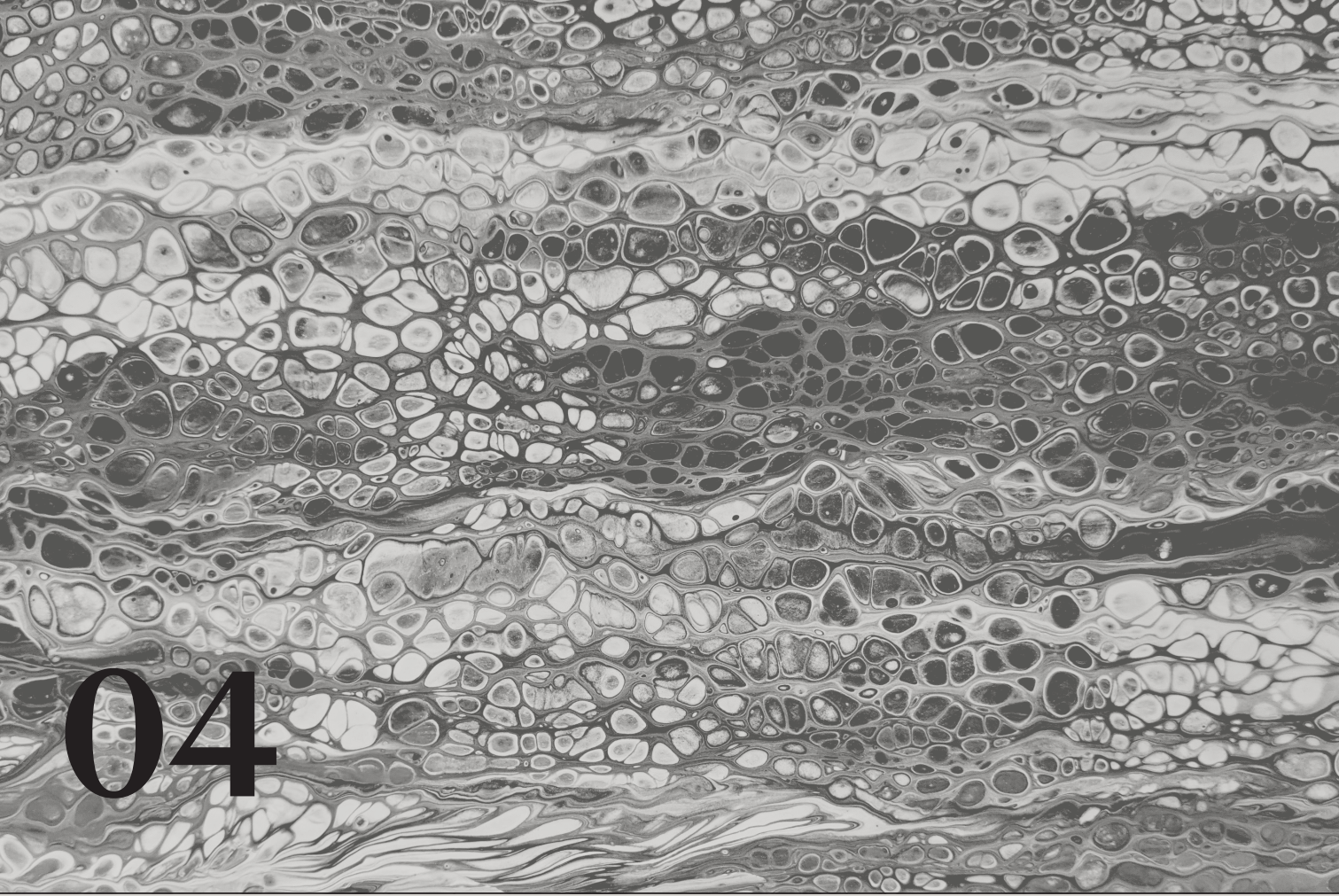




04

Publicness come accessibilità e diritto alla mobilità nella città e nei territori

VOLUME 04 A CURA DI MAURIZIO TIRA E PAOLA PUCCI

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



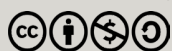
Società Italiana
degli Urbanisti



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN: 978-88-99237-87-5

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

04

***Publicness* come accessibilità e diritto alla mobilità nella città e nei territori**

VOLUME 04 A CURA DI MAURIZIO TIRA E PAOLA PUCCI

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
segreteria.siu.diap@polimi.it

PUBBLICAZIONE ATTI

Redazione Planum Publisher

Il volume presenta i contenuti della Sessione O4:

"Publicness come accessibilità e diritto alla mobilità nella città e nei territori"

Chair: Maurizio Tira, Paola Pucci

Discussant: Pasqualino Boschetto, Matteo Colleoni, Anna Richiedei, Luca Staricco, Ignazio Vinci

Ogni paper può essere citato come parte di:

Tira M., Pucci P. (a cura di, 2026), *Publicness come accessibilità e diritto alla mobilità nella città e nei territori, Atti della XXVII Conferenza Nazionale SIU "Publicness: le sfide della dimensione pubblica nelle città e nei territori"*, Milano, 18-20 giugno 2025, vol. 04, 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?

