

Il volume si addentra nella complessa visione interpretativa della città, cercando di delineare la ri-definizione di un'idea che diventa ossessione e un immaginabile che può essere sognato. L'intento è descrivere il modello urbano rizomatico che traduce e trasferisce le contraddizioni frammentate dei diversi livelli: città costruita, percepita, disegnata, ipervirtuale e intelligente. Livelli aperti a soluzioni diverse della progettazione e della realizzazione, che producono una pluralità di rappresentazioni e permettono di delineare i vari meccanismi di una ragnatela politica, sociale ed economica che ha generato e trasformato l'orizzonte di senso della città.

Senso in un equilibrio ibrido, che sembra soccombere all'instabilità della contemporaneità, dovuta al continuo modificarsi della società, in base a fattori quali domanda sociale e culturale, servitizzazione, forme di marginalizzazione ed esclusione, mobilità, effetto social e dell'informazione geolocalizzata, che creano una continua distruzione e ricostruzione dell'effetto città sul filo fra puzzle di luoghi e rete di flussi.

Tanto che parlare di città è davvero complicato, ma allo stesso tempo affascinante se si pensa alla città come metafora di un sogno, dove prendono forma nuovi modelli e linguaggi tecnologici immersivi, che inventano continue trasformazioni fra reale e virtuale, inventano toponomi e cambiano le strutture urbanistiche in un gioco dell'aggiungere e del togliere qualcosa, presentando un nuovo assetto, un nuovo modo di funzionare, fino ad accogliere gli user produced city e fare spazio ad una nuova essenza e sostanza di accidenti di città.

Luisa Carbone – Associata in Geografia e Sistemi Informativi Geografici presso il Dipartimento di Scienze Umanistiche della Comunicazione e del Turismo (DISUCOM) dell'Università degli Studi della Tuscia. Studia le problematiche di geografia politica urbana, in particolare il ruolo dell'informazione geografica e l'applicazione del Geographical Information System (GIS) nella pianificazione di politiche territoriali sostenibili, di marketing urbano e turistico. Fra le sue pubblicazioni più recenti: *Lo spirito apollineo e dionisiaco del paesaggio informativo della Tuscia*, 2023; *Comunità, infoscape e geonarrazioni: i fattori attrattivi dei luoghi della natura*, 2022, *Le dinamiche dell'ascolto nella city sensing* 2021, *Digital geostories dei borghi della Tuscia*, 2020, *Versioni e visioni della e-narrazione dell'urban sensing*, 2019, *L'informazione geografica. Linguaggi e tecniche della rappresentazione nell'epoca del knowledge graph*, 2018



€ 00,00

102

Geografia e organizzazione dello sviluppo territoriale
Studi regionali e monografici 102

LUISA CARBONE

LA CITTÀ RIZOMATICA

IMMAGINI, IDEE E NARRAZIONI

LA CITTÀ RIZOMATICA

L. Carbone



Pàtron Editore - Bologna

Collana geografia e organizzazione dello sviluppo territoriale

Sezione di studi regionali e monografici 102

Collana fondata da Roberto Bernardi

Direttore

FLAVIO LUCCHESI (Università degli Studi di Milano)

Comitato editoriale e scientifico

MICHAEL BUZZELLI (The University of Western Ontario, London, Canada)

ALICE GIULIA DAL BORGO (Università degli Studi di Milano)

CLAUDIO J.M. DE CASTILHO (UFPE, Recife, Brasile)

MARINA FUSCHI (Università 'G. d'Annunzio', Chieti-Pescara)

GIUSEPPE GAMBAZZA (Università degli Studi di Milano)

ELISA MAGNANI (Alma Mater Studiorum, Università di Bologna)

ENRICO DOMENICO GIOVANNI NICOSIA (Università degli Studi di Messina)

CARLO PONGETTI (Università di Macerata)

ROSARIO SOMMELLA (Università di Napoli, L'Orientale)

Luisa Carbone

La città rizomatica
immagini, idee, narrazioni

Pàtron Editore
Bologna 2024

Copyright © 2024 by Pàtron editore - Quarto Inferiore - Bologna

ISBN 9788855536158

I diritti di traduzione e di adattamento, totale o parziale, con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi. È vietata la riproduzione parziale, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico, non autorizzata.

Le fotocopie per uso personale possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633.

Le fotocopie effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale possono essere realizzate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da CLEARedi, Centro Licenze e Autorizzazioni per le Riproduzioni Editoriali, Corso di Porta Romana 108, 20122 Milano, e-mail autorizzazioni@clearedi.org e sito web www.clearedi.org

Prima edizione, febbraio 2024

Ristampa

5 4 3 2 1 0 2029 2028 2027 2026 2025 2024

In copertina: *La convergenza*, pixabay.com.

Casa Editrice Prof. Riccardo Pàtron & C. srl - Via Badini, 12
Quarto Inferiore, 40057 Granarolo dell'Emilia (BO)
Tel. 051.767003
E-mail: info@patroneditore.com
sito: www.patroneditore.com



Stampa: GlobalPrint, Gorgonzola (MI) per conto della Pàtron editore.

INDICE

Introduzione	p.	7
--------------------	----	---

PARTE PRIMA

L'IDEA COME OSSESSIONE

1. L'essenza e la sostanza della città	p.	11
1.1. Connessioni e fratture del tempo	»	11
1.2. La realtà di modello in modello	»	17
2. La forma e l'immagine dell'idea	»	27
2.1. La reinvenzione dell'essere città	»	27
2.2. L'elasticità corpo-coscienza dell'urbano	»	34
3. Il caos e il razicinio dell'ascesa	»	45
3.1. Polisemos: l'ulteriore stratificazione del discorso	»	45
3.2. Non deve avere un senso ... ma molti sensi estesi.....	»	50

PARTE SECONDA

LA SOSTANZA E L'ACCIDENTE

4. La struttura urbana rizomatica senziante	»	59
4.1. L'istanza di ricomposizione urbana	»	59
4.2. Il processo figurale del futuro urbano	»	68

5. I modi del nominare e del possedere	p.	76
5.1. Narrazioni e suggestioni: concetti trasmutabili	»	76
5.2. Il labirinto infinito del Selbst (il se-stesso)	»	83
6. La narrazione dei sogni	»	91
6.1. L'impulso dell'idea: cammino di distruzione/costruzione	»	91
6.2. Il precario desiderio di conoscenza	»	97
Bibliografia	»	105

