

QUASICENTRUM

ISTRUTTORIA PUBBLICA SULLA PROPOSTA DI PRU PER IL COMPARTO COMPRESO TRA LE VIE ALTO ADIGE, PERATHONER, VIALE STAZIONE E VIA GARIBALDI

Il Consiglio del Comitato QUASICENTRUM

Katrin Teutsch (Presidente)

Antonio Triani (Vicepresidente)

Georg Premstaller (Segretario)

Franz Hillebrand (Tesoriere)

Hilde Rottensteiner (Consigliere)

Luigi Scolari (Portavoce)

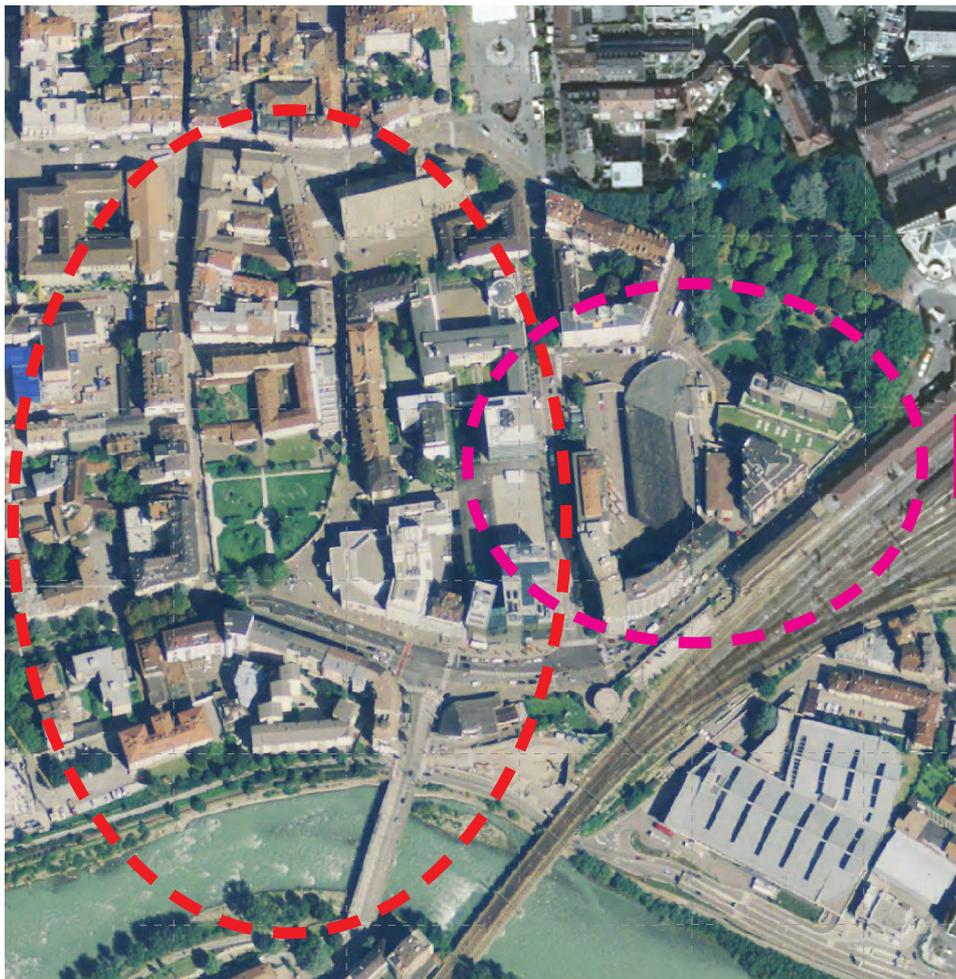
RINGRAZIAMENTI

Il comitato civico QUASICENTRUM ringrazia i promotori per avere richiesto questa istruttoria pubblica ed il Comune di Bolzano per la sua organizzazione.

IL COMITATO CIVICO E LE MOTIVAZIONI DELLA RELAZIONE

Il comitato civico QUASICENTRUM rappresenta i cittadini dell'area adiacente a quella di progetto. QUASICENTRUM ha il suo cuore nel Giardino dei Cappuccini, e si estende da Piazza Domenicani sino a via Trento, ed è delimitato da est ad ovest da Via Alto Adige e via Carducci.

QUASI
CENTRUM



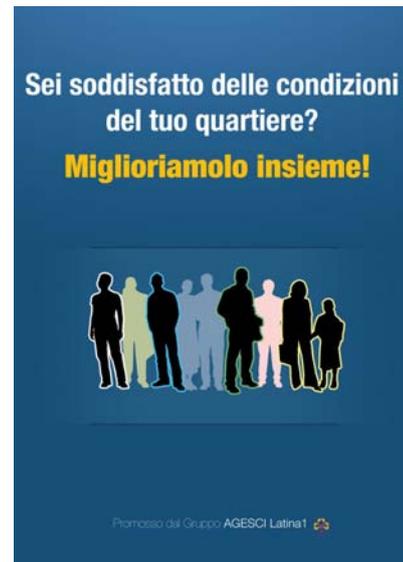
PRU

Il limite dell'area non ha una perimetrazione precisa, in quanto le parti del tessuto urbano sono intrecciate tra loro. _ **L'intervento su un'area si ripercuote su quelle vicine.** Il progetto KAUFHAUS BOZEN avrà una ricaduta immediata su QUASICENTRUM e sulla città intera. _ Il comitato è nato per **contrastare le condizioni di degrado della zona.** È portatore di conoscenza diretta, esperita quotidianamente dei luoghi, ha raccolto le segnalazioni dei cittadini sullo stato del quartiere, rappresenta i loro fabbisogni ed interessi.

QUASICENTRUM si è confrontato con **problematiche identiche a quelle che hanno giustificato il Piano di Riqualificazione Urbanistica (PRU).** _ Per questi motivi ci sentiamo legittimati a fare delle valutazioni, esprimere un giudizio, avanzare proposte e richieste al PRU.

PRUP

QUASICENTRUM riconosce nella **partecipazione il presupposto per scelte ampiamente condivise** dalla comunità e quindi sostenibili dal Governo della Città. Il Comitato ha proposto al Comune di Bolzano un percorso condiviso di rigenerazione dell'area: un **Progetto di Riqualficazione Urbana Partecipato (PRUP)**. Un percorso simile si sarebbe potuto adottare anche per il PRU.



