'accessibilità pedonale all'interno del triangolo Talvera/Isarco: tendenzialmente l'automobile dovrebbe esservi esclusa;
- dovrebbero essere razionalizzati il sistema di percorsi e dei tempi di percorrenza del trasporto pubblico, in modo da garantire una reale accessibilità dalla città e dalla provincia;
- dovrebbe essere reimpostato completamente il sistema di interscambio, anche con la costruzione di nuovi terminali;
- infine, all'interno del triangolo, i percorsi pedonali dovrebbero essere considerati prioritari: ogni volta che si realizza un conflitto, devono essere i pedoni ad avere la precedenza. Per essere ancora più espliciti: i pedoni sopra-terra, le auto sotto-terra.

4. Il nodo della stazione

Solo pochi anni fa, sembrava che Bolzano avesse raggiunto una forma stabile e chiusa. Azzerato l'incremento demografico, che aveva diretto l'espansione urbana, assorbita la nuova richiesta di spazi per il terziario ed i servizi, sembrava che restassero solo da sostituire pezzo per pezzo i singoli edifici invecchiati. Una sostituzione "per cellule", all'interno di una struttura definita e rigida.

Improvvisamente scopriamo che il crollo dell'industria pesante e delle sue forme localizzative rende necessario ridisegnare mezza città: l'eredità industriale del Novecento svanisce. È necessario rendersi conto che l'ampiezza delle trasformazioni in atto non può essere semplicemente ricondotta alla sostituzione di singoli lotti, magari aumentando la volumetria, ma deve condurci a ripensare globalmente la struttura delle singole parti urbane, le loro relazioni e la stessa rete infrastrutturale che le rende possibili. Il P.U.C. appena approvato ha perso in gran parte la grande occasione di dare indicazioni per questa trasformazione.

La vecchia zona industriale dovrà essere rapidamente trasformata in una nuova zona produttiva (o forse in una nuova parte di città più equilibrata, che comprenda anche abitazioni, attrezzature, spazi per il tempo libero?).

La zona ferroviaria è destinata a scomparire. L'asse del Brennero taglierà fuori la città: qualsiasi sia il tracciato che verrà prescelto, è ragionevole che venga eliminato proprio l'attraversamento di Bolzano, sia per migliorare il tracciato, sia per evitare inquinamento acustico. Il percorso attuale verrà utilizzato per il servizio regionale e le aree di servizio saranno spostate fuori città. Resterà una gigantesca area libera tangente al centro: si potrà avverare il sogno di Weyhenmeyer? Potrebbe essere spostata la stazione, oppure si potrebbe costruire attorno all'edificio della stazione. I Piani verrebbero riconquistati alla città, verrebbero eliminate le barriere interne, la city si potrebbe espandere ulteriormente fino quasi all'Isarco.



Piazza Stazione con l'Hotel Vittoria e la casetta del Dazio

La trasformazione avrà le caratteristiche di un'espansione tutta interna alla città, da attuare in tempi rapidi (una volta che sia stata presa la decisione politica), attenta alla necessità di valorizzare al massimo spazi limitati e costosi e soggetta alla contrattazione costante tra enti pubblici ed investitori privati: tra questi ultimi sarà prudente annoverare fin d'ora le FS privatizzate.



Veduta Piazza Stazione

5. La città bella

È importante che questa occasione, che si ripete solo ogni 50 anni, non vada in fumo. Tutti abbiamo negli occhi città europee che in pochi anni si trasformano totalmente, con soddisfazione generale di abitanti, architetti ed investitori. L'ultimo esempio è Lilla, in Francia, ma si può guardare alle città tedesche dell'Est o, più vicino a noi, a Salisburgo.

Ma a Bolzano in particolare è necessario tenere presente che le città non sono fatte solo di pieni; i vuoti sono ancora più necessari. Perché la qualità dell'abitare a Bolzano è drasticamente peggiorata a partire dagli anni '70. La scelta di contenere lo sviluppo urbano e di aumentare le densità ha evitato la distruzione della campagna, ma ha anche tolto il fiato ai cittadini, in senso letterale. Più case e pochi alberi, più macchine e le stesse strade, i servizi che saltano da un'area all'altra, sempre sotto l'assillo dell'emergenza, un servizio di trasporto pubblico non eccellente. Su tutto, alla fine, un cocktail di gas diversi. È il destino comune di molte città italiane ed europee, invecchiate accumulando funzioni, ma posso garantire per esperienza personale che gran parte della periferia di Mestre (giustamente ritenuta la più brutta città d'Italia) presenta caratteristiche di vivibilità superiori.

Come conseguenza si fa strada una tendenza che può essere pericolosa: chi può, abbandona la città; a pochi minuti di auto, e sia pure a caro prezzo, esistono una serie di situazioni in cui il piacere dell'abitare è ancora un elemento importante della gioia di vivere. Resta chi non può permettersi un trasferimento: la città ridotta a periferia viene abbandonata ed al suo interno cominciano a definirsi zone di altissima qualità ed altre in cui la popolazione si ammassa. È la storia della città americana, speriamo che non diventi la storia della città europea.

QUALE FUTURO PER L'AREA FERROVIARIA DI BOLZANO?

Peter Morello e Claudio Polo

Nel 1948 Weyhenmeyer presentò nuovamente un piano per Bolzano. Egli ignorò la città nuova così come era stata parzialmente già costruita e appuntò il suo interesse su altre possibilità di espansione: i Piani di Bolzano.

Quando fu costruita la ferrovia, essa attraversava l'Isarco e quindi piegava con un ampio arco in direzione della città. Questo arco secava i cosiddetti Piani di Bolzano e solo due stretti sottopassaggi li rendevano accessibili. Weyhenmeyer propose di spostare l'Isarco in un alveo rettilineo e di costruire una nuova stazione ferroviaria sulla sponda opposta. I binari di smistamento dovevano essere trasferiti ad Ora. La sponda del fiume sarebbe potuta diventare un bel lungofiume cittadino e l'area così risultante tra l'attuale stazione e l'Isarco, vasta quanto il centro antico, avrebbe potuto essere utilizzata come ampliamento della città. I primi studi per questo ampliamento della città risalgono al 1925, sono stati elaborati nel 1945, e rielaborati nel '57 e nel '61. Ma la città si è lasciata sfuggire questa occasione.¹

In altra parte della rivista vengono riportati vari progetti che insistono sulle zone limitrofe all'area della stazione o su parti di essa. La rilevanza di tali progetti, che potrebbero, in un futuro ravvicinato, cambiare radicalmente l'area centrale di Bolzano, inducono ad una riflessione e ad un dibattito il più ampio possibile, perché non ci si trovi fra alcuni anni a dire: "Ma la città si è lasciata sfuggire questa occasione".

1. Le potenzialità di trasformazione dell'area ferroviaria di Bolzano

Il tema di riconsiderare il ruolo e le funzioni dell'area ferroviaria nel contesto urbano è stato posto in più occasioni a partire da fattori positivi quali la localizzazione centrale rispetto alla città ed in particolare la contiguità con il centro storico e la posizione strategica rispetto al sistema di accesso al centro della città con i diversi vettori pubblici (ferrovia, trasporto pubblico extraurbano e urbano, taxi) e privati (sistema dei parcheggi nel centro storico, sistema di accesso al centro previsto con la strada arginale lungo l'Isarco, con il nuovo ponte ai Piani ed il nuovo parcheggio di Via M. Nusser) e, in negativo, dal ruolo di forte barriera che lo scalo ferroviario costituisce tra il centro storico ed il quartiere dei Piani.

Nel 1975 il prof. G. Zambrini² così delineava il problema dal punto di vista della mobilità:

"In sostanza si tratterebbe, in vista di una possibile eliminazione della componente scali-depositi della ferrovia (con una sua riduzione o con un suo trasferimento altrove), di liberare quell'area dai suoi ingombri più massicci, di connetterla con un opportuno passaggio sotterraneo traversante l'impianto di stazione (da ridurre a quattro o a sei binari), alla piattaforma pedonale della città.



Weyhenmeyer:
studio per l'urbanizzazione dei Piani
di Bolzano con spostamento
della ferrovia.

Ne risulterebbe una zona di "approdo" per le autovetture alle immediate vicinanze del centro storico, ben raccordato per via pedonale con il cuore della città, ben raccordato con la viabilità di scorrimento esterna (asse di sviluppo) attraverso il ponte ai Piani, tale da consentire un'apertura della stazione ferroviaria su due fronti: il fronte interno sulla città pedonale, il fronte esterno sulla zona di approdo della città (e del comprensorio) aperta all'automobile e forse ai sistemi di corrispondenza delle autolinee extraurbane di dimensione comprensoriale-regionale.³

Schematicamente, in base alle attuali destinazioni d'uso, l'area può essere articolata in 10 zone funzionali distinte, rappresentate nella tavola allegata. Complessivamente tali zone misurano 31,9 ettari e comprendono 30,6 ha di proprietà FS, un'area in Piazza Verdi di proprietà comunale (0,2 ha) ed una di proprietà dell'AGIP (1,1 ha). Quali tra le zone potranno essere in futuro soggette ad intervento urbanistico ed edilizio dipende dalle funzioni che le FS saranno disposte a trasferire altrove, ovvero da una analisi costi-benefici in merito a tali trasferimenti ed ai nuovi utilizzi proposti. In un recente studio³ commissionato dall'Ente FS è stato ricostruito un quadro molto dettagliato sulle caratteristiche dell'area ferroviaria (situazione patrimoniale e stato di conservazione degli immobili, funzioni esistenti, loro possibilità di trasferimento). Rimandando a tale studio per le informazioni di dettaglio, ci pare utile in questa sede riportare l'articolazione in 5 aree funzionali e di possibile intervento:

- Magazzini merci e doganale. Auto al seguito lungo via Renon;
- Area "Siberia" verso il quartiere dei Piani;
- Area occupata dal deposito AGIP;
- Area limitrofa a Piazza Verdi e via Garibaldi;
- Fabbricato viaggiatori ed area del piazzale della Stazione.

L'insieme delle aree soggette a trasformazione ammontava a circa 9 ettari.

Un successivo studio del 1992⁴ sulla "Riqualificazione delle aree ferroviarie di Bolzano, Bronzolo e Ora con previsione di un centro logistico e terminale intermodale", conclude proponendo come unica soluzione possibile la realizzazione a Bronzolo del centro intermodale con annesso centro logistico ed elenca in modo dettagliato gli impianti e le relative funzioni che le Ferrovie dello Stato sono disposte a trasferire dalla stazione di Bolzano e la loro futura dislocazione:

- servizi merci, terminale intermodale, servizio carrelli stradali e magazzini generali nel centro di Bronzolo;
- deposito materiali sulle aree FS a servizio del terminale intermodale di Bronzolo;
- servizio auto al seguito dei viaggiatori nella stazione di Ora.

Le superfici dismettibili sono stimate in 6,9 ettari, che potrebbero salire a 7,7 se si trovasse una collocazione più conveniente al deposito AGIP.

In un recente incontro tra il Comune, la Provincia e le FS si è parlato di 17-20 ettari di possibile intervento, pari, con un indice di 3 mc/mq, a circa mezzo milione di mc realizzabili.



SCHEMA DESTINAZIONI D'USO ATTUALI

2. I progetti e le proposte di intervento

Oltre ai due progetti presentati in altra parte della rivista che riguardano il fabbricato viaggiatori e l'area di Piazza Verdi e via Garibaldi, nel recente passato sono state avanzate altre proposte che meritano di essere citate perché tuttora oggetto di confronto e discussione tra i vari soggetti pubblici e privati interessati all'area.

Sostanzialmente è possibile distinguere due gruppi di proposte e cioè:

- da un lato quelle che insistono prevalentemente sulla zona più prossima alla stazione e propongono un'edificazione a "piastra" sul fascio binari (progetto Planunion⁵ e progetto Arch. G. Lorenzi⁶);
- dall'altro le proposte di riqualificazione dei fabbricati esistenti e di edificazione nell'area non occupata dai binari e in particolare di quelle aree più vicine al quartiere dei Piani (progetto Arch. I. Bongiorno).

Le differenze, oltre che nella localizzazione degli interventi, si riscontrano anche nelle logiche di fondo (riqualificazione del quartiere dei Piani rispetto all'insediamento di grandi funzioni a livello urbano) e nell'indicazione delle funzioni insediabili (residenza, servizi pubblici e commerciali di quartiere rispetto a centro commerciale integrato e servizi amministrativi e terziari).

Di recente, infine, è stata avanzata la proposta di spostare la stazione e la linea dei binari verso sud riproponendo il tema già posto da progetto Weyhenmeyer 50 anni fa (Studio dell'Arch. Gino Valle).

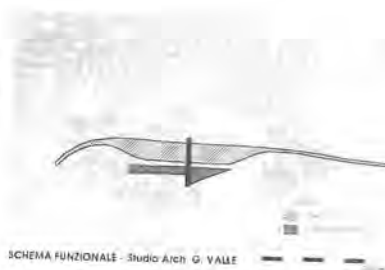
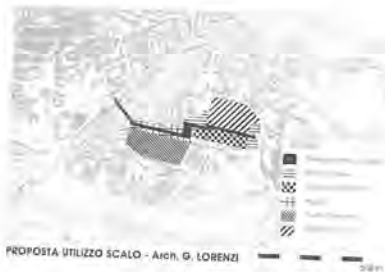
3. L'Amministrazione comunale e provinciale, e gli operatori privati

Le diverse proposte sono già state oggetto di discussione e di approfondimento da parte dell'Amministrazione comunale e di quella provinciale, nella fase di elaborazione dei rispettivi strumenti pianificatori.

In particolare l'Ufficio di Piano del Comune di Bolzano, nella fase di rielaborazione del Piano Urbanistico ha ampiamente ripreso le proposte progettuali dell'Arch. Bongiorno, elaborando una ipotesi di zonizzazione dell'area a partire dalla ridefinizione urbanistica del quartiere dei Piani. In tale idea venivano indicate le possibili funzioni insediabili, gli spazi pubblici e la maglia stradale, nonché i collegamenti con la città vecchia. Non essendosi concretizzato però l'accordo con le ferrovie e con la Provincia, tale idea si sta concretizzando nel PUC solo per la parte esterna all'area ferroviaria.

La Provincia Autonoma di Bolzano e in particolare l'Ufficio del Piano Territoriale, a partire dallo studio per il trasferimento dello scalo merci a Bronzolo e dallo studio della Planunion, ha proposto all'interno del LEROP - Piano di sviluppo e coordinamento territoriale provinciale - uno specifico progetto dal titolo "Recupero dell'area della Stazione di Bolzano". Tale progetto, con il coordinamento tra Provincia, Comune e Ente FS, a partire dalle proposte esistenti, dovrà valutare le possibilità di utilizzo dell'area ferroviaria dal punto di vista urbanistico, tecnico ed economico e, sulla base di un'intesa di fondo, indire un bando di concorso internazionale per la progettazione concreta.

Oltre all'attenzione mostrata dalle Amministrazioni comunali e provinciali, grande interesse è stato evidenziato da un gruppo di operatori privati (costituitisi in società, la Bahnhofspark GmbH), dall'Associazione



Commercianti e dall'Associazione Industriali, che fanno riferimento esplicito ai progetti Planunion e Lorenzi. In particolare, l'Associazione Commercianti di Bolzano e l'Unione Commercio, Turismo e Servizi della Provincia di Bolzano hanno, rispetto all'area, un interesse strategico dimostrato dalla costituzione all'interno dell'Unione di un gruppo di lavoro per la fattibilità dell'edificazione sull'area ferroviaria di un centro commerciale integrato e un complesso per uffici.

4. Bolzano: gli squilibri del passato e le possibilità future

La situazione del capoluogo nel corso degli anni '70 e '80 è stata contrassegnata da profondi squilibri tra domanda e offerta di funzioni urbane (residenza, sedi amministrative, uffici privati, infrastrutture culturali, servizi alle persone e alle imprese, traffico).

L'area ferroviaria e alcune aree di trasformazione urbanistica interne all'area centrale, la zona industriale a sud della città e le nuove aree residenziali individuate nell'area occidentale dal nuovo PUC, costituiscono sostanzialmente il quadro dell'offerta futura.

Ciascuna di tali aree per dimensione e localizzazione assume un ruolo specifico rispetto alla consistente domanda insoddisfatta proveniente dalla popolazione e dalle imprese.

Le aree dismesse in zona industriale potranno dare risposta al fabbisogno proveniente dal mondo produttivo in senso stretto e dalle attività terziarie ad esso connesse.

Gli interventi in corso di realizzazione nella zona delle Semirurali e quelli previsti nelle aree di espansione residenziale nel quadrante occidentale della città potranno riportare il consistente fabbisogno abitativo insoddisfatto entro livelli di normalità, facendo uscire la domanda residenziale pubblica e privata dall'emergenza che l'ha caratterizzata negli ultimi 20 anni. La domanda proveniente dal settore terziario di tipo urbano si concentra invece sulle aree centrali. Si tratta della domanda proveniente:

- dal direzionale pubblico e privato per rilocalizzare in modo più razionale e accentrato le sedi amministrative e dei maggiori Enti pubblici locali e statali;
- dal settore del commercio per creare un centro commerciale integrato rivolto ad un vasto bacino di domanda costituito dalla popolazione dell'intera provincia e dai turisti;
- dal turismo per realizzare strutture turistiche specializzate (da un albergo per un'utenza "affari" a strutture ricettive e ristorative per turisti in "transito") e strutture di supporto al turismo (da un centro congressi ad un centro informativo delle strutture ricettive e ad un "centro visitatori").

A questa domanda proveniente dal mondo economico si affianca una duplice domanda dei residenti nelle zone limitrofe alla zona ferroviaria e della popolazione urbana e dell'Alto Adige, rispettivamente per servizi di quartiere e per servizi "superiori" (tra questi certamente anche l'Università). Infine l'area centrale e la ferrovia sono al centro della domanda di riorganizzazione della mobilità urbana e regionale: dall'intermodalità delle merci al potenziamento della linea ferroviaria del Brennero, dall'intermodalità tra i diversi mezzi di trasporto pubblici e privati per le persone al poten-

ziamento del trasporto pubblico in sede propria, dalla pedonalizzazione dell'area centrale all'accessibilità al centro storico, dalla riduzione del traffico motorizzato privato al sistema dei parcheggi.

5. Le funzioni insediabili nell'area

Le diverse proposte per l'area ferroviaria, oggetto di discussione, si differenziano tra di loro radicalmente sia per localizzazione che per le funzioni proposte, configurandosi tra loro contrapposte ed alternative. Ciononostante sarà possibile trovare consistenti punti di incontro, infatti:

- in generale le considerazioni sul ruolo e sulle potenzialità dell'area risultano, pur con accenti diversi, sostanzialmente concordi;
- le proposte, proprio perché insistono su aree diverse, potrebbero anche risultare tra loro complementari ed integrarsi a vicenda.

Rispetto al possibile scenario per lo sviluppo urbano nonché al potenziale del patrimonio ferroviario, le iniziative dovranno riguardare l'intera area e potranno da un lato dare risposta ai problemi specifici posti dal quartiere dei Piani e dall'altro rispondere a domande di più grande respiro provenienti dalla città e dal suo intorno.

Vanno perseguiti assieme agli interventi di riqualificazione delle funzioni ferroviarie, progetti tesi al ridisegno e al raccordo del quartiere dei Piani (secondo quanto proposto dal progetto Bongiorno e ripreso dal Comune), e vanno previsti però anche interventi di grande respiro che rispondano alla domanda di realizzare un centro commerciale e un centro direzionale (come proposto dai progetti Unionplan e Lorenzi e sostenuto dagli operatori privati e dalla Provincia) e di localizzazione delle future strutture universitarie.

In sintesi, quindi, gli interventi e le funzioni insediabili possono essere così elencate:

- potenziamento dei servizi connessi alla funzione ferroviaria e alla stazione passeggeri in relazione anche alla riorganizzazione del trasporto pubblico urbano e regionale;
- riorganizzazione dell'accessibilità automobilistica sul versante sud dell'area ferroviaria e tendenziale pedonalizzazione del versante nord verso il centro della città. Si tratta di prevedere un sistema di parcheggi integrati a quello di via M. Nusser previsto dal Comune e al sistema di raccordo viario, con il casello dell'autostrada e con il nuovo tracciato della MEBO, lungo la nuova strada arginale dell'Isarco ed il nuovo ponte ai Piani; in questo quadro può essere presa in considerazione anche la ricalizzazione sul versante sud dell'area ferroviaria della stazione delle autocorriere con servizio extraurbano per migliorarne l'intermodalità con gli altri sistemi di trasporto pubblico;
- ristrutturazione e nuova edificazione lungo l'intero fronte che si affaccia su via Renon- via Garibaldi ed edificazione sopra i binari principali tramite una piastra legata al fabbricato della stazione, per insediare un centro commerciale integrato, un centro direzionale pubblico e privato (per rilocalizzare uffici dell'Amministrazione provinciale e di altri enti pubblici, servizi a "sportello", uffici privati) e strutture di supporto al turismo (un centro informativo e di prenotazione delle strutture ricettive della città e della provincia, un centro "visitatori" dell'Alto Adige

e di Bolzano che ne metta in mostra la natura, la storia, la cultura ed i prodotti tipici);

- un complesso alberghiero nell'area vicina alla partenza della funivia del Renon, integrativo dell'offerta presente in città. Tale struttura potrebbe essere dotata di un centro congressuale e dovrebbe essere rivolta ad una utenza "affari" e agli elevati flussi turistici in transito in Alto Adige;
- strutture universitarie in raccordo con le sedi già esistenti o previste per l'Accademia Europea o con quelle potenzialmente utilizzabili (ad esempio i magazzini generali, l'attuale sede del carcere di Via Dante, zone militari dismilitabili);
- riorganizzazione urbanistica, edilizia e viaria della zona orientale dell'area ferroviaria per ridefinire il raccordo con il quartiere dei Piani ed insediare servizi di quartiere e quote di residenza.

In conclusione, se l'area coinvolta sarà analoga per dimensione all'oltre via Resia e via Druso o alla zona industriale, il tema dell'area ferroviaria si pone come ridisegno di una parte consistente della città che inevitabilmente dovrà vedere la compresenza di molteplici funzioni.

- 1 Oswald Zoeggeler, Lamberto Ippolito. L'ARCHITETTURA PER UNA BOLZANO ITALIANA, 1922-1942. Tappeiner, 1992, pag. 42.
- 2 LARIS, STUDIO SUL TRASPORTO PUBBLICO E SUL TRAFFICO, coordinato dal prof. Guglielmo Zambrini, Comune di Bolzano, 1975.
- 3 Arch. Irene Bongiorno, STUDIO DI VALORIZZAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE E DEGLI IMMOBILI DI PROPRIETA' DELL'ENTE FS UBICATE NEL NODO DI BOLZANO, su incarico dell'Ente Ferrovie dello Stato, 1990.
- 4 Studio associato Pasquali-Gasca Queirazza. RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE FERROVIARIE DI BOLZANO, BRONZOLO E ORA CON PREVISIONE DI UN CENTRO LOGISTICO E TERMINALE INTERMODALE. Studio redatto in collaborazione con l'Ente Ferrovie dello Stato e la CCIAA su incarico della Provincia Autonoma di Bolzano, 1992.
- 5 Studio di urbanistica, architettura e ingegneria Planunion (Arch. Hans Von Klebensberg e Ing. Emil Vittur). PROPOSTA PER L'UTILIZZAZIONE A SCOPI EDILIZI DELL'AREA DELLA STAZIONE DI BOLZANO. Studio redatto su incarico della Provincia Autonoma di Bolzano nel 1982.
- 6 Arch. Gianni Lorenzi. PROPOSTA DI UTILIZZO DELL'AREA DELLO SCALO FERROVIARIO DI BOLZANO, 1988.

DISKUSSION TUT NOT!

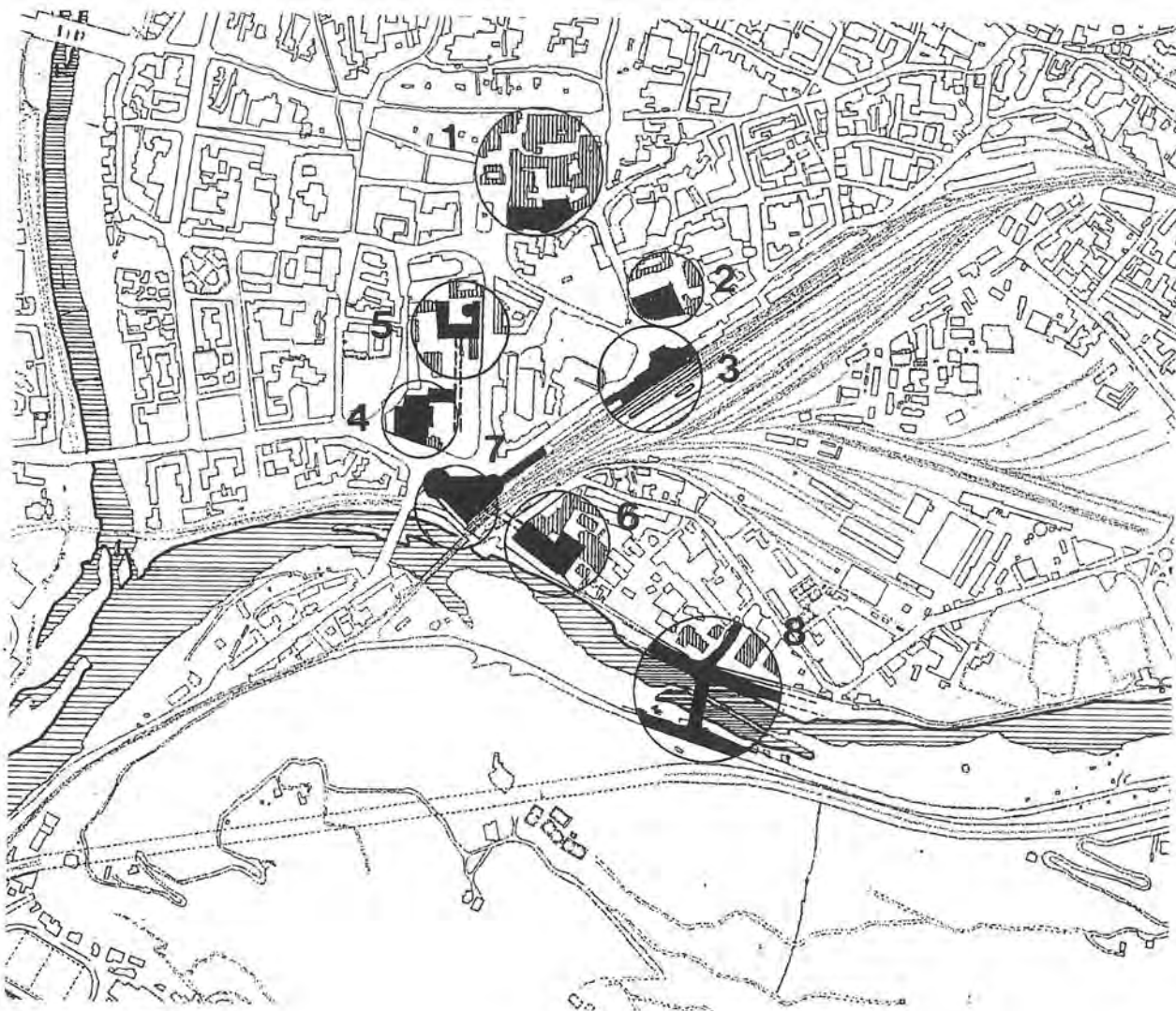
UN DIBATTITO È NECESSARIO!

