

03

Publicness come fruibilità di spazi pubblici e servizi della vita collettiva

VOLUME 03 A CURA DI ANTONELLA BRUZZESE E ELENA MARCHIGIANI

ATTI DELLA XXVII CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
PUBLICNESS: LE SFIDE DELLA DIMENSIONE PUBBLICA NELLE CITTÀ E NEI TERRITORI
MILANO 18-20 GIUGNO 2025



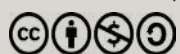
Società Italiana
degli Urbanisti



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN: 978-88-99237-86-8

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati
con licenza Creative Commons, Attribuzione -
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2026
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

03

***Publicness* come fruibilità
di spazi pubblici e servizi della
vita collettiva**

VOLUME 03 A CURA DI ANTONELLA BRUZZESE E ELENA MARCHIGIANI

ATTI DELLA XXVII CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
PUBLICNESS: LE SFIDE DELLA DIMENSIONE PUBBLICA NELLE CITTÀ E NEI TERRITORI
MILANO 18-20 GIUGNO 2025

**ATTI DELLA XXVII CONFERENZA NAZIONALE SIU
SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
PUBLICNESS: LE SFIDE DELLA DIMENSIONE PUBBLICA NELLE CITTÀ E NEI TERRITORI
MILANO, 18-20 GIUGNO 2025**

La Conferenza è organizzata dalla Società Italiana degli Urbanisti e dal Dipartimento di Architettura e Studi Urbani – DASTU – Politecnico di Milano, con CRAFT- Competence Center Anti Fragile Territories del DASTU e con il Dipartimento Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito ABC – Politecnico di Milano. La conferenza è patrocinata dal Comune di Milano.

COMITATO SCIENTIFICO

Angela Barbanente (Presidente SIU - Politecnico di Bari), Massimo Bricocoli (Politecnico di Milano), Antonella Bruzzese (Politecnico di Milano - Responsabile scientifica della XXVII Conferenza SIU), Grazia Brunetta (Politecnico di Torino), Giuseppe De Luca (Università degli Studi di Firenze), Elena Dorato (Università degli Studi di Ferrara), Romano Fistola (Università degli Studi Federico II Napoli), Enrico Formato (Università degli Studi di Napoli Federico II), Adriana Galderisi (Università degli Studi della Campania), Carla Tedesco (Università Luav di Venezia), Maurizio Tira (Università degli Studi di Brescia), Michele Zazzi (Università degli Studi di Parma).

COMITATO SCIENTIFICO LOCALE

Massimo Bricocoli (DASTU), Antonella Bruzzese (Responsabile scientifica della XXVII Conferenza SIU), Antonio Longo e Gabriele Pasqui (Referenti SIU Milano), Federico Zanfi (Coordinatore YoungerSIU 2025), Andrea Arcidiacono, Bertrando Bonfantini, Alessandro Coppola, Luca Gaeta, Scira Menoni, Eugenio Morello, Carolina Pacchi, Paola Pucci, Paola Savoldi.

COMITATO SCIENTIFICO SIU/MILANO

Antonella Bruzzese (Responsabile scientifica della XXVII Conferenza SIU), Antonio Longo e Gabriele Pasqui (Referenti SIU Milano), Paolo Bozzuto, Francesca Cognetti, Grazia Concilio, Francesco Curci, Stefano Di Vita, Valeria Fedeli, Antonio Longo, Chiara Merlini, Anna Moro, Laura Montedoro, Laura Pogliani, Paolo Pileri, Davide Ponzini, Maria Chiara Pastore, Cristina Renzoni, Andrea Rigon, DASTU Politecnico di Milano, Stefano Capolongo, ABC Politecnico di Milano.

COMITATO ORGANIZZATIVO

Benedetta Brun, Stella De Luca, Agim Kërçuku, Giulia Oldani, Marco Peverini, Silvia Ronchi, Isabella Traeger (DASTU Politecnico di Milano).

MEDIA PARTNER, URBINARY

Arianna Bellantuono, Erica Cantaluppi, Stella De Luca, Elena Madiari, Anita Martinelli, Giulia Oldani, Lucia Ratti, Isabella Traeger (Politecnico di Milano)
<https://urbinary.polimi.it/>; https://www.instagram.com/urbinary_thepodcast/

COLLABORATORI

Rebecca Agostoni, Alice Alessandri, Irene Antonioli, Beatrice Arizzi, Raffaella Barbato, Carla Baldissera, Andrea Benedini, Teresa Cavinato, Valentina Ciarlini, Francesca Colombo, Sofia Da Col, Alexandre de Souza Lima, Nicolo Gallo, Giulia Galbiati, Paul Koval, Laurence Milliere, Beatrice Mosso, Vittoria Pavesi, Marcel Vazquez Canto.

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA

Be tools Srl
siu2025@betools.it - www.betools.it

SEGRETERIA SIU

Giulia Amadasi - DASTU Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
segreteriasiu.diap@polimi.it

PUBBLICAZIONE ATTI

Redazione Planum Publisher

Il volume presenta i contenuti della Sessione 03:

“Publicness come fruibilità di spazi pubblici e servizi della vita collettiva”

Chair: Antonella Bruzzese, Elena Marchigiani

Discussant: Francesco Infussi, Simone Rusci, Michelangelo Russo, Maria Chiara Tosi

Ogni paper può essere citato come parte di:

Bruzzese A., Marchigiani E. (a cura di, 2026), *Publicness come fruibilità di spazi pubblici e servizi della vita collettiva, Atti della XXVII Conferenza Nazionale SIU “Publicness: le sfide della dimensione pubblica nelle città e nei territori”, Milano, 18-20 giugno 2025*, vol. 03, Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano.

XXVII CONFERENZA SIU

PUBLICNESS: LE SFIDE DELLA DIMENSIONE PUBBLICA NELLE CITTÀ E NEI TERRITORI

MILANO 18-20 GIUGNO 2025

La dimensione pubblica è al centro di profonde trasformazioni che ne articolano il senso e il significato in molti campi del vivere collettivo, inclusi quelli che attengono al ruolo e alla responsabilità dell'urbanistica, alle pratiche di pianificazione, progetto e governo nelle città e nei territori.

Fattori molteplici e divergenti la stanno erodendo: le dinamiche geopolitiche globali, insieme a migrazioni sempre più strutturali di popolazioni e culture, hanno ampliato il concetto di universalità a scale talvolta difficili da comprendere o sostenere da parte dei gruppi sociali più deboli; le politiche neoliberali che hanno caratterizzato negli ultimi anni le agende di molti governi e amministrazioni, insieme a logiche di mercato sempre più pervasive, spingono verso una progressiva privatizzazione di spazi, servizi e funzioni pubbliche, fino alla perdita della capacità di immaginare, progettare e gestire la città nella sua complessità; malintese concezioni di efficienza inducono le pubbliche amministrazioni a ridurre le tradizionali incombenze e responsabilità legate alla gestione di beni e servizi con conseguenze importanti in termini di equità, giustizia e diritto alla città.

In maniera altrettanto significativa, la dimensione pubblica è erosa anche da alcune forme di collettivizzazione emergenti, dall'housing collaborativo alle "gated communities" o a certe tipologie di spazi affidati, che hanno ridefinito i concetti di inclusione e accessibilità in modi complessi e a volte contraddittori, sollevando interrogativi sui reali benefici per tutte e tutti e sulle forme di esclusione che possono generare; come pure è erosa da alcune forme di collaborazione e partnership le quali, laddove è debole l'azione pubblica di controllo e governo, contribuiscono a rendere tale dimensione pubblica sempre più sfumata e complessa nel suo significato e implicazioni operative.