INTRODUZIONE

Il mondo è sempre più focalizzato sulla città: idea, immagine, sostanza e ossessione della nostra società. Ma in questi dedali percorsi da trend sostenibili e algoritmi intelligenti, che sottolineano i cambiamenti e le trasformazioni delle infrastrutture e del suo capitale sociale, la domanda sempre più frequente è *come sarà in futuro la città?* Le descrizioni fatte nel tempo dalla letteratura e dalla filmografia di fantascienza narrano di una urbanizzazione in bilico fra il *dark* orientaleggiante, inquinato, esteso a perdita d'occhio, e un'atmosfera *white*, controllata, retta da una finzione di sostenibilità intrecciata ad un verde non naturale, ma frutto di esperimenti di laboratorio. Eppure in questa scacchiera, nera e bianca, si giocano le strategie di *governance* e *policy* di pieni e vuoti, influenzati dall'intelligenza artificiale, dallo scorrere fluido in rete delle informazioni geolocalizzate e dal restaurare toponimi – il Metaverso – nati dalla letteratura e adeguati alle nuove configurazioni urbane, che delineano la città similmente ad un rizomatico *infoscape*, abitato da sensori-cittadini.

Da queste premesse, il volume, articolato in due parti ispirate alla metafisica aristotelica – *essenza, sostanza e accidente* – riflette sui vari modelli, immagini e teorie, che ridisegnano la città e le connesse abitudini sia individuali sia collettive di produzione e consumo, segnate dal persistere del malessere di Baumol (*malattia dei costi*). L'intento dei capitoli è far riflettere sul cambiamento di alcune funzioni urbane, ma anche sulla distribuzione della domanda di servizi e sul ruolo dei cittadini nel riconfigurare una nuova geografia della città (Czamanski e Broitman, 2017; Lu, Chorus e van Wee, 2014).

Naturalmente non tutto ciò che esiste ha una spiegazione razionale, per cui la distinzione fra *sostanza, essenza e accidente* vuole di fatto evidenziare le tante definizioni che ha assunto la città, oramai sempre più complicata, tanto da superare la visione dei tre diversi modi di Wirth di intendere l'urbanizzazione: ovvero la dimensione, che influenza le relazioni fra i cittadini, l'eterogeneità, di natura eminentemente economica, e la densità demografica. Il modo di vita urbano deve oggi tener conto di altre variabili fra cui l'ambiente, la tecnologia intelligente e il comportamento di cittadini connessi costantemente in rete. Un

presupposto che sempre più spesso sembra complicare il già mutevole configurarsi della condizione urbana in una città iperconnessa, funzionale, inclusiva in grado di offrire, oltre che servizi, qualità e interattività. Una città che, dunque, possa rispettare le regole di connettività e accessibilità, in modo da poter attivare strategie partecipative e sviluppare relazioni, anche a distanza, attraverso la cooperazione, la relazionalità e il fare *community*.

Se è pur vero che la trasformazione urbana appartiene più a chi disegna e progetta la città, invece di riguardare chi la vive, che in finale ne possiede un quadro incompleto, non è da sottovalutare la riflessione che chi la abita “ne vive la sensazione”, per cui le città sono diventate straordinariamente complicate, tanto da dire che “non è più possibile trovarsi d'accordo nemmeno su che cosa può essere considerato una città” (Villa, 2008, p. 44). Parlane è diventato difficile per i fatti, gli eventi e le pratiche che attendono ad una città, ma anche per una imprecisata quantità di nuovi strumenti concettuali che hanno il compito di ridisegnare “orizzonti di senso” (Indovina, 2003, p. 17). Una complessa visione interpretativa della città aperta a soluzioni diverse della progettazione e della realizzazione, che conduce alle parole di Edward Soja “pensare la città come luogo abitato equivale a delineare geografie umane, qualificate da una ragnatela di relazioni politiche e ideologiche” (Soja, 1989). Nodi di ragnatele, che non si lasciano “imbrigliare”, ed evidenziano la natura dinamica della “città-flusso”, governata dal movimento, dalla trasformazione, dalla transitorietà, dalla eterogeneità, e allo stesso tempo dalle contraddizioni di una “città fatta a pezzi” (Secchi, 2005, p. 59), che mantiene la separatezza come carattere distintivo, per cui la discontinuità, il disordine e il caos si scontrano con quanto sembra accadere: “oggi l'intero pianeta sembra avviarsi – a poco più di cinque millenni dalla rivoluzione urbana – a costituire un'unica area urbanizzata nella quale la città celebra il proprio trionfo, ma vede anche approssimarsi la fine dei suoi caratteri distintivi” (Ceri e Rossi, 1987, p. 575). I nodi evidenziano le diverse esistenze della città, tanto che in ogni città ormai coesistono più città e “all'interno della medesima esperienza di città, si sono creati mondi urbani indipendenti gli uni dagli altri [...] riconoscibili in virtù della formazione di specifiche interazioni tra il corpo individuale e il corpo sociale” (Mazzette, 1998, p. 123).

L'intento dei paragrafi è provare a stimare e a misurare, con approcci non solo qualitativi, ma anche quantitativi, gli effetti dell'innovazione tecnologica e della percezione della sostenibilità, per verificare i cambiamenti funzionali nelle città. Mutamenti urbani che evidenziano un ruolo relazionale della città che ricerca partner in reti differenti a scale diverse per una governance territoriale connessa ad attori chiave nazionali e internazionali (Gunasekara, 2006) che possano fornire un contributo generativo in termini di innovazione – grazie a rapporti di collaborazione fra università, enti e industrie promuovendo nuovi settori a maggior contenuto scientifico e tecnologico (Cesaroni e Piccaluga, 2016) – e dare un contributo culturale, inteso come capacità di elevare il liv-

ello di competenze innovative e tradizionali stratificate nel sistema cittadino di riferimento, organizzando eventi di carattere sociale e culturale, producendo impatti positivi.