Die Redaktion von Turris Babel möchte in den folgenden Seiten einige Projekte, bereits realisiert oder noch in Planung, vorstellen ohne dazu Stellung zu nehmen. Die Planer selbst hatten die Möglichkeit einer kurzen Erläuterung ihrer Projekte.

Wir erhoffen uns dadurch umso mehr Stellungnahmen von Seiten der Leser. Alle vorgestellten Projekte betreffen das Viertel um den Bahnhofs- und Verdiplatz.

La redazione di Turris Babel presenta nelle pagine seguenti alcuni progetti, realizzati o in fase di realizzazione, e non prende posizione diretta, ma lascia ai progettisti la possibilità di una breve spiegazione dei progetti stessi. Con questo ci auguriamo che i lettori, al nostro posto, prendano posizione in una discussione più vasta. Tutti i progetti presentati si trovano nell'area attorno alla stazione e piazza Verdi.

- 1) Umbauprojekt Greif-Komplex; ristrutturazione complesso Greif; 2) Bürogebäude der Provinz; Palazzo uffici Provincia;
3) Bahnhofplatz; Piazza Stazione; 4) Stadttheater; Teatro civico; 5) Pastoralzentrum; Centro pastorale
6) Parkhaus Mayr-Nusser; Autorimessa Mayr-Nusser; 7) Gestaltung Verdi-Platz; Sistemazione Piazza Verdi;
8) Eisackbrücke; Ponte sull'Isarco

UMBAUPROJEKT KOMPLEX
"HOTEL GREIF"

Boris Podrecca

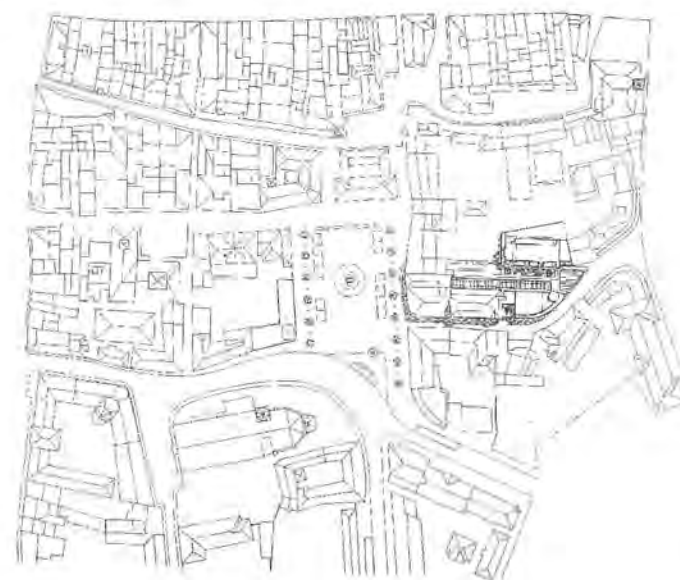
Die Bebauung des Greifareals in Bozen basiert auf einem mehrschichtig angelegten Entwurf, Restaurierung, Stadtreparatur, Neubau, Begrünung sind Parallelhandlungen, die eine bis dato im Abseits schlummernde hochwertige Stadtfläche in ein pulsierendes urbanes Milieu verwandeln.

Das Rückgrat des Projektes bildet eine Passage als Verbindung vom Waltherplatz zur Raingasse. Von hier aus betritt man über die neue Piazzetta den auf zwei Ebenen (Erdgeschoß und Untergeschoß) geplanten Geschäfts- und gastronomischen Bereich.

Zwei Neubauten (Büro-, Wohn- und Geschäftsnutzungen) flankieren in der Raingasse die Passage. Auf deren Dach erstreckt sich zwischen Neubauten und Altbestand ein Gartenhof, der für den Aufenthalt von Anrainern und Hotelgästen ausgestattet wird.

Alle anderen vorhandenen Gebäude einschließlich dem Hotel Greif, welche denkmalgeschützte Bereiche aufweisen, werden saniert bzw. im Inneren neu strukturiert. Hierbei wird nach Maßgabe aktueller Standards die gestalterische Linie nahtlos mit den Neubauten vernetzt.

Um die neue Fußgängerverbindung vom Verkehr zu entlasten, wird die Garagenein- und -ausfahrt in der Laurinstraße als Unterführung in der Raingasse vorgeschlagen. Zwischen Hotel Laurin und Hotel Greif am Waltherplatz entsteht durch kleinere architektonische Eingriffe der Randhäuser, durch die neue Piazzetta und den zwei Neubauten mit der Passage sowie durch die umstrukturierten und sanierten Altbauten ein neues Stück Stadt, welches sich bereichernd und kontextuell zur Umgebung verhält, aber genauso harmonisch innovative und autonome gestalterische Prämissen in Bozen setzt.



Lageplan

Ursache des Umbaues

Die grundsätzliche Entscheidung zu einem einschneidenden Umbau des Greifkomplexes war bereits 1978 gefallen.

Die Gründe hierfür sind zum ersten in der komplexen Struktur, welche aus mehreren Häusern besteht, zu suchen. Diese entspricht nicht mehr den Sicherheitseinrichtungen und Ansprüchen der heutigen Zeit.

Gleichzeitig war innerhalb der Firmengruppe das Bettenangebot zu groß und somit nicht auszulasten.

Es hat 16 Jahre gedauert, bis die urbanistischen Grundlagen geschaffen werden konnten um zu einem einreicheren Projekt zu kommen.

Einer der Gründe für eine so lange Zeit ist darin zu suchen, daß Bozen so lange ohne Bauleitplan auskommen mußte.

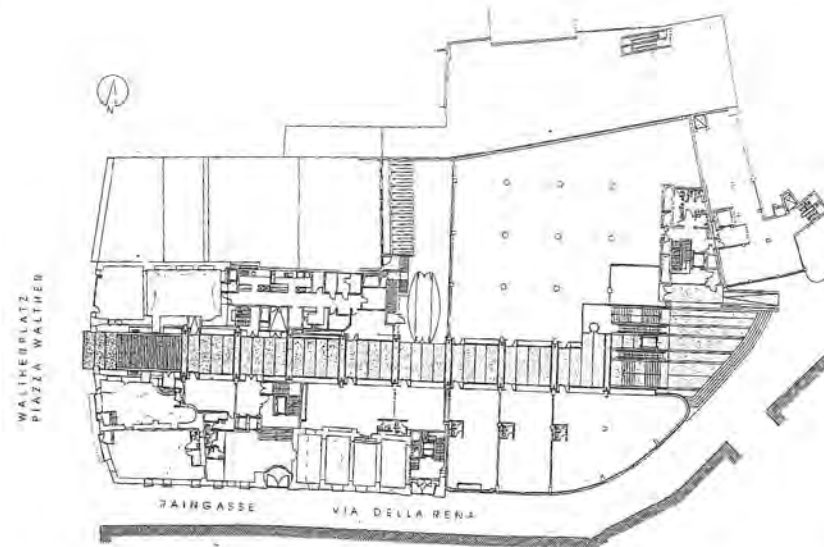
Die Vorstufe für den kommenden Umbau des Hotel Greif wurde mit der kompletten Renovierung des Hotel Laurin gebildet, in welchem all die Strukturen geschaffen wurden, welche den Qualitätsansprüchen gerecht werden, die heute von einem modernen Hotelbetrieb verlangt werden.

Das Ziel war es in die bestehende Baumasse schonend einzugreifen und gleichzeitig die Baukörper, welche neu erstellt werden, harmonisch in das Stadtbild einzufügen. Um dieses Ziel zu erreichen beschloß man mit Prof. Arch. Boris Podrecca aus Wien diesen Eingriff zu machen.

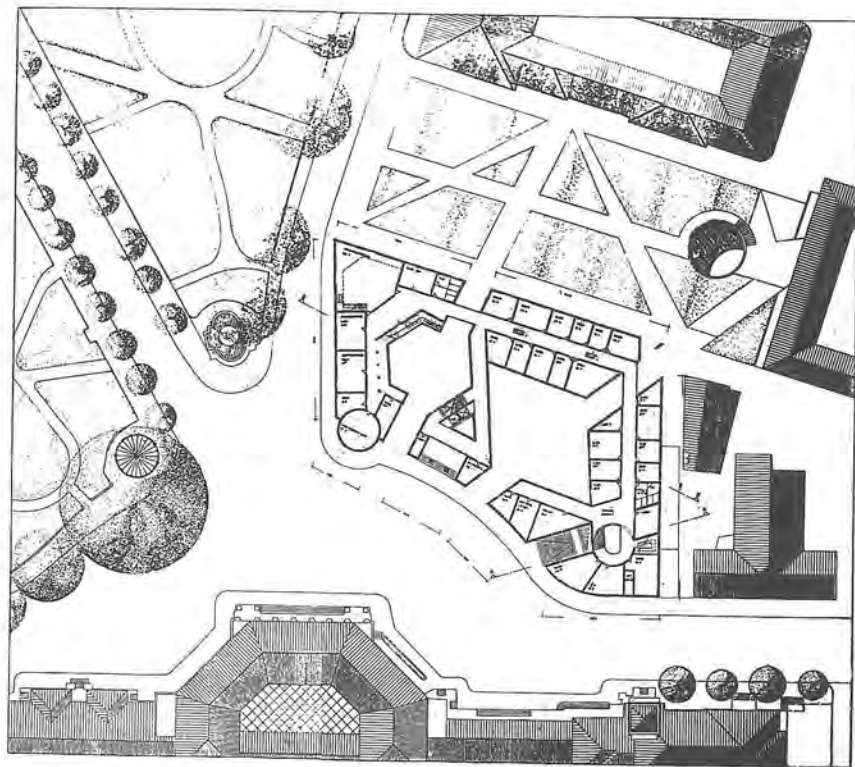
Da man bereits beim Umbau des Hotel Laurin die Zusammenarbeit mit Arch. Podrecca erprobt hatte, fiel es leicht nun diesen größeren Schritt auch gemeinsam zu machen.

Alle nicht architektonischen Aspekte werden von dem Planungsbüro Suter+Suter bearbeitet.

Der Bauträger ist die Firma I.F.I. A.G.



Grundriß Erdgeschoß



Dimension und Funktionen des Eingriffs

Die Gesamtkubatur des Eingriffs beträgt zirka 78.000 m³, davon zirka 43.000 m³ über der Erde, das sind genau so viele Kubikmeter wie es heute sind, es ist also kein Kubaturzuwachs vorgesehen.

Die bereits bekannten Funktionen, welche das Gebäude beinhalten wird, d. h. Wohnungen, Büros, Hotel, Geschäfte, Restaurant und Parkplatz sind in groben Zügen folgendermaßen dimensioniert:

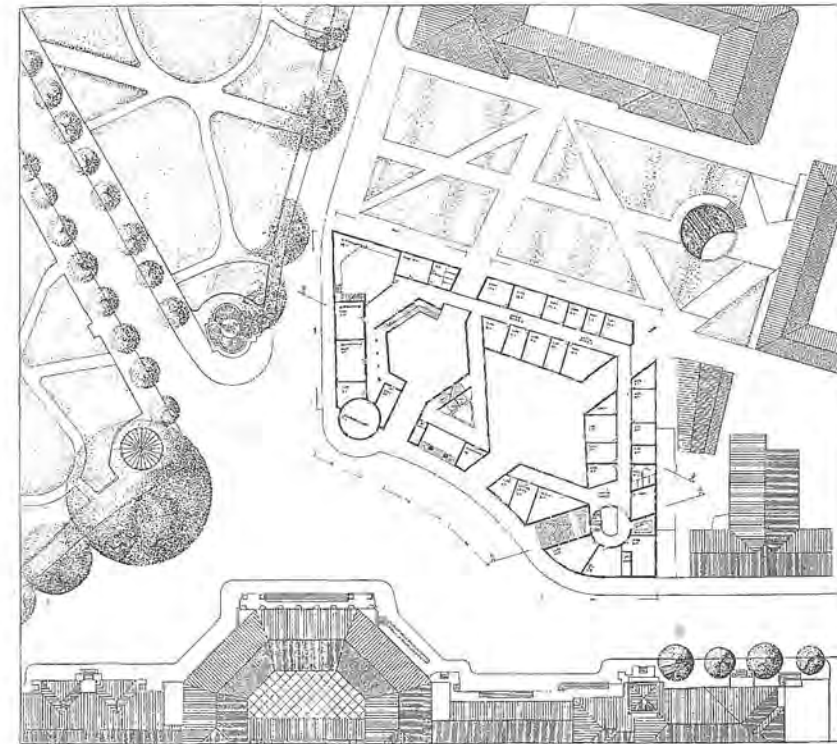
- Wohnungen: In den obersten und sonnigen Geschossen werden zirka 20 Wohnungen verschiedener Größenordnung entstehen;
- Büros: In den Stockwerken bis zum ersten Obergeschoß sind zirka 4.000 m² Büros vorgesehen;
- Hotel: Hinter den alten und schönen Fassaden des Waltherplatzes sind 2.500 m² für ein kleines schönes Hotel mit zirka 65-70 Betten vorgesehen;
- Restaurant: An der selben Stelle wo heute das Restaurant Greif-Grill steht, wird ein neuer gastronomischer Restaurantbetrieb entstehen;
- Geschäfte: Im Erdgeschoß wird vom Waltherplatz bis hin in die Raingasse, wo heute der Supermarkt liegt, also gegenüber dem "Hendelbrater", eine Geschäfts-Galerie entstehen. Im ersten Untergeschoß, zum Teil mit Verbindung ins Erdgeschoß werden drei größere Geschäfte entstehen, unter anderem auch der heutige Despar-Supermarkt;
- Parkplatz: Im zweiten und dritten Untergeschoß werden alle technischen Einrichtungen und Lagerflächen untergebracht sowie zirka 160 Parkplätze, welche aber nicht für den öffentlichen Gebrauch zur Verfügung stehen werden.

Einreichverfahren und Baugenehmigung

Das Projekt hat nun seinen Weg in der Gemeinde zur Erlangung der Baugenehmigung begonnen. Man hofft, daß einer entgeltlichen Baugenehmigung keine zu großen Probleme im Wege stehen und daß die für das Verfahren zuständigen Büros beweisen werden, daß die bürokratischen Wege, auch bei komplexen Plänen, einwandfrei und schnell funktionieren.

PALAZZO PER GLI UFFICI DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

Progetto di concorso
Oswald Zoeggeler



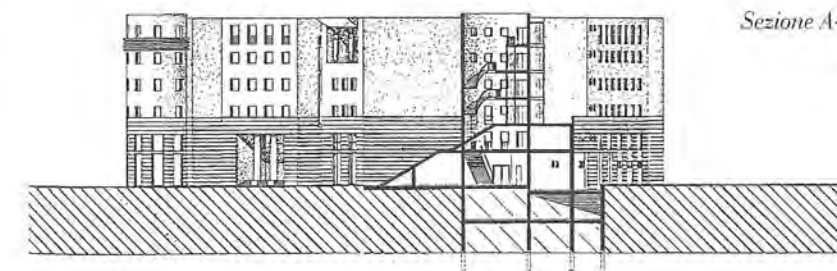
Pianta 1° piano



Prospecto nord



Prospecto sud



Sezione A-A

Collaboratori: Martin Summer,
Carla Fabbriotti,
Stephan Pechlaner,
Arch. Fabio Duregon,
Arch. Christine Niederstätter, Gotthard Kerselbaumer
Scultore: Guido Mosna

Questo Progetto è un disegno urbano a scala architettonica. Il disegno degli spazi urbani definisce, penetra ed attraversa l'architettura, e questa, a sua volta, li realizza. Urbanistica e architettura si confondono in un unico progetto.

L'urbanistica qui per un attimo ha dimenticato il suo "moderno" ruolo di un severo ed astratto controllore di norme che spesso impediscono l'architettura e l'esprimersi di questa in forme urbane.

In questo luogo esistevano già due piazze potenziali che avevano soltanto bisogno di una definizione volumetrica: la piazza semicircolare della Stazione e la piazza rettangolare davanti agli uffici esistenti della Provincia.

Il volume risultante venne poi di nuovo coinvolto in un disegno urbano, questa volta con delle strade radiali inventate che partono dal centro del semicerchio di piazza Stazione, dall'ingresso principale della Stazione, e che portano verso le entrate dei palazzi della Provincia.

Lungo queste strade radiali che attraversano l'edificio si trovano dei cortili come piccole piazze della città.

Dieses Projekt ist ein urbanistischer Plan in architektonischem Maßstab. Die Zeichnung der Stadträume definiert, durchdringt und durchströmt die Architektur und diese realisiert sie ihrerseits. Städtebau und Architektur vereinen sich in einem einzigen Projekt.

Der Städtebau hat hier für einen Augenblick seine "moderne" Rolle der strengen und abstrakten Kontrolle der Normen vergessen, welche oft die Architektur und ihre Entfaltung in Stadträumen verhindern.

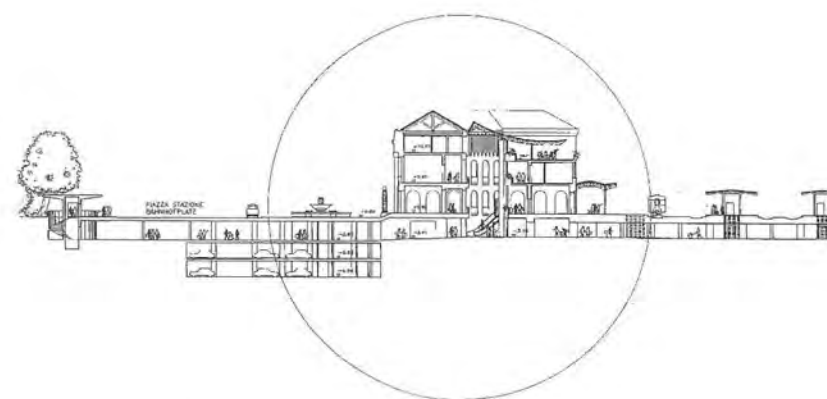


An diesem Ort existierten bereits zwei potenzielle Plätze, die nur einer räumlichen Definition bedurften: der halb-kreisförmige Bahnhofplatz und der rechteckige Platz vor dem Landhaus. Das sich ergebende Volumen wurde später wieder in eine städtebauliche Zeichnung eingebunden, diesmal mit erfundenen Radialstraßen, die vom Zentrum des Bahnhofplatzes, vom Haupteingang des Bahnhofes, ausgehen und zu den Eingängen der Landhäuser hinführen. Entlang dieser Straße, die das Gebäude durchdringen, befinden sich Innenhöfe wie kleine Stadtplätze.

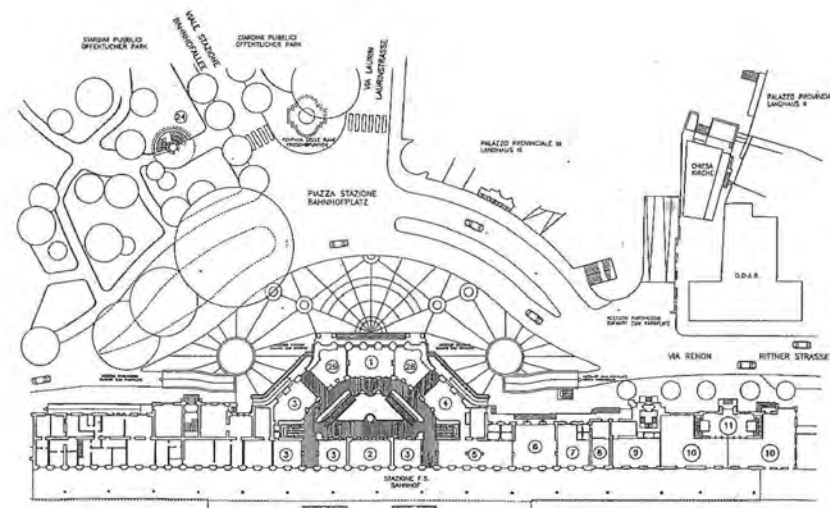


STUDIO SU PIAZZA STAZIONE

Renzo Gennaro

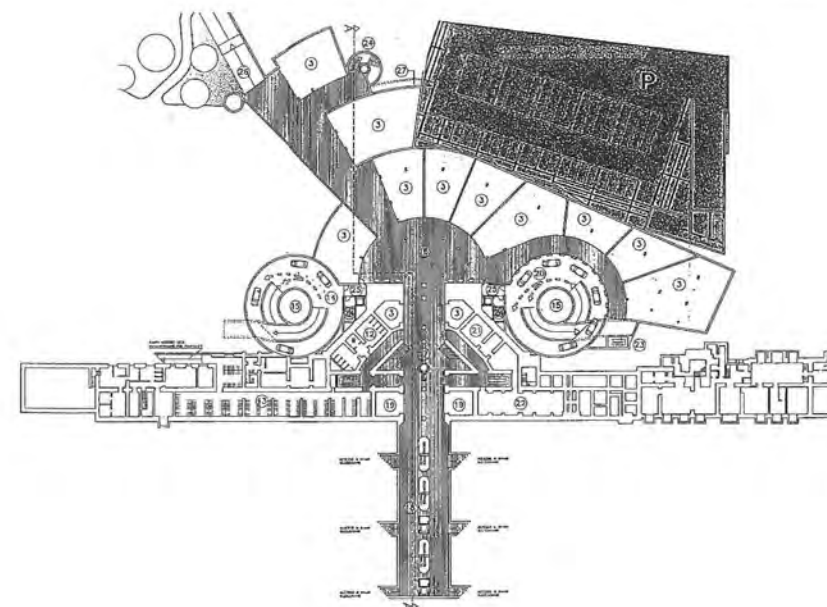


Sezione trasversale 4-4



Piano terra

Piano interrato



Lo studio in oggetto parte dall'impossibilità, allo stato attuale, di portare la viabilità nel sottosuolo, già riscontrato mediante uno studio commissionato a priori dalla Provincia Autonoma di Bolzano.

Ciò premesso, data la delicatezza del nodo in questione, si è pensato di sfruttare il sottosuolo allo scopo di caricarlo delle funzioni oggi assolte in maniera caotica e scoordinata dal piano terreno, arrivando in questo modo a differenziare la viabilità e l'accesso alla stazione ferroviaria.

Tutte le funzioni di superficie vengono spostate al primo piano interrato, compresi gli accessi, biglietteria, servizio taxi ed accesso privato, spostando la funzione di parcheggio sul futuro parcheggio di Mayr Nusser.

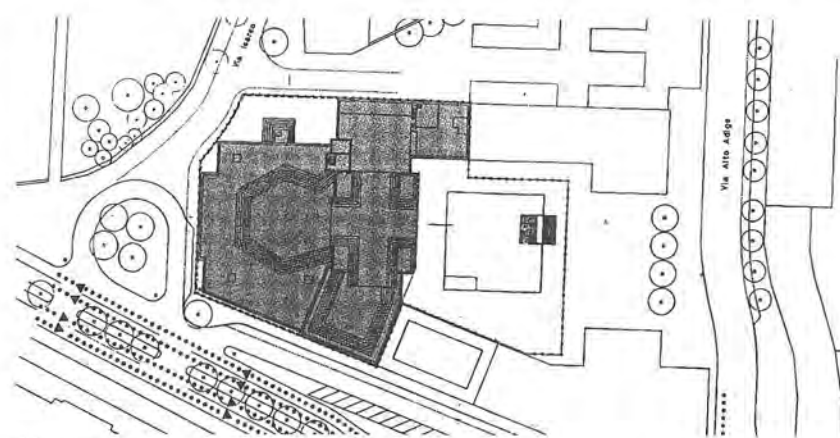
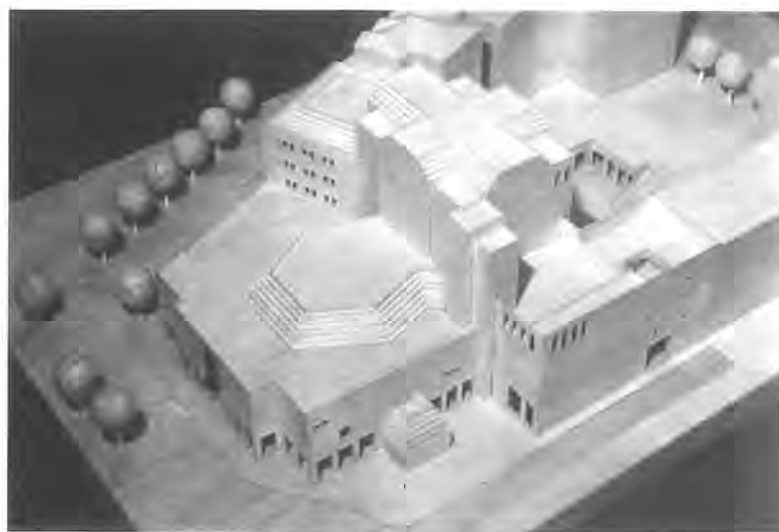
È previsto il recupero delle strutture esistenti e l'adeguamento del manufatto a funzioni diversificate, complementari e di supporto al trasporto su rotaia con una concezione più attuale e largamente sperimentata dove i percorsi riuniscono spazi più suggestivi nei quali è piacevole stare anche al di fuori della pura e semplice funzione del servizio di trasporto.