Le sfide, i dilemmi e le urgenze posti da tali fattori sono molteplici e hanno conseguenze su aspetti e ambiti assai differenti: riguardano le forme dell'azione pubblica, i modi in cui si definisce e i suoi obiettivi, gli ambiti a cui si applica e i suoi destinatari, fino alla natura stessa di spazi e servizi. Una pluralità di aspetti e ambiti che la lingua inglese riesce a esprimere con una sola parola, publicness, che qui prendiamo in prestito per l'efficacia della sintesi e perché è applicabile alle molte sfere in cui si declina la dimensione pubblica.

Publicness indica la “condizione dell’essere pubblico”. Non attiene solamente al regime proprietario delle aree, alla loro accessibilità, ai modi d’uso o alla gestione e non si applica neppure solo a spazi e servizi. Identifica un insieme di aspetti eterogenei e distinti che, nel loro complesso, rendono pubblici, appunto, spazi, servizi, beni, scelte, azioni.

L’erosione e la ridefinizione degli spazi e del senso della publicness è tanto più significativa per la nostra comunità scientifica perché la dimensione pubblica è sempre stata il fondamento della cultura urbanistica, delle sue pratiche e dei suoi obiettivi: dal ruolo del soggetto pubblico nella pianificazione quale garante dell’interesse generale, alle sue azioni di contrasto alla rendita e allo sfruttamento privatistico di beni comuni, alla istituzione dello standard o degli oneri di urbanizzazione quali strumenti di equità e di redistribuzione delle risorse.

In un contesto come quello attuale in cui tale dimensione è erosa e reinterpretata, e appare sempre più complessa da costruire e preservare, diventa fondamentale, allora, tornare a riflettere delle molteplici implicazioni della e sulla publicness nelle discipline urbanistiche.

Mettere al centro del dibattito le nozioni di publicness e dimensione pubblica significa ragionare del senso stesso del fare urbanistica. Implica interrogarsi criticamente in maniera non preconcepita sul concetto di pubblico; su chi e come costruisce o mantiene la dimensione pubblica, in equilibrio con le legittime istanze private, con quali responsabilità e con quali strumenti, e su chi sono i destinatari, attuali e futuri, fragili o meno, temporanei o stabili, umani o non umani, di progetti, piani e politiche. Significa riportare al centro della riflessione sull’agire urbanistico la sua dimensione politica, in primo luogo, ma anche quella economica e gestionale, tutte dimensioni ineludibili se l’obiettivo è quello di promuovere equità e sostenibilità ambientale, economica e sociale sul lungo periodo.

Come si ridefinisce oggi la dimensione pubblica di città, territori, spazi, servizi e beni? Quali sono i soggetti che la costruiscono e come? Come promuovere un’azione urbanistica orientata all’interesse pubblico e quali sono le condizioni necessarie per perseguirlo e renderlo sostenibile a lungo termine? Quali dilemmi e difficoltà incontrano urbanisti, progettisti e amministratori?

Quali sono gli strumenti operativi utili a perseguire con l’azione urbanistica, ampiamente intesa, la dimensione pubblica di spazi e servizi, e di scelte e orientamenti? E ancora, fuori dalle retoriche, a chi serve o interessa davvero?

La XXVII Conferenza Nazionale della Società Italiana degli Urbanisti sviluppa questi temi, sollecitando contributi e stimolando il confronto della comunità scientifica nazionale.

I paper riportati nei presenti Atti sono i contributi discussi nel corso della conferenza nelle 11 sessioni:

- 01.** Publicness come partecipazione, cittadinanza attiva e forme di mobilitazione dal basso
- 02.** Publicness nei progetti e nelle politiche della casa e dei servizi
- 03.** Publicness come fruibilità di spazi pubblici e servizi della vita collettiva
- 04.** Publicness come accessibilità e diritto alla mobilità nella città e nei territori
- 05.** Publicness come inclusione di popolazioni multilocali, temporanee e fragili
- 06.** Publicness come gestione dei rischi e cura di ambiente e territorio
- 07.** Publicness come progetto e valorizzazione del paesaggio e delle risorse naturali
- 08.** Regole, norme e progetti per costruire la publicness
- 09.** Publicness e forme contrattuali nei rapporti fra pubblico e privato
- 10.** La publicness nelle strategie e nei progetti di rigenerazione urbana
- 11.** Nuove tecnologie, pratiche digitali, intelligenza artificiale e publicness

03. *Publicness* come fruibilità di spazi pubblici e servizi della vita collettiva

Approcci e strumenti al plurale 1: publicness e pratiche di rigenerazione

INTERVENTI TEMPORANEI, CULTURALI E DIFFUSI, FORME DI INNESCO

- 15 Tra lago e montagna. Progetto di hub come (innesco di) progetto di territorio
FULVIO ADOBATI, ELIO MOSCHINI
- 24 Sperimentazioni artistiche diffuse e festival-laboratorio nelle Marche: una lettura storiografica
VALENTINA COMPAGNUCCI, MARGHERITA FIORINI, FULVIA CALCAGNI
- 33 Fare spazio: il progetto Open Casello a Milano come strumento di innovazione delle politiche giovanili
CAMILLA PINOLI, EMMA LOI

SPAZI PUBBLICI PER CHI? TURISMO E DINAMICHE DI ALLONTANAMENTO

- 39 Demolire la memoria: la trasformazione della Old City di Shanghai e la resistenza della dimensione pubblica nei quartieri storici
CHIARA BOCCHINO
- 46 Strade strette, tra pressioni sociali e dinamiche di mercato. Uno sguardo tra pre- e post-pandemia nelle città del turismo estrattivo
FLAVIA GIALLORENZO, CAMILLA PERRONE

- 52 Di tutti e di nessuno. Spazio pubblico e *overtourism* nelle città UNESCO
LAURA MONTEDORO, ALESSANDRO FRIGERIO

TRA PUBBLICO E PRIVATO. STRUMENTI E CONTESTI DI RIGENERAZIONE

- 60 Lo spazio pubblico di Sei Milano tra permanenza e possibili criticità
ELISABETTA MARIA BELLO, MARIA TERESA GABARDI
- 69 Rigenerare attraverso la città pubblica: una metodologia a supporto della pianificazione locale applicata al territorio di Anzola dell'Emilia, Bologna
SARA PAGLIARULO, ANGELA SANTANGELO, GIULIA MARZANI, VANESSA ASSUMMA
- 78 Recupero e valorizzazione di un centro storico minore
LEONARDO RIGNANESE, ANTONIO TORCHIANI
-

TRA PUBBLICO E PRIVATO. LE IMPLICAZIONI DI GESTIONI IBRIDE

- 86 **Se il privato fa il pubblico. Due casi di gestione ibrida dello spazio urbano: Ronchi-Poveromo (MS) e Marina di San Nicola (RM)**
CHIARA ANSELMI, FEDERICA DERI, SIMONE RUSCI, FEDERICO MARA
- 92 **Convivio dell'abbondanza. La convivialità della conservazione del cibo: il superamento della dicotomia pubblico-privato**
ELISA BACILIERI, SILVIA FARANO
- 99 **Quale publicness per gli spazi pubblici gestiti dai privati (PMPS)?
Tipi di spazi, usi e strumenti giuridici a partire dal caso di Milano**
ANTONELLA BRUZZESE, ALESSIO SARDO
- 105 **Due regie per una città, Olbia tra pubblico e privato. Immaginari ereditati e progettualità in sinergia**
VALENTINA ROSSELLA ZUCCA, DAVIDE SIMONI, ETTORE DONADONI

Approcci e strumenti al plurale 2: la publicness come campo conteso

QUALI APPROCCI PER LA TRASFORMAZIONE?

