

*Roberto Sani*

# Trento al bivio

**Da città di progetti a città di piano**

Quartieri, montagna e clima verso il 2030-2040

The Erickson logo is a red square with the word "Erickson" in white. The letter "i" is stylized with a small white square above it.

Erickson

Nel volume troverete pagine ricche di spunti, su cui si può concordare o dissentire. L'importante è però che il tema appassioni e coinvolga chi vive la città ogni giorno, i residenti, i pendolari, gli studenti. Il confronto è aperto.

Franco Ianeselli  
*Sindaco di Trento*

Per anni Trento ha saputo anticipare trasformazioni urbane importanti: dalla chiusura al traffico di Piazza Fiera alla realizzazione del MUSE e del quartiere residenziale Le Albere. Da qualche tempo, però, dà l'impressione di attardarsi in una sorta di limbo di incertezza, sospesa tra grandi cantieri e una visione che fatica a tenere insieme i fattori di complessità tipici di una città alpina: quartieri, montagna e clima.

Questo libro propone una spiegazione di come si sia giunti a questo punto, e invita a riconoscere come Trento si trovi a un bivio: scegliere se continuare a essere una «città di progetti» — bypass, ferrovia, Sloi, Adige Sud, Madonna Bianca, Bondone... — o diventare, finalmente, una «città di piano», capace non semplicemente di immaginare opere future, ma di *immaginarsi nel futuro*.

€ 20,00



9 788859 104645

[www.erickson.it](http://www.erickson.it)

# Indice

<i>Presentazione</i> (Franco Ianeselli)	9
<i>Prefazione</i> (Mattia Gottardi)	
La sfida della visione: un confronto necessario tra Provincia e Città di Trento	11
<i>Nota dell'autore</i>	
Questo non è un libro scritto «da fuori»	15
<i>Introduzione</i>	
Perché tornare a parlare di Trento, adesso	17
PRIMA PARTE – COME SIAMO ARRIVATI QUI	
<i>Capitolo primo</i>	
La città di valle che cambia pelle	25
<i>Capitolo secondo</i>	
Gli anni '80: chiudere Piazza Fiera per aprire la città	35
<i>Capitolo terzo</i>	
Gli anni 2000: il MUSE, le Albere e la città che si specchia	41
<i>Capitolo quarto</i>	
Il bivio politico: tra gestione, grandi opere e l'area San Vincenzo	49
<i>Capitolo quinto</i>	
Le radici della stasi, l'esaurimento della rendita e la città orizzontale	59

<i>Capitolo sesto</i>	
La città già in cantiere: bypass, ferrovia, NorduS, Sloi	69
SECONDA PARTE – TRENTO 2030-2040: UNA VISIONE DI CITTÀ	
<i>Capitolo settimo</i>	
Trento 2030-2040: tre pilastri per una città di valle	83
<i>Capitolo ottavo</i>	
I quartieri dei 15 minuti: Adige Sud come racconto pilota	93
<i>Capitolo nono</i>	
Trento alta: Bondone, collina e città verticale	111
<i>Capitolo decimo</i>	
Urban Intelligence Plan: dati, clima e decisioni	119
<i>Capitolo undicesimo</i>	
Dal piano che controlla al piano che abilita	129
<i>Capitolo dodicesimo</i>	
PUP, PRG e varianti: quando le regole diventano abilitanti	137
<i>Capitolo tredicesimo</i>	
Partecipazione, concorsi, appalti: come applicare la visione	147
<i>Capitolo quattordicesimo</i>	
Governare il cambiamento: Ufficio Piano, sicurezza, patto di città	157
TERZA PARTE – CITTÀ EUROPEE COME SPECCHIO	
<i>Capitolo quindicesimo</i>	
Città medie al bivio: perché Trento non è sola	169
<i>Epilogo</i>	
Trento, una città che può permettersi di essere esigente	193
<i>Bibliografia</i>	199

## *Presentazione*

Trento non è mai stata una città immobile dal punto di vista urbanistico. Anche nei secoli scorsi ha subito trasformazioni e vere e proprie rivoluzioni, come quella che nell'Ottocento ha comportato l'allontanamento del corso dell'Adige dal centro della città. Anche il periodo che stiamo vivendo è attraversato dal vento del cambiamento.

Pensiamo per esempio alla costruzione del nuovo ospedale, che richiede di ridisegnare la mobilità e i collegamenti e di ripensare la destinazione di un'area molto grande com'è quella nel cuore della Bolghera. Oppure consideriamo l'altro grande progetto: la costruzione del bypass ferroviario, tratta d'accesso sud alla nuova linea del Brennero, che apre alla prospettiva dell'interramento di un tratto di ferrovia storica in centro, tra il quartiere delle Albere e la rotatoria di Nassirya, come immaginato dall'architetto catalano Joan Busquets agli inizi degli anni Duemila.

Pensiamo ancora alla necessità di rivedere la localizzazione delle grandi infrastrutture sportive, dallo stadio al palazzetto dello sport al circuito per le biciclette, anche in vista dei grandi eventi che ci attendono nei prossimi anni.

Ecco, se questo è il contesto, è bene che a ragionare di urbanistica siano non solo gli addetti ai lavori, non solo i tecnici delle amministrazioni, ma anche chi, come Roberto Sani, unisce una formazione da architetto urbanista all'onore e all'onere di rappresentare la cittadinanza in un'assemblea pubblica.

Ben venga allora questo contributo di Roberto Sani — consigliere comunale, presidente della commissione consiliare per la cultura, il turismo

e lo sport e componente della commissione urbanistica — a un dibattito che deve restare acceso e vivo in modo che le scelte della politica siano il più possibile condivise e partecipate. Nel volume troverete pagine ricche di spunti, su cui si può concordare o dissentire. L'importante è però che il tema appassioni e coinvolga chi vive la città ogni giorno, i residenti, i pendolari, gli studenti. Il confronto è aperto.

*Franco Ianeselli*

Sindaco di Trento

*Prefazione*

## **La sfida della visione: un confronto necessario tra Provincia e Città di Trento**

Accogliere l'invito a scrivere la prefazione per il libro di un consigliere comunale di sensibilità politica e percorso differenti dai miei non è un atto di mera cortesia istituzionale. È, al contrario, il riconoscimento di un metodo che vorrei vedere più spesso applicato al dibattito pubblico trentino: la capacità di alzare lo sguardo dall'ordinaria amministrazione per porre questioni di prospettiva su cui il confronto è e deve essere centrale.

