



PUBLICNESS, CITTÀ E TERRITORI

a cura di Antonella Bruzzese

Ripensare la
dimensione pubblica
tra crisi e transizioni

DONZELLI EDITORE

Saggi. Natura e artefatto

PUBLICNESS, CITTÀ E TERRITORI

Ripensare la dimensione pubblica tra crisi e transizioni

a cura di Antonella Bruzzese

DONZELLI EDITORE

Il volume è stato pubblicato con il contributo della Siu – Società italiana degli urbanisti e di Craft – Centro di Competenza Territori Antifragili del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano.



Società Italiana
degli Urbanisti



POLITECNICO | DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA
MILANO 1863 | E STUDI URBANI

craft competence center
anti-fragile territories

© 2026 Donzelli editore
Roma, via Mentana 2b
www.donzelli.it

ISBN 978-88-5522-899-2

Indice

- p. IX Publicness. E se cominciassimo a parlare di eguaglianza?
Da Milano, sollecitazioni in prospettiva
di Massimo Bricocoli
- 3 Perché abbiamo bisogno (di occuparci) di publicness
di Antonella Bruzzese

Parte prima.

Intorno al concetto di publicness: riflessioni e dialoghi

- 19 I. Intimità pubblica e immaginazione politica
di Cristina Bianchetti
- 29 II. Public Space and Publicness: Understanding the Condition
of Being Public
by Setha Low
- 43 III. Dissipative Publicness: Visibility, Gig Publics,
and How to Reclaim Civic Energy
by Slavko Splichal
- 57 IV. Disuguaglianze ed economie urbane.
Gli effetti sulla publicness della città neoliberale
Dialogo tra Alessandro Balducci e Gilles Pinson
- 75 V. Urban Rent and Financialisation: Convergences, Tensions,
and Planning Perspectives in the Light of Publicness
Dialogue between Barbara Pizzo and Tuna Taşan-Kok

- 91 VI. Competenze e responsabilità. Il campo di azione delle amministrazioni pubbliche sulla publicness
Dialogo tra Laura Lieto e Raffaella Saporito
- 105 VII. Contesti e valori. Il ruolo della rigenerazione territoriale e economie fondamentali
Dialogo tra Arturo Lanzani e Angelo Salento

Parte seconda.

Declinazioni della publicness: ambiti, temi, strumenti

- 123 I. Partecipazione, cittadinanza attiva e forme di mobilitazione dal basso
di Carolina Pacchi e Michele Zazzi
- 135 II. Gli housing studies in Italia, tra avanzamenti della ricerca, ambiti di pratiche e questioni di agency
di Massimo Bricocoli e Laura Saija
- 145 III. Publicness, spazi pubblici e servizi della vita collettiva
di Antonella Bruzzese e Elena Marchigiani
- 157 IV. Publicness come accessibilità e diritto alla mobilità nella città e nei territori
di Paola Pucci e Maurizio Tira
- 167 V. Publicness, conoscenza e azione nello spazio multilocale dei diritti
di Paola Savoldi e Carla Tedesco
- 179 VI. Territori resilienti: la dimensione pubblica della gestione dei rischi
di Adriana Galderisi e Scira Menoni
- 191 VII. Publicness come progetto: risorse, paesaggi e conflitti nel tempo della transizione
di Andrea Arcidiacono e Elena Dorato

- 201 VIII. Regole, norme, progetti e dimensione pubblica dell'azione urbanistica
di Bertrando Bonfantini e Giuseppe De Luca
- 209 IX. Publicness e forme contrattuali nei rapporti fra pubblico e privato
di Grazia Brunetta e Luca Gaeta
- 219 X. La publicness nelle strategie e nei progetti di rigenerazione urbana
di Alessandro Coppola e Enrico Formato
- 227 XI. Nuove tecnologie, pratiche digitali, intelligenza artificiale e publicness
di Romano Fistola e Eugenio Morello

Parte terza.

