

**CAP. III**  
**OBIETTIVI E CRITERI GENERALI**  
**FORMAZIONE DELLA GRADUATORIA**





**QUALITÀ URBANISTICA**

**1.**

**Cap. III**

# 1.

## QUALITÀ URBANISTICA

### 1.1.1.

#### Tipologia dell'impianto urbanistico

Questa proposta urbanistica permette di ottenere un edificio polifunzionale, equilibrato, con ruolo di quinta scenica sul nuovo parco della stazione.

Nel suo complesso il progetto è un conglomerato urbano che accoglie sia lo storia del luogo con lo sua muscolatura e materialità, che elementi e suggestioni della vita moderna. Il manufatto riprende, infatti, nella sua articolazione una vasta gamma di caratteristiche del luogo. Ne sono un esempio oltre alla già citata *loggia* urbana che richiama lo *Statdtheater*, lo fascia in intonaco che riveste gli alloggi ed il riadattamento dei bovindi tipici della città storica.

La soluzione prevede la possibilità di edificare un corpo di fabbrica con un'altezza massima di trenta metri ed è costituito da dodici livelli: quattro interrati e otto fuori terra. Si accede alla galleria centrale tramite tre ingressi: un ingresso principale dal parco attraverso lo loggia urbana (Fig. 19-20-21) e due ingressi secondari sulle altre testate. A questi si aggiunge un ingresso laterale con scala ed ascensori, lungo via Perathoner, per accedere, anche ad orari serali, all'albergo, al centro per seminari ed eventi ed al ristorante. Ci sono inoltre accessi separati lungo i lati dell'edificio che portano, tramite scale ed ascensori, agli alloggi. Al piano terra inoltre sono disposti accessi per i magazzini dei negozi.

L'edificio ha uno schema distributivo a tre bracci: i tre magneti commerciali sono disposti nelle testate e collegati da una sequenza di singole attività commerciali con andamento libero dal filo limite verso lo galleria. La struttura è disposta in modo tale da sostenere le diverse funzioni ai relativi piani lungo una linea verticale continua.

L'albergo, al quarto piano, è disposto intorno ad una piazzetta-reception dalla quale si dirama la distribuzione alle singole camere. La parte di albergo verso il parco è dedicata a piccole suite con vista privilegiata sul verde. Lungo l'intero perimetro, le camere hanno accesso ad una terrazza cinta di verde per poter percepire la diversità dello skyline della città.

Al quinto, sesto e settimo piano vengono disposte tre case residenziali con dimensioni e larghezze analoghe all'impianto esistente nell'immediato intorno. Gli alloggi verso il parco hanno dimensioni maggiori mentre quelli verso sud hanno tagli più contenuti. L'involucro delle case si inclina leggermente in corrispondenza delle testate per mitigare le altezze imponenti dell'edificio. Anche le pareti esterne

delle case rivolte verso il centro dell' edificio sono lievemente inclinate, non hanno aperture e sostengono dei *mures verticales vertes* che generano un *passé-partout* ecologico sul nucleo centrale del manufatto.

Il centro per seminari, eventi ed esposizioni situato al quinto piano, è costituito da una grande sala congressuale e da diverse sale più piccole con pareti mobili e dimensioni variabili con un bar centrale. Da questo piano si può accedere alle terrazze verdi.

Al sesto piano si sviluppa, all'interno di una struttura a diamante trasparente e traslucido, il ristorante autonomo, anche a servizio dell'albergo e del centro per seminari ed eventi.

Il progetto risolve centinaia di metri di facciata in piena città, non con un'unica architettura ma con tre architetture differenziate. I *Retail* del parterre sono caratterizzati dalla trasparenza di una facciata in vetro; il volume al secondo e terzo piano che ospita *Retail* e funzioni flessibili è invece in metallo e vetro; infine le residenze sugli ultimi tre piani hanno un rivestimento in intonaco o grandi pannelli in ceramica.

## **1.1.2**

### **Integrazione tra area di intervento e contesto**

Il progetto *Erlebnishaus* è il risultato di un complesso intervento di pianificazione urbanistica mirato alla ricostruzione di un quartiere lasciato invalido in seguito allo spostamento della Stazione bus nel nuovo centro intermodale previsto dal Masterplan ARBO (Fig.1).

