

Comune di Senale – San Felice

Concorso di progettazione ad invito

# le palade

definire un passaggio

DISCIPLINARE DI CONCORSO PARTE B

Code/Codice CIG:

Einheitscode/Codice CUP: I72C17000320006

29.09.2020

		
<p>Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale</p>	<p>Autonome Provinz Bozen - Südtirol Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige</p>	<p>Republik Italien Repubblica Italiana</p>
<p>EU – Verordnung Nr. 1305/2013</p>		<p>Regolamento (UE) n. 1305/2013</p>
<p>Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete L'Europa investe nelle zone rurali</p>		

## **B OGGETTO DEL CONCORSO E PROGRAMMA FUNZIONALE**

- B 1 La frontiera nascosta
- B 2 Paesaggio naturale e storico-culturale
- B 3.1 La costruzione della Strada delle Palade
- B 3.2 La situazione odierna del traffico
- B 4.1 La costruzione del bunker, parte del Vallo alpino del Littorio
- B 4.2 La musealizzazione delle opere fortificate di difesa
- B 5 Il Gasthof Passo Palade e il turismo nella Val di Non tedesca
- B 6 Il Punto logistico stradale del Passo delle Palade
- B 7 Idee per il Passo delle Palade
- B 8 Programma planivolumetrico
- B 8.1 Infrastrutture per la mobilità e pianificazione del verde
- B 8.2 Il Centro visite
- B 8.3 Segnaletica e sistema di orientamento
- B 9 Criteri ambientali minimi

Bibliografia

## **B OGGETTO DEL CONCORSO E PROGRAMMA FUNZIONALE**

### **B 1 La frontiera nascosta**

Il libro "La frontiera nascosta. Ecologia e etnicità fra Trentino e Sudtirolo" dei due antropologi americani John W. Cole e Eric R. Wolf è stato pubblicato nel 1974 nella versione originale inglese per la casa editrice University of California Press. Il testo descrive la società rurale di due paesi negli Anni Sessanta, Tret e S. Felice, separati solamente da pochi chilometri. Il libro parla di etnicità, di formazione dell'identità e di nazione – inserite in un'analisi storico-antropologica del contesto ecologico.

"L'analisi di due località tra loro prossime e coinvolte nelle medesime condizioni ecologico-ambientali, i cui abitanti appartengono tuttavia ad altri ambiti culturali e linguistici, permette di creare collegamenti e interrelazioni differenziati tra singoli fenomeni e di ridimensionare determinismi: nonostante spazi di vita e condizioni ambientali più o meno simili, le relazioni di lavoro e famigliari nelle due località oggetto di studio avevano forme molto differenti, come la mentalità in tema di trasmissione ereditaria.

Fondamentale nella storia degli effetti dello studio è stato il fatto che i due antropologi non si sono accontentati di constatare differenze, ma ne hanno ricercato le cause, e soprattutto *il metodo* con cui hanno condotto la ricerca."<sup>1</sup>

Per la traduzione di questo studio bisognò attendere quasi 20 anni: il clima conservativo e le tensioni in Alto Adige, nonché in Italia la "censura della politica dell'informazione pubblica"<sup>2</sup> non permettevano ancora di affrontare un'analisi di fenomeni sociologici scevra di pregiudizi.

In relazione alla loro appartenenza a sistemi di potere ci sono affinità e punti di incontro nella vita di Tret e di S. Felice: all'epoca della monarchia austro-ungarica appartenevano entrambi al comprensorio di Cles, nell'attuale Trentino. "La situazione di confine, in un clima oppresso dal nazionalismo della fine del 19° e inizio del 20° secolo, fecero di San Felice, come dei vicini comuni di Proves e di Lauregno, terreno di facile propaganda per le associazioni di stampo tedesco-nazionale, come ad es. il Tiroler Volksbund. San Felice rimase sotto Trento anche dopo la fine della Prima Guerra Mondiale. Il confine tra le province di Bolzano e di Trento si attestò sul confine del Passo delle Palade – dato che i passi costituiscono una classica linea di demarcazione "naturale" del confine ... Solo in base al Primo Statuto di Autonomia del gennaio 1948 (Art. 3), nel corso del quale le due province vennero unificate in un'unica regione e numerosi comuni riordinati in base alla loro lingua, San Felice venne a far parte dell'Alto Adige."<sup>3</sup>

Attraversando il passo, praticamente nessuno avverte - e certamente non il visitatore veloce - la persistente importanza di questa transizione: l'alta Val di Non si apre verso sud fondendosi nella geografia della Val di Non, una regione dalle molte sfaccettature culturali evidenti soprattutto nella lingua, nell'architettura, negli usi e costumi.

Il nuovo progetto per il passo deve mettere in risalto questa particolarità. Il passo deve diventare un punto di riferimento. Questo carattere particolare deve diventare l'obiettivo centrale del concorso.