Publicness a Milano: esperienze e prospettive

- 239 I. Publicness a Milano
di Gabriele Pasqui
- 249 II. Casa pubblica come infrastruttura di publicness. Vuoti abitativi e politiche dell'abitare a partire da Milano
di Francesca Cognetti e Andrea Rigon
- 259 III. Spazi aperti milanesi: the publicness of open spaces
di Antonio Longo e Maria Chiara Pastore
- 271 IV. Navigando a vista? Come stiamo governando un nuovo ciclo di infrastrutturazione territoriale
di Valeria Fedeli e Grazia Concilio
- 281 V. Rigenerazione urbana diffusa: sperimentazioni per governare la trasformazione
di Chiara Merlini e Laura Montedoro
- 293 VI. Mega-eventi, grandi progetti urbani e accordi pubblico-privato
di Stefano Di Vita, Laura Pogliani, Davide Ponzini

- 303 VII. Scuole, spazi di prossimità e forme di collaborazione
di Anna Moro e Cristina Renzoni
- 313 VIII. La mobilità attiva come risorsa per la publicness
di Paolo Bozzuto
- 323 IX. Pianificare e progettare ambienti urbani e architetture,
per la salute e la prevenzione
di Stefano Capolongo, Scira Menoni, Andrea Rebecchi
- 335 Postfazione.
Publicness, una sfida per l'urbanistica
di Angela Barbanente
- 339 Le autrici e gli autori

IV. Publicness come accessibilità e diritto alla mobilità nella città e nei territori^{*} di Paola Pucci e Maurizio Tira

1. Introduzione.

Garantire accessibilità alle opportunità di un territorio e ai suoi servizi rappresenta una condizione essenziale per costruire città e territori inclusivi (Martens 2017; Pot, van Wee, Tillema 2021).

L'accessibilità acquisisce infatti un ruolo fondamentale nel determinare le opportunità a disposizione di ogni persona, rappresentando così una condizione chiave per garantire cittadinanza e inclusione sociale (Farrington - Farrington 2005; Benenson e altri 2017). Non riguarda tuttavia solo le dotazioni e il funzionamento dei sistemi di trasporto e dei modelli di utilizzo del territorio, ma dipende anche dalle competenze, dalle capacità personali, dalle preferenze di ogni individuo che rappresentano condizioni necessarie per partecipare alle attività di un territorio (van Wee - Geurs 2011).

Interrogarsi sul ruolo e le declinazioni che l'accessibilità può assumere nella costruzione di politiche pubbliche volte a migliorare i diritti di accesso a servizi e opportunità di un territorio, implica quindi interrogarsi su quali condizioni, e in che misura, l'accessibilità possa consentire forme di appropriazione di luoghi, di spazi urbani, di servizi e garantirne la pluralizzazione di usi, ritmi, pratiche, così da restituirne la *publicness* latente.

L'accessibilità costituisce infatti una delle dimensioni della *publicness* poiché è strumento di capacitazione individuale e dà la possibilità di interagire con luoghi, destinazioni, persone sia fisicamente, attraverso la mobilità, sia grazie alla connettività – cioè alla possibilità di avere accesso a servizi a distanza tramite reti e piattaforme digitali, come anche attraverso la prossimità (Levine, Grengs, Merlin 2019). Mobilità, connettività e prossimità rappresentano dunque le dimensioni con cui

^{*} Paola Pucci è autrice dei paragrafi 1 e 2, Maurizio Tira è autore dei paragrafi 3 e 4.

declinare l'accessibilità e intorno a cui costruire politiche pubbliche per una transizione verso città e territorio più equi e sostenibili.

Modelli come quelli della città dei 15 minuti (Moreno e altri 2021; Gower - Grodach 2022) e della *post-car city* (Coppola - Pucci 2023), che hanno trovato ampio riscontro nelle agende politiche di diverse città del mondo (Texeira e altri 2024), danno centralità all'accessibilità e, in particolare, all'accessibilità di prossimità. In queste esperienze, l'accessibilità di prossimità acquista una valenza importante per pensare a un «modello alternativo di sviluppo urbano [...] e a un nuovo concetto di pianificazione spaziale» (Moreno e altri 2021), concorrendo a mettere in discussione il consueto orientamento strategico della pianificazione dei trasporti, volto a promuovere servizi di trasporto e infrastrutture per facilitare gli spostamenti quotidiani.