Quest'area ha una forte valenza rappresentativa monumentale per la città di Bolzano. Si trova, infatti, lungo il tridente, progettato da Altmann nel 1860, che partendo dal piazzale antistante il fabbricato viaggiatori inquadra nella sua trama edifici di prestigio quali il palazzo Widmann (Sebastian Altmann, 1882), il Parkhotel "Laurin" (Brüder Ludwig, 1909), il teatro civico (Max Littmann, 1913) non più esistente, ed il recente edificio della Provincia.

Il nuovo progetto rappresenta urbanisticamente il polso di collegamento tra i due più importanti magneti della città: l'area della Stazione e la zona del Duomo e di Piazza Walter. Il nuovo camminamento pedonale di raccordo tra i due magneti accoglie, lungo il suo percorso, l'entrata principale dell'edificio come fosse una grande *loggia urbana* (Fig.2).

Il manufatto *Erlebnishaus* rappresenta una nuova muscolatura urbana, un *bouquet* di diverse funzioni che creano una cittadella nella città. Al suo interno ospita diverse attività: una nuova tipologia di centro commerciale, Retail e Gastronomia secondo un nuovo concetto mirato a rappresentare tutti i prodotti top della regione, un albergo, un centro per seminari, esposizioni ed eventi, alloggi con diverse tipologie.

Così come l'edificio è il nuovo polso di collegamento tra i due magneti sopracitati, altrettanto necessario è un polmone ecologico, una nuova spugna verde che da un lato serva a rianimare l'ormai degradato parco Stazione e dall'altro dia nuovo respiro al microclima della città (Fig.1). Questa area sarà un nodo che creerà una nuova relazione tra piazze e vuoti urbani; in particolar modo Piazza Walter, Piazza Magnago ormai da revitalizzare, ed il futuro centro intermodale.

Il progetto *Erlebnishaus* che oggi si integra pienamente con l'esistente, tiene anche conto del Masterplan ARBO che nell'arco di circa dieci anni porterà sequenzialmente alla Nuova Bolzano. Condiziona allora la città esistente con un



nuovo sistema di *nervi*, cioè di raccordi, tipologie e volumetrie. Si tratta dunque di un progetto dicotomico fra presente e futuro. Riattiva, inoltre, dei richiami ad elementi del patrimonio storico (Fig.3).

A dimostrazione di questo, il posizionamento del progetto richiama la collocazione dell'ex Teatro di Città (Stadttheater), costruzione auratica del 1913 dei famosi architetti Heilmann e Littmann, demolito durante la seconda guerra mondiale, un tempo baricentro della città. Il manufatto *Erlebnis* ne riprende la posizione e la morfologia urbana, prevedendo, ad esempio, l'introduzione come nel Teatro l'ingresso a *loggia urbana* (Fig.4).

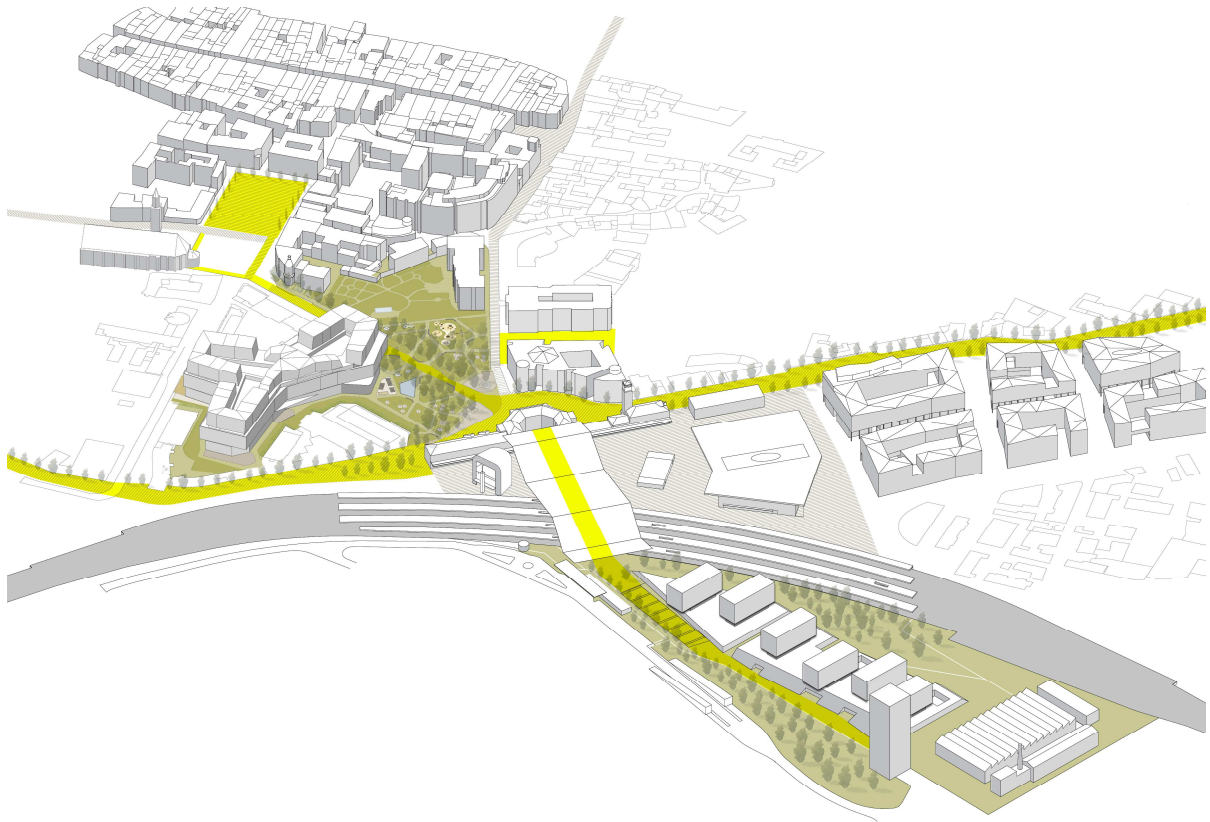
Questo progetto che opera a largo raggio nella contestualità urbana ovviamente si oppone alla mera mercantizzazione dell'intero comparto.