Roberto Sani e io apparteniamo a culture politiche differenti. Le nostre ricette per lo sviluppo del Trentino spesso divergono, così come possono divergere le priorità che assegniamo all'agenda pubblica. Tuttavia, leggendo *Trento al bivio*, si coglie uno sforzo che va riconosciuto: il tentativo di uscire dalla logica della polemica quotidiana per costruire un'architettura di pensiero sulla città dei prossimi vent'anni. In un tempo in cui la politica rischia di schiacciarsi sul presente, ragionare sull'orizzonte 2030-2040 è un esercizio di responsabilità che, come assessore provinciale all'urbanistica, non posso che apprezzare.

Il libro pone una tesi centrale suggestiva: il passaggio dalla «città per progetti» alla «città di piano». È una distinzione che merita di essere discussa. Se è vero che negli ultimi anni Trento ha visto il susseguirsi di grandi interventi puntuali, è altrettanto vero che la Provincia autonoma di Trento ha lavorato costantemente per fornire quel telaio normativo e infrastrutturale — dalla Legge provinciale per il governo del territorio al piano urbanistico provinciale — entro il quale i Comuni possono e devono muoversi.

Trovo stimolante e affine alla mia sensibilità pragmatica il concetto di «piano che abilita» contrapposto al «piano che controlla». L'idea che l'urbanistica debba smettere di essere un mero elenco di divieti burocratici per diventare una leva che premia la qualità, la rigenerazione e l'innovazione è una sfida che sento mia e che proveremo ad applicare alla normativa urbanistica provinciale. Semplificare, dare certezze a chi investe e a chi riqualifica, superare la rigidità delle zonizzazioni funzionali per favorire la mixité: sono temi su cui il dialogo tra Provincia e Comune di Trento, insieme a tutti i Comuni trentini, Ordini professionali e Collegi, non solo è possibile, ma doveroso.

Certo, la lettura che Sani dà del rapporto tra Comune e Provincia — descritto talvolta come conflittuale o frenante — risente inevitabilmente della sua prospettiva. Dal mio osservatorio, vedo invece una Provincia che si fa carico delle grandi scelte strutturali che una città, da sola, non potrebbe sostenere. Il bypass ferroviario, la riorganizzazione della mobilità, la partita sanitaria, le grandi aree di trasformazione non sono ingerenze: sono il segno tangibile che Trento non è solo un comune, ma il capoluogo di un sistema territoriale complesso che la Provincia ha il dovere di governare con visione d'insieme.

Quando l'autore parla di «città verticale» e del rapporto con il Bondone, tocca un nervo scoperto su cui l'amministrazione provinciale ha spesso cercato di spingere l'acceleratore, talvolta trovando resistenze proprio in quelle logiche di conservazione — di alcuni attori cittadini — che il libro critica. Ben venga, dunque, una presa di coscienza sulla necessità di considerare la montagna non come un fondale scenografico, ma come una risorsa infrastrutturale e abitativa da connettere modernamente alla valle.

Ci sono passaggi nel testo su cui il dissenso riguardo alle reciproche visioni rimane netto, specialmente dove la critica politica prevale sull'analisi tecnica, o dove alcune soluzioni proposte (come l'approccio radicale alla mobilità o certe letture delle dinamiche abitative) rischiano di scontrarsi con la realtà economica e sociale del nostro tessuto produttivo e familiare. Tuttavia, la proposta di dotarsi di strumenti di conoscenza oggettiva, come l'Urban Intelligence Plan basato sui dati, è un invito alla serietà che raccolgo volentieri. Le decisioni pubbliche, soprattutto quando incidono sul suolo e sul paesaggio, devono basarsi su numeri, non su sensazioni.

Trento è effettivamente a un bivio. Ma non credo sia il bivio tra la stasi e la rivoluzione, quanto piuttosto tra l'isolamento autoreferenziale e

la piena assunzione del suo ruolo nel sistema Trentino. Una città che non si limita a specchiarsi nella propria qualità della vita — che c'è ed è alta, grazie a decenni di buon governo dell'Autonomia — ma che accetta la sfida della competizione europea, dell'attrattività per le imprese, della velocità decisionale.

Ben venga dunque questo contributo. Non perché io ne condivida tutte le risposte, ma perché pone le domande giuste. E le pone con quella competenza tecnica ibridata dall'esperienza manageriale che permette di superare l'ideologia per atterrare sui problemi concreti: i quartieri che invecchiano come Madonna Bianca, le aree dismesse da bonificare, il bisogno di case per i giovani.

Il futuro di Trento si scriverà nella dialettica — a volte ruvida, ma sempre necessaria — tra le diverse visioni che la abitano. Se questo libro servirà a rendere tale dialettica più ricca di contenuti e meno di slogan, avrà reso un servizio utile non solo a una parte politica, ma all'intera comunità trentina.

*Avv. Mattia Gottardi*

Assessore all'urbanistica, energia e trasporti, sport e aree protette  
Provincia Autonoma di Trento



*Nota dell'autore*

## **Questo non è un libro scritto «da fuori»**

Questo non è il lavoro di un accademico che guarda Trento come un caso di studio, né il catalogo patinato di qualche grande progetto urbano. È, più semplicemente, il tentativo di mettere ordine, con gli strumenti dell'urbanistica e della narrativa, tra una serie di domande che mi porto dietro da anni.

Sono cresciuto in una Trento che stava cambiando sul serio: quella degli anni '80, dei sensi unici, della chiusura al traffico di Piazza Fiera, delle prime ZTL. Mio padre, Riccardo Sani, in quegli anni era assessore all'urbanistica. Ho visto cosa significa, molto concretamente, prendere decisioni impopolari sullo spazio pubblico e poi difenderle, sapendo che il risultato lo vedranno soprattutto quelli che verranno dopo. Poi ho studiato architettura, ho lavorato a lungo come manager, occupandomi di organizzazioni, processi, strategie. Ho continuato a guardare la città da vicino: i suoi progetti, i suoi vuoti, le sue occasioni prese e perse. Negli ultimi anni ho scelto di impegnarmi anche in politica, diventando consigliere comunale a Trento. Questo mi ha riportato nel luogo dove le idee e le visioni incontrano i vincoli, i bilanci, i tempi reali.

Questo libro nasce dall'incrocio di queste tre esperienze: architetto per cultura, manager di professione, urbanista per passione.

Non è un piano regolatore, non è un programma elettorale, non è un atto d'accusa. È una proposta di lettura e di lavoro: per chi governa, per chi progetta, per chi studia, per chi vive Trento e sente che «manca qualcosa» nel modo in cui la città pensa il proprio futuro. Le pagine che seguono

non hanno la pretesa di essere oggettive. Prendono posizione, scelgono un lessico, insistono su alcuni luoghi (Adige Sud, Madonna Bianca, Trento nord, Bondone) più che su altri. Lo fanno perché sono convinto che una città, per cambiare, abbia bisogno di conflitti chiari e visioni esplicite, non di neutralità apparente.