Riorientando cioè la pianificazione dei trasporti e d'uso del suolo dall'obiettivo tradizionale di migliorare l'efficienza e la capacità dei sistemi di trasporto, verso la finalità di aumentare la disponibilità di servizi, attività e contatti sociali in prossimità, l'accessibilità di prossimità in questi modelli rappresenta la condizione per ridurre le intensità e l'impatto ambientale, sociale e spaziale di forme di ipermobilità spesso non scelta, ma subita, indotta dalla crescente motorizzazione e dall'intensa urbanizzazione, fornendo servizi e opportunità accessibili in prossimità fisica (*ibid.*).

Attraverso soluzioni di mobilità non solo sostenibili dal punto di vista ambientale, ma anche in grado di garantire un equo accesso alle opportunità urbane, l'accessibilità di prossimità ha aperto una nuova prospettiva e ha dato l'opportunità di cambiare la gerarchia di obiettivi nelle politiche urbane, ponendo al contempo sfide evidenti agli strumenti e alle forme di governo consolidate della mobilità urbana.

2. *Accessibilità come bene comune: per una nuova dimensione di publicness.*

L'accessibilità è da tempo riconosciuta come un bene essenziale e abilitante (Pucci - Vecchio 2019), capace cioè di generare inclusione sociale e partecipazione (Benenson e altri 2017; van Wee - Geurs 2011; Lucas 2012; Pot, van Wee, Tillema 2021), poiché condizione chiave per soddisfare bisogni essenziali (*need satisfier* o *fulfiller* in Mattioli 2016) e strumento con cui indirizzare le politiche urbane verso città e territori più inclusivi.

Paradigmi come quelli della *transport justice*, per i quali migliorare l'accessibilità rappresenta la condizione necessaria per perseguire obiet-

tivi di inclusività ed equità (Pereira, Schwanen, Banister 2017), offrono un quadro di strumenti con cui non solo riconoscere bisogni, privilegiando soprattutto le persone che sperimentano direttamente limitate opportunità di accesso a beni e servizi essenziali, ma anche costruire politiche per migliorare selettivamente l'accesso.

In queste politiche in cui l'accessibilità è misurata sia in base al funzionamento dei sistemi di trasporto e alla loro efficacia nel garantire accesso a servizi e luoghi, sia come capacità individuale di appropriarsi delle risorse e dei servizi offerti, prevale un'interpretazione di accessibilità come condizione individuale.

Vi è tuttavia un'altra dimensione che sta emergendo nel dibattito disciplinare (Nikolaeva e altri 2019; Muñoz 2023; Pucci e altri 2026) che reinterpreta l'accessibilità come un bene comune coprodotto attraverso pratiche collaborative che spesso emergono in risposta a bisogni di accessibilità, non adeguatamente risolti dall'offerta di servizi pubblici o privati.

Pratiche come la condivisione di spostamenti e mezzi di trasporto (dal *car pooling* al *community transport* e il *community sharing*), la fornitura volontaria di servizi di prossimità o supporto a persone con mobilità limitata (come il *community social gathering*, o il *community door2door* o il *community service hub* che si è tradotto in esperienze quali il maggiordomo di comunità in alcune aree di montagna) e lo sviluppo di piattaforme digitali per la co-organizzazione degli spostamenti sono esperienze frequentemente riscontrabili in particolare in contesti peri-urbani e a bassa densità. In tali ambiti, la limitata disponibilità di mezzi di trasporto sia pubblici sia condivisi, alternativi all'auto privata, genera potenziali disuguaglianze, soprattutto per alcuni profili di abitanti (Farrington - Farrington 2005; Dorantes - Murauskaite-Bull 2023).