Fig.1 Tav. 1.A -Ristrutturazione di un isola urbana-Rianimazione del parco stazione



Fig.2 Tav. 1.A - Planivolumetrico 1:1000



**Fig.3** Tav. 1.A – Connessioni tra Areale ARBO e città storica



**Fig.4** Loggia urbana – Analogia tra ingresso principale ex Stadttheater ed Erlebnishaus



### **1.1.3**

#### **Accessibilità dell'area**

Scenario proposto

Grazie al progetto di viabilità proposto, il traffico veicolare sulle strade a contorno del comparto tra Piazza Verdi, Piazza Stazione e Piazza Walther viene notevolmente ridotto in modo da aumentare la qualità urbana di tutta l'area.

L'accessibilità veicolare al comparto avviene da via Josef Mayr Nusser, dove l'innesto ad un tunnel sotterraneo consente di accedere alla viabilità sotterranea che collega i parcheggi del comparto, City parking e il parcheggio di Piazza Walther.

Attraverso la strada sotterranea che si trova ad una quota fissa di -4.5m si innestano delle rampe che collegano la viabilità primaria sotterranea con i parcheggi del centro commerciale (a -7.5m) e il primo piano interrato di City Parking (anch'esso a -7.5m). L'accesso del parcheggio di Piazza Walther avviene ad una quota di -4.5m. L'uscita della viabilità sotterranea avviene tramite l'esistente rampa di uscita del parcheggio di Piazza Walther. Il percorso del tunnel avverrà totalmente sotto via Alto Adige, da cui si collegheranno le rampe di accesso ai parcheggi.

Considerando i flussi di traffico attuali, lo schema di accessibilità e la capacità delle strade a contorno supportano i flussi veicolari attratti e generati dal nuovo comparto.

In questo quadro di riferimento, Via Perathoner, Viale della Stazione e la porzione nord di Via Alto Adige saranno completamente pedonalizzate.

Il traffico ciclopeditonale e pubblico hanno la priorità, proponendo soluzioni alternative per il traffico privato. La Città di Bolzano ha una percentuale alta di mobilità ciclistica; il progetto di viabilità sviluppato prevede la creazione di nuove piste ciclabili all'interno del comparto che vengono connesse con quelle esistenti. Tutta l'area adiacente al comparto diventa così un percorso attraente da attraversare, restituendo allo stesso tempo a pedoni e ciclisti un percorso sicuro continuo, di spazio pubblico riqualificato.

I veicoli di carico e scarico avranno l'accesso da via Alto Adige su Via Perathoner-viale Stazione solo negli orari previsti. Mentre i veicoli per lo smaltimento dei rifiuti avrà l'accesso solo da via Garibaldi per accedere all'isola ecologica all'interno del comparto.