La nostra proposta di progetto mira a riconoscere le risorse del quartiere per riqualificarne il tessuto fisico, sociale ed economico **senza stravolgere l'esistente**. Il progetto è stato ben accolto dall'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Bolzano, che ne sta accompagnando la realizzazione.



LA POPOLAZIONE

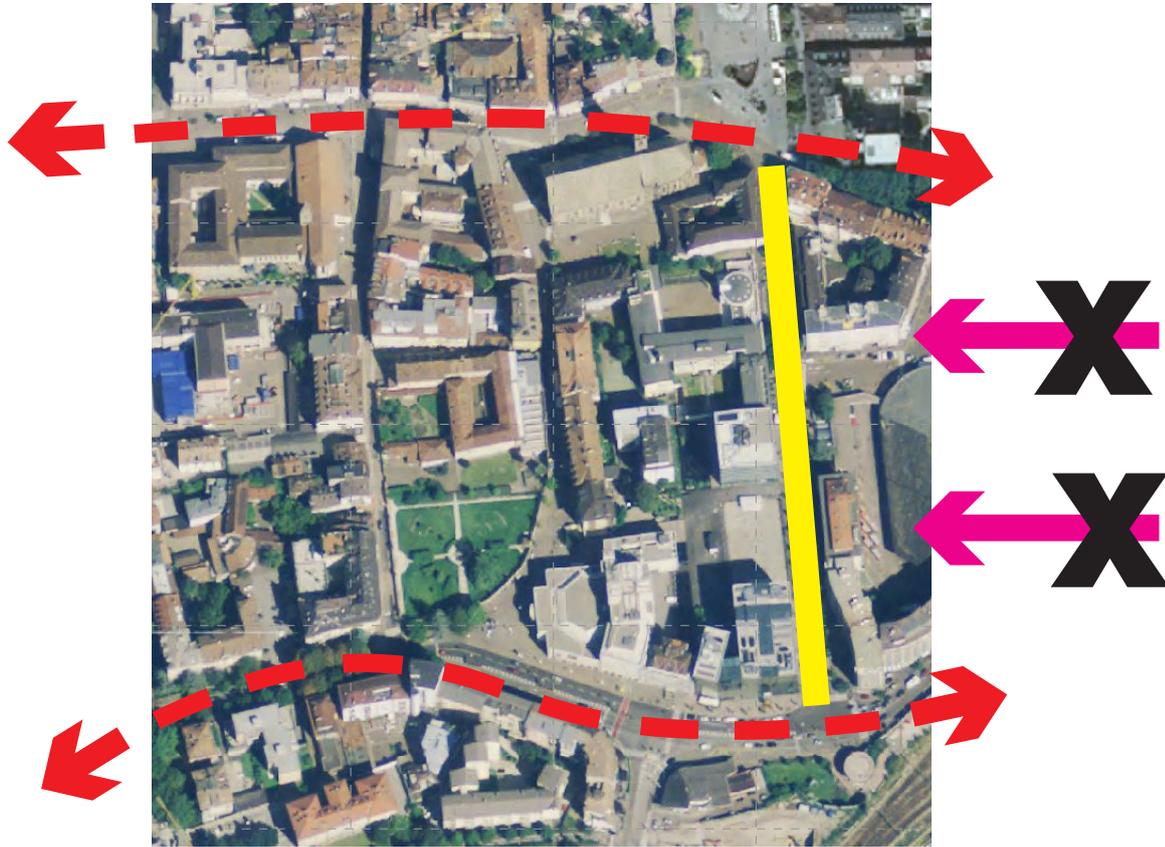


Su 1.723 abitanti, regolarmente residenti nella zona, il 50% è popolazione immigrata. La multiculturalità è una caratteristica del quartiere. Il progetto KAUFHAUS BOZEN ha già avviato una **pratica di espulsione** che introduce a Bolzano il fenomeno della *gentrification*. Un fenomeno che impoverisce la varietà del tessuto sociale quale fattore di equilibrio per la città.



Il KAUFHAUS con le sue abitazioni di lusso genera una comunità isolata dal contesto sociale, una *gated community*. _ Il PRU ha delle **ricadute che non sono state computate nella valutazione di impatto ambientale**, perché non comprese nello strumento normativo.

PUT E PUM: CAUSE DI ESCLUSIONE

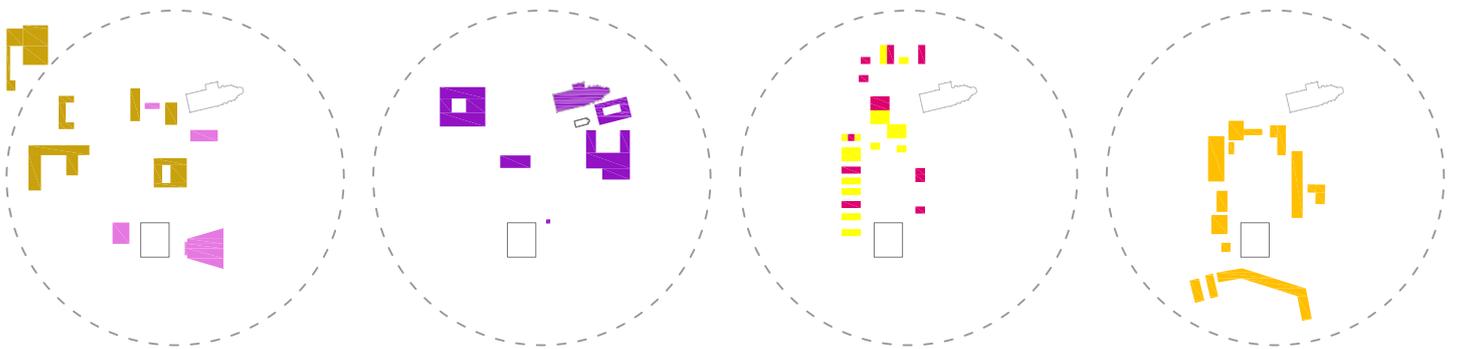


QUASICENTRUM è oggi la **periferia del centro**. (da cui prende il nome)
 Pur comprendendo il Duomo e confinando con Piazza Walther, è **un'area centrale marginalizzata ed isolata dal traffico**.

Piazza Domenicani: L'asse forte del trasporto pubblico ha ridotto Piazza Domenicani ad una via trafficata, priva di qualità urbana. Nonostante la piazza storica presenti un mix funzionale ed un'offerta culturale invidiabili, la piazza non possiede qualità urbana. Questa "piazza/strada" **taglia il centro storico in due parti**.
 _ La parte a nord è il cuore pulsante della città, quella a sud deperisce abbandonata.
 _ Sorte analoga spetta al lungo fronte edificato meridionale di Piazza Verdi, ed a via Trento che collega il Centro ad Oltrisarco.