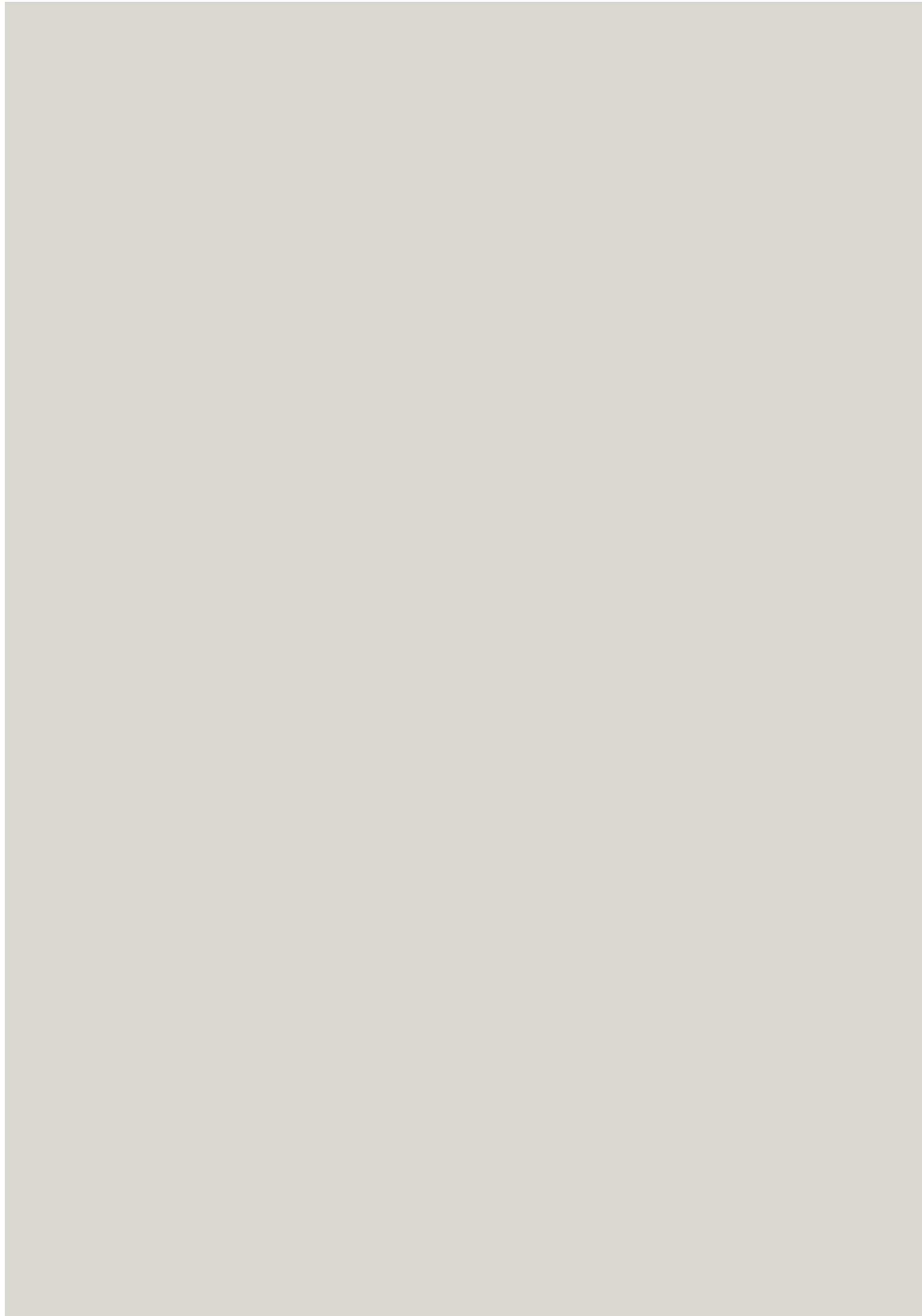
Quali sono gli strumenti operativi utili a perseguire con l’azione urbanistica, ampiamente intesa, la dimensione pubblica di spazi e servizi, e di scelte e orientamenti? E ancora, fuori dalle retoriche, a chi serve o interessa davvero?

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

ANTONELLA BRUZZESE (RESPONSABILE SCIENTIFICA DELLA XXVII CONFERENZA SIU)

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



04. ***Publicness* come accessibilità e diritto alla mobilità nella città e nei territori**

Mobilità e accessibilità in territori periurbani e aree interne

- 16 Car Dependency: analisi, strategie e prospettive. Il caso dell'alto vicentino
STEFANO MUNARIN, LUCA VELO, ELISABETTA BORTOLOTTI
- 22 Valutare l'accessibilità di prossimità per politiche di mobilità sostenibili, inclusive e sensibili ai contesti
PAOLA PUCCI, GIOVANNI LANZA, GIULIA GALBIATI
- 30 Il trasporto pubblico nelle aree a bassa densità. Un'indagine preliminare sul servizio *Taxibus* nell'area interna del Basso Ferrarese
CATERINA RONDINA, ELENA DORATO, MARCO ODORIZZI
- 40 Accessibilità e diritto alla mobilità nei territori metromontani: il caso della Mezzaluna Alpina nella Provincia di Cuneo
SARA SÁNCHEZ-VALVERDE ALBARELLO, MAURO FONTANA, ELISA MONDINO, FEDERICA SERRA
- 48 Affrontare la dipendenza dall'uso dell'automobile in un contesto montano
LUCA STARICCO, GAIA ZOPPELLARO

Mobilità e accessibilità in ambiti metropolitani

- 55 Mobilità sostenibile tra terra e acque. Un caso studio nei Campi Flegrei
ANNA ATTADEMO, LIBERA AMENTA, MARICA CASTIGLIANO, MICHELANGELO RUSSO, MARIA SIMIOLI, BRUNA VENDEMMIA
- 64 Mobilità e accessibilità nel territorio metropolitano per l'abitare studentesco: il caso della Città Metropolitana di Bologna
SILVIA BARTOLUCCI, ELISA CONTICELLI, ANGELA SANTANGELO, ALESSANDRO VECCHI
- 72 Diritto alla mobilità e alla città. Il caso della *Circle-Line* milanese
RENZO RIBOLDAZZI, VINCENZO GAGLIO
- 81 Esempi di collaborazione nella definizione di una dimensione dilatata di accessibilità al territorio garantita da nuove infrastrutture strategiche. Chi può disegnare la mobilità in un territorio?
DANIELE SORAGGI
-

Città 15 minuti

- 90 Prossimità e inclusività: un approccio integrato alla pianificazione urbana e della mobilità nella città di Lecco

FULVIA PINTO, ANNIKA CATTANEO

- 97 Ripensare l'accessibilità urbana. Un approccio integrato di *reverse engineering* e "città dei 15 minuti" per la rivitalizzazione dei piccoli comuni calabresi.

MARIA FRANCESCA VIAPIANA, GIUSI MERCURIO, ORIANA FALBO

Mobilità attiva

- 104 Verde urbano, accessibilità a piedi e mobilità sostenibile nella pianificazione urbana resiliente al clima

NICOLA COLANINNO, ROUNAQ BASU, ANDRES SEVTSUK

- 111 Spazi della mobilità attiva e crisi climatica. Quale ruolo per la città bene comune?

ILARIA DE NOIA, BARBARA CASELLI, SILVIA ROSSETTI, MICHELE ZAZZI

- 120 I servizi ecosistemici culturali nel disegno di una rete ciclabile tra Verona e Vicenza

SILVIA MARCHESINI, CATHERINE DEZIO; MAURO MASIERO

- 130 Green infrastructures and active mobility: the rediscovery of public space in the post-car city

EMANUELE SOMMARIVA

- 140 Mobilità e salute pubblica: l'esplorazione di uno scenario di territorio attivo nella zona udinese

CATERINA URSELLA, FEDERICO FORMENTI, BRUNO GRASSI

Progetto di strada e spazio pubblico

- 150 Progettazione e accessibilità universale, spazio urbano e persone con neurodivergenze

RUBEN BAIOTTO

- 156 Strade urbane, spazio pubblico e giustizia spaziale: un approccio inclusivo e intersezionale all'ascolto dei bisogni

GABRIELE D'ADDA, JONNE SILONSAARI, ELISABETTA VITALE BROVARONE

-
- 161 Infrastrutture come luoghi di transizione: verso un nuovo modo di vivere insieme
MARIA MEDUSHEVSKAYA

