

Recensioni

Agostino Petrillo, *Medusa. Figure politiche dell'apocalittismo contemporaneo*, deriveapprodi, Bologna, 2025, € 15,00.

L'epoca in cui viviamo è segnata da una sorta di "immanenza catastrofica" legata principalmente agli effetti del *climate change*, di un rapporto patologico con la natura e di una iper-tecnicizzazione del nostro agire quotidiano. Dentro a questo orizzonte critico vi è la necessità, se non l'urgenza, di riflettere sociologicamente sul senso che possiamo dare a questa realtà entro cui si prefigurano ansie e paure sovente ingovernabili o, peggio, manipolabili. Ovviamente, tale esigenza non è solo di oggi, da tempo una vasta letteratura ha presieduto il "campo di battaglia" dei processi in atto. Tuttavia, ogni possibile apertura verso queste tematiche con il suo apporto critico e aperto alla discussione è assai benvenuta.

La recente pubblicazione di Agostino Petrillo, sociologo urbano del Politecnico di Milano, dal titolo *Medusa. Figure politiche dell'apocalittismo contemporaneo*, raffigura un ottimo esempio in tal senso. Il testo racchiude alcuni interventi già pubblicati ma rivisti nella loro stesura, due inediti in sintonia con i precedenti e una riflessione conclusiva anch'essa inedito che richiama opportunamente il titolo. La scrittura si dispiega attraverso l'analisi critica della teoria sociologica congiunta con il rimando ai linguaggi del cinema e della fantascienza in grado di fornire differenti chiavi di lettura per comprendere la realtà contemporanea dentro a un quadro coerente. Un dialogo denso con l'ipotetico lettore che rispecchia la complessità del tema, con molteplici riferimenti filosofici, culturali e bibliografici, in grado di entrare nel merito con chiarezza espositiva senza appesantire la narrazione.

Come scrive l'autore nell'introduzione, il lavoro si colloca in un terreno ambiguo che sorge "nell'oscurità del periodo che stiamo attraversando" e dalla "dialettica tra presenza ossessiva dello sfondo apocalittico e mancanza di un'azione all'altezza della questione" (p. 15). Tale prospettiva accompagna nello specifico i primi due capitoli in cui vi è una rilettura attenta e puntuale delle cosiddette "sociologie del rischio" avanzate nel corso della fine degli anni '90 da due tra i più influenti sociologi del XX secolo, Ulrich Beck e Niklas Luhmann. Il punto di partenza della discussione è di chiarire se queste siano ancora valide a comprendere le attuali crisi sistemiche. L'autore sottolinea il contributo significativo di queste prospettive teoriche nel capire in profondità quanto le nostre società siano poste di fronte a rischi sempre meno controllabili e meno prevedibili e quanto la politica e le istituzioni risultino deficitarie nella gestione di essi. I nuovi rischi e le inedite catastrofi presentano caratteri sempre più astratti che rendono assai complicato la loro visibilità e i loro immediati effetti, come l'esempio riportato dell'incidente della centrale nucleare di Fukushima, dando peso alle intuizioni a tali teorie. Tale configurazione di imprevedibilità, astrattezza e deficit dell'azione pubblica evidenzia l'importanza della comunicazione pubbliche del rischio e delle probabili conseguenze, come ben sottolineato da Luhmann. Infatti, si evidenzia il fatto che

DOI 10.3280/ASUR2025-143010

Archivio di Studi Urbani e Regionali, LVI, 143, 2025 ISSN 0004-0177 ISSNe 1971-8519

Copyright © FrancoAngeli.

This work is released under Creative Commons Attribution Non-Commercial – No Derivatives License.

For terms and conditions of usage please see: <http://creativecommons.org>.

“l’elaborazione politica dei rischi” si affermi non tanto sull’agire, su una preventiva razionalità ma sul *talk*, ovvero del parlare dell’evento in termini generici e rassicurativi che occultano l’impotenza della politica.

In tal senso la catastrofe di Fukushima diviene un caso paradigmatico di tali pratiche comunicative degli attori politici che si rilevano anch’esse incerte, ambigue e incapaci di configurazione un orizzonte di azione concreto ed efficace. Nel tracciare le serie degli avvenimenti post-catastrofe, l’autore mette in luce come esso segna lo zenit delle sociologie del rischio e al contempo anche il loro doveroso superamento. In sostanza, ci troviamo di fronte alla sfida di una progressiva dissoluzione della razionalità classicamente definita e imposta fino a ora che implica, secondo la proposta dell’autore, un mutamento radicale del rapporto tra scienza, politica e cittadini nei termini di una reale ed effettiva partecipazione alla co-produzione di sapere e di conoscenza dei rischi connessi alle tecnologie. La successiva analisi sul caso della pandemia e i suoi effetti sulle metropoli e in particolari sulle periferie, luoghi marginali e marginalizzati, è un ulteriore esempio di quanto le catastrofi riconfigurano il sociale nelle sue declinazioni. A partire dalla storica stretta connessione tra città, sapere urbanistico e salute pubblica emerge quanto lo stato di crisi sanitario abbia messo in luce la necessità di intervenire in maniera differente dentro a contesto urbani sempre più polarizzati dando forza e sostanza alle forme di gestione della salute che nascono dentro *network* di cittadini “attivi e consapevoli in grado di integrare e in alcuni casi di sostituirsi a una *urban governance* della malattia troppo spesso frammentaria e o improntata a un rilassato *laissez faire*” (p. 51). Appare oltremodo evidente che la quarantena abbia accentuato il processo per cui “le periferie escono più periferiche e le città più divise” svelando e, al contempo, alimentando le profonde disuguaglianze socio-spatiali. Non è un caso, ricorda l’autore, che il virus ha colpito nelle aree maggiormente segnate dalla vulnerabilità socio-economica e dalla “linea del colore”. La città neoliberale colpita dall’evento pandemico ha mostrato la sua faccia feroce nel conseguire un modello entro cui si dipana una logica che de-solidarizza ed enfatizza la responsabilità individuale attraverso il ricorso al mantra della resilienza. Contro questa egemone logica e in risposta alla crisi sanitaria, proprio la periferia ha trovato inedite risposte “creando spazi di azione” solidale dove si è riscoperto l’energia del mutuo appoggio e dell’aiuto reciproco contribuendo a un possibile futuro “di radicale modifica dei rapporti centro-periferia”.