Il trasporto pubblico e relative fermate viene deviato su Via Alto Adige per



connettersi poi con Piazza Walther passando per Corso Garibaldi.



Fig.4 Scenario proposto\_ Schemi di circolazione

- Traffico veicolare privato
- Trasporto pubblico e fermate
- Flussi pedonali
- Piste ciclabili e parcheggi biciclette
- Circolazione mezzi carico/scarico
- Circolazione mezzi rifiuti

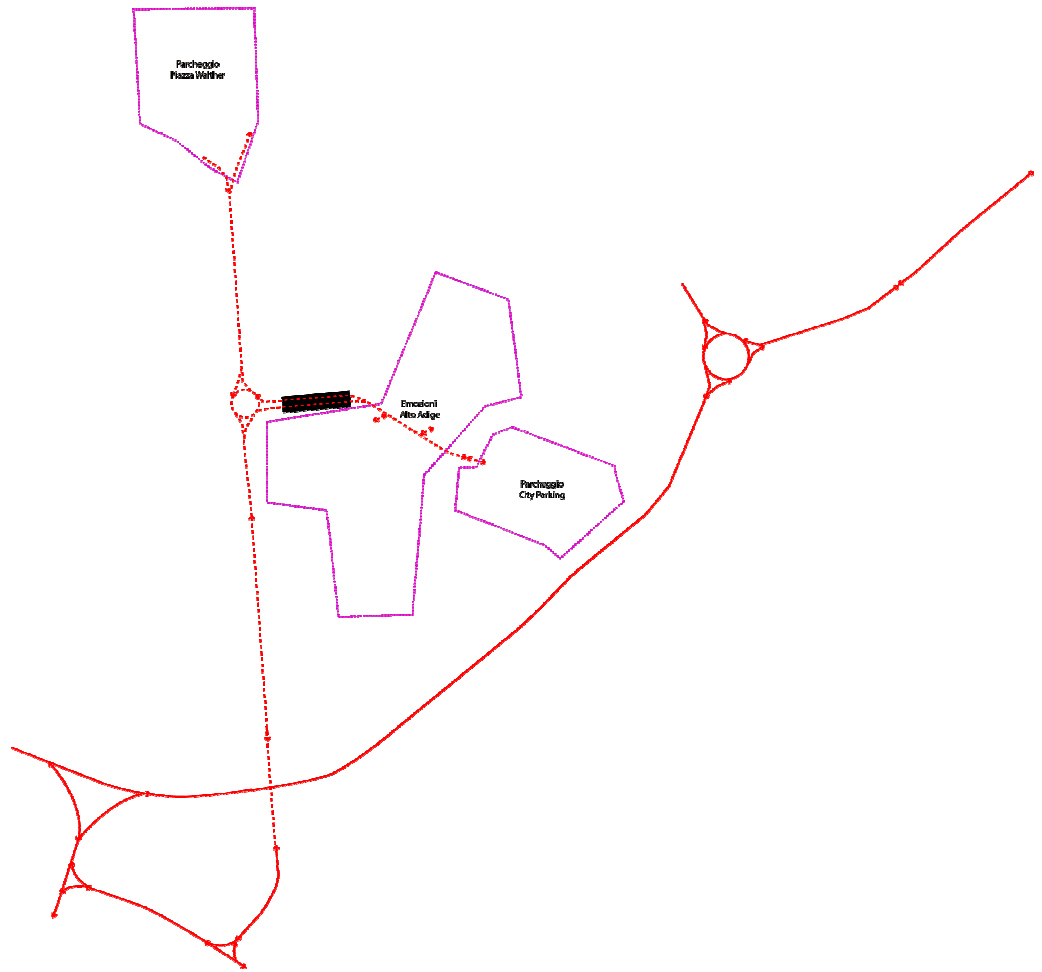


Fig.5 Scenario proposto\_Viabilità interrata

Scenario alternativo



QUALITÀ URBANISTICA

1.

Cap. III

L'accessibilità veicolare al comparto avviene da via Alto Adige, dove una rampa d'ingresso consente di accedere alla viabilità sotterranea che collega i parcheggi del comparto, City parking e il parcheggio di Piazza Walther.

Questo scenario è economicamente più sostenibile ma porta con sé alcune criticità in relazione ai percorsi ciclabili ed al posizionamento delle fermate per il trasporto pubblico.