- 113 **Prossimità in contesti senza densità, alle porte di Roma**
MAURO BAIONI, GIOVANNI CAUDO, MARIO MAIORANI, FLAMINIA VANNINI
- 120 **Intersezionalità e progettazione urbana: costruire spazi pubblici equi e inclusivi**
ELENA MADIAI, BENEDETTA BRUN
- 125 **Per una più radicale e sostenibile capacità trasformativa della dimensione pubblica**
CHIARA NIFOSÌ

LA COSTA PUBBLICA

- 133 **Ex-Snia. Forme altre dello spazio pubblico**
LUCA GRECO

WELFARE IN QUESTIONE

- 137 **Metamorfosi dello spazio del welfare. I luoghi della transizione demografica in Giappone**
AGIM KËRÇUKU
- 143 ***Publicness* e politiche di rivitalizzazione rurale in Cina: il caso studio di Zhaoshancun**
GIULIA MONTANARO, FEDERICO MADARO

Ambienti e paesaggi: publicness come comfort, benessere, convivialità

AREE VERDI URBANE, USABILITÀ E DIMENSIONE SOCIALE ED ECOLOGICA DEI SERVIZI: MAPPATURE CRITICHE

- 151 Ripensare il verde urbano. Misurare la percezione e monitorare la socialità nelle aree naturali

LUCREZIA GELICHI, GIUSEPPE DE LUCA

- 157 Verde urbano e spazio pubblico: una mappatura critica delle disuguaglianze ambientali nel caso studio di Palermo

MARCO INGRASSIA, IGNAZIO VINCI, FRANCESCO LO PICCOLO

- 164 Vulnerabilità dei paesaggi educativi: quale ruolo per lo spazio pubblico?

CRISTINA RENZONI, ETTORE DONADONI, VALENTINA PRADA

- 173 Un modello di *clustering GIS-based* per favorire una integrata e sostenibile “gestione pubblica” di territori costieri

NATALIA RISPOLI, ANNUNZIATA PALERMO, LUCIA CHIEFFALLO

AREE VERDI URBANE, USABILITÀ E DIMENSIONE SOCIALE ED ECOLOGICA DEI SERVIZI: BENEFICI E GESTIONE

- 179 *Greenness e publicness*. Riflessioni sulla fruibilità e sull’uso degli spazi verdi urbani

ELENA BEVILACQUA, BIANCA GALMARINI, PAOLO COSTA, LEONARDO CHIESI

- 188 Il verde urbano come generatore di esperienze ecologiche e sociali: ricognizione e analisi di emergenti linee di ricerca

LUISANNA IUELE, ANNUNZIATA PALERMO, LUCIA CHIEFFALLO

- 195 Forestami, il ruolo pubblico dei progetti di forestazione urbana

CORINNA PATETTA, MARIA CHIARA PASTORE, CLAUDIA IDA MARIA PARENTI, DANIELA GAMBINO

- 201 Il Giardino storico e l’Orto botanico, “maestri silenziosi”.
Dalla storia al presente per un ridisegno urbano tra scienza e partecipazione

FLAVIA SCHIAVO

- 205 Publicness e spazi pubblici: tre casi studio a Berlino

MARICHELIA SEPE

INFRASTRUTTURE VERDI E CONTESTI (DIMENSIONI MEDIE PERIURBANO BASSA DENSITÀ)

- 213 Paesaggio delle infrastrutture/spazio pubblico: esperienze di governance e coinvolgimento delle comunità locali

EDMONDO PIETRANGELI

- 221 Interpretare i corridoi Alifana: una lettura paesaggistica dell’uso del suolo e dei futuri sostenibili

ZOMORROUDA REDOUANE, CLAUDIA DE BIASE

228 Aree verdi e accessibilità degli abitanti in sei città medie italiane

MARTA RODESCHINI, EMANUELE GARDA, GREGORIO PEZZOLI, ALESSANDRO FILOMENO

COMFORT

238 La città che cura: la sperimentazione del framework Healthy Neighbourhoods Hub (HNH) nelle aree interne

ELISA CARUSO, BENEDETTA MASIANI

246 Frigidarium urbano. Infrastrutture effimere e sperimentali per un comfort della convivialità

FABRIZIO D'ANGELO, ILARIA MAURELLI

254 Spazi pubblici, rifugi climatici e giustizia spaziale. Il caso delle Biblioteche Civiche torinesi

ELENA CAMILLA PEDE, LUCA STARICCO

COMMERCIO E SPAZIO PUBBLICO

261 I mercati rionali come infrastrutture del quotidiano e strumento di rigenerazione urbana a Matera

MARIAVALERIA MININNI, GIOVANNA ANDRULLI

267 Il ruolo dei negozi nello spazio pubblico. Un'analisi di casi a Bari

DOMENICO SCARPELLI

274 Paesaggio urbano, paesaggio democratico. Un'esplorazione del ruolo delle edicole nelle città italiane

REMI WACOGNE, GIOVANNA MUZZI

SPAZIO DELLA STRADA E MOBILITÀ

283 Lo spazio pubblico conteso: tra dominio dell'automobile e bisogni locali. Verano Brianza come caso studio

NICOLÒ CHIERICHETTI, RICCARDO MASIERO, LAURA MONTEDORO

290 Le scuole come (ultimo?) baluardo della publicness: il piedibus come pratica critica al progetto dello spazio stradale

BENEDETTA MASIANI, MASSIMO CARTA

299 Lightwalk come metodo di analisi per il miglioramento della salute urbana: un'applicazione al Policlinico Sant'Orsola di Bologna

LUCIA PIRODDA, SIMONA TONDELLI, LAURA BELLIA

03. *Publicness* come fruibilità di spazi pubblici e servizi della vita collettiva

CHAIR

Antonella Bruzzese (Politecnico di Milano)

Elena Marchigiani (Università degli Studi di Trieste)

DISCUSSANT

Francesco Infussi (Politecnico di Milano)

Simone Rusci (Università di Pisa)

Michelangelo Russo (Università degli Studi di Napoli Federico II)

Maria Chiara Tosi (Università IUAV di Venezia)

Lo spazio pubblico è qui inteso come spazio aperto a uso pubblico, ampliato alle attrezzature e servizi collettivi che concorrono a definirne la natura, come in una contemporanea mappa del Nolli. Seppure da declinare in relazione a diverse condizioni dell'urbano, accezioni di azione pubblica e di "diritto alla città", lo spazio pubblico è il luogo per eccellenza della vita in comune. È un dispositivo per la messa in scena della nozione stessa di pubblico: delle sue valenze politiche e degli attori che le agiscono; di equilibri e squilibri tra le sfere pubblica e privata; di pratiche di con-vivenza o distanziamento tra individui e gruppi sociali.