<sup>1</sup> Margareth Lanzinger und Edith Saurer (a cura di), Ungleichheit an der Grenze. Historisch-anthropologische Spurensuche im alpinen Raum: Tret und St. Felix, Bozen, Edition Raetia, 2010

<sup>2</sup> Giovanni Kezich, Ein Buch über die Grenze, in: Ungleichheit an der Grenze. Historisch-anthropologische Spurensuche im alpinen Raum: Tret und St. Felix, Bozen, Edition Raetia, 2010

<sup>3</sup> Margareth Lanzinger und Edith Saurer (a cura di), *Ungleichheit an der Grenze. Historisch-anthropologische Spurensuche im alpinen Raum: Tret und St. Felix, Bozen, Edition Raetia, 2010*

## **B 2      Paesaggio naturale e storico-culturale**

La “Val di Non trentina” (o, come dicono gli italiani, la Val di Non) non è una vera e propria valle, bensì un esteso altopiano, un “catino emisferico”<sup>4</sup> inclinato verso sud. Sulla cornice superiore (a settentrione) di questa “conca gigantesca”<sup>5</sup>, circondata da catene montuose che danno alla “valle”, grazie alla tipica conformazione, il nome di Nonsberg (ovvero *Alta Val di Non*) – si trovano le quattro “località tedesche” di Proves, Lauregno, Senale e San Felice; esse costituiscono il “termine della valle” dell’altopiano dolcemente ascendente - ancora più dietro, si erge a confine verso nord solo lo spartiacque.”<sup>6</sup>

Il Passo delle Palade è il luogo ideale di partenza per l’ascensione della cima del Monte Luco, con 2.434 metri la vetta più alta delle Alpi della Val di Non. Tra la forcella formata da Monte Luco Piccolo e Grande vi è un laghetto, il Laugensee. La montagna, le cui cime sono resti di un vulcano, è prevalentemente in porfido. Meta frequentata per le escursioni è anche la Laugenalm, a 1.853 metri.

A differenza della cima alpina del Monte Luco, la regione a est della Strada delle Palade è ricca di colli e coperta di boschi. Diversi sentieri portano dalla quota del passo alla Mittagsscharte e a Schöneegg, con vista sulla Valle dell’Adige, o alla Malga di San Felice.

Il territorio comunale di Senale - San Felice è ancora oggi fortemente caratterizzato dall’agricoltura di alta montagna. Il censimento delle aziende rurali del 2010 ha rilevato un totale di 103 aziende (ancora 141 nel 1990), con predominanza di allevamenti di bestiame (86), di cui 77 di manzi (dati: ASTAT – Istituto Provinciale di Statistica).

Il centro di interesse dell’agricoltura alpina risiede chiaramente nella produzione lattiero-caseario, per cui molte aziende sono state ampliate negli ultimi anni modernizzando le proprie attività. Per aumentare il numero di capi, i contadini affittano o acquistano altri prati a Tret, Fondo o in altri paesi dell’Anaunia. L’espansione del settore agricolo a Senale - San Felice è quindi non da ultimo riconducibile alla crisi dell’agricoltura nell’Anaunia trentina. I contadini di S. Felice conferiscono la loro produzione lattiera in Trentino, a Fondo e Castelfondo, dove con questa si produce il Grana del Trentino. I pascoli utilizzati sono da sempre quelli di San Felice e della Laugenalm, oggi molto frequentati anche da camminatori ed escursionisti.

Il fitto bosco del versante superiore dell’altopiano discendente verso sud si trasforma pian piano in pascoli e prati di larici. Questi prati, “elementi caratteristici della tradizione del paesaggio culturale di alto valore estetico e paesaggistico, sono minacciati dagli interventi di razionalizzazione agricola. Si tratta di ambienti vitali creati dalla mano dell’uomo, che ha diradato boschi una volta fitti, lasciandovi solo i larici o piante decidue rare. Ciò consente un doppio utilizzo delle superfici, sia per rifornirsi di legna da ardere, sia come prati da sfalcio. Gli alberi nei prati aumentano la varietà strutturale dell’habitat vitale dei prati più o meno magri, ricchi di fiori, e contribuiscono ad aumentare la biodiversità. A questo scopo è necessario proteggere gli alberi, falciare l’erba dei prati, ripulirli dai rami caduti, evitare spianamenti e rinunciare all’impiego di fertilizzante”<sup>7</sup>



*Fig. Prato alberato sfalciato nella zona di tutela paesaggistica "Prati montani di San Felice", Senale San Felice*

<sup>4</sup> Christoph Gufler, Die „Deutschgegend“ am Nonsberg und Ulten, in Hofmahnstrasse Ulten-Proveis. Lebensader für ein Grenzgebiet, Lana: Selbstverlag 2007

<sup>5</sup> Hans Fink, Wanderlandschaft Südtirol. Volkskundlich erforscht, erlebt, erzählt, Bozen: Verlagsanstalt Athesia 1983

<sup>6</sup> Stephan Illmer, Unterwegs in den Nonsberg. Übergänge, Durchgänge, Grenzgänge zwischen Südtirol und Trentino, in Andrea di Michele, Emanuela Renzetti, Ingo Schneider u. Siglinde Clementi (a cura di): An der Grenze. Sieben Orte des Übergangs in Tirol, Südtirol und im Trentino aus historischer und ethnologischer Perspektive. Raetia, Bozen / Bolzano 2012, S. 313-333.

<sup>7</sup> Estratto dai criteri per gli incentivi del Dipartimento Natura, paesaggio e sviluppo del territorio dell'Amministrazione Provincia di Bolzano.

