

SUPERTRENTO

Scenari Urbani Partecipati
per l'Ecologia e la Rigenerazione

SUPERTRENTO

Incontri tematici / Report

SUPERTRENTO è un percorso del **Comune di Trento**
realizzato in collaborazione con **Campomarzio**



COMUNE DI TRENTO

campomarzio

Il percorso SUPERTRENTO e l'interramento

SUPERTRENTO è un percorso partecipato che l'Amministrazione comunale ha inteso intraprendere per ragionare insieme alla comunità su cosa potrà diventare l'areale ferroviario nella prospettiva dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia. In questi ultimi due anni il dibattito si è concentrato sul progetto di Rete Ferroviaria Italiana per la circonvallazione ferroviaria di Trento per le merci nel corso del quale si sono spesso confusi i due progetti. È importante precisare che se i due progetti sono collegati perché uno, quello della circonvallazione, abilita l'altro, si tratta però di progetti distinti, con origini e obiettivi diversi.

La circonvallazione ferroviaria per le merci è un tassello del progetto di potenziamento del corridoio del Brennero a sua volta parte del grande disegno della rete dei corridoi europei pensato per collegare i territori dell'Unione e risolvere le criticità che limitano il transito di persone e merci. Il nostro territorio è interessato dal corridoio Scandinavo/Mediterraneo che è il più lungo della rete. Lungo questo corridoio l'intervento principale è il Tunnel di base del Brennero. La circonvallazione ferroviaria di Trento quale tassello del disegno europeo è sostenuto dallo Stato italiano e finanziato con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e si sviluppa lungo un tracciato definito dalla Provincia di Trento nel 2009. In questo contesto quello che ha potuto e voluto fare il Comune di Trento è stato porre le condizioni perché le ricadute di questo grande progetto potessero essere le più favorevoli per la città a partire proprio dal recupero dell'idea dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia. Questo infatti è un progetto del Comune che risale all'inizio degli anni 2000 in occasione di una variante allo strumento urbanistico comunale (PRG 2001) di cui consulente era l'architetto spagnolo Joan Busquets.

È dalla lettura dello sviluppo storico della città che nasce l'idea dell'interramento del tratto storico della linea ferroviaria realizzando al suo posto un "boule-

vard" dalle forti valenze urbane, per la ricucitura urbanistica e la valorizzazione del patrimonio storico e architettonico della città. Un'opera che tendeva a risarcire almeno parzialmente Trento per la perdita del rapporto con il suo fiume rettificato e distanziato dalla città nella seconda metà dell'800 anche per fare spazio alla realizzazione della ferrovia.

Trento infatti fino alla metà del XIX secolo aveva sostanzialmente conservato la forma e la struttura dei secoli precedenti. Era una città compatta, lambita nella parte nord da un'ansa del fiume Adige e circondata sugli altri lati da una cinta muraria. Al di là del fiume c'era solo la badia di San Lorenzo collegata alla città nei pressi di Torre Vanga dall'unico ponte sul fiume. A partire dal 1850 circa una serie di grandi opere, prime fra tutte la rettifica del fiume Adige e la realizzazione della ferrovia a cui si aggiunge la progressiva demolizione della cinta muraria, imprimono una profonda e rapida trasformazione della città che si sta aprendo al futuro.

La corsa verso il futuro ha però sacrificato alcuni riferimenti storici che difficilmente potranno essere recuperati. In particolare la città ha perso quel rapporto con il suo fiume che la visione di Busquets tende a recuperare tramite l'interramento della ferrovia.

C'è però un problema di fondo che condiziona pesantemente lo sviluppo del progetto Busquets. L'interramento si sarebbe dovuto realizzare mantenendo in funzione la linea ferroviaria. Le ipotesi di intervento presupponevano di intervenire per parti, prima su un binario, mentre sull'altro i treni avrebbero continuato a transitare, e poi, interrato il primo e deviando su questo l'intero traffico ferroviario, si sarebbe intervenuti sul secondo. Un'ipotesi estremamente complessa, che presupponeva necessariamente tempi lunghissimi e conseguenti costi elevatissimi. Per questi motivi l'idea dell'interramento, pur avendo affascinato la comunità, è rimasta per molti anni congelata.

È negli anni immediatamente successivi all'appro-

vazione della Variante al PRG 2001 che si cominciano a sviluppare da parte di RFI i progetti delle tratte di accesso sud al tunnel di base del Brennero compresa la circonvallazione di Trento e Rovereto.

A partire dal 2014 d'intesa con la Provincia di Trento e con l'allora Commissario Straordinario di Governo è stata avviata una rivisitazione del progetto. È in questa fase che comincia a prendere corpo l'idea di integrare il progetto ferroviario con i progetti di riqualificazione urbana e della mobilità per la città di Trento.

Trovando infatti modo di realizzare una stazione temporanea nel punto di congiunzione tra la nuova galleria per le merci e la linea storica e compatibilizzando le quote dei binari delle due linee, la galleria merci potrebbe essere utilizzata temporaneamente anche per il passaggio dei treni passeggeri; in questo modo il tratto della linea storica che attraversa la città verrebbe completamente sgravato dal passaggio dei treni rendendo molto più semplice ed economico il suo interrimento.

Nasce così l'ipotesi del "Progetto integrato" avvalorato dalla sottoscrizione nel 2018 (e atto aggiuntivo del 2019) di uno specifico protocollo di intesa tra RFI, Provincia e Comune di Trento. Conseguentemente agli accordi sottoscritti, il progetto della circonvallazione ferroviaria è stato sviluppato coerentemente con la prospettiva dell'interrimento ponendo le condizioni per la sua concreta realizzabilità.

La parte dell'areale ferroviario che potrà essere liberata dai binari va da via Madruzzo e quindi dal Palazzo delle Albere a sud fino all'ex Scalo Filzi a nord, più o meno all'altezza del Campo di atletica Covi-Postal.

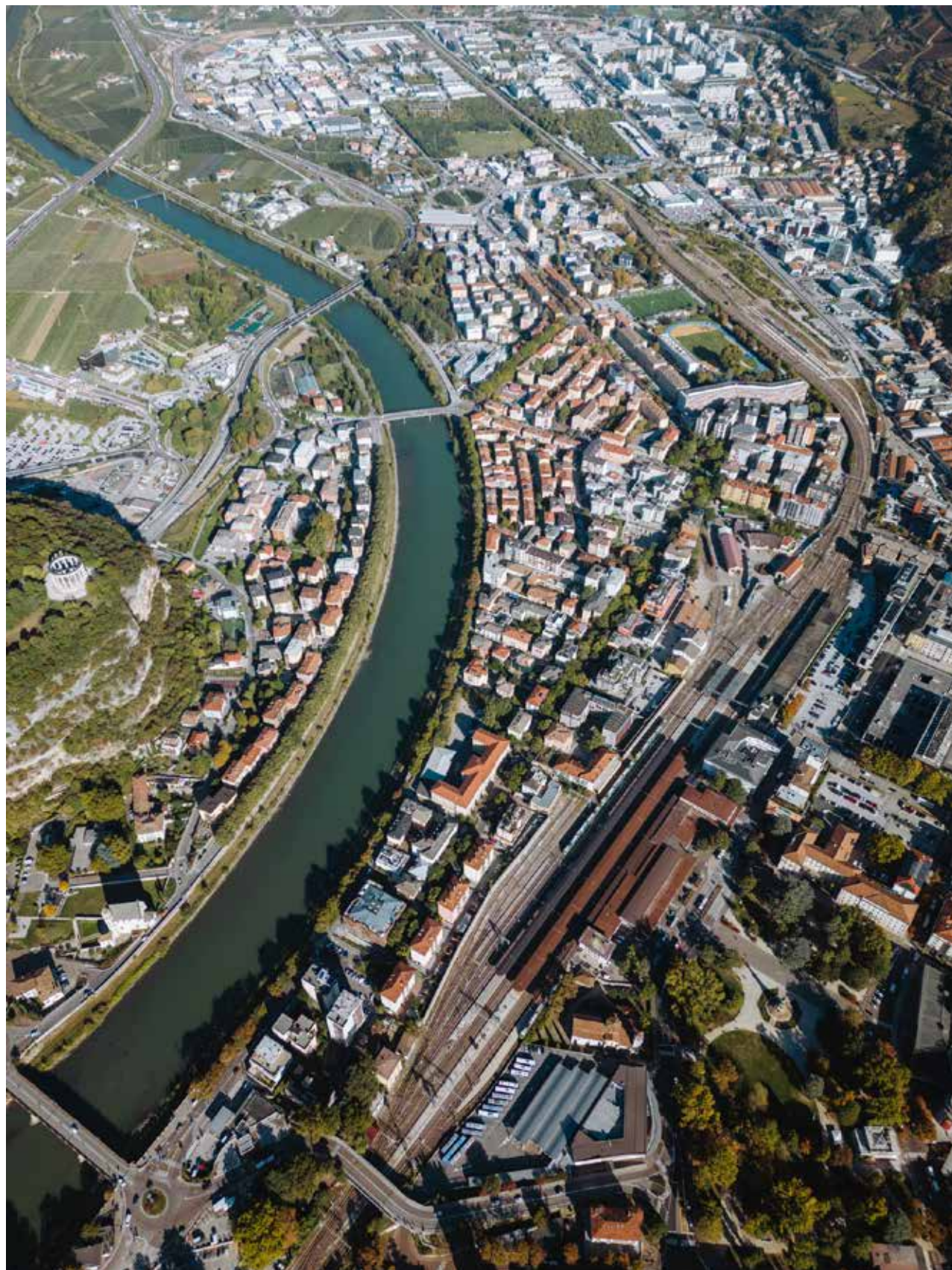
Scorrendo idealmente questo tratto e immaginandolo trasformato grazie all'interrimento, si intuisce immediatamente l'enorme potenzialità del progetto sia per il possibile ridisegno dell'areale ferroviario liberato dai binari, sia per la valorizzazione di tutte le aree limitrofe.

È per questa grande potenzialità così decisiva per

attivare un processo di rigenerazione dell'intera città che l'Amministrazione ha inteso affrontare il processo di costruzione del progetto di trasformazione nel modo più partecipato possibile. Se lo sviluppo tecnico delle previsioni sarà affidato a uno o più concorsi di progettazione, il definire cosa la comunità si aspetta da questo progetto non può che essere affrontato e discusso se non con la stessa comunità.

Questo l'obiettivo di SUPERTRENTO: definire insieme quali sono le aspettative, le speranze, i sogni ma anche le criticità della nostra città e decidere insieme cosa di questo potrà essere posto alla base delle future progettazioni. In altre parole definire le "linee guida" per i futuri concorsi di progettazione.

» Aree della linea ferroviaria del Brennero visto verso nord.
In alto a destra l'ex scalo merci Filzi e in basso l'areale della stazione.



Informati. Immagina. Partecipa

La città, nel suo insieme di norme, comportamenti, comunità, politiche e sistemi di governo è, fino al Ventesimo secolo un sistema semplice. Chi sta ai vertici decide il futuro e chi esegue le strategie riproduce esattamente ciò che è stato stabilito o comunque qualcosa di molto simile. Questo sistema-città evolve, dal Ventunesimo secolo, un ecosistema caratterizzato dalla complessità. E in un sistema complesso quando chi sta ai vertici decide A l'esito può essere B, C, D, molto probabilmente non A.

In un sistema complesso infatti, nessuno ha il potere di orientare da solo l'esito di una strategia o di un progetto. In un sistema complesso tale l'esito dipende dalla capacità di tutti gli attori coinvolti di trasformare il proprio punto di vista in un pensiero accessibile, di partecipare al dialogo per costruire una base comune a tutti a partire dalla quale si possa aprire il confronto. La differenza tra il vivere e il prendere decisioni in un sistema semplice o in uno complesso è di per sé lineare: in un sistema semplice quando emerge un problema, un'opportunità o, come accaduto molte volte anche nel passato di Trento, c'è una nuova parte di città da pensare, vengono chiamati i tecnici deputati e gli viene chiesto di intervenire. I professionisti chiamati intervengono sul problema pensando e proponendo la migliore soluzione. Abbiamo costruito le città per secoli in questo modo e sono le città in cui viviamo ma è oggi sotto gli occhi di tutti che questo modo di costruirle non funziona più.

Non funziona perché il problema, la situazione, la nuova parte di città da rigenerare non è più un tema semplice ma è una questione complessa e di conseguenza non è più un tema che si può affrontare con un sapere verticale ma occorre un'intelligenza collettiva perché non è UN tema, UNA situazione ma è una MOLTITUDINE di temi, di situazioni, di aspettative che si intrecciano. E allora per intervenire occorre che i saperi di tutti siano messi in rete perché occorre non partire dalla soluzione ma da come guardiamo al problema. Occorre partire dalla

costruzione di un'idea di futuro prima che dalla costruzione di un'infrastruttura futuribile.

Occorre, in altre parole, partire dalla capacità di stare in un processo di confronto orizzontale che è innanzitutto un confronto tra le componenti economiche, culturali, sociali, tecnologiche che costituiscono una città. Perché la complessità la affrontiamo con infrastrutture che si adattano anzi, ancor più... che dialogano con la società. Il contrario, ossia adattare la società al costruito, non funziona più.

Il ruolo di SUPERTRENTO è dunque duplice: da un lato costruire e facilitare un processo e un percorso che sappiano far diventare la città un tema di tutti. Dall'altro provare a costruire uno spazio in cui i saperi e le competenze di tutte e tutti vengono messe a disposizione della comunità per dare modo a ognuno/a di informarsi, crearsi un'immagine o un pensiero e partecipare al confronto sentendosi adatto/a.

Il percorso di rigenerazione di cui SUPERTRENTO è parte, arriva da lontano in quanto prende avvio nel 2001 quando l'idea dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia viene formalizzata all'interno del Piano Regolatore della città a seguito del lavoro dell'architetto catalano Joan Busquets. È un percorso con orizzonti lunghi le cui tempistiche immaginate collocano il punto di arrivo nel 2035.

L'obiettivo principale di questo lungo percorso è quello di rigenerare ossia di generare di nuovo, ricostruire, rendere di nuovo efficiente una parte di città e per riuscire nel raggiungere tale scopo, come ogni processo di rigenerazione, anche quello che coinvolge la città di Trento richiede siano presenti e rimangano costanti nel tempo tre elementi: l'iniziativa, l'immaginazione e il cambiamento.

