



**5. Forum per finanziamento e partecipazione**  
**Il potenziamento delle infrastrutture di trasporto lungo l'asse del Brennero**

**EURAC – BOLZANO**

**25 ottobre 2005**

---

**IL RECUPERO DELL'AREA DELLA  
STAZIONE FERROVIARIA DI BOLZANO**

**Il progetto *ferroPlan***

**Silvano Bassetti**

**Ferroplan** è il progetto di recupero dell'area della Stazione di Bolzano.

La collocazione della Stazione a ridosso del Centro storico, la barriera della linea ferroviaria, la particolare conformazione fisica dell'area circostante e la concentrazione di infrastrutture viarie e ferroviarie hanno fino ad ora costretto la città a dilagare a raggiera nella campagna verso ovest.

Il progetto di recupero con lo spostamento della barriera ferroviaria diventa quindi l'occasione per ridefinire un pezzo importante di Bolzano, ma anche per apportare un profondo riequilibrio al futuro sviluppo della città.

Le ricadute generate dal progetto possono essere riconosciute nei benefici collettivi generati dalla riqualificazione della dotazione infrastrutturale della città di Bolzano e nel minore consumo di suolo dello sviluppo urbano che per i prossimi dieci anni troverà sede principalmente nell'area del progetto senza quindi comportare alcun processo di erosione dello spazio agricolo o del territorio agricolo oggi esistente. Inoltre, la realizzazione di oltre un milione di metri cubi di nuova edificazione produrrà una straordinaria valorizzazione immobiliare con benefici sia per l'economia locale che per l'Amministrazione Comunale per effetto dell'aumento del gettito derivato dalla fiscalità locale.

**CRONOLOGIA:**

**2001**

Studio di fattibilità e valutazione comparata degli scenari di intervento elaborata da un "Gruppo di lavoro paritetico" costituito da Provincia autonoma di Bolzano, la Città di Bolzano e le Ferrovie dello Stato S.p.a.

**2002**

Provincia, Comune e Ferrovie hanno espresso una opzione di massima per l'ipotesi di "Trasferimento della stazione e spostamento del fascio dei binari"

**2002/2003**

Progetto preliminare di "Trasferimento della stazione e spostamento del fascio dei binari" elaborato dall'Ing. S. Unterberger in collaborazione con i rappresentanti della Provincia, del Comune e di Rete Ferroviaria Italiana (RFI)

**2003-2004**

Aggiornamento e approfondimento degli studi da parte dei consulenti del Comune

**Settembre 2004**

Consegna al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture dello Studio di fattibilità della STU

## LA STAZIONE E IL SUO AMBITO

- L'ambito del progetto comprende l'area del nuovo impianto di stazione, l'ambito per le nuove realizzazioni sulle aree liberabili, l'area di riordino urbanistico collegata ai nuovi interventi e le grandi fasce urbane di contorno per un totale di oltre 100 ettari e 5 mila abitanti.
- La stazione è interessata da 108 treni passeggeri provenienti da Sud e Merano e da 47 da nord e dal transito di 78 treni merci.
- I passeggeri saliti e discesi nella stazione di Bolzano al giorno sono 8 mila.
- I passeggeri del trasporto pubblico extraurbano su gomma sono giornalmente 15 mila e di quello urbano quasi 10 mila.

## LE CRITICITA' E GLI OBIETTIVI DELLA RIQUALIFICAZIONE URBANA

### Le criticità

- la frammentazione del servizio passeggeri e merci,
- il trasporto merci a ridosso del centro,
- la barriera ferroviaria,
- la marginalizzazione dei quartieri circostanti,
- il traffico e l'inquinamento nel Centro Storico,
- la pericolosità del deposito combustibili.

### Obiettivi trasportistici

- Migliorare il servizio di trasporto pubblico
- Ridurre la mobilità privata su gomma
- Ridurre gli inquinamenti
- Riorganizzare il trasporto delle merci.

