

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.

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

Edmondo Pietrangeli

Università degli Studi di Bergamo
DISA – Dipartimento di Ingegneria e Scienze Applicate
edmondo.pietrangeli@unibg.it

Abstract

Il dibattito pubblico sulle grandi infrastrutture della mobilità continua a privilegiare una visione tecnocratica, focalizzata sull'efficienza trasportistica e la crescita economica, trascurando le trasformazioni territoriali, sociali e paesaggistiche nei contesti attraversati. Questo approccio riduce le infrastrutture a dispositivi funzionali e “neutri”, scollegandole dalle dinamiche politiche e spaziali che esse generano. Il contributo, basato sulla ricerca PRIN2022-PNRR in corso, SEW Line, esplora come le infrastrutture lineari possano, o meno, produrre *publicness*, ovvero valore pubblico, coesione territoriale e legittimazione sociale attraverso processi di governance inclusivi. L'analisi qualitativa comparativa di sei casi di studio relativi ad autostrade e linee ferroviarie esplora i modelli decisionali, le configurazioni attoriali e le modalità partecipative attivate nei vari contesti. I risultati evidenziano pattern ricorrenti e differenze significative nella qualità del coinvolgimento delle comunità locali, nel riconoscimento delle istanze territoriali e nell'efficacia degli strumenti. La riflessione si concentra sulle condizioni che favoriscono, o ostacolano, la trasformazione delle infrastrutture in dispositivi di giustizia spaziale, a partire dalla qualità del disegno istituzionale, dalla tempistica del coinvolgimento e dalla capacità degli attori locali di incidere sui processi. L'obiettivo è contribuire al dibattito sull'orientamento trasformativo delle politiche infrastrutturali, superando logiche riparative e riconoscendo il valore generativo dei territori.

Parole chiave: infrastrutture della mobilità, governance, publicness

1 | Introduzione

Il confronto pubblico e politico sul tema infrastrutture di mobilità segue troppo spesso una logica unidirezionale di impronta funzionalista, focalizzata quasi esclusivamente su sviluppo economico, competitività ed efficienza del sistema dei trasporti; di conseguenza, la sensibilità progettuale verso l'impatto sociale e le trasformazioni territoriali – che tali opere producono su comunità locali, spazio pubblico e paesaggi – risulta fortemente indebolita. In questa prospettiva, le infrastrutture vengono tuttora lette, nella maggior parte dei casi, come meri dispositivi tecnici calati dall'alto, anziché come leve potenzialmente capaci di creare valore pubblico e inclusione mediante visioni condivise dello spazio urbano e rurale (Benington, 2009; Moore, 1997).

La realizzazione di una “linea” di mobilità, che si tratti di un corridoio su gomma o su ferro, non può essere considerata un intervento privo di ricadute: tali infrastrutture non sono meri dispositivi funzionali che si adagiano neutralmente sul territorio; se da un lato accorciano le distanze e riducono i tempi di percorrenza, dall'altro recidono trame territoriali, reti verdi e legami di prossimità. I corridoi di traffico, infatti, tagliano, frammentano e gravano sulle risorse ecologiche (van der Ree et al., 2015; Seiler, 2000; Forman & Alexander, 1998), sulle relazioni tra attori e sui sistemi locali, generando nuovi assetti territoriali e sociali (Zanon, 2011; Graham & Marvin, 2001) e modificando in profondità i paesaggi attraversati. Si configurano pertanto come dispositivi politici e spaziali che ridisegnano le geografie contemporanee, favorendo inclusione spaziale o, all'opposto, nuove marginalità (Soja, 2010).

Alla luce di queste considerazioni, comprendere in che modo un'infrastruttura produca valore pubblico richiede di spingersi oltre la sola performance tecnica e di esaminare i processi insediativi che ne scandiscono progettazione, cantiere e gestione. Diventa quindi decisivo interrogarsi sulla governance, intesa quale dispositivo capace di trasformare opere di mobilità in un volano per mirare alla produzione di visioni condivise, coesione sociale e qualità territoriale (Hajer & Wagenaar, 2003).

Il presente contributo si focalizza, dunque, sulle dinamiche attoriali che orientano le decisioni: per valutare se e quando un'infrastruttura sia effettivamente in grado di contribuire alla produzione di valore pubblico, occorre chiarire in quali fasi e con quali modalità venga attivata una governance efficace all'interno del percorso di design progettuale.

2 | Analisi comparativa dei casi studio del percorso di ricerca PRIN SEW Line

La riflessione che segue muove dalla comparazione sistematica dei sei casi principali analizzati nel percorso di ricerca PRIN SEW Line,¹ poiché solo l'esame incrociato delle diverse configurazioni attoriali, dei modelli di governance e degli esiti partecipativi consente di comprendere quando – e perché – le infrastrutture lineari riescano (o falliscano) nel tradurre la loro funzione tecnica in autentica *publicness*.