Ma cosa ci ha insegnato il post-Covid? L’autore nel suo *post-scriptum* torna a rileggere il quadro che si è venuto a delineare soprattutto nelle politiche pubbliche improntate alla *preparedness*, ovvero alla configurazione di una supposta società della prevenzione nei confronti di un futuro denso di pericoli e rischi. Dentro a questa ideale prevenzione, in realtà, si muove un progetto sociale fortemente improntato al pensiero neoliberista per cui si fa appello alla responsabilità individuale e si sfruttano “a costo zero le reti e le connessioni solidali, il prodotto del lavoro comune”. Sfuggire ad esso è sicuramente una sfida decisiva per il futuro.

Queste riflessioni tendono a far risaltare come noi siamo chiamati a confrontarci costantemente con minacce e potenziali apocalissi quali il cambiamento climatico definiti “iperoggetti” rispetto ai quali l’individuo si trova nudo nella sua impotenza e incapacità di comprenderli e governarli. La centralità dell’umano

diviene obsoleta e si tratta di una nuova ontologia che prefigura l'umanità quale parte di quel “sistema della natura che pretenderebbe di difendere”. Tuttavia, vi è la constatazione che tale percorso comporti una progressiva rassegnazione e la conseguente messa tra parentesi di una prassi politica che giunge “alla paralisi dell’azione”. Gli immaginari apocalittici, sottolinea l’autore, hanno in serbo la potenzialità negativa di annullare o indebolire i conflitti e gli antagonismi sociali. In tal senso l’apocalittica contemporanea produce due facce della stessa medaglia: “diffonde un sentimento di timore, paura” e nello stesso momento “rassegnaione e abulia, diventa cecità ‘istituzionalizzata’”. Proprio all’interno di questo retroterra che la metafora della Medusa assume un valore euristico decisivo. Infatti, “il suo spaventevole aspetto” per un verso atterrisce e tiene lontano colui che si avvicina e, per l’altro, paralizza l’azione di chi l'affronta.

Interessante la notazione etimologica da cui si evince che “medusa” è anche protettrice, custode. Quindi questa figura mitologica può essere investita simbolicamente quale figura che sta nel “crocevia tra due epoche e due maniere d’intendere la natura: la lezione non potrebbe essere più chiara: l’immaginario della fine è anche della possibile sopravvivenza” (p. 143).

La finzione letteraria promosso dalla fantascienza soprattutto negli anni ’60 e ’70, la *fiction* cinematografica impersonata da Herzog rappresentano due elementi che contribuiscono a formalizzare una sorta di antropologia dell’apocalisse, di un mondo che si auto-annienta.

A ciò si contrappone una messa in scena ritualizzata come le COP nelle quali vi è una costante tendenza al ribasso nelle politiche globali, ridicolizzando in gran parte l’urgenza di una svolta. La Medusa quindi nella sua capacità di annichilire l’azione diventa emblema di chi vuole che nulla cambi, che si riproduca lo *status quo*, scongiurando qualsiasi alternativa all’insostenibilità delle nostre società neoliberiste. Nondimeno, dentro all’inazione espressa dal mito vi è anche la possibilità di intravvedere un futuro altro poiché Perseo riesce nell’intento di sconfiggere la Medusa adottando una strategia *a latere* che può divenire una stessa metafora di un progetto politico in grado di “tagliare la testa” a un modello sociale ed economico che induce alla deriva, al disincanto per attivare le energie sociali in grado di fornire un’utopia concreta. Quindi, il libro di Agostino Petrillo ci restituisce la speranza non in termini di mero messianesimo, sovente passivo, ma di una ri-politicizzazione dell’esistente che attivi un’effettiva emancipazione collettiva in grado di affrontare la retorica e la realtà dell’apocalisse.

(Alfredo Alietti)

Renzo Riboldazzi (a cura di), *Città Bene Comune. Per una cultura urbanistica diffusa*, Casa Della Cultura, 2024.

Renzo Riboldazzi (a cura di), *Città Bene Comune. Leggere l’urbanistica*, Casa della Cultura, 2024.

Non si può certo né riassumere né tanto meno recensire in poche righe un progetto ricco e articolato come *Città Bene Comune*, ospitato e sostenuto dalla Casa

della Cultura di Milano e che da più di un decennio affronta un tema apparentemente circoscritto ma in realtà vastissimo e complesso. Utilizzando le parole del suo storico curatore, Renzo Riboldazzi, la città al centro delle riflessioni non solo è “fatto fisico, sociale, economico e politico” ma è sempre da considerarsi “nel suo contesto territoriale e ambientale”. E a questo scenario si aggiunge la prospettiva dei *commons* del “bene comune”, la cui fruizione e gestione non può che avvenire, sono ancora parole di Riboldazzi “responsabilmente da parte di ciascun cittadino e, in ogni caso, facendo in modo che l’interesse collettivo prevalga su quello individuale”.