Se questo libro servirà solo a confermare quello che già pensavi, avrà sbagliato bersaglio. Se, in almeno un punto, ti farà cambiare idea, dubitare, arrabbiare, o ti darà una parola in più per dire ciò che non riuscivi a formulare, allora avrà fatto una piccola parte del suo dovere. Il resto, per fortuna, non può stare nelle pagine di un libro: deve accadere nelle piazze, nei quartieri, nelle stanze in cui si decidono piani e progetti, nelle conversazioni di chi abita questa città e pretende, giustamente, di poter dire la sua sul suo futuro.

### **Come leggere questo libro**

Questo libro non è pensato per essere letto solo in modo lineare, dalla prima all'ultima pagina. Se sei amministratrice o amministratore, puoi usare la Seconda parte come una cassetta degli attrezzi politica: quartieri 15 minuti, città verticale, Urban Intelligence Plan, Ufficio Piano. La Prima parte ti aiuta a ricordare da dove arriviamo; la Terza parte serve a vedere che non siamo soli.

Se sei tecnico, progettista, professionista, troverai soprattutto nella Seconda parte e nella Terza parte spunti su come cambiare lo sguardo sui progetti: non solo metri quadri e indici, ma quartieri, clima, mix sociale.

Se sei cittadina o cittadino, questo libro può essere un manuale per fare domande più esigenti alla politica e ai tecnici. Ogni volta che sentirai parlare di bypass, di stadio, di funivia, di nuovo quartiere, potrai chiedere: «In che modo questo ci avvicina alla Trento 2030-2040 che qui viene descritta?».

Puoi leggere tutto in sequenza, oppure entrare da una porta laterale: dai quartieri (Adige Sud, Madonna Bianca), dalla città alta, dai conflitti tra Comune e Provincia. L'importante è una cosa sola: non trattarlo come un racconto consolatorio su quanto siamo bravi, ma come un invito a discutere seriamente di chi vogliamo diventare.

*Roberto Sani*

Trento, dicembre 2025

## *Introduzione*

# **Perché tornare a parlare di Trento, adesso**

Ogni città, a un certo punto, arriva a un bivio che non è fatto di una sola grande decisione, ma di una somma di scelte apparentemente minori. Trento oggi si trova esattamente lì. Se la guardi in una mattina qualsiasi, è facile pensare che vada tutto sommato bene. Le piazze del centro sono pedonali, il tasso di servizi è alto, le scuole funzionano, le montagne sono a portata di mano. Le classifiche sulla qualità della vita la collocano spesso in alto: sicurezza percepita, welfare territoriale, equilibrio economico. Eppure, sotto questa superficie ordinata, la città è piena di domande sospese.

Che cosa succede ai quartieri moderni quando le generazioni che li hanno abitati per prime invecchiano? Che cosa diventa una città di valle quando il clima cambia, le estati si allungano, le notti si scaldano e l'Adige torna a far paura? Che cosa ne facciamo delle aree industriali dismesse, dei grandi vuoti di fondovalle, dei terreni inquinati lasciati per anni ai margini della città? E ancora: che rapporto vogliamo avere con la montagna, il Bondone, i tre colli verdi, continueremo a considerarla sfondo turistico o inizieremo a trattarla come Trento alta, parte di una città verticale che va dalla valle alla quota?

**Per capire il bivio di oggi bisogna ricordare che cosa è successo prima**

Negli anni '80 Trento ha fatto una scelta molto chiara: ha deciso che il centro storico non dovesse essere più un corridoio per le auto, ma uno

spazio per le persone. Chiudere Piazza Fiera, introdurre la ZTL, investire su pavimentazioni, illuminazione e arredo urbano è stato il modo, allora impopolare, per dire che la forma della città conta, e che la qualità dello spazio pubblico non è un lusso, ma un'infrastruttura. È stato il primo grande atto di «piano»: un'idea di città che entra nei sensi unici, nei materiali, nelle piazze.

Da articoli di giornale di metà anni '80:

«Così uccidete il commercio in centro. Nessuno verrà più in città se non potrà parcheggiare davanti alle vetrine».

«Chiudere Piazza Fiera è una scelta ideologica che penalizza chi lavora e chi deve raggiungere il centro in auto. Trento non è una città del Nord Europa dove tutti si spostano in bicicletta».

«Prima di togliere i parcheggi, il Comune dica dove pensa di far sostare le auto: il centro storico non può diventare un salotto vuoto, buono solo per qualche turista di passaggio».

Rilette oggi, queste frasi sembrano quasi una caricatura. Eppure, riassumono perfettamente il clima di allora:

- la paura che la pedonalizzazione fosse una minaccia più che un'opportunità;
- l'idea che il valore del centro dipendesse dall'accesso diretto in auto;
- la difficoltà di immaginare uno spazio pubblico senza lamiera.

È lo stesso copione che ritroviamo oggi quando si parla di corsie preferenziali, piste ciclabili, limite dei 30 km/h, nuove ZTL: cambia il contesto, cambiano i protagonisti, ma la resistenza al cambiamento resta sorprendentemente simile.

Negli anni 2000 una seconda decisione forte ha cambiato volto a un pezzo di Trento: la trasformazione dell'ex area Michelin nel quartiere Le Albere e la costruzione del MUSE. Lì, la città ha detto a se stessa e al mondo che voleva essere «città della conoscenza»: un luogo capace di trasformare

una fabbrica dismessa in parco, museo, residenze, uffici. È stato il secondo grande salto: un progetto di scala metropolitana, con un'architettura contemporanea esposta sulle riviste internazionali.

Queste due stagioni, con tutti i loro limiti, dimostrano che Trento non è condannata all'inerzia. Quando vuole, è capace di prendere decisioni coraggiose, di usare piani e progetti per cambiare davvero il modo in cui si vive lo spazio.

Il problema è che, dopo quei due salti, la città ha rallentato.

Da un lato, sono arrivati altri interventi: bypass ferroviario, interrimento dei binari, progetti per Nordus, ipotesi di tram, discussioni infinite sull'area San Vincenzo, piani sull'area Sloi-Carbochimica, nuove urbanizzazioni a sud. Trento non è certo rimasta ferma. Dall'altro, è mancato ciò che tiene tutto insieme: un disegno di città capace di mettere in relazione i quartieri tra loro, la valle con la montagna, le scelte sul suolo con quelle sul clima, la politica dei trasporti con quella della casa, le risorse economiche con la visione sociale.