In questa nuova logica questi spazi si aprono all'esterno portando con sé il prolungamento dei giardini antistanti.

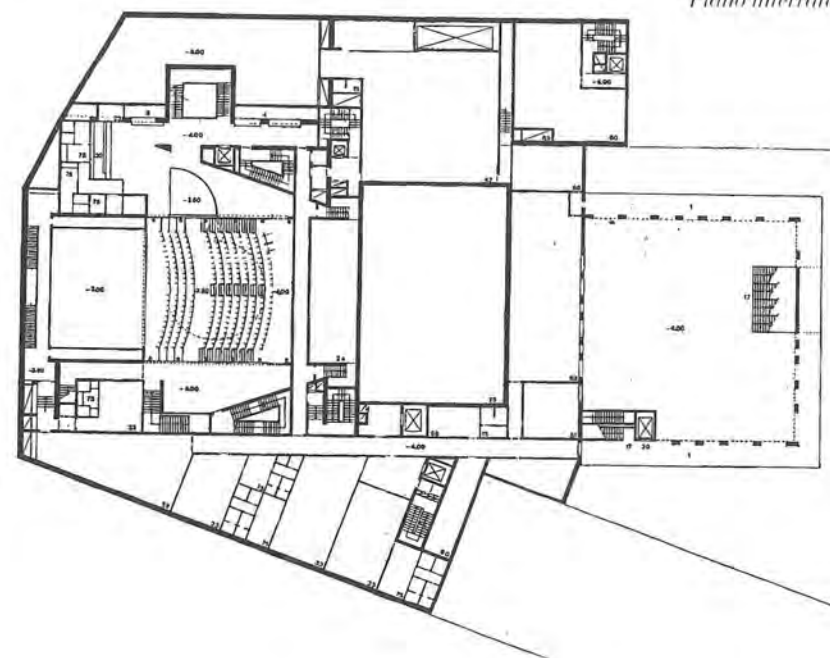
La viabilità al piano terra in previsione di un futuro ipotetico ridimensionamento sarà prevalentemente di tipo pubblico, anche se il progetto prevede l'incentivazione della mobilità privata con bici e comunque con mezzi contenuti in dimensione, scarsamente inquinanti. A questo scopo è previsto un deposito per 150 biciclette direttamente collegato al piano galleria.

TEATRO CIVICO

Marco Zanuso



Planimetria generale



Piano interrato

Lineamenti di progetto

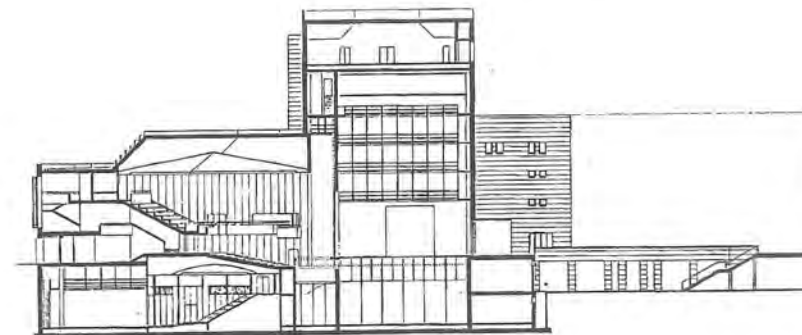
Il lotto su cui insiste il complesso teatrale di nuova previsione è situato nel lobo sud/occidentale del brano urbano interessato dalla formazione del piano di attuazione, concordato all'origine della progettazione. La nuova edificazione intende concludere autorevolmente con la complessa articolazione delle proprie masse volumetriche, l'ordito di relazioni spaziali delineato dal piano di attuazione, e riconnotare e ricucire con la propria forma costitutiva, l'identità ed il profilo di un intorno urbano segnato dalla forte integrazione morfologica delle forme gotiche del Duomo e dalla contiguità funzionale con Piazza Walther e le più antiche ed animate contrade cittadine. Nel corso della progettazione si è molto lavorato all'involucro esterno del complesso teatrale, per ottenere la migliore integrazione nel contesto urbano e nello stesso tempo una immagine architettonica chiara e leggibile.

Attorno alla torre scenica con la sala prove di coronamento sono organizzati i volumi della sala, dei servizi, degli uffici, dei laboratori.

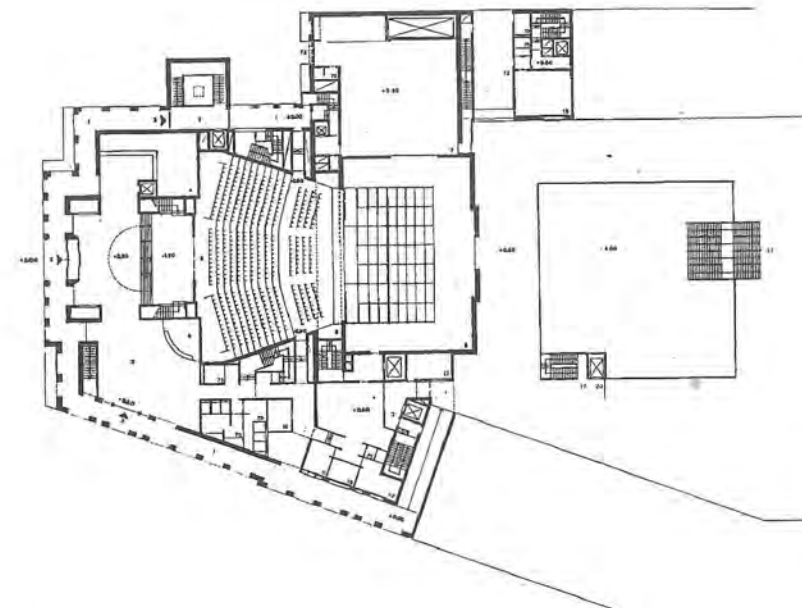
Il complesso risulta così costituito da una aggregazione di volumi differenti che corrispondono ad una precisa distribuzione di funzioni.

L'intero fabbricato è rivestito da un involucro in lastre di pietra di varia tonalità disposte lungo allineamenti orizzontali che hanno il preciso scopo di ricondurre le diverse entità volumetriche del complesso al comune denominatore materico e cromatico d'un unico elemento costitutivo. La tecnologia adottata per il rivestimento di facciata costituisce una soluzione moderna e avanzata per l'utilizzo di un materiale tradizionale.

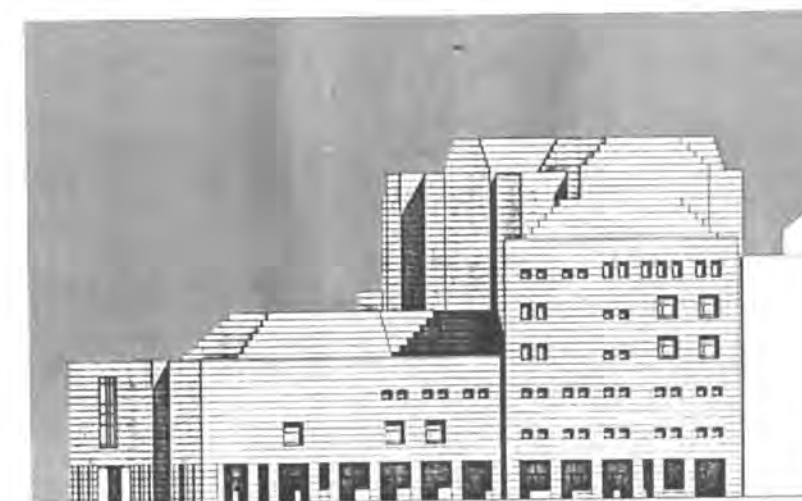
Le lastre sono infatti fissate su di una struttura di supporto in profilati di alluminio che le distanzia dalla parete portante in cemento armato e permette l'alloggiamento di uno strato di materiale isolante, garantendo quindi una buona ventilazione ed un controllo sul rendimento energetico dell'intero complesso nel pieno rispetto delle normative vigenti.



Sezione longitudinale



Piano terreno



Prospetto

Nelle forme impresse al progetto si descrive l'articolata conformazione del programma funzionale del complesso: un organismo in cui sono riuniti spazi per l'attività artistica - teatrale di diversa importanza.

È caratteristica saliente di questa struttura la completa autonomia dei tre elementi costitutivi principali:

sala principale da 800 posti
(palcoscenico 385 m²)

sala Kammertheater da 240 posti
(palcoscenico 140 m²)

sala prove (palcoscenico 80 m²).

Questi tre luoghi di spettacolo e di lavoro, gestibili indipendentemente o contemporaneamente, possono però usufruire di tutti i servizi e spazi legati all'attività teatrale (magazzini, palestre, camerini, cameroni, guardaroba...) grazie ad un complesso sistema di collegamenti interni.

La sala principale è un involucro avvolgente e raccolto in cui lo spettatore si sente parte del pubblico e nello stesso tempo in un stretto rapporto diretto e individuale con l'attore e la rappresentazione scenica.

Dal punto di vista geometrico/formale pareti e soffitto sono un tutt'uno, essendo infatti quest'ultimo generato dall'ideale proseguimento, fino a convergere verso il centro della sala, degli spigoli determinati dallo andamento delle pareti verticali. Il soffitto assume così una forma pseudo/piramidale il cui vertice si trova sull'asse di simmetria longitudinale della sala, in posizione piuttosto avanzata verso il palcoscenico.

Il Kammertheater è posto sull'asse dell'edificio, ha dimensioni contenute, paragonabili a quelle di celebri esempi cinquecenteschi e seicenteschi, dei quali riprende, in forme moderne, i rapporti tra la scatola muraria, lo spazio concavo e avvolgente della scalea e lo sfondato del palcoscenico.

Le zone destinate a servizi, produzione e gestione sono, in generale, raggruppate in un volume che si configura come entità autonoma.

PASTORALZENTRUM BOZEN

Othmar Barth



Vom neuen Theaterplatz ausgehend sieht der Winkler-Plan eine interne Geschäfts-passage zum neuen Domplatz vor: Sie sollte dort in gerader Achse einmünden.

Aber im Unterschied zum Waltherplatz ist der Domplatz südlich der Pfarrkirche kein Geschäftsplatz, er ist nicht groß und weit, sondern klein und intim, also eher ein Hof, er ist, statt von vielen Häusern, nur von einem Gebäude umgeben.

Zudem wollte ich die Passage nicht in ihrer Achse am Domplatz einmünden lassen, sondern auf den Domturm gerichtet einführen.

Außerdem wäre es nicht gut gewesen, die bestehenden und neuen vier- bis fünf-stöckigen Gebäude an der Südtiroler-straße bis zur Propstei durchzuführen, man mußte sie schon weit vorher beenden, damit dieser "Vierkanter" wieder die optische Mittlerrolle zum Dom zurück-erhält.

Der niedere Saal mit seinem Turm als visuelles Merkzeichen nach innen wie nach außen, sollte das Gelenk werden.

Der Domplatz wird auch noch von drei Skulpturen mitbestimmt: dem Brunnen, der Stele und einer Figurengruppe aus Bronze.

Die Farben Gelb und Weiß haben die Aufgabe, die schattige Fassade sonnig erscheinen zu lassen und dem Ganzen eine charakteristische Notierung zu geben.

In dieser Lesart ist das abgebildete Modell zu sehen.

Provenendo dalla Piazza Teatro il Piano Winkler prevedeva una galleria con negozi diretta in asse alla nuova Piazza Duomo.

A differenza però di Piazza Walther, la Piazza del Duomo, posta a sud della chiesa parrocchiale, non ha l'estensione e la grandezza di una piazza commerciale, ma è piuttosto una corte interna, piccola e intima, definita non da tante case, ma da un unico edificio.

Inoltre non volevo far sboccare la galleria con il suo asse su Piazza Duomo, ma indirizzarla piuttosto verso il campanile del Duomo.

Oltre a questo non sarebbe stato bene portare l'edificazione esistente e quella nuova

di via Alto Adige, alta da quattro a cinque piani, fino alla curia, bisognava interromperla per far sì che questo "quadrangolo" recuperasse otticamente il suo ruolo centrale in relazione al Duomo.

La sala bassa e la sua torre come segnale visivo rivolto sia all'interno che all'esterno doveva diventare il punto di snodo. La Piazza del Duomo viene inoltre ancora caratterizzata da tre sculture: la fontana, la stele e un gruppo di figure in bronzo.

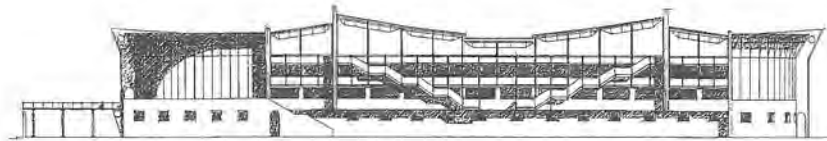
I colori giallo e bianco hanno il compito di rendere "solare" la facciata posta in ombra, e di dare al tutto una nota caratterizzante.

È questa la chiave di lettura del modello.

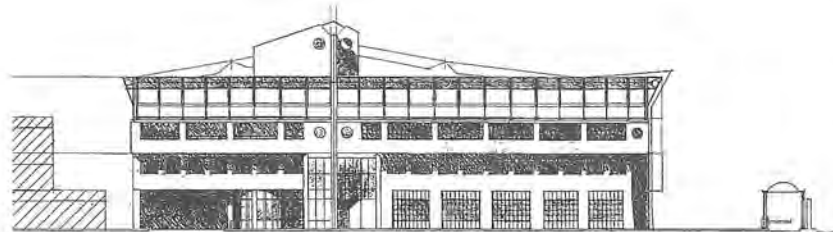


PARKHAUS – FEUERWEHRHALLE

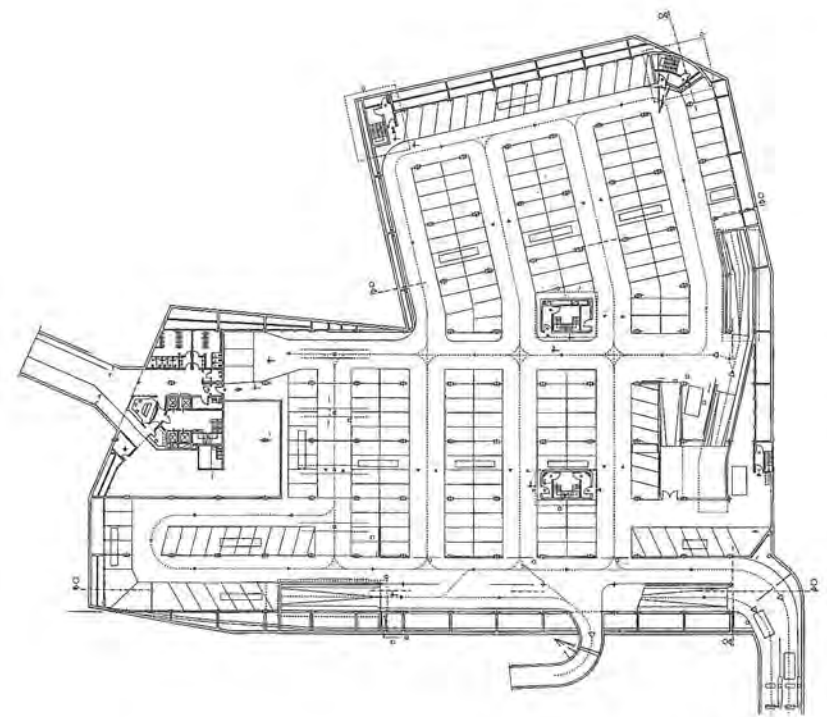
H&T – Martin Weiss



Ansicht Südost



Ansicht Nordost



Grundriß 1. Untergeschoß

Der akute Parkplatzmangel und das erhöhte Verkehrsaufkommen der Stadt Bozen veranlaßte die Gemeindeverwaltung im Zuge der Planung der Umfahrungsstraße ein Areal ausfindig zu machen, das eine Verbindung zum Stadtkern ermöglicht, ohne das Stadtzentrum zu belasten. Das 10.701 m² große Areal liegt direkt an der Eisackuferstraße hinter dem Bahnhofareal nicht unweit vom Stadtkern, ist verkehrstechnisch aber von diesem abgekoppelt.

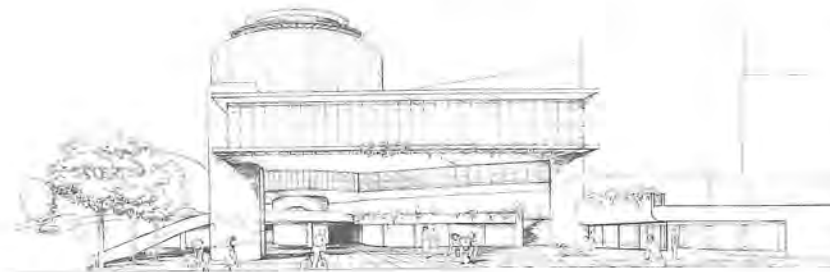
Das Projekt sieht ein Bauwerk bestehend aus 2 Untergeschoßen, Erdgeschoß, 2 Obergeschoßen und ein Parkdeck vor, welches:

- 1 278 PKW-Parkplätze,
- 30 Bus und 10 Camperstellplätze,
- 1 Fahrradverleih (300 Fahrradplätze),
- 1 Imbissbar (70 Plätze),
- 1 Kiosk,
- 2 Gemeindemagazine,
- 1 Halle für die Freiwillige Feuerwehr Bozen beherbergt und auf einer überbauten Fläche von ca. 8000 m² ein Gesamtvolumen von fast 140.000 m³ umfasst.

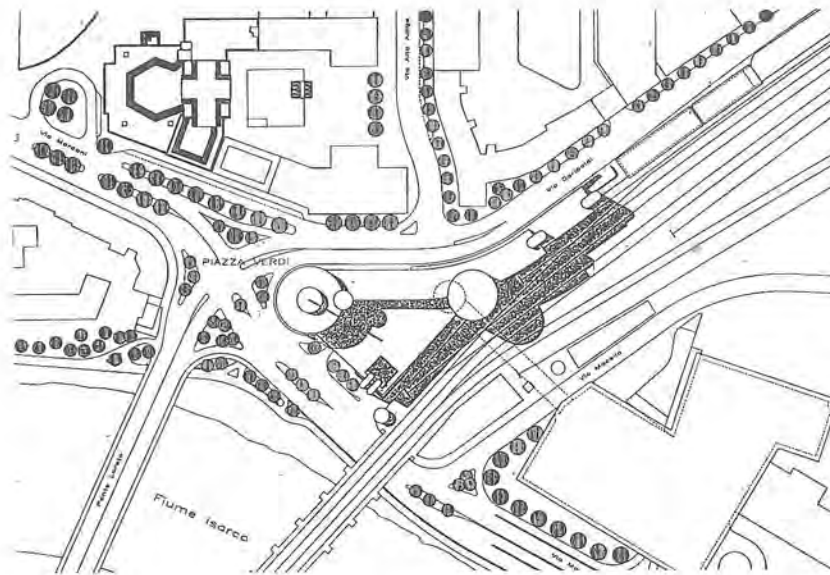
Das Parkhaus in der Mayr-Nusser-Straße soll den Pendler- und Touristenverkehr in Bozen auffangen. Als Zubringer von der neu geplanten Umfahrungsstraße von Bozen (SS 12) dient die Mayr-Nusser-Brücke. Diese Zubringerstraße führt am Parkhaus vorbei weiter in die Stadt. Der Hauptverkehr soll aber in das Parkhaus führen. In Abstimmung mit dem Projekt der Umfahrungsstraße von Ing. Kauer wurden die Ein- und Ausfahrten für Pkw direkt auf die Mayr-Nusser-Straße geführt. Um ein riskantes Überqueren der 4spurigen Straße zu vermeiden, wurden die Ein- und Ausfahrten auf zwei Etagen geplant. In der Schlachthofstraße liegen die Ein- und Ausfahrten für Autobusse sowie die Zufahrt zur FW-Halle.

PROPOSTA DI SISTEMAZIONE DELL'AREA ATTIGUA A PIAZZA VERDI

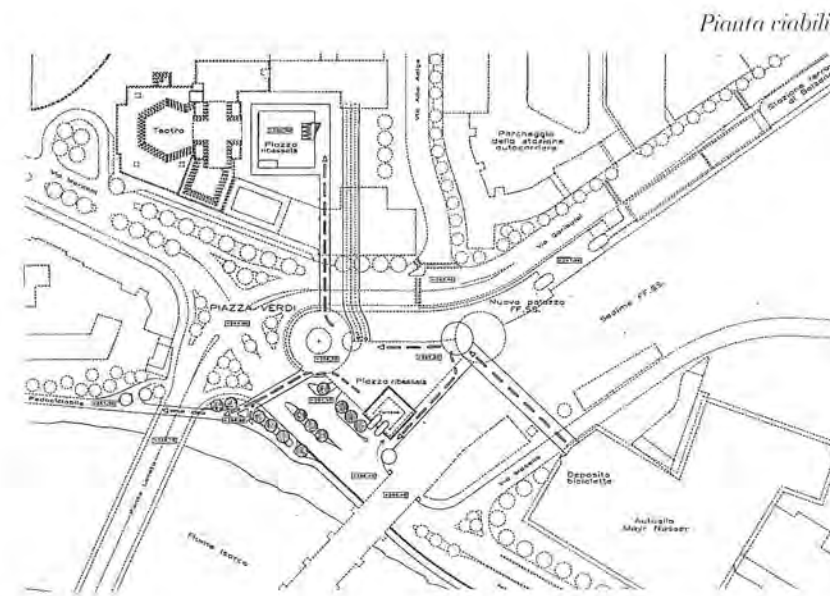
Renzo Gennaro



Prospettiva



Planimetrica



Pianta viabilità

Dovendo collegare l'autosilo di via Mayr-Nusser col centro città, privilegiando l'asse diretto per Piazza Walther, è scaturita la necessità di realizzare la futura Piazza sotto il futuro edificio di proprietà delle FFSS, e del Comune di Bolzano, al posto dei sedimi ferroviari attuali e del distributore di benzina.

Piazza, cerniera dell'intervento, per cucire il traffico pedonale e ciclabile in tutte le direzioni ma completamente indipendenti dal traffico veicolare.

L'edificio è appoggiato come un tripode per lasciar libero lo spazio sottostante, fino a quasi 10 m d'altezza, potendo così godere della vista del "Rosengarten". Lasciata l'auto all'autosilo Mayr-Nusser, utilizzando il sottopasso, si sbucca direttamente in piazza avendo la possibilità in quel punto di utilizzare il collegamento con la ferrovia (sia per le bici che per i pedoni) o con il Lungo Isarco oppure con il centro città.

L'edificio è composto da una struttura portante d'acciaio con grossi sbalzi e cristallo per accentuarne la leggerezza e la trasparenza.

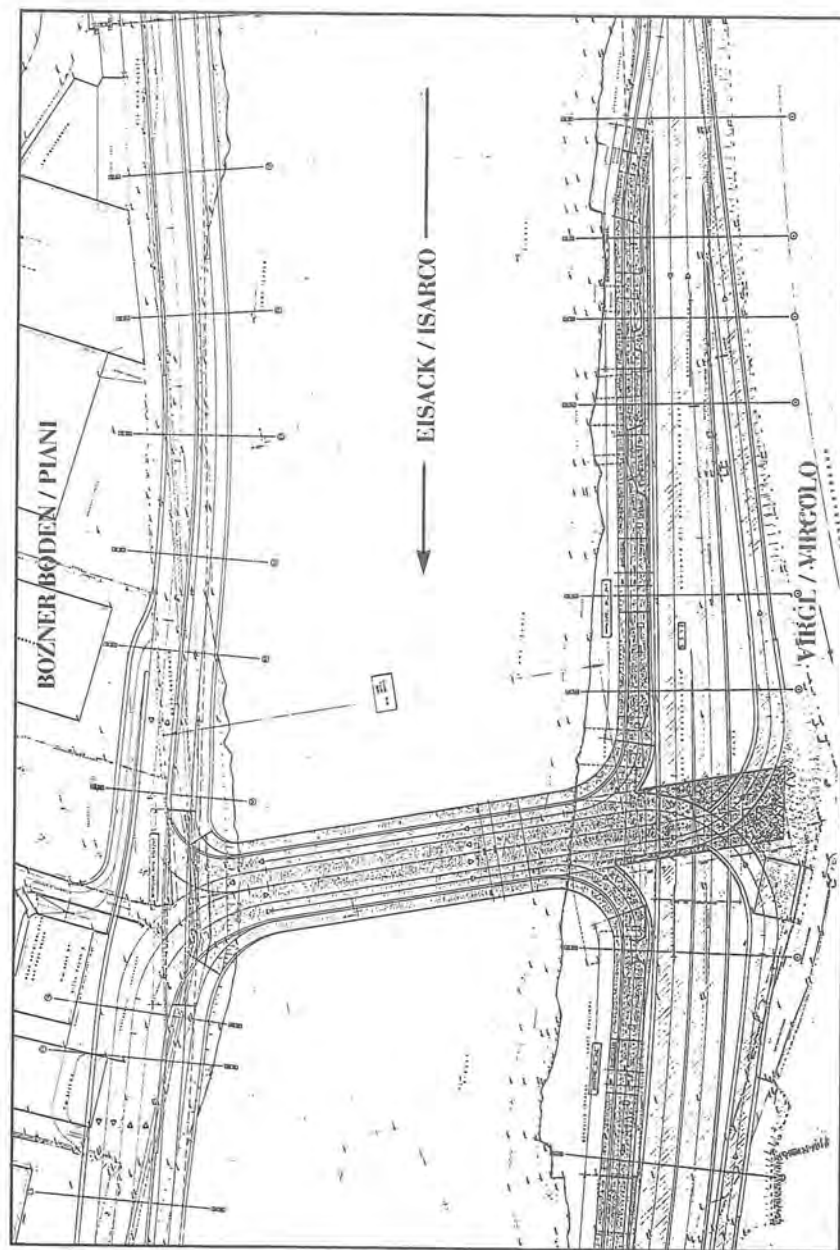
L'edificio avrà un tetto terrazzo con giardino pensile sopra il corpo triangolare che sormonta la piazza.

È un esperimento pilota per l'utilizzo delle facciate continue in cristallo adatte per la produzione di energia elettrica nonché per il condizionamento estivo, sfruttando l'acqua del vicino fiume. Inoltre è previsto l'ampio utilizzo delle tecniche di bioarchitettura applicate ad edifici per uffici ed il terziario.