E se complesso appare lo scenario in cui la città si presenta, ancora più vasto e poliedrico è il mezzo scelto per la divulgazione del sapere intorno al tema, che non si limita certamente ad una pagina web¹ e a cicli di seminari che dal 2013 interessano un pubblico vasto e decine e decine di autori e autrici, ma si articola anche intorno a libri, ricerche, presentazioni, riflessioni e molto molto altro. Si tratta più che di un progetto, di una vera e propria operazione di produzione culturale; non “semplice” diffusione di pensiero, ma “produzione di sapere nuovo” sulla città – operazione che non ha certo eguali nel panorama del dibattito specifico e forse nemmeno nel panorama culturale italiano *tout court*.

“Città bene comune” è frutto di un’idea certamente ambiziosa del suo curatore, certamente anche visionaria, e tuttavia concretamente perseguita e realizzata con tale cura, capacità e metodo da farsi essa stessa “bene comune” per tutti noi, che ne possiamo beneficiare, ancora di più ora attraverso i due volumi cartacei recentemente pubblicati. Per comprendere bene la ricchezza di fronte alla quale ci si trova, basti dire che sotto il titolo del primo dei due volumi oggetto di queste righe “Per una cultura della città diffusa” e che riguarda le attività del 2016, si raccolgono quasi cinquanta contributi critici, frutto del lavoro di altrettanti autori, centrati su recensioni e discussioni di libri e saggi dati alle stampe intorno a quell’anno, mentre il volume che raccoglie i contributi del 2017 dal titolo “Leggere l’urbanistica”, offre alla lettura altri 58 contributi da parte di 46 autori diversi e relativi a più di 40 libri editi. Un lavoro impressionante, non solo di ricostruzione capillare di un panorama editoriale altrimenti non ricostruibile nel suo percorso di senso, ma soprattutto un lavoro di certosina traduzione e ritraduzione dei testi non tanto da una lingua all’altra, ma da un *medium* all’altro, dalla carta alla parola alla rete alla carta e viceversa, percorso assai difficile e tortuoso, che richiede una padronanza speciale di tutti i *media* utilizzati e una creatività certamente fuori dal comune. Ecco spiegata quindi in parte la difficoltà di concentrare in poche righe un commento su questo gigantesco *corpus* documentario, di cui i volumi pubblicati sono in effetti solo un’infima parte.

Dovendo tuttavia in qualche modo rendere conto del contenuto dei due volumi vale la pena dare spazio più che ai singoli e preziosissimi contributi – cosa che risulterebbe di fatto ingestibile in poche pagine – alle introduzioni di Riboldazzi, che in entrambi i volumi sottolineano uno dei fili conduttori principali dell’operazione “città bene comune” e cioè il tema della “lentezza”:

¹ Si veda: www.casadellacultura.it/707/che-cose-citta-bene-comune.

“Se è vero”, scrive Riboldazzi “che i libri sono sempre stati alla base dei cicli di incontri della Casa della Cultura, è vero anche che essi potrebbero apparire a taluni un sedimento troppo lento, incapace a star dietro ad una città che cambia, ad una società che evolve e che nelle pratiche quotidiane dell’abitare giorno dopo giorno si adatta alle difficoltà, alle situazioni che in ogni momento minacciano il pieno dispiegarsi del termine “bene comune” (come ben enunciato nel volume del 2016, p. 9). Lentezza che rende tutta l’operazione ancora più controcorrente – aggiunge il curatore – se si pensa a quanto poco pesano ormai anche nei percorsi accademici le letture e le riflessioni che si dipanano in un percorso quasi a ritroso nel tempo nelle pagine di un volume che raccoglie scritti che provengono da semi-nari che parlano a loro volta di libri editi anni prima.

Eppure è proprio qui il valore di questa operazione culturale: meditare e sedimentare, setacciare e ri-setacciare le parole dette e scritte e ridette e riscritte, come per scovarne il più intimo segreto, affinché si radichino nella pratica, affinché le parole della e sulla città seminino pensiero critico e non si fermino alla sola riflessione, alla sola analisi ma concretamente contribuiscano alla definizione di pratiche trasformative.

I quasi cento saggi raccolti nei due volumi non rappresentano una linea evolutiva né mirano a consolidare definizioni, posizioni o *stand point*. Non c’è bisogno di convergenza di linguaggi, suggerisce il curatore, quanto piuttosto di rappresentare la diversità di posizioni proprio come valore creativo, come possibilità di ricomposizione differente degli elementi. È da queste intersezioni creative che emerge il “bene comune”. L’operazione Città Bene Comune diventa quindi il luogo – nel tempo – in cui accostare linee differenti e persino opposte per descrivere l’urbano, il rurale, la società, il progetto, per moltiplicare i punti di osservazione e analisi e dare valore alle voci e alle interpretazioni, ad una coscienza plurale dell’esperienza dell’abitare i luoghi.

Operazione velleitaria? Forse. Ma se un’azione “politica” (perché tutto è politico) si vuole tentare sui saperi e attraverso i saperi nella città e per la città, essa deve essere proprio così: il più possibile aperta, libera da stereotipi e da paletti che ne indirizzino le interpretazioni; ricca di tutte le diversità che compongono un ipotetico vocabolario capace di abbracciare tutti i saperi, anche quelli apparentemente più lontani, che riconducono al visionario e all’utopia. “Non bisogna mai stancarsi di far ragionare la gente”, scriveva Rossana Rossanda, che di Casa della Cultura fu segretaria fin dal 1951 e questo rimane il vero filo conduttore, che accompagna nei decenni e le attività di un gruppo davvero aperto a 360° a tutti temi della cultura possibili.