Da sempre al centro della riflessione urbanistica, negli ultimi anni lo spazio pubblico è stato oggetto di una rinnovata attenzione. L'emergenza pandemica, limitandone l'uso, ne ha mostrato la rilevanza per la vita quotidiana, favorendo usi inediti e temporanei che necessitano di nuove regole e di una riflessione sul lungo periodo. Nuove economie urbane hanno reso più sfumate ed eterogenee le sue modalità di costruzione, attivazione e gestione con implicazioni non banali nelle relazioni tra i diversi soggetti coinvolti. Le dinamiche sociali, demografiche ed economiche in corso nei territori, insieme a nuove popolazioni (spesso private di voce e rappresentanza), pongono nuove domande di e allo spazio pubblico. La volontà di partecipazione e le esigenze di efficienza e di sicurezza hanno alimentato forme di appropriazione, collettivizzazione e privatizzazione di cui occorre monitorare l'impatto. La dicotomia pubblico/privato si è fatta così meno netta, mettendo in tensione il significato stesso di *publicness* dello spazio pubblico.

La sessione è aperta a riflessioni critiche su esperienze, progetti, politiche di intervento nel/per lo spazio pubblico e i servizi per la vita collettiva a esso connessi, con un fuoco su: significato di *publicness* nei diversi contesti indagati; strumenti, attori, processi che la attuano o precludono; gestione nel tempo delle dotazioni prodotte, all'interno e/o all'esterno delle politiche pubbliche più tradizionalmente intese.

**Approcci e strumenti al
plurale 1: publicness e
pratiche di rigenerazione**

Tra lago e montagna. Progetto di hub come (innesco di) progetto di territorio

Fulvio Adobati

Università degli studi di Bergamo
DISA- Dipartimento di Ingegneria e scienze applicate
Centro Studi sul Territorio “Lelio Pagani”
fulvio.adobati@unibg.it

Elio Moschini

Università degli studi di Bergamo
Landscape Studies for Global and Local Challenges
elio.moschini@unibg.it

Abstract

Il contributo analizza il caso del comune di Pisogne (BS), situato tra lago, pianura e montagna, quale fertile contesto di riflessione per formulare azioni di valorizzazione in un territorio per molti aspetti “di mezzo” (Lanzani 2024). Lo schema progettuale trattato nel presente contributo rappresenta l’esito di un percorso di ricerca affidato dal Comune di Pisogne al Centro Studi sul Territorio ‘Lelio Pagani’ dell’Università degli studi di Bergamo¹; La visione progettuale assume quale innesco e insieme ‘progetto bandiera’ la ristrutturazione dell’edificio dell’ex caserma della Guardia di Finanza, localizzata in un punto strategico tra stazione ferroviaria, waterfront e centro storico. L’obiettivo del progetto è la sua trasformazione funzionale in hub culturale e turistico, motore per lo sviluppo locale e dispositivo strategico multiscalare volto a recuperare la connessione lago-montagna recuperando la reticolarità di relazione dei nuclei urbani montani con il centro storico affacciato sul lago Sebino. La ricerca adotta un approccio place-based e people-centred, integrando analisi storiche, urbanistiche e partecipazione attiva della comunità. Tra gli elementi chiave: la valorizzazione della mobilità dolce, il rilancio del trasporto ferroviario (con il primo treno a idrogeno in Italia), e la creazione di una rete integrata di servizi. La progettualità assume rilievo in quanto inserita in un contesto caratterizzato da fragilità insediativa e progressivo isolamento, ma anche da opportunità derivanti dalla funzione storica di scambiatore montagna-lago-pianura e dalle recenti traiettorie di sviluppo turistico e produttivo (Dematteis, 2018).

Parole chiave: hub territoriale, metromontagna, rigenerazione urbana e territoriale

1 | Introduzione

1.1 | Contestualizzazione del tema

Il tema della rigenerazione urbana assume declinazioni diverse a seconda della morfologia, della storia insediativa e delle dinamiche socio-economiche dei contesti locali. Pisogne, situata sulla sponda nord-orientale del lago d’Iseo e incastonata tra i rilievi dell’Alto Sebino, rappresenta un caso emblematico per la sua storica funzione di mediazione tra l’ambito lacustre e il contesto montano della Valle Camonica. Tale condizione liminare genera opportunità e criticità, rendendo necessario un approccio capace di connettere l’abitato principale sul lago con i nuclei storici montani.

La dualità territoriale tra “città sul lago” e borghi in quota richiede infatti un ripensamento delle relazioni funzionali e infrastrutturali, volto da un lato alla valorizzazione del patrimonio paesaggistico e culturale, dall’altro al rafforzamento dell’accessibilità (Lanzani, 2011). In un territorio multiscalare, dove ambiente naturale e dinamiche produttive sono strettamente intrecciati, la rigenerazione può contribuire a ridefinire i rapporti tra centro e margine, tra fondovalle e versanti (Tosics, 2004).

L’identità di Pisogne quale nodo di scambio tra pianura e montagna rafforza la necessità di politiche integrate di sviluppo territoriale, orientate a ricomporre un sistema insediativo frammentato ma culturalmente ricco. Tale frammentazione costituisce sì un limite in termini di coesione e accessibilità, ma anche una risorsa per processi di valorizzazione diffusa e place-based (Moulaert et al., 2010). La sfida consiste dunque nell’integrare le diverse componenti territoriali, migliorando connessioni e servizi, e al contempo valorizzando il patrimonio paesaggistico e culturale come asset strategico per la coesione locale.

¹ Gli autori sono stati direttamente implicati nelle attività di ricerca: Fulvio Adobati quale responsabile scientifico, Elio Moschini quale componente incaricato dal Centro Studi sul Territorio ‘Lelio Pagani’.

1.2 | La nozione di metro-montagna come chiave interpretativa

In tale quadro, la rigenerazione urbana deve considerare la diversità dei luoghi e la pluralità insediativa come risorsa, non come ostacolo. Il concetto di "metro-montagna" (Dematteis, 2018) permette di leggere Pisogne come una soglia tra dimensioni territoriali differenti, in cui è necessario valorizzare le connessioni esistenti e costruirne di nuove. Una prospettiva di lavoro verso un'urbanità capace di cogliere sfide e opportunità della fase di transizione (ambientale, sociale, digitale), in corso.



Figura 1 | Pisogne e i suoi borghi tra lago e montagna, lungo un gradiente altimetrico di quasi 2000 metri. La morfologia territoriale evidenzia una struttura insediativa frammentata ma interconnessa, che orienta le strategie di rigenerazione verso la ricucitura tra centro, frazioni e aree montane.

Fonte: elaborazione degli autori su base Google Earth.