La città non è solo un'arena di interessi convergenti, separati o contrastanti, di forze sociali distinte, eterogenee, ma si prefigura come luogo emergente, oltre che località centrale, il cui assetto competitivo dipende dagli attori, che ne percepiscono funzioni e compiono le relative scelte strategiche. Gli elementi fondamentali di frammentazione e di accelerazione di questo cambiamento costituiscono un *set* informativo, che è in grado di veicolare un'immagine eloquente, che si articola secondo alcuni fattori, che evidenziano la continuità e il processo evolutivo dello scenario urbano, frutto di un approccio negoziale, basato sulla capacità di coinvolgimento nel costruire una *vision* comune, fissando "obiettivi e traguardi di sviluppo incardinati nella vocazione specifica del territorio" (Romano, e Passiante, 2000, p. 110) e attuando un processo di elaborazione del piano in concertazione con tutti i principali attori sociali. Una *vision* strutturata secondo una conduzione strategica in grado di favorire una partecipazione allargata velocizzata e accessibile grazie alle innovazioni tecnologiche che consentono una condivisione di interessi e di ricerca del consenso per un compromesso in chiave di azione e cooperazione in virtù di una *e-democracy*.

Una *strategic guidance* che ingloba i tanti sensi rizomatici della città, percorsa da sensori intelligenti pronti a captare ogni ritmo e respiro per rendere più facile la vita dei cittadini grazie all'intelligenza artificiale al *cloud computing* che la trasformano in un infoscape di obiettivi e azioni dove è attuale il principio di moltitudine e di molteplicità e si concretizza la simultaneità, l'ubiquità, il translocalismo e la materialità del virtuale. Tutti elementi che fanno emergere dei nuovi paradigmi di interazione nella città, dove tornano ad *avere* significato e rilievo tre categorie geografiche – l'accesso, chi accede alle tecnologie; la partecipazione, chi genera informazioni; e la rappresentazione, chi viene reso più o meno visibile, che trasformano la città in un ibrido, che non è più solo virtuale, nel suo essere rizomatica, pervasiva e relazionale, non più dominata dalla distanza e dal tempo, ma dalla contaminazione, transmedialità e performabilità partecipativa dell'informazione geografica.

Di conseguenza la vera sfida delle città del futuro torna ad essere il dove e il quando – spazio e tempo – poter formare la cittadinanza alla partecipazione e al consenso, eliminando il sottile confine reale-virtuale, non distorcendo il fenomeno, bensì mostrandolo nei suoi molteplici aspetti, trasformando la confusione dei linguaggi e delle raffigurazioni dei numerosi Metaversi, in modo da produrre nuovi possibili caratteri urbani da governare. In questi termini, la città pone questioni fondamentali sulla sovrapposizione e sulla compenetrazione di due cicli tecnologici che investono la mobilità e i flussi di informazioni di tipologie completamente differenti per l'interazione e l'influenza sul comportamento dei cittadini. Quest'ultimi, produttori e consumatori partecipativi di ecosistemi urbani, che costituiscono una ricchezza per saperi, memorie e

identità, anche se in parte non riconosciuti e denominati. Veri e propri sensori urbani costantemente travolti dalla dinamicità, dalla mutevolezza degli algoritmi che trasformano le loro azioni in informazione e rendono sempre più forte il legame tra virtuale e reale, dove ogni punto è connesso reciprocamente con altri accessi multipli, che conferiscono un nuovo senso al meta e multiverso della città.

PARTE PRIMA

L'IDEA COME OSSESSIONE

1. L'ESSENZA E LA SOSTANZA DELLA CITTÀ

1.1. Connessioni e fratture del tempo

Il nostro linguaggio ricorda molto da vicino una gibigiana città, che si sviluppa e configura in “un dedalo di stradine e piazze, di case vecchie e nuove, e di case con parti aggiunte in tempi diversi; e il tutto circondato da una rete di sobborghi con strade diritte e regolari, e case uniformi” (Osservazioni filosofiche di Ludwig Wittgenstein, 1999). Ma orientarsi in questa ontologia oggi significa tener conto delle tecnologie dell'informazione che stanno trasformando la città tradizionale, per cui l'insediamento compatto di edifici, delimitato e in contrapposizione alla campagna, non basta più a descrivere le differenze e la pluralità delle forme delle aree urbane di oggi. La stessa rappresentazione geografica sembra non corrispondere più alla realtà di città raffigurate con dei cerchi proporzionali all'importanza o alla popolazione residente.

Una radicale trasformazione del sistema insediativo, che ha favorito la definizione di una nuova dimensione dell'area urbana (Fig. 1), vede il 60% della popolazione italiana abitare in reali ed effettive conurbazioni, cioè in aree costituite da centri urbani contigui, dove il paesaggio sembra essere “l'esito di piccole cause, come se a nessuno fosse venuto in mente nulla di originale e si fosse copiato gli uni dagli altri, fino a dar luogo a territori fatti di oggetti ovunque uguali” (Clementi, Dematteis e Palermo, 1996). Paesaggi urbani interessati da funzioni e modi d'uso che investono in modo diversificato lo spazio, per cui le stesse attività considerate centrali, che fino a qualche decennio fa erano poste nel cuore delle città – commerci specializzati, uffici, grandi alberghi, centri fieristici – si ridistribuiscono e generano nuovo territorio urbano, non solo periferico: “gli insediamenti si accrescono con ritmi nettamente superiori a quelli della crescita della popolazione, generando un consumo di suolo sempre più pressante” (Astengo, 1966, p. 8) sia per soddisfare le domande interne sia per spostamenti di flussi dalle aree centrali, secondo una geografia “dell'of-



Fig. 1 - Un'offerta da definire - l'espansione di Roma.

Fonte: foto dell'Autrice.

ferta forse ancora da definire, ma potenzialmente territorializzata” (Imbesi, 2007).

Per descrivere la città di oggi bisogna ricorrere a nuovi linguaggi e modelli in grado di trasmettere la frammentazione della forma urbana, la molteplicità delle nuove localizzazioni, il processo di trasformazione e il valore assunto dal patrimonio naturale. È indubbio che sia necessario mettere in correlazione la ristrutturazione urbana e l'intervento nell'emergenza ambientale, che da un lato sta originando un modo totalmente differente di considerare gli spazi dell'abitare e le loro trasformazioni, e dall'altro, ancora, non è ben strutturato in azioni progettuali in grado di avere costanti impatti di livello economico, sociale ed ambientale. Un nuovo linguaggio deve tener conto di una città iperconnessa (Fig. 2), dove “ogni nodo è dunque virtualmente prossimo ad ogni altro, in uno spazio non più euclideo” (Dematteis, 1995), che diventa l'espressione della città che oggi si articola in una molteplicità di forme: centro storico, periferia, aree di frangia, tessuti reticolari.