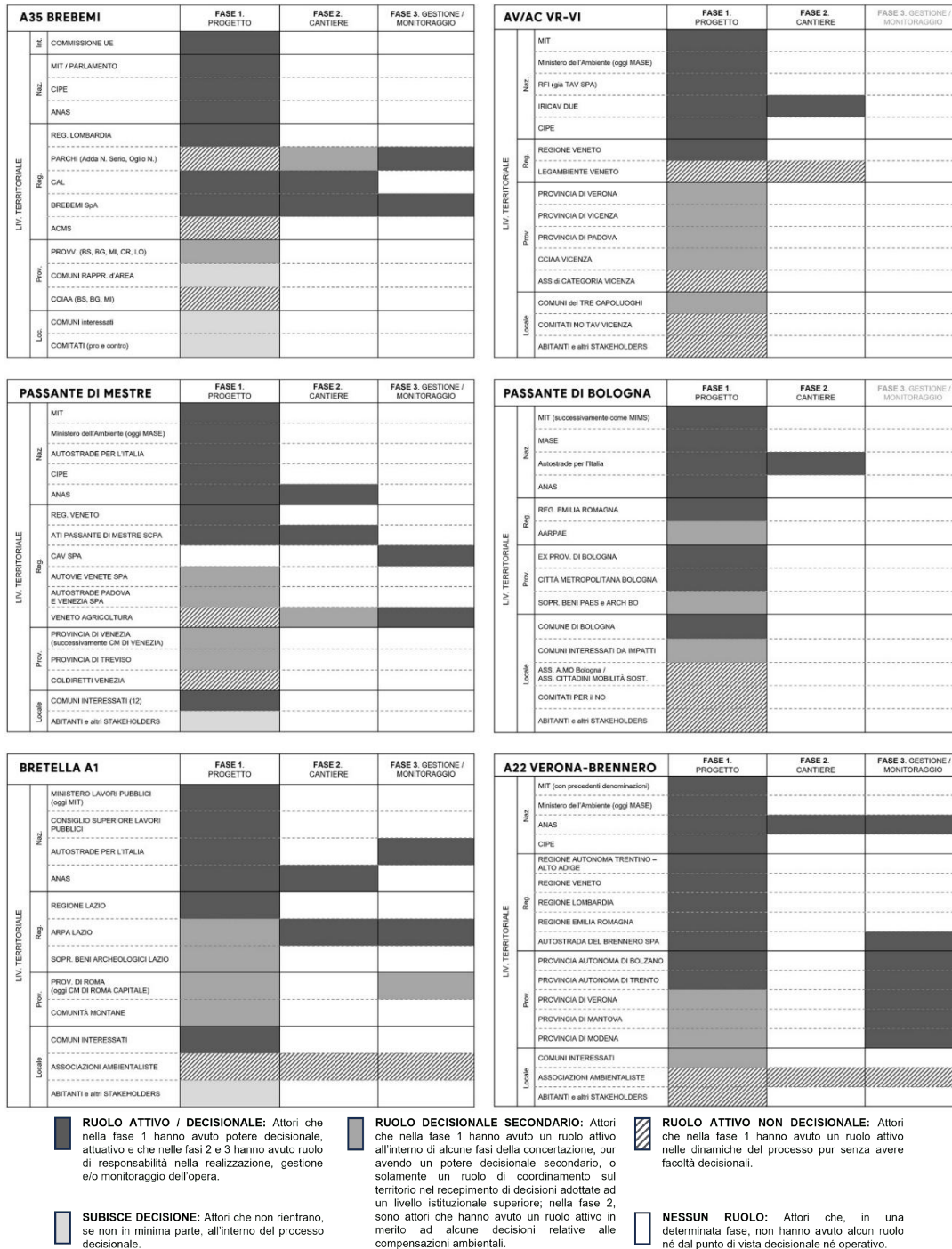


Figura 1 | Quadri degli attori, suddivisi per livello territoriale e indicazione del ruolo, nelle 3 diverse fasi del ciclo di vita dell'infrastruttura (Progetto, Cantiere, Gestione/Monitoraggio). Fonte: Marchesini et al., 2025.

¹ Il PRIN2022-PNRR *SEW Line. Socio-Ecological Way for a holistic mobility infrastructure planning in periurban and rural Landscape* è un percorso di ricerca inter-ateneo (che vede coinvolte unità di ricerca dalle università di Padova, Bergamo e Roma Sapienza), che vede come Principal Investigator del progetto Catherine Dezio, Professoressa Associata del Dipartimento TESAF dell'Università degli Studi di Padova. Il Progetto muove dalla necessità di sviluppare un modello che preveda un approccio olistico, che sia replicabile e scalare, al fine di proporre l'adeguamento, nonché una più consona pianificazione, delle infrastrutture viarie.