L'amministrazione comunale già nel 2001 ha dunque preso l'iniziativa, individuando aree di intervento e strumenti che possano favorire una rigenerazione complessiva del tessuto urbano. Tale iniziativa si è poi rinnovata nel 2022 quando la stessa ammini-

strazione ha inteso avviare SUPERTRENTO, un percorso di un anno strutturato per immaginare la città del futuro e coinvolgere la cittadinanza nel definirne le linee guida progettuali. Proprio la definizione di queste linee guida e la creazione di una comunità di cittadini e cittadine che possano prendersi cura della loro attuazione è il nodo di un percorso che vuole generare un cambiamento.

SUPERTRENTO non è un dunque un progetto già disegnato di come vogliamo diventi la città tra cinque, dieci, quindici anni. È un processo pensato e strutturato per produrre le linee guida che saranno alla base dei futuri concorsi di progettazione dei masterplan dell'areale ferroviario ossia produrre un documento che attraverso la descrizione testuale, grafica e visiva riporti quelle che sono le aspettative, i vincoli, i bisogni e gli scenari che emergeranno dal confronto con la comunità.

SUPERTRENTO ha la durata di un anno ed è articolato in più tappe. Prevede, da gennaio 2023, il coinvolgimento puntuale di ogni organizzazione e persona che vorrà prendere parte al progetto (cittadini e cittadine interessati al futuro della città, enti del terzo settore, comitati, associazioni di categoria, imprese...).

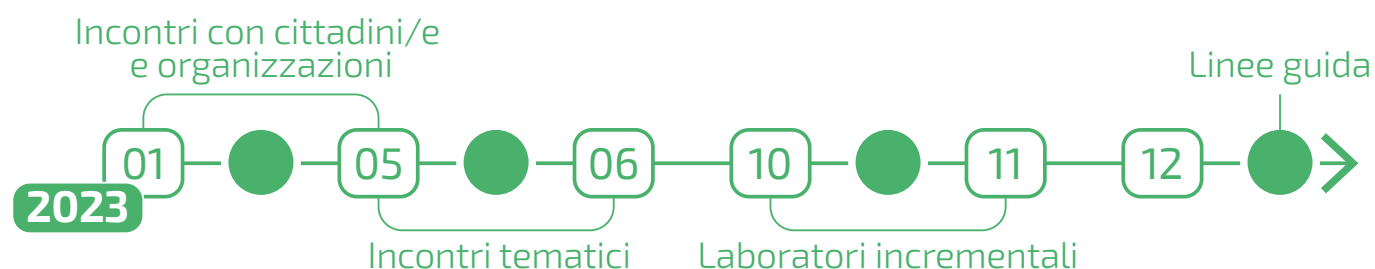
Organizza, nei mesi di maggio e giugno, incontri tematici aperti dedicati all'analisi dello stato attuale, alla mappatura dei progetti e delle aspettative, al confronto con altre esperienze.

Facilita, nei mesi di settembre, ottobre e novembre, laboratori incrementali di co-progettazione di nuovi scenari urbani e delle linee guida che faranno da base per le future fasi di pianificazione dell'area liberata dai binari.

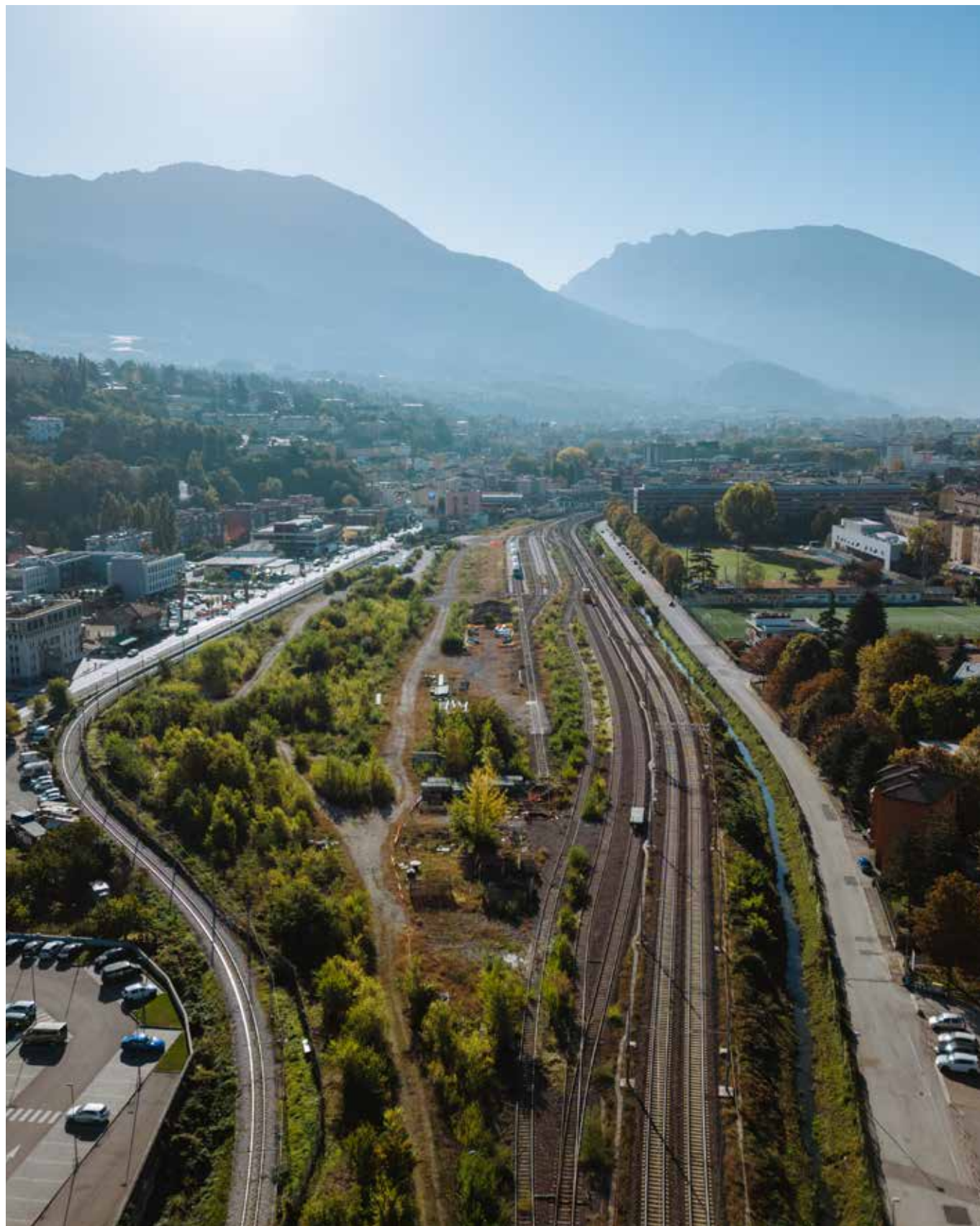
Incentiva la realizzazione di attività collaterali allo scopo di attirare l'attenzione su alcuni spazi e zone della città.

Utilizza il sito internet www.supertrento.it, la stampa, la pagina instagram @super_trento e la pagina Facebook istituzionale del Comune di Trento per informare, comunicare e coinvolgere ogni persona. È pensato per rendere accessibili contenuti complicati, facilitare lo sviluppo di nuove prospettive e mediare il confronto tra punti di vista diversi.

SUPERTRENTO è un percorso di progettazione collaborativa che riconosce a chiunque partecipi ruoli e responsabilità.



» Aree della linea ferroviaria del Brennero visto verso sud.
Vista dell'ex scalo merci Filzi.



Incontri tematici

2. Casa, lavoro, impresa

Informati

Immagina

Partecipa

20 maggio 2023

Ex Atesina / Sala Carrozzeria



Programma

L'obiettivo di questa giornata è quello di **esplorare le nuove forme dell'abitare** e le modalità migliori per pianificare quartieri che, al loro interno, dispongano di servizi diversi e integrati, volti a **migliorare la qualità della vita e le relazioni interpersonali**.

Per fare questo ci informeremo sui **fenomeni sociali e demografici** in atto anche nella nostra città e sugli scenari che si prospettano a partire da problematiche quali la denatalità e l'invecchiamento della popolazione.

Tratteremo gli impatti che può generare sulla città una **strategia di mescolanza** (o *mixité*) e cercheremo di comprendere come multigenerazionalità, multifunzionalità e nuove forme di iniziativa immobiliare ed imprenditoriale con finalità anche sociali possano diventare strategie per affrontare le sfide poste da una società in rapido mutamento.

Approfondiremo inoltre la conoscenza delle **politiche di decentramento** come metodo per aumentare la qualità di vita nei quartieri e delle nuove strategie di sviluppo del lavoro e dei servizi come **incentivo alle piccole imprese e alle attività commerciali**. Ci confronteremo sull'impatto delle iniziative di **riuso, rigenerazione e valorizzazione** di immobili sottoutilizzati per la creazione di luoghi di prossimità e aggregazione.

[approfondisci >](#)

Ripercorrendo le modalità utilizzate per pianificare le città, ed in particolare quelle diffuse del secondo dopoguerra ad oggi, è evidente come la qualità dello spazio urbano risulti molto spesso determinata dalla maggiore o minore integrazione di diverse funzioni nello stesso luogo. Ad esempio: l'espansione incontrollata delle città ha visto la crescita, quasi ovunque, dei cosiddetti "quartieri dormitorio" ossia di **zone costituite unicamente da spazi per abitare e prive dei necessari servizi**. Tali quartieri sono oggi poco vivibili e poco attrattivi e l'iniziale scarsità di spazi commerciali o per lo svago si è tradotta pressoché ovunque nella totale assenza di strutture diverse da quelle residenziali. In questi quartieri la situazione è stata aggravata da una pianificazione o da logiche di mercato che hanno previsto di **concentrare nella stessa zona fasce di popolazione con redditi omogenei**, determinando dunque fenomeni di ghettizzazione di persone a basso reddito o, in alcune città, di formazione di quartieri esclusivi isolati e recintati.

A partire da queste constatazioni, la giornata tematica porterà dunque a riflettere ed indagare l'evoluzione che la progettazione e pianificazione della città ha subito negli anni, cercando di immaginare quale potrà essere l'approccio più efficace per favorire la presenza di spazi ibridi capaci di coniugare abitazione e lavoro, con attività commerciali o servizi, al fine di favorire la diversificazione del tessuto sociale e lo sviluppo di quartieri abitati da persone appartenenti a generazioni e fasce di reddito differenti.

I concetti cardine saranno **multifunzionalità e multigenerazionalità, mixité funzionale e sociale**, sia dal punto di vista della pianificazione urbanistica che dell'iniziativa immobiliare ed imprenditoriale, sia essa privata o sovvenzionata. Analizzeremo le strategie di differenziazione che contribuiscono a creare la **qualità dell'abitare attraverso la coesistenza di nuove forme miste di residenza** tra cui **co-housing e social housing**, servizi di pros-

simità e commercio di vicinato, residenze universitarie e servizi allo studio. Lo faremo tenendo in considerazione l'andamento demografico (inteso sia in termini di invecchiamento della popolazione che di denatalità), i trend di sviluppo socio-economico della popolazione, la vocazione di Trento come città universitaria e le conseguenze che questi fenomeni comportano sull'organizzazione non solo della città ma anche del singolo edificio e della singola unità abitativa.

Programma della giornata

mattina

09:30 / 10:30

Condivisione dei risultati della prima fase del percorso

10:30 / 11:00

Progetti in corso

Cristina Degasperi

Francesco Minora

Maria Laura Frigotto

11.30 / 12.30

Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Gabriele Rabaiotti

pomeriggio

14:30 / 15:30

Pratiche, progetti e testimonianze da altri contesti

Stefano Guidarini

Gianluca Nardone

Francesco Pizzorni

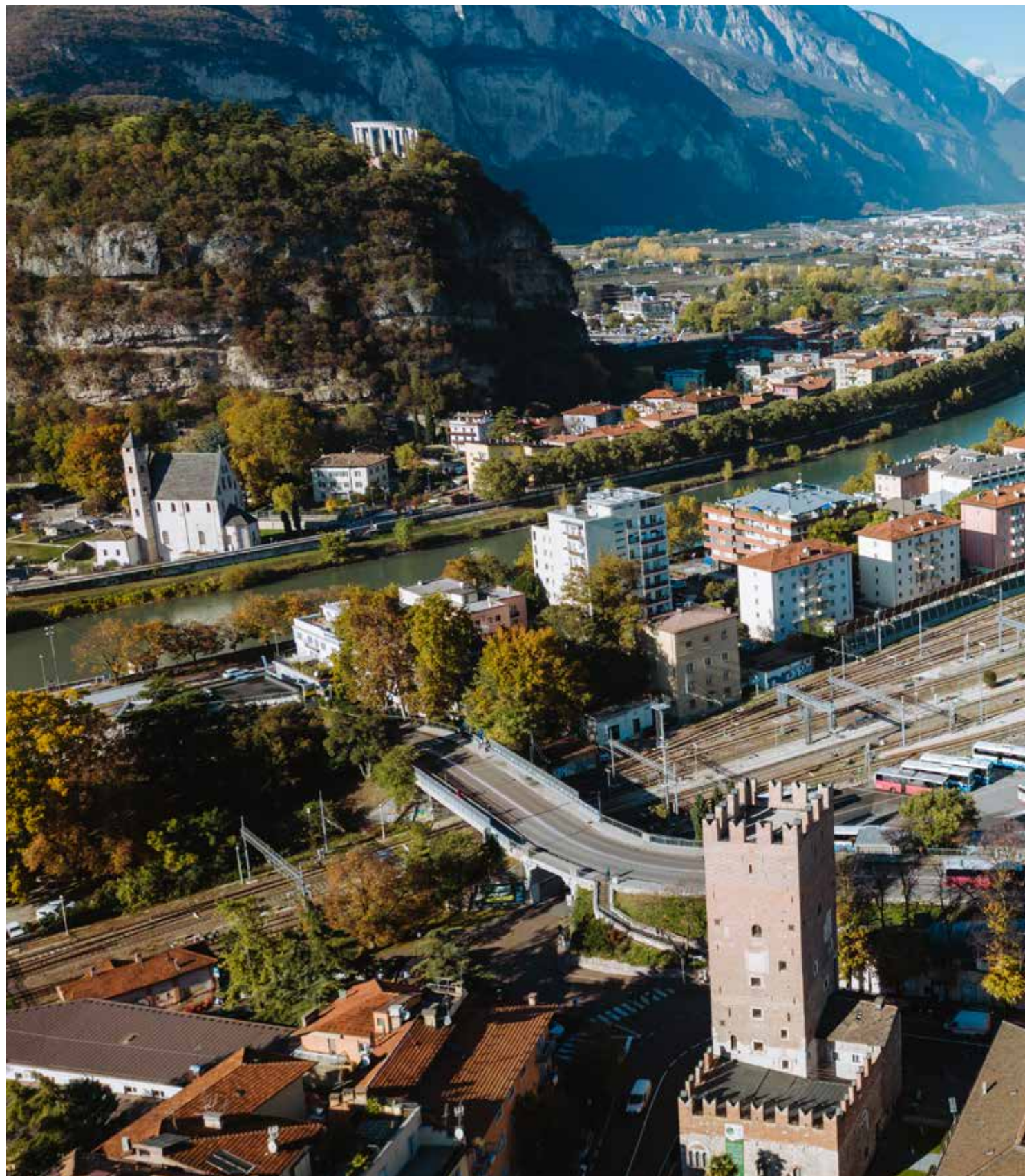
16.00 / 17.30

Dibattiti tematici con i relatori e le relatrici

Informati

Incontri tematici / Report

➤ *Areale della stazione di Trento. Al centro Torre Vanga, la Stazione della Autocorriere e il cavalca-ferrovia.*

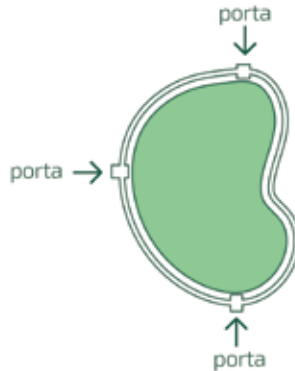




Glossario

Consumo di suolo "zero"

La città storica



#superglossario

Strategia che limita il consumo di suolo partendo dal riconoscimento dei terreni agricoli o seminaturali come beni comuni e risorse non rinnovabili.