In definitiva la domanda sempre presente è che cos'è la città, che cosa significa urbano e quali caratteristiche e dimensioni ha la forma urbana. Domande che si complicano perché hanno a che fare con due concetti fondamentali lo spazio e il modello urbano. Oggettivamente per spazio si intende una porzione della superficie terrestre che esiste in sé, al di fuori del soggetto, una categoria che, dunque, restituisce una visione astratta del territorio, astratta quanto basta per essere interpretata in termini di geometria euclidea. Nondimeno, la rappre-



Fig. 2 - Quartieri in costruzione a Abu Dhabi.

Fonte: foto dell'Autrice.

sentazione spaziale deve tenere conto anche del tempo oltre che dell'evoluzione della superficie terrestre dovuta ai cambiamenti intervenuti nella natura e quelli determinati dalla società. In questo modo si sforza di adeguarsi al principio di prossimità, non riflettendo più le caratteristiche della superficie terrestre, ma piuttosto, cogliendo l'ordine che le comunità umane, stanziandovisi e utilizzandola, vi realizzano. In questo senso lo spazio può essere misurato e rappresentato secondo criteri geometrici la cui configurazione, dalle forme fisiche agli insediamenti umani, può essere rappresentata mediante modelli. Il modello è una visione strutturata e semplificata della realtà, della quale sono accolti "presumibilmente elementi significativi e relazioni espressi in forma generalizzata. D'altronde nessuna parte costitutiva dell'universo è talmente semplice da lasciarsi afferrare e controllare senza astrazione" (Rosenblueth, Wiener e Bigelow, 1943), sarebbe una necessità imprescindibile per qualsiasi procedimento scientifico ricorrere ad un modello, formale o materiale, che presenti una struttura analoga all'universo, ma più semplice. Tuttavia "un modello non è un doppione; è invece un sistema coerente di dimenticanze governato da un'intenzionalità" (Raffestin, 1983, p. 7), dunque, il modello non è identico alla realtà che rappresenta, esso nasce dall'esigenza di semplificare, di individuare e selezionare gli aspetti cruciali,

di trascurarne altri, di descrivere le relazioni tra oggetti ed elementi e di restituire la complessità della realtà. Esigenza che guiderà anche Johann Heinrich von Thünen (1783-1850) nell'ipotizzare il suo modello sulla base delle formulazioni di Ricardo (1772-1823) inerenti alla rendita fondiaria. Al contrario di quanto pensasse la teoria ricardiana, la rendita terriera non dipendeva dalla tipologia del suolo produttivo, ma secondo von Thünen era influenzata dalla localizzazione del terreno rispetto al mercato, per cui tenuti costanti tutti gli altri fattori, la variabile distanza determinava una situazione in cui gli agricoltori tendevano ad una localizzazione fortemente modulata dalla vicinanza al mercato, entrando in competizione per garantirsi la più forte rendita possibile. Il territorio rurale (Fig. 3) diventa, secondo questa teoria, economicamente tangibile e spazialmente rappresentabile nella forma geometrica semplificata di un cerchio concentrico.

Un modello circolare che mostra al centro il mercato e nell'immediata prossimità del primo anello la presenza di colture libere e deperibili, che elevano di rango il terreno. Nel secondo la silvicoltura, nel terzo, quarto e quinto anello – secondo la tipologia e l'impianto colturale – si inserisce lo sfruttamento cerealicolo. Nel sesto anello il pascolo estensivo, oltre questa fascia sono localizzati i terreni incolti, che non hanno un elevato interesse di rendita fondiaria in funzione del mercato centrale.

Il modello grafico dei cerchi fa emergere essenzialmente elementi quantitativi sintetizzabili con un'equazione, che spiega come la componente spaziale può alterare la condizione di parità tra produttori, dal momento che la vicinanza al mercato determina un vantaggio, ma anche la presenza di una produzione di un determinato bene o servizio. Per cui la localizzazione diventerà un punto no-



Fig. 3 - Il capitale naturale e la città: il centro di un nuovo mercato.

Fonte: foto dell'Autrice

dale per comprendere le condizioni di mercato, così come in seguito teorizzerà Alfred Weber (1868-1958). Il geografo economico, nell'opera *Reine Theorie des Standorts* (1909), ipotizzò che un'industria tende a localizzarsi in un punto idoneo a rendere minimi i costi di approvvigionamento di materie prime e del lavoro e, allo stesso tempo, in un sito che consenta il migliore accesso ai mercati. La teoria era spiegata attraverso un modello rappresentato da un triangolo ai cui vertici si disponevano rispettivamente i luoghi dei materiali, della mano d'opera e del consumo. L'impostazione di von Thünen e di Weber diede vita a un filone di ricerca orientato a spiegare i fenomeni di localizzazione attraverso modelli geometrici formalizzati. Tuttavia, una delle più interessanti e significative manifestazioni cui la geografia ha dato luogo nel rappresentare lo spazio può essere trovata nella *Teoria delle località centrali della Germania meridionale*, elaborata nel 1933 da Walter Christaller. Un modello astratto della realtà, con punti e cerchi di varia ampiezza, che danno vita ad un esagono, che non rappresenta il territorio in base alle caratteristiche materiali, ma piuttosto, in base a quelle economiche, che secondo il geografo tedesco avrebbero regolato il rapporto tra rango, numero, influenza e distribuzione geografica delle città, costituendo così un nuovo modello dello spazio urbano. Il modello di Christaller analizza le dinamiche che interessano la Germania meridionale alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale, applicando alla organizzazione dello spazio urbano le leggi dell'economia, cercando di tradurre "in equilibri spaziali l'equilibrio generale domanda-offerta" (Dematteis, 1997).