Per consentire tuttavia a chi legge queste righe di comprendere ancora meglio il senso di un lavoro che ci dice che il tempo della città è sempre contemporaneo e che tutte le storie di un territorio sono sempre compresenti nell’attimo in cui lo si osserva, forse vale la pena estrarre un ulteriore filo – tra i tanti presenti nei volumi – per mettere in luce forse il tema più complesso e capace di unire passato e presente della riflessione urbanistica in Italia, vale a dire la situazione di crisi abitativa, che non risparmia nessun luogo, nessun territorio, nessun angolo di questo Paese da decenni, seppure con caratteristiche e intensità diverse. Ebbene, nel ripercorrere in gran sintesi ma efficacemente la linea del tempo delle normative che

segnano l’impalcatura delle leggi urbanistiche – da quella “capitale” del 1942 fino agli sfilacciati esiti odierni, Sergio Brenna nel suo contributo dedicato a Roma nel volume del 2017 scrive: “L’urbanistica, dopo essere stata al centro di grandi aspettative e rivendicazioni sociali tra gli anni ’60 e ’80 del Novecento, negli ultimi decenni sembra aver perso molto del suo credito nell’immaginario sociale. Accettare la progressiva demolizione delle leggi cardine dell’urbanistica del dopoguerra a fronte della promessa di edifici intelligenti, verdi, autosufficienti e riciclabili [...], rappresenta la resa di oggi al pensiero unico [...] l’adattamento progressivo delle attività di indirizzo pubblico dei comuni agli interessi della proprietà fondiaria immobiliare privata”.

Oggi, nel 2025, quasi dieci anni dopo queste parole, la profezia appare del tutto realizzata e il sentirsi colpiti da queste parole invera il senso di tutta questa colossale operazione di Casa della Cultura rispetto alla città: farci riflettere sull’oggi attraverso le parole di ieri che raccontando il passato prefiguravano il futuro. Una concatenazione di visioni e riflessioni che ci dice quanto sia importante trovare un modo per avere sempre accanto le parole del passato per capire davvero il presente e le trasformazioni apparentemente sorprendenti delle città contemporanee, che altrimenti al di fuori di questa “catena temporale” che dà senso agli eventi molte volte non si spiegano. E ci sorprendono, quando invece non dovrebbero affatto...

L’aver accanto oggi, attraverso questi due volumi di Casa della Cultura, le riflessioni di un decennio ha anche un altro merito: ci permette di avere chiara sotto gli occhi quella sorta di inadeguatezza cui è sottoposta l’urbanistica nella narrazione comune. Lo sottolinea Riboldazzi nell’introduzione al volume del 2017: essa appare “strumento non più utile” per leggere una città in mano alle logiche economiche del mercato immobiliare, ma anche della politica e delle politiche che non vedono la città come una densa relazione di persone e luoghi, ma come mero insieme di edifici, strade e funzioni. Oggi di questa situazione cogliamo bene i frutti e, scrive ancora il curatore interrogandosi continuamente sul senso del progetto di “Città Bene Comune”, forse sta diventando troppo tardi per porvi rimedio, per lo meno con le armi della cultura e della divulgazione. Sono tre i punti, scrive Riboldazzi, a sfavore di tutto questo grande sforzo di traduzione ritraduzione di saperi: troppa ampiezza di tematiche, troppa ampiezza di risposte, troppa voce accademica nella ricerca sia delle domande da porre che delle risposte da dare. Eppure... Eppure non c’è un altro modo – anzi non c’è modo migliore – di quello iniziato negli anni ’50 da Rossanda e proseguito oggi con i seminari di Città bene Comune per dare vita al sapere, per farlo camminare e germogliare nella società, tra le persone, tra chi dai saperi dovrebbe costruire politiche che producono pratiche. Creare legami tra saperi e visioni differenti, tra tempi storici apparentemente lontani, tra persone differenti in luoghi diversi con mezzi diversi. Solo così, nel considerare la diversità una ricchezza e dando fiducia a questo continuo intreccio di fili si può dare qualche possibilità a nuove idee di fiorire. Parafrasando Sant’Exupery, se vuoi la barca giusta per solcare il mare la soluzione non sarà mettere insieme un gruppo di esperti di costruzioni navali, ma sarà far venire a tutti pescatori la nostalgia e la voglia di quel mare.

(Lorenza Perini)

Matteo di Venosa (a cura di), *BIKEFLU. Linee guida per la mobilità ciclabile della regione Abruzzo*, Gangemi editore, Roma-Milano, 2024, pp. 292, € 30,00.

In un'epoca segnata da crisi – climatiche, economiche, energetiche, belliche, politiche, ecc. – la mobilità riveste una crescente rilevanza nel dibattito disciplinare urbanistico a causa della sua sempre maggiore connessione a temi quali l'equità, l'ecologia, la resilienza, il consumo di suolo e la sicurezza. In particolare, la promozione della mobilità ciclabile viene spesso individuata come una delle azioni fondamentali per la transizione ecologica dei territori antropizzati: nella città consolidata come soluzione di trasporto ecologica ed efficiente, nelle aree extraurbane come interessante possibilità di rigenerazione territoriale e occasione di potenziamento dell'intermodalità².

Negli ultimi anni, il nostro paese ha fatto registrare un aumento significativo nella densità delle infrastrutture ciclabili (dati Osservatorio Audimob di Isfort) grazie a un diffuso attivismo realizzativo e i cospicui finanziamenti consentiti da PNRR, FERS e FSE oltre alla redazione del PGMC³ che ha posto importanti basi per l'aggiornamento delle politiche di promozione della mobilità ciclistica in Italia. Nonostante questo, il territorio nazionale mostra ancora un a significativo ritardo rispetto alle tabelle di marcia europee e alle buone pratiche dei paesi più virtuosi dell'Unione, presentando inoltre importanti divari tra nord e sud e tra centri urbani e periferie, e territori interni. Tra le ragioni del ritardo italiano nelle azioni di promozione della ciclabilità, che influenzerebbero positivamente la vita quotidiana dei cittadini oltre che il loro stato di salute⁴, dobbiamo sottolineare l'assenza di integrazione tra pianificazione urbanistica, pianificazione della mobilità e politiche dei trasporti oltre che di tutela del patrimonio e della sicurezza ambientale. Questa mancanza di dialogo fa emergere criticità significative nelle pratiche ordinarie di realizzazione di infrastrutture per la mobilità, che risultano spesso frammentarie e settoriali, oppure opere prive di attenzione al contesto e perfino dannose, in alcuni casi, per gli ecosistemi (cfr. Clemente, 2022).