### Obiettivi urbanistici

- Migliorare la qualità urbana ed insediativa dell'area della stazione
- Ridurre o eliminare l'effetto barriera della ferrovia
- Limitare l'espansione urbana e quindi il consumo di suolo agricolo

## LA COSTRUZIONE DI UN PROGETTO COMPLESSO

Il modello operativo è un *Masterplan*, governato dalla città di Bolzano, redatto in modo condiviso con i più importanti attori dell'area (FS, Provincia e Comune) e costantemente alimentato attraverso un processo di partecipazione esperta.

Il *Masterplan* deve affrontare tre problemi: l'assetto fisico, l'assetto funzionale, il processo gestionale e dovrà procedere alla definizione e costituzione della Società di Trasformazione Urbana e all'approfondimento delle questioni economiche e gestionali.

## IL PROGETTO FERROVIARIO

Con la realizzazione del passante merci nel quadro della nuova linea del Brennero e con la rilocalizzazione dello scalo merci, la stazione di Bolzano si trasformerà da stazione mista (merci-viaggiatori) in una stazione per il solo traffico passeggeri.

Il nuovo tracciato ferroviario viene spostato verso il fiume Isarco e, con una lunghezza complessiva di 2,1 km, si sviluppa nella prima parte in viadotto a circa 7 m dal piano di campagna e nella seconda su un terrapieno.

Le caratteristiche tecniche del nuovo impianto di stazione prevedono 2 binari tronchi per servizi regionali, 7 binari per le precedenze e per il traffico viaggiatori e un'area logistica.

## IL PROGETTO URBANISTICO: ASSETTI, FUNZIONI E PARAMETRI

### L'area della trasformazione

L'area della trasformazione è complessivamente di 42,8 ettari:

### Le aree di intervento

<b>Zonizzazione - funzioni</b>	<b>ettari</b>	<b>%</b>
Aree a destinazione ferroviaria	8,6	20,1
Aree edificabili	34,2	79,9
<b>Superficie territoriale totale</b>	<b>42,8</b>	<b>100,0</b>

### Parametri urbanistici

- indice territoriale di riferimento: 4 mc/mq
- urbanizzazione primaria (strade e verde pubblico): 40%
- aree edificabili: 60%
- rapporto di copertura per le zone residenziali: 40%
- rapporto di copertura per zone destinate alle attività economiche: 60%

14 ettari saranno destinati a spazi pubblici per la mobilità, a parchi e verde pubblico e 20 ettari agli insediamenti per un totale di 1 milione e mezzo di mc.

### Destinazione della superficie territoriale libera

(escluso impalcato ferroviario)

<b>destinazione della superficie territoriale</b>	<b>%</b>	<b>ettari</b>
aree edificabili	60,0	20,5
urbanizzazione primaria	40,0	13,7
strade e parcheggi fuori terra	16,0	5,5
verde pubblico e parco urbano	24,0	8,2
<b>totale</b>	<b>100,0</b>	<b>34,2</b>

### Dimensionamenti e funzioni insediabili

Il 60% dei volumi realizzabili saranno destinati a funzioni pubbliche oppure promossi, secondo le normative urbanistiche in vigore, da operatori pubblici.

### Computo superfici e cubatura

<b>Zonizzazione - funzioni</b>	<b>superficie</b>		<b>indice territoriale</b>	<b>cubatura fuori terra</b>
	<b>ettari</b>	<b>%</b>		
Aree a destinazione ferroviaria	8,6	20,1	1,6	140.000
Aree a destinazione urbana	34,2	79,9	4,0	1.360.000
<b>Superficie territoriale totale</b>	<b>42,8</b>	<b>100,0</b>	<b>3,5</b>	<b>1.500.000</b>