EISACKBRÜCKE

Georg Kauer



Ansicht Brücke

Die Verbindungsstraße zum Parkhaus Mayr-Nusser überquert mit einer neuen Brücke in der Nähe des Nordportals des Autobahntunnels den Eisack und schließt sich kreuzungsfrei (in 2 Ebenen) an die Staatsstraße 12 an.

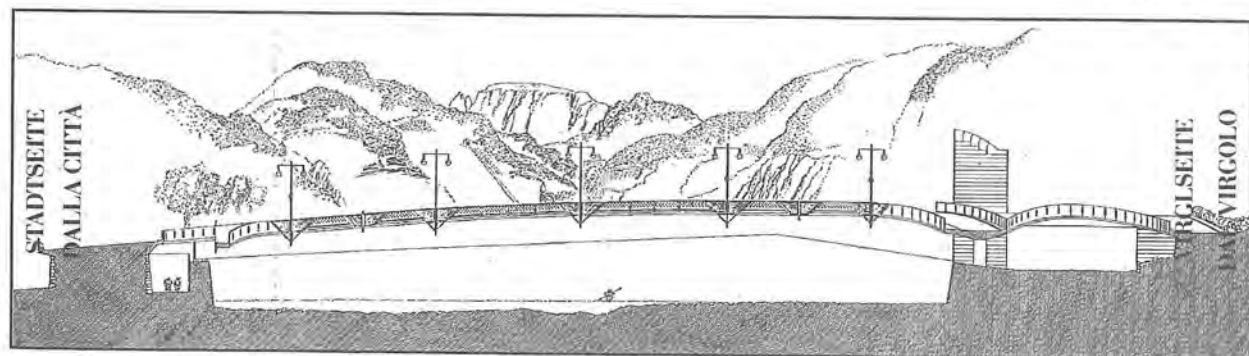
Die Brücke mit einer Spannweite von 92,0 m hat keinen Flußpfeiler. Als statisches System wurde ein frei aufliegender Brückenträger von ca. 70,4 m gewählt. Es ist eine Vorspannung mit freiliegenden Spannkabeln, welche eine bessere Kontrolle und eventuelle Austauschbarkeit gestatten, geplant. Der Brückenquerschnitt wird als Kastenquerschnitt, der vor allem für Torsionsbelastungen günstig ist, ausgebildet.

Die Fahrbahnbreite beträgt 20,0 m mit 4 Fahrspuren zu 3,50 m und 2 Gehsteigen von 2,50 m.

Für die Auflager wurden feste und bewegliche Auflagertöpfe vorgesehen und die statische Berechnung wurde für eine Brücke 1. Kategorie erstellt. Die Gründung der Widerlager wird mit Bohrpfehlen mit großem Durchmesser geplant. Neben der Hauptbrücke sind noch Zu- und Abfahrtsrampen auf Viadukten von geringer Spannweite und in normaler Stahlbetonausführung vorgesehen; ebenfalls werden im niederen Bereich Kragkonstruktionen für den Gehsteig errichtet.

Am rechten Widerlager ist eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung vorgesehen.

Prospetto ponte



»SUNLIGHT IN A CAFETERIA« CAFEMASCHIN IN BOZEN

Isch des Lokal schon fertig? Isch es Gelt fir 'n Bodn ausgangen? Mit solchen und ähnlichen Fragen sahen sich die Besitzer der neuen CAFEMASCHIN konfrontiert. Mittlerweile hat sich die anfängliche Skepsis gegenüber dem Neuen offensichtlich etwas gelegt. Das Lokal bildet sich langsam sein neues Publikum heran und wird somit zu einem Manifest gegen die neue Tendenz der rustikal gutbürgerlichen Scheunenlokale welche die Stadt in letzter Zeit zu überschwemmen drohen.

Die wenigen, minimal gehaltenen Elemente fügen sich harmonisch zu einem Ganzen und geben durch ihre Wechselbeziehung dem Lokal ihr Flair. Anordnung der Bereiche trägt dem Bild, gesehen durch die Schaufenster, Rechnung. Von außen ergibt sich eine ähnliche Atmosphäre wie man sie aus den Bildern Hoppers gewöhnt ist. Das Lokal in seiner Essenz.

Ebenso essentiell sind die Materialien die zur Anwendung kommen: Betonestrich, rostfreier Stahl, helles Holz und Glas. Einziges farbliches Element ist das "bunte Hinterglasbild" des Bartresen, das durch wenige Handgriffe seine Farbe verändern und somit den verschiedenen Stimmungen der Barbesitzer folgen kann. Die Nuancierung dieser Farben ergibt sich durch die raffinierte Schichtung der verschiedenen Materialien.

Der auf die Tradition der klassischen Bars zurückgehende Hintergrund hat seine gestalterische Möglichkeit jedoch erst durch die Anwendung von modernen Lasertechnologien ausgeschöpft, er ist gleichzeitig Funktions- und Werbeträger. Ebenso lobend muß die Beleuchtung hervorgehoben werden, welche in Zusammenarbeit mit dem Bozner Lichtkünstler Giorgio Seppi entstanden ist. Insgesamt ein wirklich gelungenes Werk, von dem man hoffen kann, daß es in Zukunft mehreren couragierten Barbesitzern den Ansporn gibt, sich zu eigenen individuellen Bartypen verleiten zu lassen und dadurch der Tendenz der Schablonenhaftigkeit im Gastgewerbe dementi zu bieten.

Markus Scherer

Projekt: Arch. Ludwig Thalheimer,
Fam. Puff

Beleuchtung: Giorgio Seppi

Schlosserarbeiten: Werner Senn

Tischlerarbeiten: Walter Vigl





Barresen in rostfreiem Stahl mit farbiger Hinterglasverkleidung



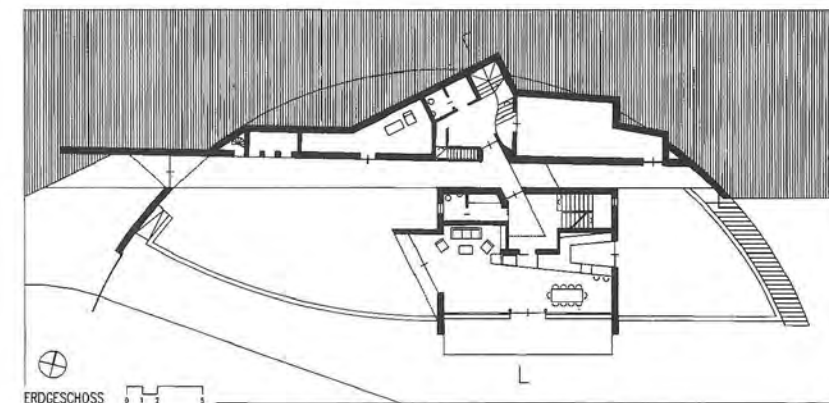
Sitzbank, Tische und Stühle in hellem Buchenholz

Fotos: L. Thalheimer

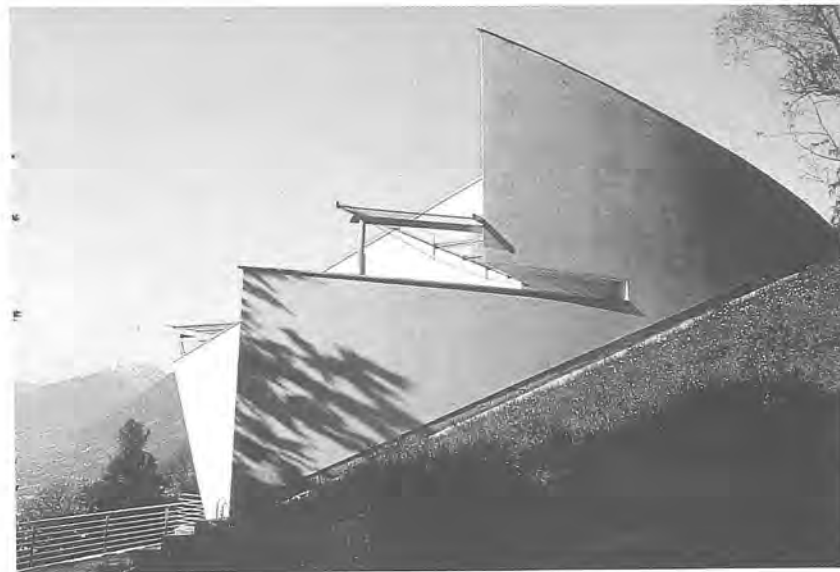
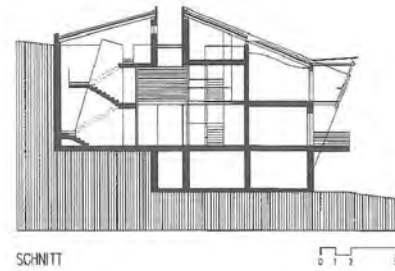
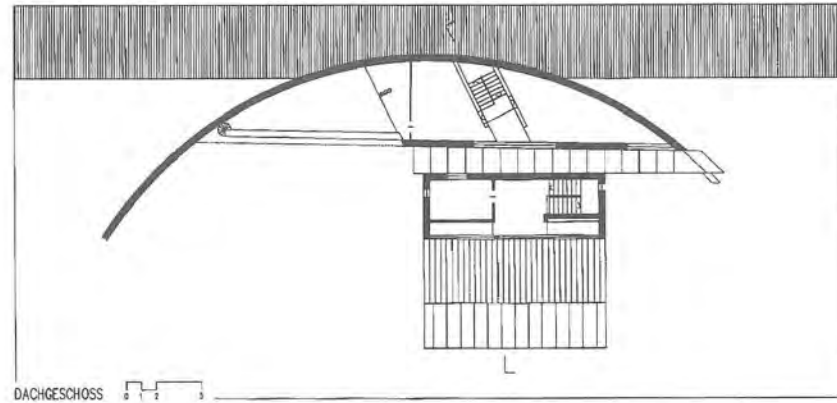
SANIERUNG UND ZUBAU WOHNHAUS GAMPER, DORF TIROL

Die Architekten sahen sich einer mittlerweile in Südtirol oft gestellten Bauaufgabe gegenüber: Erweiterung eines bestehenden Wohnhauses im landschaftlichen Grün. Die gefundene Lösung fällt durch ihre Außergewöhnlichkeit auf. Das ursprüngliche Haus wird durch eine großzügige Geste in Form eines gebogenen Bauteils ergänzt und unterstrichen. Die vom Bauherrn gestellten Anforderungen waren: Das bestehende Gebäude sollte so umgebaut und erweitert werden, daß die sechsköpfige Familie darin ausreichend Platz für das gemeinsame Wohnen hat. Gleichzeitig sollte jedes Familienmitglied genügend persönliche Rückzugsbereiche vorfinden. Zu einem späteren Zeitpunkt sollte der Zubau mit geringfügigem Aufwand zu einer 2-Zimmerwohnung umfunktionierte werden können. Vordergründiges Anliegen der Projektanten war der Umgang mit landschaftlichem und "kultiviertem" Grün. Dies veranlaßte die Architekten dazu, diese Abtrennung durch eine starke Geste hervorzuheben. Dazu legten sie eine Wand an, die im Grundriß ein Kreissegment bildet und damit das "häusliche" Grün umschließt. Das ganze Gebäudeensemble öffnet sich nach Süden und verhält sich eindeutig abweisend nach Norden hin. Damit sollte sich das Haus vom stark frequentierten Haslachweg abschirmen. Zusätzliche Bedingung war, daß das bestehende Gebäude weitgehend unverändert bleiben sollte. Lage, Abmessungen und Zugang wurden beibehalten. Die beiden Baukörper (bestehendes Wohnhaus und Zubau mit gebogener Wand) werden durch einen langen Weg gegeneinandergesetzt. Die Wohnräume sind alle südseitig, die Erschließungs- und Servicebereiche nordseitig angeordnet. Auffallend ist die Verwendung der Materialien: während sich die weiß verputzten Baukörper kubisch zeigen, ist die Südfassade leicht und offen ausgebildet. Eine Stahlkonstruktion verbindet mit ihrer Schräglage die Balkone miteinander, welche vor einer Holzfassade liegen.

Eva Degiampietro



Erdgeschoss



LAGER- UND VERWALTUNGSGEBÄUDE DER LADURNER HOSPITALIA GMBH

„Ein Gebäude, das auffällt und nicht in der Masse untergeht ...“, so lautete die Forderung des Bauherrn. Gleichzeitig sollte er eine bestimmte Kostenhöhe nicht überschreiten.

Die Architektin ist dem Wunsch nachgekommen und ihr ist es gelungen, ein Bauwerk zu errichten, das sich aus dem üblichen Einerlei in den Handwerkerzonen hervorhebt.

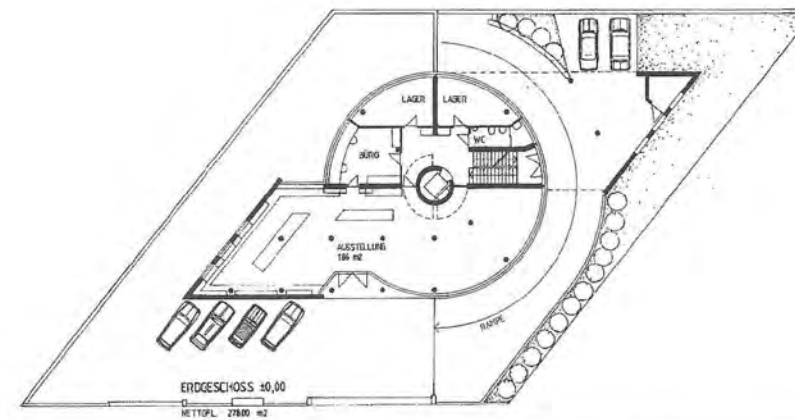
Der neue Firmensitz der Ladurner Hospitalia GmbH ist eine Alternative zu den Metall- und Glasbauten oder gar den farbig hervorgehobenen Gebäuden, die man üblicherweise in den Gewerbegebieten vorfindet. Bei der Konzeptsuche bildeten die Form des Grundstückes (Parallelogramm) und die Rampe (meist genutzter Bauteil) die Grundlagen. So war denn auch eine weitere Forderung des Bauherrn, daß der Rampe ein hoher gestalterischer Wert beigemessen werden sollte, „... sie dürfe kein Loch sein“. Da täglich über die Rampe mit LKW Waren an- und abgeliefert werden, sollte die Rampe auch ein besonderes architektonisches Element sein.

So entwickelte die Projektantin eine einprägsame und zugleich auch funktionelle Form. Ob die Verkaufartikel der Firma, von denen viele rund sind (Geräte der Endoskopie), bei der Konzeptfindung eine Rolle gespielt haben, scheint nahe zu liegen. Die Projektantin will es nicht ganz ausschließen.

Aus der Notwendigkeit der Selbstdarstellung ist ein Gebäude entstanden, das durch seine geschwungene Form auffällt, die sich in der Grundrißgraphik zu einer Schleife nach beiden Seiten erweitert. Innenräumlich dreht sich alles um einen Kern, in dem sich der Aufzug befindet und dem seitlich das Treppenhaus angelagert ist. Die Büroräume und auch die Erschließung sind großzügig bemessen, dies war ein weiteres Anliegen des Bauherrn. Die Materialwahl ist konventionell, auffallend sind jedoch die Stiegenauftritte aus Glas im Innern. Alle drei Funktionen der Firma (Verkauf, Magazin, Verwaltung) sind geschofsweise untergebracht und durch unterschiedliches Ausbilden der Fassade klar abzulesen. Die Schaufensterfront im Erdgeschoß lädt zum Besuch ein. Dort befinden sich die Verkaufs- und Ausstellungsräume. Die oberen Fensterreihen legen sich wie ein Band um das Gebäude, dahinter sind die Büroräume untergebracht.

<i>Bauherr:</i>	Ladurner Hospitalia GmbH, Arzt- und Krankenhausbedarf
<i>Projektantin:</i>	Arch. Angelika Margesin, Meran
<i>Standort:</i>	Max-Valier-Str. 3/a, Handwerker- und Kleinindustriezone Untermais, Meran
<i>Planungsbeginn:</i>	Juli 1992
<i>Baubeginn:</i>	Oktober 1993
<i>Bauende:</i>	Mai 1995
<i>Baukosten:</i>	300.000 Lire/m ³ . Planung, Baukosten (ohne Möbel und Lampen), Außengestaltung: 1.950 Mio. + 250 Mio. (Möbel und Lampen)
<i>Grundstück:</i>	1236 m ²
<i>Kubatur:</i>	5930 m ³ (oberirdisch 3720 m ³)
<i>Bruttofläche:</i>	1585 m ²

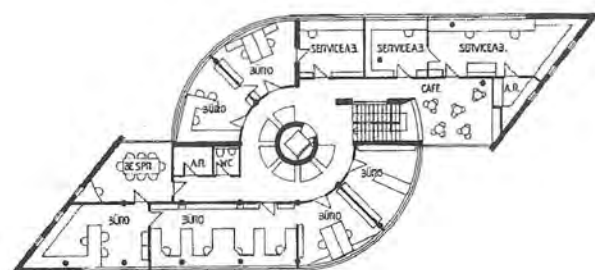
Erdgeschoß



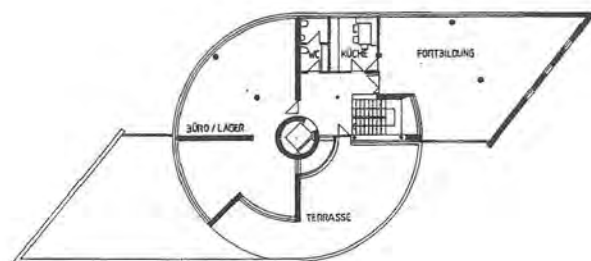
Entlang der Rampe im unteren Bereich weicht das Gebäude soweit zurück, daß die Räume auch im Untergeschoß noch teilweise Tageslicht bekommen. Abschnittsweise ist auch hier die Fassadenstruktur aus der darüberliegenden Ebene aufgenommen worden.

Das Firmenlogo sollte ursprünglich in die Wand eingesetzt werden, aus Kostengründen wurde es schließlich aufgesetzt. Man merkt jedoch, daß auch diese Überlegungen von Anfang an Teil der Planung waren.

Magdalene Schmidt
Fotos: Paul Peter Gasser



1. Obergeschoß



2. Obergeschoß



SEMINARIO INTERNAZIONALE DI NOVACELLA

Questioni disciplinari e opportunità di ricerca Il caso dello scalo ferroviario di Bolzano (Siberia)

Dal 28 agosto al 16 settembre 1995 si è svolta presso l'Abbazia di Novacella la prima edizione del Seminario Internazionale di Progettazione "Architettura/Infrastrutture/Paesaggio Alpino". Il seminario è stato organizzato dalla Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano sotto la direzione dei professori Raffaello Cecchi e Vincenza Lima. Il comitato organizzatore si è avvalso della collaborazione dell'Ordine degli Architetti della Provincia di Bolzano e dell'Assessorato provinciale all'urbanistica, ed ha usufruito di un contributo della Comunità Europea.

Come è facile intuire, i seminari esprimono un'occasione da parte dei soggetti della ricerca architettonica di uscire dai meccanismi consolidati della didattica universitaria, per affrancarsi da numerosi vincoli di varia natura, burocratici, fisici, culturali e di metodo. Le migliori condizioni operative in cui si svolgono i seminari quali numero ridotto di partecipanti dotati di forte motivazione, un maggiore numero di assistenti e fitti calendari di contributi moltiplicano i momenti di confronto rispetto alla normale vita universitaria. Nel corso dei seminari vengono affrontati temi che ampliano i campi operativi rispetto alla didattica ordinaria, introducendo nuove aree geografiche e tematiche. La vicinanza ai siti di progetto e alle relative fonti di informazione è quindi estremamente importante. In un lasso di tempo ancorché breve i temi proposti vengono intensamente discussi ed elaborati, sottoponendo a continua verifica pratica e teorica i presupposti che definiscono il taglio del corso. In questo modo, al di là dei possibili esiti, si affinano strumenti critici e si gettano, ovvero si allargano, le basi per la ricerca futura. Questa edizione è stata numerata come zero per indicare chiaramente che si è trattato di un evento sperimentale.

Nei contenuti dei seminari era espresso il chiaro desiderio di rivolgersi ai sistemi tecnologici e di infrastrutture territoriali non solamente in termini di capacità prestazionale, ma in grado di assumere la conflittualità natura/tecnica come punto di partenza nel percorso progettuale. I temi di progetto proposti allo studio dei partecipanti del seminario sono stati individuati quindi in sistemi territoriali fortemente segnati dalle infrastrutture. La progettazione è stata suddivisa in laboratori centrati su temi specifici del territorio dell'Alto Adige guidati da docenti provenienti da varie università italiane e straniere: i proff. Cecchi e Lima hanno condotto il laboratorio sul sistema delle risalite lungo la Valle d'Isarco verso gli altipiani di Siusi e Renon e la ricucitura di fondovalle a composizione del segno dato dal nastro ferroviario dismesso; il prof. Pasquale Culotta si è occupato del riassetto dell'area di Ponte Gardena; il laboratorio del prof. Gino Valle ha affrontato il ridisegno dello scalo ferroviario di Bolzano; il prof. Klaus Zillich (Technische Universität di Berlino) ha trattato la riorganizzazione del nodo ferroviario di Fortezza. L'attività di laboratorio è stata integrata da una serie di incontri e conferenze sia tecniche che di architettura: sono intervenuti l'ing. P. Belardi (Università di Perugia) offrendo un panorama di esperienze legate ai sistemi meccanici

Seminario estivo di Novacella Temi e partecipanti

Bolzano

Laboratorio: Prof. Gino Valle

Tutor: Arch. Piero Zucchi

Partecipanti: Claudia Gasparini, Concetta Giannangeli, Stefania Saracino, Luigi Soramel, Marco Valentino

Fortezza

Laboratorio: Prof. Klaus Zillich

Tutors: Arch. Loreno Consalez,

Arch. Thomas M. Demetz,

Arch. Alessia Politi

Partecipanti

Gruppo I: Silvia Bricarello, Simona Deorsi, Enrico Porro

Gruppo II: Nicole Schlieker

Gruppo III: Carlo Enzo Frugiuele, Olivier Namias

Ponte Gardena

Laboratorio: Prof. Pasquale Culotta

Tutor: Prof. Vincenzo Melluso

Partecipanti: Sabrina Baroncini, Massimo Garrò, Silvia Gasparotto, Biagio Mansueto, Alberto Rutter, Pierfrancesco Secli

Val d'Isarco

Laboratorio: Prof. Raffaello Cecchi, Prof. Vincenza Lima

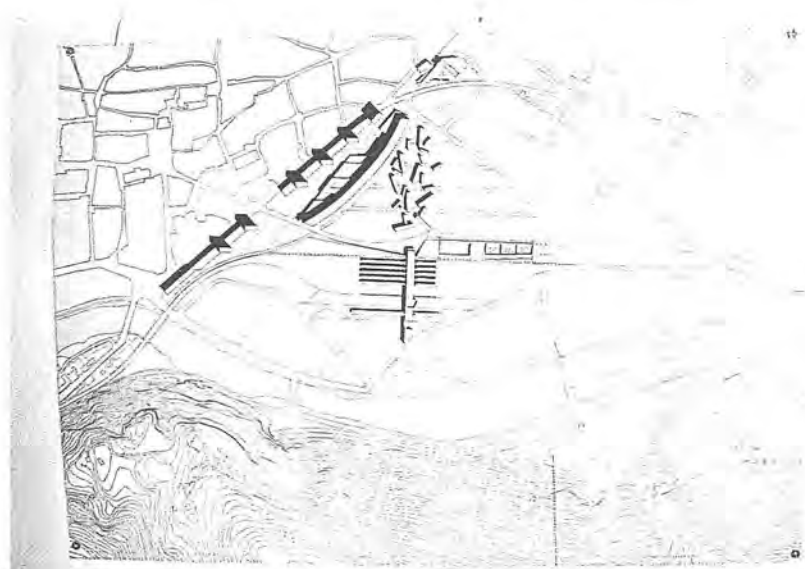
Tutor: Arch. Pierluigi Salvadeo

Partecipanti: Francesca Di Salle, Luigi Maffescioni, Lorenza Marenco, Giuseppe Nagler, Enrico Scaramellini

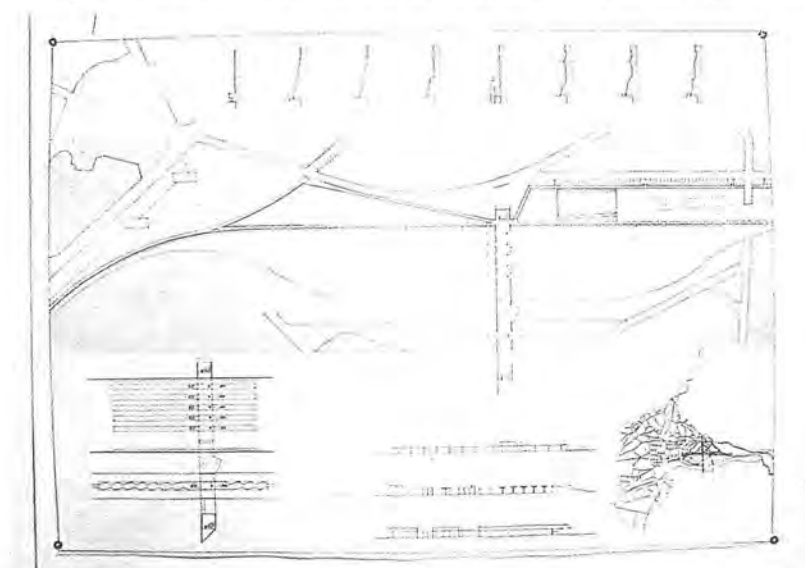
Conferenza del prof. arch. Lluís Domenech, Barcellona

Foto: A. Politi

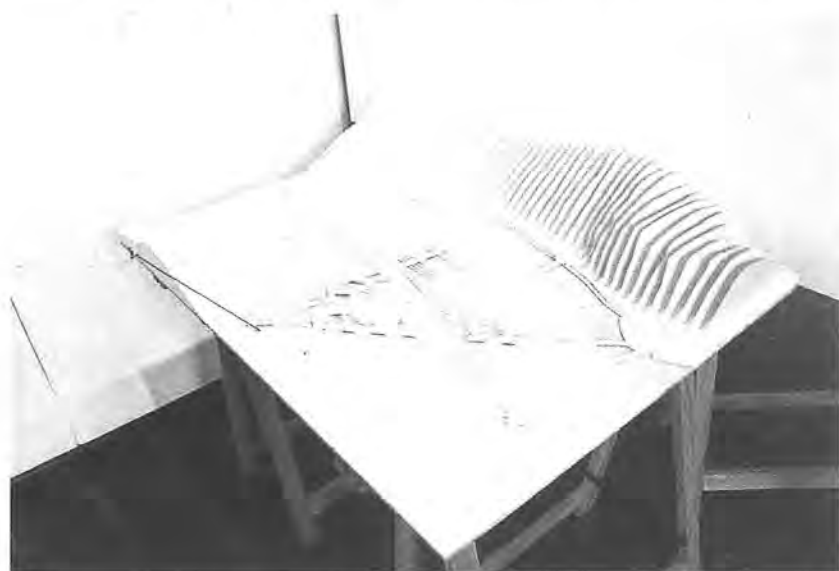




Progetto per l'area della stazione di Bolzano; planimetria generale. Foto: A. Politi



Progetto per l'area della stazione di Bolzano; pianta della stazione nuova.