### **B 3.1 La costruzione della Strada delle Palade**

Da lungo tempo, il Passo delle Palade con solo 1.518 metri di altitudine rappresentava un ideale valico tra la Valle dell'Adige e la Val di Non. Se il percorso attraverso il passo non sempre era agevole, era tuttavia al riparo dalle ricorrenti inondazioni che devastavano la Valle dell'Adige, e documentato, secondo l'archeologo Hans Nothdurfter, a partire dalla conquista degli Etruschi della Pianura Padana nel 6°-5° sec. a.C. L'importanza del valico è avvalorata anche dalle prime fondazioni delle chiese di Santa Margherita e di S. Giorgio a Lana, e di S. Bartolomeo e Tommaso a Romeno. "Nell'Alto Medioevo accanto a queste chiese e ai piedi del Passo delle Palade vennero costruiti ospizi. Nel 1184 al più tardi, un ospizio a Senale accoglieva i numerosi viandanti dell'antica mulattiera."<sup>8</sup>

Alla costruzione dell'ospizio nell'Alto Medio Evo fece seguito il "Wirt im Walde", documentalmente menzionato la prima volta nel 1534. La Chiesa di Santa Maria Assunta, consacrata nel 1212, fu ultimata nel tardogotico e arricchita di magnifici altari nel 17° e 18° secolo.

L'importanza del valico per il trasporto delle merci nel Medio Evo è testimoniata anche dalla presenza di una dogana dei Principi del Tirolo, insediata a Senale. Con la costruzione delle strade del fondovalle, la mulattiera sul passo perse pian piano importanza, anche se la dogana esiste ancora.

Verso la fine del 19° secolo, ulteriori progetti attribuirono nuova importanza alle Palade, risvegliando a livello politico, economico e militare l'interesse per la mulattiera dissetata. Altra possibile alternativa al tracciato era la costruzione di una strada attraverso il Passo Castrin, a una quota superiore di ca.300m. Nel marzo del 1897 il Landtag del Tirolo deliberò finalmente il tracciato attraverso il Passo delle Palade, inserendo il progetto nel Programma delle costruzioni stradali. Problemi di finanziamento, poco interesse e l'opposizione da parte di singoli Comuni ne impedirono però la realizzazione prima della Prima Guerra Mondiale.

Subito dopo la guerra, la costruzione della Strada delle Palade ridiventò interessante: la Camera di Commercio si attendeva nuovi stimoli per il turismo, l'agricoltura e il commercio. Anche il sindaco di Merano, Maximilian Markart, e quello di Fondo, Adolfo Bertagnolli, erano tra i sostenitori del progetto. Nel 1926 il Ministro dei Lavori Pubblici, Battista Giuriati, annunciò la disponibilità finanziaria per la costruzione, incaricando il Genio Civile di predisporre i progetti. In realtà, mancavano però ancora i fondi per la realizzazione, e si discussero varie possibilità di cooperazione con Comuni e privati, con sempre nuove varianti per realizzare il tracciato.

Fu però solo nel marzo del 1935 che Luigi Razza, nuovo Ministro dei LL.PP., emanò il Decreto per la Costruzione della Strada delle Palade, dando incarico al Genio Civile di coordinarne l'esecuzione. Subito fu bandito un concorso per le opere di costruzione e l'Ing. Gualtiero Adami, impiegato presso il Genio Civile, ottenne la Direzione Lavori. Adami riuscì peraltro, in alcuni tratti, a migliorare sostanzialmente il progetto, riducendo la lunghezza complessiva della strada ed eliminando alcune opere di sostegno.

A partire dall'estate del 1935 i lavori procedettero velocemente, con l'impiego di maestranze in numero compreso tra 1000 e 1200 operai. L'esiguità dei mezzi a disposizione costrinse a ridurre l'impiego di ferro, e tra le strutture primeggiavano opere murarie massicce e archi romani. All'inizio non si riuscì nemmeno ad asfaltare la strada e la carreggiata, provvista di un fondo in ghiaia compattata, fu asfaltata

solo dopo la Seconda Guerra Mondiale. Dei 31,7 chilometri compresi tra Fondo e Lana, 13,6 sono in territorio trentino e 18,1 sul versante altoatesino.

Nonostante l'esiguità dei mezzi a disposizione, la strada fu abbellita di obelischi, fontane, una cappella e altri monumenti. L'architetto Antonio Rusconi progettò sei guardiole per cantonieri lungo il tragitto. Il 10 giugno 1939, un anno prima che l'Italia entrasse in guerra, la strada fu aperta al traffico senza grandi festeggiamenti.

“Oggi, la Strada del Passo delle Palade tra Lana e Fondo, costruita tra gli Anni 1935-39, è un capolavoro di ingegneria stradale. Essa presenta una pendenza regolare; le larghe curve si adattano perfettamente alla conformazione del terreno, con splendide vedute sui monti e verso valle”.<sup>9</sup> A differenza della Strada della Mendola, costruita già nel 1879-87, la Strada delle Palade, pressoché integra nel suo stato di conservazione vicino all'originale, presenta un particolare fascino.

<sup>8</sup> Christoph Gufler, Der Gampenpass: wichtige Nord-Süd-Verbindung seit Jahrtausenden, in Gampenpasskomitee (a cura di): Die Straße über den Gampenpass, Geschichte, Landschaft, Kunst und Brauchtum, Athesia 2015, pagg. 8-21

<sup>9</sup> Georg Lösch, Prefazione in: Gampenpasskomitee (a cura di): Die Straße über den Gampenpass, Geschichte, Landschaft, Kunst und Brauchtum, Athesia 2015, pagg. 7

### **B 3.2 La situazione odierna del traffico**

Traffico di attraversamento: L'anno 2014, l'Istituto provinciale di statistica ASTAT ha registrato presso il contamacchine N°35 sito lungo la S.S. 238 – S. Felice un traffico giornaliero medio\* (TGM) di 1.614 veicoli. Questo dato segnala un aumento del 4,3% rispetto ai 1.547 veicoli del 2013. Già nel 2009 si era riscontrato un valore di punta di 1.720 veicoli, stabilizzatosi negli anni successivi (2010, 2011, 2012) attorno ai 1.660 veicoli giornalieri.