In questo contesto, si inserisce l'esperienza presentata in *BikeFlu. Linee guida per la mobilità ciclabile della regione Abruzzo*, volume pubblicato nella collana “Studi e ricerche di architettura” di Gangemi Editore, risultato della ricerca condotta dal Dipartimento di Architettura di Pescara nell'ambito del Protocollo d'intesa siglato tra gli Atenei abruzzesi di Chieti-Pescara, de L'Aquila e di Teramo e la Regione Abruzzo nel 2015. Alla regia del progetto, la cura attenta di Matteo di Venosa, professore ordinario di Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura di Pescara e dal 2018 delegato del Rettore per la “Mobilità e trasporti”.

² Si veda, per esempio, Beria e Donadoni (2024).

³ Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) è un documento programmatico previsto dalla legge italiana e approvato nel 2022, per promuovere lo sviluppo della mobilità in bicicletta. L'obiettivo principale è rendere la bicicletta una componente fondamentale del sistema di trasporto nazionale, urbano ed extra-urbano, proponendo strategie per il miglioramento della sicurezza, l'efficienza e la sostenibilità.

⁴ Si veda: Borgogni e Farinella (2017); Møller *et al.* (2011).

L'obiettivo della collaborazione in questione era la formulazione di strategie e di criteri progettuali per la pianificazione e la progettazione della mobilità ciclabile regionale, in un contesto in cui si rileva la mancanza di un Piano Regionale della Mobilità Ciclistica che potrebbe rappresentare anche un'occasione di rilancio dei territori – soprattutto quelli più marginali – e per elaborare alcune ipotesi di rigenerazione territoriale.

BikeFlu intende quindi porre l'accento sulla necessità di regia da parte della Regione Abruzzo nelle politiche per la mobilità ciclabile e un ruolo chiave che la pianificazione regionale della mobilità ciclabile “riveste nei processi di transizione dei territori verso modelli di sviluppo più equi e sostenibili”. Il testo è diviso in quattro parti principali, oltre le premesse. Nella prima parte vengono raccolti gli esiti principali delle tre fasi operative della ricerca (esplorativa, interpretativa e propositiva), questa è a sua volta distinta in due sezioni: “Atlante” e “Agenda”. L’Atlante della ricerca è composto dal (i) quadro conoscitivo di riferimento multiscalare (europeo, nazionale e regionale) in tema di mobilità ciclabile e itinerari culturali e tematici e dalla (ii) lettura dei territori regionali e delle caratteristiche dei contesti soggetti dall’attraversamento di ambiti ciclabili. Mentre l’Agenda si focalizza sulle strategie e gli indirizzi della ricerca: (iii) temi e strategie della “visione guida”, (iv) il *masterplan* con la proposta delle 10 ciclovie regionali e le loro interconnessioni coi contesti nazionali e europei e infine (v) le Linee guida per indirizzare le fasi di implementazione in rapporto ai contesti.

La seconda parte del volume, ovvero l’Album delle immagini, raccoglie gli elaborati grafici prodotti durante la ricerca, distinguendo i Quadri di riferimento, le Visioni guida, i Quadri di progetto ed i Quadri di valutazione.

Infine, la terza e ultima parte raccoglie i Dossier di ricerca dei vari gruppi che hanno lavorato al progetto, restituendo la forte interdisciplinarità che ha contrassegnato l’esperienza di *BikeFlu*.

Il progetto di ricerca ha quindi indirizzato le strategie e i criteri progettuali della pianificazione delle reti di mobilità ciclabile dell’Abruzzo individuando 10 corridoi coerenti con il contesto europeo, nazionale e locale. Grazie a un approccio attento e fortemente interdisciplinare, sono stati studiati i contesti normativi e le peculiarità dei territori attraversati, con l’obiettivo di rendere le reti ciclabili dei potenziali *driver* di ricucitura territoriale e strategia di rigenerazione in grado di valorizzare le identità storiche, culturali e paesaggistiche del territorio, oltre a mitigare anche le vulnerabilità ambientali e socio-economiche.

Il volume rappresenta un’opera estremamente ricca e densa di contenuti che, a fronte della grande mole di informazioni, riesce a mantenere uno sguardo concentrato e attento sugli obiettivi del progetto. L’approccio metodologico, focalizzato sullo studio meticoloso del contesto di riferimento, consente alla ricerca di garantire una visione estremamente aderente del territorio, oltre a fornire un dispositivo strategico di intervento.

Nel corso della lettura, traspare in maniera chiara l’approccio multidisciplinare del progetto, frutto dell’impegno di diversi gruppi di ricerca provenienti da diverse aree. Per comprendere a fondo alcuni aspetti del lavoro risultano fondamentali le riflessioni critiche presenti nell’ultima parte del volume, dove i gruppi di ricerca di urbanistica, progettazione, design, tecnologia, storia e

disegno hanno potuto approfondire in dettaglio alcuni aspetti specifici delle loro ricerche specialistiche (dando anche indicazioni per possibili sviluppi della ricerca nei diversi ambiti). La natura “corale” di questo lavoro riesce a restituire perfettamente la complessità di un tema, la mobilità, che fino a pochi decenni fa era inteso in termini di efficienza e sicurezza declinati secondo i principi dell’ingegneria dei trasporti, mentre oggi se ne riconoscono le forti implicazioni urbanistiche, sociologiche, economiche.