Per inquadrare l'operazione dell'interramento all'interno di una cornice più ampia è importante comprendere l'evoluzione storica delle città e la strategia di consumo suolo zero adottata dal Piano regolatore della città di Trento.

Le città sino all'avvento della modernità si sono sviluppate in maniera densa all'interno del perimetro definito dalle mura il cui ampliamento non era facilmente realizzabile. Gli spazi interni alle mura erano pertanto preziosi e venivano sfruttati intensamente e con attenzione. Gli accessi alle città erano marcati dalle porte della cerchia muraria. Urbano ed extraurbano erano fortemente delimitati, città e campagna erano divise, c'era un fuori e un dentro.

La città ottocentesca

Espansione



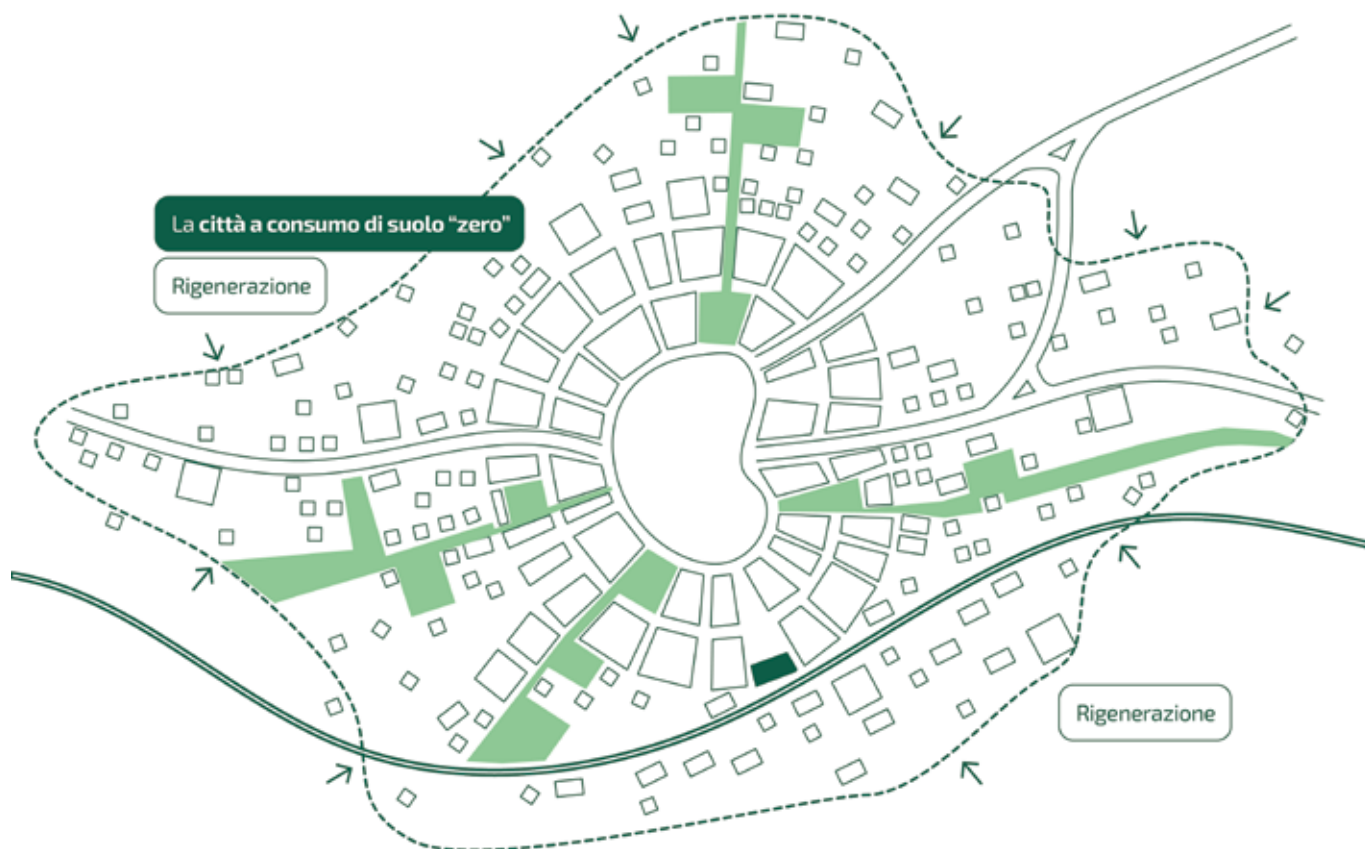
Quando la ferrovia arriva nelle diverse città italiane, verso metà 800, la città è costretta ad aprirsi verso l'esterno. Vengono spesso demolite le mura e si progettano i rami ampliamenti urbani con i quali si estende il tessuto edilizio innanzitutto tra la città storica e la stazione. Le città si aprono alla modernità e le stazioni diventano le nuove porte di accesso per merci e passeggeri.



A partire poi dalla seconda metà del 900, la diffusione dell'automobile come mezzo di trasporto di massa e lo sviluppo della rete stradale e autostradale riescono nell'intento di scardinare definitivamente non solo le mura storiche ma anche quel perimetro compatto definito dalla città ottocentesca. Fino a quel momento le città si misuravano sulla base delle distanze percorribili a piedi e pertanto la loro compattezza e la vicinanza delle funzioni erano requisiti fondamentali.

Con l'avvento dell'automobile diviene possibile vivere, studiare e lavorare in posti completamente diversi le cui distanze non si misurano più rispetto alla percorribilità a piedi ma rispetto alla loro accessibilità con l'automobile. Le città quindi si espandono lungo i nuovi assi stradali, i nuovi tessuti urbani non progettati e non disegnati dilagano a bassa intensità con la prerogativa di disporre di molti spazi aperti destinati alla circolazione e alla sosta dei veicoli. Lo spazio pubblico si riduce per far spazio alle automobili.

Da una crescita urbana progettata e lineare si passa ad una vera e propria esplosione delle dimensioni urbane che determinano in questo modo un consumo di suolo esponenziale. Allo stesso tempo con il crescere della città crescono i problemi di traffico determinati dagli spostamenti generando un circolo vizioso difficile da interrompere.



Per porre un limite alla crescita esponenziale, al consumo di suolo e all'aumento di traffico è dunque necessario consolidare i limiti della città costruita attuando la strategia "zero consumo di suolo". Tale strategia non prevede il blocco della costruzione di nuovi edifici ma richiede che le nuove edificazioni si realizzino all'interno del tessuto urbano già costruito oppure attraverso la demolizione di edifici preesistenti e la loro ricostruzione.

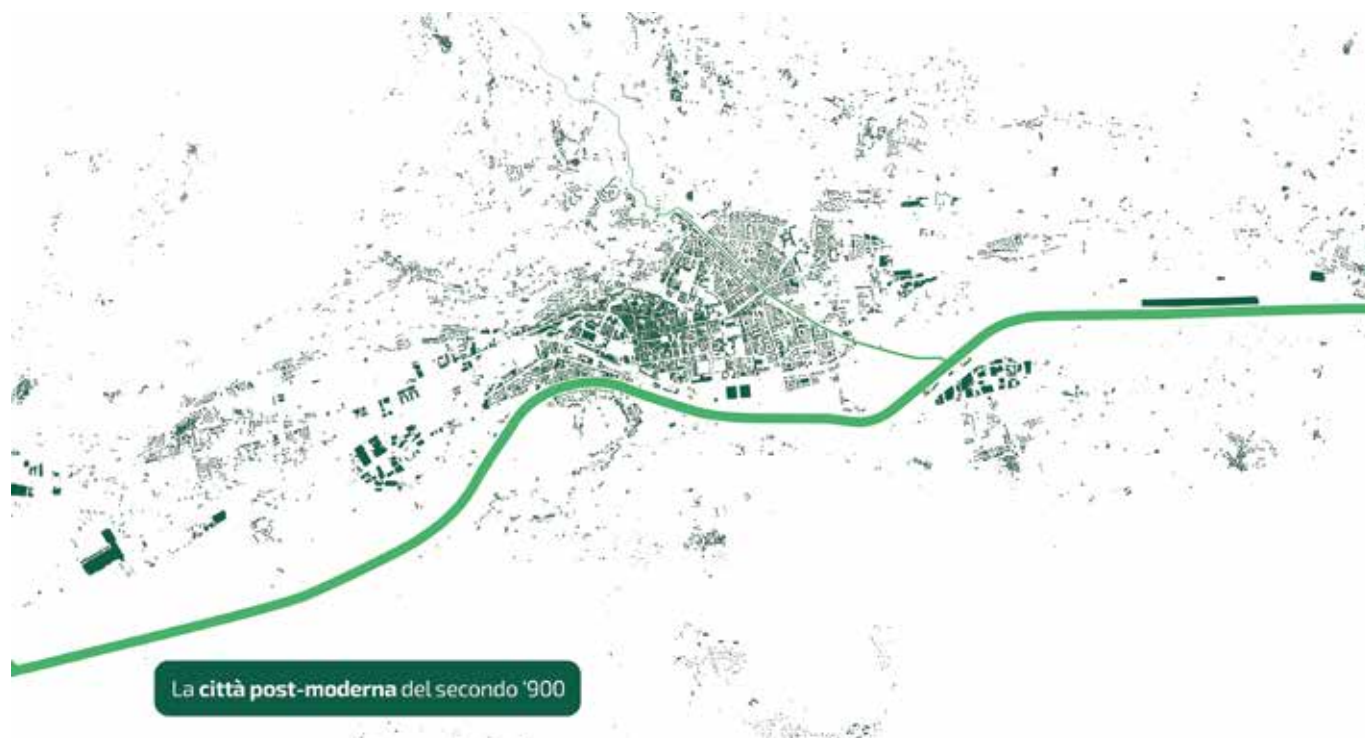
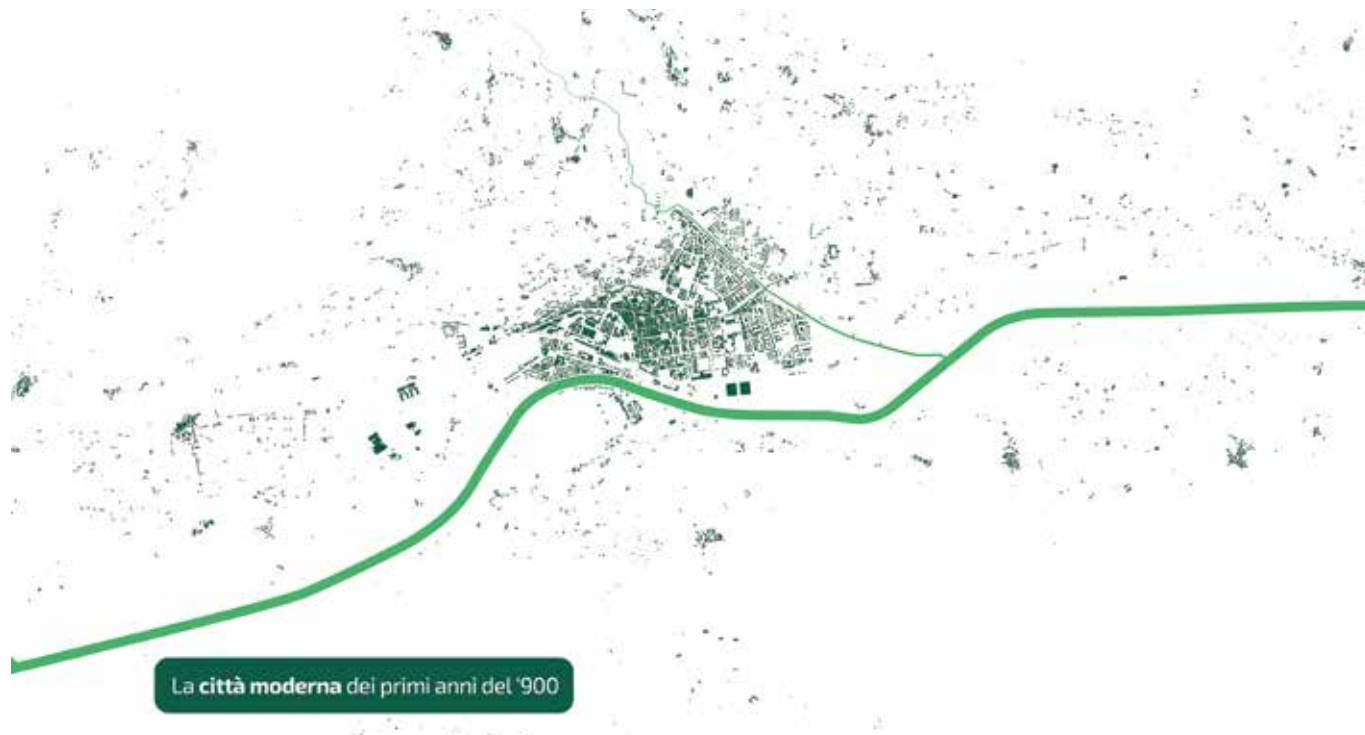
All'interno delle città contemporanee, fenomeni quali la terziarizzazione dell'economia e la dismissione di infrastrutture e impianti industriali, permettono infatti oggi di avviare processi di riconversione basati su strategie consumo di suolo zero proprio perché prevedono la costruzione di edifici a fronte della demolizione di altri o della loro rifunzionalizzazione.