Negli ultimi anni, la città è stata spesso governata per progetti: un intervento qui, un cantiere lì, una grande opera infrastrutturale, un quartiere nuovo, un parco, un bando vinto. Quasi sempre operazioni legittime, spesso utili, talvolta di qualità. Ma raramente pensate come parti di una stessa storia. Questo libro nasce da una convinzione semplice: Trento non può più permettersi di vivere solo di progetti. Ha bisogno di tornare a essere una città di piano.

«Città di piano» non significa tornare al vecchio piano regolatore inteso solo come catalogo di vincoli, norme e tabelle. Significa darsi una visione esplicita, Trento 2030-2040, e poi costruire strumenti, progetti, governance coerenti con quella visione.

Significa, per esempio, riconoscere che i quartieri di valle devono diventare quartieri di 15 minuti e non semplici accumuli di funzioni; che i differenziali di temperatura, le isole di calore e la qualità dell'aria vanno presi sul serio, mettendo il clima al centro delle decisioni; che la montagna non può più essere trattata come altrove, ma deve entrare nell'immaginario di una città verticale che tiene insieme fondovalle, colli e Bondone; che i dati servono non a produrre infografiche rassicuranti, ma a decidere dove investire, cosa rallentare, cosa fermare e cosa accelerare.

*Questo non è un libro neutro.* È scritto da dentro la città, con lo sguardo di chi la abita, la studia e oggi partecipa direttamente anche alla sua vita isti-

tuzionale. Non è un trattato accademico, ma non è nemmeno un pamphlet indignato: prova a tenere insieme racconto, analisi, proposta.

Per questo è strutturato nelle seguenti tre parti.

- *Come siamo arrivati fin qui.* Gli anni '80 della pedonalizzazione e dell'arredo urbano come progetto; gli anni 2000 del MUSE e dei grandi progetti che fanno brillare un pezzo di città; il presente dei cantieri infrastrutturali, delle aree sospese, dei conflitti tra Comune e Provincia.
- *Trento 2030-2040.* Una visione e alcuni cantieri di futuro. I quartieri dei 15 minuti (con Adige Sud come laboratorio) e la rigenerazione dei quartieri moderni (Madonna Bianca come caso emblematico); la città verticale (colli e Bondone come Trento alta); un Urban Intelligence Plan che metta ordine tra dati, clima, mobilità, suolo, abitare; una governance diversa, capace di passare da «piano che controlla» a «piano che abilita», senza perdere rigore ambientale.
- *Lo specchio europeo.* Un confronto con città che, come Trento, stanno nell'arco alpino o ai suoi margini — Friburgo, Grenoble, Bolzano, Innsbruck — per capire non cosa copiare, ma che cosa manca e che cosa abbiamo in più e non stiamo usando.

Non c'è nostalgia per una stagione politica passata, né la pretesa di proporre *la* soluzione. C'è, più semplicemente, il rifiuto dell'idea che Trento debba accontentarsi di essere una città «abbastanza buona». Con la storia che ha, le risorse di cui dispone, le competenze che ha maturato, potrebbe, e dovrebbe, pretendere di più da se stessa.

Il bivio, allora, è questo: continuare a sommare progetti — alcuni eccellenti, altri discutibili, altri ancora lasciati a metà — oppure accettare la fatica di costruire un piano di lungo periodo che tenga insieme demografia, economia, società, clima, spazio fisico.

## **Gli strumenti esistono, le esperienze europee anche**

Questo libro prova a dimostrare che il futuro di Trento non è un tema tecnico per addetti ai lavori, ma un terreno politico e civile che riguarda

tutti: amministratori, tecnici, imprenditori, mondo culturale, cittadine e cittadini esigenti. Se servirà a far ripartire una discussione meno difensiva e più ambiziosa sulla città — sulle sue piazze, i suoi quartieri, la sua montagna — avrà raggiunto il suo scopo.

## *Capitolo quinto*

# **Le radici della stasi, l'esaurimento della rendita e la città orizzontale**

### **Le tre radici della stasi: regole, tempo, conflitto**

La sensazione di stasi che oggi avvolge Trento non nasce dalla cattiva volontà di qualcuno o dall'inerzia di un singolo attore. È il prodotto di un intreccio più profondo, che si è costruito nel tempo e che oggi rende faticosissimo passare dai buoni propositi alle trasformazioni reali. Se tiriamo il filo, arriviamo sempre lì: a tre grandi nodi — le regole, il tempo, il conflitto — che, combinati, tengono la città in una sorta di freno a mano tirato.

### *La dittatura delle regole che controllano*

La prima radice della stasi è il sistema normativo che ci siamo ritrovati in eredità. Il nostro Piano regolatore generale e le sue norme tecniche di attuazione sono figli di una stagione urbanistica — anni '80 e '90 — in cui l'obiettivo era uno solo: controllare tutto, ovunque, sempre. Le regole sono state costruite come una specie di grande griglia di sicurezza: ogni pezzo di città incasellato in una destinazione d'uso rigida, ogni volume misurato al millimetro, ogni standard — parcheggi, verde, dotazioni — calcolato come se la città fosse una somma di lotti, non una comunità che cambia.

Era una logica comprensibile in reazione alle necessità derivanti dagli abusi del dopoguerra: fermare la speculazione, impedire che si costruisse ovunque e comunque.

Il problema è che quella logica, oggi, si è trasformata nel suo contrario: invece di contenere gli eccessi, condiziona anche ciò che sarebbe virtuoso. Se, per dire, un proprietario a Madonna Bianca volesse rigenerare un edificio energivoro, mettere un cappotto esterno, migliorare davvero la qualità abitativa, rischierebbe di «sforare» qualche indice di distanza o di volume. Per la norma, quel cappotto è quasi un abuso. Il fatto che riduca consumi, bollette ed emissioni non entra in gioco.

La regola non distingue tra chi vuole spremere rendita e chi vuole produrre qualità ambientale e sociale; tra chi scommette su mix di funzioni e chi chiede l'ennesimo piano terra vuoto. Risultato: chi può permetterselo rinuncia, chi non può resta in edifici vecchi e costosi da scaldare, e la rigenerazione profonda si riduce spesso a qualche tinteggiatura e a un rifacimento dei serramenti. Una «dittatura dolce» delle regole che controllano, più attente a non far sbagliare nessuno che a mettere la città nelle condizioni di fare scelte migliori.