Uno dei rilevanti aspetti di interesse dell’opera risiede sicuramente nell’elaborazione delle Linee guida, volte non solo alla creazione di itinerari cicloturistici (che già da sé possono rappresentare la formulazione di strategie innovative di ricucitura territoriale e valorizzazione del paesaggio), ma anche all’implementazione di strategie per la promozione della mobilità sistematica e dell’intermodalità. Questi aspetti “ordinari” della mobilità ciclistica vengono spesso ignorati, facendo prevalere un’immagine della bicicletta relegata all’esclusivo uso nel tempo libero e mai indicata piuttosto come una soluzione efficace agli spostamenti giornalieri. *BikeFlu* ci offre l’opportunità di riflettere sull’importanza dell’integrazione dei vari modi di trasporto sostenibili e propone una visione gerarchizzata dei percorsi ciclistici che consentirebbero di facilitare in maniera decisiva la mobilità di tutti i giorni in un’ottica sostenibile.

Sono le tracce segnate da lavori come questo che possono fare la differenza nell’Italia del domani, un paese estremamente diversificato e ricco di valenze, che a causa anche delle sue caratteristiche ambientali complesse, riveste una posizione di mercato ritardo nell’adozione di buone pratiche per la mobilità ciclabile. Grazie a progetti di ricerca come *BikeFlu*, che si concentrano in ambiti regionali, riuscendo quindi a mantenere uno sguardo locale ma contemporaneamente attento anche al contesto nazionale ed europeo, i decisori politici possono essere spinti alla progettazione di azioni concrete ed efficaci.

Riferimenti bibliografici

- Beria P. e Donadoni E. (2024). Quale mezzo per l’Italia di mezzo: nuove forme del servizio ferrovia-rio e prossimità di rete. In: Lanzani A., Curci F. e Renzoni C., a cura di, *Italia di mezzo. Prospettive per la provincia in transizione*. Roma: Donzelli, 282-317.
- Borgogni A. e Farinella R. (2017). *Le Città Attive. Percorsi pubblici nel corpo urbano*. Milano: FrancoAngeli.
- Møller N.C., Østergaard L. and Andersen L.B. (2011). The effect on cardiorespiratory fitness after an 8 week period of commuter cycling – A randomized controlled study in adults. Randomized Controlled Trial. *Prev Med.*, 53(3): 172-177.
DOI: 10.1016/j.ypmed.2011.06.007
- Clemente A. (2022). The cycle network: A latent environmental infrastructure. *TeMA. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 1: 213-226.
DOI: 10.6093/1970-9870/8584

(Francesco Mauro)

Paolo Fusero, *Hypercity. Intelligenza artificiale e città del futuro*, FrancoAngeli, Milano, 2024, pp. 168, € 23,50 (anche in versione inglese in PDF).

Le complesse sfide globali e le “crisi” dell’inizio del XXI secolo costituiscono un dibattito costante ricco di incertezza e di indeterminazione. In particolare, nel contesto urbano emergono alcune questioni centrali: da un lato la costante e perdurante urbanizzazione, dall’altro la verifica della qualità della vita delle popolazioni “cittadine”. La peculiarità del libro di Paolo Fusero, dell’Università di Chieti-Pescara, risiede nella volontà di indagare le ricadute dello sviluppo dell’intelligenza artificiale (IA), sia in chiave interpretativa dei fenomeni sullo spazio urbano (uno spazio al tempo stesso fisico e sociale), sia come strumento a supporto di scelte e *policy*. Ovviamente, una tematica come questa presenta, da un lato, potenziali benefici e, dall’altro, sfide critiche.

I benefici possono essere letti come una visione positiva ma non ingenua, poiché si tratterebbe comunque di cambiamenti radicali nel governo del territorio. Per l’autore l’IA potrà diventare il cuore pulsante delle città dove soluzioni all’avanguardia offrono strumenti concreti per ottimizzare la gestione delle risorse e più ingenerale, innalzare la qualità della vita. Dai sistemi di trasporto intelligenti alla riduzione dei consumi energetici, ponendo le basi per un futuro più interconnesso e dinamico, l’intelligenza artificiale può essere utilizzata come strumento di adattamento ai cambiamenti climatici: pur non potendo mitigarli direttamente, potrebbe gestire sistemi di allerta preventiva (ad esempio per alluvioni o incendi); ottimizzare la pianificazione delle vie di fuga e l’organizzazione dei soccorsi; oppure offrire soluzioni per l’efficienza energetica degli edifici. Inoltre, potrebbe trovare applicazione nell’ambito della mobilità e dei trasporti, promuovendo la guida autonoma (maggiore sicurezza) e l’ottimizzazione nella gestione dei flussi di traffico, consentendo di simulare ed esplorare alternative progettuali con maggiore precisione e contenimento dei costi. Il rovescio della medaglia riguarda i rischi e le implicazioni negative dell’IA, che comprendono: i costi energetici e idrici, la *privacy*, la manipolazione dell’informazione, l’impatto sul mercato del lavoro, ma anche aspetti più umani come le riflessioni pedagogiche, la disumanizzazione e l’eccesso di previsioni in sistemi complessi come quelli urbani.