### Cubature realizzabili per destinazioni d'uso e per soggetto destinatario o promotore

<b>destinazioni d'uso</b>	<b>cubature totali (mc)</b>	<b>cubature pubbliche (mc)</b>
residenza	500.000	300.000
terziario	100.000	25.000
commercio	300.000	0
artigianato di servizio e produttivo	200.000	135.000
servizi pubblici	400.000	400.000
<b>totale</b>	<b>1.500.000</b>	<b>860.000</b>

## **IL PROGETTO DELLA MOBILITA'**

### **Nuove opportunità:**

- la stazione di Bolzano si trasformerà da stazione mista (merci-passeggeri) in stazione passeggeri e aumenterà le sue potenzialità di trasporto pubblico;
- il recupero dell'area della stazione sarà anche l'occasione per riorganizzare complessivamente l'accessibilità pubblica e privata su gomma e quella pedociclabile.

### **Mobilità su ferro**

Potenziamento del servizio ferroviario con un aumento delle frequenze ed una maggiore regolarità delle corse, attraverso:

- il cadenzamento semiorario del trasporto regionale;
- il cadenzamento orario del trasporto internazionale e nazionale.

### **Mobilità su gomma**

Accessibilità della stazione sui due fronti:

- il fronte nord, verso il centro storico, pedociclabile e accessibile al trasporto pubblico urbano,
- il fronte sud, verso il fiume, per il trasporto pubblico extraurbano e quello motorizzato privato.

## **LA STU PER FERROPLAN: ASPETTI GESTIONALI E DI FATTIBILITA' FINANZIARIA**

La rilevanza quantitativa e qualitativa del progetto di recupero della stazione di Bolzano, nonché la numerosità dei soggetti coinvolti nella trasformazione dell'area unite alla volontà dell'Amministrazione comunale e della Provincia di guidare l'attuazione del progetto, indirizzano verso l'ipotesi di un'unità operativa autonoma costituita da un'apposita Società di Trasformazione Urbana all'interno della quale siano presenti l'Amministrazione Comunale e quella Provinciale.

La scelta di affidare l'attuazione del progetto di sviluppo ad una STU a capitale prevalentemente pubblico deriva da tre motivazioni:

- in primo luogo, la durata del processo attuativo impone la presenza di un soggetto attuatore in grado di operare con continuità sul progetto;
- sotto il profilo finanziario, la rilevanza delle risorse necessarie alla realizzazione del progetto richiede la costituzione di un'unità operativa finanziariamente autonoma rispetto ai bilanci comunali che non possiedono risorse necessarie per affrontare processi di tale ampiezza e complessità;
- infine, la società garantirebbe un superiore livello di trasparenza gestionale al processo grazie al monitoraggio tra bilanci preventivati e consuntivi.

Le recenti innovazioni legislative in materia di società miste (art. 17, comma 59, della legge 127/97 successivamente ripreso all'articolo 120, del DL 267/2000) hanno ampliato ed ulteriormente specificato le missioni e l'operatività di tali strumenti introducendo le Società di Trasformazione Urbana – STU. Le società si configurano come strumenti di urbanistica attuativa che traducono le scelte generali o specifiche degli strumenti urbanistici in azioni tangibili anche mediante il concorso di risorse private. Nel caso specifico di Bolzano, lo studio di pre-fattibilità ha individuato nella realizzazione degli interventi previsti dal piano la principale missione della società secondo una pratica ormai diffusa in altre esperienze di trasformazioni di aree ferroviarie di rango e nazionali.

La specificazione del modello di STU rappresenta un passaggio nodale per la definizione della gestione del progetto. Due sono i modelli possibili della società: la STU come operatore del mercato immobiliare e come soggetto del mercato fondiario.

Nel primo caso, la società possiede un'operatività di lungo termine e si fa carico di tutte e tre le fasi di costruzione del progetto: l'acquisizione delle aree e la loro idoneizzazione alla trasformazione urbanistica, la realizzazione degli immobili e la loro successiva commercializzazione sul mercato. Una simile soluzione consente vantaggi e svantaggi. Fra i vantaggi è possibile annoverare l'accresciuto controllo sulla realizzazione del progetto e l'aumento della quota di valore prelevata dal progetto. A fronte di tali vantaggi, l'inconveniente principale è rappresentato dall'intervento dell'amministrazione in ambiti economici che sono propri delle imprese private.