### *Il tempo lungo dei progetti e il ciclo breve della politica*

La seconda radice è una questione di calendario, più che di ideologia. In città come Trento, i progetti che contano davvero vivono su tempi lunghi: la bonifica di Sloi, l'interramento della ferrovia, la costruzione di un nuovo quartiere ad Adige Sud, il NorduS... sono operazioni da dieci, quindici, vent'anni. Vanno oltre la durata di una giunta, spesso oltre due mandati.

La politica, invece, vive in un orizzonte di cinque anni. Cinque anni in cui bisogna programmare, litigarsi le risorse, rispondere alle emergenze, prepararsi al giudizio degli elettori. È umano che, con questo ritmo, si tenda a prediligere la parte «visibile» del ciclo di un grande progetto: l'annuncio, la conferenza stampa, l'avvio, la posa simbolica, la variante iniziale. La parte faticosa — la gestione di cantiere, le ricadute sui quartieri, la manutenzione, l'uso quotidiano degli spazi — spesso viene lasciata in eredità a chi verrà dopo. Così molte opere, a Trento, diventano una specie di staffetta infinita:

ogni amministrazione riceve un dossier già avviato, lascia la propria impronta, magari riapre qualche discussione per marcare discontinuità, e poi lo passa, di nuovo, a chi verrà. Non è che manchino i progetti, e nemmeno le competenze tecniche per svilupparli. Manca la disciplina politica di dire: «Questa cosa durerà più di noi, la governiamo insieme, senza rimetterla in discussione ogni volta che cambia il colore della giunta». Nel frattempo, chi vive nei quartieri si trova spesso in mezzo a cantieri che durano anni, senza sapere bene che città nascerà, né quando.

### *Il conflitto disperso e l'assenza di regia*

La terza radice della stasi è un conflitto che non si concentra mai, ma si disperde. Non è il conflitto in sé il problema — quello, in una democrazia, è fisiologico. È il fatto che a Trento il conflitto è spesso spezzettato tra soggetti e settori che non dialogano a sufficienza.

Da un lato c'è la linea di frattura tra Comune e Provincia. Il Comune governa il PRG, i quartieri, lo spazio pubblico; la Provincia controlla la legge urbanistica, le grandi infrastrutture, gli oneri più pesanti, il PUP. Nel mezzo ci sono aree come San Vincenzo, il bypass, parte di Trento nord, dove le competenze si sovrappongono e le decisioni si prendono, di volta in volta, più in base ai rapporti di forza del momento che dentro una regia comune. Ognuno vede il proprio settore: il ponte, lo stadio, la circonvallazione, il parco. La città nel suo insieme spesso resta sullo sfondo.

Dall'altro lato c'è la frammentazione interna: urbanistica, mobilità, sociale, ambiente, sviluppo economico. Ogni ufficio guarda il proprio indicatore: flussi di traffico, metri quadri di verde, chilometri di piste ciclabili, numero di alloggi sociali. Raramente qualcuno prova a tenere insieme il quadro: cosa succede al commercio di un quartiere quando chiudi una strada? Che impatto ha una nuova linea di bus su chi lavora durante la notte? Che effetto produce un'area di grande distribuzione sul piccolo negozio che regge da vent'anni parte della comunità?

Quando il conflitto è così disperso, la città smette di essere una storia e diventa un collage di dossier.

Ognuno ha la sua lobby, il suo comitato, i suoi favorevoli e contrari. Manca la figura che dice: «Fate pure i vostri mestieri, ma la direzione la

teniamo qui, in un unico posto». Superare la stasi, quindi, non è solo una questione di «fare più progetti»: è sciogliere questo triplo nodo, passando da regole che controllano a regole che abilitano, accettando il lungo impegno di tempo con un patto, costruendo una regia tecnica e politica stabile. Su questo torneremo quando parleremo di piano che abilita e di Ufficio Piano Trento 2030-2040; qui basta registrare il punto: così, da soli, i meccanismi non si correggono.

### **L'esaurimento della rendita: la fine del lusso e del silenzio**

Accanto alle radici della stasi, c'è un altro fenomeno che rende urgente il cambiamento: l'esaurimento delle tre rendite che hanno sostenuto Trento per decenni. Per anni Trento ha vissuto dentro una bolla relativamente confortevole. Una «rendita» tripla — economica, sociale, ambientale — che ha permesso alla città di prendere tempo, di evitare scelte troppo radicali, di limitarsi a gestire, aggiustare, correggere a margine. La rendita economica arrivava dall'autonomia e da una gestione tutto sommato prudente dei conti. Quella sociale da un tessuto associativo forte, da servizi pubblici di buon livello, da un certo tasso di fiducia reciproca. Quella ambientale dal fatto, semplice e potentissimo, di vivere in una valle bella: montagne vicine, aria buona (fino a un certo punto), paesaggi che rendono presentabile quasi ogni fotografia.

Per molto tempo questa combinazione ha funzionato da cuscinetto: anche quando il mondo cambiava, Trento poteva permettersi di rispondere un po' più lentamente. Oggi quel lusso si sta esaurendo.

#### *La rendita economica e la città che espelle*

La prima rendita a scricchiolare è quella economica, e lo fa nella forma più concreta: la casa. Trento è diventata, a ragione, una città costosa. Per comprare, per affittare, per restare. Gli studenti arrivano, ma spesso vivono in condizioni precarie e temporanee. I giovani che qui studiano o iniziano a lavorare fanno presto i conti con un paradosso crudele: la città ti forma,

investe su di te, ma poi ti suggerisce gentilmente di andare a spendere le tue competenze altrove, dove gli stipendi e i canoni sono meno sbilanciati. Le famiglie che stanno in mezzo — il ceto medio — faticano a trovare soluzioni dignitose senza erodere i risparmi. Chi è già fragile, semplicemente, rinuncia o si sposta dove la città si sfilaccia.

Ogni intervento di qualità — un quartiere rigenerato, un parco nuovo, un tram efficiente — rischia di diventare benzina su questo fuoco se non è accompagnato da scelte esplicite su residenza accessibile, social housing, strumenti come «Trentino Abitare». La città migliora, ma per chi?

L'urbanistica del futuro, a Trento, non sarà solo una questione di volumetrie e indici, ma di equità: chi potrà permettersi di abitare la città che diciamo di voler costruire?