1.3 | Il ruolo strategico della linea ferroviaria a idrogeno (H2IseO)

Uno degli elementi centrali del processo di rigenerazione urbana di Pisogne è la presenza della linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo, che, pur collocabile come secondaria nel sistema della mobilità ferroviaria regionale, rappresenta un caso studio di notevole interesse, essendo il primo treno oggetto di riqualificazione con sistema di alimentazione a idrogeno in Italia (H2IseO); tale infrastruttura, forte anche di questa immagine, si carica di potenzialità straordinarie in questa fase di transizione ecologica e ambientale. La presenza di una linea ferroviaria, qui migliorata anche nell'immagine, costituisce elemento forte a determinare il profilo di accessibilità, riducendo la dipendenza dal traffico veicolare privato e incentivando forme di mobilità più sostenibile. La stazione si candida a potenziare il ruolo di nodo per la mobilità intermodale, entro un sistema che ridefinisce l'approdo della mobilità veicolare privata e integra il trasporto pubblico (via terra e via lago) e la rete dei percorsi pedonali e ciclabili. La scelta tecnologica dell'idrogeno, oltre a rappresentare un passo importante verso la neutralità climatica, attribuisce all'intero territorio un ruolo pionieristico nel panorama della mobilità sostenibile a livello nazionale ed europeo (Holleman & Mathiesen, 2020; Rifkin, 2019). L'infrastruttura può agire come attivatore di progettualità condivise e strumento di qualificazione e integrazione dello spazio urbano (Gehl, 2010). Giova sottolineare che sotto il profilo turistico, l'immagine del lago d'Iseo ha avuto un autentico rilancio con l'evento The Floating Piers (18 giugno-3 luglio 2016), installazione di land art degli artisti Christo e Jeanne-Claude.

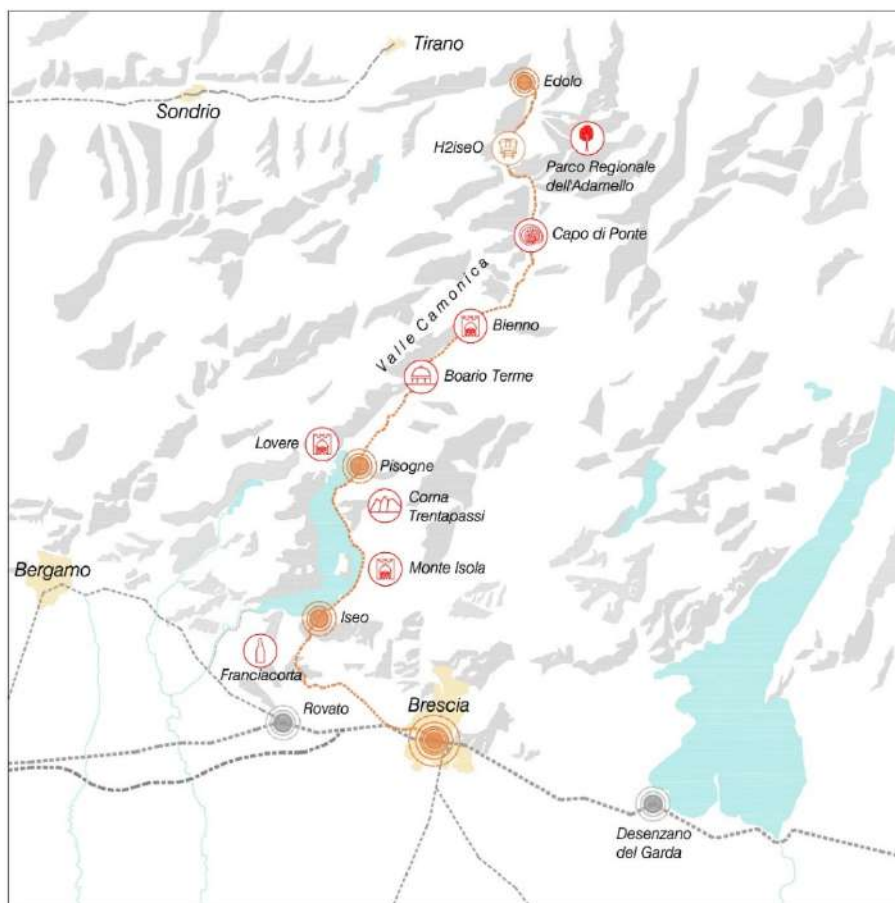


Figura 2 | La rete ferroviaria con la linea a idrogeno Brescia–Iseo–Edolo, i comuni e le eccellenze culturali e paesaggistiche del Sebino e della Valle Camonica. L’infrastruttura rappresenta un corridoio di mobilità sostenibile e un’opportunità di connessione tra territori marginali e risorse strategiche locali.
Fonte: elaborazione degli autori

1.4 | La potenziale trasformazione del waterfront come progetto urbano

Per Pisogne, nella valorizzazione dell’immagine di cittadina lacustre, un aspetto chiave è la riqualificazione del waterfront che non riguarda soltanto l’aspetto paesaggistico ma si inserisce in una visione di rigenerazione del patrimonio culturale e storico del comune; Pisogne è infatti caratterizzata da un centro storico di notevole interesse, nel quale emerge la presenza della chiesa di Santa Maria della Neve, impreziosita da affreschi ad opera del Romanino. La collocazione geografica ne ha favorito un ruolo storico di nodo commerciale; l’importanza paesaggistica del rapporto con l’acqua si coniuga con l’opportunità di promuovere una maggiore integrazione tra lago e tessuto storico. La trasformazione del waterfront, se letta in chiave sistemica, non è solo un’operazione estetica ma un’occasione di ridefinizione delle relazioni tra la città e il suo paesaggio, restituendo continuità tra spazi pubblici, percorsi identitari e servizi per la collettività (Shaw, 2001; Schubert, 2008). In questo senso la presenza di un’ampia area ferroviaria che si distende tra il bacino del lago e il tessuto urbano consolidato può rappresentare un’opportunità per incrementare l’offerta di spazi pubblici e per il ridisegno del verde urbano.

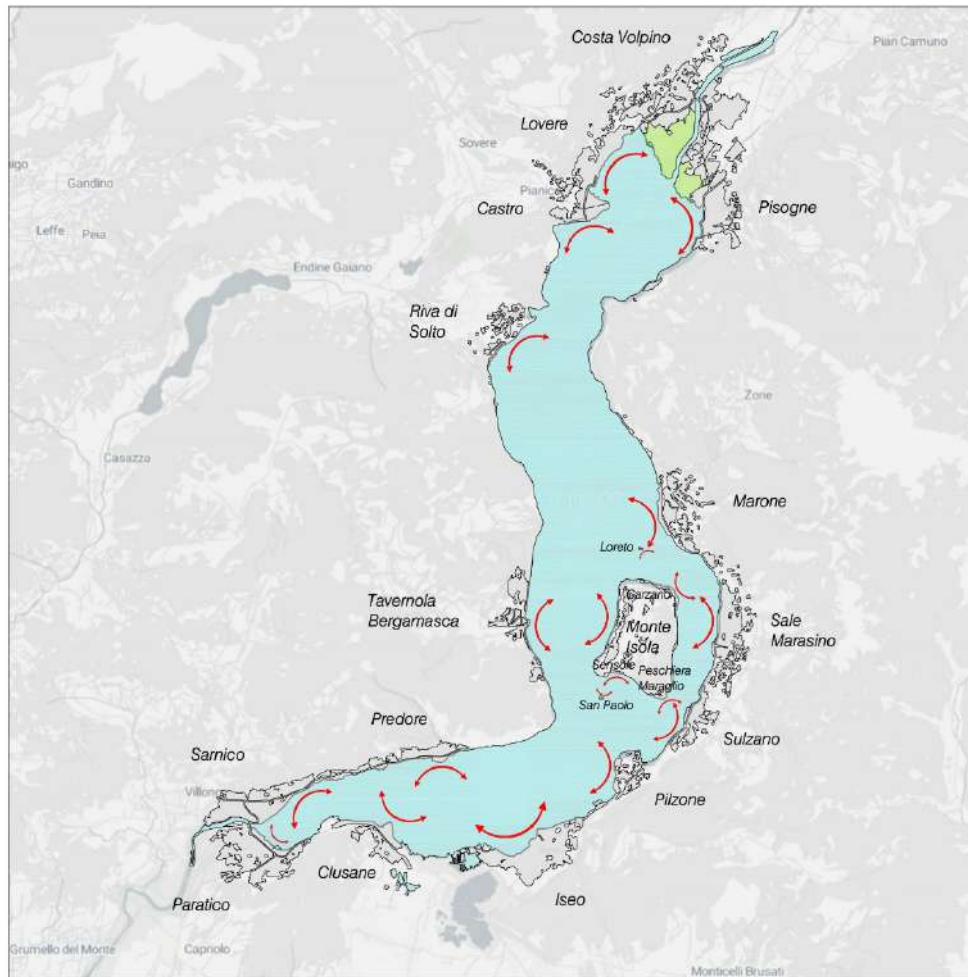


Figura 3 | Waterfront dei comuni del G16 e la relazione col lago.