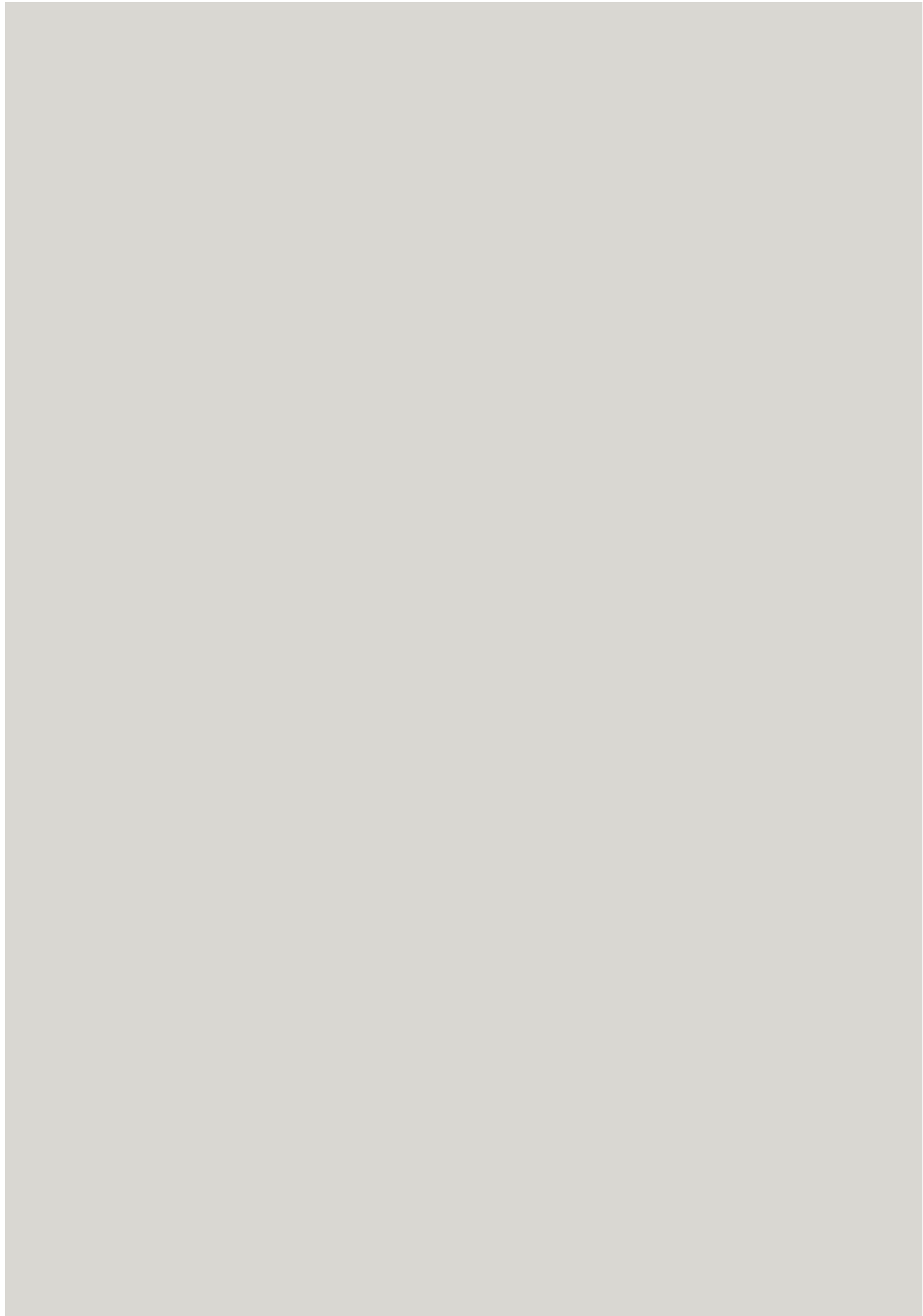
- 166 Ricomporre lo spazio della strada nella conurbazione lineare: un caso studio in Lombardia
GUGLIELMO PRISTERI, VIVIANA DI MARTINO, MARTINA ANTONIETTI, LAURA POGLIANI

Sicurezza e progetto di strada

- 177 Atlante italiano dei morti (e dei feriti gravi) in bicicletta. Note da una ricerca sull'incidentalità ciclistica
PAOLO BOZZUTO, FABIO MANFREDINI, EMILIO GUASTAMACCHIA, SHIDSA ZAREI

Strumenti e modelli per la gestione delle domande di mobilità e accessibilità

- 189 La geometria del movimento. Il contributo della sintassi spaziale alla pianificazione della mobilità sostenibile
LORENZO DI MARCO
- 199 Dalla teoria alla pratica: un approccio critico all'incisività del *Mobility as a Service* per tutti
SARA FAEDDA, TANJA CONGIU
- 205 Mapping the City: Assessing the Suitability of Space Syntax and Fractal Models for Analysing Urban Accessibility
CHIARA GARAU, TAZYEEEN ALAM
- 212 Mobilità fisica e connettività digitale per una nuova accessibilità ai servizi urbani
MARA LADU, GINEVRA BALLETO, LAURA CORONA
- 223 Accessibilità sostenibile per gli utenti dei grandi attrattori territoriali
MASSIMO ZUPI, GIUSEPPE GUIDO, PIERFRANCESCO CELANI, ADRIANO BISELLO
-



04. *Publicness* come accessibilità e diritto alla mobilità nella città e nei territori

CHAIR

Maurizio Tira (Università degli Studi di Brescia)

Paola Pucci (Politecnico di Milano)

DISCUSSANT

Pasqualino Boschetto (Università degli Studi di Padova)

Matteo Colleoni (Università degli Studi di Milano-Bicocca)

Anna Richiedei (Università degli Studi di Brescia)

Luca Staricco (Politecnico di Torino)

Ignazio Vinci (Università degli Studi di Palermo)

Garantire accessibilità alle opportunità di un territorio e ai suoi servizi rappresenta una condizione essenziale per costruire città e regioni inclusive. Questo perché l'accessibilità dipende non solo dal disegno dello spazio della mobilità e dal funzionamento dei sistemi di trasporto, ma anche dalla capacità di ogni persona di accedere e di appropriarsi delle opportunità di un territorio. Il diritto alla mobilità acquisisce dunque un ruolo fondamentale nel determinare le opportunità a disposizione di ciascuna persona, ma pone problematiche inedite se confrontato con le esternalità negative e le esigenze di transizione energetica e mitigazione/adattamento ai cambiamenti climatici. Si può così parlare di "bene comune" con riferimento allo spazio per la mobilità, quale co-prodotto dalla condivisione di soluzioni di mobilità e accesso a servizi essenziali. L'accessibilità e lo spazio per la mobilità costituiscono pertanto una delle dimensioni della *publicness*, stimolando la ricerca di soluzioni per il governo della domanda e le soluzioni per l'offerta di mezzi di spostamento sostenibili, anche nelle aree a bassa densità, più difficili da servire da mezzi collettivi, per mancanza di economie di scala.