Fig.6 Scenario alternativo\_Schemi di circolazione

- Traffico veicolare privato
- Trasporto pubblico e fermate
- Flussi pedonali
- Piste ciclabili e parcheggi biciclette
- Circolazione mezzi carico/scarico
- Circolazione mezzi rifiuti

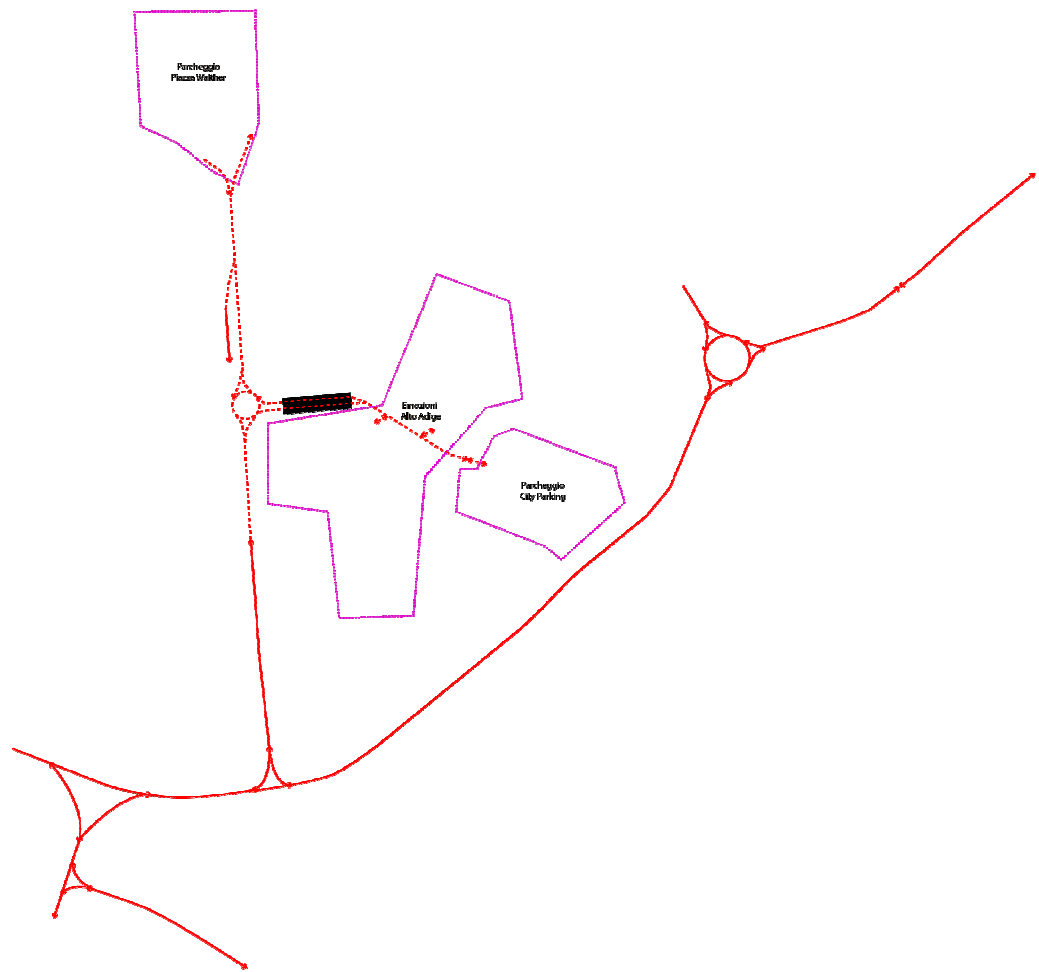


Fig.7 Scenario alternativo\_Viabilità interrata

### **1.1.4**

#### **Mobilità interna**

L'edificio progettato sarà un nuovo punto di attrazione pedonale e rappresenterà un nuovo nodo urbano tra i principali assi urbani (Viale Stazione, Via Alto Adige e Via Garibaldi) che confluiscono nel centro storico della città. L'edificio sarà un nuovo punto di attrazione anche sul nuovo asse pedonale di viale Stazione, avvicinando da un punto di vista pedonale la Stazione a piazza Walther. L'esperienza del pedone si trasforma così in una vera e propria "promenade architecturale" che collega viale Stazione, attraverso l'edificio con via Alto Adige.