Nella sua teoria, il territorio non è più inteso come elemento naturale o artificiale, ma come prodotto di relazioni funzionali organizzate a livello politico, economico e spaziale, che segue determinati paradigmi: lo spazio dev'essere isotropico; il costo degli spostamenti dev'essere proporzionale alla distanza percorsa; il territorio attraversato deve essere servito da una località centrale. In questo contesto i consumatori sono buoni conoscitori del mercato e acquistano i prodotti nella località centrale più vicina, riducendo il più possibile le spese di trasporto, ma al contempo sono anche disposti a spostarsi per raggiungere il cosiddetto mercato di nicchia. Ma cosa sono le località centrali? Nello specifico il geografo Christaller premette che per comprendere la sua teoria è necessario sostituire la parola insediamento, che appare ambigua ricordando l'immagine di strade e di edifici di varia tipologia, e riferirsi alla "localizzazione della sua funzione di costituire un punto centrale, cioè la località geometrica dell'insediamento". Il territorio servito da un luogo centrale è dunque definito regione complementare o area di gravitazione. In altri termini Christaller afferma la necessità di analizzare la funzione che la località esercita nella distribuzione dell'offerta di beni e servizi sul territorio che lo circonda, che a sua volta definisce la centralità – o come dirà in seguito la gerarchia – delle località di una regione o Stato. A partire dalla funzione è dunque possibile evidenziare che le centralità hanno un'importanza differente, possono essere di ordine più elevato se in grado di fornire una ampia gamma di beni e servizi; o al contrario di ordine inferiore se provvedono solo ad

una parte di questa varietà. Per comprendere il rapporto spaziale tra domanda e offerta di beni e di servizi centrali è necessario far riferimento a due concetti fondamentali per le economie di scala: la soglia e la portata. Sono fattori che spiegano come si organizzano le attività nello spazio, i costi del trasporto e le economie di agglomerazione per cui la soglia indica la quantità minima delle vendite al di sotto della quale un certo esercizio commerciale non è in grado di fornire il bene o il servizio; la portata, invece, definisce il raggio d'area di mercato e dunque la distanza massima che il consumatore è disposto a percorrere in termini di costi di trasporto per l'acquisto del bene. I servizi e i beni sono ordinati gerarchicamente in base alla soglia, per cui si avranno funzioni centrali di rango elevato se presentano una soglia elevata e dunque un'area di mercato estesa. Inoltre, supponendo che territorio sia isotropico e che i costi del trasporto siano uguali in tutte le direzioni, l'area di gravitazione sarà un circolo perfetto, che è il limite esterno di un cono di domanda: l'offerta di un bene o servizio si potrà quindi localizzare "nella località centrale (al centro del cono) se il volume della domanda (=volume del cono) è almeno uguale alla soglia di quel bene o servizio" (Minca, 2004). Ciò equivale a dire che la presenza di una data funzione centrale, in un dato luogo, dipende sia dalla sua soglia, sia dalla sua portata: "ne consegue che una località centrale che abbia funzioni centrali di un certo ordine potrà avere anche tutte quelle di ordine inferiore, perché è inferiore la loro soglia" (Dematteis, 1997).

Secondo la visione di Christaller, la tendenza nella distribuzione dei vari beni e/o servizi sarà quella di fornire il mercato il più possibile tanto che le varie aree di mercato finiranno con lo spartirsi equamente questi spazi residui, dando così origine ad un modello dalla struttura esagonale. Un esagono a nido d'ape che, dopo il conflitto mondiale, troverà subito applicazione nella pianificazione di borghi, ma soprattutto nella distribuzione di servizi pubblici che andranno a definire il rango e la gerarchia dei vari centri urbani, gettando così le fondamenta della cosiddetta geografia urbana moderna.

Una buona parte della ricerca sulla rete urbana è ispirata ancora alla Teoria di Christaller, anche se i geografi sottolineano che il differente patrimonio di funzioni delle varie città e le conseguenti relazioni che instaurano tra città ricche e città povere di funzioni, fanno sì che il territorio si scomponga in aree intensamente urbanizzate e ben attrezzate e in altre che lo sono meno, non può sfuggire che negli ultimi Piani Regolatori delle principali città italiane si continua a riferirsi a centralità metropolitane che inglobano le microcentralità locali e rurali. Lo schema di Christaller dimostra che la centralità è ancora alla base dei processi di selezione, di omissione, di semplificazione, di classificazione, di creazione di gerarchie che finiscono per subordinare all'ordine che governa e che sovraintende l'innescio di identità urbane, attraendo investimenti e risorse economico-finanziarie.

D'altronde centralità, nell'era della globalizzazione, indica un punto di vista generale che esalta l'interesse collettivo di tutto il territorio gravitazionale, dato che alla località centrale si affida il ruolo di individuare una strategia unitaria per

la creazione di nuove opportunità e per dare risposte alle esigenze reali di valorizzazione delle risorse locali, tenendo conto del modello economico-organizzativo a scala globale e del modello fisico-gestionale alla scala regionale. Elementi che richiedono un'alta qualità di governo urbano dei processi di modernizzazione e riqualificazione della città, la cui sfida è proprio quella di uscire da modelli e schemi tradizionali e recuperare gli elementi di riconoscibilità del territorio al fine di poterne ricomporre l'identità.

1.2. *La realtà di modello in modello*

Le teorie di Walter Christaller hanno avuto nel tempo molto successo, come si è già evidenziato, di fatti lo schema è ancora utilizzato per concettualizzare la realtà, d'altronde l'uomo "per sua natura, quando si rivolge verso il territorio, tende inevitabilmente a regionalizzarlo" (Vallega, 1983), ha bisogno di scomporre il territorio in strutture, o meglio in regioni per coglierlo nella sua pienezza, nelle sue funzioni, per dominarlo concettualmente, nominandolo e delimitandolo. D'altra parte, uno schema non deve allontanarsi troppo dalla realtà, anche quando il territorio urbano è il risultato di continue modifiche, sottoposto a perenne mutamento, perché espressione immediata della vita quotidiana e della storia (Raffestin, 1983). La modellizzazione e la rappresentazione del territorio urbano sono pertanto concepite come un insieme di elementi, legati tra loro da relazioni, che grazie proprio alla tessitura di relazioni da cui sono connessi, danno luogo alla differenziazione del territorio e alla geografia come scienza della differenziazione spaziale. Non si tratta più di osservare e spiegare le forme, ma di individuare i principi che valgono per tutte le città, captando le loro gerarchie e differenze di centralità, i movimenti, le reti e i nodi. In altre parole, nel definire le strutture razionali, che si dispongono sotto le strutture visibili, si può cogliere lo spazio geografico della città. Questa indagine strutturale dello spazio urbano non contempla solo le relazioni, ma anche i processi, ossia le relazioni nel loro divenire, è, infatti, posta in relazione con tre elementi: l'ambiente esterno, i cambiamenti e l'obiettivo, che conducono a concepire il territorio come un insieme di sistemi spaziali aperti. La rappresentazione della realtà secondo la teoria sistemica, a differenza del funzionalismo, è influenzata dal pensiero della complessità e pone l'accento sul rapporto tra soggetto e oggetto. La città, se vista in ottica sistemica, è sottoposta ad un processo di disaggregazione nei singoli elementi, in modo da indagare le relazioni esistenti tra questi e quelle intrattenute con l'ambiente esterno. Porre l'uomo al centro della rappresentazione del territorio urbano significa partire dalle condizioni esistenziali dell'individuo, dal suo modo di percepire il territorio e di attribuirgli valore, in breve, dal modo con cui l'individuo proietta sé stesso nello spazio esterno. La reintroduzione nella ricerca geografica del soggetto passa così attraverso la riabilitazione di ciò che il *logos* della geometria euclidea aveva messo da parte: l'immaginario e l'irrazionale dell'osservatore.