L'analisi comparativa dei casi restituisce un quadro variegato di dinamiche attoriali e modelli partecipativi nei processi decisionali delle grandi infrastrutture lineari di mobilità. I casi, differenti per contesto territoriale, tipologia, fase temporale e assetto di governance, consentono di capire come tali variabili influenzino la qualità e la natura della partecipazione. Pur nelle divergenze, affiorano pattern ricorrenti che meritano una sistematizzazione più approfondita.

Tabella I | Casi studio analizzati nel percorso di ricerca PRIN SEW Line. Fonte: Pietrangeli, 2025

Caso Studio	Localizzazione	Lunghezza tracciato	Periodo di realizzazione
A35 BREBEMI	Lombardia	62,1 km	2009 - 2014
AV/AC VERONA-VICENZA	Veneto	76,5 km	1989 - in corso
PASSANTE DI MESTRE	Veneto	32,5 km	2006 - 2009
PASSANTE DI BOLOGNA	Emilia-Romagna	13 km	2022 - in corso
A22 AUTOSTRADA DEL BRENNERO	Veneto / Trentino Alto Adige	314 km	1964 - 1974
A1 BRETELLA FIANO-S. CESAREO	Lazio	45 km	1986 - 1988

Autostrada A35 Brebemi

La A35 Brebemi, 62 km di autostrada a pedaggio inaugurata nel 2014, collega Brescia a Milano attraversando la Bassa Bergamasca, area agricola poco infrastrutturata e a bassa densità. Nata da un partenariato pubblico-privato in project financing e inquadrata nella Legge Obiettivo 443/2001, l'opera ha compreso il dibattito pubblico: enti locali marginalizzati, consultazioni tardive e mobilitazioni ex post contro consumo di suolo, isolamento territoriale e tariffe elevate. Il processo decisionale, spiccatamente top-down, ha sollevato dubbi sulla reale necessità dell'infrastruttura e sulla sua debole integrazione con il tessuto urbano. La domanda di traffico, inferiore alle stime, e l'impatto sul paesaggio agricolo restano criticità centrali. Proprio lo scarto fra valutazioni tecnico-economiche e scelte politiche rende la Brebemi un caso emblematico di tracciato guidato da logiche politiche più che da esigenze funzionali o da ponderate valutazioni territoriali condivise, ostacolando così la produzione di effettivo valore pubblico.

AV/AC Verona–Montebello Vicentino (VI)

Il lotto è un segmento del Corridoio Mediterraneo TEN-T, attraversa un corridoio densamente edificato dove funzioni produttive, residenziali e agricole si affiancano lungo la via Postumia. L'intervento, promosso da RFI e appaltata al consorzio IRICAV Due S.c.p.A. (WeBuild capofila), vede Regione Veneto, Province e Comuni tra i principali attori istituzionali. Il Dibattito Pubblico, avviato in extremis nel 2021, si è svolto a progetto sostanzialmente congelato: i margini di modifica erano minimi e i comitati locali hanno cercato canali informali per esprimersi. La combinazione di modello progettuale rigido, scarsa integrazione con la pianificazione territoriale e marcata asimmetria informativa – tipica dei grandi interventi TAV – ha limitato l'efficacia del confronto, erodendo la fiducia delle comunità. Di conseguenza, la capacità di generare valore pubblico rimane fortemente vincolata alle opzioni definite nella fase iniziale di progettazione.

Passante di Mestre (A4)

Inaugurato nel 2009 per smaltire il traffico di lunga percorrenza sull'area urbana veneziana, il Passante – realizzato da CAV SpA, concessionario pubblico-privato – si inserisce in un territorio già saturo di infrastrutture. L'iter accelerato in Legge Obiettivo ha privilegiato la rapidità (Marchesini et al., 2026 – in press; Pietrangeli, 2025): partecipazione ridotta a informazione unilaterale, opposizione iniziale dei residenti e processi partecipativi informali solo durante l'esecuzione e la gestione delle mitigazioni. Tra queste spicca il "Passante Verde", intervento ambientale progettato in seno all'opera. Il caso dimostra come, nelle aree periurbane densamente abitate, l'esclusione dei cittadini dai momenti decisivi possa generare squilibri nella

distribuzione del valore pubblico, anche quando siano previsti percorsi compensativi di qualità, come in questo caso.

Passante di Bologna (A14)

Il potenziamento del nodo autostradale bolognese – promosso da Autostrade per l'Italia insieme a Città Metropolitana, Comune, Regione Emilia-Romagna e MIT – punta a riqualificare passante e tangenziale in un'area già scenario di numerose iniziative di mobilità sostenibile. Ancora in fase progettuale, l'intervento si distingue per un percorso partecipativo multilivello: laboratori di quartiere, incontri pubblici e un Osservatorio metropolitano permanente hanno prodotto revisioni sostanziali del progetto. Restano, però, le critiche delle associazioni ambientaliste sull'aumento previsto di traffico ed emissioni, segno di tensioni fra visioni tecnocratiche e domande civiche. Pur con limiti nella gestione degli impatti sistemici, è uno dei rari casi in cui la co-progettazione ha realmente modificato le ipotesi di tracciato iniziale, introducendo misure di sostenibilità urbana e accessibilità che delineano una *publicness* territoriale più tangibile.