Progetto per l'area della stazione di Bolzano.

di risalita: il dott. M. Sartore illustrando gli esiti di una ricerca sulle dinamiche dei flussi turistici; l'arch. S. Bassetti ha trattato il tema della genesi e dei caratteri del paesaggio agricolo sudtirolese; il prof. I. Pizzetti (IUAV Venezia) ha fornito un contributo sulle strategie che caratterizzano la progettazione paesaggistica; la prof.ssa M. R. Vittadini (IUAV Venezia) ha illustrato la proposta di piano territoriale del traffico per l'Alto Adige e il prof. M. Zambrini (IUAV Venezia) le relative procedure di V.I.A. Hanno inoltre presentato stralci della loro opera: K. Zillich (Germania), Kristian Gullichsen (Finlandia), Concalo Sousa Byrne e Manuel Matheus (Portogallo), Lluís Domenech (Spagna), Pierluigi Nicolini (Italia). Entrando nello specifico dei temi va premesso che le difficoltà legate all'interpretazione dei temi e delle opportunità disciplinari sono state molte, per il fatto che soprattutto i partecipanti di provenienza italiana erano molto condizionati nel progetto dalla formazione prevalentemente legata alla dimensione urbana. Le operazioni analitiche e interpretative che sono state condotte sono state "viziata" da procedure di quel tipo e dove la progettazione di manufatti architettonici richiedeva un più stretto rapporto con il paesaggio naturale (quindi a parziale esclusione del caso del tema su Bolzano dove la dimensione urbana era in parte paradigmatica), si è mancato di centrare l'obiettivo di una composizione con i sistemi infrastrutturali. In taluni casi si sono addirittura prodotti dei progetti urbani, perdendo in questo modo importanti occasioni di ripensamento disciplinare. Questo è avvenuto in maniera evidente sia per Fortezza che per

Ponte Gardena, più ambigualmente per Bolzano. L'intento progettuale cui la direzione scientifica mirava, era quello di tentare di comporre i conflitti attraverso segni architettonici contenuti nella loro estensione, ma che fossero in grado di addensare puntualmente il senso delle relazioni tra fondo valle e rilievo non per disegnare il paesaggio, ma per costruire un segnale interpretativo. Cosa che è in parte avvenuta per il tema della Valle d'Isarco (anche per la coincidenza tra le figure di direttore scientifico e titolarità del laboratorio). Per Fortezza non si è riusciti ad evitare il pericolo, che comunque era insito nel seminario, né di scivolare nella Land-art né di progettare oggetti che fossero "indifferenti" al sito nella connotazione naturalistica, o di seguire percorsi progettuali centrati sulla costruzione di immagini piuttosto che di relazioni. Nel progetto Ponte Gardena sono riconoscibili assunti miranti a definizioni architettoniche quali misure forti del contesto, e partendo da un'interpretazione della presenza dell'acqua di immagine e non di sostanza e "portata", ma anche non dando riconoscimento ad un modo di insediarsi nel territorio fatto di piccole azioni per non scardinare gli equilibri naturali esistenti (non tanto per ambientalismo ma quanto per consolidato sistema di contenimento dei rischi ambientali) costruisce un manufatto che può non essere in grado di sanare i forti conflitti che l'elevata densità infrastrutturale di questo sito subisce. Per quanto riguarda Bolzano, il tema ha sempre presentato una forte ambiguità di fondo. La proposta di studio elaborata dal comitato scientifico partiva dal desiderio di fare partecipare maggiormente il tessuto urbano alla corona di rilievi che circonda la città per tre quarti. L'area dello scalo ferroviario era pensata nel senso di elemento di ricucitura tra la città storica, la montagna ed i Piani, facendo di questi la cerniera tra tutti i sistemi che insistono nella conca bolzanina (infrastrutturali, insediativi e orografici). L'idea iniziale era di pensare uno spazio certamente urbano, ma che questo si facesse portatore di un diverso rapporto, più immediato, con la montagna che si doveva costituire a spina segnata dagli assi città storica-Piani e Renon-Virgolo (e risalite). Il prof. Valle ha invece riorientato i termini del tema puntando alla ricostruzione del bordo urbano addossato al fiume Isarco, facendo arretrare la stazione ferroviaria (in ciò sostenuto da una proposta di Weyhenmeyer di trasferimento del tracciato in sponda sinistra e di rettificazione del fiume). In questo modo l'area dello scalo riesce ad ottenere una migliore accessibilità nei confronti della città storica. La nuova cesura definita dalla stazione sancisce una separazione molto netta tra parti di città caratterizzata da chiari sistemi funzionali: da una parte, verso il fiume, sono localizzate tutte le attività di trasporto, prevalentemente merci ma anche di persone (nuova stazione degli autobus) e dell'interscambio ferro-gomma. L'area dello scalo, così restituita alla città, accoglie funzioni legate alla residenza ed al tempo libero, oltre che di servizi (questi ultimi localizzati sul sedime dell'attuale stazione ferroviaria). Il tessuto insediativo, sia della città storica che dell'insediamento progettato si rapporta con molta forza al rilievo che si sviluppa verso est a partire dal Virgolo perché il sistema ferroviario e di interscambio a ridosso del fiume vengono coperti da una spina di servizi (prevalentemente sportivi) che ha una sezione a salire dall'ex-scalo verso la ferrovia. La copertura di questa spina è a verde, ridando quasi una continuità tra il sistema-giardino delle strutture insediative e del grande parco urbano disegnato sullo scalo, con la montagna. In ciò è presente un'elegan-



Gruppo in discussione. Foto: A. Rotter



Studenti al lavoro. Foto: A. Rotter



CONFESSIONI DI UN COMMISSARIO

Claudio Lucchin

Sono stato membro di Commissione, nominato dall'Ordine degli architetti, nel concorso indetto dal Comune di Bolzano per la costruzione di due palestre interrate nel complesso scolastico di viale Trieste. È stato per mia disgrazia, un concorso sfortunato, in quanto si è concluso senza vincitore e giustamente questo fatto (se non si conoscono tutti i fatti) viene accolto malvolentieri dai colleghi, soprattutto da quelli che vi hanno partecipato. Ma prima di venir fucilato, vorrei raccontare tutti i fatti e le considerazioni che mi hanno portato ad avvallare questa soluzione.

Siamo partiti nel definire gli aspetti formali (ricavabili dal Bando) che avrebbero comportato automaticamente l'esclusione dal concorso. So che l'argomento non piace a molti colleghi e che vedersi esclusi per non aver presentato nelle dimensioni giuste un disegno o aver dimenticato una traduzione, non piace a nessuno.

Ma quelli che avevano, più di me, esperienza in materia giuridica, avevano anche l'assoluta convinzione che di fronte a un ricorso, gli unici aspetti che i giudici potevano esaminare erano quelli formali.

Ci siamo poi ritrovato a definire i criteri di valutazione dei progetti, tenendo sempre a mente le esigenze dell'Amministrazione.

Con sorpresa ed anche un po' di imbarazzo, abbiamo dovuto constatare che il Bando di gara elaborato dal Comune chiariva poco e male queste esigenze. Credo vada fatta una seria riflessione intorno all'elaborazione e alla verifica dei Bandi, perché rappresentano e contengono le regole del gioco entro le quali possiamo agire. Regole poco definite ed apparentemente libere porterebbero, a mio avviso, una minore garanzia per tutti, in quanto sarebbe facile aggiungerne alcune a gioco fermo, magari a favore di uno specifico progetto.

L'esame dei progetti, poi, ha visto la massima attenzione e perizia da parte di tutti i commissari, ma debbo rilevare che in troppi hanno dato molta importanza alla cosiddetta architettura, mentre sono rimasti in secondo piano i problemi funzionali e distributivi, che in questo caso erano predominanti.

Ad un certo punto i commissari del Comune illustrarono l'impossibilità da parte dell'Amministrazione di mantenere collegati primo premio del concorso ed incarico. Credo che questo aspetto sia il secondo grande motivo di riflessione intorno ai concorsi. Sono un fermo sostenitore del vincolo dell'incarico al primo classificato in un concorso, altrimenti si finirebbe molto spesso con il vedere vincitore il progetto migliore e incaricato l'architetto amico.

Si è valutata anche l'ipotesi di assegnare il primo premio e chiedere molte varianti in fase di conferimento dell'incarico. Mi sono battuto contro questa ipotesi, credo a difesa di tutta la categoria, perché troppi erano i progetti che modificati, anche sostanzialmente, avrebbero potuto andar bene.

Alla fine si è convenuto di riscrivere il Bando e riaprire a tutti il concorso, evitando l'incarico diretto o il concorso ristretto.

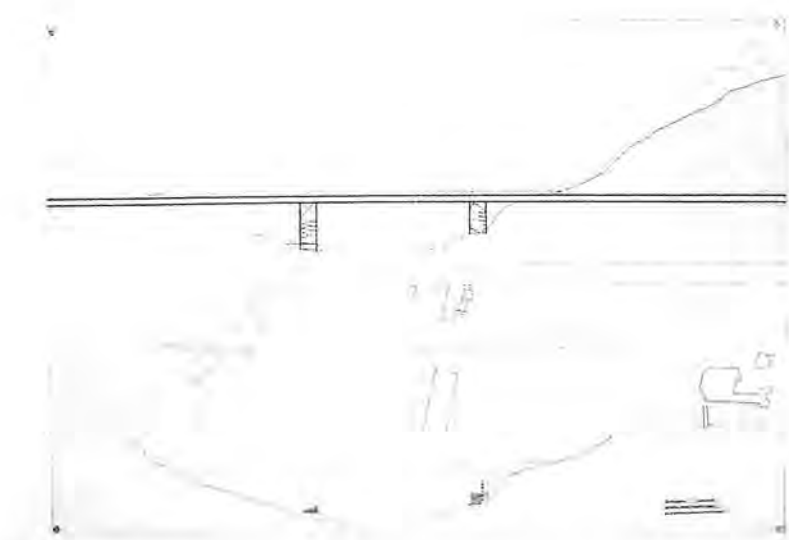
Questa è stata la mia esperienza, non ho paura a raccontarla e nemmeno a spiegarla al Consiglio dell'Ordine, come ho chiesto di fare per chiarire eventuali errori o incomprensioni. Ma credo anche che non sia l'unico concorso che si è concluso male o con poca chiarezza o con fastidio da parte dei colleghi.

Non vorrei però, essere l'unico commissario ucciso alle spalle senza vedere il plotone d'esecuzione.

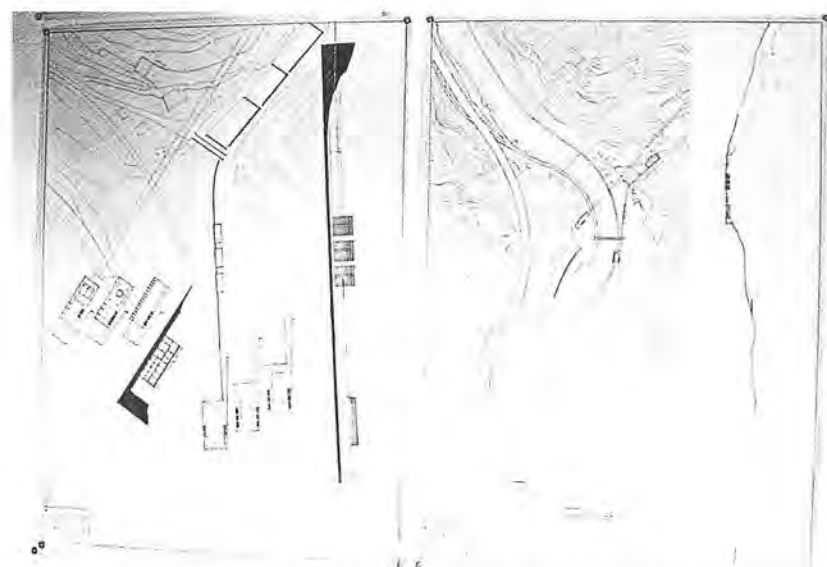
te forma di ambiguità, voluta, rispetto ai temi che il seminario intendeva affrontare. Questa ambiguità nasce dalla restituzione del fronte montuoso come quinta alla città, con l'esclusione dal campo visivo del taglio ferroviario e rafforza quindi il rapporto percettivo città-montagna (che è comunque dato). Il progetto per lo scalo di Bolzano riesce alla fine ad essere l'esito più interessante perché su e con elementi urbani riesce a comporre momenti e relazioni conflittuali, pur coinvolgendo paradossalmente i sistemi infrastrutturali in modo quasi marginale, dato che le importanti modificazioni proposte rispetto all'insediarsi di essi si fanno parzialmente portatrici della relazione contenuta nel titolo del seminario "architettura/infrastrutture/paesaggio alpino".

Il comitato organizzatore ritiene comunque di volere continuare ad organizzare nuove edizioni del seminario e parte delle esperienze acquisite sono già state avviate a rielaborazione ed introdotte nella didattica del Laboratorio di Progettazione Architettonica I tenuto dal prof. Cecchi al Politecnico di Milano.

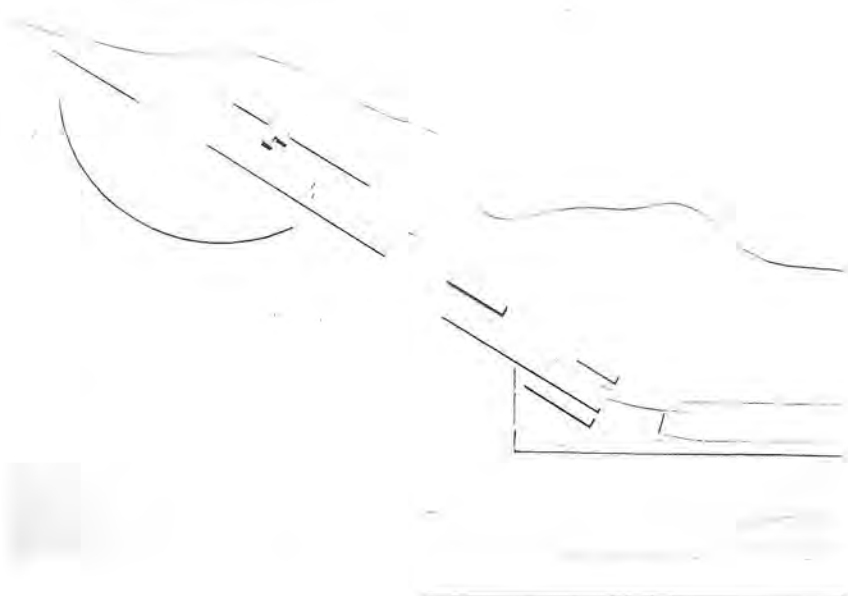
Thomas M. Demetz



Progetto per l'area di Ponte Gardena. Foto: A. Politi



Progetto per l'area della centrale elettrica F.E.S.S. Fiè. Foto: T. Demetz, A. Politi



Progetto per l'area di Fortezza. Foto: T. Demetz, A. Politi

FEUERWEHR- UND ZIVILSCHUTZHAUS NEUMARKT

CASERMA DEI VV.FF. E PER LA PROTEZIONE CIVILE DI EGNA

L'area di progetto è situata in prossimità della zona artigianale di Egna. L'ingresso nord del centro abitato di Egna, in corrispondenza dell'incrocio fra via Bolzano e via Rheinfelden: il lotto in cui dovrà essere inserito l'edificio è caratterizzato dalla presenza di differenti quote di livello.

Giuria/Wettbewerbjury

- | | |
|---|--|
| — Geom. Paolo Veronesi
Vizebürgermeister Gemeinde Neu-
markt, Präsident
<i>Vice-sindaco di Egna, presidente</i> | — Dr. Ing. Elmar Knoll
Landeszivilschutzamt
<i>Ufficio Protezione civile</i> |
| — Heinrich Zanotti
Feuerwehrkommandant, Neumarkt
<i>Comandante VV.FF. di Egna</i> | — Arch. Adriano Zanella
Vertreter der Architektenkammer der
Prov. Bozen
<i>Rappresentante Ordine degli Archi-
tetti della Prov. di Bolzano</i> |
| — Dr. Ing. Christoph Oberhollenzer
Landesfeuerwehrverband
<i>Unione provinciale Vigili del Fuoco</i> | — Dr. Ing. Franco Pellegrini
Vertreter der Ingenieurkammer der
Prov. Bozen
<i>Rappresentante dell'Ordine degli Inge-
gneri della Prov. di Bolzano</i> |
| — Arch. Josef Amplatz
Landessachverständiger der Baukom-
mission der Gem. Neumarkt
<i>Esperto provinciale in urbanistica nel-
la commissione edilizia del Comune di
Egna</i> | |

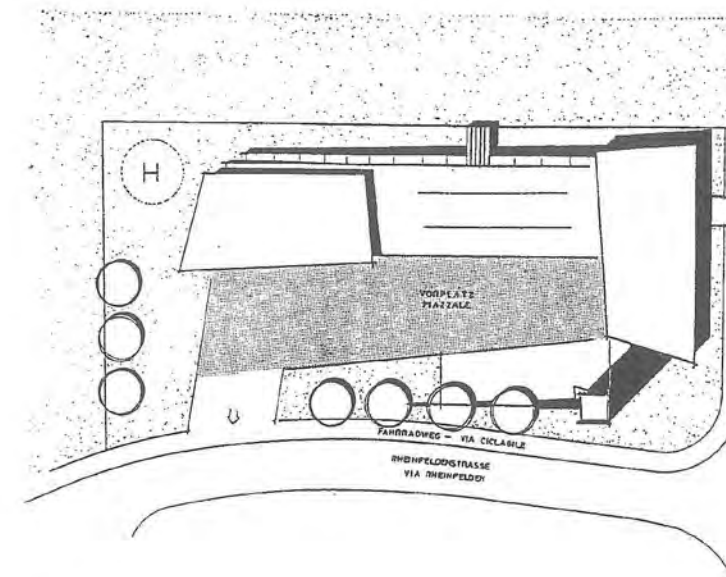
Wettbewerbsgebiet



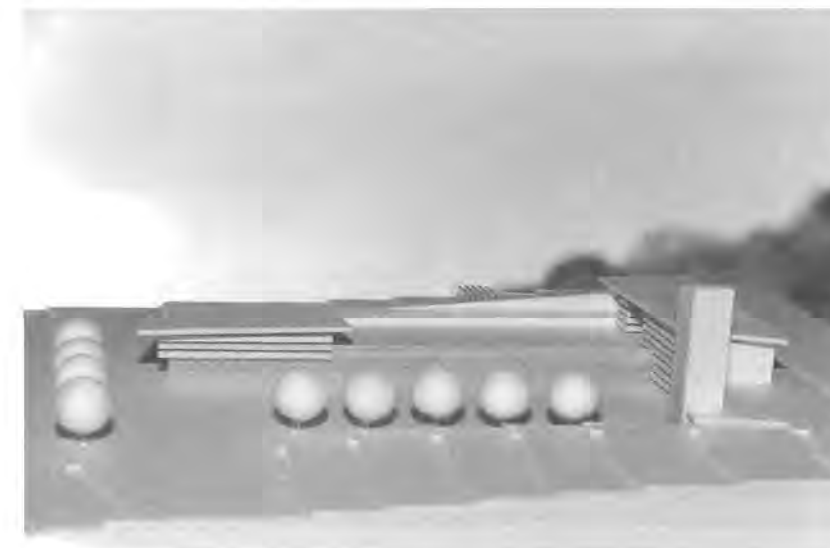
Area di concorso

SIEGERPROJEKT PROGETTO VINCITORE

Nr. 112102



Lageplan



Modell

Verfasser/autori

Arch. Wilfried Menz, Meran
Arch. Claudia Gritsch, Meran
Arch. Rudolf Perktold

Zuordnung der Räume, innere Erschließung und operativer Ablauf:

Die Ebene 0.00 als Erd- und Keller-geschoß bildet den Sockel des Gebäudes. Darauf sind in der Ebene +4.80 die Ober-geschoße differenziert angeordnet. Da-durch wird eine kompakte rationelle Formgebung erzielt, welche durch die winkelförmige Anordnung im Grund-stück einen klar definierten Innenhof ergibt.

Entwurfsbestimmend ist die funktional strikte Trennung zwischen ankomen-den PKW und ausrückenden Einsatz-fahrzeugen. Die Zufahrt zum Parkdeck +4.80 wurde an der Boznerstraße, die Ausfahrt der Einsatzfahrzeuge 0.00 an der Rheinfeldenstrasse angeordnet.

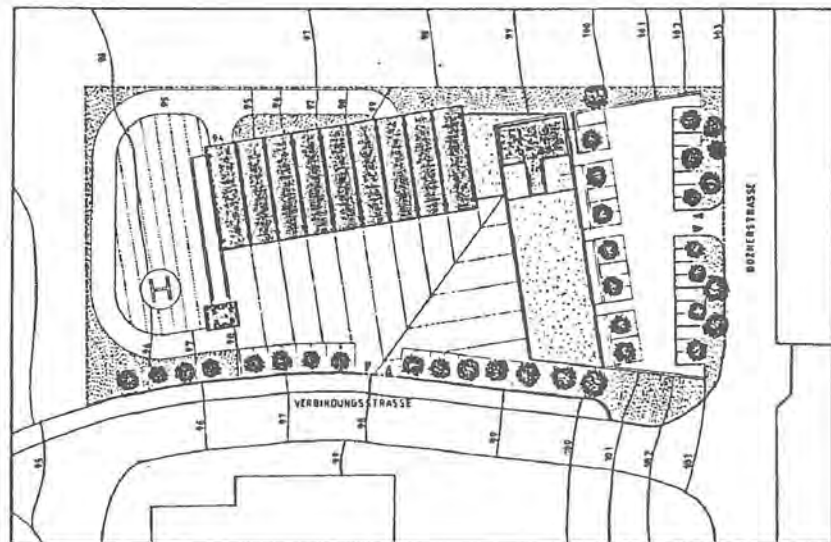
Auf dem Dach der Fahrzeughalle ist das Parkdeck angeordnet. Ein zentral ange-ordneter Treppenabgang verbindet das Parkdeck mit den Räumlichkeiten der Feuerwehr. Dies ermöglicht kurze Wege und damit Zeitersparnis im Einsatzablauf. Alle für den Arbeitsablauf der Feuerwehr notwendigen Räumlichkeiten und Lager-räume sind linear in derselben Ebene um die Fahrzeughalle angeordnet. Da-durch werden größtmögliche Übersicht-lichkeit und vereinfachte operative Ab-läufe gewährleistet.

Die Fahrzeughalle des Weißen Kreuzes ist auf derselben Ebene der Feuerwehr-einsatzfahrzeuge angeordnet.

Alle Verwaltungs- und Bereitschaftsräume sind um das zentral gelegene Parkdeck in den Obergeschoßen angeordnet.

Die geradlinigen Gänge, übersichtlich angeordneten vertikalen Erschließungen und Eingänge garantieren größtmögliche Übersichtlichkeit.

2. PREIS
2° PREMIO
Nr. 935671



Lageplan



Modell

Verfasser/autori

Arch. Benno Weber, Bolzano
Arch. Rossella Finato, Bolzano
Arch. Luciano Vattai, Bolzano

Projektbeschreibung

Ein einfacher Riegel, längs angeordnet mit umlaufendem Oberlichtband und den Fahrzeugausfahrten, schirmt den Vorplatz mit Rangier- und Parkflächen gegen die im Norden angrenzenden Wohnbauten ab.

Quer dazu wurde ein dreigeschossiger, massiver Riegel angeordnet, der die bestehende Höhendifferenz ausnutzt und zur Boznerstraße hin zweigeschossige in Erscheinung tritt.

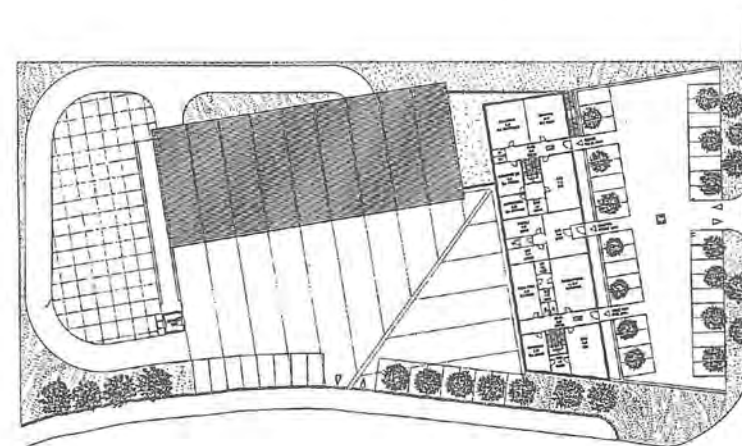
Diese beiden Bauteile, L-förmig angeordnet und sich an ihren Enden gelenksartig übergreifend, bilden gemeinsam mit der Verbindungsrampe zum Kellergerüst und dem Schlauchturm an der dritten Seite einen einladenden Vorplatz der nur nach Süden, zur Ausfahrt hin, offen ist.