Proprio attraverso questo recente fenomeno di riconversione di spazi precedentemente produttivi, situati all'interno del perimetro urbano, molto spesso le città oggi ricavano da tali operazioni spazi, infrastrutture verdi e corridoi per la mobilità dolce che permettono di limitare l'uso dell'automobile e di riconquistare spazi pubblici a misura di persone.

Anche a Trento possiamo leggere le diverse fasi di sviluppo precedentemente illustrate. Ad un primo nucleo storico molto compatto è seguita, a fine 800 con l'arrivo della ferrovia, una prima espansione che è riuscita a rimanere compatta proprio perché le distanze tra le costruzioni non erano influenzate dalla presenza dell'automobile come mezzo di trasporto preminente. A partire però dalla seconda metà del 900, anche a Trento ed in particolare con l'arrivo dell'autostrada del Brennero la città di Trento vede uno sviluppo urbano disordinato e ad ampio raggio che va a coprire buona parte del fondovalle e degli ambiti collinari.

L'evoluzione della città di Trento







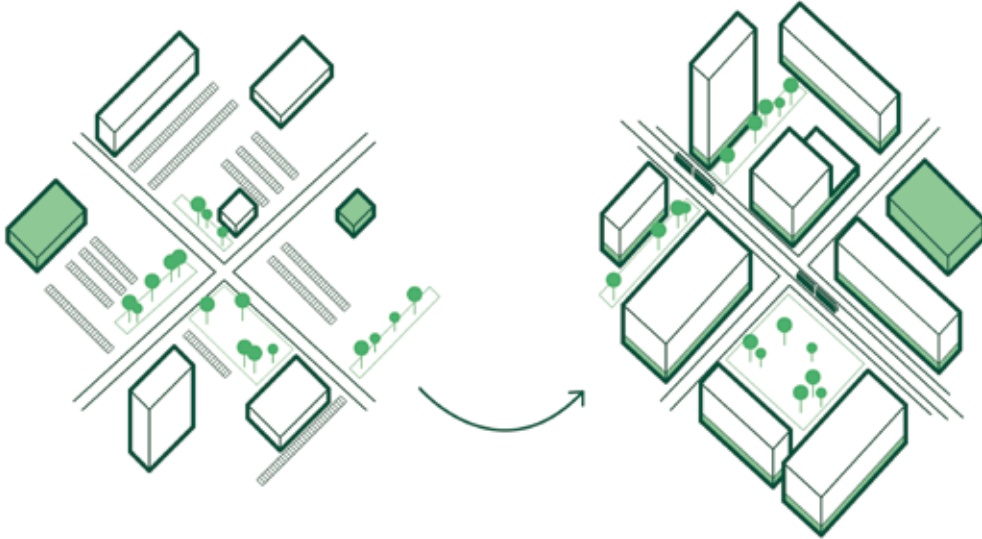
Il cambio di paradigma conseguente alla strategia "consumo di suolo zero" ci costringe però oggi ad immaginare un nuovo modello di città che necessariamente non potrà essere basato unicamente sulle necessità delle automobili.

La strategia "consumo di suolo zero" determina una maggiore densità nello sviluppo della città. Si tratta infatti di una strategia che prevede di "occupare" spazi di risulta prima destinati alle automobili con edifici e costruzioni necessari alla città in evoluzione. Ne consegue che uno dei risultati dell'applicazione di tale strategia è una maggiore *intensità* urbana e una minore disponibilità di spazio. Proprio tale minore disponibilità richiede che lo spazio residuo possa essere dedicato al trasporto pubblico anziché a quello automobilistico privato.

La riduzione del traffico automobilistico e degli spazi dedicati alla sosta delle automobili sono strumenti che consentono la riconversione degli interstizi e delle aree urbane in spazi pubblici destinati alle persone.

Una città densa non significa una città impermeabile e inattraversabile. Attraverso i processi di riconversione e di trasformazione urbana è possibile realizzare quartieri densi e allo stesso tempo porosi, attraversati da percorsi verdi e pedonali che possono offrire occasione di svago e sosta agli abitanti svolgendo allo stesso tempo la funzione di corridoi di mobilità dolce all'interno della città.

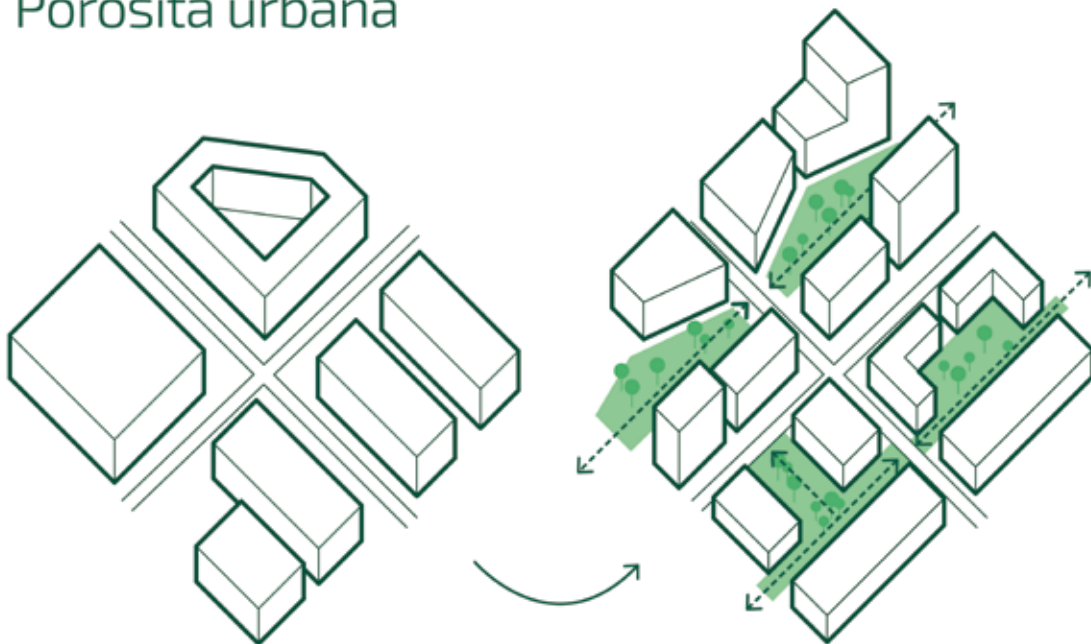
Densità urbana



#superglossario

Indice urbanistico che mette in relazione i volumi costruiti e le persone che li abitano con le superfici di territorio occupate, definendo in questo modo anche un indice di intensità urbana

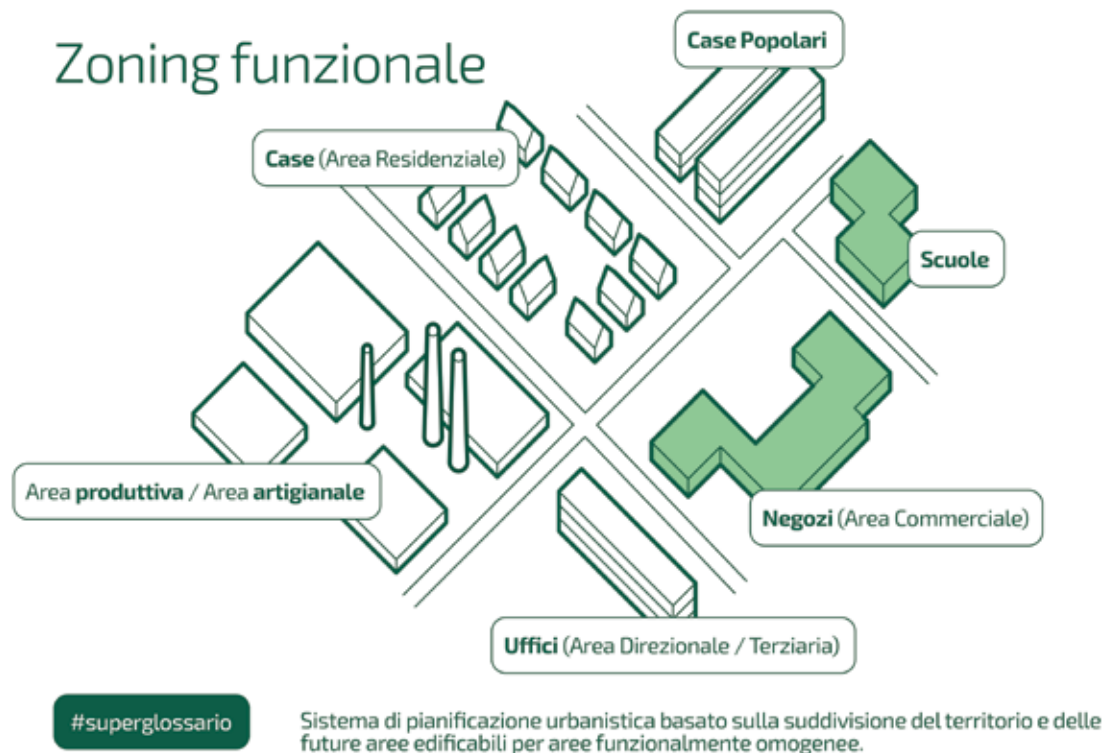
Porosità urbana



Per tutto il 900 la crescita urbana si è basata sul principio dello *zoning* funzionale ovvero su un sistema di pianificazione urbanistica basato sulla suddivisione del territorio e delle future aree edificabili secondo aree funzionalmente omogenee ma molto ben distinte: aree produttive e artigianali, zone e quartieri residenziali, aree commerciali e per la grande distribuzione, quartieri terziari e aree direzionali. Allo stesso modo, attraverso l'individuazione delle aree destinate unicamente all'edilizia popolare, si sono create zone della città abitate da persone con provenienza sociale omogenea che nel tempo hanno dato luogo a quartieri ghetto non integrati con il resto della città.

Questo tipo di città (che a Trento è ben visibile nell'area a nord) ha generato quartieri dormitorio poco vissuti durante l'arco della giornata (tipicamente le aree residenziali), quartieri deserti di notte (aree direzionali che si svuotano la sera) e zone commerciali vissute durante il week end e spopolate durante i giorni feriali.

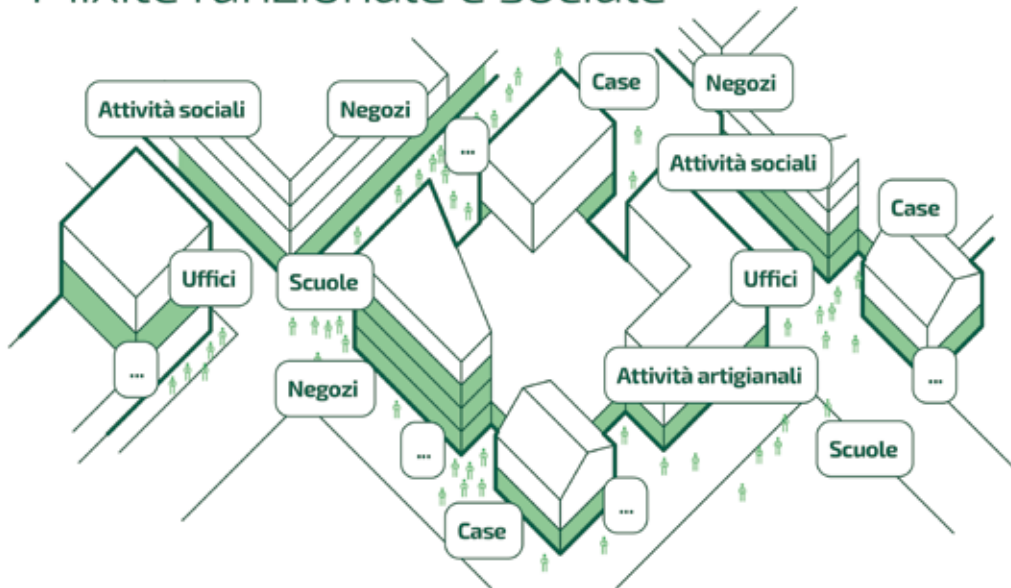
Un modello alternativo e necessario allo *zoning* funzionale è rappresentato dalla *mixité* funzionale e sociale ovvero una strategia progettuale urbanistica che ha l'obiettivo di mescolare varie funzioni e diversi



gruppi sociali di una città per creare uno spazio abitato ricco di quelle relazioni e quei legami trasversali che funzioni quali il commercio e le attività del tempo libero contribuiscono a sviluppare. L'obiettivo di queste strategie è inoltre quello di creare quartieri vissuti da persone con provenienze sociali diversificate evitando fenomeni di esclusione.

Lo stesso discorso e l'importanza della *mixité* come strategia può essere riconosciuto anche a livello di singolo edificio. Se durante il secolo scorso i piani terra degli edifici sono stati prevalentemente svuotati della loro funzione pubblica o destinati a garage e spazi di servizio, è oggi importante recuperare la loro funzione ovvero la funzione dell'attacco a terra (termine col quale si indica il piano strada degli edifici) per l'inserimento di funzioni pubbliche, servizi di prossimità e di commercio di vicinato. In questo modo, anche lo spazio che circonda gli edifici, può essere attivato e rimanere vissuto in diverse fasce orarie della giornata.