Piazza Verdi, Via Marconi: I cittadini lamentano il traffico intenso e troppo veloce, anche quello dei mezzi del trasporto pubblico sulle corsie preferenziali. La sezione stradale, sino a 6 (!) corsie per il traffico veicolare, è eccessiva, a scapito dei pedoni. Manca una corsia ciclabile e i collegamenti con gli argini del fiume. Gli attraversamenti pedo-ciclabili sono insufficienti e la tempistica dei semafori troppo corta.

In QUASICENTRUM sono dislocati servizi pubblici importanti per la cultura (il Teatro stabile, il Centro culturale Trevi, Auditorium Haydn, Galleria Civica e Galleria degli artisti, Galleria Goethe), servizi socioassistenziali (centri sociali giovanili, due strutture di accoglienza per anziani), qualificate istituzioni scolastiche (il Conservatorio musicale, la Scuola di musica Vivaldi, la scuola per le professioni sociali Hannah Arendt), istituzioni religiose (Duomo, sede della curia, convento Cappuccini, Chiesa e chiosco dei Domenicani), siti turistici (Museo del Tesoro diocesano, scavi archeologici), i due poli nodali del trasporto pubblico (stazione degli autobus per il trasporto comunale ed extracomunale, e poco oltre la stazione ferroviaria), ed il Giardino dei Cappuccini un'oasi protetta di verde pubblico.



Nonostante l'abbondanza di servizi e di spazi pubblici **QUASICENTRUM è una zona priva di attrattività.** _ La mixité funzionale, la polifunzionalità, è un presupposto di riqualificazione, ma solo se accompagnata da una riduzione del traffico e dalla riappropriazione dello spazio da parte dei pedoni.

Gli obiettivi di lungo termine del Piano Urbano della Mobilità (PUM), le circoscrizioni, devono essere modulati da **interventi immediati che restituiscano qualità ed accessibilità allo spazio pubblico.** _ Infatti il PRU prevede una riqualificazione ambientale con opere di infrastrutturazione che modificano il Piano del Traffico e quello della Mobilità: l'interramento e la pedonalizzazione delle strade, ma solo intorno al KAUFHAUS.

Il centro commerciale diventerà un polo di attrazione e moltiplicatore di traffico, che è causa di emarginazione delle aree abitate limitrofe e di forte incremento dell'inquinamento a scapito della salute dei cittadini. **Il PRU non comporta un intervento compensativo per il quartiere.**

GLI ASPETTI DEL DEGRADO



Nell'area adiacente, esclusa dal PRU, la qualità urbana è scarsa o inesistente. QUASICENTRUM è un'area di attraversamento che non invita a fermarsi. Persistono:

DEGRADO DEL TESSUTO COMMERCIALE

I negozi chiudono, molte superfici commerciali sono sfitte e visibilmente abbandonate. La **difficile accessibilità della zona**, esclusa dal circuito dei percorsi del centro commerciale naturale, ha causato una svalutazione delle superfici destinate al commercio.

DEGRADO AMBIENTALE (URBANISTICO ED ARCHITETTONICO)

Luoghi anonimi, ampie aree senza chiare funzioni, cantieri comunali recintati perché in attesa da anni di un acquirente (area su Via Alto Adige), comunicano immagini di abbandono.



DEGRADO SOCIALE

Spazi urbani residuali si prestano ad usi impropri e ad essere occupati da persone con difficoltà di inserimento sociale. Criminalità, rapine, lo spaccio di stupefacenti e la prostituzione sono testimoniati dalle cronache giornalistiche.



CAUSE DEL DEGRADO URBANO



Carenza di cura e manutenzione preventiva

La trascuratezza di parchi, giardini e spazi pubblici li trasforma in luoghi problematici. È un fenomeno assodato che trascurando l'ambiente urbano si trasmettono segnali favorevoli ad azioni che **provocano ulteriore deterioramento**.

Perdita o carente identità dei luoghi

Le aree delle stazioni sono per eccellenza e quasi ovunque **non luoghi, spazi anonimi** di transito. La carenza di identificazione con i luoghi è causa di disaffezione.

Concentrazione di "carichi" sociali

La dislocazione in zona di numerose strutture dei servizi sociali e assistenziali, è una concausa della concentrazione in QUASICENTRUM e nel Parco della Stazione di **persone emarginate e con problemi sociali**.

Errate politiche di distribuzione dei pesi, dei "carichi" funzionali sulla città (la localizzazione di specifiche destinazioni d'uso problematiche e di poli di attrazione nei luoghi sbagliati) sono causa di disequilibrio tra le sue parti: alcune vengono valorizzate, altre penalizzate.

La realizzazione di un centro commerciale, di abitazioni di lusso, di uffici ed un albergo, non sortirà alcun effetto di rigenerazione sociale, se non quello di **spostare "il problema" sulle aree limitrofe** meno presidiate.

IL PROGETTO PARTECIPATO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA

La richiesta per la riqualificazione urbana dell'area di QUASICENTRUM è stata espressione della comunità dei cittadini e non di un singolo interesse.

Si è adottato il metodo del progetto partecipato, che **con le dovute modifiche e integrazioni** potrebbe essere impiegato per il PRU.

Qui di seguito le fasi del procedimento:

- ➔ **La fase di manifestazione di interesse pubblico:**
L'amministrazione, l'Assessorato all'Urbanistica, ha accolto la richiesta motivata e la proposta pubblica di riqualificazione.
- ➔ **La fase di definizione dei fabbisogni e la raccolta delle richieste:**
Si sono susseguite assemblee pubbliche ed organizzato un incontro strutturato, un Open space, per la definizione precisa delle criticità dell'area, e dei fabbisogni dei cittadini.