La mappa evidenzia il rapporto fisico e funzionale tra i fronti urbani e il lago d'Iseo nei comuni del G16. Il sistema dei waterfront rappresenta una risorsa strategica per attivare progettualità condivise, accessibilità dolce e nuove centralità territoriali.

Fonte: elaborazione degli autori su base

2 | Obiettivi della ricerca e approccio metodologico

2.1 | Dichiarazione di scopo e obiettivi dello studio

La ricerca in corso vede al lavoro un team multidisciplinare con urbanisti, geografi, esperti per il coinvolgimento e l'animazione territoriale. La ricerca, fondata sull'indagine territoriale in corso, lavora su tre obiettivi fondamentali: (i) concorrere a rafforzare politiche di promozione turistica e fruitiva a più scale, lavorando sulle progettualità integrate del contesto lacustre (G16 del lago Sebino), rafforzando i percorsi interprovinciali in atto; (ii) predisporre un progetto di recupero e rifunzionalizzazione della ex caserma GdF funzionale a farne un hub di promozione territoriale, rivolto ad abitanti e turisti; (iii) tracciare percorsi di rigenerazione a scala urbana e territoriale che mettano in valore la specificità metromontana di Pisogne: città, montagna e lago, tutto in un territorio comunale, nel segno del ruolo storicamente rivestito di 'scambiatore territoriale'.

Lo studio assume quale chiave d'azione strategica l'operare attraverso "innesti urbani", ambiti di intervento quali cellule di ri-vitalizzazione del contesto urbano e territoriale, con approccio volto a riconoscere le trame delle relazioni sociali, con momenti di coinvolgimento degli abitanti (Vicari e Moulaert, 2009; De Cesaris e Mandolesi, 2015), e ponendo quale opzione perseguibile la sperimentazione di interventi di "urbanistica tattica", nei quali sviluppare processi partecipativi di co-progettazione (Cabras & Oliveri, 2020).

Questa prospettiva richiama la logica delle cosiddette "infrastrutture sociali", intese come dispositivi spaziali e relazionali capaci di favorire resilienza e capitale sociale in contesti fragili (Klinenberg, 2018).

3 | Il progetto come dispositivo e spazio di sperimentazione

3.1 | Le linee progettuali

Si tratta di una concezione progettuale in linea con il paradigma del “progetto come dispositivo”, che supera la dimensione formale per attivare funzioni plurime e processi adattivi, come proposto da Secchi e Viganò (2009).

L'occasione è anche quella di introdurre nel processo di progettazione elementi di innovazione - di carattere sociale e politico – che investono comunità e istituzioni locali entro un processo reciproco di apprendimento. Lo spazio di innovazione è inteso come un luogo di sperimentazione concreta, dove progettare strumenti di pianificazione più efficaci per affrontare una crescente complessità sociale e spaziale (Ostanel, 2017). Come osserva Healey (2010), la capacità di affrontare tale complessità dipende anche dall'attivazione di processi strategici e collaborativi che coinvolgono una pluralità di attori e saperi. È dunque una rigenerazione degli spazi urbani nell'accezione più ampia del termine attraverso l'attivazione di processi culturali, creativi e partecipativi come "spazi di comunità", capaci di introdurre pratiche di cittadinanza attiva volte a migliorare la qualità dell'abitare, per le molteplici categorie di 'abitanti' (Bove *et al.*, 2017). Come suggerito da Dovey (2010), la vitalità urbana non può essere progettata ex novo, ma deve essere abilitata attraverso spazi aperti all'appropriazione, alla flessibilità d'uso, e alla spontaneità. La sfida del recupero e della rifunzionalizzazione di una struttura edilizia oggi inutilizzata, in una prospettiva di utilità pubblica e sostenibilità economica (Ostrom, 2006).

Lavorare quindi con l'amministrazione comunale al fine di porre le basi (in primis la messa a disposizione degli spazi rigenerati) per costruire il cambiamento assieme ai cittadini, aprendo alla possibilità di sperimentazioni oggi inedite, che emergeranno da un'intelligenza collettiva, diffusa, che deve essere messa nelle condizioni di emergere, trovando casa in uno spazio che possiede una regia pubblica ad abilitare (beninteso con logica di mercato) funzioni ricettive e di promozione a scala territoriale.

Il progetto propone quindi una sperimentazione “ibrida” per la ex caserma, dove il pubblico metta a disposizione di un imprenditore sociale il bene per una sperimentazione di processi di valorizzazione dal basso del patrimonio immobiliare pubblico (Micelli & Mangialardo, 2016). Questa modalità di gestione collaborativa degli spazi, in linea con le esperienze dei "commons urbani", rientra nel più ampio quadro delle pratiche di governance policentrica e co-produzione urbana (Iaione, 2016).

3.2 | La ex caserma: innesto urbano e catalizzatore territoriale

Stante l'ubicazione dell'edificio della ex caserma, nei pressi dello scalo ferroviario oltre il quale si apre il fronte del lago, prossima alla stazione e al centro storico principale, collocato lungo la strada principale rivierasca, la ex caserma può assurgere sia a elemento di innescò di una qualificazione del connettivo urbano, sia a ruolo di hub per la fruizione territoriale; in senso generale può rappresentare un modello di rigenerazione nel segno di un riuso nodale, plurale e strettamente in relazione con il contesto urbano e territoriale. Il contesto di studio, posto in relazione tra lago e montagna, presenta una rete di borghi che dal borgo principale sul lago si distende lungo i versanti montuosi.

Rilevante quindi il tema del waterfront la cui trasformazione può consentire una più stretta relazione tra lo spazio urbano e il paesaggio naturale (Brescia *et al.*, 2018). L'ampia area dello scalo ferroviario, oggi sottoutilizzata, può rappresentare una risorsa importante per interventi di riqualificazione urbana (Brown *et al.*, 2010). Questi processi rigenerativi non solo qualificano sotto il profilo estetico e funzionale lo spazio urbano, ma impattano potenzialmente sulle comunità locali, promuovendo coesione e partecipazione civica (Bruttomesso, 2001). In tal senso, la relazione tra paesaggio e progetto urbano si configura come elemento generativo di nuove forme dell'abitare, capaci di coniugare esigenze ecologiche, economiche e culturali (Magnaghi, 2010). Rigenerare spazi prossimi al lago implica quindi attivare una lettura morfologica e funzionale del territorio, che valorizzi l'identità locale e le risorse ambientali come driver strategici del cambiamento (Bianchetti, 2011).