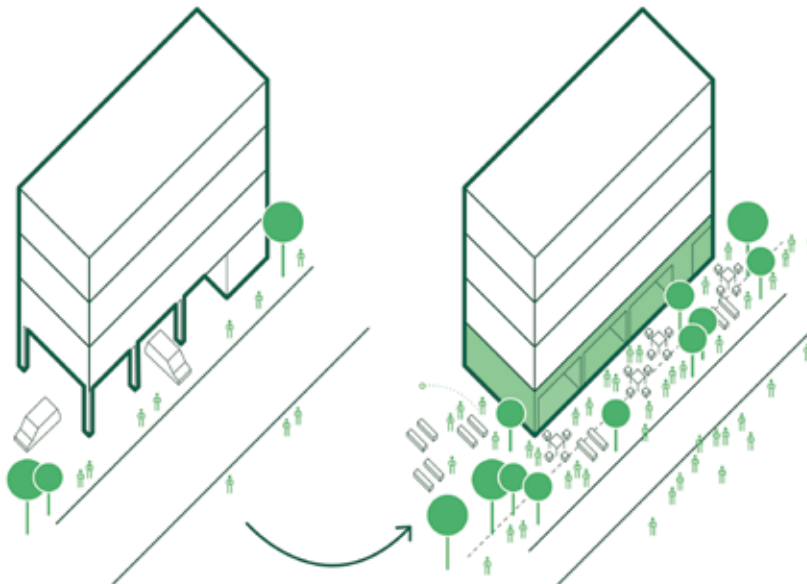
Mixit  funzionale e sociale



#superglossario

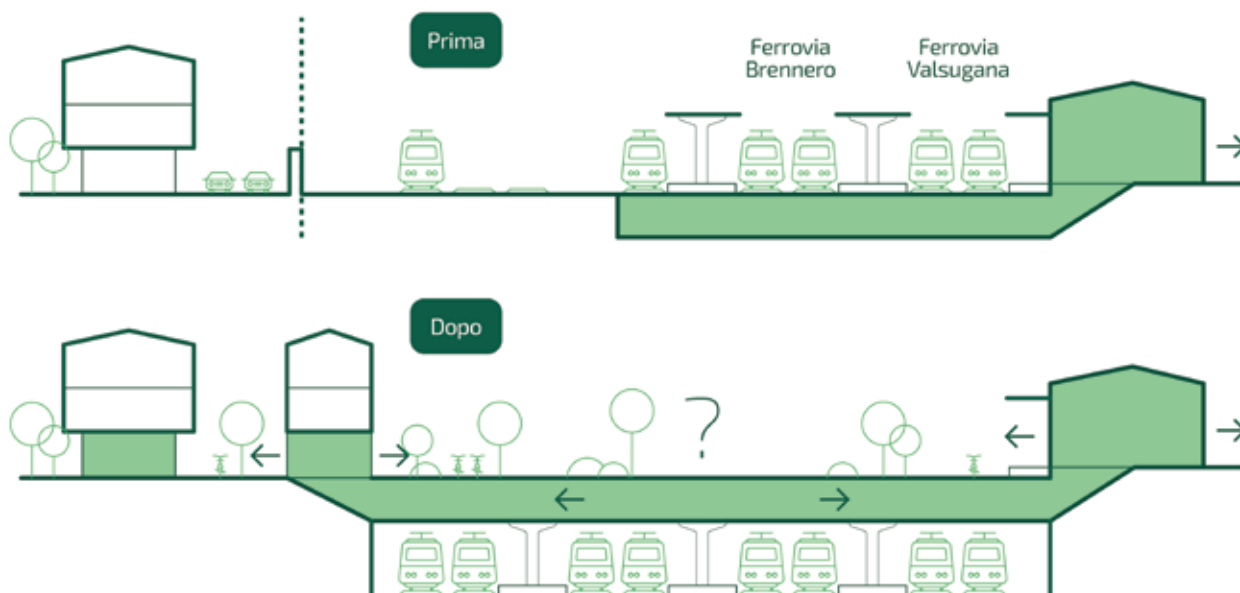
  una strategia progettuale che ha l'obiettivo di mescolare le varie funzioni e gruppi sociali di una citt  per creare una rete di relazioni e legami trasversali tra aspetti funzionali e sociali diversi.

Attacco a terra



Nel caso specifico dell'areale ferroviario di Trento   importante intervenire sui margini che dividono l'ambito ferroviario da quello residenziale. Attualmente molti di essi sono costituiti da muri o barriere anti-rumore ossia ostacoli che per loro natura impediscono ogni forma di connessione o relazione. Con l'interramento dei binari   possibile ridefinire i margini tra lo spazio aperto e i quartieri limitrofi disegnando una nuova interfaccia urbana che permetta di garantire l'accessibilit  trasversale ma anche di ricavare quegli spazi per servizi, commercio e attivit  pubbliche capaci di mantenere attivo lo spazio durante l'arco della giornata.

Interfaccia urbana



La disponibilità di nuovi volumi così come la possibilità di riconvertire volumi esistenti, accompagnati dalle esigenze abitative della città portano a riflettere e analizzare quelle che sono le nuove forme contemporanee dell'abitare.

In particolare si ravvisa sempre più nelle città europee la presenza di edifici dedicati a forme di cohousing ossia modelli abitativi basati sulla compresenza di alloggi privati e servizi/spazi condivisi che può favorire la compresenza di diverse tipologie di abitanti favorendone l'interazione e l'integrazione con la comunità. Il co-housing è inoltre una forma ed una strategia abitativa tesa a potenziare la presenza di spazio comune accessibile e di prossimità.

Anche il social housing inizia a guadagnare un ruolo all'interno delle città contemporanee. Con tale termine si intende un modello abitativo che si rivolge a nuclei familiari del ceto medio che non possono per-



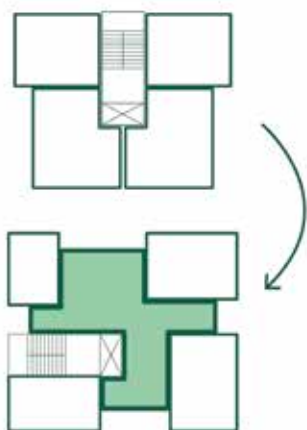
#superglossario

È un modello abitativo che si rivolge a nuclei familiari del ceto medio che non possono permettersi l'affitto a prezzo di mercato, ma che hanno un reddito troppo alto per accedere all'edilizia popolare.

mettersi un affitto a prezzo di mercato ma che, allo stesso tempo, hanno un reddito troppo alto per poter accedere all'edilizia popolare.

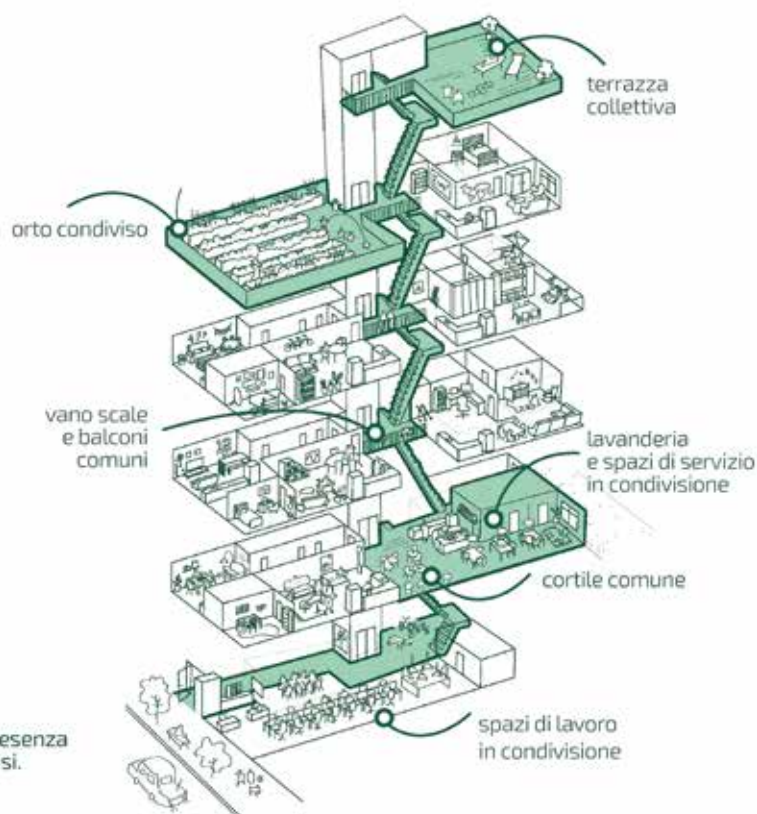
A seguito dell'interramento, l'interrogativo che la città è chiamata a porsi si allarga da una riflessione sulle forme dell'abitare ad un più ampio dibattito sull'accesso e sulle dinamiche abitative.

Co-housing



#superglossario

È un modello abitativo basato sulla compresenza di abitazioni private e servizi/spazi condivisi.



» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Incontri tematici

2. Casa, lavoro, impresa

Informati

Immagina

Partecipa

 *I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.*

20 maggio 2023

Ex Atesina / Sala Carrozzeria



Progetti in corso

Esplorare le nuove forme dell'abitare per migliorare la qualità della vita e le relazioni interpersonali

Cristina Degasperi

Comune di Trento

Servizio Politiche abitative

➔ scarica le slide su supertrento.it

Il Comune si occupa dell'accesso alla casa per le famiglie non in grado di accedere al libero mercato. Criteri di accesso, permanenza, canoni, sono regolati dalla normativa provinciale.

Il bisogno abitativo dipende da fattori diversi, talvolta combinati tra loro: mancanza di casa, rischio sfratto, sovraffollamento, inidoneità dell'alloggio, problematiche del contesto abitativo, sostenibilità economica.

La graduatoria per il canone sostenibile 2021 evidenzia indicatori della presenza di povertà abitativa. Su 1059 domande:

- ✦ 243 alloggi inidonei (stanze/occupanti) ;
- ✦ 73 nuclei con invalidità al 100% ;
- ✦ 44 nuclei con invalidità oltre il 75%.

Il tasso di proprietà della casa in Trentino supera il 70% come quello italiano e la **ridotta disponibilità di locazione comporta una bassa accessibilità residenziale**. Gli alloggi di edilizia residenziale pubblica sono localizzati prevalentemente a Trento (42% - su 10.661 in provincia 4.485 a Trento).

Tra il 2020 e il 2021 i residenti di Trento sono calati da 119.061 a 118.720 con aumento delle famiglie da 54.460 a 54.550 e dei nuclei monopersonali da 22.265 a 22.478. Si conferma il trend di invecchiamento: over 65 al 23,6% e aumento degli over 80. I nuclei con minori sono un quinto delle famiglie residenti e la dimensione media familiare è di 2,1. Su 28.000 over 65, quasi 9.000 vivono da soli.

Il 37% degli assegnatari degli alloggi a canone sostenibile è over 65.

Si potrebbe quindi pensare a **modelli abitativi innovativi considerando abitazioni di minori dimensioni con servizi comuni**.

Per le categorie più fragili è prevista la locazione a canone sostenibile per condizione economica. La re-

lativa graduatoria 2021 conta 1059 domande di cui:

- ✦ 211 nuclei - ICEF <0.0500;
- ✦ 328 nuclei - ICEF 0.0501/0.1000;
- ✦ 350 nuclei - ICEF 0.1001/0.1500;
- ✦ 148 nuclei - ICEF 0.1501/0.2100;
- ✦ 22 nuclei - ICEF 0.2101/0.2300.

Il rapporto tra domande e assegnazioni vede nel 2018 1169 domande/47 assegnazioni, nel 2019 979/61, nel 2020 1223/47, nel 2021 1059/84.

Per le categorie meno fragili è poi previsto il canone moderato. Dal 2013 su 376 alloggi realizzati e assegnati 367 sono locati. Il canone è del 30% inferiore al valore di mercato. La media degli ultimi 3 anni è di 573 €. L'assegnazione di alloggi per turn over è di 24 su 215 domande nel 2022 e di 9 con procedura in corso nel 2023.

Un ulteriore strumento è il contributo integrativo al canone di locazione con circa 1200 richieste/anno tra 2020 e 2022. Il contributo varia da 40 a 300 € mese ottenuto negli ultimi anni dal 100% delle famiglie in graduatoria; l'importo medio è di circa € 180.

A Trento è presente un notevole patrimonio edilizio inutilizzato che però non è facile intercettare. Per questo si sta pensando a **strumenti per introdurre forme di facilitazione, di intermediazione e mediazione** in particolare per la **gestione sociale e l'accompagnamento all'abitare**.

Il "canone concordato", introdotto nel 1998 per calmierare il mercato, rimanda il costo della locazione agli accordi locali tra organizzazioni dei proprietari e dei conduttori.

Il canone concordato consente:

- ✦ Agevolazioni fiscali (Cedolare secca 10% anziché 21%);
- ✦ Blocco dell'aggiornamento del canone;

✦ il Comune di Trento dal 2023 applica la riduzione dell'IMIS da 1,08 a 0,3.

Per calmierare la domanda di casa sulla città è possibile considerare le aree esterne a minor tensione abitativa cosa che evidentemente comporta uno sviluppo di una efficiente rete territoriale di servizi e del sistema di trasporto pubblico. I bisogni abitativi sempre più complessi e diversi necessitano un rilancio dell'edilizia residenziale pubblica e sociale e il recupero e riuso del patrimonio edilizio esistente e dismesso.

Mutual housing: pratiche di resilienza abitativa

➤ scarica le slide su supertrento.it

Francesco Minora
Urban planner

La ricerca promossa e realizzata prima della pandemia da Covid dal Comune di Trento nell'ambito del progetto *Santa Chiara Open Lab* aveva come scopo quello di mappare gli edifici dismessi della città e al contempo di trovare delle formule di gestione abitativa innovative, che consentissero una gestione confacente alle necessità attuali della popolazione.

La città di Trento, rispetto ad altre città italiane, ha un **livello leggermente superiore di edilizia abitativa pubblica in termini percentuali assoluti** (10% circa), ma questi edifici sono collocati in **zone della città quali il centro e il sud**, che **non corrispondono ai trend insediativi migratori** degli ultimi 20 anni, collocati invece **nella zona nord**. Quando si è cercato di intervenire per rimediare a questo gap, sono nati dei quartieri multiproblematici (es. Spini di Gardolo e Magnete), proprio perché poco integrati con il contesto, con conseguente aumento della spesa sociale su queste aree.

A Trento mancano progetti integrati su ampia scala. Esistono però interessanti sperimentazioni di gestione sociale integrata, anche intergenerazionale, limitati a singoli edifici o complessi immobiliari, a testimonianza del fatto che esistono potenziali gestori sociali. Questi ultimi sono soggetti non-profit capaci di promuovere iniziative residenziali in cui la dimensione sociale è integrata a quella architettonica ed economica. La ricerca condotta nel 2019 ha censito 845 complessi fabbricati completamente vuoti che includevano 1.744 subalterni. Questi fabbricati, se opportunamente riqualificati potrebbero generare molti alloggi da destinare al mercato abitativo. **La ricerca ha altresì evidenziato che esistono molti altri alloggi vuoti**, ma che si tratta di un **fenomeno pulviscolare e diffuso, fatta eccezione per il quartiere delle Albere**.