Le riflessioni recenti e alcune sperimentazioni avviate per garantire accessibilità di prossimità (nella sua formalizzazione più nota di Città dei 15 minuti) hanno riscoperto soluzioni che da oltre un secolo interessano la ricerca urbanistica nel suo rapporto inscindibile con la pianificazione della mobilità, con un'attenzione rinnovata verso la qualità e l'inclusività degli spazi e dei servizi urbani, in relazione a pratiche d'uso plurali.

In queste esperienze, la sperimentazione pone alcune sfide legate alla necessità di innovare (i) le metodologie e gli strumenti di analisi urbana consolidati (ii) i contenuti e gli obiettivi degli strumenti di pianificazione della mobilità (iii) le modalità di partecipazione e ascolto dei bisogni emergenti (iv) la valutazione degli impatti socio-economico-ambientali di queste stesse politiche.

La sessione invita a interrogarsi sul ruolo e le declinazioni di una pianificazione urbanistica integrata a quella della mobilità; sull'efficacia delle sperimentazioni avviate per traguardare il modello della città dei 15 minuti e sulle criticità che l'applicazione a-contestuale di questo modello pone; sulla dimensione collettiva che emerge nella declinazione di accessibilità come "bene comune".

Mobilità e accessibilità in ambiti metropolitani

Mobilità e accessibilità nel territorio metropolitano per l'abitare studentesco: il caso della Città Metropolitana di Bologna

Silvia Bartolucci

Alma Mater Studiorum - Università di Bologna
DA - Dipartimento di Architettura
silvia.bartolucci7@unibo.it

Elisa Conticelli

Alma Mater Studiorum - Università di Bologna
DA - Dipartimento di Architettura
elisa.conticelli@unibo.it

Angela Santangelo

Alma Mater Studiorum - Università di Bologna
DA - Dipartimento di Architettura
angela.santangelo@unibo.it

Alessandro Vecchi

Alma Mater Studiorum - Università di Bologna
DA - Dipartimento di Architettura
alessandro.vecchi5@studio.unibo.it

Abstract

La Città Metropolitana di Bologna è oggi segnata da una crescente pressione abitativa e dall'espansione delle popolazioni temporanee, in particolare studenti e turisti. Questo fenomeno ha acceso l'interesse verso lo sviluppo di soluzioni abitative distribuite anche nei comuni metropolitani, oltre la sola città di Bologna. Tuttavia, la declinazione di un'offerta abitativa studentesca a scala territoriale rimane un tema solo parzialmente esplorato, la cui efficacia dipende non solo dalla disponibilità di servizi e funzioni adeguati alla vita studentesca, ma anche da un sistema di mobilità capace di garantire accessibilità e connessioni efficienti. In assenza di tali condizioni, il rischio è quello di produrre una dispersione abitativa priva di integrazione funzionale, accentuando disuguaglianze territoriali e difficoltà di fruizione dei servizi pubblici. L'accessibilità si configura quindi come elemento chiave per garantire inclusività e sostenibilità urbana, e il trasporto pubblico emerge come infrastruttura di equità e *publicness*. Lo studio, attraverso la selezione e la mappatura in ambiente GIS di indicatori relativi ai principali servizi di interesse, individua le aree metropolitane più idonee per incrementare l'offerta abitativa studentesca e indaga entro quali condizioni la mobilità possa essere interpretata come strumento di *publicness*. A partire da queste evidenze, il paper propone linee di azione per rafforzare l'offerta di alloggi e servizi, migliorando l'attrattività dei centri urbani periferici e promuovendo un accesso equo e sostenibile ai servizi essenziali.

Parole chiave: mobility, large scale plans & projects, strategic planning

1 | Introduzione

Nel contesto della Città Metropolitana di Bologna, caratterizzata da crescente pressione abitativa e dall'aumento di popolazioni temporanee, in particolare studentesca e turistica, la ricerca si concentra sugli studenti fuori sede, generalmente privi di mezzi privati. Per questa popolazione una rete di trasporto pubblico capillare e accessibile diventa essenziale per garantire spostamenti e accesso ai servizi fondamentali. L'accessibilità è quindi un elemento chiave di inclusività e sostenibilità urbana. Tuttavia, come declinare l'offerta abitativa studentesca alla scala territoriale è una questione aperta e solo parzialmente esplorata. Tradizionalmente, il concetto di accessibilità è stato sviluppato nel contesto urbano. Hansen (1959) lo definiva come "potential of opportunities for interaction", evidenziando come le aree caratterizzate da un'elevata accessibilità fossero anche quelle con una maggiore capacità di sviluppo. Successivamente si è ampliato fino a includere non solo la facilità di spostamento ma anche la varietà e distribuzione delle opportunità disponibili entro tempi e costi sostenibili (Le Clercq e Bertolini, 2003). Ne deriva il concetto di

“accessibilità per prossimità” (Olivari et al., 2023), che promuove la mobilità attiva e la riduzione della dipendenza dall’auto di cui ne è un esempio il modello della “Città dei 15 minuti”. Tuttavia, se questo funziona nei contesti

urbani compatti, nelle aree metropolitane e periurbane la dispersione territoriale rende necessarie strategie integrate di mobilità, reti digitali e servizi diffusi (Pucci et al., 2020). Qui la prossimità non è tanto spaziale quanto funzionale, e richiede sistemi di trasporto pubblico efficienti e coordinamento tra pianificazione urbanistica e mobilità. Approccio già esplorato attraverso il New Urbanism e il Transit Oriented Development, modelli che promuovono un’integrazione tra uso del suolo e mobilità pubblica, organizzando lo spazio urbano attorno alle fermate del trasporto pubblico locale per trasformarle in poli catalizzatori di servizi e attività, ridurre le distanze, favorire una mobilità più sostenibile e diminuire la dipendenza dall’auto (Tira, 2015).

Applicare questi concetti alla scala territoriale metropolitana implica quindi ripensare il rapporto tra insediamenti, mobilità e servizi, riconoscendo il trasporto pubblico come un elemento centrale di equità e *publicness*. Questo implica un coordinamento tra pianificazione urbanistica e mobilità, politiche di incentivo all’uso del trasporto pubblico e una distribuzione strategica delle funzioni urbane.