Die Verkehrserschließung erfolgt auf drei Ebenen. Die mittlere Ebene über dem Vorplatz und zur neuen Verbindungsstraße hin übernimmt die Haupteerschließung für die Einsatzfahrzeuge. Eine Ebene höher mit Zufahrt von der Boznerstraße sind die Eingänge für das Verwaltungspersonal und den Publikumsverkehr der verschiedenen Dienststellen angeordnet. Vom Vorplatz aus führt eine Erschließungsstraße eine Ebene tiefer zum Übungsplatz mit dem Hubschrauberlandeplatz und den verschiedenen Magazinen im Kellergerüst.

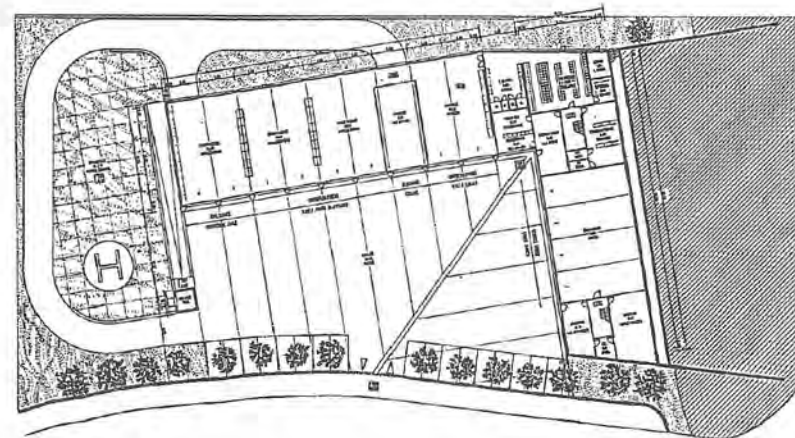
Relazione di progetto

Un volume semplice, disposto longitudinalmente con sopraelevazione perimetrale e le uscite automezzi, scherma il piazzale garage con superfici di parcheggio e manovra verso le abitazioni confinanti a nord.

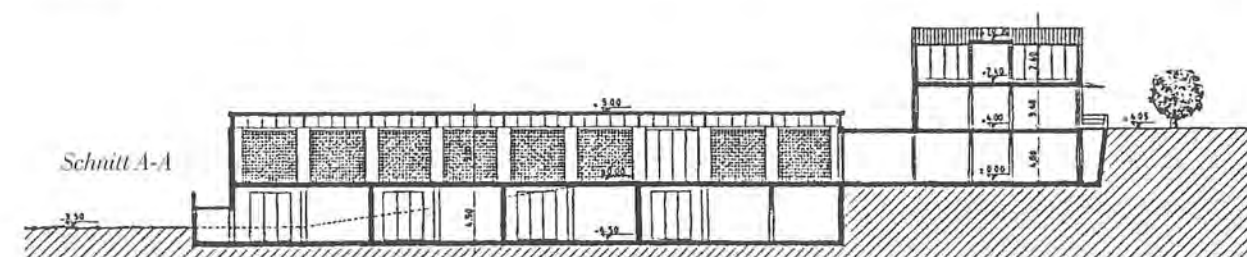
Trasversalmente è stato posizionato un volume massiccio a tre piani che si adegua al dislivello esistente e verso via Bolzano si riduce a due piani.



Erdgeschoss



Obergeschoss



Schnitt A-A

Questi due volumi disposti a L e sovrapposti sulle estremità a cerniera formano con la rampa di accesso al piano cantina e la torre sul terzo lato una accogliente corte aperta solo verso sud, sulla uscita automezzi.

L'urbanizzazione viaria è organizzata su tre livelli. Il livello intermedio dal piazzale principale verso la nuova strada di collegamento funge da accesso principale per i mezzi di intervento. Al livello superiore con accesso dalla via Bolzano sono disposti gli ingressi per gli impiegati ed il pubblico delle varie organizzazioni.

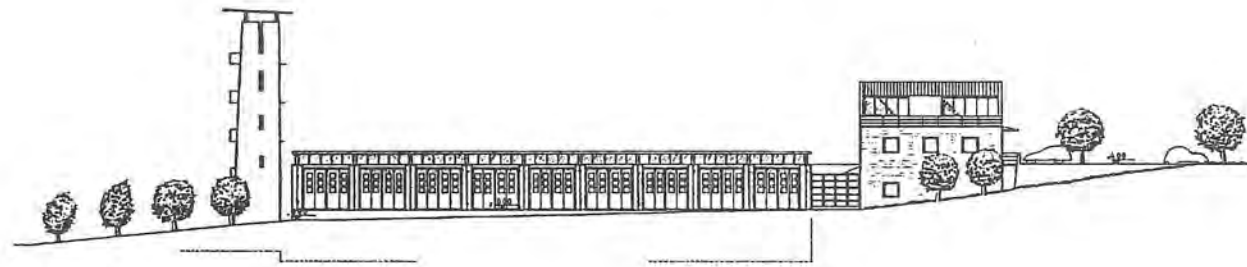
Dal piazzale principale una stradina di accesso porta al livello inferiore al piazzale di esercitazione e atterraggio elicottero ed ai magazzini al piano cantina.

Beurteilung der Jury

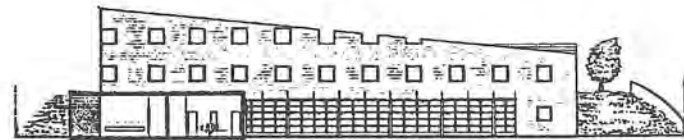
Das Projekt nimmt eine klare Trennung der einzelnen Funktionsbereiche vor. Die Anordnung der Baukörper mit einem großzügigen Hofkonzept ist gut und die Einfügung ins Gelände ebenso positiv. Die innere Erschließung und ebenso die Zuordnung der Räume zueinander werden sehr gut befunden. Die Erschließung im Untergeschoß erscheint aber ungünstig und für verschiedene Bereiche nicht akzeptabel. Die Positionierung der Baukörper in Diagonale definiert in ebenen Fluchten längs der Landesstraße Vill-Neumarkt, der nördlichen Grundstücksgrenze und der Baukörper im Süden. Auch schafft diese Positionierung nicht gelöste Flächen. Die Aufschüttung des Parkplatzes bedingt die Errichtung von Stützmauern.

Die Erweiterbarkeit ist möglich, bedingt aber durch den Niveausprung hohe Kosten.

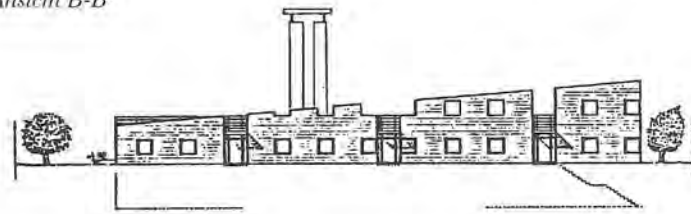
Die veranschlagten Baukosten sind angemessen und die Folgekosten dürften niedrig liegen.



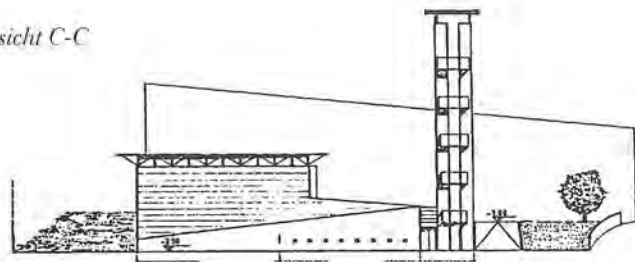
Ansicht A-I



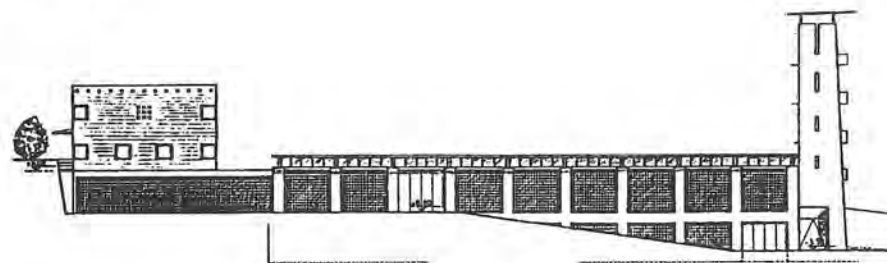
Ansicht B-B



Ansicht C-C

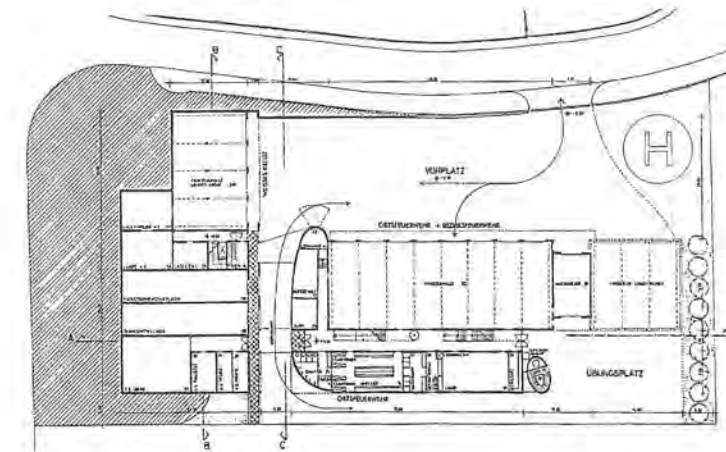


Ansicht B-B

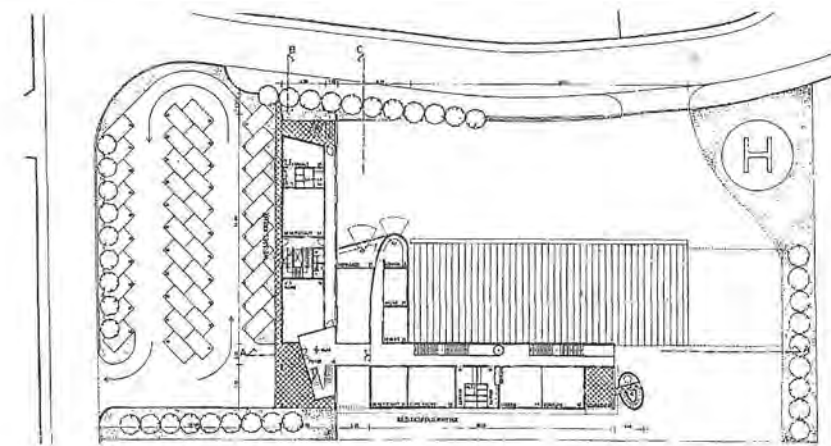


Ansicht E-E

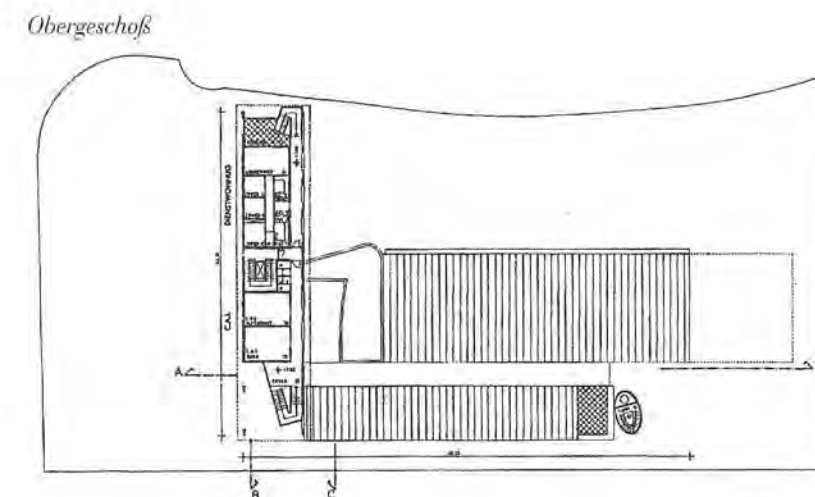
3. PREIS
3° PREMIO
Projekt Nr. 941129



Erdgeschoss



Eingangsgeschoß



Obergeschoss

Verfasser/Autori

Arch. Wolfgang Piller, Bozen

Arch. Benno Simma, Bozen

Arch. Winfried Gruber, Wien

Mitarbeiter: Dipl. Ing. Joachim

Clemens,

Arch. Marco Giurato,

Dipl. Ing. Ilja Balta

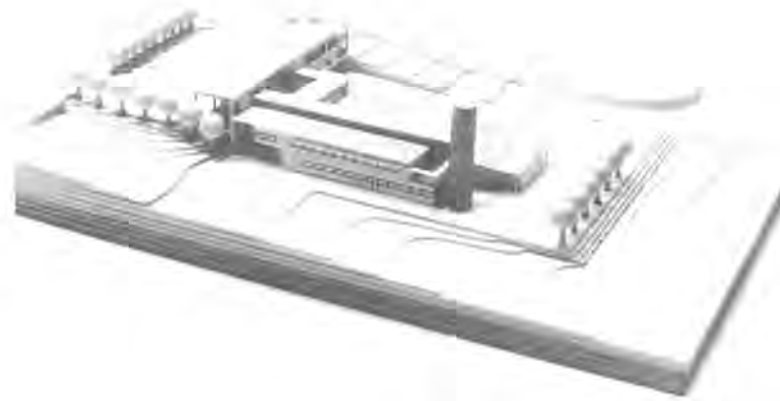
Projektbeschreibung:

Das nach Westen leicht abfallende Gelände kann durch eine in der Höhe gestaffelte Anordnung der Baukörper optimal ausgenutzt werden. Die Anlage wurde deshalb den verschiedenen Funktionen entsprechend auf drei Niveaus verteilt und L-förmig angeordnet.

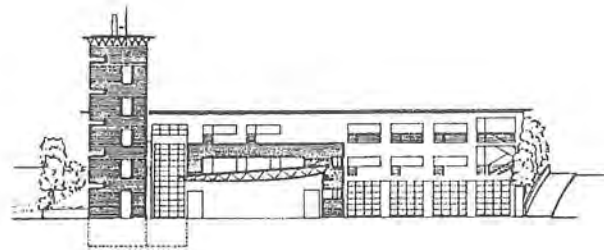
Der parallel zur Boznerstraße verlaufende schmale Baukörper bildet eine durch den Parkplatz zurückversetzte Straßenfront und integriert sich in die lockere Bebauungsstruktur zwischen Vill und Ortskern. Die Fassadengestaltung ist einfach und zurückhaltend, eine Lochfassade, die sich beim Haupteingang öffnet. Rechtwinklig dazu schließt der zentrale Erschließungsgang an, der den westlichen Baukörper in Längsrichtung durchdringt. Zweihüftig dazu angeordnet sind Fahrzeughalle und Serviceeinheiten der Feuerwehr.

Die beiden Baukörper sind voneinander abgesetzt und durch eine Durchfahrt im Erdgeschoss getrennt. Darüber spannt sich eine Kommandobrücke, von welcher der gesamte Vorplatz einsehbar ist.

Der Schlauchturm mit vorgelagertem Übungsplatz ist auch bei einer späteren Erweiterung nach Westen optimal nutzbar.



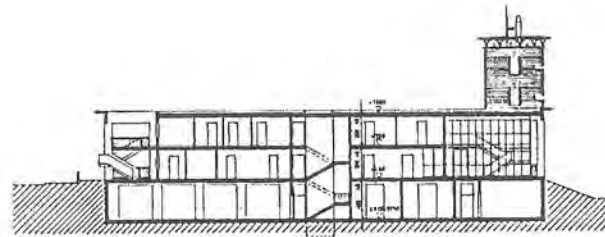
Modell



Westansicht



Ostansicht



Schnitt B-B

Beurteilung der Jury:

Die Verkehrerschließung mit einer klaren Trennung der anfahrenen Einsatzkräfte und der ausrückenden Einsatzfahrzeuge ist gut gelöst. Das Heranziehen des Bauobjektes an die Nordgrenze ermöglicht einen sehr großzügigen Vorhof. Die Anpassung an das Gelände ist optimal gelöst. Der Parkplatz ist gut nutzbar und ergibt mit den darunterliegenden Fahrzeugräumen des Weißen Kreuzes eine ideale Kombination.

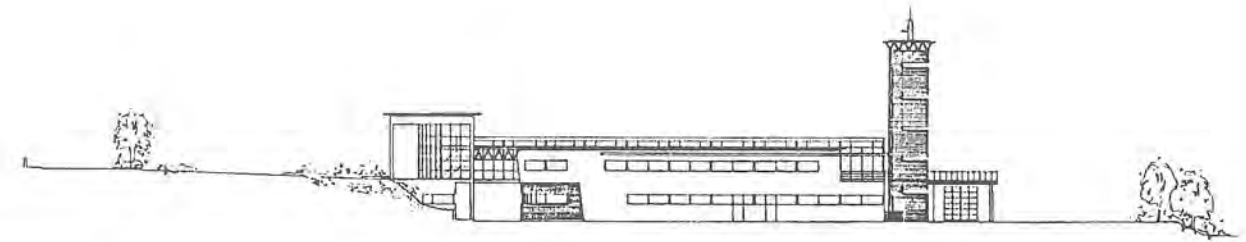
Das Projekt bildet ein architektonisch gutes Konzept mit klarer und gut gegliederter Lösung. Es besteht eine klare Trennung der einzelnen Funktionsbereiche.

Die Erschließung der Lagerräume erscheint problematisch. Auch die Handhabung der Schlauchpflege ist umständlich. Bei Vornahme der vorgesehenen Erweiterung des Bauwerkes wird der Übungsplatz eingeschlossen und zudem der Zugang zum Turm und zum selben Platz beeinträchtigt.

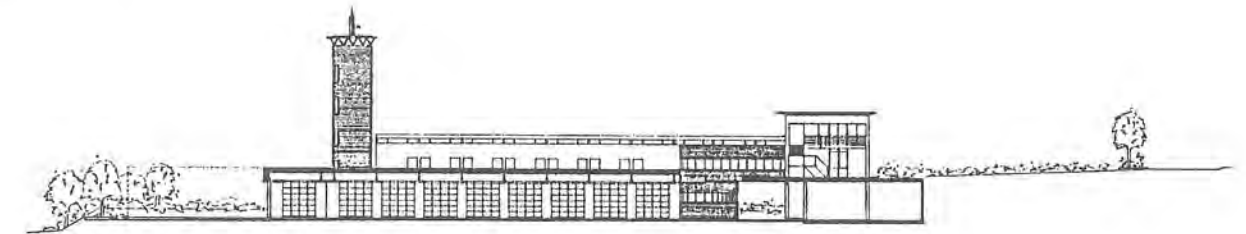
Das zweite Stiegenhaus für das Obergeschoss wird überflüssig gefunden. Die Raumeinteilung im Obergeschoss ist sehr klar und positiv.

Die Neigung der Dachfläche der Fahrzeugräume ist problematisch.

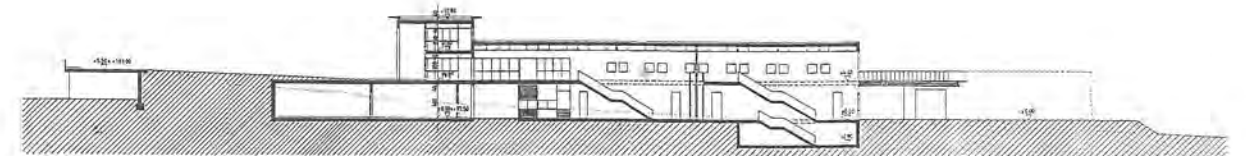
Die großzügigen inneren Erschließungsflächen des Baukörpers bedingen eine relativ erhöhte Kubatur; Die erwarteten Baukosten liegen noch im vertretbaren Bereich; sie sind im Kostenvoranschlag eher zu nieder berechnet. Es sind angehobene Betriebskosten zu erwarten.



Nordansicht



Südansicht

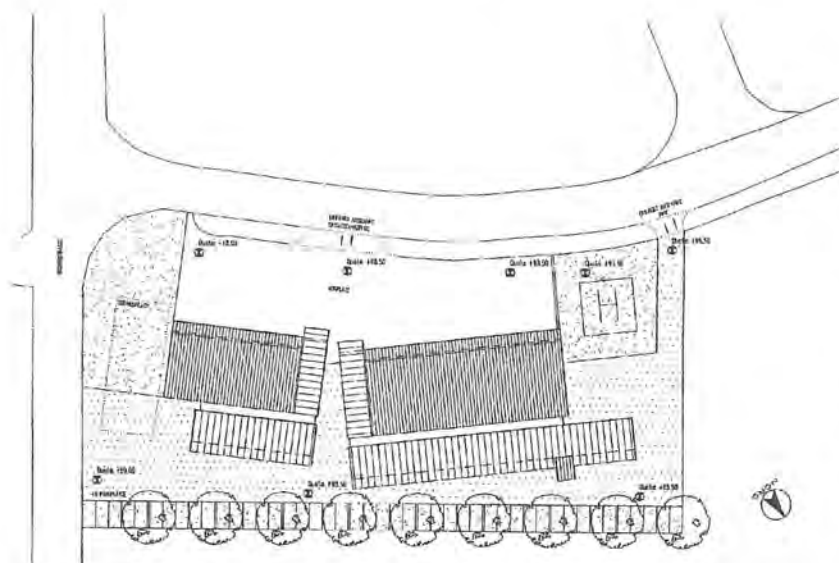


Schnitt A-A



Schnitt C-C

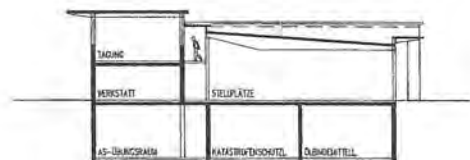
**SPESENVERGÜTUNG
RIMBORSO SPESE**
Projekt Nr. 330443



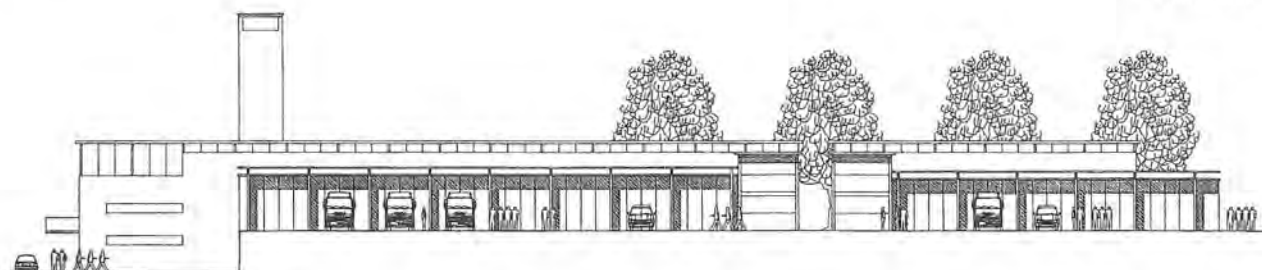
Lageplan



Südansicht



Schnitt



Ostansicht

Verfasser/Autori:

Arch. Konrad Rieper, Bozen

Mitarbeiter:

Arch. Gertrud Kofler, Bozen

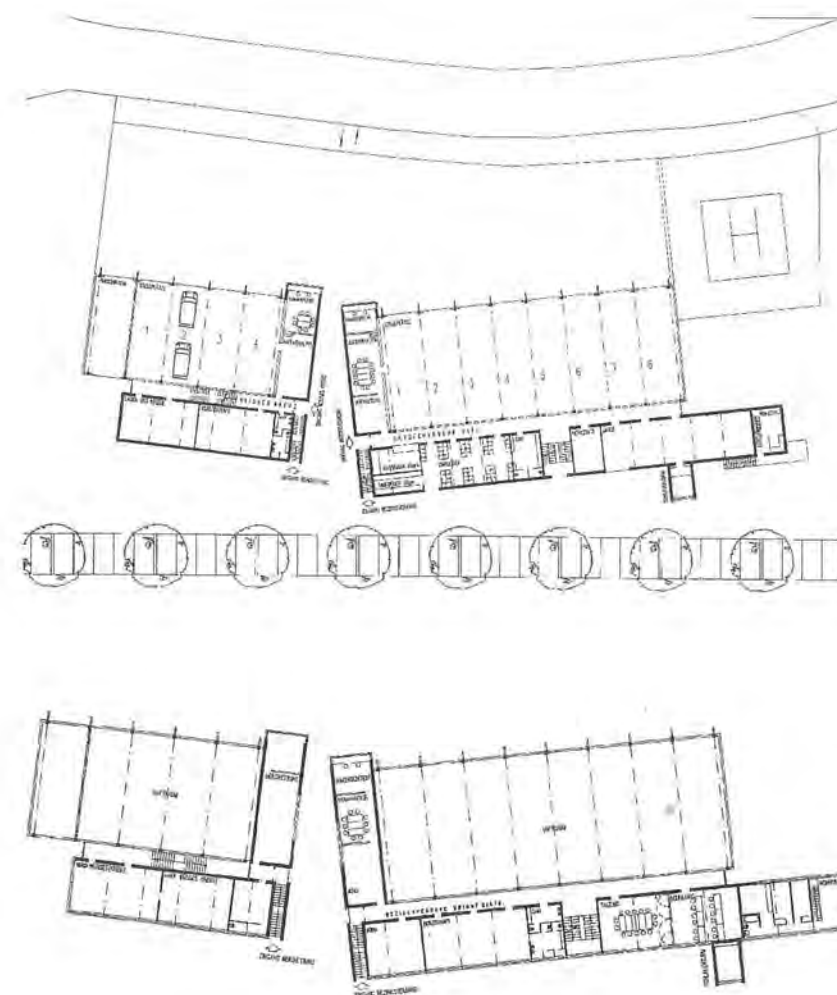
Projektbeschreibung:

Dem Ort und den Funktionen entsprechend werden lineare Baukörper gewählt. Sie gliedern sich in eine eingeschossige Fahrzeughalle und einem zweigeschossigen Verwaltungstrakt. Dazwischen liegt ein transparenter Erschließungsbereich, welcher auch der Belichtung und Belüftung dient.

Die Kommandoräume werden der Übersichtlichkeit wegen als Querbauten eingeschoben. So entstehen zwei Abschnitte. Feuerwehr und Zivilschutz einerseits und Weißes Kreuz und Bergrettung andererseits. An dieser Schnittstelle liegen alle Haupteingänge.

Zur Straße hin ist ein ebener Platz für die Ausfahrten vorgelagert, hinter den Baukörpern wird das geneigte Gelände erhalten, so entsteht im westlichen Bereich ein natürlich belichtetes Untergeschoß. Der Sicherheit wegen liegen die Ein- und Ausfahrten der Einsatzfahrzeuge und der Pkw an der Zubringerstraße.