IL PROGETTO PARTECIPATO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA

- ➔ **La fase propositiva e metaprogettuale:**
Sono previsti tavoli di lavoro e workshop per la precisazione degli input progettuali.
- ➔ **La fase dello studio di fattibilità:**
verifica tecnica ed economica sulla realizzabilità delle proposte/richieste.
- ➔ **La fase progettuale:**
è prevista la redazione di progetti aderenti alle richieste dei cittadini.
- ➔ **La fase delle osservazioni:**
è prevista la valutazione ed eventuale modifica, integrazione delle proposte progettuali dei tecnici che rispondono agli assessorati e necessitano di coordinamento.
- ➔ **La fase di finanziamento ed esecutiva.**



DUE REALTÀ IDENTICHE

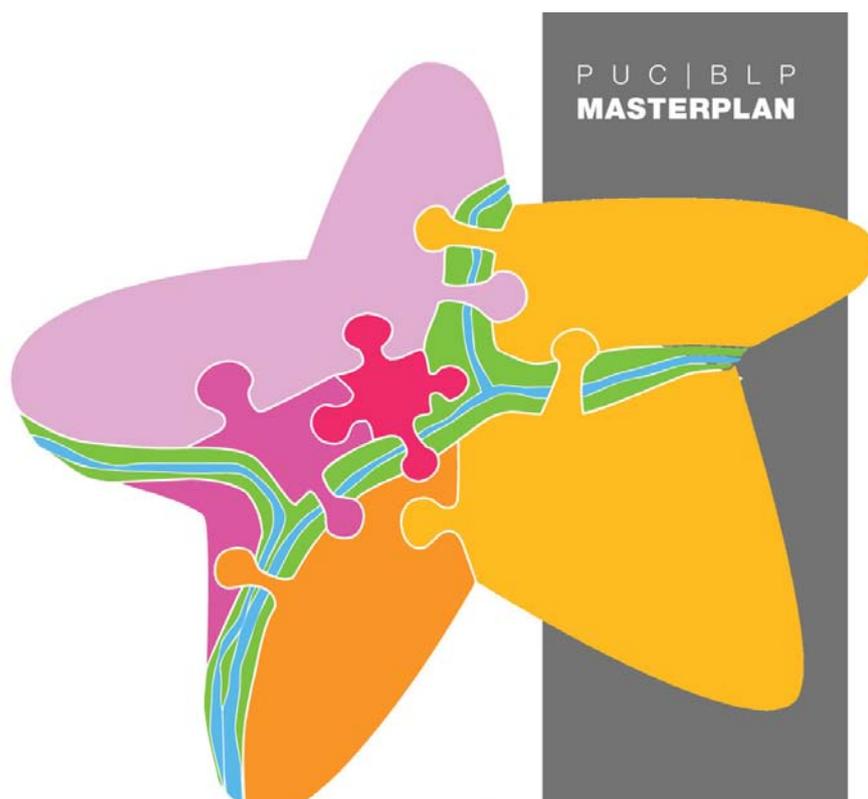
Ho illustrato le carenze di quest'area, e le modalità di partecipazione alla sua riqualificazione, perché il Comparto del PRU presenta problematiche identiche.

VALUTAZIONI SUL PRU

L'art. 55 quinquies consente al privato di prendere l'iniziativa e decidere cosa proporre per trasformare la città. Questo articolo di legge va contro tutti i principi della pianificazione urbanistica ed **indebolisce il primato pubblico del governo del territorio. La pianificazione urbana spetta alla città per definizione, e non al privato.**

Bolzano ha già elaborato la sua visione del futuro, ha già programmato le sue trasformazioni, con due documenti/progetto che si integrano a vicenda: **il Masterplan ed ARBO.**

Il Masterplan ha individuato nell'**area della stazione delle autocorriere un potenziale vuoto urbano** da destinare a trasformazione solo quando un più efficiente polo della mobilità fosse stato realizzato oltre i binari sul nuovo areale ferroviario. Il PRU è in contraddizione con il Masterplan.