La seconda possibilità, che chiameremo *STU fondiaria*, prevede che la società intervenga nel processo di sviluppo con riferimento alle fasi di acquisizione e bonifica delle aree che successivamente verrebbero commercializzate presso gli operatori privati. Inoltre, come emerge in alcune recenti esperienze di società a partecipazione prevalentemente pubblica, la società abbina ai compiti di *developer*, azioni di coordinamento e regia degli interventi previsti mediante la messa in rete dei soggetti istituzionali, degli investitori e delle associazioni di categoria, la veicolazione di fondi pubblici, l'organizzazione dei concorsi di progettazione, etc. La gestione del progetto della stazione ferroviaria di Bolzano può quindi essere utilmente affidata ad una società di economia mista che affianca ad un ruolo di regia missioni operative legate al suo intervento nel mercato fondiario. In questa prospettiva la STU si configura come una società di scopo che opererebbe nella prima fase dello sviluppo immobiliare svolgendo una funzione di raccordo tra gli interventi pubblici e privati e perseguendo due missioni principali:

- la prima prevede un ruolo di regia della società per quanto attiene al coordinamento e montaggio delle diverse operazioni sugli ambiti a carattere collettivo ed infrastrutturale (concorsi di progettazione, veicolazione di fondi pubblici, coordinamento dell'attuazione dei programmi attuativi, etc.);
- la seconda consiste in un ruolo di operatore immobiliare della STU che concentra il proprio intervento nel mercato fondiario fornendo aree bonificate ed infrastrutturate ad operatori privati e pubblici.

## USCITE, ENTRATE ED INDICATORI FINANZIARI DELLA STU

<b>Uscite</b>	<b>euro</b>
Acquisizione suoli e immobili	170.285.752
Bonifica aree	34.068.000
Opere di infrastrutturazione urbana	14.224.100
Opere di infrastrutturazione ferroviaria	203.640.000
<b>Uscite totali a carico della Stu</b>	<b>422.217.852</b>
<b>Entrate</b>	
Entrate da commercializzazione aree urbanizzate	388.554.643
Entrate da finanziamento	100.000.000
<b>Entrate totali per la Stu</b>	<b>488.554.643</b>
<b>Indicatori finanziari</b>	
Van	13.725.948
<b>Tasso di rendimento interno</b>	<b>6,77%</b>

Le analisi di rischio e di sensitività delle analisi finanziarie sono finalizzate a individuare le variabili che possono incidere sulle condizioni di fattibilità del progetto. Nel caso specifico, le variabili che all'interno delle valutazioni finanziarie sono in grado di influenzare negativamente la performance dell'attività della società riguardano:

- l'ammontare del finanziamento integrativo che, come evidenziato in precedenza, rappresenta una condizione vincolante la sostenibilità finanziaria dell'intervento;
- i costi di acquisizione delle aree;
- i costi connessi agli interventi bonifica ambientale delle aree che suggeriscono l'opportunità di verificare la qualità e l'entità del livello di contaminazione delle aree oggetto di trasformazione;
- i costi legati alla realizzazione del progetto ferroviario.

## FASI E TEMPI DEL PROGETTO

Complessivamente, considerando sia la fase di pianificazione che di realizzazione, si stimano necessari 10 anni.

Le fasi e i tempi del progetto si articolano in 3 grandi gruppi e precisamente:

1. le progettazioni urbanistiche,
2. le acquisizioni di aree e gli espropri,
3. le realizzazioni sia ferroviarie che urbane.