Sowohl die Halle, als auch der Verwaltungsbereich sind als einfache, additive Struktur gedacht und können jederzeit in Richtung West und Ost erweitert werden. Die Funktionen der Baukörper sind von ihrem Erscheinungsbild aus lesbar.



Beurteilung der Jury

Die verkehrstechnische Erschließung bedingt eine etwas längere Anfahrt. In Anbetracht des großen Abstandes der zwei Zufahrten ist die Überschneidung der an- und ausfahrenden Fahrzeuge akzeptabel.

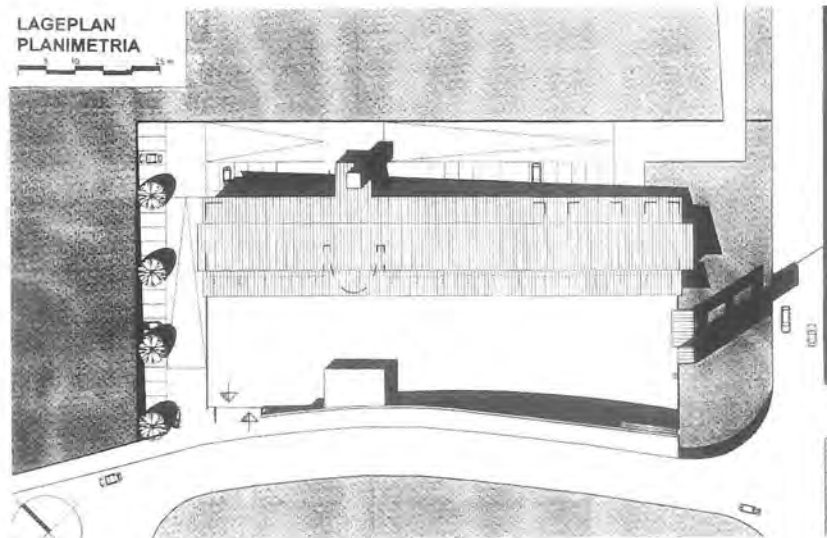
Es besteht eine klare Trennung der verschiedenen Funktionsbereiche. Die Anordnung der Räumlichkeiten innerhalb der einzelnen Bereiche ist gut gelöst. Die Zuordnung des Lagers des Bereiches Feuerwehr zur Fahrzeughalle wird als gut empfunden. Ebenso gut gelöst ist die Erschließung des Katastrophenschutzlagers. Die Zuordnung von Schlauchturm und Schlauchwäsche erscheint unpraktisch; die Positionierung des Turmes für Drehleiterübungen schlecht gewählt. Es wird festgestellt, daß der Übungsplatz auf den Plänen nicht voll mit dem Modell übereinstimmt.

Die Erweiterbarkeit ist in verschiedene Richtungen gegeben, bedingt aber wegen des Niveausprungs hohe Kosten.

Die vorgesehene Kubatur liegt im Rahmen. Die Kosten sind im Kostenvoranschlag eher tief bemessen.

Aufgrund der funktionellen und raumorganisatorischen Formelemente wird das Projekt als relativ günstig beurteilt.

SPESENVERGÜTUNG
RIMBORSO SPESE
Projekt Nr. 273010



Lageplan



Modell

Verfasser/Autori:

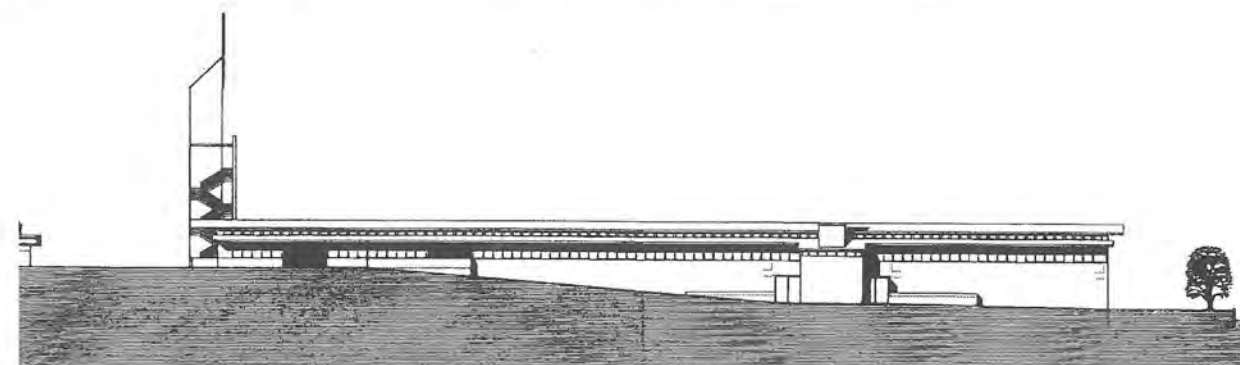
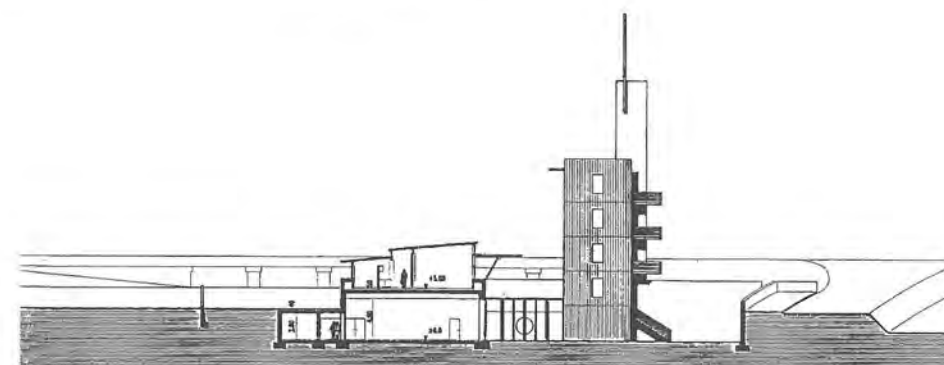
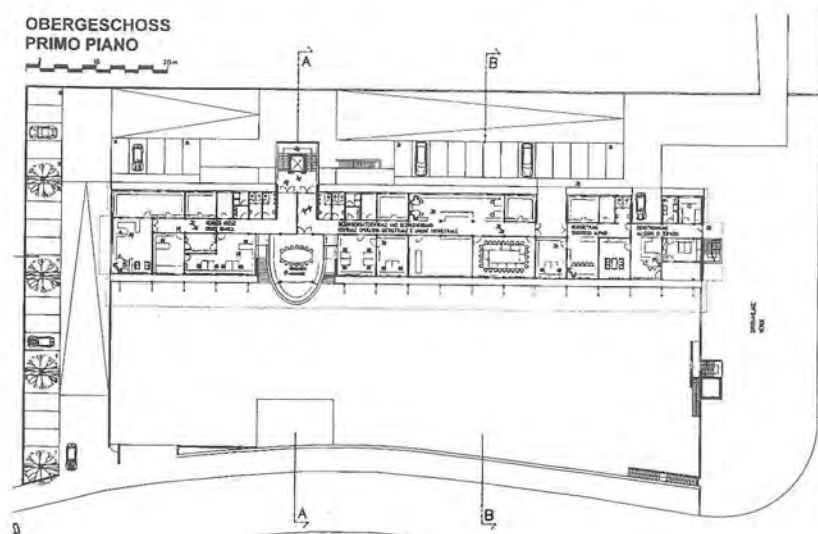
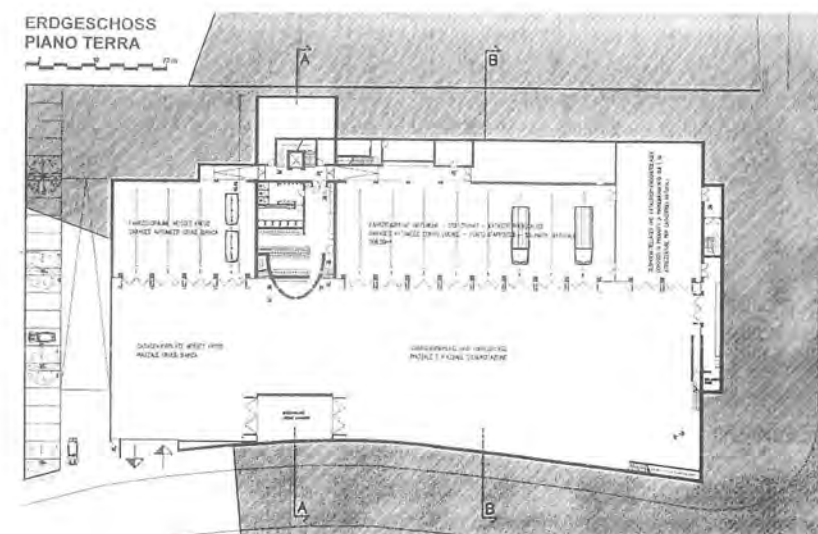
Arch. Karl Kerschbaumer, Brixen
Arch. Harald Pichler, Brixen
Arch. Markus Lunz, Brixen

Projektbeschreibung

Ein Feuerwehr- und Zivilschutzhaus soll durch seine formale Klarheit als solches erkennbar und verständlich sein: es entspricht damit dem technischen Aspekt der Löschfahrzeuge und Feuerwehrgeräte. Wir haben versucht, die möglichen Funktionsabläufe so in die gegebene Topographie des Bauareals und in die Verkehrssituation hineinzulegen, daß eine größtmögliche Überschaubarkeit im Falle eines Einsatzes oder einer Übung gegeben ist. Die Erschließung des Areals erfolgt von Süden über die Verbindungsstraße, da somit die Staatsstraße und die Gemeindestraße gleichermaßen schnell erreicht werden können.

Ein einfacher, langgezogener ost-west-verlaufender Baukörper bildet den Rahmen für die verschiedenen Rettungsdienste. Operatives Zentrum ist dabei ein vom Hauptgebäude vordringender elliptischer Baukörper, in dem die Befehlszentralen, die Umkleieräume und die Haupteinschließung untergebracht sind. Links und rechts daran schließen erdgeschossig die Fahrzeughallen und obergeschossig Büro- und Aufenthaltsräume der verschiedenen Dienste an.

Die Spannung zwischen den horizontalen Linien des langgestreckten Hauptgebäudes und der Schlankheit des Schlauchturmes mit Funkmast gibt dem Baukörper den formalen Eindruck dauernder Wachsamkeit und Bereitschaft.



Beurteilung der Jury

Die Verkehrserschließung und die interne Erschließung gestatten keinen zufriedenstellenden Funktionsablauf (Ablauf von der Ankunft der Einsatzkräfte bis zur Ausfahrt der Einsatzfahrzeuge). Der fehlende Hubschauberlandeplatz ist durch die gewählte Gestaltung des Areals kaum lösbar. Der Verwaltungstrakt ist zu großzügig und aufwendig gestaltet.

In architektonischer Hinsicht hat das Projekt eine klare Gestalt und eine gute Form. Es fügt sich in befriedigender Weise in das Gelände ein.

Die Baukosten liegen im wirtschaftlich tragbaren Bereich, während die Folgekosten eher hoch angesetzt werden müssen.

TRE PUNTI DI VISTA

Architetti portoghesi contemporanei

Antonio Angelillo

Mostra tenutasi presso AR/GE KUNST Galerie Museum, maggio 1995
 Curatore: Antonio Angelillo, Milano
 Vincenzo Melluso, Messina
 Allestimento: Walter Angonese, Markus Scherer, A5 Architekten, Bolzano

Austellungsort: AR/GE KUNST Galerie Museum, Mai 1995
 Kurator: Antonio Angelillo, Milano
 Vincenzo Melluso, Messina
 Gestaltung: Walter Angonese, Markus Scherer, A5 Architekten, Bozen

Per molti anni isolata dal dibattito internazionale del movimento moderno e svilita politicamente dal regime, l'architettura portoghese, a partire dalla metà degli anni '70, è riuscita non solo a recuperare rapidamente un proprio ruolo istituzionale all'interno della società ma ad individuare e sviluppare in modo originale alcune tematiche presenti nel dibattito internazionale.

A distanza di quasi vent'anni dalle esperienze delle SAAL¹ si può riconoscere un gruppo nutrito e compatto di architetti che, sebbene influenzati o formati sotto la personalità predominante di Alvaro Siza (ampiamente celebrato all'estero) appare estremamente articolata ed autonoma nel perseguimento di una ricerca di obiettivi disciplinari comuni.

Ma se si volesse tracciare brevemente l'origine di una "coscienza regionale" che pervade l'architettura portoghese non si può tralasciare gli aspetti che hanno segnato la storia culturale di un paese tradizionalmente dal

Die portugiesische Architektur, etliche Jahre isoliert von der internationalen Diskussion der Moderne und politisch abgeschwächt vom damaligen Regime, hat seit Mitte der siebziger Jahre rasch aufgeholt und nimmt mittlerweile nicht nur eine eigenständige Position innerhalb der Gesellschaft ein, sondern entwickelt zusätzlich einige aktuelle Themen innerhalb der zeitgenössischen Architekturdiskussion auf originelle Weise.

Fast zwanzig Jahre nach den Erfahrungen des "SAAL", kristallisiert sich eine kompakte Gruppe von zahlreichen Architekten heraus, welche trotz der dominanten Figur des Stararchitekten Alvaro Siza (vor allem im Ausland) eine eigenständige Position innerhalb einer gemeinsamen Basis von Interessen und interdisziplinären Zielen einnimmt. Bei der Suche nach dem Ursprung dieser Idee des "regionalen Bewusstseins, welche die portugiesische Architektur wie einen roten Faden durchzieht, kommt man nicht umhin, einige Aspekte der Kulturgeschichte dieses aus Tradition introvertierten und isolierten Landes (ausgehend vom sozialen Leben das sich nur sehr langsam den europäischen Rhythmen anpaßt) zu untersuchen, das seine kulturellen Brückenköpfe an zwei gegensätzlichen geografischen Polen hat.

Im Norden des Landes hortet die Stadt Porto eine kleine, aber sehr aktive Architekturfakultät, die unter ihrem Direktor Fernando Tavora zwischen 1950 und 1970 in eigenständiger Weise eine Kritik der Moderne in Portugal entwickelt und durch diese Position eine "Schule" geboren hat, welche sich durch eine starke Einheit in den Auffassungen des Lehrpersonals auszeichnet. In der Hauptstadt Lissabon, in direkter Nähe zur politischen Macht, ist zwar eine professionelle Struktur entstanden, welche in stande war, die geforderten großen öffentlichen Bauaufgaben zu meistern, aber dafür die notwendige kritische Haltung gegenüber gewissen Einflüssen, welche die akademische Ausbildung beeinflussen, für einige Generationen mangeln ließ.

Foto: Thalheimer



carattere introverso ed isolato (vuoi per i modi della vita sociale che stentano ad adattarsi ai ritmi europei) che concentra la propria attività culturale su due poli geografici contrapposti.

A nord, la città di Porto custodisce una piccola ma attivissima università di architettura, che, sostenuta dal suo direttore Fernando Tavora, ha avuto modo di sviluppare tra gli anni '50 e gli anni '70, in modo autonomo ed indipendente, una critica originale sul movimento moderno in Portogallo creando, in tal modo, tra il corpo docente un senso compatto di "scuola". Nella capitale, Lisbona, la vicinanza al potere politico, se ha dato modo di creare una struttura professionale capace di dominare la grande scala degli interventi pubblici, ha però limitato per alcune generazioni la necessaria capacità critica, creando un senso di vulnerabilità nei confronti delle teorie provenienti da altri centri di formazione che pervade tuttora la vita accademica.

In tale condizione il dibattito aggiornato a livello internazionale avveniva tra la fine degli anni '60 e l'inizio degli anni '70 solo in pochi studi di architettura tra i quali quello di Nuno Teunio Pereira che si concentrava sul tema architettura e città e fece crescere personalità come Nuno Portas e Goncalo Byrne, che si possono considerare come le figure orientative del dibattito attuale sulla pianificazione e sul disegno urbano in Portogallo.

Ma qual'è l'origine degli aspetti più visibili dei caratteri comuni dell'architettura prodotta oggi in Portogallo? Da cosa deriva la riduzione linguistica, il minimalismo, l'uso discreto ed essenziale dei materiali locali, l'adattamento formale all'ambiente costruito o naturale, l'articolazione delle piante su base prospettica ecc. che sono gli elementi dominanti la composizione architettonica in Portogallo?

Sicuramente la figura di Alvaro Siza ha giocato un ruolo decisivo nell'interpretazione regionale della critica del CIAM aprendo con le sue opere nuove prospettive disciplinari: ma non dimentichiamo che attorno a lui esiste una scuola di Belle Arti - strutturata ancora nella sintesi delle arti ed in cui il disegno come interpretazione della realtà è pratica didattica dominante - e delle condizioni professionali che gli hanno permesso di sperimentare - attraverso i primi piccoli lavori per la borghesia illuminata del nord - discutere e precisare una serie di temi che hanno raggiunto il livello internazionale, rendendolo poi un riferimento importante nell'architettura contemporanea.

I risultati dell'Inquerito del 1961² per il successivo sviluppo dell'architettura portoghese sono stati determinanti,

Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre fand die Diskussion auf internationaler Ebene nur in wenigen Architekturbüros statt, unter anderem in dem von Nuno Teunio Pereira, der sich auf das Thema Architektur und Stadt konzentrierte und von dem Architekten wie Nuno Portas und Goncalo Byrne lernten, Persönlichkeiten, die mittlerweile in der Diskussion um die aktuelle Städteplanung als Bezugspunkt zu werten sind.

Was ist der Ursprung der auffälligsten Gemeinsamkeiten der zeitgenössischen Architektur in Portugal? Aus was hat sich diese Reduziertheit der Formsprache, der Minimalismus, der diskrete und essentielle Umgang mit ortsüblichen Materialien, die formale Anpassung an das bebaute und natürliche Umfeld, die Artikulierung der Grundrisse auf perspektivischer Ebene usw., all jene Elemente, die für die portugiesische Architektur so prägend sind, entwickelt?

Sicherlich ist die Figur Alvaro Sizas von wesentlicher Bedeutung für die regionale Interpretation des CIAM, der durch seine Werke neue Perspektiven in der Disziplin eröffnet hat: man darf aber nicht vergessen, daß er im Umfeld einer Kunstschule arbeitet, einer Struktur in der die Zeichnung als Interpretation der Realität didaktische Praxis ist, und daß Siza durch etliche kleine Arbeiten für die gebildete Bürgerschicht des Nordens Themenkreise erforscht hat, die zu einem wichtigen Punkt in der zeitgenössischen Architektur wurden.

Die Ergebnisse des "Inquerito" von 1961 wurden für die Entwicklung der portugiesischen Architektur von grundlegender Bedeutung, aber jene von Siza ist eine persönliche Interpretation, durch die er einige lokale Bautraditionen aufnahm, aber auch die "humanistische Integrität" der Skandinavier und später die formale Rigorosität von Adolf Loos. Die neue Auslegung der Formsprache der Moderne, losgelöst von den ursprünglichen Ideologien, ist mittlerweile eine gängige Praxis in der Gestaltung der Bauten der Architekten aus Porto. Sie stellt aber sicherlich eine der Grenzen der Schule von Porto dar, einer Schule die sich im Moment in einer Krise befindet, die vielleicht auf das Fehlen von neuen didaktischen Kriterien, oder wie in vielen anderen Schulen auf das Fehlen einer zielgerichteten Diskussion über spezifische Themen zurückzuführen ist. Aber einige wesentliche Aspekte die sich aus dieser Schule entwickelt haben, wie der feinfühligere Umgang mit jenen "schwachen" Spuren und Zeichen des gebauten sowie kulturellen Kontextes, das Bewußtsein (auf existentieller Basis), daß jedes Projekt eine menschliche Erfahrung beinhaltet, sind mittlerweile zu einer gemeinsamen Architekturauffassung in Portugal gewor-

ma quella di Siza è stata una interpretazione personale aggiornata ed essenziale che lo ha portato sia a recuperare le tradizioni costruttive locali sia a tradurre ed adattare in termini locali l' "Umanesimo integrale" scandinavo e successivamente il rigore formale di Adolf Loos. La reinterpretazione linguistica delle opere del movimento moderno sganciata dalle matrici ideologiche è ormai una pratica (formalista) consueta degli autori di Porto e rappresenta uno dei limiti della scuola che attraversa un periodo di stasi e di difficoltà dovute alle nuove formule didattiche e forse, come tutte le altre scuole, anche alla mancanza di un dibattito focalizzato su temi specifici. Ma rimangono alcuni aspetti maturati nelle esperienze della scuola, come l'attenzione per gli aspetti "deboli" del contesto fisico e culturale e il recupero della soggettività nell'interpretazione della realtà. La coscienza (di matrice esistenzialista) del progetto come esperienza umana, sono ormai divenute di dominio comune in tutto il paese e costituiscono il bagaglio di esperienze che la cultura architettonica contemporanea del Portogallo offre attraverso i punti di vista sul fare concretamente architettura. dei tre autori, assai rappresentativi, di seguito esposti, in un periodo professionale florido, ma al limite di nuove ed indecifrabili trasformazioni delle condizioni economiche e contestuali del progetto, originate dalla recente apertura europea.

den und stellen jenen Schatz an Erfahrung dar, welche die zeitgenössische portugiesische Architektur mittels konkreter Sichtweisen über architektonisches Planen, an Hand dieser drei repräsentativen Autoren in einem Moment des Aufschwungs, aber ebenso vor dem Hintergrund der ökonomischen und kontextuellen Ungewissheiten, welche durch die europäische Öffnung ausgelöst worden sind, bietet.

- 1) Organizzazione nata dopo la rivoluzione del 25 aprile che comprendeva architetti ed inquilini per la costruzione di alloggi popolari.
- 2) Ricerca sull'architettura portoghese pubblicata nel 1961 dall'Associazione degli Architetti Portoghesi con il titolo «Arquitectura Popular em Portugal» che vide la partecipazione di numerosi professori e studenti dell'Università di Porto e Lisbona.

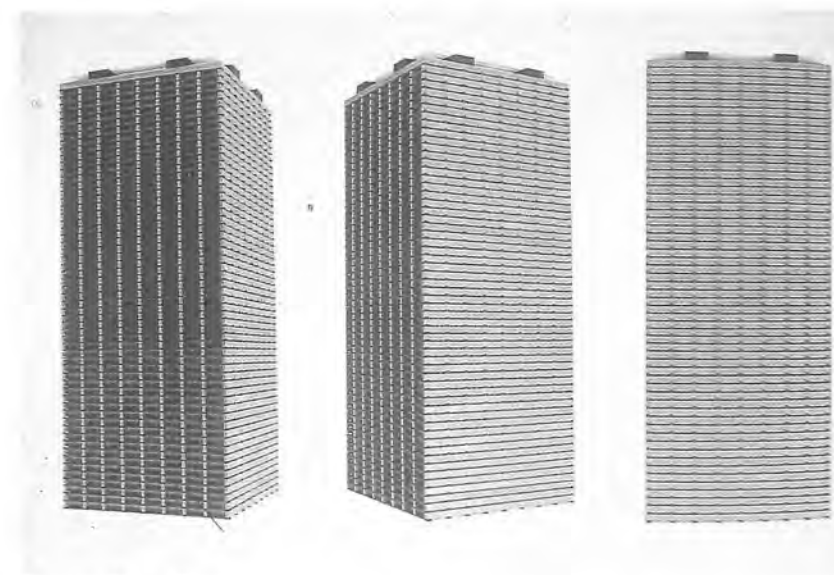
GONÇALO SOUSA BYRNE



Università di Coimbra

- 1941 Nasce a Lisbona.
- 1968 Si laurea presso il Dipartimento di Architettura dell'Accademia di Belle Arti di Lisbona (ESBAL).
- 1970 Collabora con Nuno Pereira e Nuno Portas.
- 1975 Apre un suo studio a Lisbona.
- 1986/88 Insegna architettura a Porto.
- 1988 Premio Nazionale di Architettura.
- 1990/91 Visiting Professor presso l'ETH di Losanna.
- 1991/92 Visiting Professor presso il Seminario Internazionale di Pianificazione a Napoli. Visiting Professor presso i corsi estivi di Bergamo e Mantova.
- 1992/93 Visiting Professor presso il Dipartimento di Architettura all'Università di Coimbra.

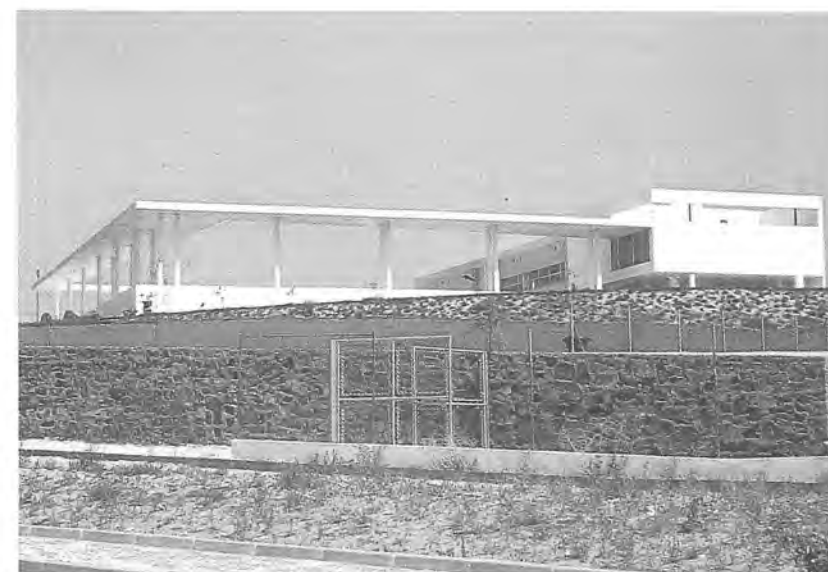
JOAO L. CARRILHO DA GRACA



Progetto Burgo Porto

- 1952 Nasce a Portalegre, Alentejo.
- 1977 Si laurea presso il Dipartimento di Architettura dell'Accademia di Belle Arti di Lisbona. Assistente presso la Facoltà di Architettura dell'Università della Tecnica di Lisbona (FATUL).
- 1992 Visiting Professor presso il Seminario Internazionale di Pianificazione a Mantova.