Esistono molte esperienze abitative, descritte e analizzate nel dettaglio della ricerca, che hanno saputo "riattivare" edifici vuoti e rigenerarli a vantaggio di soggetti portatori di un bisogno abitativo, anche temporaneo. Si tratta di esperienze di gestione sociale integrata capace di favorire la reciprocità e il mutualismo (si pensi alle coabitazioni solidali ad esempio), creare legami di comunità con il contesto, innovare le soluzioni abitative e ampliare la rete di servizi sociali.

A Trento la presenza di uno dei fondi di housing sociale più grossi d'Italia lascia ben sperare circa la capacità finanziaria di recuperare il patrimonio abitativo privato sfitto o abbandonato, mentre continua a mancare, anche a distanza di anni, un fondo specifico provinciale o comunale per prevenire la morosità incolpevole degli abitanti in difficoltà economica.

Da ultimo si registra con interesse lo sforzo recente dell'amministrazione comunale nel cercare di **far emergere** tra le file del terzo settore una **partnership di soggetti non-profit** tesa a far nascere la **prima agenzia per l'abitare sociale**, capace di fare **intermediazione sociale all'abitare**.

Le residenze universitarie di Opera Universitaria

➔ scarica le slide su supertrento.it

Maria Laura Frigotto

Presidente Opera Universitaria Trento

SUPERTRENTO è l'occasione per scegliere cosa/come vuole diventare la città, non solo in termini di raccolta di bisogni legati all'oggi ma anche i termini di visione futura. Per esempio, **vogliamo continuare ad essere città universitaria/giovane/vivace?** Allora dobbiamo **investire in residenze adeguate per studenti e per lavoratori** considerando che **cambia il modo di immettersi nel mondo del lavoro e nella vita adulta**; si tende a non ricercare più l'appartamento (in affitto 3+3 o 4+4), ma la stanza in una residenza con servizi a on/off facile (con estrema facilità di attivazione/dismissione dei contratti di locazione). Nello stesso tempo si devono contemperare le esigenze delle diverse componenti della popolazione. L'esempio di Pistoia è illuminante: la non tolleranza per la vita giovane (rumori ecc.) ha comportato l'abbandono della città da parte degli studenti.

Ciò che trovo molto interessante, collegando il mio intervento a ciò che è emerso nelle relazioni che mi hanno preceduta è il concetto di *mixité* funzionale, molto affascinante dal punto di vista sociale, ma di cui va verificata la praticabilità dal punto di vista della convivenza di esigenze diverse, di richieste e tipologia diverse di servizi, di stili di vita diversi e delle relative conseguenze, per esempio in tema di rumori ecc.

L'esperienza di *mixité* sperimentata con gli studenti in centro ma anche a Sanbapolis dimostra che forse **esigenze diverse andrebbero ricondotte in aree in cui siano possibili usi compatibili**; per esempio la **vita serale studentesca** potrebbe essere **compatibile in aree di giorno destinate a uffici**, prevedendo quindi **aree di "protezione" della vita chiassosa dalle residenze** (un esempio in questo senso è la città di Malmö).

Pensare ai problemi in modo indipendente gli uni

dagli altri può essere rischioso, quindi è fondamentale anche considerare le interazioni tra i temi delle giornate di SUPERTRENTO. Per esempio il **tema della residenzialità studentesca è molto legato a quello dei trasporti e a quello degli stili di vita e benessere**.

L'area della città in cui gli studenti desiderano abitare è molto ristretta e focalizzata al centro città dove ci sono molti dipartimenti ma soprattutto vita studentesca. La scarsità di mezzi di trasporto agevoli riduce questa area congestionando la domanda sul centro e facendo lievitare i prezzi. Allargare il campo d'azione desiderato è cruciale per molti target (studenti ma anche famiglie), così come portare in aree diverse dal centro la vita sociale (e studentesca) in modo da giustificare la scelta di un luogo meno centrale non solo dal punto di vista economico. Da questo punto di vista i collegamenti con il trasporto pubblico dovrebbero estendersi anche ai paesi limitrofi in particolare con Rovereto.

L'Opera universitaria è attualmente impegnata per la realizzazione di nuovi studentati: il nuovo blocco G a Sanbapolis, la *Residenza Santa Margherita* in centro, il nuovo insediamento a Piedicastello nell'area Ex Italcementi e a Rovereto.

Incontri tematici

2. Casa, lavoro, impresa

Informati

Immagina

Partecipa

 *I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.*

20 maggio 2023

Ex Atesina / Sala Carrozzeria

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Gabriele Rabaiotti

Abitare lo spazio.

➤ scarica le slide su supertrento.it

① Laureato in Architettura al Politecnico di Milano e Dottore di ricerca in Politiche pubbliche del territorio allo IUAV di Venezia. Insegna Analisi della città e del territorio al Politecnico di Milano. Ha lavorato per molti anni all'Istituto per la Ricerca Sociale di Milano, ha fondato nel 2009 la società KCity occupandosi di interventi di housing sociale e di progetti di rigenerazione in quartieri degradati e difficili di diverse città italiane. Nel 2016 è stato Assessore ai Lavori pubblici e alla Casa e nel 2019 Assessore alle Politiche sociali e abitative a Milano.

La gran parte della popolazione mondiale vive in città che sono allo stesso tempo benedette e maledette. Vivere a Milano e a Trento è uguale: ci lamentiamo del traffico e dello smog ma poi difficilmente abbandoniamo questi luoghi. Abbiamo la fortuna di vivere in città, Milano e Trento a maggior ragione, che non sono esplose come ad esempio è accaduto alle megalopoli dell'Africa o dell'Asia. Siamo però e viviamo in un tessuto urbano che collega ed è collegato a livello regionale da nodi che non sono mai giganteschi il cui principale problema è rappresentato dallo spostamento di merci e persone tra questi nodi stessi. **Viviamo in spazi che sono contenuti e vivibili, che sono nodi di un tessuto ma che chiedono, proprio per essere e per rimanere un network, di essere in rete, di avere connessioni.**

La prima domanda che dobbiamo farci è dunque cosa vuol essere Trento domani. Una città-nodo che sta in relazione con altri network o una città che rimane ferma così come è, magari protetta e difesa addirittura da delle nuove mura?

Se vogliamo pensare a Trento come nodo in un tessuto macroregionale connesso allora c'è un interrogativo che va affrontato: dove si colloca la città, questa città, quando parliamo di corridoi e di sistemi territoriali che rendono una città grande? Ci interessa che Trento sia in questi corridoi o no?

L'interramento in qualche modo ci porta a chiederci questo: in un sistema di linee e nodi ossia di infrastrutture e città, come possiamo rendere Trento un sistema significativo e attrattivo? Perché se l'intenzione è quella di **stare all'interno di un legame e in interconnessione con altri pezzi di mondo**, serve una **struttura urbana dinamica, elastica, porosa tanto nel micro quanto nello schema macro.**

E per fare questo, **per rendere una città dinamica e porosa, quello che bisogna avere è più locazione.**

Il nostro paese, l'Italia, è un paese di proprietà, fondato sull'importanza della proprietà privata della casa. Gli immobili sono immobili e noi ci siamo immobilizzati in essi. Nessuno si sposta, nessuno arriva e le città invecchiano ma invecchiando è come se, all'interno del network macroregionale, perdessero la loro forza perché le relazioni con gli altri nodi si indeboliscono e si indeboliscono i collegamenti. In questa situazione tendente all'immobilizzazione, per reagire una città deve avere più locazioni. Pensiamo all'Europa, agli altri paesi in cui mediamente le città hanno il 40% dello stock immobiliare di proprietà e il resto ossia almeno il 60% in affitto. Da noi il rapporto è invertito anche se nelle città italiane si nota che la quota di affitto, confrontata con quella dei borghi e dei paesi, sale.

Senza questa quota di affitto le città si immobilizzano perché si immobilizzano gli abitanti che, nel tempo, invecchiano.

Sicuramente i diversi governi nazionali non hanno aiutato lo sviluppo della locazione perché, ad esempio, hanno tolto l'IMU e favorito la proprietà. Il nostro paese non cerca di potenziare l'affitto e la conseguenza è che le città soffrono perché a livello locale non hanno strumenti per incentivare la locazione e quello che riescono a fare non è sufficiente.

A Trento la popolazione mediamente è stabile ma da dieci anni a questa parte **il saldo demografico interno è negativo che significa che i nati sono inferiori ai morti. L'equilibrio è mantenuto dalla nuova domanda che arriva da fuori**, persone non di Trento. La media dei componenti per ogni nucleo familiare è 2,1. E c'è un altro dato interessante: l'aumento delle famiglie che però non avviene perché si creano tanti nuovi nuclei, avviene perché i nuclei preesistenti si dividono. A Trento il 41,2% delle famiglie ha un solo componente. Il 19,8 è una coppia senza figli, il 9,2% un solo genitore con figli. Famiglie piccole o piccolissime che, lette alla luce del tema dell'invecchiamento della popolazione e dei dati demografici complessivi, evidenziano una questione fondamentale: se non ospitiamo domanda nuova troviamo ed avremo una popolazione che si spacchetta. Vi è un'ulteriore questione in questo quadro: il numero di anziani. **Le persone rispetto ad un tempo invecchiano meglio ma se nella città non abbiamo iniezione di persone giovani, significa che stiamo definendo un ciclo che sicuramente non è positivo.**

L'elemento che ci consente di muoverci da questa traiettoria è quello di diventare attrattivi e accoglienti e quindi generare un sistema per la città che abbia la capacità di scambiare col fuori, di attrarre, prendere, di lasciare per periodi più o meno lunghi studenti e giovani lavoratori. Senza questa iniezione è difficile immaginare la città del domani. E allora diviene importante chiederci quali sono le

cose che possono rendere la città attrattiva per questa popolazione ossia quali sono gli elementi in grado di attrarre nuova popolazione.

All'interno del tessuto connesso in cui siamo, i nodi della rete riescono a essere e rimanere tali se ospitano funzioni di alto valore ossia se ospitano strutture che non si trovano ovunque all'interno del network di cui fanno parte.

In questa categoria di funzioni ad alto valore ci sono stazioni alta velocità che fermano a Trento e non altrove, un ospedale, un aeroporto, l'università,... funzioni urbane ma di scala solo locale ossia funzioni che sono presenti qui a livello locale ma che per trovarne altre occorre viaggiare molto. Oppure, per essere e rimanere nodi, la città potrebbe avere una funzione *super potenziata* rispetto ad altre che sono sulla stessa linea. Per esempio un super impianto sportivo creato da una società sportiva che è ai vertici e che quindi è in grado di attrarre giovani ed essere competitiva con le sue infrastrutture aperte. Oppure ancora una super piastra commerciale capace di attrarre perché la più grande o un hub onnicomprensivo di scuole superiori che raccoglie indirizzi diversi e discipline che si possono trovare solo a Trento, in un unico distretto.

C'è poi, parlando di funzioni, una **terza possibilità** che è quella di **avere funzioni che combinano pezzi di funzioni diverse in cui è proprio il fatto di metterle ed averle vicino a creare l'attrattività** che consente di essere e **rimanere nodi significativi di un tessuto urbano macroregionale.**

Funzioni che sono ad esempio un cinema multisala con la palestra e il blocco commerciale o, ancora, combinazioni e avvicinamenti anche improbabili capaci di generare un'offerta particolare: una macelleria che è anche pasticceria. Oppure un negozio di scarpe che è anche negozio di arredamento *vintage* ed ha un pezzo per il *take away* del pranzo. Una stazione degli autobus con uno spazio per le imprese al quarto piano ed un cowork-

↳ *Areale della linea ferroviaria del Brennero visto verso nord.
Al centro il complesso residenziale chiamato "Serpentone" e il Campo
scuola di atletica Covi-Postal.
In basso a sinistra le Officine Trento/Malè*

king al piano terra. Uno studentato con uno spazio di produzione per la musica che c'è solo a Trento e per cui può succedere che un giovane scelga Trento proprio perché c'è quella particolare cosa. Nel nuovo suolo liberato a Trento dall'interramento, potrà succedere che l'università, la biblioteca e tutti gli altri prenderanno il loro spazio aperto per creare il proprio parco, il proprio esterno. Se così sarà, avremo spappolato la possibilità di avere un nuovo grande spazio aperto. Ed è questo, un rischio che c'è su queste operazioni. **La cosa più importante quindi non è quello spazio lì, quello liberato dall'interramento ma l'intorno di quello spazio. Non la superficie ma quello che quella superficie, nel contesto, potrà collegare facendo diventare un fronte quello che oggi è un retro.** La ragione dello spazio che otterrete con l'interramento molto probabilmente è già nella città di Trento, ed è già in parte raccontata se vi guardate intorno. È questo spazio vuoto, liberato che può dare ragione al pieno. Come avvenuto a Barcellona, in cui è il vuoto di quegli "angoli smussati" a dare ragione, per contro e in negativo, del pieno. Ed è la mescolanza, la complementarità e la connessione tra funzioni che generano attrattività. Probabilmente non mancano case, mancano iniziative per rendere quello che esiste abitabile. Abbiamo case senza abitanti e abitanti senza case. Non è il punto di costruire ma di trovare l'intreccio tra domanda e offerta, *muovere gli immobili*, che è il sottotitolo dell'incontro. E quello che mi viene in mente pensando a Trento è un esempio che si chiama *Superkilen*: un parco fatto da architetti e artisti a Copenhagen ufficialmente inaugurato 11 anni fa. Un parco lineare che si allarga e si stringe in relazione agli spazi e alle funzioni che incontra, che si riempie e svuota di funzioni in relazione ai bisogni dei cittadini.





Pratiche, progetti e testimonianze

Stefano Guidarini

Utopie realizzate

➔ scarica le slide su supertrento.it

① Laureato in Architettura al Politecnico di Milano, tra il 1984 e il 1990 ha lavorato con Giancarlo De Carlo, Gino Pollini e BBPR-Belgiojoso. Ha progettato e realizzato diversi interventi di architettura pubblica e privata legati alla città, alla residenza sociale e ai luoghi del commercio. Insegna Progettazione Architettonica al Politecnico di Milano e nel 2011 è stato tra i fondatori del Master universitario Housing sociale e collaborativo presso il Politecnico di Milano. Ha pubblicato i libri *Ignazio Gardella nell'architettura italiana* (2002), *Il mutevole concetto di tipo* (2009), *Precisazioni sull'housing sociale in Italia* (2017) e *New urban housing* (2018).