### 1.2.1

#### **Mix di funzioni**

L'area definita quale "Comparto 1" è compresa tra le vie Perathoner, Alto Adige, viale Stazione e via Garibaldi oggetto della presente pianificazione è già inserita nel Masterplan della città di Bolzano ed è indicata come area privilegiata per accogliere un intervento di riqualificazione urbanistica.

Si tratta di un'area urbanizzata, posta tra il centro storico e la stazione ferroviaria. Quest'area ha una forte valenza rappresentativa monumentale per la città di Bolzano. Si trova, infatti, lungo il tridente, progettato da Altmann nel 1860, che partendo dal piazzale antistante il fabbricato viaggiatori inquadra nella sua trama edifici di prestigio quali il palazzo Widmann (Sebastian Altmann, 1882), il "Parkhotel Laurin" (Bruder Ludwig, 1909), il teatro civico (Max Littmann, 1913) non più esistente, ed il recente edificio sede degli uffici della Provincia.

Fin dalla nascita Bolzano è una città con connotazione mercantile. I caratteristici lotti gotici della via Portici, sede di botteghe ed abitazioni di artigiani e mercanti, ne sono, ancor oggi, un connotato leggibile. Nei secoli tale, vocazione non, è venuta meno. Successivamente, con la realizzazione della ferrovia, Bolzano diviene anche città turistica e industriale. Proprio la posizione della stazione vicina al centro cittadino crea un'area strategica per la crescita della città individuato proprio tra la ferrovia e il nucleo edilizio medioevale. In breve tempo l'area vede la realizzazione di edifici e di attività che variano dal residenziale, al commerciale, all'alberghiero e al produttivo. Una mixite che oggi, in questo tratto, appare sfilacciata per non dire perduta. Una mixite che però il centro storico odierno contiene ancora con funzioni tra le quali il commercio è ancora un elemento rilevante. L'obiettivo prioritario del PRU è quello di "restituire continuità tra diverse parti di città, esistente e di futura realizzazione (Aree ferroviarie) ... con particolare attenzione al dimensionamento volumetrico, al fine di non squilibrare la scala locale e la mixite funzionale."

L'intervento dovrà quindi:

- "rigenerare città" e svilupparsi "lavorando sugli spazi pubblici, sugli spazi di relazione, sui vuoti urbani, rafforzando la qualità del verde, mettendo in rete tutti i brani piccoli e grandi, pubblici e privati ad uso pubblico";
  - rendere attrattiva la zona, con attenzione alla sostenibilità sotto il profilo ambientale, della mobilità, dei servizi, garantendo benefici economici ai cittadini (privato collettivo), al pubblico ed agli investitori (privato economico).
- La necessità di rispondere a esigenze plurime implica che la proposta di PRU si caratterizzi per "la complessità e la stratificazione delle funzioni".

Il PRU diviene quindi espressione di un complesso intervento di pianificazione urbanistica mirato alla ricostruzione di un quartiere lasciato invalido in seguito al





previsto spostamento della Stazione bus nel nuovo centro intermodale previsto dal Masterplan ARBO. Se è vero che il “dosaggio” delle funzioni e delle diverse destinazioni d'uso assumono rilevante significato per la rigenerazione urbana della zona oggetto di PRU allora, in questo senso, la proposta avanzata dal presente progetto ricuce, rigenera, rivitalizza con nuovi innesti, propone un'organica ricomposizione di un brano di città che nel tempo ha perduto senso di un collegamento all'unità oltre che la sua identità.

Nella realizzazione proposta con il presente PRU le destinazioni d'uso esistenti nel Comparto 1 quali la destinazione a verde pubblico, la destinazione pubblica corrispondente al palazzo provinciale (ex Camera di Commercio) compresi i servizi per la collettività come la mensa CLAB, Binario7 e la destinazione residenziale degli edifici abitativi, vengono rispettati e collegati nel PRU con collegamenti organici e permeabili. Tutte le superfici previste per ogni singola destinazione sono state implementate rispetto a quelle originarie.

In particolare proprio la tipologia dell'impianto urbanistico proposto dal PRU del proponente privato Erlebnis determina una forte, reale integrazione tra area di intervento e contesto.