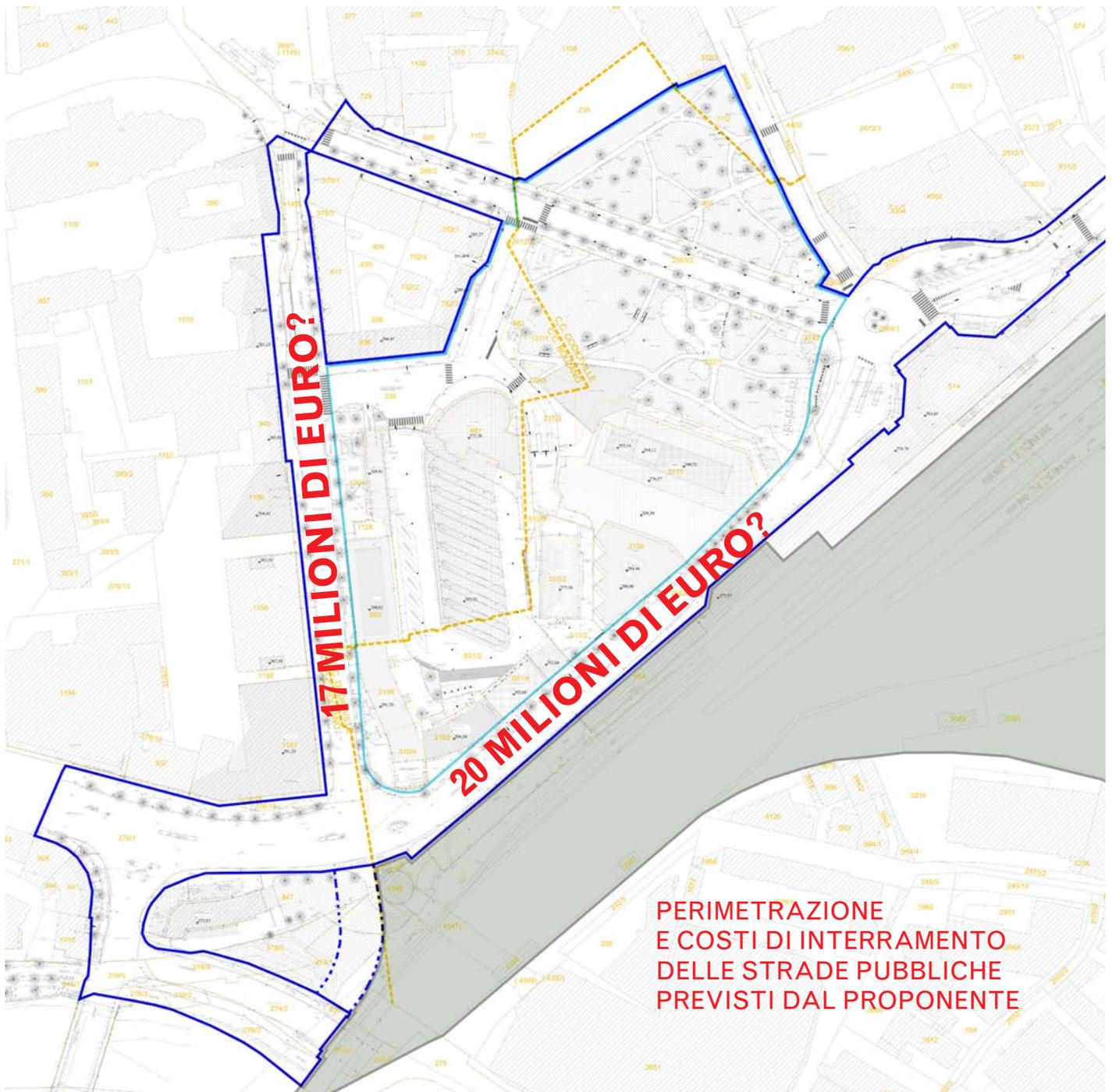


LA PERIMETRAZIONE

Il PRU combina due aspetti che devono rimanere separati:
gli accessi al KAUFHAUS BOZEN e la viabilità pubblica.

Il consulente per il Piano Urbano della Mobilità Prof. Hüssler afferma espressamente che l'accesso al KAUFHAUS BOZEN deve avvenire all'interno del lotto e non su suolo pubblico.

Il PRU rende irreversibile l'assetto viabilistico della città, e impossibile qualsiasi modifica futura.



IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

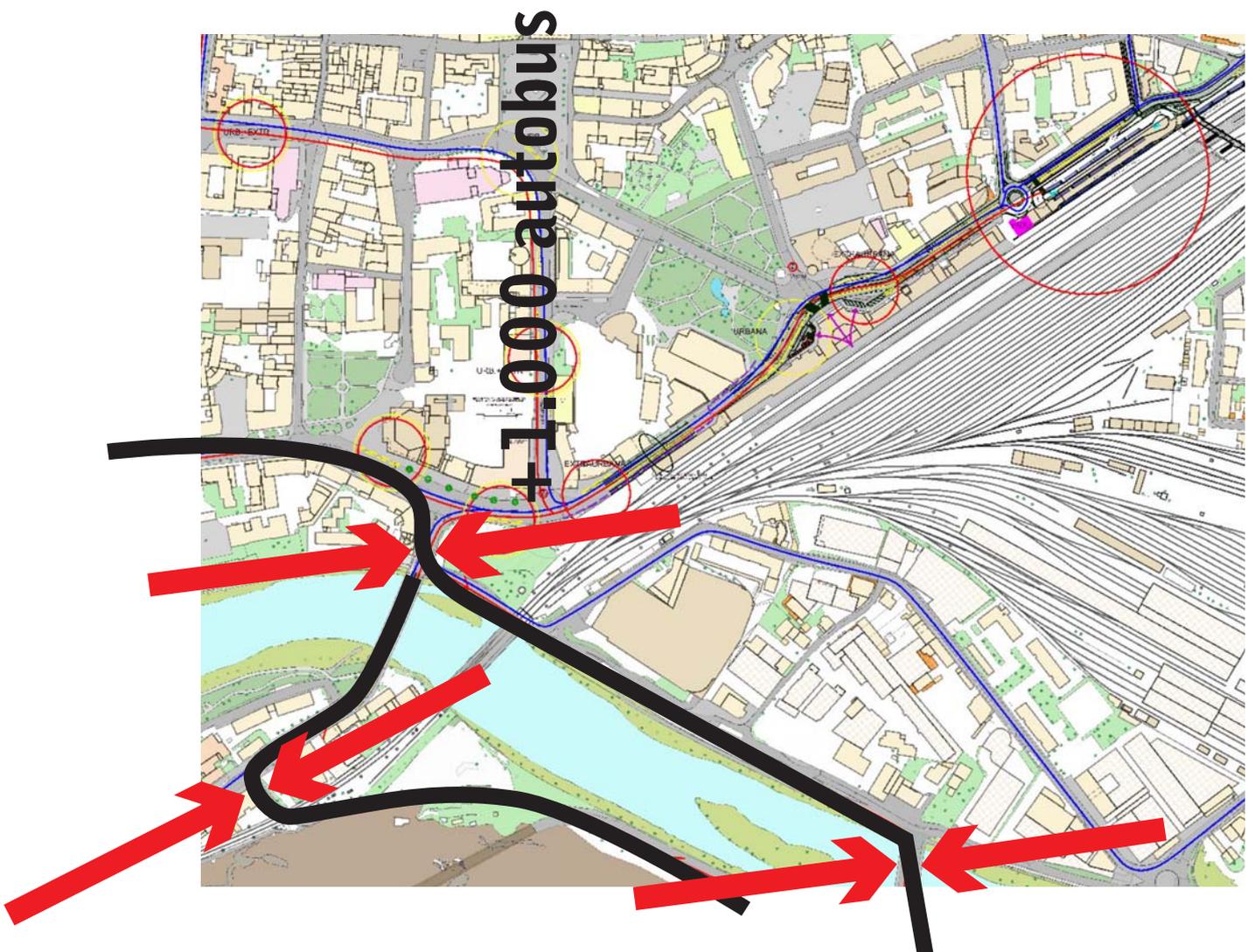
Gli interventi di compensazione previsti – l'interramento via Alto Adige e Via Renon e la pedonalizzazione del viale Stazione e via Perathoner – **non riducono il traffico nel quartiere**, ma solo intorno al KAUFHAUS BOZEN.

Provocano lo “*spostamento di parte del carico di traffico proveniente attualmente da via Mayr Nusser sull'intersezione di piazza Verdi*” (dalla relazione VAS).

Convogliare tutto il traffico generato dai 4 garage sotterranei (capacità ca. 1700 posti auto pubblici) attraverso un unico punto provocherà un **blocco del traffico d'ingresso ed uscita alla città**.

Lo spostamento di tutto il trasporto pubblico proveniente da nord, passando per lo stretto passaggio di Piè di Virgolo, **penalizza ulteriormente la qualità urbana di via Trento**. Su via Alto Adige sono convogliati tutti i bus per il centro.