È in particolare in questi contesti che stanno emergendo pratiche di *commoning accessibility* (Pucci e altri 2026; Prins, Bertolini, Nikolaeva 2025), cioè di condivisione di soluzioni di mobilità in cui l'accessibilità diventa un bene coprodotto da persone che condividono bisogni e soluzioni per l'accesso a beni e servizi essenziali, in assenza di trasporto pubblico e/o servizi condivisi offerti da operatori privati.

Attivate sulla base del riconoscimento di bisogni comuni, in queste pratiche si supera una concezione individualistica, dominante di accessibilità come bene offerto dallo Stato o dal mercato di cui ciascuna persona può usufruire, in qualità di utente di un servizio di mobilità. Emerge invece una visione che assegna agli individui il ruolo di agenti attivi che, attraverso la costituzione di comunità di pratiche (Wenger 2009), cooperano per offrire servizi di mobilità e garantire che l'acces-

sibilità sia mantenuta come risorsa collettiva, anziché affidarsi esclusivamente a soluzioni basate sul mercato o offerte dallo Stato.

In questa visione, la *publicness* non riguarda solo le opportunità che l'accessibilità offre nel dare accesso a luoghi e attivare contatti, ma anche il modo con il quale l'accessibilità stessa è prodotta: soluzioni di accessibilità possono essere sviluppate attraverso attività autorganizzate da gruppi di persone che condividono gli stessi bisogni di accessibilità e che forniscono servizi mirati, sostituendo o integrando quelli tradizionalmente offerti dallo Stato e dal mercato e suggerendo anche configurazioni «ibride» (tra Stato, mercato e comunità di pratiche), connesse allo sviluppo di economie collaborative e di condivisione (Cohen - Muñoz 2016).

Esempi in tal senso si riscontrano anche in Italia dove, ad esempio, a Reggio Emilia il Comune ha sperimentato da circa un anno un car sharing di comunità (Nina) in due quartieri (il centro storico e il quartiere periferico di Crocetta). Adottando un modello partecipativo fondato sul coinvolgimento diretto dei partecipanti nel definire compiti, ruoli, tariffe e condizioni d'uso del servizio, il progetto offre a un numero contenuto di famiglie (tra 8 a 15 per quartiere) auto elettriche condivise e una piattaforma digitale. Nina rappresenta un servizio complementare al trasporto pubblico, la cui finalità va oltre l'offerta di un mezzo condiviso per ridurre l'uso e la proprietà del mezzo privato e i suoi effetti, poiché si pone infatti come finalità il promuovere la cooperazione e la partecipazione attiva dei cittadini.

In queste esperienze, la necessità di ripensare l'accessibilità come bene comune non è infatti dettata solo da ragioni legate alla necessità di ridurre l'uso del mezzo privato, o all'inefficacia delle soluzioni promosse dagli operatori pubblici e privati, ma anche da meccanismi di innovazione sociale e dal desiderio/necessità di ripensare le forme tradizionali di offerta del trasporto pubblico, spesso insostenibili economicamente soprattutto in contesti a bassa densità insediativa, ma anche inefficaci nel rispondere a domande di mobilità sempre più articolate e complesse (Pucci 2025). Interessarsi a queste pratiche che non rappresentano più «soluzioni di nicchia» (si veda il progetto Ca_Atlas) è importante per diverse ragioni. Oltre ad attivare la partecipazione attiva, consentendo nuove forme di collaborazione e rafforzando i legami sociali, queste sperimentazioni migliorano la conoscenza dei bisogni di mobilità da parte degli operatori del settore, consentendo di ripensare l'offerta di trasporto anche in termini di promozione di soluzioni ibride tra le comunità coinvolte, le amministrazioni pubbliche e gli attori privati. Creando sinergie tra conoscenze locali e impegno delle comu-

nità, anche nella gestione e manutenzione del servizio, ruolo di facilitatore alle autorità pubbliche, nonché valorizzando le competenze tecniche e la capacità operativa degli attori del mercato, questi partenariati ibridi non sono semplicemente nuovi modelli di gestione e uso di servizi di trasporto, ma possono diventare spazi di innovazione sociale.