Oggi essere in rete costituisce la condizione per il successo di un territorio e di una società, poiché la globalizzazione si esplica non più in relazioni di contiguità, ma attraverso flussi, per mezzo di un sistema di comunicazione fatto di *link* che modifica il nostro ambiente di prossimità, per cui le cose che prima apparivano lontane si avvicinano e rientrano all'interno del nostro spazio dell'esperienza.

La comprensione della città di questa epoca contemporanea, che sembra sparire dietro una sovrabbondanza di immagini, e che noi percepiamo come un'illusoria rappresentazione della città stessa (Fig. 4), conduce a ricercare nuovi paradigmi utili a postulare nuove griglie interpretative. In questo caso e, specialmente in geografia, si fa affidamento sulla metafora, non più intesa nella contrapposizione irrazionale/razionale, ma come il riconoscimento del fatto che la metafora e l'immaginario non sono mai stati assenti dalla realtà, dalla scienza, dalla geografia (Farinelli, 2003). Il concetto di modellizzazione in questo senso si presenta ancora una volta come elemento nodale che caratterizza la nostra epoca, rendendo verificabile l'assunto di Leibniz, che la città consiste dell'infinita produzione di rappresentazioni di rappresentazioni.

La società dell'immagine racchiude una nuova e inedita maniera di pensare e di percepire ciò che ci circonda tanto da imporre una complessa riflessione sui criteri di organizzazione e gestione di un luogo, quale lo spazio virtuale, in grado



Fig. 4 - La rappresentazione della città.

Fonte: <https://pixabay.com>.

di creare le identità, più che veicolarle, di fondare rapporti personali e sociali nuovi, di assicurare comportamenti e norme, di modificare e affermare nuovi modelli. La rappresentazione geografica della città, associata all'informatica, non è più rivolta solamente a localizzare con maggior precisione, dove sono e che forma hanno gli oggetti, ma è soprattutto atta a tracciare le relazioni fra cose e fenomeni. Inoltre, con la perdita di senso delle categorie descrittive tradizionali, centro-periferia, città campagna, pubblico-privato, si fa strada l'idea di *ipercittà*, come modello di un processo di diversificazione dello scenario territoriale in una molteplicità di paesaggi, nel segno della frammentazione e della discontinuità dell'esperienza urbana: "una realtà territoriale priva di strutture gerarchizzate e suscettibile di essere percorsa e fruita in tutti i sensi" (Corboz, 1995). Le rappresentazioni assumono un ruolo direttamente costruttivo, ponendosi come portatrici di significato, avendo la capacità di produrre consenso e promuovere progettualità sociale. Vanno dunque pensati specifici percorsi di sviluppo ai quali i cittadini e le comunità che li abitano possano contribuire, assumendosi responsabilità nelle decisioni e nelle azioni da realizzare. Il territorio urbano odierno ha accettato la frammentarietà come aspetto primario della contemporaneità, la vede e la concepisce come ricchezza di una dimensione complessiva, e quindi di un disegno d'insieme. In questa prospettiva alla città viene riconosciuto la capacità di produrre e diffondere conoscenze. La contiguità che diventa contiguità sociale e territoriale, infatti, può innescare un processo di straordinaria diffusione delle informazioni e delle esperienze, rendendo accessibile a ciascun membro della comunità territoriale il sapere *embedded* nel contesto e quello elaborato dagli altri e di intervenire per la sua diffusione. In altri termini il territorio assume il ruolo di "moltiplicatore cognitivo di conoscenze contestuali", con la possibilità di tre fondamentali funzioni: conservare e rendere disponibile il sapere contestuale, fornire il *milieu* adatto alla moltiplicazione delle conoscenze e fornire il quadro sociale economico e istituzionale per le *governance structures* (Rullani, 2004, p. 36).

Il recente sviluppo dei Virtual Reality GIS, offre notevoli potenzialità per la pianificazione unendo le città con legami multipli, mettendole al servizio delle regioni e permettendo il pieno sviluppo delle funzioni urbane. Le tecniche di realtà virtuale di modellare edifici e aree urbane in tempo reale, permettono di superare la semplicità del disegno vettoriale e di arrivare alla comprensione dell'oggetto, delle sue funzioni, di eventuali rapporti spaziali, permettendo la visione immersiva nella complessità del territorio. Il moltiplicarsi dei modi in cui una rappresentazione o modellizzazione può essere concepita e impiegata, cambiando sotto i nostri occhi, ridefinendo le linee dei suoi percorsi a seguito dell'osservazione del nostro comportamento, non fa altro che rilevare la rivoluzione in atto tanto da dover parlare non più di modelli reali, ma di *augmented reality*. Con la realtà aumentata il modello si riconfigura sulla base delle nostre reazioni, l'informazione presente nello spazio si arricchisce di una informazione multimediale, in grado di raggiungere qualunque tipo di dettaglio, stile ed argomentazione, attraverso

un processo dinamico e in continua adattabilità. Gli oggetti reali caratterizzati da diversi ritmi comunicativi si sovrappongono e si mescolano le immagini virtuali. Una rappresentazione del reale generata dall'espressione dei nostri desideri, in grado di elaborare una specifica concezione della città, disegnando spazi definiti dalle proprie logiche interne, senza dover rispettare i confini del classico spazio urbano.

Vista in questa prospettiva, la modellizzazione del territorio urbano non è la spiegazione di un ordine, ma piuttosto di un gioco per legittimare il modo con cui il territorio è stato organizzato. E, ovviamente, il geografo si sente impegnato a scoprire il gioco attraverso un procedimento di decostruzione. Il ruolo e la posizione del geografo, il suo uso degli strumenti e il contesto a cui egli si rivolge diventano, pertanto, fattori chiave nella comprensione del potere descrittivo, ma anche costitutivo, del discorso geografico che viene indagato, nelle sue componenti, scoprendo le contraddizioni e mettendo in luce un sistema di corrispondenze tra il mondo digitale e il mondo reale che si potrebbe associare alla forma geometrica del prisma per la sua poliedricità.