### **1. Le progettazioni urbanistiche**

La prima fase delle progettazioni urbanistiche è rappresentata dalla perimetrazione dell'area di intervento, dalla definizione delle funzioni e delle quantità insediabili e dalla costituzione della Società di trasformazione urbana. Tale passo comporta intese e accordi tra Comune, Provincia e FS, la definizione della convenzione tra il Comune e la STU e dello statuto della STU.

L'atto di perimetrazione dell'area della STU, variante urbanistica deliberata dal Comune e approvata dalle Provincia, equivale a dichiarazione di pubblica utilità per cui è consentito l'esproprio anche per iniziative non interessate da opere pubbliche.

Il compendio immobiliare perimetrato entra nella piena disponibilità della STU perché conferito dal socio oppure perché acquistato oppure in concessione oppure, in ultima istanza, perché espropriato anche direttamente dalla STU quale beneficiaria.

Il rapporto tra il Comune e la società di trasformazione urbana è disciplinata da una apposita convenzione che delinea gli obblighi a cui entrambe le parti debbono attenersi, a prescindere dalla effettiva composizione della compagine sociale.

La seconda fase prevede la definizione del Masterplan che dovrà definire la maglia stradale principale ed i comparti edificatori. Nella sostanza si tratta di un piano di trasformazione attuativa con valenza di variante urbanistica.

La terza fase, in attuazione del Progetto Stazione definito dal Piano di sviluppo e coordinamento territoriale – LEROP, sarà costituito dai concorsi di progettazione urbana dei singoli comparti individuati dal Masterplan. Contemporaneamente sulla base delle indicazioni del Masterplan si potrà procedere alla progettazione delle infrastrutture ed urbanizzazioni primarie.

### **2. Acquisizione delle aree ed espropri**

L'atto di perimetrazione dell'area della STU rende possibile l'avvio delle acquisizioni delle aree e degli espropri.

In linea generale, si ritiene che per dismettere le aree di proprietà FS devono preliminarmente venir rilocalizzate le funzioni che oggi le occupano. All'esterno dell'area ferroviaria, invece, oltre alle aree del deposito carburanti, sarà necessario acquisire le aree di prosecuzione della linea verso est rilocalizzando le attività che insistono su tali aree. Si può quindi affermare che alcune aree saranno disponibili solo a spostamento realizzato.

### **3. Realizzazioni**

I tempi di natura strettamente ferroviaria riferibili ai processi di rilocalizzazione di alcune funzioni e ai nuovi progetti esterni alla stazione (passante merci da Cardano ad Ora e trasferimento del centro intermodale) costituiscono un primo e preliminare livello decisionale che condiziona in misura rilevante tempi e modi di attuazione.

Per quanto riguarda il nuovo impianto di Stazione sulla base della progettazione preliminare in accordo tra FS, Provincia e Comune è possibile distinguere il nuovo impianto come una struttura complessa costituita:

- dal parco ferroviario in zona industriale di Bolzano sud (impianti di lavaggio, di sosta e auto al seguito);
- dalla nuova galleria del Virgolo e dal nuovo ponte sull'Isarco;
- dal nuovo tracciato ferroviario in viadotto e dagli impianti di stazione;
- dal fabbricato viaggiatori;
- dall'area logistica ai Piani (manutenzione e formazione treni, deposito locomotive, magazzini ed officine).

L'edificazione delle funzioni pubbliche, residenziali, terziarie, commerciali e produttive, che si realizzerà nelle aree che progressivamente si renderanno libere, necessita prioritariamente sia della demolizione dei manufatti preesistenti e della bonifica delle aree che della infrastrutturazione ed urbanizzazione.

L'analisi di fattibilità consente di individuare tre macroaree strettamente legate ai processi di dismissione delle funzioni ferroviarie e di distribuire nel tempo la realizzazione dei nuovi insediamenti.