Negli ultimi anni **dal tema specifico dell'housing, inteso come il discorso sull'alloggio** in senso stretto, **l'attenzione si è spostata su quello dell'abitare, che riguarda** in maniera articolata **la città, lo spazio pubblico e la partecipazione alla vita sociale e culturale**. In ambito europeo sono diversi gli esempi che ci possono aiutare a comprendere come un cambiamento di questo tipo rappresenti un tassello fondamentale nello sviluppo delle nostre città.

Esemplare è il caso di Seestadt Aspern, una città-satellite a est di **Vienna** in corso di costruzione dal 2015, che è stata progettata sul principio di continuità delle relazioni urbane. La **progettazione degli isolati urbani vuole combinare la logica della città tradizionale con le migliori qualità della città verde**, affrontando temi quali l'orientamento ottimale degli appartamenti, l'uso non residenziale dei piani terra destinati invece ad usi pubblici e/o commerciali, lo sviluppo di unità piccole all'interno di una progettazione complessiva dell'edificio che viene coordinata considerando gli edifici contigui. Un'altra città che sta cambiando atteggiamento nella costruzione di nuove residenze è Zurigo, dove il 90% delle abitazioni risulta in regime di locazione. Una **forma storica di reazione all'incertezza dei**

mercati di affitto della città è da oltre un secolo la costituzione di cooperative di abitazione, che attualmente **possiedono oltre il 20% degli alloggi censiti in città** (40.000 appartamenti). Un esempio di riferimento qui è la cooperativa *Kraftwerk 1* fondata nel 1993 con un programma comunitario (la *Charta*) basato su principi molto chiari di diversità e uguaglianza, solidarietà, autogestione, sostenibilità e giustizia, sinergia e volontariato. Le **numerose cooperative di abitanti sorte negli ultimi tre decenni a Zurigo si sono sviluppate come delle vere e proprie imprese sociali multifunzionali aperte alla città**, con una **pluralità di attività, di servizi e di forme di residenza**, e **non solo come volumi residenziali** accessibili ai propri abitanti.

Elemento fondamentale nella definizione dei nuovi spazi abitativi e comunitari c'è un'idea di partecipazione e dialogo tra i promotori e gli abitanti durante la fase progettuale. Questo percorso negli anni non si è dimostrato privo di difficoltà, poiché i futuri abitanti concentravano i propri sforzi progettuali nel descrivere gli spazi legati alla propria abitazione. Come aveva notato il sociologo Domenico De Masi, coinvolto negli anni Settanta nel processo partecipativo del Quartiere Matteotti a Terni con Giancarlo De Carlo, «chiedere a persone prive di esperienza che tipo di casa desiderano signifi-

ca ottenere risposte scontate. Non si poteva fare un salto qualitativo con questo procedimento». Fu quindi condotta un'opera preventiva di preparazione del pubblico per far conoscere ai futuri abitanti nuovi possibili modi di "abitare meglio". Il risultato fu quello di aprire l'immaginazione della gente verso nuove possibilità abitative e di prepararla quindi a una discussione più costruttiva sulla qualità generale. A De Carlo spettò poi il compito di tradurre i risultati di questo processo nelle forme dell'architettura. Problemi analoghi sono stati affrontati nei processi partecipativi delle cooperative *Kraftwerk1*, *Kalkbreite* e *Mehr als Wohnen*, nel corso dei quali a nessuno dei possibili abitanti è stato permesso di parlare del proprio appartamento particolare, ma solo di temi di interesse collettivo e di problemi generali. A nessuno, inoltre, è permesso anticipare soluzioni che riguardano la forma o la distribuzione, perché questo compito è sempre lasciato ai progettisti dell'architettura.

Contestualmente allo **sviluppo delle diverse forme di cooperative di abitanti** si sono evolute anche le **forme di alloggio all'interno dei diversi edifici residenziali**. Negli esempi esposti si può notare come ad alcuni principi generativi comuni si associno delle peculiarità progettuali tipiche di un edificio nato da una riflessione collettiva. Di seguito si riporta una sintesi degli spazi abitativi illustrati:

1. *Wohn-Gemeinschaft*, *Flat-sharing*, Appartamenti condivisi: **unità abitative con camere private** (15-18 mq) **e aree condivise**: soggiorno, cucina, studio, ripostigli e bagni (in genere un bagno ogni tre stanze). Queste soluzioni sono viste come un possibile **antidoto alla gentrificazione**. In Europa infatti, nei normali appartamenti la superficie media per abitante è di circa 55 mq. Nelle residenze condivise la superficie media scende a circa 33 mq, ma con una maggiore disponibilità di spazio comune. Il principio è: occupare poco spazio ma poterne usare molto.

2. *Wohngruppe*, *Co-living*: unità residenziali (anche di tipo tradizionale) che a ciascun piano condividono alcuni servizi comuni e spazi di lavoro (zona relax, aree-gioco, sala per incontri, laboratori, ecc.).

3. *Haus-Gemeinschaft*, *Quartier-Haus* - *Co-housing*: **edifici costituiti da appartamenti di vario tipo** (sia tradizionali che condivisi) **organizzati in forma di comunità**, con aree comuni generali e con uno **scambio di servizi e di attività**. È il classico caso di abitare collaborativo alla scala dell'edificio.

4. *Integrierte Nachbarschaft*: Quartiere integrato, Abitare collaborativo alla scala del quartiere: **quartieri o isolati urbani con tipologie varie** (anche le tre di cui sopra), nei quali vi sono spazi per attività comuni o condivise e **servizi ad una scala più ampia**, quali asili nido, spazi di lavoro, cucine comuni, ecc.

Francesco Pizzorni

Innovazione, inclusione, prossimità.

① Dopo gli studi umanistici all'Università Statale di Milano lavora per l'Italian Chamber of Commerce of Ontario a Toronto. Dal 2012 entra a far parte dello staff di vari assessori del Comune di Milano occupandosi di Decentrato, Servizi Civici, Casa e Demanio, Politiche Sociali, Salute e Diritti, Politiche del Lavoro, Attività Produttive, Commercio e Risorse Umane. Dal 2022 lavora per l'assessoria Romani, con deleghe ai Servizi Civici e Generali e alla Partecipazione. È membro del direttivo dell'associazione InnovareXInclude, un laboratorio aperto sulle politiche pubbliche.

Questa presentazione è focalizzata sugli strumenti che l'amministrazione comunale può mettere in campo per sviluppare progetti di innovazione sociale ed economia urbana. Il ruolo dell'Assessorato è infatti **non quello di creare cose nuove ma di spingere il tessuto urbano ad incontrarsi, ad immaginare progetti di economia che possano generare valore economico ma anche sociale.**

Per perseguire questo mandato è stato innanzitutto svolto uno studio in cui sono stati analizzati punti forti e deboli, minacce e opportunità dei vari quartieri di Milano nell'ottica di riuscire a fare spazio a iniziative basate su un'economia di breve raggio. Da ciò sono stati sviluppati e curati tre principali assi/progettualità: le *Scuole di quartiere*, il *Crowdfunding civico* e *Tira su la cler*.

La *Scuola dei quartieri* consiste in una scuola di formazione che porta insegnanti e strumenti nei quartieri, a casa delle persone che in questo momento non sono impiegate o non stanno facendo nulla: neet o chi magari ha idee ma non ha strumenti per realizzarle.

All'interno della *Scuola dei quartieri* vengono programmati **percorsi di 4/5 mesi in cui si facilita la creazione di sinergie** tra i partecipanti e vengono dati **strumenti per sviluppare un progetto di**

impresa. Quando il progetto d'impresa supera la fase di ideazione viene messo a bando e, se vince, il **Comune di Milano ne finanzia il 100%** dell'importo, una **parte a fondo perduto** e una **parte come prestito agevolato**. Sono nati così progetti come il *Social delivery*, il *Panificio di quartiere*, la *Libreria di comunità* di quartiere e altri 50 progetti circa.

Il secondo progetto è il **Crowdfunding civico** ossia una **piattaforma in cui vengono pubblicati progetti per cui, al raggiungimento della quota minima di finanziamento, il Comune interviene finanziando il resto dell'importo** necessario alla loro realizzazione. Sono nati con questo strumento progetti interessantissimi quali ad esempio il cinema che viene alimentato grazie all'energia prodotta dalle persone che durante la proiezione pedalano sulle biciclette.

L'ultimo progetto da cui sono stati tratti importanti risultati è chiamato **Tira su la Cler** (che in milanese è la serranda) consiste in **fondi di finanziamento a fondo perduto mischiati a prestiti** in cui si è sperimentato di **mettere non solo il capitale ma l'infrastruttura ossia lo spazio abbandonato**. Si è visto però che dare spazi da ristrutturare metteva in crisi le piccole realtà quindi ora si stanno

cercando spazi anche privati che siano immediatamente utilizzabili.

È stata poi creata la **Rete degli spazi ibridi** ossia **luoghi che non hanno una funzione prevalente immediatamente comprensibile**: una galleria che è anche ostello e bar, ad esempio. A Milano questi spazi sono circa 15 di cui l'80% è situato in luoghi di proprietà pubblica. Il più famoso è *BASE* e l'altro famoso è la *Santeria Social Club* che è un coworking con fablab e attività di somministrazione bevande. In questi spazi ci sono molteplici attività che spesso cambiano anche a seconda dell'ora del giorno.

Il **Comune di Milano**, conscio di non poter portare avanti tutti i progetti, **ha cercato accordi con i privati per garantire la sostenibilità delle iniziative** attraverso la generazione di **impatti positivi per tutti gli attori coinvolti**.

Gianluca Nardone

Il Villaggio Barona: prima esperienza di social housing in Italia

① Dottore commercialista e revisore dei conti, laureato in Economia politica all'Università Bocconi di Milano, in Pianificazione al Politecnico di Milano e Dottore di ricerca in Politiche pubbliche del territorio allo IUAV di Venezia. Nel 2012 è stato docente di Urban Management nel laboratorio di Urban Policies Design del Politecnico di Milano. Si occupa dell'analisi di fattibilità di progetti immobiliari alla scala urbana e ricopre numerosi incarichi all'interno del Gruppo UniCredit in Italia ed in Germania. Nel 2019 fonda KService Impresa sociale specializzata nella gestione immobiliare sociale di interventi di housing sociale e progetti di rigenerazione urbana.

Al Villaggio Barona gli **affitti sono sensibilmente più bassi rispetto alla media di Milano** ma la prima suggestione che viene portata, in qualità di gestori del villaggio e del progetto di social housing, è che al di là del canone pagato per l'alloggio, **l'abitare funziona bene quando oltre ad esso, ci sono usi diversi**. Per questo, come gestori sociali, si è deciso di andare oltre l'organizzazione degli eventi di comunità come le cene di Natale e di concentrarsi su quello che va oltre gli abitanti del Villaggio: la palestra e il parco, ad esempio, ossia funzioni per il quartiere che fanno sì che le persone che vivono il Villaggio si mescolino e vadano oltre i propri specifici problemi. Si è capito che **è importante tenere e promuovere un focus su quello che c'è oltre la casa**.

La seconda suggestione che si vuole condividere ha a che fare con il fatto che **non c'è necessariamente bisogno di programmare tutto all'inizio**. C'è stata una fase della vita del progetto del Villaggio Barona in cui la *Fondazione Cassoni* ha dato casa a una serie di associazioni e cooperative senza indicare troppo che cosa sarebbe dovuto succedere ma offrendo semplicemente spazi belli e accessibili. Da ciò, in 10-15 anni ed in modo anche un po' spontaneo è successo che in questi

spazi ha aperto una libreria Mondadori che oltre ad essere una libreria fa anche inserimento sociale e i ragazzi possono andare e stare lì, una libreria che organizza le notti in libreria dove i genitori possono lasciare i bambini. Un'altra cosa successa è che una cooperativa agricola (*Opera in fiore*, nata all'interno del carcere milanese di Opera) è venuta al Villaggio Barona inizialmente per fare la manutenzione del parco e oggi dà lavoro a oltre 100 soggetti svantaggiati che sono impiegati nei servizi di cura del verde, nelle piccole manutenzioni e, accanto a ciò, gestisce una serra con laboratori per i ragazzi autistici. Sempre al Villaggio c'è questo pensionato studentesco integrato dove sopra ai piani dove ci sono i posti letto per gli studenti c'è un piano per progetti sociali. Questo piano accoglie ragazzi minori non accompagnati, madri sole con bambini, donne vittime di violenza. L'idea iniziale era che lo studente avrebbe potuto aiutare e farsi carico del minore straniero arrivato solo in Italia. In realtà si è poi capito che spesso era il minore straniero ad aiutare lo studente di fuori Milano perché era lui a fargli conoscere i suoi amici.

Questo **"aver dato casa"** con cui la *Fondazione Cassoni* ha avviato il progetto, **ha prodotto**, oltre al dare casa, **qualcosa di interessante e l'ente**

gestore, da piccola cooperativa, oggi è un'impresa sociale che gestisce a Milano oltre 1300 alloggi di housing sociale.

La terza sollecitazione è il passaggio, evidenziato dall'esperienza, dal dare spazio al fare spazio. In questi anni, senza un coordinamento prescrittivo, sono successe al *Villaggio Barona* un sacco di cose. Quindi ad un certo punto si è pensato che questo fosse un **piccolo modello di rigenerazione urbana alternativo** a quello che avviene da altre parti. Ci si è resi conto che ciò che era **nato come progetto di housing sociale a canone accessibile era diventato una piattaforma di welfare sociale**. Un presidio di socialità e funzioni importanti per il quartiere. Si è deciso allora di fare un passo avanti con i soggetti che abitano al *Villaggio*, un passaggio che ha portato da un contratto per un affitto a canone agevolato ad un accordo di collaborazione. Oggi, **chi viene lì ad abitare, a fronte del canone concordato deve dare un contributo ed entrare in rete per dare una risposta ai bisogni della città.**

Questa cosa che è successa a Milano, forse, può succedere anche a Trento.