Infine, l'importanza del waterfront come spazio pubblico inclusivo e accessibile è stata sottolineata da diversi autori (Shaw, 2001; Schubert, 2008; Gaspodini, 2001), che mettono in evidenza come la sua rigenerazione possa promuovere una maggior equità sociale.

3.3 | Accessibilità e paesaggio come infrastrutture della transizione ecologica

Come evidenzia Cervero (Cervero *et al.*, 2004), la presenza di una stazione ferroviaria può costituire un potente catalizzatore di rigenerazione urbana, favorendo il riuso di aree dismesse e la riattivazione di spazi sottoutilizzati. L'introduzione dei nuovi treni a idrogeno contribuisce a incrementare l'attrattività e l'accessibilità del servizio, ampliando le opportunità lavorative e di mobilità per le comunità locali (Knowles

& Ferbrache, 2016). Una stazione rinnovata, supportata da un sistema ferroviario a basse emissioni, può guidare processi di riqualificazione in chiave sostenibile, migliorando la qualità ambientale dei tessuti urbani (Banister & Hall, 1993).

In tale prospettiva, l'accessibilità multimodale e l'integrazione con reti ecologiche rientrano nei principi della transizione ecologica territoriale, che assume mobilità sostenibile e paesaggio come infrastrutture centrali del progetto urbano (Clementi et al., 2020). Ciò si traduce nello sviluppo di percorsi pedonali e ciclopedonali connessi alle stazioni (Cervero & Sullivan, 2011), valorizzando il paesaggio quale driver strategico capace di integrare aspetti ecologici, sociali e culturali (Magnaghi, 2010; Bianchetti, 2011).

Storicamente, la ferrovia ha svolto un ruolo decisivo nello sviluppo economico del territorio (Bertolotti, 1985; Bertelli, 1991), favorendo la commercializzazione dei prodotti locali (Schram, 1997) e alimentando il turismo di massa verso le località lacustri e montane (Giovannini, 2005). In questa chiave, essa rappresenta un'infrastruttura abilitante che non solo facilita la mobilità, ma riorganizza relazioni e gerarchie territoriali (Russo & Vallerani, 2022).

La trasformazione della linea in ferrovia a idrogeno costituisce un passaggio rilevante verso la sostenibilità, grazie alla riduzione delle emissioni e alla possibilità di integrare il sistema con la produzione di idrogeno verde da fonti rinnovabili (Holleman & Mathiesen, 2020). Ciò avvicina il territorio al modello delle transition regions, capaci di sperimentare soluzioni avanzate per la decarbonizzazione e l'innovazione (Sengers et al., 2019), rafforzando competitività e attrattività a scala europea (Rifkin, 2021). La combinazione tra trasporto pubblico sostenibile, qualità paesaggistica e nuove tecnologie può inoltre favorire forme di turismo green e outdoor (Serra, 2019), in linea con le recenti prospettive del turismo rigenerativo (Bramwell & Lane, 2011). Infine, l'efficienza dei treni a idrogeno promette un miglioramento del servizio in termini di frequenza e affidabilità, con impatti positivi sulla mobilità quotidiana e sulla percezione del territorio, che potrebbe configurarsi come riferimento nazionale per la rigenerazione urbana sostenibile (Prina, 2021).

4 | Hub territoriale e innovazione sociale

4.1 | Perché un hub territoriale per Pisogne

Le progettualità avviate sul sistema della mobilità, sulla riqualificazione urbana e sulla creazione di un hub pubblico costituiscono un volano per una valorizzazione territoriale complessiva. Nel caso di Pisogne, l'attribuzione del ruolo di hub territoriale consente di mettere a valore la sua specifica "personalità" di luogo intermedio tra lago e montagna, trasformando tale unicità geografica in un elemento distintivo per la fruizione del territorio.



Figura 4 | Rendering del nuovo hub: un progetto iconico che caratterizza e ridisegna il connettivo urbano.

L'intervento propone un dispositivo architettonico riconoscibile e inclusivo, capace di generare nuove connessioni fisiche, sociali e simboliche tra stazione, centro storico e fronte lago. Fonte: elaborazione degli autori

In questa prospettiva, il patrimonio culturale non è soltanto un'eredità da conservare, ma una risorsa attiva per alimentare economie locali, rafforzare l'identità dei luoghi e sostenere forme di governance collaborativa (Sacco et al., 2014). La presenza dell'area ferroviaria, dell'ex scuola elementare e delle aree verdi prossime al lago amplia la portata del progetto di recupero dell'ex caserma GdF, inserendolo in una visione integrata di rinnovamento urbano e territoriale.

La sinergia tra interventi leggeri, temporanei e sperimentali può attivare nuove economie dello spazio pubblico e contribuire al rafforzamento del capitale sociale locale (Lydon & Garcia, 2015). In tale quadro, Pisogne — territorio “di mezzo” — rappresenta un contesto particolarmente fertile per sperimentare strategie di rigenerazione place-based e people-centred, capaci di operare trasversalmente su più ambiti (Pultrone, 2017).

La rigenerazione dell'ex caserma della Guardia di Finanza diviene così occasione per ricostruire un rapporto più inclusivo tra urbs e civitas. La sua posizione strategica, in prossimità della linea Brescia–Iseo–Edolo, offre l'opportunità di trasformare un edificio dismesso in un dispositivo pubblico capace di rispondere alle esigenze turistiche e, al contempo, di ospitare sperimentazioni di imprenditoria sociale. Tali spazi possono configurarsi come vere e proprie “infrastrutture abilitanti” per economie locali inclusive, creative e collaborative, generatrici di valore sociale ed economico attraverso pratiche mutualistiche e auto-organizzate (Mulgan, 2006; Mazzucato, 2019).



Figura 5 | Le relazioni da rafforzare, un progetto di territorio.

La mappa individua connessioni strategiche tra centro, lago e infrastrutture, delineando un approccio integrato alla rigenerazione. Il progetto agisce su scala territoriale, rafforzando il ruolo dell'hub come nodo multiscalare e catalizzatore di nuove reti funzionali e simboliche. Fonte: elaborazione degli autori

5 | Conclusioni

Il caso di Pisogne, quale “territorio di mezzo” tra lago e montagna, offre un contesto emblematico per elaborare nuove traiettorie di rigenerazione capaci di conciliare esigenze dell'abitare contemporaneo e specificità paesaggistiche, storiche e sociali. L'analisi mostra come un intervento mirato — la rifunzionalizzazione della ex caserma della Guardia di Finanza — possa fungere da innesco per processi più ampi, incidendo non solo sulla qualità urbana, ma anche sulle dimensioni sociali, economiche e culturali del territorio.

L'approccio, coerente con una visione place-based e people-centred, mira a integrare risorse materiali e immateriali, promuovendo una rigenerazione che valorizza mobilità sostenibile, connessioni tra centro e frazioni montane, e il rilancio del patrimonio naturale e storico-artistico. L'hub proposto si configura così non solo come spazio fisico, ma anche come infrastruttura sociale capace di attivare sperimentazione, innovazione e partecipazione, collocata in un punto strategico quale il waterfront.

In questa prospettiva, waterfront, stazione e spazi connettivi assumono un ruolo che supera la semplice trasformazione formale: diventano infrastrutture di *publicness*, sedi di nuove modalità di convivenza, accessibilità e co-produzione dei beni comuni.