Le tre aree sono rappresentate nella figura di seguito riportata e sono:

- la zona A, costituita dal parco merci e dalla zona di piazza Verdi, per complessivi 9,8 ettari;
- la zona B, che comprende le attuali aree ferroviarie a sud del nuovo impianto e le zone da espropriare a est, per 11,8 ettari;
- la zona C, che oltre la linea attuale comprende la stazione della autocorriere, per 12,6 ettari.

## **FERROPLAN: UN PROGETTO PER LA CITTA' DI BOLZANO**

L'analisi finanziaria è stata sviluppata con riferimento alla missione della costituenda STU di reinfrastrutturazione e ricapitalizzazione del progetto Ferroplan. In una prospettiva temporale di medio-lungo termine, il progetto Ferroplan è destinato a produrre importanti ripercussioni per la città di Bolzano.

Le ricadute generate dal progetto possono fare riferimento ai seguenti aspetti.

I benefici per la collettività possono essere principalmente ricondotti:

- alla riqualificazione della dotazione infrastrutturale della città di Bolzano con un nuovo polo della mobilità pubblica incardinato sulla nuova stazione ferroviaria e della mobilità privata nel completamento della sistema di accesso alla città a pettine lungo la strada arginale; ne consegue un netto miglioramento dell'accessibilità alla città e al suo centro storico e una riduzione della congestione e dell'inquinamento acustico e atmosferico (in assenza di interventi è da tener presente che il livello di inquinamento è destinato ad aumentare in maniera significativa nei prossimi anni per il potenziamento della capacità della attuale linea ferroviaria);
- al contenimento del consumo di suolo dello sviluppo urbano che per i prossimi 10 anni troverà sede principalmente nell'area del progetto senza quindi comportare alcun ulteriore processo di erosione del territorio agricolo;
- alla riqualificazione urbanistica e ambientale di un importante quadrante della città con il recupero ad usi urbani (residenza e terziario, ma anche attrezzature e verde pubblico) di un'area oggi ampiamente sottoutilizzata;
- al miglioramento della qualità urbana e del valore di mercato del patrimonio immobiliare attraverso l'integrazione fisica, funzionale e sociale delle aree limitrofe, oggi pesantemente marginalizzate dalla linea ferroviaria.

La realizzazione di oltre un milione di mc di nuova edificazione produrrà una straordinaria valorizzazione immobiliare con benefici:

- per l'economia locale in ragione delle ricadute occupazionali derivate dall'investimento nella fase realizzativa, ma anche dalle nuove attività economiche che vi si insedieranno;
- per l'Amministrazione Comunale per effetto dell'aumento del gettito derivato dalla fiscalità locale (oneri concessori e ICI).

## **FERROPLAN: LE IPOTESI DI PROGETTO URBANO**

Nel 2002 e 2003 tre gruppi di architetti hanno elaborato separatamente per Ferroplan delle simulazioni progettuali. Nel 2004 sono stati chiamati a sintetizzare in un documento unico gli scenari elaborati separatamente evidenziando l'ossatura portante del nuovo progetto urbanistico. Una prima forma urbana riconoscibile e potenziale; un'immagine di riferimento in grado di rimarcare punti fermi, regole ed indicazioni della strategia progettuale.

Un PARCO ABITATO e un NUOVO CENTRO per Bolzano  
Architetti A. Boschetti e A. Francini – Metrogramma (Milano)

Studio per una PREFIGURAZIONE dell'AREA DELLA STAZIONE  
Architetti C. Polo – C. Azzolini – K. Kompatscher (Bolzano)

II SISTEMA FERROVIARIO come ELEMENTO DI INTEGRAZIONE URBANA: uno scenario possibile

E. Capuccio – G. Donato – T. Macchi Cassia – Architetti associati (Milano/Bolzano)

### **Gli spazi pubblici**

Il “sistema dei vuoti” costituito dai grandi spazi aperti pubblici si conferma l’elemento comune fondamentale delle tre proposte iniziali.