Dei 1.614 passaggi veicolari del 2014, 1.423 sono diurni e 191 notturni. Del totale, 1.526 passaggi ovv. il 94,2% sono da imputare al cosiddetto traffico leggero, cioè moto, vetture e furgoni.

Il contamacchine di San Felice denota una prevalenza del traffico primaverile ed estivo: il TGM estivo è di 1.964 passaggi, superiore di ca. il 21,7% rispetto alla media annuale.

Traffico in sosta: Nei giorni di punta in alta stagione, si contano sul passo fino a 200 vetture, per lo più mezzi in sosta lunga, appartenenti a escursionisti in gita che rientrano la sera.

Il fine settimana, il bunker delle Palade registra fino a 120 visitatori al giorno.

Alcuni viaggiatori fanno anche solo brevemente una sosta nel ristorante (ca. 30 parcheggi a breve termine).

Trasporto pubblico: nei giorni feriali, l'autobus della Linea 246 collega Merano a Fondo, passando per Lana e il Passo delle Palade, con intervalli di 1-2 ore. I giorni festivi sono previste solamente 3 corse giornaliere, costringendo in pratica gli escursionisti a raggiungere il passo con i propri mezzi.

Ciclisti: per la sua limitata pendenza media, il Passo delle Palade è fra gli itinerari più frequentati in Alto Adige dai ciclisti sportivi. Il giro da Bolzano, attraverso i passi della Mendola e delle Palade con ritorno al capoluogo, è un classico anello di allenamento per i ciclisti locali.

Pedoni: Il passo delle Palade è il luogo di partenza ideale per gite in montagna e passeggiate, ma anche per una breve sosta al ristorante lungo il viaggio, o per la visita del bunker delle Palade. Quindi, specialmente nell'alta stagione, moltissime persone camminano lungo la strada.

La pericolosità della situazione del traffico all'altezza del passo non è evidentemente dovuta alla particolare densità del traffico, ma piuttosto a questi fattori

- la promiscuità degli utenti del traffico – al traffico leggero e in bicicletta si aggiunge anche quello degli attraversamenti pedonali!
- la velocità elevata degli utenti motorizzati della strada – con il rettilineo sul valico che spinge ad accelerare!
- La situazione effettivamente disastrosa degli attuali parcheggi sui due lati della strada.

Senza interventi per limitare la velocità, parcheggi sicuri e una chiara regolazione dei percorsi pedonali e degli altri utenti della strada è assolutamente impensabile ampliare l'offerta culturale e le attività sportive!

\*Traffico giornaliero medio: quoziente tra somma dei passaggi effettivamente rilevati nel corso dell'anno e numero di giorni di lettura del contamacchine (di norma 365 giorni).

#### **B 4.1 La costruzione del bunker, parte del Vallo alpino del Littorio**

Il bunker sul Passo delle Palade fa parte della linea difensiva del "Vallo alpino del Littorio", che doveva abbracciare tutto l'arco alpino – dalla città di Ventimiglia, al confine con la Francia, fino a Rijeka (italiano: Fiume) in Croazia. Sulle Palade erano progettate due opere in caverna, di cui fu realizzata solo l'opera 1, per la quale, dopo l'entrata in guerra dell'Italia al fianco dell'alleato germanico (!), fu scavato nel luglio 1940 un labirintico sistema di gallerie e pozzi di collegamento verticali a est del passo, nel cosiddetto monte Mais, dagli operai della Ditta di costruzioni S.A. Giuseppe Torno & C. di Milano.

L'arch. Heimo Prünster, da decenni appassionato studioso del Vallo Alpino, descrive in questo modo l'opera:

"L'opera 1 è il più imponente sbarramento difensivo del Vallo Alpino italiano in Alto Adige. Il bunker si snoda per una lunghezza di 495m, larghezza di 189m e uno sviluppo altimetrico di 157m e ha un'altezza di 4 piani servita da due corpi interni di scale che collegano differenze di quota di 56m (scala nord) e di 76,5m (scala sud). Il lato di combattimento è rivolto a nord, verso la Strada delle Palade: vi si trovano 16 postazioni di tiro con mitragliatore, 4 per cannoni con una gittata di 8km, 2 per cannoni anticarro, 1 per pistola automatica e 2 postazioni per luci di perlustrazione. Sul lato protetto dal fuoco nemico si trovano invece gli ingressi dell'opera difensiva".

Nel luglio 1941, per ordine di Benito Mussolini, i lavori furono interrotti, e il bunker delle Palade, come altre parti del Vallo, non fu poi mai utilizzato per scopi difensivi. Nel 1999 l'opera 1 divenne proprietà della Provincia Autonoma di Bolzano, che la lasciò in uso al Comune di Senale - San Felice.