Incontri tematici

2. Casa, lavoro, impresa

Informati

Immagina

Partecipa

 *I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.*

20 maggio 2023

Ex Atesina / Sala Carrozzeria



Isole tematiche

Isola tematica con Gianluca Nardone e Gabriele Rabaiotti

La discussione all'interno dell'isola tematica dedicata a "la casa fuori" ha indagato le nuove forme di abitare alla scala del quartiere, prendendo spunto dall'esempio del Villaggio Barona illustrato da Gianluca Nardone. Visto l'emergere nel dibattito pubblico di Trento del **problema della carenza di alloggi universitari**, un rappresentante degli studenti universitari **propone di promuovere la nascita di nuove forme di co-housing all'interno delle quali possano coabitare studenti universitari e anziani**, vista la **complementarietà delle esigenze delle due categorie** di residenti. Nardone sottolinea come le strutture dedicate al co-housing possano nascere su iniziativa pubblica, privata oppure del terzo settore. In generale quelle che coinvolgono gli studenti universitari si dimostrano essere molto sostenibili, perché gli studenti di solito pagano regolarmente l'affitto. Rabaiotti condivide pienamente l'invito del rappresentante degli studenti, suggerendo, come proposta, che gli appartamenti di edilizia popolare che richiedono costi di trasformazione troppo elevati, possano essere staccati dal meccanismo di assegnazione per un periodo limitato di tempo (ad esempio 15 anni) per essere invece destinati a forme ibride di co-housing tra studenti e pensionati. I giovani possono infatti riattivare i condomini di edilizia popolare che sono abitati molto spesso da una popolazione molto anziana. La cosa importante, per attuare questo tipo di iniziativa, è avviare un percorso di co-progettazione e co-programmazione.

La discussione si sposta sul **tema dell'edilizia popolare a Trento**, sottolineando nuovamente il **problema dell'anzianità della popolazione che usufruisce di tali servizi, limitando la possibilità di riassegnazione a coppie giovani**. Gli anziani rimangono spesso ad abitare in **alloggi di grandi dimensioni che sono anche difficili da gestire**. Sarebbe pertanto importante pensare a nuove forme di residenzialità per gli anziani ancora autosufficienti, ad esempio attraverso la nascita di nuove strutture protette in cui gli utenti più anziani possono trovare

servizi migliori e alloggi di dimensione più adeguata. In questo modo verrebbero rimessi in assegnazione molti alloggi offrendo a tutti l'alloggio più adeguato. Un rappresentante dell'ordine degli architetti si interroga successivamente su quale sia la scala adeguata per far funzionare un quartiere di co-housing come Villaggio Barona. Secondo Nardone fino ad una settantina di alloggi il villaggio permette di funzionare alla scala di quartiere evitando il rischio dell'effetto "condominio". Vengono infine valutate le potenzialità dell' housing sociale, ovvero delle residenze con affitti calmierati destinate ad utenti che non possono accedere ad un alloggio su libero mercato ma che hanno un reddito troppo elevato per ottenere un alloggio di edilizia popolare. Secondo Rabaiotti **si potrebbe prevedere che negli interventi di grande trasformazione, come quello dell'areale a seguito dell'interramento, un 20 % dei nuovi alloggi venga destinato a housing sociale, ovvero a "locazione concordata", a fronte di un bonus volumetrico**. L'alloggio, ad esempio, potrebbe essere esentato dal pagamento dell'IMU, oppure a scomputo degli oneri di urbanizzazione si potrebbe permettere la realizzazione di alloggi a locazione concordata.

Isola tematica con Francesco Pizzorni

L'Area economia urbana e lavoro del Comune di Milano lavora intorno ad una precisa **scelta politica di investire sui quartieri** e lo sviluppo economico: la competenza su queste aree non è infatti propria degli Enti locali, che però possono **scegliere di lavorarci in maniera innovativa e complementare alle politiche regionali e nazionali**.

Il Comune di Milano è partito dalla costruzione di una squadra di lavoro, coordinata da Annibale D'Elia, protagonista del programma *Bollenti spiriti* della Regione Puglia, e chiamato attraverso una mobilità inter-enti a lavorare su progetti sperimentali di sviluppo economico (fablab, coworking, manifattura...) a scala di quartiere. Si è scelto di attingere a risorse europee, potendo contare su fondi che consentano anche finanziamenti a fondo perduto, e di procedere attraverso la pubblicazione di avvisi pubblici per l'individuazione di soggetti attuatori dei programmi, affiancati costantemente da personale comunale, che attivano e gestiscono la partecipazione di cittadini e organizzazioni.

Il tavolo approfondisce il tema del *Crowdfunding* civico, per cui il Comune di Milano ha selezionato con avviso la piattaforma da utilizzare perché potesse funzionare sia con singoli cittadini, sia con gruppi informali o organizzati. I cittadini (singoli o in gruppo) possono sia pubblicare i propri progetti nell'ambito di specifici bandi, sia votare e supportare finanziariamente i progetti pubblicati, aiutando anche a sondare l'effettivo interesse per il progetto. Le risorse raccolte attraverso la piattaforma non transitano dal bilancio comunale, ma arrivano direttamente ai progetti candidati.

Il confronto si sposta sul tema della concessione di spazi pubblici per iniziative produttive e commerciali: Pizzorni sottolinea come **l'orizzonte temporale per progetti di questo tipo sia di almeno 3-4 anni**, dove vengono coinvolti anche istituti economici partner di progetto per la parte di finanziamento e assicurazione e dove **il Comune gioca un**

ruolo importante di accompagnamento e parziale assunzione del rischio d'impresa. Gli spazi pubblici vuoti sono spesso in condizioni non ottimali che possono talvolta ostacolare il successo delle iniziative private. Non sempre il Comune riesce a mettere le persone in grado di portare avanti il proprio progetto d'impresa originario, cosa più facile nel caso di soggetti strutturati che si occupino di attività ibride. Anche per questa ragione Milano ha attivato il progetto Scuola di quartieri per mettere a disposizione di piccoli progetti di impresa di vicinato spazi privati facendo da garante presso i proprietari.

Alcuni cittadini presenti esplicitano un certo timore rispetto all'utilizzo di spazi pubblici da parte di soggetti privati commerciali, laddove l'ente pubblico non si faccia garante dell'interesse pubblico e della disponibilità di parte di tali spazi a favore dei quartieri rispondendo a desideri e bisogni espressi dalla cittadinanza. In particolare un cittadino fa riferimento al futuro "centro civico" di San Donà, dove è prevista la concessione di parte dello spazio ad un supermercato che non tutela gli interessi dei cittadini residenti. Tecnici dell'Amministrazione specificano che in questo caso la collaborazione tra Comune di Trento e il soggetto produttivo-commerciale permetterà di costruire un nuovo edificio, dove poter ospitare anche funzioni socio-culturali per il quartiere a partire dalla raccolta dei bisogni dei residenti.

Da alcuni partecipanti vengono espressi timori anche rispetto al destino dello stabile di Ex Atesina, oggetto all'inizio degli anni 2000 di un percorso partecipato con il quartiere che non ha ancora portato risultati concreti. Le **dimensioni dello stabile e la complessità degli aspetti legati alla proprietà rendono fondamentale la collaborazione tra pubblico e privato** produttivo/commerciale, con cui sarà probabilmente necessario negoziare per consentire la sostenibilità della ri-

qualificazione e della gestione. Anche a Milano nel caso di stabili di dimensioni così importanti è stato necessario investire tempo e coinvolgere soggetti privati nella compagine gestionale. Si sono però sperimentate **forme di uso temporaneo nell'attesa di definire risolutivamente le funzioni degli edifici oggetto di riqualificazione**. Nel caso di spazi di minori dimensioni e di minor complessità, il Comune di Milano ha saputo in passato gestire la definizione della destinazione d'uso e la riqualificazione, anche ascoltando i quartieri, in tempi corrispondenti alle consiliature.

Isola tematica con Stefano Guidarini

I partecipanti all'isola tematica desiderano da subito approfondire il funzionamento dei nuovi modelli abitativi esposti da Stefano Guidarini durante la presentazione in plenaria. La discussione prende avvio da alcune specifiche domande: **Queste iniziative di diverse modalità di "vivere insieme" illustrate questa mattina da chi partono? Dal basso o dall'alto?** Ci deve essere uno stimolo da parte dell'Amministrazione pubblica, ci deve essere un assetto normativo che le favorisce?

Stefano Guidarini racconta come tutte **queste iniziative siano partite dal basso** e approfondisce la storia che ha portato alla loro nascita. In due degli esempi riportati si trattava di "squalter" che occupavano le fabbriche dismesse di Zurigo. Nascono alla fine degli anni '80 dopo una protesta in piazza perché c'era una crisi totale degli alloggi. Vengono occupati degli edifici vuoti che in alcuni casi sono stati sgomberati mentre in altri l'iniziativa si è "istituzionalizzata" costituendo delle cooperative; da qui hanno avviato un movimento completamente dal basso senza finanziamenti pubblici e che ora è diventato uno dei principali interlocutori della città per quanto riguarda la "casa per tutti".

L'aspetto interessante è che **le regole per la realizzazione e la conduzione di queste iniziative sono contrattate; per esempio lo "standard" dei parcheggi è valutato caso per caso soprattutto in considerazione della disponibilità di trasporto pubblico**. Spesso per abitare in questi luoghi per poter detenere un'auto bisogna dimostrarne la necessità per ragioni di salute o di lavoro.

Tutti gli interventi sono caratterizzati dall'essere eco-compatibili e sottostanno a un protocollo che tende a riportare i consumi di energia al livello degli anni '60 con ricadute su ogni aspetto della vita: non si prende l'aereo, non si mangia carne rossa, non ci si muove in macchina; una vera filosofia di vita che non deriva da stati di necessità ma da scelte consapevoli. I partecipanti all'isola chiedono inoltre se e come il Comune abbia dovuto modificare la propria stru-

mentazione normativa per accogliere queste istanze. Guidarini continua ad illustrare il funzionamento di questi casi studio affermando che il comune non ha dovuto affrontare stravolgimento normativi ma anche che il sistema normativo svizzero in materia è più flessibile di quello italiano e che lì c'è una storica tradizione delle residenze condivise. Aggiunge inoltre che le soluzioni adottate (per distanze, parcheggi, scale, bagni, disimpegni) non sarebbero compatibili con il nostro assetto normativo. Lo stesso vale per le funzioni che in questi insediamenti sono sempre molto miste: residenziale, ricettivo, commerciale, terziario; una situazione che a noi porrebbe problemi di determinazione degli oneri; c'è anche il problema delle superfici degli alloggi: certe superfici per loro usuali per il fatto che sono abitate da più nuclei familiari per noi si configurerebbero come edifici di lusso.

La discussione al tavolo vira sulla fattibilità e in generale sulla possibilità di stimolare questo genere di iniziative anche da noi e viene chiesto un parere sempre a Guidarini che lo esprime partendo dal caso della Svizzera, una società prevalentemente montana-rurale, in cui spesso si hanno piccole comunità con un senso della solidarietà molto sviluppato ed un sentimento comune di mutuo aiuto e assistenza. Per quanto riguarda l'Italia, **si nota come il Villaggio Barona a Milano sia un esempio e del fatto che probabilmente sia necessario far leva sul senso civico, sulla voglia di fare qualcosa, su una necessità che ci spinge e che si deve cogliere**. Anche da noi infatti esistono i modelli di riferimento storici, pensiamo alle cascine, ai casali, alle masserie vissute da famiglie allargate, modelli antichissimi che possono essere recuperati. Per sostenere oggi queste iniziative bisogna innanzitutto partire dalle persone che non necessariamente devono costituirsi in una cooperativa ma che possono trovare anche altre forme di associazione. L'Amministrazione non può spingere a questo ma sicuramente porre le condizioni per poterle accogliere. Il primo problema è trovare le aree

a prezzi molto inferiori al prezzo di mercato. **Le Amministrazioni potrebbero mettere a bando le proprie aree mettendole in concessione per un certo numero di anni** (cosa che a Trento viene fatta solo per i parcheggi pertinenziali). Si potrebbero trattare queste aree come aree per servizi sfruttando le facilitazioni urbanistiche che da questo deriva (in Lombardia le aree per servizi non cubano, non producono superficie lorda o netta). **Va favorita la mescolanza funzionale.** Poi si deve seguire l'iniziativa sul piano della qualità.

Il discorso stimola un'ulteriore serie di domande tese a comprendere gli aspetti di questi modelli abitativi. In particolare emergono le seguenti richieste: Come si gestiscono le persone che non rispettano le regole, in particolare visitatori che magari usufruiscono dei servizi pubblici offerti dall'iniziativa? Non è che queste iniziative basate su una grande apertura tra i membri del gruppo concorrano a creare chiusure verso l'esterno?

Le risposte di Stefano Guidarini non nascondono i problemi che si pongono ma sottolineano la **forza espressa dalla coesione sociale e dal senso di appartenenza al luogo e quindi del controllo sociale** che generalmente non rende necessarie soluzioni tipo recinzioni e cancelli.

Il successo di queste iniziative è infatti garantito quando le persone che vivono quel posto ne sono orgogliose, lo amano. Certo in questo conta la qualità e la cura perché i posti brutti fanno male e se sono tenuti male fanno peggio ma la bellezza o quantomeno il condividere alcuni valori anche estetici conta.

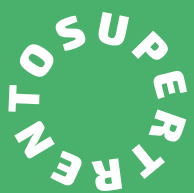
Infine il tavolo approfondisce i rischi di gentrificazione e gli antidoti che tali modelli potrebbero rappresentare all'espulsione progressiva degli abitanti originari di un quartiere che subiscono i maggiori costi dovuti alla valorizzazione immobiliare innescata dai processi di rigenerazione urbana.

La prima soluzione che emerge è quella di non lasciare tutto all'iniziativa del libero mercato.

Inoltre nell'abitare tradizionale lo standard di superficie per abitante è generalmente di 55 mq nelle residenze condivise è di circa 30 mq quindi con molta più densità di abitazione e conseguente risparmio. Tutti gli interventi sono su aree pubbliche che vengono date in concessione (60-90 anni) mai in vendita, oppure su aree ex industriali o aree ferroviarie dismesse; sempre su aree di riciclo. In questo modo questi interventi partono da prezzi inferiori a quelli di mercato (almeno del 20/30%).

L'antidoto alla gentrificazione è quindi il mantenimento di una quota di alloggi pubblici o in cooperativa.





Scenari Urbani Partecipati
per l'**Ecologia** e la **Rigenerazione**

www.supertrento.it