3. *Le modalità di risposta alla domanda di mobilità.*

Il legame intrinseco tra mobilità e assetto del territorio necessita di uno sguardo il più possibile ambizioso sulle prospettive future (Tira 2021). La generazione di domanda di mobilità è legata alle nuove modalità abitative, ai mutati tempi di vita, alle trasformazioni del mondo del lavoro, alla diffusione dei mezzi di comunicazione, alle modalità sempre più flessibili di fruizione del tempo libero (Epomm 2018). Allo stesso tempo, l'approccio tradizionale di pianificazione si concentra principalmente sulla previsione della domanda di viaggio e sull'investimento in nuove infrastrutture per assecondare la crescita futura. Tale approccio (*predict-and-provide*), che considera le preferenze e i comportamenti di viaggio come immutabili, ha portato a una considerevole espansione delle infrastrutture stradali e degli spostamenti con veicoli privati nelle aree urbane, con una conseguente crescita delle esternalità negative. Considerando gli evidenti limiti di una continua espansione infrastrutturale, le crescenti pressioni fiscali e il potenziale impatto trasformativo delle tecnologie di mobilità emergenti, le autorità dovrebbero invece adottare un approccio proattivo di pianificazione orientato a una visione (*decide-and-provide*). In questo contesto, la gestione della domanda di mobilità può essere utilizzata per migliorare gli standard di vita, rendendo più efficiente l'uso delle infrastrutture esistenti e mitigando le esternalità negative. Di particolare interesse, da un lato il ritrovato interesse per la mobilità attiva, anche legata a esigenze di salute globale, dall'altro la diffusione di sistemi di mobilità condivisa. Pure la pervasività e velocità dell'innovazione tecnologica, dai nuovi mezzi di trasporto collettivo al veicolo a guida automatica disegneranno nuovi scenari di risposta alla domanda di mobilità (International Transport Forum 2023). Si tratta di politiche legate anche a ingenti investimenti che tuttavia non sempre prendono in adeguata considerazione le esigenze di accessibilità, generale e specifica per categorie di utenti, la forza ordinatrice delle reti di connessione, la trasformazione della mobilità da una commodity a un servizio, la relazione tra densità e *sprawl*, tra centralità e marginalità, tra agglomerazione e policentrismo. Sullo

sfondo la crescente domanda di qualità nelle aree urbane, ampiamente legata al progetto e alla gestione degli spazi pubblici, buona parte dei quali sono destinati alla mobilità. Un'esigenza resa evidente dalla pandemia, arricchita dalla necessità di restaurare e incrementare i brani di natura presenti nelle aree urbane, anche per far fronte alle criticità causate dai cambiamenti climatici.

4. *La valutazione degli impatti socio-economico-ambientali delle politiche per una mobilità sostenibile.*

Considerare gli impatti delle misure di governo della domanda di mobilità e delle soluzioni per modalità di movimento più sostenibili, significa considerare sia la dimensione degli impatti, sia gli effetti diversificati sulle diverse categorie di individui, potenziali utenti. Le esternalità negative di tipo ambientale includono l'inquinamento atmosferico da polveri sottili, le emissioni di gas serra, il rumore, il consumo di suolo (dei veicoli in movimento e in sosta), i rischi per la sicurezza e i ritardi dovuti alla congestione che impattano sulla produttività del lavoro. Per contro, gli effetti negativi di tipo socio-economico sono riferibili a molteplici tipologie di utenza, riconducibili a titolo esemplificativo ma non esaustivo a: disabilità, età, genere, reddito, etnia e alfabetizzazione digitale. Nel progettare gli interventi si dovrebbe tenere conto dell'intersezione di queste dimensioni, nonché dei bisogni, dei desideri e delle capacità eterogenee degli utenti, sia attuali che futuri. Particolare attenzione deve essere rivolta alla distribuzione dei costi e dei benefici derivanti dal cambiamento delle abitudini di viaggio tra i diversi gruppi, al fine di mitigare eventuali impatti regressivi. Spesso non si riescono a cogliere appieno gli impatti sociali, distributivi, spaziali e a lungo termine, per cui è necessario ampliare gli strumenti di valutazione per includere benefici non monetizzabili, come la resilienza, la salute e la rigenerazione urbana (Tira, Rossetti, Tiboni 2016).