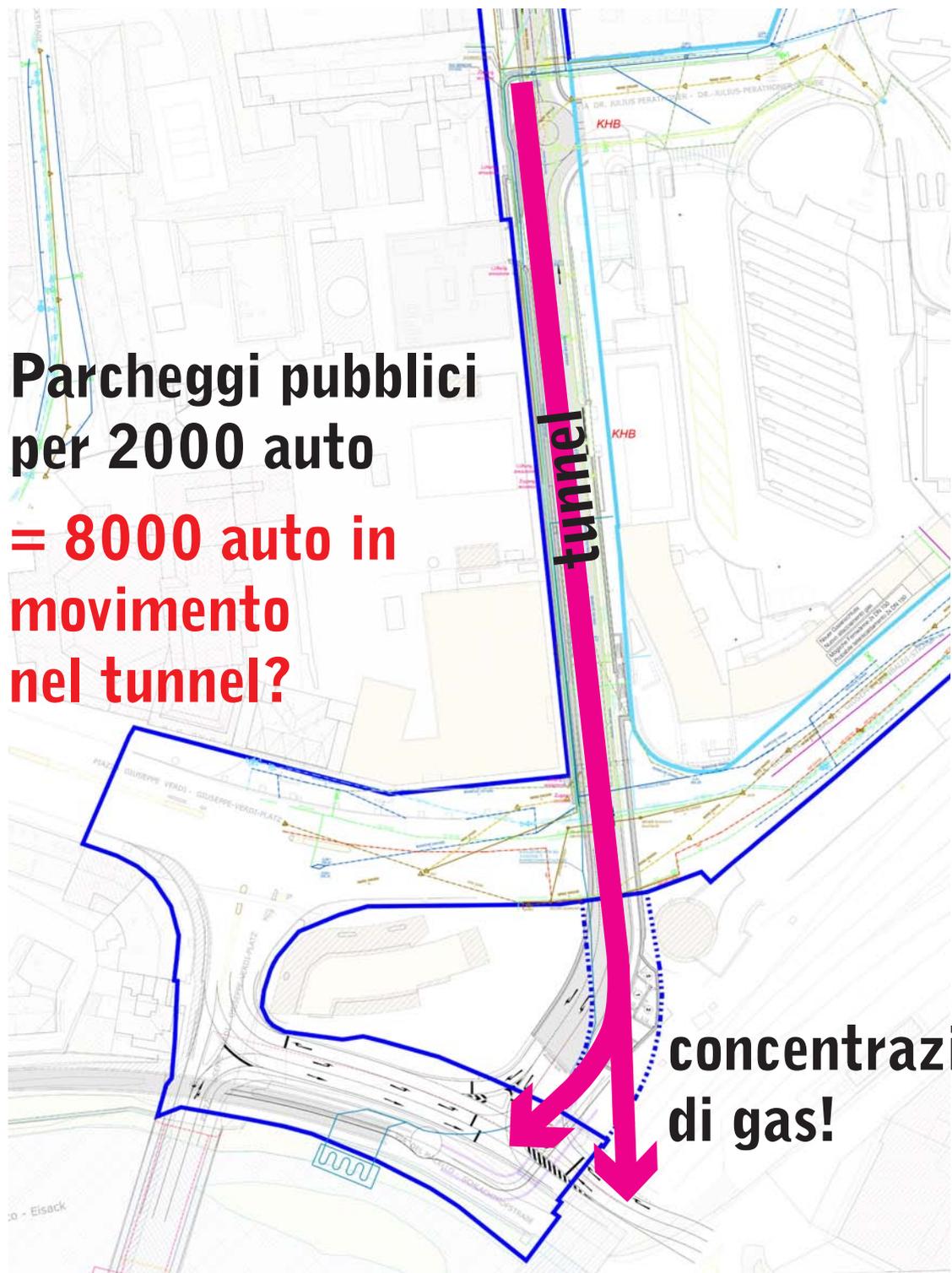
Le modifiche al PUM non sono di interesse pubblico e migliorative.



INQUINAMENTO

Tutti gli scarichi inquinanti verranno espulsi "con sistemi di ventilazione efficienti che spingeranno i gas verso l'uscita del tunnel su via Mayr Nusser. Qui la ventilazione presente quasi costantemente lungo l'asta dell'Isarco porterà al ricambio continuo dei volumi d'aria e al conseguente abbattimento della concentrazione degli inquinanti." Gli abitanti di QUASICENTRUM subiranno