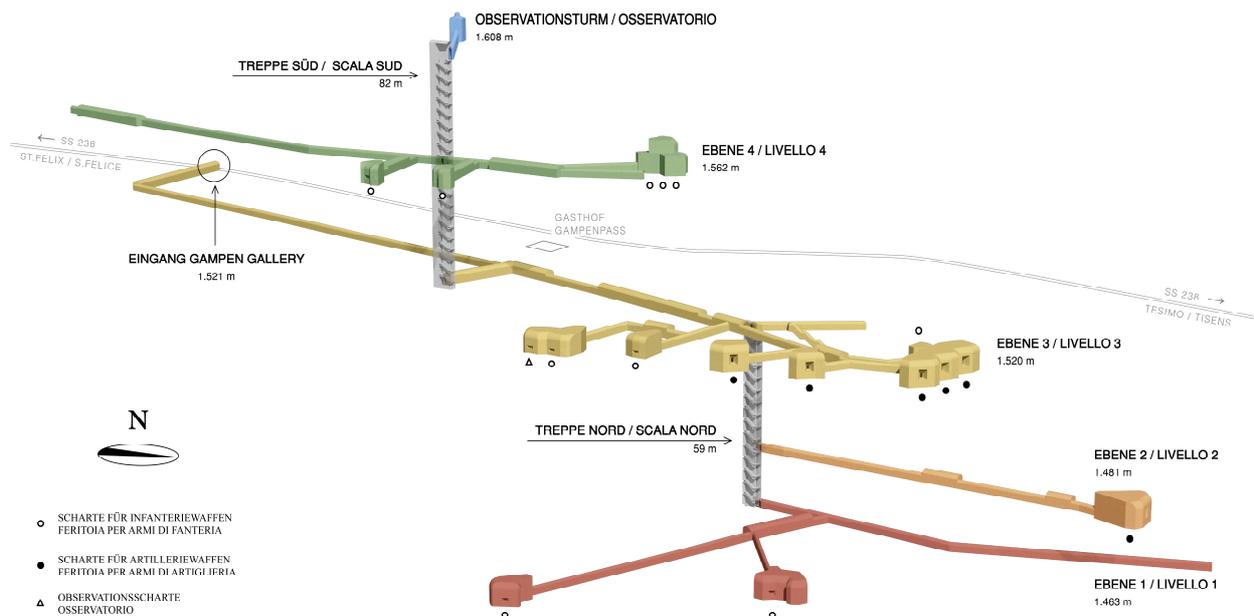


Fig. Ricostruzione del bunker "Opera 1" sul Passo delle Palade , arch. Heimo Prünster

#### B 4.2 La musealizzazione delle opere fortificate di difesa

Nell'aprile del 2010 è stato inaugurato il bunker-museo delle Palade, aperto al pubblico come monumento di Storia della Guerra. In collaborazione con l'Azienda per il Turismo Alta Val di Non, l'arch. Walter Dietl ha sviluppato un concetto per utilizzare la galleria di ingresso di 60m di lunghezza, accessibile direttamente dalla strada. Un elemento angolare sporgente in lamellare di legno segnala l'ingresso alla galleria. Sotto la zona coperta vi sono due box, leggermente sfalsati, la biglietteria / negozio e i servizi igienici con un deposito (progetto finanziato da Senale - San Felice). Con questa dotazione minima, la Gampen Gallery ha inaugurato l'attività espositiva con una mostra sui pascoli e sulla zona del Passo (progetto finanziato dall'Azienda per il Turismo Alta Val di Non). Fin dall'inizio era stato previsto il futuro ampliamento.

Già nel 2014, infatti, fu ampliata l'area per il pubblico e chiuso l'anello di visita. Un tunnel nelle viscere della montagna ospita in 40 vetrine un'esposizione di minerali, con l'accesso a una postazione di tiro di fanteria e artiglieria puntata verso la Valle dell'Adige. Al termine del percorso museale, il visitatore raggiunge l'uscita sul lato nord del complesso difensivo del bunker, e può ritornare per la forestale al ristorante sul passo delle Palade.

Dal 2015, nella galleria d'ingresso è allestita una nuova mostra sulla costruzione della strada delle Palade nel periodo 1935-39. Il bunker, molto apprezzato da ospiti e visitatori locali, verrà ulteriormente ampliato non appena disponibili le risorse.

## **B 5 Il Gasthof Passo Palade e il turismo della Val di Non tedesca**

Subito dopo la Seconda Guerra Mondiale, sul passo delle Palade fu costruito il “Gasthof Passo Palade”. Nell’ottobre del 1947 Alois Kofler di Senale acquistò il terreno dal Consorzio delle malghe, e costruì un edificio semplice con tetto a sella. Nemmeno 10 anni dopo, nel marzo 1957, Kofler dovette vendere l'albergo a Josef Geiser Perlhofer, nonno di Bernhard Geiser, l'attuale proprietario. Josef Geiser fece ampliare il balcone sulla facciata sud e costruire due annessi sul retro. Per il resto però, l'odierno edificio corrisponde, nel complesso, all'impianto originale, con la stube per gli ospiti al piano terra e quattro camere al primo piano. L'albergo è ben frequentato da turisti e locali.

Il turismo in Alta Val di Non riveste ancor oggi un'importanza secondaria. Nel 2018 si sono registrati 12.257 pernottamenti, per una disponibilità di 187, con un'occupazione modesta attorno al 18%. A maggior ragione, sorprende in bene l'assegnazione nel 2019 del Premio “Albergo storico dell'Anno in Alto Adige” alla locanda “Zum Hirschen”, che risale all'epoca di fondazione del convento a Santa Maria di Senale. Il proprietario, la famiglia Kofler-Mocatti, ha incaricato della ristrutturazione l'architetto modenese Lorenzo Aureli, che le ha restituito il carattere di una moderna “casa del pellegrino”: un deliberato atteggiamento di rinuncia e la concentrazione sui caratteri essenziali conferiscono al Cervo una sobrietà severa, quasi monastica, oggi una rara ed elegante eccezione rispetto ai tanti alberghi oberati di elementi decorativi.