Autostrada A22 (tratto Verona-Brennero)

Completata nel 1974, l'A22 corre lungo il corridoio alpino dell'Adige, crocevia logistico e turistico fra Italia, Austria e Germania ma anche area ecologicamente fragile. Oggi l'infrastruttura affronta ammodernamenti e rinnovo concessione: Regione Veneto e Province autonome di Trento e Bolzano agiscono come mediatori in un contesto che valorizza concertazione e autonomia locale. Il confronto pubblico, più avanzato che in altri casi, ha previsto consultazioni e tavoli interistituzionali, ma permangono tensioni fra esigenze di traffico e istanze di mobilità sostenibile. Spicca il Piano della mobilità sostenibile dell'A22 con il progetto *Green Corridor*,² volto a ridurre gli impatti ambientali. La partecipazione, più che in fase decisionale, si è attivata post-implementazione, co-progettando hub intermodali e scenari di riequilibrio modale: un esempio di *publicness* che emerge in forme "differite", oltre i momenti canonici del processo decisionale.

Bretella A1 Fiano Romano–San Cesareo

La bretella, voluta da ANAS e MIT per connettere i due tronchi dell'A1 a nord e sud di Roma e sgravare il traffico dal GRA,³ attraversa un'area metropolitana dispersa lambendo riserve naturali e periurbano agricolo. Enti locali poco coinvolti, conflitti accesi con comitati civici e associazioni ambientaliste e quasi nessun confronto istituzionalmente strutturato hanno contrassegnato l'iter: partecipazione minima, trasparenza carente e forte impatto su aree protette. Concepita alla fine degli anni Ottanta⁴ come semplice bypass metropolitano,⁵ l'opera non è mai entrata in una strategia integrata di mobilità o di paesaggio. Ne è derivato un inserimento debole, poco attento alle specificità ambientali e insediative, rafforzando la percezione di estraneità da parte delle comunità. Con visioni progettuali di questo tipo, un'infrastruttura tecnicamente efficiente ma calata dall'alto resta con una *publicness* non generata, solamente potenziale e indebolita da logiche tecnocratiche e a processi partecipativi fragili.

3 | Metodologia comparativa e distribuzione del potere nella governance infrastrutturale

L'indagine sui sei casi di studio del progetto SEW Line adotta una *Qualitative Comparative Analysis* (QCA) integrata da analisi documentale, letteratura scientifica e Living Lab territoriali. Quattro i parametri di confronto che consentono di far emergere ricorrenze e divergenze nei processi decisionali: la composizione degli attori, la modalità e l'intensità della partecipazione, gli strumenti procedurali di coinvolgimento e gli esiti in termini di trasparenza, consenso e adattamento progettuale. Tali criteri permettono di valutare l'efficacia sostanziale, e non solo formale, dei meccanismi partecipativi (Allegretti, 2010) nel ridurre i conflitti e nel produrre valore pubblico, in linea con la pianificazione collaborativa che intreccia saperi istituzionali e locali (Healey, 1997). La partecipazione è stata dunque considerata dicotomicamente con un semplice presente/assente, ma valutata per la sua qualità e per la capacità degli attori locali di conquistare legittimità

² <https://www.autobrennero.it/it/sostenibilita/>.

³ L'autostrada A90, conosciuta come Grande Raccordo Anulare (GRA) è un'autostrada senza pedaggio, che circonda la città di Roma.

⁴ In parte, l'esito della realizzazione è da ricondurre anche al periodo in cui l'opera è stata concepita: alla fine degli anni Ottanta, l'attenzione alla sostenibilità ambientale, al paesaggio e alla partecipazione pubblica non aveva ancora assunto il rilievo politico e normativo che avrebbe acquisito nei decenni successive.

⁵ Nonostante la sua funzione strategica per i collegamenti interregionali – in particolare lungo l'asse Roma - Pescara (A24 - A25) e, dunque, per la logistica e i flussi Tirreno - Adriatico – l'opera è stata concepita e realizzata tenendo conto della mera funzione di bypass metropolitano.

elaborando e promuovendo una visione comune (Pinson & Santangelo, 2001), all'interno di una dimensione multilivello e multiforme in cui la combinazione di soggetti istituzionali, economici e civici plasma la qualità delle decisioni (Ansell & Gash, 2008; Healey, 2007; Bobbio, 2004). Parallelamente, il concetto di *publicness* orienta la valutazione sulla capacità delle infrastrutture di generare benefici collettivi equamente distribuiti e di attivare processi democratici inclusivi (Bozeman, 2007).