➔ **un incremento concentrato del carico di inquinamento.**



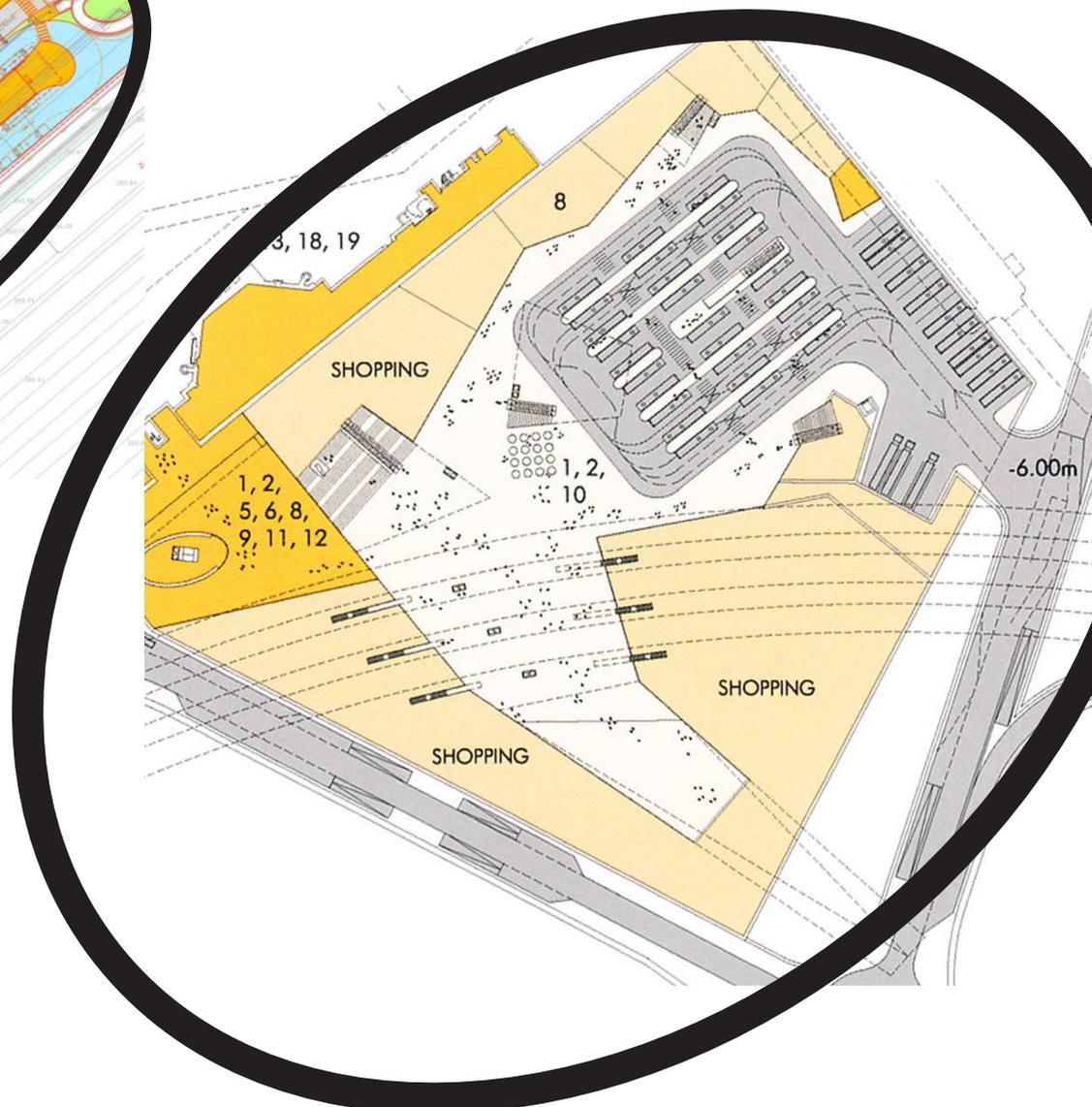
STAZIONE AUTOCORRIERE

➔ **La proposta del PRU** prevede la realizzazione di una **stazione provvisoria in linea**. La nuova disposizione comporta una moltiplicazione delle aree di sosta in sequenza su entrambi i lati del tratto da via Marconi a via Renon, realizzando di fatto lo **stazionamento delle corriere sulla strada**.

Questo stato di provvisorietà durerà almeno 10 anni, sino alla realizzazione del nuovo centro della mobilità nell'areale della stazione. Il PRU con la modifica al PUM **peggiora la qualità ambientale su tutto l'asse di traffico**.



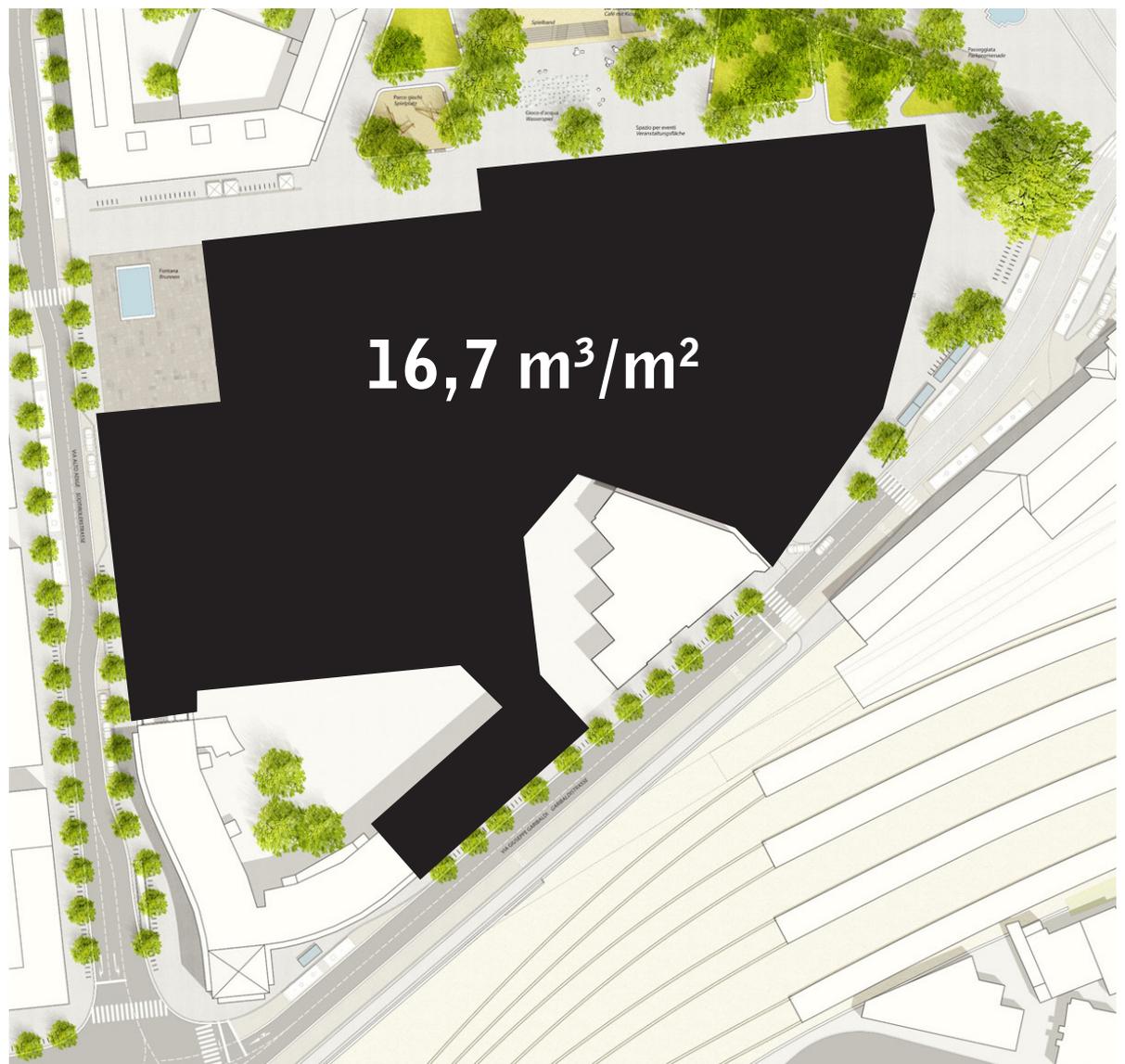
stazione prevista in via Renon



stazione prevista nell'Areale ferroviario

ARCHITETTURA DENSA

- ➔ **L'edificio a piastra** è un *unicum* tipologico per il centro storico
- ➔ **La ripartizione delle destinazioni d'uso** residenziale, commerciale e terziaria non è adeguata a garantire al quartiere vitalità durante tutte le ore della giornata.
- ➔ **Non garantisce una equa distribuzione sociale.** Sono previste sino a 150 abitazioni di lusso. Non è stato proposto un vincolo di ripartizione con quote convenzionate, agevolate e private (acquisizione pubblica di una quota di residenze) per realizzare un equilibrato mix sociale.
- ➔ **La densità edilizia** prevista dalla delibera comunale con un massimo di $9,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$ viene superata ampiamente sino a $16,7 \text{ m}^3/\text{m}^2$ se calcolata sulla superficie edificabile. **Densità che non è comparabile ad alcuna zona della città.**



DEMOLIZIONI

Il PRU prevede la demolizione di edifici di proprietà pubblica comunale e provinciale.