Concentrandosi sulla Città Metropolitana di Bologna, la ricerca indaga come garantire agli studenti fuori sede l’accesso alle risorse universitarie anche nei comuni periferici, evitando che il decentramento si traduca in esclusione dalla vita studentesca. Ne emerge la necessità di un approccio integrato che coniughi accessibilità, equità territoriale e sostenibilità. Negli ultimi anni Bologna ha visto crescere studenti, turisti, nomadi digitali e lavoratori dell’ecosistema innovazione dell’Emilia-Romagna. L’aumento della domanda abitativa studentesca, insieme all’espansione turistica, ha ridotto l’offerta abitativa e fatto salire i canoni di locazione, incidendo sulla qualità dell’abitare. L’Università di Bologna rappresenta in questo senso un motore di trasformazione socio-demografica: con oltre 89.000 iscritti nel 2023/2024, essa si colloca tra i principali poli universitari europei (Università di Bologna, 2025). L’elevata attrattività dell’Ateneo si riflette in una consistente quota di studenti non residenti, che nell’anno accademico 2022/2023 hanno rappresentato il 65% delle immatricolazioni totali (Scenari Immobiliari, 2024). Parallelamente, gli arrivi turistici hanno superato 1,7 milioni e le presenze 3,6 milioni (+11,5% sul 2022) (Regione Emilia-Romagna, 2024), accrescendo la pressione abitativa sul mercato abitativo locale (Bozzetti et al., 2024). A ciò si aggiunge l’esplosione degli affitti brevi: le inserzioni su Airbnb sono passate da 1.095 nel 2015 a 4.708 nel 2023, oltre il 50% nel centro storico (Inside Airbnb, 2024), riducendo ulteriormente gli alloggi a lungo termine e spingendo in alto i canoni nelle zone tradizionalmente scelte dagli studenti. La carenza di alloggi pubblici e l’ingresso di investitori internazionali nel settore del *purpose-built student accommodation* (PBSA) fortemente orientati alla redditività accentuano la pressione.

Data la saturazione abitativa del centro, lo spostamento della popolazione studentesca verso l’area metropolitana appare inevitabile. Tuttavia, senza adeguati servizi e funzioni necessarie alla vita studentesca tra cui anche un efficace sistema di trasporto pubblico, il rischio è una dispersione abitativa disconnessa e fonte di disuguaglianze territoriali. Un alloggio adeguato richiede, infatti, accesso ai servizi urbani e partecipazione alla vita cittadina, di conseguenza il trasporto pubblico diventa cruciale per garantire equità e *publicness*. In questo quadro, l’Area Metropolitana di Bologna, composta da 55 comuni, si configura quindi come ambito strategico per ripensare l’offerta abitativa studentesca. Le condizioni socio-economiche e infrastrutturali di questo territorio lo rendono idoneo ad accogliere forme innovative di residenzialità, con potenziali benefici reciproci per studenti e comunità locali, specie in aree soggette a spopolamento.

Attraverso la mappatura di indicatori legati a svago, salute, studio e mobilità, ritenuti fondamentali per la qualità della vita studentesca (Garmendia et al., 2011), lo studio individua aree con maggiore disponibilità di alloggi e migliori livelli di accessibilità. Lo studio si avvale di un metodo basato su analisi spaziali in ambiente GIS che combina indicatori rilevanti, per fornire una valutazione complessiva dei comuni metropolitani del livello di idoneità all’accoglienza studentesca. L’ipotesi di fondo è che un riequilibrio spaziale dell’offerta possa alleggerire la pressione sui quartieri centrali e migliorare l’esperienza universitaria.

Il contributo si inserisce nel dibattito sulla governance metropolitana, proponendo una riflessione sul ruolo dell’accessibilità nella definizione di politiche abitative inclusive per la popolazione studentesca. In particolare, esplora come la mobilità possa essere intesa come elemento di *publicness*, garantendo non solo il diritto alla mobilità ma anche la connessione tra residenza, luoghi di studio e servizi. A partire dalle criticità e potenzialità emerse, la ricerca suggerisce traiettorie di sviluppo per migliorare offerta abitativa, servizi e trasporti nei centri periferici, accrescendone l’attrattività e promuovendo un accesso equo e sostenibile ai servizi essenziali.

2 | Obiettivi e metodologia della ricerca

L'obiettivo della ricerca è quello di esplorare il potenziale insediativo della Città Metropolitana di Bologna, con particolare riferimento alla popolazione studentesca, ponendo l'accento sulla mobilità e sulla disponibilità abitativa come fattori centrali per promuovere una redistribuzione sostenibile della popolazione studentesca al di fuori dei confini del centro urbano. A tal fine, il Comune di Bologna è stato escluso dal territorio metropolitano analizzato, in quanto la ricerca intende rispondere alla necessità di individuare alternative insediative nei territori esterni al cuore dell'area metropolitana, con l'intento di alleggerire la crescente pressione esercitata sul sistema abitativo del capoluogo. La condizione studentesca, tuttavia, non si esaurisce nella sola dimensione residenziale. Essa comprende anche l'accesso a spazi di studio, sia formali che informali, la presenza di una rete di trasporto pubblico efficiente e affidabile, e la disponibilità di luoghi dedicati al tempo libero e all'interazione sociale. Per tenere conto di questa pluralità di fattori è stato adottato un approccio multicriteriale, articolato in più fasi di analisi e valutazione.

2.1 | Definizione dei domini da indagare e selezione degli indicatori

La fase iniziale prevede l'individuazione di sei domini ritenuti rilevanti per la qualità dell'esperienza urbana studentesca: patrimonio abitativo, mobilità, prezzi delle abitazioni, salute, studio e svago. La scelta di questi domini si fonda sui bisogni primari espressi dalla popolazione studentesca e sulle condizioni abilitanti per una residenza temporanea di qualità (Dotti et al., 2013; Martinelli, 2015). Ognuno è declinato attraverso un set di indicatori quantitativi e qualitativi, calcolati e mappati per ciascun comune della Città Metropolitana di Bologna.

Tra i domini individuati, è stata dedicata particolare attenzione a quelli che rendono effettivamente proponibile la delocalizzazione delle abitazioni degli studenti dal centro universitario di Bologna; esse sono: la consistenza del patrimonio abitativo disponibile nei vari centri, i collegamenti con il centro universitario ed i prezzi di affitto e vendita degli alloggi. Il dominio relativo al patrimonio abitativo è risultato particolarmente cruciale: la disponibilità di alloggi adeguati è infatti strettamente connessa alla possibilità di accesso a soluzioni economicamente sostenibili. A questo dominio è associato l'indicatore del numero di alloggi disponibili, che misura la capacità insediativa dei diversi contesti. La mobilità costituisce un altro asse fondamentale. Gli studenti non residenti, spesso privi di un mezzo di trasporto privato, dipendono dal trasporto pubblico, dai servizi di mobilità condivisa e dalle modalità di spostamento attivo (bicicletta, monopattini elettrici). Per questo motivo, la qualità della rete di trasporto, in termini di sicurezza, frequenza e capillarità, è decisiva per garantire l'accessibilità anche alle aree periferiche. Il dominio è stato descritto tramite il numero di stazioni ferroviarie metropolitane, la presenza di nodi di mobilità per l'intermodalità, la frequenza dei servizi ferroviari e i tempi di viaggio verso Bologna (calcolati per treno e autobus). Il dominio dei prezzi delle abitazioni si concentra sui valori medi di locazione e sui prezzi di vendita al metro quadro, parametri che riflettono le dinamiche di mercato immobiliare. Questi tre domini sono quelli più direttamente connessi al tema dell'accessibilità e quindi di maggiore interesse per la ricerca.