L'applicazione di questi criteri rivela una chiara stratificazione di poteri tra i livelli nazionale, regionale, provinciale e locale: gli enti pubblici restano generalmente registi delle scelte, i soggetti privati incidono soprattutto su finanza e gestione, mentre società civile e comitati – pur vitali – dispongono di spazi istituzionali limitati, esercitando per lo più pressioni esterne attraverso forme di protesta. Ciò conferma che la governance infrastrutturale non può esaurirsi in un dialogo bilaterale fra amministrazioni e operatori economici; occorre infatti includere una pluralità di voci per riflettere la varietà di valori territoriali in gioco (Sciarretta, 2020). In definitiva, la convergenza fra l'impianto metodologico comparativo e la lettura degli assetti di potere indica che soltanto dove attori pubblici, privati e civici interagiscono in modo bilanciato lungo l'intero ciclo di vita dell'opera si creano le condizioni perché le infrastrutture lineari diventino autentici dispositivi di valore pubblico.

Tabella II | Ruolo degli attori e tipologia di governance attuata. Fonte: Pietrangeli, 2025.

Caso Studio	Ruolo degli attori
A35 BREBEMI	Forte centralità del sistema istituzionale regionale (Regione Lombardia e CAL) accanto ad attori statali (MIT, ANAS, CIPE). Gli attori locali (Comuni, comitati, Enti Parco) sono prevalentemente collocati in ruoli non decisionali o subalterni, pur essendo coinvolti nella fase di compensazione ambientale.
AV/AC VERONA-VICENZA	Governance segnata da contenziosi, revoche e conflitti giuridici, in cui gli attori decisionali (RFI, IRICAV Due, MIT) hanno operato in un contesto di elevata contestazione territoriale. Interessante è l'ambiguità del ruolo della Regione Veneto, oscillante tra promozione e mediazione.
PASSANTE DI MESTRE	Impianto più "classico", con forte verticalizzazione top-down (CIPE, ANAS, MIT), in cui le Province risultano attori spesso passivi o consultivi, e i Comuni coinvolti in fasi decisionali, pur se marginalmente.
PASSANTE DI BOLOGNA	Modello più orientato al coinvolgimento strutturato della cittadinanza, attraverso dibattiti pubblici, laboratori di progettazione e quaderni degli attori. Tuttavia, anche qui il potere decisionale effettivo resta concentrato presso MIT, Regione e Autostrade per l'Italia.
A22 AUTOSTRADA DEL BRENNERO	Governance centralista, con forte presenza di enti territoriali (Province autonome di Bolzano e Trento e Regione Veneto) e una gestione tecnica fortemente stabilizzata, ma con tensioni emerse in tempi recenti attorno ai temi della sostenibilità ambientale.
A1 BRETELLA FIANO-SAN CESAREO	Modello di Governance fortemente verticale. La presenza di comitati e associazioni ambientaliste, manifestatasi in scontri, è significativa solo nella fase esecutiva. La gestione è rimasta appannaggio di attori nazionali (MIT, ANAS) con concertazione locale molto debole.

4 | Equilibri decisionali e forme di governance

Non è il numero di incontri né la correttezza formale delle procedure a dire se una governance funziona: il discrimine è la capacità di trasformare la partecipazione da rito amministrativo a dispositivo reale di co-decisione e inclusione. Dove questo salto avviene – come mostra Bologna – il confronto si tiene nel tempo e su più livelli istituzionali; eppure, anche lì, la densità del dialogo non basta sempre a ricomporre l'equilibrio degli interessi in competizione. All'estremo opposto, assetti centralistici e opachi – come nel caso laziale – corrodono la percezione di legittimità e allontanano comunità e territori dal progetto, riducendo l'“appartenenza” all'opera a semplice adesione formale.







La lettura incrociata dei sei casi SEW Line fa emergere tre famiglie di assetti decisionali: si distinguono per chi tiene la regia, per grado di apertura alla partecipazione pubblica e al coinvolgimento della società civile e in che misura il progetto si innesta realmente nel territorio. In sintesi: modelli a prevalenza verticale (regia statale e dialogo ristretto), modelli concertativi multilivello (coordinamento fra istituzioni con spazi strutturati di ascolto) e modelli tecnico-centrici a trazione privatistica (promotore forte e ruolo pubblico più defilato):

- *Governance centralizzata-verticale*. Il controllo è concentrato soprattutto in soggetti statali (MIT, RFI/ANAS), con limitata apertura al dialogo locale. Rientrano in questa categoria l'AV/AC Verona-Vicenza, dove il processo top-down ha lasciato agli enti locali solo consultazioni formali, e la Bretella A1 Fiano Romano-San Cesareo, concepita negli anni Ottanta senza una reale attenzione agli aspetti

ambientali, paesaggistici o partecipativi. Analogo il Passante di Mestre, in cui il ricorso al dibattito pubblico ha creato margini di confronto, poi ridotti dalla pressione del concessionario e da tensioni territoriali.