Riferimenti bibliografici

- Banister D., & Hall P. (1993), "The second railway age", in *Built Environment*, no. 19, vol. 3, pp. 157-162.
- Bertelli S. (1991), *Le ferrovie italiane: uno sviluppo tra Ottocento e Novecento*, Laterza, Roma.
- Bianchetti C. (2011), *Territori della progettualità*, Donzelli, Roma.
- Bove L., De Angelis L., & Romano M. (2017), *Luoghi di comunità. Processi di rigenerazione e partecipazione*, Melting Pro, Roma.
- Bramwell B., & Lane B. (2011), "Critical research on the governance of tourism and sustainability", in *Journal of Sustainable Tourism*, no. 19, vol. 4-5, pp. 411-421.
- Brebbia C. A., Beriatos E., & Malawska J. (2018), *Waterfront Development*, WIT Press, Southampton.
- Brown B. A., McGlynn S., & Stevens Q. (2010), *Urban Waterfront Regeneration*, Routledge, London.
- Bruttomesso R. (2001), *Waterfronts: Fixity and Flow*, Routledge, London.
- Cabras M., & Oliveri A. (2020). *Patrimonio immobiliare e innovazione sociale per la rigenerazione urbana – Usi temporanei. Prima "mappa" dei temi per l'attuazione*, Edilcomune, Milano.
- Cervero R., Ferrell C., & Murphy S. (2004), *Transit-oriented development and joint development in the United States: A literature review*.
- Cervero R., & Sullivan C. (2011), "Green TODs: marrying transit-oriented development and green urbanism", in *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, no. 18, vol. 3, pp. 210-218.
- Clementi A., Dematteis G., & Palermo P. C. (2020). *Le infrastrutture della nuova urbanità: territorio, mobilità, sostenibilità*, FrancoAngeli, Milano.
- De Cesaris A., & Mandolesi D. (2015), *Rigenerare le aree periferiche. Ricerche e progetti per la città contemporanea*, Quodlibet, Macerata.
- Dematteis G. (2018), *La metro-montagna di fronte alle sfide globali. Journal of Alpine Research*.
- Dovey K. (2010), *Becoming Places: Urbanism / Architecture / Identity / Power*, Routledge, London-New York.
- Gaspodini A. (2001), "Urban Design, urban space morphology, urban tourism: An emerging new paradigm concerning their relationship", in *European Planning Studies*, no. 9, vol. 7, pp. 925-934.
- Gehl J. (2010), *Cities for People*, Island Press, Washington, DC.
- Giovannini L. (2005), *Turismo di massa e infrastrutture di trasporto nell'Italia settentrionale*, UTET, Torino.
- Healey P. (2010), *Making Better Places: The Planning Project in the Twenty-First Century*, Basingstoke, Palgrave Macmillan.
- Holleman J., & Mathiesen B. (2020), "Integrating renewable energy with hydrogen: A pathway for sustainable transport", in *Energy Policy*, no. 55, vol. 3, pp. 275-290.
- Jaione C. F. (2016), "The CO-City: Sharing, Collaborating, Cooperating, and Commoning in the City", in *American Journal of Economics and Sociology*, no. 75, vol. 2, pp. 415-455.
- Lanzani A. (2011), *I paesaggi italiani*, Donzelli Editore, Roma.
- Lanzani A. (a cura di) (2024), *Italia di mezzo. Prospettive per la provincia in transizione*, Donzelli, Roma.
- Lydon M., & Garcia A. (2015), *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*, Island Press, Washington, DC.
- Moulaert F., Martinelli F., González S., & Swyngedouw, E. (2010), *Can Neighbourhoods Save the City? Community development and social innovation*, Routledge, London-New York.
- Magnaghi A. (2010), *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Mazzucato M. (2019), *Il valore di tutto. Chi lo produce e chi lo sottrae nell'economia globale*, Laterza, Roma-Bari.
- Micelli E., & Mangialardo A. (2016), "Riuso urbano e immobili pubblici: la valorizzazione del patrimonio bottom up.", in *Territorio*, no. 77, pp. 109-117.
- Mulgan G. (2006), The Process of Social Innovation. in *Innovations: Technology, Governance, Globalization*, no. 1, vol. 2, pp. 145-162.
- Ostanel E. (2017), *Spazi fuori dal comune. Rigenerare, includere, innovare*, Franco Angeli, Milano.
- Ostrom E. (2006), "Governare i beni collettivi", in Vetrutto G. & Velo F. (a cura di), *Governare i beni collettivi. Istituzioni pubbliche e iniziative delle comunità*, Marsilio, Venezia, pp. 19-55.
- Klinenberg E. (2018), *Palaces for the People: How Social Infrastructure Can Help Fight Inequality, Polarization, and the Decline of Civic Life*, Crown Publishing Group, New York.

- Knowles R., & Ferbrache F. (2016), *Transit Oriented Development and Sustainable Cities: Economics, Community and Methods*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham.
- Prina L. (2021), *Lombardia 2030: Transizione energetica e mobilità sostenibile*, Franco Angeli, Milano.
- Pultrone G. (2017a), “La rigenerazione urbana come occasione di innovazione sociale e progettualità creativa nelle periferie”, in *Techne*, 13, Gangemi Editore, Reggio Calabria, pp. 139-146.
- Pultrone G. (2017b), *Città pubbliche*, FrancoAngeli, Milano.
- Rifkin J. (2002), *La società a idrogeno: La nuova economia verde globale*, Mondadori, Milano.
- Rifkin J. (2019) *The Green New Deal: Why the Fossil Fuel Civilization Will Collapse by 2028, and the Bold Economic Plan to Save Life on Earth*, St. Martin's Press, New York.
- Russo A., & Vallerani, F. (2022), *Infrastrutture e territori marginali: connessioni, accessibilità e strategie di resilienza*, FrancoAngeli, Milano.
- Sacco P. L., Ferilli G., & Tavano Blessi G. (2014), “Understanding culture-led local development: A critique of alternative theoretical explanations”, in *Urban Studies*, no. 51, vol. 13, pp. 2806–2821.
- Schram A. (1997), *Le reti di trasporto e il commercio in Italia tra XIX e XX secolo*, CLEUP, Padova.
- Schubert D. (2008a), *Waterfront regeneration: experiences in the United States, the Netherlands and Germany. European Planning Studies*.
- Schubert, D. (2008b), *Transformation Strategies for Industrial Waterfronts*, Universität Bremen, Bremen.
- Sengers F., Wiczorek A. J., & Raven R. (2019), “Experimenting for sustainability transitions: A systematic literature review”, in *Technological Forecasting and Social Change*, 145, pp. 153–164.
- Serra E. (2019), *Turismo sostenibile e mobilità a basse emissioni: Un’opportunità per le aree periferiche*, Le Monnier, Firenze.
- Shaw B. (2001a), *Waterfront Development: A Global Perspective*, Routledge, London.
- Shaw B. (2001b), “History at the water’s edge: heritage, identity and the urban waterfront”, In Marshall R. (a cura di) *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Spon Press, London–New York, pp. 160–172.
- Tosics I. (2004), *European urban development: Sustainability and the role of integrated planning. DISP: Planning Review*.
- Vicari S., & Moulaert F. (2009), *Rigenerare la città. Pratiche di innovazione sociale nelle città europee*, Il Mulino, Bologna.
- Viganò P. & Secchi B. (2009), *Antwerp. Territory of a New Modernity*, Sun Publishers, Pompano Beach (FL)