Fra gli aspetti problematici occorre considerare in particolare, i costi energetici e idrici riguardano l’enorme consumo di energia e acqua necessari per produrre e addestrare gli algoritmi di IA, specialmente per il raffreddamento dei sistemi. Il concetto tradizionale di *privacy*, invece, viene fortemente messo in discussione, considerando l’ampia raccolta e analisi di dati personali da parte dei sistemi di IA. Le “fake news” rappresentano altrettanto un problema allarmante, poiché l’IA è in grado di generare video, immagini e audio falsificati, rendendo difficile distinguere la realtà dalla finzione, con il potenziale di condizionare elezioni e opinioni pubbliche. Tutti questi aspetti finiscono per convergere in un punto comune: le città. Esse, per loro stessa natura, vengono definite sistemi urbani complessi. In conclusione, come evidenziato in apertura, secondo Fusero la forma fisica della città non sarà modificata nel breve periodo dall’IA, ma potrebbero essere i modi di fruire la città a cambiare radicalmente. Il vero impatto riguarderà la gestione e il funzionamento urbano. Fusero, difatti, quando parla di Hypercity, non descrive

il tutto come una condanna, ma come un appello alla consapevolezza e all'intervento consapevole. La scommessa è che un'IA affidabile, addestrata in modo intelligente, possa supportare il *decision-making* urbano e contribuire al raggiungimento di obiettivi di sviluppo condivisi. Questa tecnologia potrebbe consentire di prendere decisioni rapide e informate in tempo reale, in modo da migliorare la gestione di settori cruciali come i trasporti, l'energia, la sicurezza e la gestione dei rifiuti, ma in generale di molte politiche pubbliche.

Un esempio concreto è rappresentato dai sistemi di trasporto intelligenti che grazie all'IA possono monitorare il traffico in tempo reale, ottimizzare i percorsi dei mezzi pubblici e ridurre i tempi di attesa. In modo analogo, l'intelligenza artificiale può supportare la gestione energetica, analizzando i consumi e proponendo soluzioni innovative per ottimizzare l'efficienza e ridurre gli sprechi.

Questa tecnologia, che con gli anni sarà sempre più all'avanguardia, se inserita all'interno della pianificazione urbanistica, inciderà profondamente sulla governance e richiederà a sua volta cambiamenti importanti. Difatti, si potrebbe parlare di una vera e propria rivoluzione ineludibile: un fenomeno rapido e imprevedibile, che metterebbe a dura prova la capacità umana di controllo dei fenomeni, in un contesto urbano già denso di problematiche e complessità proprie. L'auspicio è di stimolare studiosi, cittadini e amministratori ad una riflessione collettiva che riguarda il futuro delle nostre città e, in ultima analisi, della nostra civiltà.

(Francesco Gastaldi)

Carlo Cellamare, *Futuri urbani possibili. Sviluppo locale integrale e nuove forme della politica*, Manifesto Libri, Roma, 2025, pp. 108, € 10,00.

Come potrebbero essere le nostre città se fossero concepite e amministrate diversamente? A partire da quali forze e sulla base di quali istanze politiche si può ripartire per immaginare un futuro urbano al di fuori dei canoni attuali? Un agile librettino ad opera di Carlo Cellamare e di alcuni suoi collaboratori presso il Dipartimento ICEA dell'Università La Sapienza a Roma, che presenta anche contributi del gruppo coordinato a Roma Tre da Francesco Careri, pone una serie di questioni importanti sul tema e offre qualche spunto concreto in questa direzione.

Per cominciare a ripensare la città occorre partire dalle macerie della città neo-liberale, dal suo retaggio di distruzione della dimensione pubblica e di valorizzazione della rendita, dalla dinamica che ha caratterizzato ormai tre decenni storia urbana europea. A fronte del declino che pare ormai incombente delle modalità di gestione che hanno caratterizzato le città italiane negli ultimi anni, si incomincia a intravedere la possibilità di muoversi verso un diverso orizzonte. Nel suo contributo di apertura giustamente Cellamare prende le mosse dall'ambigua stagione della rigenerazione urbana, che ha tradito molti dei contenuti e delle aspettative che erano legate al concetto stesso. Lì dove i teorici e i legislatori della rigenerazione, a partire dal Regno Unito dove ha mosso i primi passi, fino alle diverse nostre legislazioni regionali, avevano pensato a un rinnovamento urbano che fosse anche sociale e culturale, che contemplasse nel suo progetto anche il coinvolgimento degli abitanti e la loro conservazione nei luoghi interessati dai processi di trasformazione, ci si è invece nel nostro paese per lo più trovati di fronte al tradimento del concetto a favore di una speculazione sommaria che ha comportato fenomeni di *gentrification* e di espulsione e allontanamento verso le periferie di chi viveva nelle aree interessate. Come si diceva nei paesi anglofoni il “renewal” dei quartieri si è per lo più tradotto in “removal” degli abitanti. Altrove – basterebbe pensare alla Germania o ai Paesi Bassi – la rigenerazione è stata uno strumento a volte utilizzato con intelligenza, messo prevalentemente sotto il controllo della mano pubblica, e ha sortito risultati decisamente differenti. Non che siano mancati momenti speculativi, ma quanto meno si sono tentati correttivi, anche dopo reazioni e lotte da parte della popolazione, da Madrid a Lisbona e a Berlino.

Altre forme di “rigenerazione” sono dunque non solo pensabili, ma necessarie se si vuole interferire con processi di polarizzazione e di crescente divisione sociale che stanno interessando le grandi realtà urbane. Tendenze che non sono certo solo italiane, ma che nel nostro Paese hanno conosciuto particolare intensità per l'accanimento sul mattone e il ricorso alla speculazione immobiliare per continuare ad estrarre valore dalla rendita. Insomma, fin dall'inizio sono presenti due corni della questione: da un lato c'è l'intervento conservativo-rigenerativo sul patrimonio costruito esistente, dall'altro il benessere di chi vive sui territori interessati dai processi. Come dire: non c'è vera rigenerazione in assenza di un miglioramento delle condizioni di vita degli abitanti, e le ristrutturazioni devono essere bilanciate da un lascito di servizi e strutture pubbliche. Ma per dare spessore ai processi rigenerativi occorre un consistente coinvolgimento degli abitanti. Stessi Per ripensare la città occorre guardare alle forze che in esse sono vive, guardando