- *Governance multilivello-concertativa*. Qui il baricentro decisionale è distribuito fra i diversi livelli di governo, supportato da strumenti formali di ascolto. Il Passante di Bologna rappresenta il caso più strutturato: laboratori di quartiere, incontri pubblici e un Osservatorio metropolitano permanente hanno introdotto modifiche sostanziali al tracciato, pur lasciando aperte critiche sull'aumento di traffico e di emissioni.
- *Governance tecnico-centrica/privatistica*. In questo scenario il promotore privato guida l'intero iter, mentre gli attori pubblici risultano marginali. È il caso emblematico dell'A35 Brebemi, promossa da un consorzio privato e costruita in project financing, con scarsa regia istituzionale e compensazioni ambientali affidate agli enti parco senza un disegno complessivo (Adobati & Pietrangeli, 2025). Un modello intermedio, ma affine, si riscontra nell'A22 Verona-Brennero: il peso del concessionario è rilevante, sebbene l'autonomia locale abbia parzialmente riequilibrato l'asimmetria, soprattutto nei più recenti tavoli di ammodernamento.

Tabella III | Sintesi derivante dalla comparazione dei casi studio. Fonte: Pietrangeli, 2025

Caso studio	Tipo di governance	Partecipazione	Conflittualità	Ruolo attori locali	Coinvolgimento
A35 BREBEMI	Tecnico-centrica / privatistica	 Bassa	Medio-bassa	Ruolo consultivo	A valle, in fase di compensazione
AV/AC VERONA-VICENZA	Centralizzata / verticale	 Molto bassa	Alta	Ruolo frammentato, di reazione	Incontri mirati con espropriati
PASSANTE DI MESTRE	Centralizzata / verticale	 Bassa	Media	Poca incidenza nei processi	Formale ma non sostanziale
PASSANTE DI BOLOGNA	Multilivello concertativa	 Alta	Alta	Coinvolgimento strutturato ma inefficace	Dibattito pubblico, laboratori, quaderni degli attori
A22 AUTOSTRADA DEL BRENNERO	Tecnico-centrica / privatistica	 Media	Media	Più attivi nel tempo	Inserimento paesaggistico, tavoli locali
A1 BRETTELLA FIANO-SAN CESAREO	Centralizzata / verticale	 Molto bassa	Alta	Ruolo passivo, proteste tardive	Consultazione ma mancanza di una vera concertazione locale

L'esperienza comparata suggerisce di abbandonare subito l'idea, tanto rassicurante quanto fuorviante, che "più partecipazione" equivalga automaticamente a "meno conflitto": anche architetture partecipative sofisticate possono lasciare irrisolte tensioni dove permangono asimmetrie di potere, sfasature tra tempi decisionali e momenti di ascolto, o una distribuzione percepita come iniqua di costi e benefici. Il dossier bolognese lo conferma: nonostante laboratori di quartiere, Osservatorio permanente e revisioni del progetto, una parte del mondo associativo continua a contestare impatti attesi su traffico ed emissioni; è segno che la qualità del confronto deve essere sostenuta da risorse adeguate, trasparenza informativa e reali margini di modifica.

Dentro questa cornice, parlare di *publicness* significa misurare la capacità delle opere di generare valore collettivo duraturo; per farlo non è sufficiente aumentare la quantità o l'intensità delle attività partecipative, ma occorre ripensare l'architettura stessa della decisione pubblica in modo da riconoscere la pluralità degli attori e coltivare visioni condivise del territorio (Benington, 2009; Moore, 1997). È qui che il sistema mostra la sua fatica: conciliare efficienza, legittimità e inclusione in paesaggi complessi richiede una governance capace di integrare, fin dall'antecedente progettuale, criteri paesaggistici, coerenza con la pianificazione territoriale, dispositivi di monitoraggio post-opera robusti e – non da ultimo – una volontà politica di redistribuire equamente i benefici economici e ambientali.

Solo la convergenza di questi elementi consente alla partecipazione di tradursi in esiti tangibili – migliore integrazione paesaggistica, qualificazione dello spazio pubblico, produzione di valore socioeconomico diffuso – invece di restare un passaggio procedurale senza incidenza.