La geografia urbana, in questo senso, è chiamata ad assumere un ruolo di grande responsabilità, perché le è riconosciuto il compito di individuare i nuovi processi responsabili del rinnovo dell'impianto territoriale. E in parte lo ha già fatto nel riconoscere le trasformazioni dovute al passaggio dalla scienza dei luoghi alla scienza dei flussi informativi geografici causato dalle innovazioni tecnologiche.

Quest'ultimo è un modello urbano che non può essere considerato un prodotto compiuto e definitivo per la complessità dei rapporti che lega la città con l'universo discorsivo che la riguarda, perché rappresentativa di un tessuto connettivo che salda le realtà concrete con le loro immagini e con gli immaginari degli abitanti. L'immaginazione, d'altronde, è "la sola dimensione in grado di polarizzare il multiforme nell'unico, di scoprire l'estetico nell'ineстетico, di raggruppare la dispersione in una inaspettata, inedita e necessaria centralità" (Salerno e Villa, 2008, p. 13) così da poter attribuire un nuovo senso anche al caos visuale delle periferie, dove anche il nuovo, per certi versi alcune volte davvero pittorresco (Fig. 5), può valorizzare gli spazi apparentemente destrutturati che segnano in modo nuovo la nostra contemporaneità.

In questa quarta rivoluzione industriale, che dal punto di vista culturale è forse la più complessa delle tre – vapore, elettricità e rete – che l'hanno preceduta, la città deve affiancare l'integrazione di risorse fisiche e virtuali, che trasformano rapidamente i processi di produzione e i sistemi urbani ormai regolati dalla conoscenza e dalle informazioni. Questa continua fusione di sistemi *cyber*-fisici, dovuta all'evoluzione di una serie di tecnologie digitali, dal *Cloud* ai *Big Data*, dalla sensoristica a basso costo alla capacità di memorizzare enormi quantità di dati, che sono arrivate a maturazione tutte insieme, hanno scatenato per la città una vera e propria *need competition*. Una rivoluzione basata non tanto su prezzi o sull'offerta differenziata di beni, ma sulle capacità e attitudine a stimolare bisogni



Fig. 5 - Immaginando e narrando.

Fonte: <https://it.freepik.com>.

latenti dei cittadini, portando allo sviluppo della cosiddetta servitizzazione, ovvero la capacità di passare da prodotti a servizi, attivando nuovi sistemi produttivi per le imprese, ma anche nuove sfide per le città. D'altronde, la *service transformation* richiede sia nuove forme di partecipazione intelligente sia una cultura cittadina diversa. La domanda chiave che si pone è quanto le città siano pronte al 4.0, poiché non tutte hanno raggiunto una piena maturità tecnologica sia nelle infrastrutture sia nei servizi. Non tutte sono in grado di far fronte «all'economia del gratuito (*free*), condivisione (*sharing economy*), globalizzazione (*global value chain*), trasformazione dei *business model* e perfino dei prodotti/servizi (*servitization*) in una nuova economia in cui le piattaforme digitali facilitano le relazioni tra persone, istituzioni, imprese e città, da un lato, e d'altro le controllano in regimi di quasi monopolio» (Rullani e Rullani, 2018, p 1). Tuttavia, molte città, così come le imprese, hanno colto dall'acronimo SMART – Sustainability, Mobility, Accessibility, Renewable, Transparency – il valore aggiunto dell'indicatore di sostenibilità nello sviluppo di processi di produzione e nell'ottimizzazione di quelli vecchi, ma soprattutto nel modo di rispondere alla domanda di coinvolgimento attivo delle città, da sempre riconosciute come vere e proprie produttrici di significati. È indubbio che nella “sfida per una maggiore sostenibilità occorre quindi un ricorso più sistematico a dimensioni – come quella territoriale – ad attori – come le imprese, ma anche i cittadini/consumatori – ad approcci – come

quello di sistema – a politiche – come quelle locali – che possano rendere perseguibile un nuovo modello di sviluppo nei diversi contesti. Il territorio può essere il contenitore di un posizionamento orientato alla specializzazione flessibile che sappia valorizzare le capacità distintive delle imprese e dei distretti nell’ambito delle filiere globali” (Cappellin *et al.*, 2014, p. 93). La città a è quindi protagonista e fautrice dell’industria 4.0 (Indovina, 2019) se, nella sua attuale transizione, incorpora anche la *green economy*, perseguendo un approccio di sistema ambientale e di servizi nel promuovere uno sviluppo innovativo e una crescita verde, due azioni che possono migliorare l’impatto sul territorio urbano e di conseguenza attuare il benessere dei cittadini. Esaminare lo spazio urbano in questo contesto, fa riconsiderare ancora una volta l’effetto che le tecnologie dell’informazione e della comunicazione stanno producendo, non più solamente sulle infrastrutture urbane, ma soprattutto sul “nostro senso del sé” (Floridi, 2017, p. IX). Fattori tecnologici divenuti vere e proprie forze ambientali, economiche, sociali, che sono in grado di esaltare l’interpretazione interconnessa del mondo e del modo, sempre più pervasivo, profondo e continuo di relazionarsi e di percepire la città. Il cittadino, o meglio definito con il termine *user produced city* (Carbone, 2014, p. 64), può ottenere qualsiasi tipologia di servizio, in tutte le città, a qualsiasi scala, o momento e con ogni dispositivo, diventando la chiave per ridisegnare la collaborazione, la condivisione di informazioni e la partecipazione delle comunità. Quest’ultime emergono in qualità di co-sviluppatori di informazioni localizzate e contenuti relazionali, ricreando una intelligenza connettiva che, attraverso strumenti di *feedback*, di valutazione e grazie al passaparola delle nuove tecnologie, esprimono la loro domanda e soprattutto la loro voce nella città, riflettendo un nuovo modo di pensare la coesione e lo sviluppo futuro, in relazione ad una spazialità prestata dalle applicazioni urbane dell’intelligenza artificiale, che restituisce una visione diversa del rapporto cittadini/città: “l’intreccio tra le impressioni personali e i flussi generali dal sistema delle relazioni fisiche e virtuali è centrale nelle più recenti frontiere della rappresentazione urbana. La nuova geografia urbana informazionale, generata dalla stratificazione delle interazioni digitali sul territorio (*infoscape*), permette di visualizzare la città come una rete di dati temporanei, nei quali è possibile leggere i comportamenti e i desideri dei cittadini” (Saiu, 2015, p. 37). Le città stanno diventando centrali perché l’informazione vi scorre in modo massiccio, attraverso reti, luoghi/nodi improvvisati di scambio e di incontro, dappertutto regnano strumenti mobili che promuovono la possibilità di vedere l’informazione nel suo contesto così come si era teorizzato in passato. Certamente poter pianificare la gestione del territorio, secondo un pensiero pluralista, seguendo ad esempio le logiche dei Sistemi Informativi Geografici può fornire le opportunità per rafforzare le politiche di coesione sociale e migliorare la fruizione della città, ma soprattutto, permetterebbe a tutti gli attori la condivisione di obiettivi concreti: “affinché un territorio riesca a rispondere efficacemente alla competizione, è auspicabile che tutti i soggetti di un’area condividano una visione comune (almeno nei suoi caratteri essenziali) che esprime