Il parco fluviale lungo l’Isarco, il nuovo parco urbano in corrispondenza dell’attuale tracciato ferroviario ed il sistema di boulevard lineare di connessione tra la nuova stazione ed il centro storico di Bolzano, costituiscono quindi, insieme al nuovo schema della viabilità, la trama essenziale del nuovo insediamento.

### **La nuova viabilità**

Lo studio prevede, a sud del tracciato ferroviario, un’arteria di viabilità primaria che, raccordata all’arginale e alla viabilità extraurbana, corre parallela alla nuova linea ferroviaria.

Una seconda arteria viaria di distribuzione interna all’area d’intervento raccorda le vie attuali del Centro storico con i nuovi tracciati viari all’interno dell’area.

Su tale schema si innesta una nuova rete di trasporto pubblico che, raccordata con il previsto servizio ferroviario metropolitano, costituirà una nuova linea di mobilità pubblica rapida dalla piazza della nuova stazione al sistema delle piazze pubbliche più importanti e storiche della città fino all’Ospedale.

Una rete pedociclabile si sviluppa lungo il margine esterno dell’area, collegandosi ai percorsi ciclabili lungo i fiumi.

### **La struttura dei comparti**

I comparti sono stati individuati come pezzi di un “puzzle” ricco e complesso che fa emergere un’unica figura urbana d’insieme. Tuttavia caratteristiche tipo-morfologiche esistenti e di nuova concezione, destinazioni d’uso prevalenti che comunque tengono conto di un criterio di mixité generale ed arterie di viabilità principale, ne hanno configurato la forma ed il numero.

All’interno dei comparti, lo studio definisce la trama continua degli spazi aperti (vuoti), indicativi della qualità della vita del nuovo insediamento urbano in progetto, ed il tessuto dei lotti edificabili (pieni), tematizzati a seconda della loro prossimità ai principali flussi di traffico e secondo criteri di compatibilità tipologico-funzionale.

Il sistema dei vuoti, con gli ampi spazi ineditati e a bassissima densità, le diverse tipologie di parco immaginate, la ritmica cadenza delle piazze ed i luoghi di grande centralità (stazione, centro congressi, centro commerciale, polo direzionale, alberghi, strutture per il turismo, strutture per i servizi sociali, bar e punti ristoro in genere) stabiliscono la relazione principale pubblica tra il centro storico e il nuovo insediamento previsto, che ha il suo nucleo centrale nella futura stazione ferroviaria e nella sua piazza antistante.

### **credits**

---

#### **Comune di Bolzano – Assessorato all’Urbanistica**

Arch. Silvano Bassetti, assessore 200-2005  
Dott. Fulvio Rizzolo, coordinatore di progetto  
Dott. Peter Morello, consulente strategico  
Paola Gobetti e Carla Zandanel, segreteria

#### **consulenze**

Sistema S.n.c.- Venezia/Bolzano (Coordinamento, consulenza urbanistica generale, fattibilità tecnico-territoriale della STU)  
Creta S.r.l. – Venezia (Management strategico)  
Sistemi operativi S.r.l. – Venezia (Aspetti economico-finanziari)  
Arch. G. Gottardi – Merano (Stazioni europee)  
Land Service S.coop.r.l. – Bolzano (Aspetti idro-geologici)  
Geomatica S.r.l. – Trento (Cartografia)  
INU – Sezione Alto Adige – Bolzano (Convegni e partecipazione)  
Blue+Green Communication – Bolzano (Video documentario)  
Arch. F. Sottocorona - Bolzano (Indagini catastali)  
Mesa S.r.l. – Venezia (Fattibilità finanziaria e procedurale-amministrativa della STU)  
Boschetti&Francini/Metrogramma – Milano (architettura)  
Azzolini/Kompatscher/Polo – Bolzano (architettura)  
Capuccio/Donato/Macchi Cassia – Milano/Bolzano (architettura)

### **bibliografia**

---

**Ferroplan**, a cura di Silvano Bassetti, UB, Comune di Bolzano 2003