5 | Riflessioni conclusive

Le evidenze emerse mostrano che le infrastrutture di mobilità, spesso rappresentate come congegni di pura efficienza trasportistica, operano in realtà come produttori di spazio politico e sociale: non si limitano a far scorrere flussi, ma riconfigurano processi di territorializzazione, rapporti di potere e forme di rappresentazione dei luoghi, con effetti redistributivi e selettivi sullo sviluppo (Harvey, 1985). Nel

ridisegnare accessibilità e centralità, esse generano esiti materiali e simbolici che obbligano a valutare, oltre alla funzionalità, le conseguenze che si sedimentano nei contesti attraversati, in termini di pratiche, significati e gerarchie spaziali (Cresswell, 2010). Nei casi analizzati si ripresenta con costanza una tensione tra logiche estrattive (prestazione economica, riduzione dei tempi) e logiche generative (equità territoriale, qualità paesaggistica, cultura dei luoghi, istanze ambientali, giustizia spaziale): è dentro questa dialettica che si misura la capacità dell'opera di contribuire a coesione e coerenza territoriale.

Assumere la *publicness* come categoria analitica consente di interrogarsi non sul mero carattere “pubblico” dell'infrastruttura, ma sulla sua attitudine a produrre benefici collettivi durevoli e redistribuiti mediante processi democratici inclusivi. La comparazione dei sei casi suggerisce che l'incidenza di attori locali e comunità sia spesso compressa da dispositivi di governance verticali, in cui la partecipazione si limita a gestire il dissenso o a costruire consenso procedurale; dove, seppur in minoranza, si attivano pratiche più robuste di co-progettazione, emergono apprendimento collettivo, adattamenti istituzionali e ricalibrature progettuali. In questa prospettiva, risultati e criticità dipendono più dalla qualità del disegno istituzionale e delle pratiche deliberative che dalla tipologia di infrastruttura. La letteratura sui megaprogetti conferma come strutture decisionali eccessivamente rigide, unite a eccessivo ottimismo e bias di pianificazione, tendano a peggiorare gli esiti e a ridurre l'efficacia pubblica dell'investimento (Flyvbjerg & Gardner, 2023).

Decisivo è inoltre il tempo del coinvolgimento: una partecipazione differita, avviata a valle di opzioni già cristallizzate, scivola verso il rituale di legittimazione; al contrario, l'innescio anticipatorio – quando il progetto è ancora plasmabile – consente di costruire alternative credibili e visioni territoriali condivise, mappare gli attori, chiarire esigenze divergenti e rafforzare l'“attore collettivo” (Governa, 2011) prima della concertazione formale. Questo riposizionamento temporale contribuisce ad abbandonare l'ottica rimediata delle compensazioni (Paris et al., 2024), orientando le opere a essere occasioni di beneficio anziché danni da riparare.

Così intesa, l'infrastruttura smette di essere semplice “supporto tecnico” e diventa scena democratica su cui si negoziano trasformazioni dello spazio, forme dell'abitare e orizzonti di giustizia: abitanti e fruitori non sono solo stakeholders, ma soggetti agenti che rivendicano il diritto di influire sulle decisioni che trasformano i loro luoghi di vita. Il ruolo dell'*homo habitans* (Bade, 1972) – che deve costruire e curare i propri luoghi (Magnaghi, 2020) – è allora strategico per ancorare gli interventi a un disegno condiviso capace di riconoscere la complessità ecologica e culturale dei territori. In quest'ottica, la *publicness* si rafforza quando le infrastrutture sono progettate come dispositivi territoriali integrativi: co-prodotti tra istituzioni, imprese e società civile (Voorberg, Bekkers & Tummers, 2015), coerenti con la pianificazione, dotati di monitoraggi post-opera e sostenuti da una volontà politica esplicita di equa distribuzione di costi e benefici.

Ne discende un'agenda operativa per la pianificazione: superare il primato dell'approccio tecnico-funzionale e incorporare fin dall'avvio del design infrastrutturale dimensioni ecologiche, sociali e culturali, orientate al valore pubblico. Solo infrastrutture integrate ai contesti, capaci di rafforzare connessioni ecologiche e culturali e di promuovere pratiche di cura – oltre il controllo – potranno tradurre la partecipazione in esiti tangibili (migliore integrazione paesaggistica, qualificazione dello spazio pubblico, valore socioeconomico diffuso), allineando efficienza, legittimità e inclusione. In altri termini: da opere da “calare” sui territori a processi co-costruiti con i territori stessi, in grado di sostenere coesione, resilienza e qualità paesaggistica lungo i corridoi della mobilità contemporanea.

Riferimenti bibliografici

- Adobati F., Pietrangeli E. (2025), Il corridoio autostradale Brebemi: trama geostorica e (occasione di un) progetto di paesaggio, in Ranzato M. e Sgobbo A. (a cura di), *Infrastrutture, Atti della XXVI Conferenza annuale SIU “Nuove ecologie territoriali. Coabitare mondi che cambiano – Novel Territorial Ecologies. Cohabiting Changing Worlds, Napoli (I) 12, 13, 14 Giugno 2024*. Vol. 07, Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma – Milano.
- Allegretti G. (a cura di, 2010), *Democrazia partecipativa: esperienze e prospettive in Italia e in Europa*, Firenze University Press, Firenze.
- Ansell C., Gash A. (2008), “Collaborative Governance in Theory and Practice”, in *Journal of Public Administration Research and Theory*, no. 4, vol. 18, pp. 543–571.
- Bade H. (1972), *Homo habitans. An inquiry into the philosophy of dwelling, its scientific basis in contemporary anthropology and its practical application to day*. Bronder-Offset, Rotterdam.
- Benington J. (2009), “Creating the Public in Order to Create Public Value?”, in *International Journal of Public Administration*, no. 3-4, vol. 32, pp. 232-249.