## **B 6 Il Punto logistico Stradale Passo delle Palade**

Il nuovo Punto logistico stradale del Passo delle Palade è stato inaugurato il 17.03.2010 (progetto preliminare arch. Christian Schwarz, Lana, progetto di Concessione Edilizia ed esecutivo arch. Alessandro Andretta di Prato allo Stelvio), subito dopo è stata demolita la vecchia Casa Cantoniera. La nuova costruzione sfrutta la depressione a ovest della Strada delle Palade per situarvi garage, officine e depositi ed è inserita nel paesaggio con il suo tetto verde. Un unico ufficio e il locale del personale formano un piccolo cubo sollevato su uno zoccolo. Il Punto logistico è affiancato da due rampe carrabili, questo accesso da nord e sud dovrà essere mantenuto anche dopo aver realizzato il progetto sul valico.

Ancor oggi, dall'altro lato della strada, si trova una vecchia officina del Servizio Stradale, con sotto una cisterna serbatoio per il combustibile diesel. Questa officina, a differenza della casa cantoniera costruita assieme alla Strada delle Palade, è di un paio di decenni più recente e senza alcun interesse dal punto di vista architettonico.

## **B 7 Idee per il Passo delle Palade**

Il 13.09.2019, nel fienile della canonica a Senale – San Felice, si sono incontrate 17 persone, tra esperti e rappresentanti di diversi settori di competenza. L'obiettivo del pomeriggio era di raccogliere “idee per il Passo delle Palade” allo scopo di raggiungere un'ampia condivisione per la pubblicazione di un bando di concorso di progettazione. Sotto la guida di esperti, sono state discusse in tre tavoli differenti le tematiche del traffico, di paesaggio e cultura, di economia e turismo. Se ne possono così riassumere i risultati:

## Paesaggio

Il potenziale paesaggistico del sito risiede nella morfologia di conche e colli, e nell'alternarsi di prati soleggiati coltivati a larici contrapposti ad oscuri boschi di abeti. La strada delle Palade collega luoghi culturalmente diversi, con il passo che li mette in contatto: dal punto di vista geografico, geologico e culturale.

Gli aspetti negativi rilevati sono la conformazione leggermente ondulata delle colline, che impedisce quasi di svelare il paesaggio, e la roccia instabile dal lato del bunker, pericolosa dal punto di vista geologico.

Obiettivi rivolti al paesaggio:

- Il parcheggio, da inserire nel migliore dei modi nella morfologia del sito naturale, dovrebbe essere letteralmente immerso nel paesaggio. Anche gli alberi, nella vista dall'alto, dovrebbero possibilmente contribuire a celare la presenza delle automobili.
- I prati di larici e altre superfici di utilizzo agricolo devono essere conservati al meglio. È da tutelare la varietà dei prati di montagna, rinunciando all'uso intensivo di fertilizzanti e favorendo un habitat naturale intatto.
- La realizzazione del nuovo progetto dovrà comportare minime superfici sigillate.

## Traffico

La situazione attuale è pericolosa e caotica. Si rileva tuttavia che non sarà sufficiente concentrare solo sul passo interventi di mitigazione del traffico. Per quanto riguarda il traffico, quindi, l'area di progetto dovrebbe essere allargata, dato che il rettilineo sul valico è l'unica possibilità per sorpassare con la visuale libera, per cui sarebbero da prevedere corsie preferenziali per i camion in salita.

Negli ultimi anni, il cicloturismo è molto aumentato e il passo è oggi meta di turisti in bici elettrica e di numerosi sportivi in bici da corsa.

Nei giorni di punta (massimo 10 all'anno) sostano sulle Palade ca. 230 auto. Il Passo è piuttosto frequentato anche in inverno e il progetto dovrebbe quindi tener conto anche di questa stagione.

Proposte di soluzioni per accrescere la sicurezza del traffico:

- ridurre la velocità di marcia
- regolamentare l'attività di parcheggio
- prevedere e collegare tra loro i percorsi pedonali
- tenere in considerazione l'elevato traffico ciclistico
- incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici

Proposte di soluzioni per accrescere la sicurezza del traffico:

- ridurre la velocità di marcia
- limite di velocità
- ostacoli in carreggiata: ad es. più attraversamenti pedonali con isole spartitraffico centrali (anche a tutela dei pedoni) / elementi divisorii lunghi tra le corsie all'inizio e al termine dei rettilinei / rotonda all'altezza del bunker / ponte sulla strada presso il bunker
- modifica del fondo della carreggiata

Regolamentare l'attività di parcheggio

- eliminare il parcheggio lungo la strada; prevedere parcheggi separati con accesso – uscita dedicati in carreggiata

- tener conto delle esigenze di parcheggi a breve – e lungo termine
- scegliere siti di possibile integrazione paesaggistica; dato che i punti di partenza per le passeggiate sono distanti tra di loro, si potrebbe ragionevolmente suddividere la capacità dei parcheggi