EDUARDO SOUTO DE MOURA



Impianto sportivo per il nuoto di Campo Maior

- 1952 Nasce a Porto.
- 1974/79 Collabora con Alvaro Siza.
- 1980 Si laurea presso la Scuola di Architettura di Porto. Riceve il Premio della Fondazione «Antonio de Almeida». Apre un suo studio a Porto.
- 1981/90 Assistente presso la Facoltà di Architettura di Porto (FAUP).
- 1984 Riceve il Premio della Fondazione «Antonio de Quental».
- 1988 Visiting Professor ad Harvard, Losanna e Dublino.
- 1990/91 Visiting Professor presso la ETH di Zurigo.

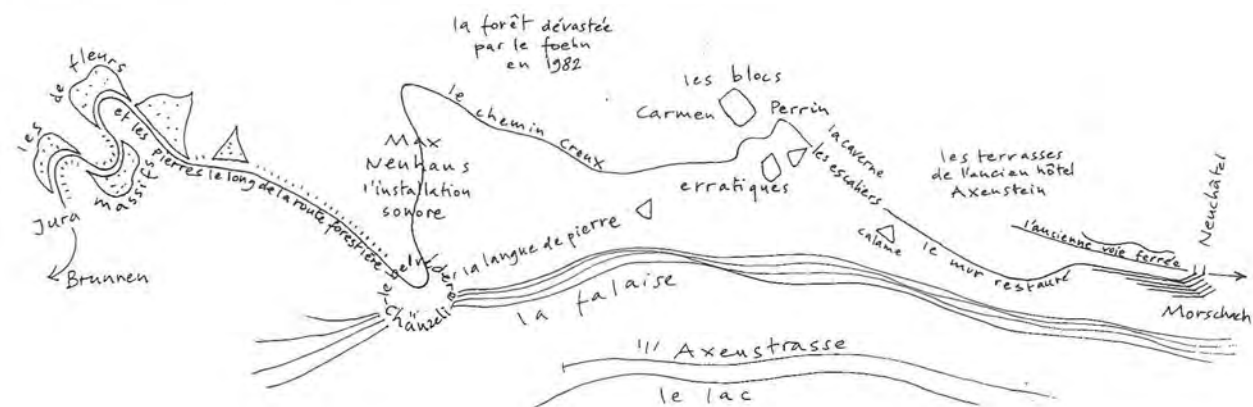
GEORGES DESCOMBES, ARCHITETTO

"Pensiamo sempre a cosa possiamo mettere nel paesaggio, senza pensare a cosa si può togliere, a cosa c'è già. Solamente cogliere dei fiori, ad esempio, con delicatezza, perché dalla loro assenza nasce una figura: questo dovremmo riuscire a tradurre in architetture, senza sentimentalismo, senza brutalità ...".

Georges Descombes lavora con il paesaggio. "Paesaggio" è per lui un concetto ampio, che va ben oltre la sua accezione idillica. È il paesaggio urbano, quello che resiste all'appiattimento della periferia destinato alla residenza popolare – come ben dimostra nel progetto del parco di Lancy a Ginevra. È paesaggio "naturale", paesaggio che porta sempre però le tracce del lavoro umano. Non è insomma quello bidimensionale delle cartoline, e neppure il paesaggio oggetto di consumo, in cui paracadutare cose senza senso. È un paesaggio che racchiude in sé la dimensione del tempo – e non solo di quello passato ...

Oggi, dice Descombes, non esiste più la sensibilità verso il paesaggio dei secoli scorsi: la linea imperante, quella promossa dalla maggior parte dei paesaggisti è quella sentimentale di un falso romanticismo. Il paesaggio che ci è stato tramandato non è stato fatto per goderne, ma per lavorarci. È questo il motivo, dice Descombes, per cui oggi non sappiamo bene cosa farcene.

La Via della Svizzera nasce dall'idea di due architetti di Zurigo, Stefan Rotzler e Peter Lanz che, per la celebrazione nel 1991 dei 700 anni di vita della Confederazione, propongono nel 1986 la realizzazione di un percorso pedestre di ca. 35 km attorno al Lago di Uri. Si tratta di un "contrappunto ecologico" alle celebrazioni ufficiali, opera comune dei 26 cantoni svizzeri, ognuno dei quali interviene sul proprio tratto, nel rispetto di un unico disegno.



Il tratto del Cantone di Ginevra, lungo 2 km, si estende tra i due abitati di Mohrschach e Brunnen, attraversa boschi, prati e si affaccia sul lago con un belvedere. Ricalca in parte antichi sentieri, strade, stradine rurali che vengono ricuciti lungo un unico cammino, come il filo di una collana di perle. È situato in uno dei luoghi d'incontro, all'inizio del secolo, della nobiltà d'Europa, con parchi, campi di tennis e golf, fattorie modello. Ma per altri versi vi si incontrano anche caratteri rurali: alcune vecchie foto mostrano la convivenza del turismo d'élite con i bambini dei contadini a piedi nudi.

Georges Descombes, incaricato della sistemazione del tratto ginevrino, costituisce un gruppo di lavoro formato da specialisti – storici, botanici, geografi – e da artisti. Il lavoro durerà cinque anni di studio, il cantiere un anno. L'equipe scandaglia le tracce, indaga su tutte le stratificazioni del sito, ricreando l'aura del suo spessore, e vi sovrappone la propria interpretazione. Il risultato non è più solamente architettura, è qualcosa di più. Nasce una nuova melodia, la sinfonia di un nuovo mondo ritrovato.

Il paesaggio non ha bisogno di niente, perché si diceva contiene già tutto: intervenire nel paesaggio significa allora mettere a nudo questa immanenza, disturbarla per renderla visibile, accendere una tensione che lo fa meglio capire, e lo fa vibrare come una cosa viva.

Niente è più "naturale". Si osserva la precisione delle linee disegnate dal lavoro dei contadini e dalle mucche che si muovono lungo il pendio.

Si leggono i percorsi, si studia la loro evoluzione. Anche i cammini si spostano, perdendosi nel bosco: dove scompaiono le tracce del cammino, e solo lì, si ricostruisce un segno di pista, un bordo per ritrovarne la logica costruttiva.



Si interviene sul sistema di raccolta dell'acqua. Non richiami rustici, niente forme di "integralismo" ecologico: basta una semplice canalina in metallo, la cui linea retta dialoga con quella tortuosa delle radici degli alberi. Si ripulisce il bosco, si ripiantano addirittura i fiori (l'apporto "creativo" del botanico), e cioè della stessa specie, ma in quantità maggiore, e dall'altra parte del sentiero, perché essi diventino visibili come una macchia che non può passare inosservata, un'esplosione di colore. Si recupera un lungo muretto edificato dagli ingegneri francesi all'epoca di Napoleone: il restauro equivale alla sua salvezza, scongiurando la lenta rovina che ne avrebbe giustificato la demolizione per l'allargamento della strada. Un muretto non è solo un limite: è anche un'occasione per sedersi e osservare, una tavola nel paesaggio.

In qualche punto si prendono invece delle libertà più grandi: linee tracciate da scalini in legno congiungono percorsi diversi, e diventano terrazzamenti. Un belvedere rotondo sottolinea il belvedere già presente con il suo doppio abbraccio di acciaio, una forma che sembra dettata dai vortici del vento su quel punto esposto, e che stringe quasi un rapporto di fraternità con i rami degli alberi.

Georges Descombes dice che l'architettura da sola è troppo lenta, mentre gli artisti hanno il dono di reagire velocemente al proprio tempo. Da qui il bisogno di collaborare con loro.

Carmen Perrin lavora con i massi erratici presenti lungo il cammino, li ripulisce restituendo la loro "presenza stupenda": non per una volontà archeologica, museale, ma per richiamare l'attenzione su questi colossi provenienti da 50 km di distanza, viaggiatori del passato ancora in cammino.



Max Neuhaus, musicista, realizza nel bosco, dove la vista è bloccata, un grande, invisibile cerchio di 150 m di diametro definito dalla presenza discreta di altoparlanti. Camminando nella foresta si avverte improvvisa la sensazione della musica, quasi una presenza magica. Si fa appena in tempo a intendere qualcosa e a prestarvi attenzione, che subito si sentono tutti gli altri suoni: il treno, la gente, gli aerei, il bosco. È questo infatti il senso del suo lavoro: rendere percettibili i suoni impercettibili. La "musica" era già lì ...

L'intervento di Richard Long si estende infine lungo il perimetro totale della Via della Svizzera. Per celebrare l'evento realizza 7 volte un mucchio di 100 pietre, trovate lungo il suo cammino. Un modo di restituire importanza a tutti i piccoli eventi, letteralmente magari a tutti gli anni trascorsi, non solo alle grandi date, e forse, tra le righe, a tutto quanto troviamo nel paesaggio, le cose, le piante, gli animali, gli uomini.

Non c'è gerarchia nel mondo delle cose, sembra dire, il mondo è uno: non esistono cose importanti e meno importanti.

Giovanni Dissegna

Foto tratte da «Voie suisse/Der Schweizer Weg»

Georges Descombes è nato nel 1939 a Ginevra, ha studiato architettura a Ginevra e Zurigo. Inizia la propria attività professionale nel '65 e lavora con P. L. Nervi e E. Beaudouin, poi con M. J. Saugey. Dal '71 al '74 lavora a Londra; si laurea all'Architectural Association Graduate School nel '73. Dal 1975 a Ginevra insegna alla Scuola di Architettura. Professore invitato a Delft e Spalato (INDESEM), Rapperswil (Scuola tecnica superiore), Amsterdam (Berlage Institute). Tra le sue pubblicazioni: «Il territorio transitivo / Shifting Sites» per Gangemi editore, Roma, e «Voie suisse / Der Schweizer Weg» per l'Office du Livre, Fribourg. Vive e lavora a Ginevra.

Dieses Pflaster verlockt einfach zum Gestalten. KALINKA-Pflaster hält allen Beanspruchungen und Belastungen des modernen Verkehrs stand, läßt sich einfach und schnell verlegen und ist widerstandsfähig gegen Frost und Tausalz.

KALINKA ist im verlegten Zustand wesentlich preisgünstiger als Natursteinpflaster und nur geringfügig teurer als gewöhnlicher Betonstein. Somit stellt KALINKA endlich eine Alternative dar. Dank seiner Beschichtung mit Porphyrsand weist der KALINKA eine wesentlich höhere Abriebfestigkeit sowie feinkörnigere Oberfläche als herkömmliche Pflastersteine auf. Ein Genuß für das Auge, gut zu begehen und komfortabel zu befahren. Der KALINKA - **Diagonalstein** dient als Randfries und erübrigt das Schneiden und Anarbeiten beim Diagonalverlegen. Der KALINKA - **Kreisstein** wurde geschaffen für Randfriese, Rigole und phantasievolle Flächen.

Die neue Pflasteroberfläche Il nuovo massello a lastre

Kalinka



Der dekorative
Pflasterstein für

ALTSTADT-
SANIERUNG
PLÄTZE
WOHNSTRASSEN
ZUFahrTEN
TERRASSEN...



Il massello
decorativo per

PIAZZE
STRADE DI
ACCESSO
CENTRI STORICI
ENTRATE
TERRAZZE...



KALINKA è un elemento di arredo urbano altamente decorativo che si presta alle più moderne esigenze architettoniche offrendo assolute garanzie qualitative. Grazie allo speciale strato antiusura con sabbia al porfido risulta più resistente all'usura di un massello tradizionale, sopporta benissimo il peso del traffico moderno, risulta più compatto e resistente al gelo ed ai sali.

La forma è semplice e facilmente adattabile a qualsiasi caratteristica estetica ed è facile nella posa. Il KALINKA viene fornito in bancali che comprendono pronti per la posa in opera masselli in due grandezze.

Il KALINKA **diagonale** è stato creato per una migliore delimitazione e per impostare una posa in diagonale senza dover effettuare tagli, permette la formazione di rombi e quadrati per un disegno più ricercato e mosso. Il KALINKA **cubetto** permette la composizione di disegni fantasiosi e la posa tradizionale del cubetto di porfido.

PROGRESS

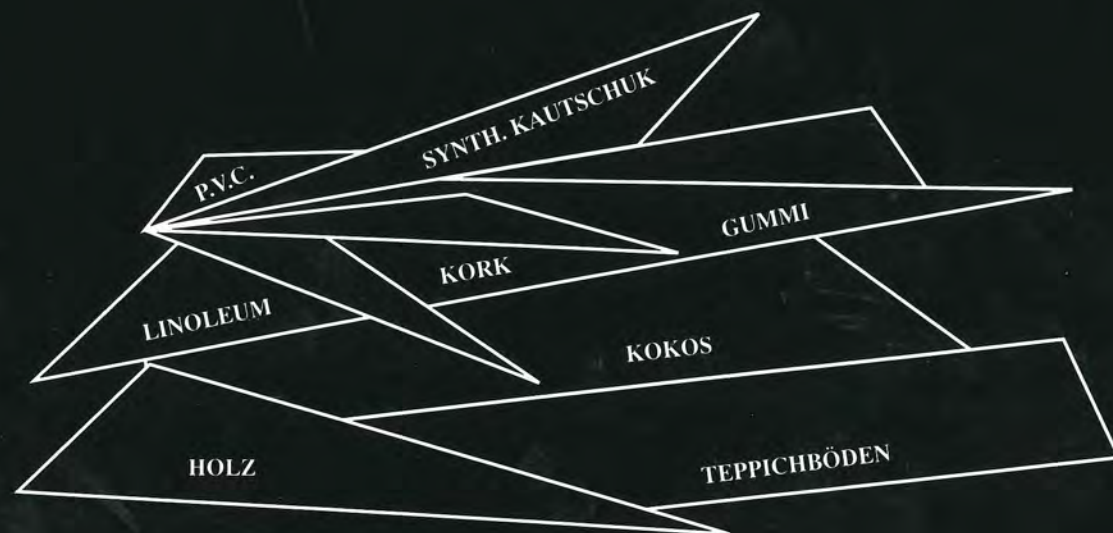
39042 BRIXEN / BRESSANONE
Industriegebiet / Zona Industriale
Tel. 0472 / 823111 Fax 0472 / 34333

MAYRGÜNDTER

BODENBELÄGE

LIEBEN SIE DAS AUSSEERGEWÖHNLICHE?

*Wir bieten Ihnen eine Serie
spezieller Fußböden...
...wählen Sie mit Herz und Verstand*



Tel. 97 50 88
DR.-STREITER-GASSE 9 - BOZEN

ArchiCAD®

GRAPHISOFT®

Apple Macintosh



UNIX

Mastro

888
SOFTWARE
PRODUCTS

Hallo
Bau-
WELT.
Computer • Software
aufgepaßt!

2 ausgereifte Programme,
die Ihren Arbeitstag erleichtern.

W.E.L.T. GmbH • 39100 Bozen • Schlachthofstr. 18
Tel. 0471/ 973020 • Fax 0471/ 974131

Von der anspruchsvollen Präsentation bis zur Ausführungsplanung ist Archicad das Programmpaket für den kreativen Architekten. Archicad bietet in der aktuellen Version Unterstützung in allen Phasen der Planung: Konstruieren in 2D und 3D, Massenermittlung, photorealistische Visualisierung, Animation und Datenaustausch mit anderen Rechnerwelten.



Ein integriertes modulares System, das Funktionalität und Einfachheit vereint. Mastro ermöglicht Ausschreibungen, Baustellenabrechnungen und Baustellenkostenrechnungen. Mastro verwendet für die Ausschreibungen die Landestexte in deutsch und italienisch.

cod. comp.	cod. e.p.	descrizione	qua
2.1.1	1.4.6	Getto di calcestruzzo pesante a q 1,5 di cen	
2.1.2	1.4.7	Getto di calcestruzzo pesante a q 2 di cen	
2.1.3	1.4.8	Getto di calcestruzzo pesante a q 3 di cen	
2.1.4	1.5.14B	qualità Fc B 30 K controllato in stabiliment	

...wo die Welt noch
in Ordnung ist!

ENERGIESPAREND

BAUEN



L e c a t o n

a l s E n e r g i e s p a r k o n z e p t

f ü r I h r e n N e u b a u

Für den Hausbesitzer sind die Energiekosten zu einem der größten Ausgabenposten im Haushaltsbudget geworden. Tatsächlich gehen etwa 25 Prozent der Wärme durch die Wände verloren. Mit Lecaton ist dies nun anders. Sein hervorragender Dämmwert hilft nicht nur Heizkosten sparen, er garantiert auch optimalen Schutz vor Feuchtigkeit, Feuer und Lärm.

Wer sparen will, baut mit Lecaton, dem natürlichen Baustoff aus Ton.



Natürlich-Naturalmente
LECABLOCK

Lecablock GmbH / Srl
39030 GAIS (BZ) Industriezone / Zona Industriale
Tel: 0474/504113 Fax: 0474/504393

DIFFUSIONE TECNOLOGIE PER EDILIZIA SPECIALIZZATA



**TRENTINA
ISOLANTI** s.r.l.

VENDITA PRODOTTI
IMPERMEABILIZZANTI
E TERMOACUSTICI

TRENTO - Loc. Campotrentino, 46/1 - Tel. 0461 826555 829268 - Fax 828883

presenta

SUPER-MANT[®]

L'ANTIRUMORE

MEMBRANE AD ALTO ABBATTIMENTO ACUSTICO PER L'EDILIZIA
PAVIMENTI GALLEGGIANTI - PARETI E CONTROPARETI
CONTROSOFFITTI - MACCHINARI ECC.
PRODOTTI MUNTI DI CERTIFICAZIONE CSI - BOLLATE

e

ISOLMANT[®]

POLIETILENE ESPANSO FISICAMENTE A CELLULE CHIUSE PER
ISOLAZIONE TERMICA ED ACUSTICA. DENSITÀ 36 Kg/m³.

CONCESSIONARIO PROVINCIA DI BOLZANO

BAUMA s.a.s. - Via Weber 1 - BZ
Tel. 0471 971885 - Fax 975648



Studio Tecnico Siamo interessati a:
Città Documentazione
Via Campioni
Tel. Fax Visita

Barrare la casella ed inviare a Trentina Isolanti s.r.l. Trento - Tel. 0461 826555 - Fax 828883



TASSULLO

IMPIEGO GENERALE SUL NUOVO

RESTAURO E RISANAMENTO

ISOLAZIONE TERMICA

FINITURE COLORATE

BIOECOEDILIZIA

LINEA RESTAURO E RISANAMENTO

LA RISPOSTA AI PROBLEMI
DI INTONACI E MALTE NELLE
RISTRUTTURAZIONI E NEI RESTAURI
STORICO-CONSERVATIVI

La consolidata esperienza nella produzione di un legante, quale la calce idraulica naturale, consente la preparazione di malte ed intonaci o di premiscelati con particolari caratteristiche chimico-fisiche, adatti per i restauri storico-conservativi, o più in generale per risolvere tutte le problematiche di carattere tecnico riscontrabili nel risanamento di strutture.

INFORMAZIONI COMMERCIALI



das **architekturprogramm** wird von der Kulturgruppe der Architektenkammer der Provinz Bozen, Sparkassenstraße 15, Tel. 0471/971741 veranstaltet und gefördert vom Assessorat für Raumordnung/Provinz Bozen und dem Verband der Industriellen/Sektion Bau.

außerdem im architekturprogramm 95: ein Gespräch (mit Lion, Kada, Moneo usw.; Teilnehmer am Wettbewerb Industriezone Bozen), eine Raumbeschallung (Xenakis / Festival zeitgenössische Musik), der Architekturpreis (Neues Bauen in den Alpen 95) usw...

Le **iniziative di architettura** sono organizzate dal gruppo cultura dell' Ordine degli Architetti della Provincia di Bolzano, Via Cassa di Risparmio 15, tel. 0471/971741 e patrocinate dall' Assessorato all'Urbanistica/Provincia di Bolzano e dall'Associazione degli Industriali/sezione Edili.

inoltre tra le iniziative di architettura 95: un colloquio (con Gregotti, Gerkan, Coenen ecc., partecipanti al concorso zona industriale Bolzano), una sonorizzazione (Xenakis / Festival musica contemporanea), il premio d'architettura (Architettura Contemporanea Alpina 95) ecc..

Als Partner

für das neue Atelier des Bereiches
Außengestaltung wird der

ARCHITEKT

mit Fähigkeiten in der Farbgestaltung
gesucht.

Kontakt: Meran, Tel.222221

DIE TÜR ZUM SCHÖNEN WOHNEN



Türen aus echtem Holz, von Meisterhand geschaffen, vermitteln eine wohnliche Atmosphäre, Behaglichkeit und Wärme. Schöne Türen beweisen den geschmackvollen Stil des Besitzers. Sie sind ein schönes Stück Zuhause.



NEU!

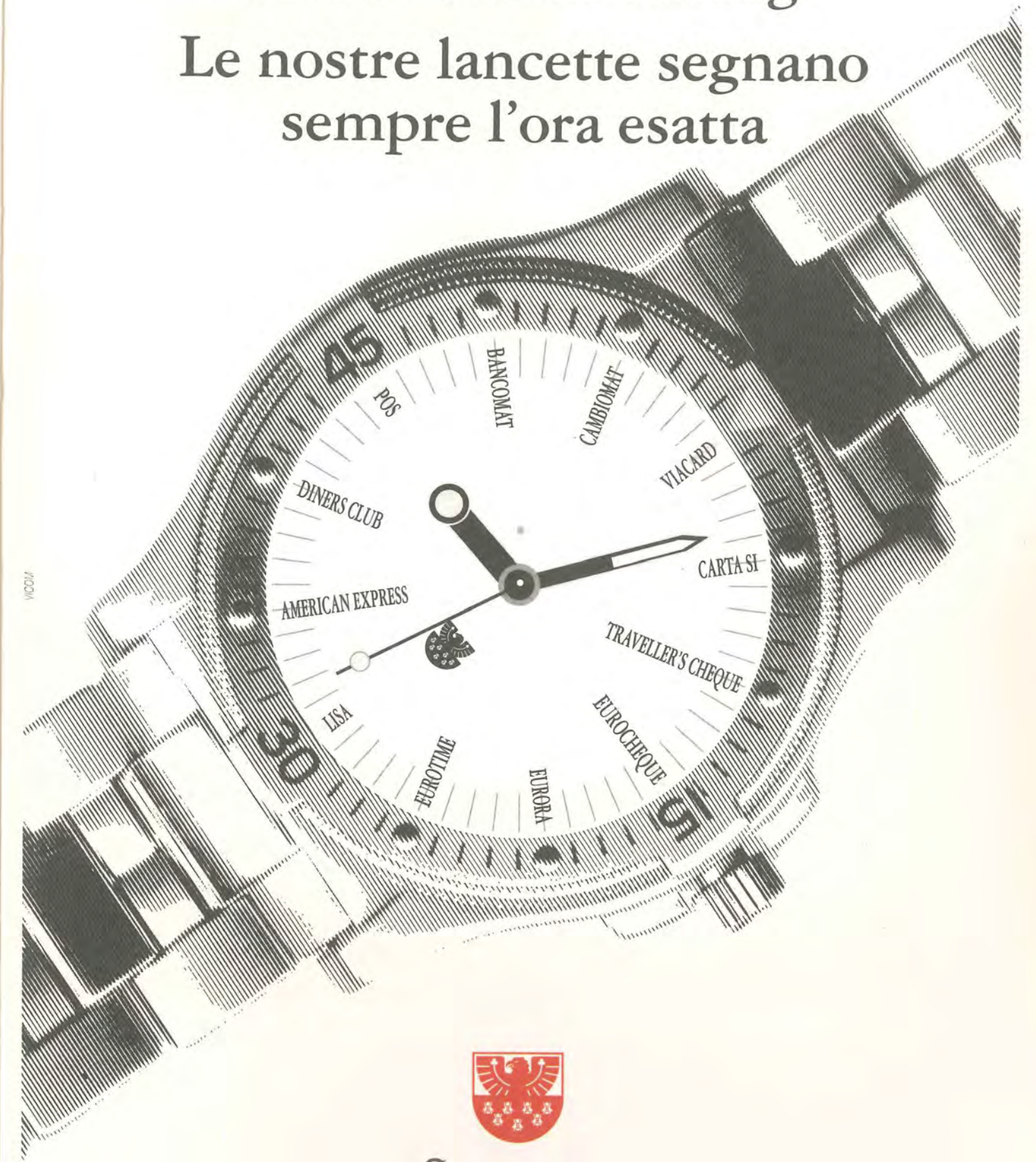
Umweltfreundliche Wasserlacke



**TÜRENWERK
KIENS**

Türenwerk Kiens ▽ Ges. m. b. H.
I-39030 Kiens/BZ - Handwerkerzone 10
Telefon: 0474/565225, Fax: 0474/565105

Unsere Zeiger
stehen immer richtig
Le nostre lancette segnano
sempre l'ora esatta



SPARKASSE
CASSA DI RISPARMIO

Jeder Designer beschäftigt sich gestalterisch mit Produkten, um sie auf nicht alltägliche Art neu zu kleiden.



PORSCHE DESIGN
by IWC

Der Titan Chronograph ist ein Meilenstein in der Geschichte der Uhrmacher- und Designkunst. Die Idee, Gehäuse und Armband einer Uhr erstmals in Titan zu fertigen, stammt von Ferdinand A. Porsche. IWC hat diese Idee umgesetzt im weltweit ersten Titan Chronographen. Titan ist mindestens doppelt so schwer zu bearbeiten wie Edelstahl. Die voll ins Gehäuse integrierten Bedienungstasten übertragen jeden Fingerdruck präzise: Auf den zentralen Sekundenzähler, den Minutenzähler und den Stundenzähler. Den Tachymeter findet man rund um das Zifferblatt. Das mechanische Uhrwerk zeigt die Zeit automatisch mit kleiner Sekunde, Minute, Stunde, Wochentag und Datum. Es liegt unter einem Saphirglas (Härtegrad 9). Eine neuartige Dichtung schützt den Titan Chronographen vor Schmutz und vor Feuchtigkeit. Wasserdicht bis 60 Meter.



Die Kompassuhr.
Mit dem flachsten Kompass der Welt.
Wasserdicht bis 30 Meter.



Die Titan Automatic.



Die "ocean 2000".
Im Auftrag der Deutschen Bundesmarine entwickelt.
Wasserdicht bis 2.000 Meter.



Die Titan Reiseuhr.



1873

V. GASSER

UHRMACHER UND JUWELIER