- Bobbio L. (2004), *A più voci. Amministrazioni pubbliche, imprese, associazioni e cittadini nei processi decisionali inclusivi*. Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.
- Bozeman B. (2007), *Public Values and Public Interest: Counterbalancing Economic Individualism*, Georgetown University Press, Washington D.C.
- Cresswell T. (2010), "Towards a politics of mobility", in *Environment and Planning D Society and Space*, no. 1, vol. 28, pp. 17-31.
- Flyvbjerg B., Gardner D. (2023), *How Big Things Get Done*. Penguin Random House, New York, NY.
- Forman R. T. T., Alexander L. E. (1998), "Roads and their major ecological effects", in *Annual Review of Ecology and Systematics*, vol. 29, pp. 207-231.
- Governa F. (2011), Attori, città e politiche urbane, in Governa F. e Memoli M. (a cura di), *Geografie dell'urbano: Spazi, politiche, pratiche della città*, Carocci, Roma, pp. 221-247.
- Graham S., Marvin S. (2001), *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Routledge, London.
- Hajer M. A., Wagenaar H. (2003), *Deliberative Policy Analysis. Understanding Governance in the Network Society*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Harvey D. (1985), *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*. Johns Hopkins University Press, Baltimore, MD.
- Healey P. (1997), *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*, Macmillan, London.
- Healey P. (2007), *Urban Complexity and Spatial Strategies: Towards a Relational Planning for Our Times*. Routledge, London.
- Magnaghi A. (2020), *Il principio territoriale*. Bollati Boringhieri, Torino.
- Marchesini S., Pietrangeli, E., Vettore, D. (2026 – in press). From Highways to Greenways: The Role of Passante Verde di Mestre in Environmental Conservation and Climate Resilience, in Um J.S., Nath A., Koley B., Choudhury T. (Eds.), *Um - Geospatial Techniques in Climate Change Monitoring and Environmental Mapping*. Elsevier. (Data di pubblicazione: 01/03/2026).
- Moore M. H. (1997), *Creating Public Value*, Harvard University Press, Cambridge, MA.
- Paris M., Dezio C., Marchesini S., Pietrangeli E. (2024), Linear Infrastructures and Rural Spaces. Pressures, Impacts, and a No-Remedial Design Approaches, in *Game Changer? Planning for just and sustainable urban regions AESOP Annual Conference Book of abstracts*, AESOP - Science Po, Paris, p. 206.
- Pietrangeli E. (2025 - in press), Infrastrutture, territorio e valore pubblico: un'analisi critica e comparativa degli attori e dei processi insediativi, in Dezio C., Giacomello G., Lei A., Paris M. (a cura di), *Paesaggi pervorsi. Ricucire infrastrutture e territorio*. LetteraVentidue, Siracusa.
- Pinson G., Santangelo M. (2001), Politiche infrastrutturali e trasformazioni territoriali: il ruolo della territorializzazione nella legittimazione degli attori locali in Francia, in Dematteis G. e Governa F. (a cura di), *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*, Franco Angeli, Milano, pp. 247-272.
- Sciarretta F. (2020), "La declinazione democratica dell'amministrazione: le decisioni partecipate nel campo delle grandi opere infrastrutturali", in *Rivista dell'Associazione Italiana dei Costituzionalisti*, 3, pp. 31-54.
- Seiler A. (2000), *Ecological effects of roads - a review*, Swedish University of Agricultural Sciences, Uppsala.
- Soja E. W. (2020), *Seeking Spatial Justice*, University of Minnesota Press, Minneapolis, MN.
- van der Ree R., Smith D. J., Grilo C. (2015), *Handbook of Road Ecology*. Wiley, New York.
- Voorberg W. H., Bekkers V., Tummers L. (2015), "A Systematic Review of Co-Creation and Co-Production: Embarking on the Social Innovation Journey", in *Public Management Review*, no. 9, vol. 17, pp. 1333-1357.
- Zanon B. (2011), Infrastructure Network Development, Re-territorialization Processes and Multilevel Territorial Governance: A Case Study in Northern Italy, in *Planning Practice & Research*, Taylor & Francis Journals, no. 3, vol. 26, 2011, pp. 325-347.

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN 978-88-99237-86-8
Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2026
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