Prevedere e collegare tra loro i percorsi pedonali

- aumentare il numero di attraversamenti e metterli in sicurezza
- lungo l'intero tragitto, prevedere un nuovo percorso pedonale separato dalla corsia di marcia, in cui far confluire sentieri e passeggiate, fermata dell'autobus, bunker e parcheggi

Tenere in considerazione l'elevato traffico ciclistico

- prevedere una pista ciclabile parallela al percorso di collegamento pedonale

Incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici

- creazione di una fermata centrale attraente nella zona situata tra albergo e bunker

### Cultura

- creazione di un Centro visite dedicato alla storia, alla cultura e alla natura dell'Alta Val di Non (tedesca). Il passo delle Palade costituisce il "ponte tra la Valle dell'Adige e l'Alta Anaunia" ovvero la porta verso l'Alta Anaunia. I visitatori devono comprendere che al valico inizia l'Alta Anaunia tedesca, un territorio sicuramente da scoprire. Bisogna risvegliare la curiosità. Altre aree di interesse sono: la chiesa e i cammini dei pellegrini / i masi e la storia degli insediamenti / i sentieri escursionistici, le gole, la cascata, la vecchia sega.
- centro di documentazione sulla storia della Strada del Passo delle Palade
- valorizzazione del bunker delle Palade con manifestazioni culturali e utilizzo di una cantina di maturazione di una varietà di formaggio appositamente creata (formaggio del bunker). L'edificio di accesso dovrebbe essere più visibile ed eventualmente integrato nell'ingresso del Centro visite.

### Economia e turismo

- vendita di prodotti dell'agricoltura tipici e autentici dell'Alta Anaunia, in un cosiddetto "Gâmpmladele", pur senza creare concorrenza agli alberghi esistenti. Funzione di vetrina di prodotti locali. Speck – formaggi – erbe (tarassaco / dente di cane)
- vetrina Alta Anaunia: presentazione di aziende artigianali, ad es. falegnamerie e altro, nonché di tecniche tradizionali di artigianato, quali manifattura di rastrelli e cesteria. Come già per "Mir Sarnar", l'artigianato locale potrebbe presentarsi sotto il motto "Mir Uansberger".

### Segnaletica

Partendo dal Centro visite centrale, deve essere sviluppato un sistema unitario di segnaletica e orientamento per il passo e il Comune di Senale – San Felice. Il sistema di orientamento per pedoni e ciclisti deve trarre ispirazione dalle peculiarità del paesaggio, della storia e della cultura del luogo. Un buon sistema di segnaletica deve trasmettere un senso di pulizia visiva nell'ubicazione e nella tipologia dei cartelli.

## B 8 Programma piani volumetrico

### B 8.1 Infrastrutture per la mobilità e pianificazione del verde

Il progetto deve essere inserito nel paesaggio naturale del valico, specie nella zona del nuovo parcheggio. Una vegetazione adatta al sito, la rinuncia a un'inutile impermeabilizzazione del suolo e l'inserimento del parcheggio / dei parcheggi nella morfologia del terreno devono arricchire la potenzialità naturale del sito. Saranno da prevedere 150 parcheggi in totale, 30 per sosta breve e 120 per il parcheggio a lunga durata; con la possibilità di aumentarne la capacità fino a 200.

	m <sup>2</sup>
100 posti auto a lunga durata (100 x 12,5 m <sup>2</sup> )	1.250
superficie di circolazione (senza verde)	1.000
30 posti auto per sosta breve (30 x 12,5 m <sup>2</sup> )	375
superficie di circolazione	250
superficie di parcheggio complessiva, tot.	2.875

Data l'importanza della pianificazione del paesaggio nei parcheggi, sono state considerate per i posti di sosta lunga anche le superfici a verde, per formare un complesso inserito nella natura. Il concetto del verde deve naturalmente riguardare tutto l'areale di progetto, tenendo conto anche dei nuovi collegamenti pedonali e ciclabili. Il percorso pedonale deve avere una larghezza di almeno 2 metri, la pista ciclabile di almeno 3 metri.

	m <sup>2</sup>
percorsi pedonali, larghezza ca. 2 m x 400 ml	800
verde lungo il percorso pedonale e la ciclabile	400
rinverdimento parcheggio	500
superfici percorsi pedonali e verde	1.700

Molto importante è lo sviluppo dei mezzi di trasporto pubblico, che devono prestare servizio anche il fine settimana a orari accettabili, e con la possibilità di prevedere ulteriori "shuttle". Le Palade potrebbero così diventare una "smart destination", con funzione esemplare di sviluppo per il futuro.

### B 8.2 Il Centro visite

Il corpo d'edificio per il Centro visite è un elemento nuovo, che rimanda per trattamento compositivo e contenuto alla particolarità del luogo. L'Alta Anaunia tedesca, regione legata alla tradizione ma moderna e dinamica, vi presenta le sue attività economiche, dall'artigianato e agricoltura di montagna fino al turismo in progressivo sviluppo.

L'architettura deve adattarsi al luogo, sarà essenziale e di chiara riconoscibilità. L'ente banditore valuterà positivamente caratteri esecutivi riferiti alle peculiarità locali e l'uso di materiali di costruzione locali quali pietra e legno. Il Centro visite dovrà accorpare le diverse funzioni, evitando un insediamento sparso.