L'esempio delle *superilles* di Barcellona dimostra chiaramente come l'intervento sugli spazi pubblici per il movimento abbia effetti positivi sulla qualità dello spazio stesso, incentivi la mobilità non motorizzata, la sicurezza e la vivibilità, trasferendo tuttavia effetti negativi all'esterno delle aree di intervento, con l'effetto di condizionare il mercato immobiliare e gli interventi di rigenerazione urbana (Anguelovski - Connolly 2024).

Solide pratiche di monitoraggio e valutazione sono essenziali per sviluppare programmi di gestione della mobilità urbana. Il monitoraggio e

la valutazione aiutano a giustificare le politiche in corso, a estenderle ulteriormente e a eliminare quelle che si rivelano inefficaci nel tempo. La valutazione dovrebbe includere una pianificazione anticipata, obiettivi chiari e robusti dati di base. Le indagini sugli spostamenti e i dati provenienti dai dispositivi mobili possono essere utilizzati per analizzare i cambiamenti nei modelli di viaggio prima, durante e dopo l'attuazione degli interventi. Diverse soluzioni possono completarsi o entrare in conflitto tra loro; un monitoraggio e una valutazione a livello di programma possono quindi essere utili per supportare la valutazione di sinergie e compromessi (*trade-off*). Inoltre, possono aiutare a spostare l'attenzione da effetti limitati a risultati sociali più ampi, tenendo sempre conto che ogni soluzione tecnica è affidata al consenso e alla diffusione di nuove abitudini, difficili da prevedere e da governare (Marquet e altri 2024).

Riferimenti bibliografici

- Anguelovski, I. - Connolly, J. 2024
Segregating by Greening. What Do We Mean by Green Gentrification?, in «Journal of Planning Literature», XXXIX, 3.
- Benenson, I., Ben-Elia, E., Rofo, Y., Rosental, A. 2017
Estimation of Urban Transport Accessibility at the Spatial Resolution of an Individual Traveler, Springer Geography, Cham, pp. 383-404.
- Cohen, B. - Muñoz, P. 2016
Sharing Cities and Sustainable Consumption and Production: Towards an Integrated Framework, in «Journal of Cleaner Production», 134, pp. 87-97.
- Coppola, P. L. - Pucci, P. 2023
Post-car city un modello in cerca di politiche, in P. L. Coppola, P. Pucci, G. Pirlo (a cura di), *Mobilità & Città: verso una post-car cit*, VIII Rapporto sulle città di Urban@it, il Mulino, Bologna.
- Dorantes, L. M. - Murauskaite-Bull, I. 2023
Revisiting Transport Poverty in Europe Through a Systematic Review, in «Transportation Research Procedia», 72, pp. 3861-68.
- Epomm 2018
Mobility Management Strategy Book, https://epomm.eu/sites/default/files/files/EPOMM_strategy_book.pdf.
- Farrington, J. - Farrington, C. 2005
Rural Accessibility, Social Inclusion and Social Justice. Towards Conceptualization, in «Journal of Transport Geography», XIII, 1, pp. 1-12.
- Gower, A. - Grodach, C. 2022
Planning Innovation or City Branding? Exploring How Cities Operationalise the 20-minute Neighbourhood Concept, in «Urban Policy and Research», XL, 1, pp. 36-52.