Particolare attenzione è stata posta nella caratterizzazione del verde pubblico che viene quantitativamente mantenuto ovvero aumentato ma soprattutto valorizzato in modo da renderne la fruizione emozionante, con benessere effettivamente percepito dal frequentatore sia esso passante occasionale o residente. Così, una serie di percorsi alternati ad aree verdi ricche di episodi singolari, anche poco appariscenti, ma sempre episodi caratterizzanti, accompagnano, collegano e legano le varie opportunità presenti. Si tratta di una maglia permeabile che al tempo stesso dona identità al luogo rispettandone i caratteri esistenti e le destinazioni d'uso esistenti che il bando chiede di rispettare e collegare.

Il nuovo progetto rappresenta urbanisticamente il polso di collegamento tra i due più importanti magneti della città: l'area della Stazione e lo zona del Duomo e di Piazza Walter. Il nuovo camminamento pedonale di raccordo tra i due magneti accoglie, lungo il suo percorso, l'entrata principale dell'edificio come fosse una grande *loggia* urbana. Il manufatto *Erlebnishaus* rappresenta una nuova “muscolatura urbana”, un *bouquet* di diverse funzioni che creano una cittadella nella città. Al suo interno ospita diverse attività: una nuova tipologia di centro commerciale diverso e forse non frequente - rivolto esclusivamente alla promozione-valorizzazione-commercializzazione dei prodotti, dell'operosità, dell'ingegno e dell'intraprendenza altoatesina - Retail e Gastronomia secondo un nuovo concetto mirato a rappresentare tutti i prodotti top della regione, un albergo, un centro per seminari, esposizioni ed eventi, alloggi con diverse tipologie.

Così come l'edificazione proposta diventa il nuovo polso di collegamento tra i due magneti sopracitati, altrettanto necessario è un polmone ecologico, una nuova



spugna verde che da un lato serve a rianimare l'ormai degradato parco Stazione e dall'altro dia nuovo respiro al microclima della città. Quest'area sarà un nodo che creerà una nuova relazione tra piazze e vuoti urbani; in particolar modo Piazza Walter, Piazza Magnago - ormai da revitalizzare - ed il futuro centro intermodale. Il progetto *Erlebnishaus* che oggi si integra pienamente con l'esistente, tiene anche conto del Masterplan ARBO che nell'arco di circa dieci anni porterà sequenzialmente alla Nuova Bolzano. Condizionerà allora la città esistente con un nuovo sistema di *nervi*, cioè di raccordi, tipologie e volumetrie. Si tratta dunque di un progetto dicotomico tra presente e futuro. Riattiverà, inoltre, dei richiami ad elementi del patrimonio storico cittadino.

Con l'obiettivo di garantire una corretta mixità funzionale, il bando indica esattamente quale siano i parametri di riferimento entro i quali considerare i dati tecnici per garantire la massima flessibilità urbanistica nel comparto nel rispetto della volumetria massima consentita dall'indice di edificazione. Queste superfici, tranne quelle destinate al verde pubblico, potranno essere realizzate a partire dal 1° piano interrato fino ad un'altezza massima consentita di 30 m fuori terra. Gli aggetti sono ammessi ma non al di fuori della perimetrazione del comparto. Nella documentazione di cui all'Allegato 2, le superfici relative ai parcheggi, non sono state considerate. Nella successiva tabella sono indicati i dati tecnici relativi alla presente proposta di PRU assieme ai limiti indicati dal bando. I parametri sono soddisfatti.

destinazioni ammesse PRU "Comparto 1"	massime superfici ammesse	minimo superfici ammesse	superfici esistenti	superfici proposte dal PRU	
commercio	22.000 mq	15.000 mq	4.250 mq	una quota parte dei 4.250 mq esistenti (circa 2.000 mq) sarà demolita e ricostruita come previsto dalla presente proposta di PRU. Le superfici indicate comprendono quelle ricostruite	22.000 mq
terziario	15.000 mq	2.000 mq			12.626 mq
ricettività turistica	10.000 mq	esistente	5.500 mq		4.420 mq oltre esistente
Residenziale	15.000 mq oltre esistente	3.000 mq oltre esistente	17.090 mq		11.565 mq oltre esistente
servizi pubblici	10.000 mq	esistente (ex Camera di Comm.)	6.435 mq	esistente (ex Camera di Commercio)	
servizi per la collettività	8.000 mq	1.000 mq	890 mq		1.040 mq oltre all'esistente
verde pubblico	13.000 mq	11.413 mq	11.413 mq		12.107 mq
superfici e spazi pubblici (aree per la mobilità veicolare e pedociclabile, piazze)	esistente	2.500 mq	5.486 mq		4.970 mq