Gli altri domini completano il quadro analitico, delineando la consistenza dei servizi dedicati alla vita urbana della popolazione studentesca nei centri in cui è presente l'offerta abitativa a loro dedicata: la salute, valutata attraverso la presenza di servizi sanitari di varia natura; lo studio, descritto dalla disponibilità di spazi e infrastrutture digitali che consentono di poter svolgere attività legate allo studio; lo svago, analizzato tramite la dotazione di impianti sportivi, cinema e teatri. Tali servizi sono rilevanti perché incidono sulla qualità della vita sociale e culturale degli studenti nei centri urbani che li ospitano. Nel presente contributo ci si concentrerà principalmente sulla descrizione dei tre domini ritenuti primari per proporre processi di delocalizzazione di abitazioni per studenti.

2.2 | Normalizzazione e attribuzione dei pesi agli indicatori selezionati

Per ciascun dominio selezionato, gli indicatori sono calcolati e normalizzati secondo i valori ottenuti, per rendere comparabili gli indicatori stessi. Successivamente a ciascun indicatore del medesimo dominio è assegnato un peso in base all'importanza relativa. Per determinare i pesi è stato organizzato un focus group con studenti non residenti iscritti all'Università di Bologna, adottando il metodo del *Budget Allocation*. Data la complessità dell'argomento, l'assegnazione dei pesi agli indicatori relativi al dominio del prezzo delle abitazioni è stata effettuata sulla base del parere di un esperto. Per quanto riguarda il dominio della mobilità, sono stati individuati tre fattori principali. Il tempo di percorrenza, che rappresenta il 45% del peso complessivo, è stato considerato l'elemento determinante, in quanto incide direttamente sull'organizzazione quotidiana dello studente, dalle attività di studio al lavoro, fino alla vita sociale. Alla presenza di una stazione ferroviaria metropolitana e alla frequenza del servizio è stato attribuito un peso pari al 35%, poiché questi

aspetti, aggregati in un unico indicatore, riflettono non solo la disponibilità dell'infrastruttura, ma anche la qualità del servizio offerto. Infine, la presenza di centri di mobilità è stata valutata con un peso del 20%, come elemento complementare ma in grado di migliorare significativamente l'accessibilità, soprattutto nelle aree periferiche non direttamente servite dalla ferrovia. Per quanto riguarda la disponibilità di alloggi invece, il peso è stato attribuito esclusivamente alla presenza degli stessi. Diversamente, per i valori relativi ad affitto e acquisto, i pesi sono stati assegnati rispettivamente al 60% e al 40%, in quanto l'affitto è stato considerato una condizione più frequente e rappresentativa per la popolazione studentesca rispetto all'acquisto.

2.3 | Costruzione degli indici tematici

Sulla base dei valori normalizzati e ponderati, per ciascun dominio selezionato sono calcolati indici sintetici per ciascun dominio, con l'obiettivo di fornire una valutazione complessiva delle performance dei singoli comuni. La formula adottata è la seguente:

$$I_t = \sum_{i=1}^n V_i P_i$$

dove:

- I_t = indice tematico del dominio considerato
- V_i = valore dell'indicatore i-esimo
- P_i = peso attribuito all'indicatore
- n = numero totale di indicatori del dominio

Questi indici permettono di individuare le aree con maggiori carenze o potenzialità in ciascun dominio, quantificandone anche l'intensità.

2.4 | Costruzione dell'Indice del Potenziale Insediativo Studentesco (IPIS)

Poiché gli indici tematici dipendono dal numero di indicatori inclusi in ciascun dominio, i loro valori sono normalizzati su uno stesso intervallo, al fine di calcolare un indice composito finale: l'Indice del Potenziale Insediativo Studentesco (IPIS).

La formula adottata è:

$$I_{tot} = \sum_{i=1}^n I_{t,i}$$

dove:

- I_{tot} = indice complessivo di ciascun comune
- $I_{t,i}$ = valore dell'indice tematico i-esimo
- n = numero totale di domini considerati

L'IPIS fornisce una misura sintetica della capacità di ciascun comune della Città Metropolitana di ospitare popolazioni studentesche universitarie. I risultati consentono di individuare le aree più attrezzate e quelle che presentano vincoli specifici, orientando così strategie e azioni mirate per il riequilibrio territoriale.

3 | Risultati

L'analisi degli indici tematici evidenzia un quadro complesso e fortemente differenziato all'interno della Città Metropolitana di Bologna. Sul versante della mobilità, come evidenziato nella *Figura 1*, i comuni situati nella parte meridionale del territorio mostrano performance complessivamente buone, mentre le aree settentrionali ed orientali risultano penalizzate da una copertura ferroviaria meno capillare e da minori possibilità di intermodalità. Le zone montane, come Lizzano in Belvedere, Camugnano, Gaggio Montano e Mordano, registrano invece i valori più bassi: l'assenza di stazioni ferroviarie e hub di mobilità riduce drasticamente l'accessibilità, con tempi di viaggio verso Bologna che possono variare tra i 90 e i 120 minuti. Da questa analisi emerge con chiarezza il ruolo decisivo delle stazioni ferroviarie e dei centri di mobilità come fattori determinanti per garantire connessioni adeguate con il capoluogo.