### *La rendita ambientale e il clima che non fa sconti*

La seconda rendita che si consuma è quella ambientale. L'idea rassicurante che «siamo in montagna, quindi partiamo avvantaggiati» regge sempre meno. Le estati sono più lunghe, le notti tropicali più frequenti, i quartieri densamente asfaltati — zone industriali, spazi commerciali, parcheggi — diventano piastre roventi. Non riguarda tutti alla stessa maniera: chi vive ai piani superiori di un appartamento senza alberi sotto casa, chi non può permettersi climatizzatori, chi passa molte ore nello spazio pubblico ne paga il prezzo maggiore. Anche il rischio idrogeologico cambia di segno: piogge brevi e violentissime mettono sotto stress fossi, alvei minori, sistemi di drenaggio pensati per un altro clima. Alcuni quartieri di valle si scoprono improvvisamente vulnerabili, mentre sui versanti aumentano le attenzioni (e le ansie) per frane e smottamenti. Qui non basta più «fare attenzione»: il clima deve diventare la regina delle scelte urbane. Vuol dire usare ogni trasformazione come occasione per togliere asfalto e aggiungere ombra, acqua, permeabilità. Vuol dire progettare piazze drenanti invece che parcheggi a cielo aperto, piantare alberi dove oggi ci sono solo parcheggi in linea, non sottovalutare l'impatto che può avere un grado in più o in meno di temperatura percepita in un quartiere popolare. La rendita ambientale non è infinita: il rischio è di accorgercene quando i conti saranno già in rosso.

*La rendita sociale e la sicurezza come questione spaziale*

La terza rendita riguarda qualcosa di meno visibile ma decisivo: la pace sociale.

Trento ha goduto a lungo di un clima relativamente tranquillo: conflitti gestibili, pochi traumi collettivi, un tessuto di associazioni, oratori, circoli, servizi sociali capaci di assorbire e mediare tensioni. Negli ultimi anni, però, le fratture si sono fatte più evidenti. Non parliamo solo di cronaca nera, ma di una somma di piccoli segnali: quartieri dove la paura cresce più velocemente delle risposte; spazi pubblici abbandonati che diventano scenografia di marginalità; nuove comunità che non trovano luoghi e tempi per integrarsi; vecchie comunità che si sentono progressivamente «in minoranza» nella propria via.

La discussione pubblica sulla sicurezza si accende periodicamente, quasi sempre sugli stessi toni: più telecamere, più pattuglie, più controlli. Strumenti importanti, senza dubbio. Ma se non si incrociano con lo spazio e con i servizi, diventano cerotti su ferite che restano aperte. La verità è che molte insicurezze nascono da luoghi a cui abbiamo smesso di pensare: portici bui, piani terra ciechi, cortili usati solo come parcheggi, giardini senza funzioni, sottopassi che attraversiamo in fretta e mai volentieri. A Madonna Bianca, a Trento nord, in alcune parti del centro stesso, la qualità dello spazio pubblico dice molto di più dei comunicati stampa sulla «sicurezza».

Qui l'urbanistica entra a gamba tesa sul sociale: riattivare i piani terra, mescolare funzioni, aprire spazi per i giovani, ripensare l'illuminazione, rendere leggibili i percorsi sono, a tutti gli effetti, politiche di sicurezza.

Non estetica, non arredo urbano: sicurezza. L'esaurimento delle tre rendite — economica, ambientale, sociale — ci toglie la possibilità di ricorrere a una scusa storica: non siamo più nella fase in cui «va già abbastanza bene». O si cambia in profondità, o il conto, presto o tardi, arriva.

**La città orizzontale: il mito di una pianura che non c'è**

Per capire perché questo conto è così salato, bisogna considerare una contraddizione di base. Trento è una città di valle stretta, ma ha spesso

pianificato come se avesse una pianura infinita a disposizione. È quello che chiamo il mito della «città orizzontale»: costruire basso, largo, sparso, come se il fondovalle fosse un tappeto senza bordi. Per anni abbiamo trattato il suolo pianeggiante come se non dovesse mai finire: palazzine basse immerse nel verde, parcheggi in superficie a perdita d'occhio, centri commerciali che occupano ettari, capannoni ben distanziati, strade larghe «perché non si sa mai». Il risultato, a guardarlo dall'alto, è una città che consuma moltissimo suolo per offrire relativamente poco.

I quartieri moderni nati con il sogno del «villaggio nel verde» — alcune parti di Trento nord, molte periferie del fondovalle — sono esemplari. Palazzine a pochi piani, grandi spazi aperti tra un edificio e l'altro, tanto prato, poca densità. Sulla carta, un modello rassicurante. Nella pratica, due effetti controproducenti: si mangia molto più suolo di quanto servirebbe con una densità un po' più decisa e si rende economicamente difficile far vivere servizi di prossimità.

Se sotto casa ci sono poche persone, il panettiere non regge, il bar chiude, il medico di base va altrove. Il quartiere diventa dormitorio, e tutto il resto della vita quotidiana si sposta altrove, raggiungibile solo in auto. A questo si aggiungono i grandi contenitori monofunzionali: poli commerciali, aree sportive, zone industriali, quasi sempre pensati come isole separate. Ogni funzione ha il suo recinto e il suo parcheggio. Logico poi che i flussi casa-lavoro-spesa-sport siano lunghi, caotici, energivori.

Questa «città orizzontale» non è solo un problema estetico o ecologico: incide direttamente sul portafoglio. Il suolo di fondovalle è finito; più lo occupiamo, più aumenta di valore quello che resta. I pochi lotti liberi diventano dei piccoli giacimenti di rendita fondiaria; ogni nuovo progetto, se non è governato, deve fare i conti con costi iniziali altissimi, che poi influenzano i prezzi finali.

Nel frattempo, il Comune si ritrova a dover mantenere chilometri di strade, reti, illuminazione, trasporto pubblico per servire poche persone per chilometro quadrato. Si spende tanto per avere poco. La battaglia contro il consumo di suolo, quindi, non è solo una questione di ambiente: è anche una battaglia per l'equità e per l'efficienza. Ogni metro di asfalto in più in fondovalle è un pezzo di bilancio in meno per servizi, cultura, welfare.

## *Capitolo ottavo*

# **I quartieri dei 15 minuti: Adige Sud come racconto pilota**

### **La città dei 15 minuti senza slogan**

Se c'è un concetto che negli ultimi anni è uscito dai convegni ed è entrato nelle conversazioni da bar, è quello di «città dei 15 minuti». Spesso lo usiamo come etichetta comoda: suona bene, evoca prossimità, dà l'idea di una vita più semplice. Ma per diventare qualcosa di più di uno slogan, deve tradursi in scelte precise sullo spazio urbano.