- ➔ **la stazione delle autocorriere**, un edificio di qualità di cui si vantava l'amministrazione comunale nella gestione 1957–1961.
- ➔ **il palazzo l'Ex-Camera di commercio**, appena ristrutturato (12 milioni di euro) quale sede amministrativa provinciale. Comporta il trasferimento di tutti i dipendenti e destinazioni d'uso nell'edificio del KAUFHAUS

Bozen
VIER JAHRE VERWALTUNG 1957-1961



L'INTERESSE PUBBLICO

La Delibera N.417 del 25/06/2014 del Comune di Bolzano dichiara l'interesse pubblico della proposta di PRU sulla base, tra le altre, di queste giustificazioni:

- ➔ **la valorizzazione patrimoniale** delle sue proprietà, area della stazione e parco pubblico, che permetterà il realizzo di componenti di ricavo sia in opere che in denaro (*la cubatura realizzanda viene assunta come principale criterio di perequazione del PRU*)
- ➔ **il miglioramento della mobilità complessiva** nella zona oggetto di PRU

Ad oggi non si conosce l'importo della valorizzazione patrimoniale dell'operazione.

Il PRU è di interesse pubblico se **tali importi saranno vincolati per la valorizzazione del tessuto sociale, economico ed urbano delle aree confinanti.**

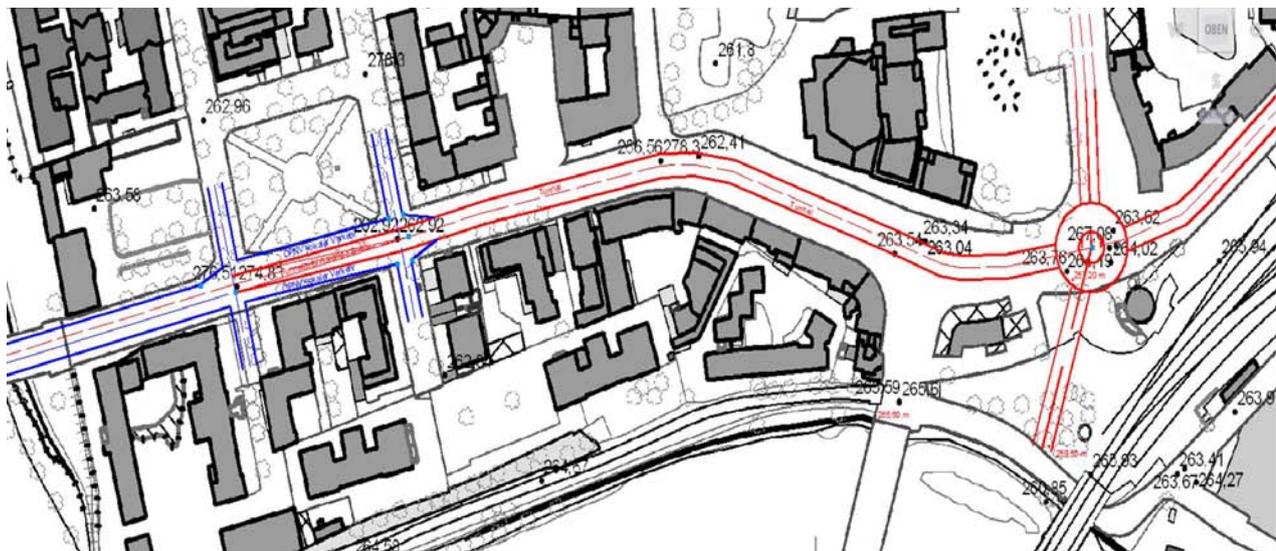


QUASICENTRUM chiede se sia nell'interesse dei cittadini

- ➔ **alienare un Parco storico** per edificarne un'ampia porzione
- ➔ **accettare la modifica** della destinazione funzionale, da area di viabilità a verde pubblico, per una strada che rimane tale
- ➔ **impegnare l'amministrazione provinciale** in operazioni che contraddicono investimenti già realizzati e programmati
- ➔ **finanziare la realizzazione di una stazione** delle corriere provvisoria con prestazioni inferiori all'esistente
- ➔ **demolire architetture** di valore storico
- ➔ realizzare un nuovo impianto di **infrastrutture stradali** di cui non è provata la efficacia e sostenibilità
- ➔ **incrementare traffico ed inquinamento** in una zona già critica!
- ➔ **concentrare il trasporto pubblico** tutto su via Alto Adige

Si ritiene invece che sia stato omesso nella dichiarazione d'interesse pubblico che **tutta l'area a sud di Piazza Walther deve essere riqualificata e riconnessa al resto della città.**

L'unico intervento prioritario per il quartiere è l'interramento della strada sotto Piazza Verdi.



RICHIESTE AL COMUNE DI BOLZANO/ GIUNTA PROVINCIALE

- ➔ **Ridefinizione dei criteri** per la dichiarazione di interesse pubblico
- ➔ **Vincolo delle risorse patrimoniali** derivanti dalla cessione dell'area pubblica alla riqualificazione dei quartieri limitrofi
- ➔ **Riqualificazione dell'esistente** senza demolizioni
- ➔ **Completamento dei cantieri comunali** già predisposti all'edificazione
- ➔ **Valorizzazione degli spazi pubblici**
- ➔ **Conservazione del parco della stazione**
- ➔ **Analisi tecnica** sulle modifiche della mobilità per l'area circostante il PRU
- ➔ **Analisi scientifica** del carico delle emissioni inquinanti
- ➔ **Ridefinizione** delle percentuali di ripartizione delle destinazioni funzionali
- ➔ **Introduzione di quote convenzionate** per le residenze
- ➔ **Calmierazione del traffico** su Piazza Verdi (revisione PUM)
- ➔ **Modifica** della versione del PRU già pubblicata sull'albo pretorio