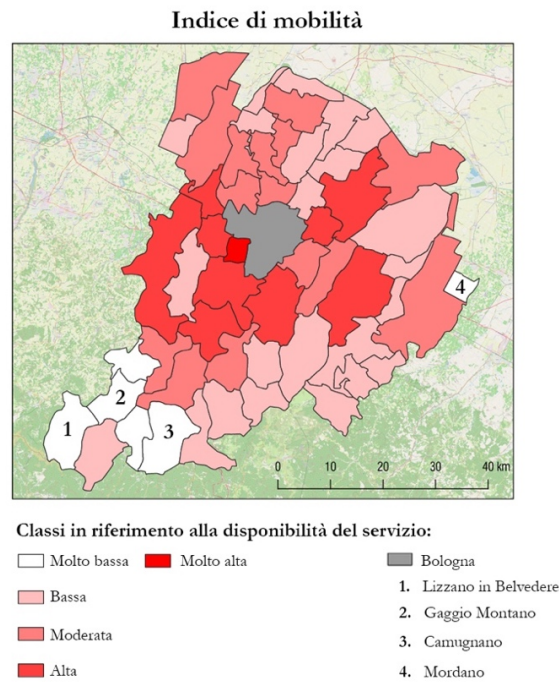


Figura 1 | Localizzazione dell'indice di mobilità
Fonte: Elaborazione degli autori

Per quanto riguarda la disponibilità di alloggi (*Figura 2*), i valori rilevati risultano generalmente bassi in gran parte dei comuni metropolitani. Fanno eccezione alcune realtà come Imola, Lizzano in Belvedere e San Benedetto Val di Sambro. Quest'ultimo, in particolare, ha avviato nel 2021 un progetto pilota che ha messo a disposizione alloggi per studenti a prezzi accessibili, introducendo un modello innovativo che lega l'offerta abitativa al coinvolgimento delle comunità locali.

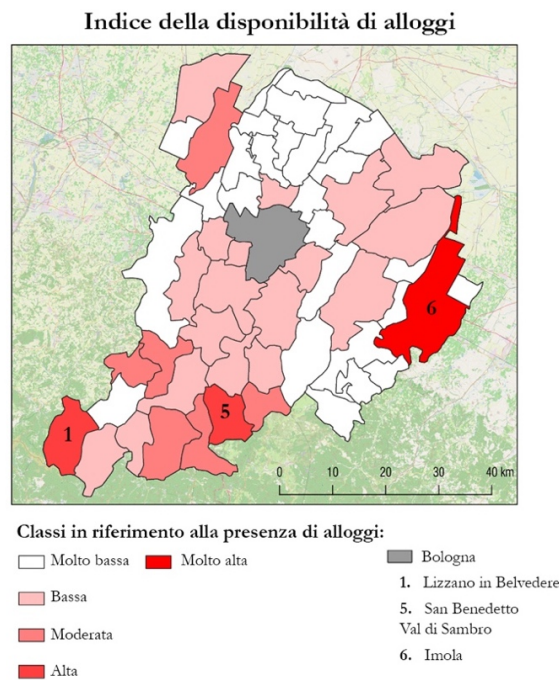


Figura 2 | Localizzazione dell'indice della disponibilità di alloggi
Fonte: Elaborazione degli autori

L'analisi dei valori di locazione (*Figura 3*) conferma invece un andamento di tipo concentrico: i canoni risultano più elevati nei comuni prossimi a Bologna e a Imola, mentre si abbassano progressivamente nelle aree montane meridionali e nelle zone di pianura settentrionali.

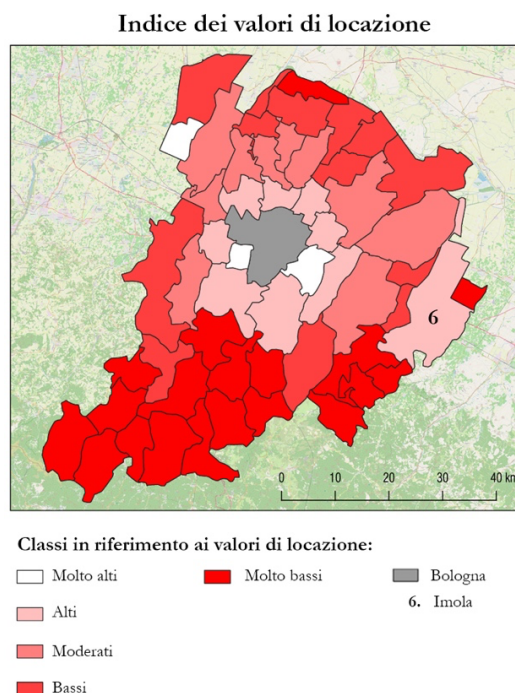


Figura 3 | Localizzazione dell'indice dei valori di locazione
Fonte: Elaborazione degli autori

Comparando questi risultati con il quadro relativo ai servizi presenti nei centri urbani della città metropolitana, si nota innanzitutto che l'indice della salute evidenzia una distribuzione complessivamente bilanciata. Diversa la situazione per il dominio dello studio, dove emergono forti differenze tra le aree. Imola e Ozzano dell'Emilia si distinguono per i punteggi più elevati, grazie alla presenza di sedi universitarie. Nelle altre aree, invece, la disponibilità di spazi di studio è più ridotta e, in generale, tanto maggiore è la distanza dal capoluogo, tanto più limitata risulta la disponibilità di luoghi e infrastrutture dedicate. Un quadro di marcate disuguaglianze caratterizza infine il dominio dello svago. I comuni montani e i piccoli centri orientali appaiono particolarmente carenti di infrastrutture culturali e ricreative, mentre realtà di dimensioni maggiori, come Imola, e aree più prossime a Bologna, come Ozzano, risultano più dotate di impianti sportivi, cinema e teatri.

L'indice complessivo di potenziale insediativo studentesco (IPIS) invece restituisce una geografia a macchia di leopardo, con forti differenze tra aree centrali e periferiche come evidenziato dalla mappa nella *Figura 4*. Imola emerge come uno dei comuni più promettenti per l'elevato livello di accessibilità, pur penalizzato da canoni di locazione alti. Nei comuni intermedi, le criticità riguardano soprattutto l'offerta abitativa, spesso caratterizzata dalla presenza di immobili vuoti o sottoutilizzati. Le aree più fragili, al contrario, pur presentando canoni bassi, risultano scarsamente dotate di servizi e mostrano livelli di attrattività complessivamente ridotti.

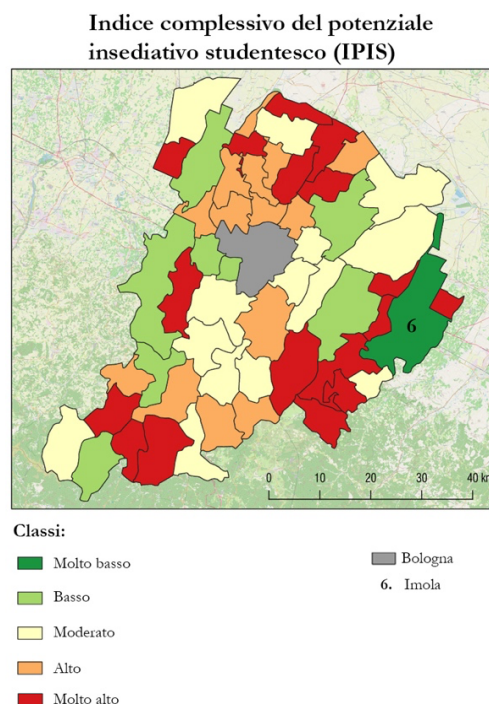


Figura 4 | Localizzazione dell'indice complessivo del potenziale insediativo studentesco (IPIS)
Fonte: Elaborazione degli autori