Un quartiere 15 minuti, nella sua versione più onesta, è un pezzo di città in cui, nel raggio di un quarto d'ora a piedi o in bici da casa, si trova ciò che serve per vivere bene: scuola, spesa di base, un medico, spazi per stare all'aperto, luoghi di socialità, opportunità di lavorare o studiare senza dover attraversare tutta la città. Non è un recinto autosufficiente — nessun pezzo di città può esserlo — ma è un contesto che ti permette di non dover usare l'auto per ogni impegno quotidiano. È un quartiere che accorcia le distanze, non solo fisiche ma anche sociali: tra generazioni, tra redditi diversi, tra tempi di vita.

Nella Prima parte abbiamo visto come, negli anni '80, Trento abbia imparato a liberare le piazze dalle auto, e come negli anni 2000 abbia investito in un quartiere vetrina attorno al MUSE.

Con Adige Sud, nella Trento 2030-2040, la sfida è più avanzata: portare il principio dei 15 minuti sulla scala del quartiere di fondovalle, non solo del centro storico o del quartiere di pregio.

### Che cos'è «Adige Sud»

Uso l'espressione «Adige Sud» non come nome ufficiale di quartiere, ma come nome di lavoro. Indica l'insieme delle aree di fondovalle a sud del centro storico, sulla sponda sinistra dell'Adige, tra la zona di Trento sud e l'area San Vincenzo, strette tra il fiume/autostrada a ovest e la ferrovia a est.

Oggi questo spazio è un mosaico di campi, infrastrutture, aree per eventi e impianti sportivi, con poche funzioni di vita quotidiana e un rapporto ancora debole con il fiume.

Chiamarlo «Adige Sud» serve proprio a questo: trattarlo non più come «retro» della città o semplice contenitore di funzioni specialistiche (arena, stadio, grandi eventi), ma come ambito urbano potenziale, dove sperimentare un vero quartiere 15 minuti di valle, che tenga insieme parco climatico, residenza, servizi e mobilità pubblica forte.

### Adige Sud come racconto pilota

Per capire come questa idea possa funzionare a Trento, non basta guardare mappe astratte.

Serve scegliere un luogo concreto e provare a immaginare cosa significhi, lì, diventare un quartiere 15 minuti. In questo libro abbiamo scelto Adige Sud.

Adige Sud, oggi, è più una sequenza di funzioni che un quartiere: qualche grande struttura, pezzi di residenziale, spazi vuoti o sottoutilizzati, infrastrutture stradali che tagliano più che cucire. È vicino al fiume ma spesso voltato di spalle all'acqua, è a ridosso della città ma percepito come un margine, è attraversato ma poco abitato (figura 8.1). Immaginarlo come quartiere 15 minuti significa, prima di tutto, riconoscerlo come luogo dove si può — e si deve — vivere, non solo di transito. Significa decidere che lì non avremo solo un grande parco, un impianto sportivo o un'arena, ma una composizione di casa, servizi, lavoro, tempo libero. È anche il modo più concreto per verificare se i tre pilastri della visione del capitolo precedente reggono alla prova del territorio.

*Proviamo a visualizzarlo*

Al centro di Adige Sud c'è un grande spazio pubblico verde: non un prato generico, ma un parco climatico. Alberi pensati per fare ombra dove oggi, d'estate, non si sta; percorsi ombreggiati che collegano le scuole, le fermate del trasporto pubblico, gli ingressi delle case; acqua presente in modo intelligente — giochi d'acqua, canali superficiali, fontane — che raffresca e rende vivo lo spazio.

Sul margine del parco si affaccia una casa di quartiere: un edificio semplice, flessibile, dove trovano posto una biblioteca di prossimità, sale per associazioni, spazi per il doposcuola, una caffetteria che tiene acceso il luogo durante il giorno. La sera ospita incontri, cineforum, corsi, assemblee. Non è un centro culturale «importante», è un'infrastruttura quotidiana.

Attorno a questo cuore pubblico, un tessuto di residenza non monolitico: alloggi in locazione accessibile per giovani e famiglie, qualche soluzione di co-housing, abitazioni per anziani autonomi, una quota di edilizia libera. Le altezze sono misurate, le piante pensate per permettere adattamenti nel tempo. Al piano terra, là dove oggi troveremmo garage ciechi o vetrine vuote, ci sono funzioni vive: piccoli negozi, studi professionali, laboratori artigiani, spazi condivisi di lavoro (figura 8.2).

La scuola, esistente o nuova, non è un corpo separato, recintato e chiuso nel pomeriggio. È un edificio che dialoga con il parco, che apre alcuni spazi al quartiere, che può ospitare attività extrascolastiche, corsi serali, iniziative per famiglie. Il cortile diventa, nelle ore giuste, una stanza pubblica in più.

Un quartiere 15 minuti non è solo una buona organizzazione di funzioni: è un modo concreto di redistribuire tempo e opportunità tra persone diverse.

Per una famiglia con bambini piccoli significa poter accompagnare a scuola, fare una spesa essenziale e andare al parco senza dover programmare ogni spostamento in macchina. Per un'anziana che vive da sola significa poter continuare a muoversi in autonomia, senza dipendere ogni volta da qualcuno. Per una giovane o un giovane che studia o lavora in forme precarie significa avere a portata di mano spazi pubblici e luoghi di socialità che non costano, dove incontrare altri, connettersi, lavorare.



*Fig. 8.1* Adige Sud oggi. Mappa schematica di Adige Sud con funzioni sparse, vuoti, infrastrutture e rapporto debole con l'Adige.



*Fig. 8.2* Adige Sud quartiere 15 minuti. Concept plan del quartiere: parco climatico, casa di quartiere, residenze miste, rete pedonale/ciclabile.

In una città che invecchia ma che allo stesso tempo vede arrivare nuove persone — studenti e lavoratori stranieri, famiglie che si spostano dalla valle o da altre regioni — la prossimità non è solo una scelta urbanistica: è una

politica sociale spazializzata. Decidere dove mettere la scuola, il medico, la fermata dei bus e la casa di quartiere significa decidere chi potrà permettersi di vivere bene senza auto e chi no. Dal punto di vista della mobilità, il quartiere 15 minuti Adige Sud è strutturato su più livelli: su scala cittadina, una linea di trasporto pubblico forte — che sia la dorsale NorduS, un tram o un bus rapido — lo collega al centro, al nord e alla città alta con frequenze prevedibili e orari integrati. Le fermate non sono pali sul ciglio della strada, ma piccoli nodi urbani: illuminati, attrezzati, connessi ai percorsi pedonali e ciclabili. Su scala di quartiere, una rete di percorsi pedonali e ciclabili sicuri permette di attraversare Adige Sud senza doversi infilare in vie trafficate. I parcheggi, necessari ma non dominanti, si trovano ai margini, in strutture compatte, con la possibilità di essere riconvertiti nel tempo se si ridurrà il numero di auto private. I servizi di prossimità sono distribuiti con criterio: un luogo in cui fare una spesa essenziale, un medico di base, un ambulatorio, uno spazio per il lavoro sociale, una farmacia, una palestra (tabella 8.1). Non tutto subito, non tutto perfetto, ma con una logica chiara: evitare che ogni bisogno costringa a prendere l'auto o a spostarsi con più mezzi (figura 8.3).