alle “pratiche già attive che vanno in direzione dell’interesse collettivo” (p. 22), e superando così pratiche di partecipazione che sono inadeguate o appartengono ormai agli strumenti di una più generale *governance* dall’alto dei quartieri. Il tema, ci mostra Cellamare, è vivo anche in molta documentazione dell’Unione Europea degli ultimi anni, a partire dalla “Carta di Lipsia” del 2008, passando per la “Dichiarazione di Toledo” del 2010, che insistevano su una rigenerazione che tenesse conto degli aspetti sociali e ambientali, ma al di là delle buone intenzioni è stato per lo più disatteso. La rigenerazione realmente praticata quando non si è tradotta in speculazione vera e propria è stata da noi per lo più un “palliativo” rispetto alle questioni con cui intendeva misurarsi

E forse il termine lo si può abbandonare alla storia se si vuole percorrere una strada diversa. Di qui la proposta di parlare piuttosto di “sviluppo locale integrato”, una prospettiva che vorrebbe unire esigenze essenziali degli abitanti con la capacità di interventi di lungo respiro sostenuti da impegni e politiche concrete, tese a valorizzare quello che nei “quartieri difficili” e nelle periferie comunque esiste: energie, capacità, organizzazione. Cogliere quella che chi scrive ha chiamato “l’intelligenza delle periferie”, leggendola nella loro nuova composizione sociale, nell’eterogeneo *patchwork* che oggi le struttura. Discorso certo contro-corrente rispetto a un orientamento *mainstream* che raramente sfugge le secche dell’economicismo o peggio di un sicuritarismo muscolare tanto esibito quanto di facciata. Pensare invece la potenza dei legami associativi locali, e fare convergere più attori possibili nella trasformazione e nel recupero di parti importanti di città. Ma, perché questo avvenga, occorre una svolta, occorre segnare una discontinuità netta rispetto alla gestione neoliberale della città; è necessario un rinnovamento delle modalità di amministrazione, che non sia solo *governance* e partecipazionismo di facciata, ma che contempli un’apertura al sociale, la cessione verso il basso di quote di potere, una rimodulazione delle istituzioni e la fondazione di un sistema pattizio e dinamico tra istituzioni e realtà locali.

Cominciare quindi a mappare le economie di prossimità, cercare di comprendere il funzionamento delle reti solidaristiche locali, alimentare potenzialità che restano sovente inespresse, *capabilities* direbbe Amartya Sen. Portare opportunità lavorative lì dove non ce ne sono, rompere per esempio la classica spirale povertà-droga-povertà, favorendo anche percorsi di emersione e autoconsapevolezza. Riuscire a spezzare la rassegnazione di chi è confinato ai margini, quello *amor fati* di cui parlava Pierre Bourdieu che è il risultato di un’inferiorizzazione profondamente interiorizzata, divenuta componente della coscienza personale, e si traduce anche in incapacità di *voice* e di rivendicazione politica. Dice ancora Cellamare: “il punto nodale è capire come a partire dai territori locali (dalle loro esigenze e dalle loro competenze) è possibile *agganciare* i grandi processi e le grandi politiche strutturali, trarne beneficio senza lasciarsi schiacciare” (p. 37). Al tempo stesso guardare all’emergere di forme di welfare comunitario dal basso, alle “reti di mutualismo che operano in un’ottica di quartiere o di interesse comune” (p. 38), insistere sulla centralità della scuola. Tutto questo non può certo realizzarsi con l’intervento dei privati e di chi guarda unicamente agli aspetti economici dei territori, ma andrebbe realizzato con l’intervento di una vasta alleanza che va dall’amministrazione pubblica alle forze del privato sociale, dell’associazionismo

e del terzo settore. La confluenza di vari soggetti in un'alleanza che non sia solo mera collaborazione, ma “azione pubblica” intesa come “coordinamento dell’azione di diversi soggetti ai fini di un interesse collettivo dei territori” (p. 46). Il ruolo dell’amministrazione dovrebbe essere quello di sostenere questi processi. Qui l’autore riprende tematiche che ha già ben sviluppato in altri suoi lavori precedenti, in particolare *La città fai da te. Tra autogestione e nuova cittadinanza* (Donzelli, Roma 2019), in cui si insisteva sulle “politiche per l’auto-organizzazione” e s’invitava non sottovalutare le capacità della auto-organizzazione dal basso e della inventiva sociale.

Seguono a queste considerazioni teoriche gli interventi dei ricercatori che focalizzano alcune realtà romane da Quarticciolo a Tor Bella Monaca, da Corviale a Porto Fluviale, in cui sono già presenti momenti significativi di questo tipo di presenze, che mostrano che non si tratta di utopie, ma che “si può fare”, e illustrano tutta una serie di figure delle “nuove forme dello spazio pubblico”. Tanto più importanti e da difendere appaiono queste esperienze nel momento in cui nelle metropoli dei paesi avanzati si affaccia una povertà nuova. Non soltanto una povertà economica, non solo una povertà materiale. Una più profonda rescissione del legame sociale, che racchiude forme di esclusione ancora più gravi del passato ed è foriera di conseguenze difficilmente prevedibili. In una Roma in cui la povertà dilaga, cresce vertiginosamente il numero di chi fa ricorso alla assistenza della Caritas e circa 3.000 persone vivono in realtà occupate, una riflessione sulle nuove dimensioni del vivere la periferia e sulla necessità di una diversa stagione della politica e dell’amministrazione, come quella che lancia Cellamare in questo interessante volumetto che è quasi un manifesto politico, appare non solo necessaria, ma imprescindibile. E possiamo rassicurarlo che non è il solo a crederlo...

(Agostino Petrillo)