- International Transport Forum 2023
Making Automated Vehicles Work for Better Transport Services. Regulating for Impact, <https://www.itf-oecd.org/automated-vehicles-better-transport-services>.
- Levine, J., Grengs, J., Merlin, L. A. 2019
From Mobility to Accessibility. Transform Urban Transportation and Land Use Planning, Cornell University Press, Ithaca.
- Lucas, K. 2012
Transport and Social Exclusion. Where Are We Now?, in «Transport Policy», 20, pp. 105-13.
- Marquet, O., Mojica, L., Fernández-Núñez, M., Maciejewska, M. 2024
Pathways to 15-Minute City Adoption. Can Our Understanding of Climate Policies' Acceptability Explain the Backlash Towards X-Minute City Programs?, in «Cities», 148, 104878.
- Martens, K. 2017
Transport Justice. Designing Fair Transportation Systems, Routledge, Abingdon.
- Mattioli, G. 2016
Transport Needs in a Climate-Constrained World. A Novel Framework to Reconcile Social and Environmental Sustainability in Transport, in «Energy Research & Social Science», 18, pp. 118-28.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., Pratlong, F. 2021
Introducing the 15-Minute City. Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities, in «Smart Cities», IV, 1, pp. 93-111.
- Muñoz, D. 2023
Accessibility as a «Doing». The Everyday Production of Santiago de Chile's Public Transport System as an Accessible Infrastructure, in «Landscape Research», XLVIII, 2, pp. 200-11.
- Nikolaeva, A., Adey, P., Cresswell, T., Yeonjae Lee, J., Nóvoa A., Temenos, C. 2019
Commoning Mobility. Towards a New Politics of Mobility Transitions, in «Transactions of the Institute of British Geographers», 44, pp. 346-60.
- Pereira, R. H., Schwanen, T., Banister, D. 2017
Distributive Justice and Equity in Transportation, «Transport Reviews», XXXVI, 2, pp. 170-91.
- Poorthuis, A. - Zook, M. 2023
Moving the 15-minute City Beyond the Urban Core. The Role of Accessibility and Public Transport in the Netherlands, in «Journal of Transport Geography», 110, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103629>.
- Pot, F. J., van Wee, B., Tillema, T. 2021
Perceived Accessibility, in «Journal of Transport Geography», 94, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103090>.
- Prins, A., Bertolini, L., Nikolaeva, A. 2025
Commoning Accessibility in (European) Peripheries: Exploring the Practice Policy Nexus, in «Transport Reviews», XLV, 5, pp. 749-55.

Pucci, P. 2025

Mobilità sostenibile e inclusiva, in Aa.Vv., *Città possibile. Idee e pratiche per una politica urbana trasformativa*, Fondazione Feltrinelli, Milano, pp. 103-20.

Pucci, P., Lanza, G., Verlinghieri, E., Bertolini, L., Nikolaeva, A., Papa, E., Prins, A. 2026

Accessibility Through Commoning. New Perspectives for Inclusive Cities and Beyond, in «European Planning Studies», xxxiv, 3, pp. 566-83, <https://doi.org/10.1080/09654313.2025.2589819>.

Pucci, P. - Vecchio, G. (a cura di) 2024

Questioning Proximity. Opportunities and Challenges for Urban Planning and Mobility Policies, Springer, Cham, <https://doi.org/10.1007/978-3-031-66071-9>.

Teixeira, J. F., Silva, C., Seisenberger, S., Büttner, B., McCormick, B., Papa, E., Cao, M. 2024

Classifying 15-minute Cities. A Review of Worldwide Practices, in «Transportation Research Part A: Policy and Practice», 189, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104234>.

Tira, M. 2021

Le dinamiche di urbanizzazione e il rapporto mobilità-urbanistica, in Aa.Vv., *Trattato di medicina d'ambiente*, Seu, Roma, I, pp. 591-602.

Tira, M., Rossetti, S., Tiboni, M. 2016

Managing Mobility to Save Energy Through Parking Planning, in R. Papa - R. Fistola (a cura di), *Smart Energy in the Smart City. Green Energy and Technology*, Springer, Cham.

van Wee, B. - Geurs, K. 2011

Discussing Equity and Social Exclusion in Accessibility Evaluations, in «European Journal of Transport and Infrastructure Research», xi, 4, pp. 350-67.

Wenger, E. 2009

Communities of Practice. The Key to Knowledge Strategy, in E. Lesser, M. Fontaine, J. Slusher (a cura di), *Knowledge and Communities*, Routledge, London, pp. 3-20.