Fig. 8.3 Il diagramma dei 15 minuti.

TABELLA 8.1  
**Adige Sud quartiere 15 minuti: funzioni essenziali**

<b>Funzione di base</b>	<b>Situazione oggi (Adige Sud)</b>	<b>Obiettivo minimo nel progetto Adige Sud 15'</b>
<b>Scuola (infanzia/ primaria)</b>	Non presente o raggiungibile solo fuori quartiere, con attraversamenti poco sicuri.	Almeno un polo scolastico di quartiere raggiungibile a piedi in <b>≤ 10 minuti</b> in sicurezza.
<b>Spesa quotidiana</b>	Grande distribuzione accessibile soprattutto in auto; pochi servizi di prossimità reali.	1-2 punti vendita di prossimità (alimentari / minimarket) entro <b>5-10 minuti a piedi</b> .
<b>Medico/ servizi sanitari di base</b>	Presidio sanitario non strutturato nel quartiere; necessità di spostarsi in altri ambiti urbani.	Ambulatorio di medicina generale/poliambulatorio di base entro <b>15 minuti a piedi o 10 in bici</b> .
<b>Trasporto pubblico</b>	Fermate presenti ma pensate per funzionalità extraurbane, poco integrate con il quartiere.	Fermate TPL integrate nella maglia pedonale/ciclabile, con <b>frequenza ≥ 10-15 min</b> nelle ore di punta.
<b>Socialità di quartiere</b>	Spazi di incontro poco riconoscibili (parcheggi, margini, funzioni occasionali).	<b>Casa di quartiere + 1-2 piazze/</b> spazi pubblici attrezzati come luoghi di incontro quotidiano.
<b>Verde e ombra</b>	Presenza di verde residuale e non strutturato; pochi spazi ombreggiati e climaticamente pensati.	<b>Parco climatico centrale +</b> alberature continue lungo i percorsi principali.
<b>Sport e movimento</b>	Offerta frammentata (percorsi informali, assenza di una vera «palestra a cielo aperto»).	Percorso ciclo-pedonale continuo + area attrezzata per sport di base/gioco libero.
<b>Lavoro/servizi di prossimità</b>	Prevalenza di funzioni mono-specialistiche (logistica, grandi strutture) poco integrate.	Inserimento di <b>spazi ibridi</b> (coworking, studi, piccoli servizi) entro 15 minuti a piedi.

Dal punto di vista sociale, il quartiere 15 minuti non è un'enclave omogenea. La sfida è proprio evitare di costruire un nuovo «quartiere speciale» che diventi, nel giro di pochi anni, un pezzo di città destinato a un solo segmento sociale. Per questo le politiche abitative, le scelte su affitti e proprietà, gli insediamenti di servizi devono essere pensati fin dall'inizio per favorire il mix.

Adige Sud non dovrà essere l'unico quartiere 15 minuti di Trento. Ma potrà essere il primo, quello che farà da racconto pilota. Se funzionerà, se

dimosterà che è possibile vivere bene con meno spostamenti obbligati, con spazi pubblici di qualità, servizi vicini e un buon livello di sicurezza urbana, diventerà argomento concreto per replicare il modello — adattato — in altri contesti: Madonna Bianca, parti di Trento nord, alcune frazioni di collina. Se fallirà, se resterà a metà, diventando solo un parco bello ma isolato o un agglomerato di case senza funzioni, diventerà invece l'ennesimo monito contro le parole vuote.

## **I cantieri della prossimità: Adige Sud e Madonna Bianca**

La Visione 2030-2040 ha identificato la città policentrica e inclusiva (la prossimità) come suo terzo pilastro. Per tradurre questo pilastro in realtà, Trento deve concentrare le sue energie su due aree emblematiche che rappresentano due sfide opposte:

- Adige Sud, il suolo da costruire (di cui abbiamo appena parlato);
- Madonna Bianca, il quartiere da rigenerare.

Entrambe devono diventare dei veri e propri cantieri della prossimità.

## **Madonna Bianca: la rigenerazione urbana profonda**

Il quartiere di Madonna Bianca, costruito negli anni '70 e '80 con principi modernisti (ampi spazi verdi, grandi distanze tra gli edifici), oggi mostra i segni dell'invecchiamento edilizio e del potenziale isolamento sociale.

La sfida qui non è costruire, ma ricucire e riattivare.

### *Intervento profondo*

La rigenerazione non può limitarsi al rifacimento delle facciate o all'efficienza energetica. Deve essere un intervento strutturale che coinvolge

- piani terra: riconversione da spazi di servizio o cantine (spesso vuoti) a funzioni attive (presidi sociali, laboratori, piccolo commercio);
- spazio pubblico intermedio: i grandi spazi aperti tra i palazzi, oggi generici e mal definiti, devono essere riconfigurati in piccole piazze e giardini di quartiere.

### *Mix sociale resiliente*

È necessario un piano di housing sociale e di residenza calmierata per garantire che la rigenerazione non porti alla gentrificazione e all'espulsione degli abitanti originari. La comunità storica deve essere parte attiva del processo.

### *Microclima e coesione*

La riqualificazione deve essere letta anche in chiave climatica: i grandi parcheggi in superficie (isole di calore) devono essere trasformati in parte in giardini drenanti e parcheggi verdi, migliorando il microclima e aumentando la qualità della vita (capitoli quinto e settimo).

## **Madonna Bianca: un esperimento da ripensare**

Se si vuole capire quanto una città è onesta con se stessa, non si deve guardare solo il centro o i nuovi quartieri di pregio, bisogna andare dove la città ha sperimentato di più, e poi ha smesso di guardare. A Trento, uno di quei luoghi è Madonna Bianca. Per decenni il quartiere è stato una specie di specchio distorto del nostro modo di pensare la città: entusiasmo modernista, grande fiducia nella pianificazione, promesse di vita nel verde, poi stanchezza, stigma, cronaca nera, interventi a metà.

Raccontarlo significa mettere le mani dentro una storia che non è né semplice né pulita. Ed è proprio per questo che è il posto giusto per parlare di rigenerazione vera, non di *maquillage* (figura 8.4).