A partire da questa lettura, il metodo adottato consente di calibrare strategie differenziate, adattandole alle specificità territoriali. L'indice, infatti, permette non solo di individuare i punti di forza e di debolezza, ma anche di orientare politiche mirate a seconda dei contesti. In questa prospettiva, l'Università di Bologna potrebbe promuovere accordi e collaborazioni mirate, ad esempio con le aziende di trasporto, su assi strategici come quello verso Imola, già individuata come area prioritaria per la delocalizzazione studentesca. Le azioni da intraprendere possono spaziare da interventi "soft", come l'aumento delle frequenze del trasporto pubblico, gli accordi con piccoli proprietari o l'ampliamento degli orari delle biblioteche, fino a misure di medio impatto, quali incentivi per l'abitare e l'attivazione di nuovi collegamenti. Nei casi più complessi, saranno invece necessari interventi "hard", come la rigenerazione di immobili pubblici, lo sviluppo di servizi di car sharing o l'attuazione di politiche integrate, capaci di coniugare accessibilità, attrattività e sostenibilità.

4 | Conclusioni

Il lavoro ha messo in evidenza come la questione abitativa studentesca nella Città Metropolitana di Bologna non possa essere affrontata soltanto in termini quantitativi, ma richieda un approccio integrato capace di tenere insieme mobilità, disponibilità di alloggi, servizi e qualità complessiva dell'esperienza urbana. In questa prospettiva, il metodo multicriteriale sviluppato, e in particolare l'Indice del Potenziale Insediativo Studentesco (IPIS), si è dimostrato uno strumento utile per mettere a sistema le diverse dimensioni dell'abitare e restituire un quadro articolato delle potenzialità e delle criticità che caratterizzano i comuni metropolitani. L'analisi ha fatto emergere una forte eterogeneità territoriale: centri come Imola mostrano livelli elevati di accessibilità e una buona dotazione di servizi, ma risultano penalizzati da valori di locazione più alti rispetto alla media; le aree montane, al contrario, soffrono per la scarsa accessibilità e per tempi di viaggio verso il capoluogo che possono superare le due ore, limitandone l'attrattività per la popolazione studentesca. Questa variabilità suggerisce la necessità di politiche differenziate e calibrate sui contesti locali, capaci di valorizzare le risorse esistenti e allo stesso tempo di colmare le principali carenze infrastrutturali e abitative.

Un ulteriore elemento di interesse riguarda la trasferibilità del metodo, che risulta replicabile in altri contesti metropolitani e adattabile a realtà territoriali differenti, offrendo un supporto concreto alla pianificazione integrata e alla definizione di politiche abitative inclusive. La sua efficacia potrà essere ulteriormente rafforzata introducendo una pesatura tra i diversi domini tematici, così da affinare la capacità valutativa

dell'indice e renderlo più sensibile alle specificità territoriali. In questa prospettiva, l'IPIS non si configura soltanto come un indicatore analitico, ma come un vero e proprio dispositivo di governance metropolitana, capace di orientare le strategie di redistribuzione della popolazione studentesca e di promuovere un modello di abitare temporaneo più equo e sostenibile.

Attribuzioni

Le autrici e l'autore hanno contribuito in maniera integrata alla realizzazione del contributo. In particolare: Silvia Bartolucci ha curato l'impostazione generale e la redazione del testo; Alessandro Vecchi si è occupato dell'elaborazione dei dati mentre Elisa Conticelli ed Angela Santangelo hanno curato la supervisione scientifica la discussione dei contenuti.

Riferimenti bibliografici

- Bozzetti, A., Bartolucci, S., & Marzani, G. (2024). Residenze universitarie e rischi di studentification: quale impatto sul contesto urbano? *Autonomie Locali e Servizi Sociali*, 2, 309–330.
- Dotti, N. F., Fratesi, U., Lenzi, C., & Percoco, M. (2013). Local labour markets and the interregional mobility of Italian university students. *Spatial Economic Analysis*, 8(4), 443–468.
- Garmendia, M., Coronado, J. M., & Ureña, J. M. (2011). University students sharing flats: When studentification becomes vertical. *Urban Studies*, 49(12), 2651–2668.
- Hansen, W. G. (1959). "How Accessibility Shapes Land Use." in *Journal of the American Institute of Planners*, no. 25(2), pp. 73-76.
- Le Clercq F., Bertolini L. (1978). "Achieving Sustainable Accessibility: An Evaluation of Policy Measures in the Amsterdam Area." in *Built Environment*, no. 29(1), pp. 36-47.
- Martinelli, N. (2015). Diritto allo studio e diritto di cittadinanza nel rapporto università-città. *Territorio*, 73, 94–99.
- Olivari, B., Cipriano, P., Napolitano, M., Giovannini, L. (2023). "Are Italian cities already 15-minute? Presenting the Next Proximity Index: A novel and scalable way to measure it, based on open data." in *Journal of Urban Mobility*, no. 4.
- Pucci, P., Colleoni, M., Daconto, L., Vendemmia, B. (2021). "Accessibilità di prossimità in contesti a bassa densità: reti e servizi di mobilità per territori inclusivi." in A. Coppola, M. Del Fabbro, A. Lanzani, G. Pessina, F. Zanfi (a cura di), *Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica*, Il Mulino, Bologna, pp. 311-321.
- Tira, M. (2015). "Verso nuove mobilità sostenibili" in *Sentieri urbani*, pp. 14-22.

Sitografia

- Inside Airbnb. (2024). <http://insideairbnb.com/>
- Regione Emilia-Romagna. (2024). Analisi territoriale della domanda turistica. <https://statistica.regione.emilia-romagna.it/turismo/dati-preliminari/dati-consolidati-2023/analisi-territoriale-della-domanda-turistica>
- Scenari Immobiliari & Re.Uni. (2024). Lo student housing da mercato di nicchia a comparto maturo. https://www.scenari-immobiliari.it/wp-content/uploads/2024/07/ScenariImmobiliari_cs_Student_Housing_11.07.24-def.pdf
- Università di Bologna (2025). *Brochure di Ateneo 2025*. Bologna: Alma Mater Studiorum – Università di Bologna

Riconoscimenti

Lo studio pubblicato è stato finanziato dall'Unione Europea – NextGenerationEU, Missione 4, Componente 2, nell'ambito del progetto GRINS - Growing Resilient, INclusive and Sustainable (GRINS PE00000018 – CUP J33C22002910001). I punti di vista e le opinioni espresse sono esclusivamente quelle degli autori e non riflettono necessariamente quelle dell'Unione Europea, nè può l'Unione Europea essere ritenuta responsabile per esse.

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN 978-88-99237-87-5
Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2026
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