Queste le singole funzioni:

- nel Gâmpmladele sono in vendita manufatti di produzione agricola dell'Alta Anaunia tedesca. Anche quando l'emporio è chiuso, esso deve presentare ai visitatori l'economia della montagna.
- le diverse aziende artigianali della regione hanno a disposizione una vetrina (non praticabile) per i loro prodotti.
- i viaggiatori con i mezzi pubblici devono disporre di una sala d'attesa riscaldabile.
- informazioni su sentieri escursionistici e piste ciclabili, alberghi e ristoranti.
- orari dei mezzi di trasporto pubblici.

Le facciate stesse dell'edificio saranno utilizzabili per le informazioni!

Il Centro visite non dovrà disporre di personale proprio, ma potrà usufruire di quello del bunker delle Palade.

Il Centro visite dovrà essere realizzato in due fasi. Nella prima fase saranno da prevedere i seguenti locali:

	m <sup>2</sup>	h	m <sup>3</sup>
Gâmpmladele: prodotti dell'economia montana	70		
vetrine aziende artigianali	30		
fermata autobus / locale attesa	25		
servizi igienici	15		
Σ Centro visite prima fase	140	4,5	630

Successivamente, il Centro visite verrà ampliato con una zona per esposizioni pubbliche.

	m <sup>2</sup>	h	m <sup>3</sup>
superficie espositiva	60	4,5	270
Σ Centro visite prima e seconda fase	200	4,5	900

Nel progetto, devono essere chiaramente distinte le due fasi, da realizzarsi separatamente!

Il bunker delle Palade sarà sempre utilizzato come centro di documentazione e arricchito di mostre.

Ampliamento e musealizzazione del bunker fanno già parte di uno specifico progetto, ed esulano quindi dal concorso.

### **B 8.3 Segnaletica e sistema di orientamento**

Si deve sviluppare un sistema di segnaletica e orientamento per pedoni e ciclisti, da adottare in seguito in tutto il territorio comunale di Senale – San Felice. Il sistema di orientamento dovrà suggerire l'identità del luogo e intessere relazioni con il paesaggio, la storia e la cultura.

## **B 9 Criteri ambientali minimi**

Si tratta di un'opera a basso impatto ambientale in conformità ai criteri ambientali minimi di cui al sottoidicato decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare:

D.M. 11 gennaio 2017, pubblicato in G.U. n. 23 del 28 gennaio 2017, "Criteri ambientali minimi progettazione e lavori", Allegato 2

Il progetto di concorso da presentare (progetto di fattibilità) deve rispettare il punto 2.2 dell'allegato 2 del decreto ministeriale citato. I punti 2.3, 2.4, 2.5 vanno applicati nella successiva progettazione / direzione lavori. Qui va precisato che per quanto riguarda le prestazioni energetiche non si farà riferimento al DM 26.06.2015 ma alla normativa Casa Clima vigente in Alto Adige.

Nella esecuzione delle aree di parcheggio e dei percorsi è auspicabile la rinuncia all'impermeabilizzazione del suolo, la vegetazione deve essere in sintonia con il luogo. I piccoli locali del centro visitatori devono essere ritagliati a misura del luogo, una realizzazione adeguata al sito e con l'uso di materiale edilizio regionale è da privilegiare.

Le prescrizioni specifiche riportate nel Decreto ministeriale non sono attinenti al livello di dettaglio richiesto per il concorso di progettazione e quindi dovranno essere osservate nelle successive fasi di progettazione.

### **Bibliografia:**

- John W. Cole und Eric R. Wolf, *The Hidden Frontier. Ecology and Ethnicity in an Alpine Valley*, New York / London 1974
- John W. Cole und Eric R. Wolf, *La frontiera nascosta. Ecologia e etnicità fra Trentino e Sudtirolo*, San Michele all'Adige 1993
- John W. Cole und Eric R. Wolf, *Die unsichtbare Grenze. Ethnizität und Ökologie in einem Alpental*, Wien / Bozen 1995
- Margareth Lanzinger und Edith Saurer (a cura di), *Ungleichheit an der Grenze. Historisch-anthropologische Spurensuche im alpinen Raum: Tret und St. Felix*, Bozen, Edition Raetia, 2010
- Distel Vereinigung (a cura di), *Nonsberg / Val di Non, Kulturelemente 137*, 2018
- Gampenpasskomitee (Hg.), *Die Straße über den Gampenpass, Geschichte, Landschaft, Kunst und Brauchtum*, Bozen / Bolzano 2015
- Stephan Illmer, *Unterwegs in den Nonsberg. Übergänge, Durchgänge, Grenzgänge zwischen Südtirol und Trentino* [traduzione italiana di Manuela Benetton: *Strada facendo in Alta val di Non. Passaggi e sottopassaggi di confine tra Alto Adige e Trentino.*] in Andrea di Michele, Emanuela Renzetti, Ingo Schneider u. Siglinde Clementi (a cura di): *An der Grenze. Sieben Orte des Übergangs in Tirol, Südtirol und im Trentino aus historischer und ethnologischer Perspektive*. [Al confine. Sette luoghi di transito in Tirolo, Alto Adige e Trentino tra storia e antropologia.] Raetia, Bozen / Bolzano 2012, pagg. 313-333. [pagg. 305- 325.]
- Stiftung Südtiroler Sparkasse (a cura di), *L'albergo storico dell'anno in Provincia di Bolzano 2019. Premio della Fondazione Cassa di Risparmio di Bolzano in collaborazione con la Soprintendenza ai Beni Culturali e l'Unione albergatori e pubblici esercenti*, Bolzano / Bozen 2019