il progetto economico a cui il territorio aspira” (Aiello e Donvito, 2005, p. 7). Infatti, l'organizzazione e la gestione del territorio urbano e dei suoi beni culturali e ambientali sono compiti fondamentali, ma molto complessi, che le amministrazioni pubbliche locali devono affrontare, poiché alla base vi deve essere “la condivisione di un sistema di valori e la coerenza tra gli obiettivi degli investitori e quelli dei decisori dell'area” (Latusi, 2002). D'altronde pianificare consiste nel definire l'organizzazione spaziale, ovvero nello stabilire le regole d'uso del suolo e nel programmare le misure e le risorse necessarie per aggiungere gli obiettivi prefissati e porre al centro del governo del territorio urbano un vero e proprio progetto, che deve essere sempre aggiornato, in grado di rispondere anche ai trend del momento. Un presupposto indispensabile sulla base del quale costruire offerte turistiche capaci di attirare e formulare nuovi segmenti turistici ed economici (rurale, sportivo, del benessere, enogastronomico, ecc.), dove le nuove tecnologie geografiche diventano indispensabili per delineare un percorso di piena cittadinanza digitale con la partecipazione attiva della comunità locale alla conoscenza e condivisione del patrimonio ambientale e culturale.

Per interpretare e progettare la città le politiche culturali devono tener conto necessariamente dei 17 obiettivi di sviluppo sostenibile dell'ONU, solo in questo modo la cultura può diventare la dimensione più efficace dello sviluppo sostenibile (Unesco, 2015). In questa condizione, la creatività può divenire un dispositivo abilitante per lo sviluppo sostenibile della città, ridefinendo l'identità urbana attraverso la combinazione dei tradizionali capitali creativi – talento, tecnologia e tolleranza (Florida e Tinagli, 2004) – con i cromosomi della città intelligente. L'altro fattore fondamentale è la cooperazione tra le diversità, gli attori sociali,



Fig. 6 - Costruire la cooperazione urbana.

Fonte: Designed by Vectorarte / Freepik <https://it.freepik.com>.

fra i centri e le periferie, tra le funzioni urbane e le funzioni rurali, dove “il talento collettivo di una comunità per generare valore deve essere immerso nel circolo virtuoso dell’economia culturale, nella geografia dell’esperienza, nella progettazione della qualità” (Carta, 2021, p. 76-77).

La dinamicità attuale delle città si deve basare su una dialettica continua con la cooperazione che permetta di “trovare le migliori forme ed i migliori interlocutori per collaborare” (Sen, 1993, p. 14) per cui tutti gli attori e le parti sociali devono essere coinvolte non solo per la realizzazione di grandi progetti, di infrastrutture urbane e nella ricerca dei relativi finanziamenti, ma nella gestione continua di un progetto territoriale strategico. Il risultato di questa progettualità condivisa e partecipata mira alla realizzazione di una governance territoriale capace di agire per obiettivi e in grado di produrre coalizioni di più attori che si pongono determinati scopi.

Infatti, si è appurato che l’innovazione costituisce la nuova frontiera dell’economia di una città, la sua diffusione deve essere facilmente aiutata e favorita. Inoltre, la pianificazione urbana deve prevedere la valorizzazione delle risorse locali, tenendo conto del mercato allargato, e per giunta sostenere l’avanzamento culturale della popolazione, poiché proprio l’avanzamento culturale costituisce la condizione fondamentale dello sviluppo futuro. Il potenziamento delle reti di collaborazione tra governo locale e ricerca scientifica ed alta formazione, può fornire idee e proposte che vanno sperimentate con gli attori del territorio. La combinazione simultanea di molti attori, la promozione e la ricerca di un’organizzazione della città, efficiente ed efficace, oltre a costituire un valore in sé, si configura come premessa per un’ordinata crescita economica e culturale. Contribuendo a formulare una dimensione urbana di maggior peso, dove rilevante diviene, in termini di visibilità, la forte integrazione e il potenziamento delle specificità locali, senza che vi sia una perdita di precedenti identità o di caratteristiche di diversificazione dei diversi elementi che compongono il sistema. Per una tale attività, che si potrebbe definire di governo del territorio, così complessa, si rendono necessarie l’attivazione e il coordinamento di “politiche con contenuto territoriale o con effetto territoriale” (Indovina, 1999) finalizzate ad affermare l’intenzionalità di gestire una nuova struttura di relazioni multiple e dinamiche.

In questa prospettiva la pianificazione di una città abbandona le passate metafore e si ispira ad un modello urbano che può essere considerato di tipo rizomatico, ossia come un modello organizzativo proprio della biologia e della struttura di alcuni organismi. In altre parole, un modello considerato al pari di una struttura biologica, intervallata da nodi su cui si innescano altre diramazioni e connessioni in continua evoluzione, che fanno parte di insiemi, pur essendo completamente indipendenti da questi. Le città future avrebbero le dinamicità proprie dei rizomi, in quanto nella loro organizzazione sono costituiti da nodi e connessioni in continuo trasformarsi e divenire: “A differenza degli alberi o delle loro radici, il rizoma collega un punto qualsiasi con un altro punto qualsiasi, e ciascuno dei suoi tratti non rimanda necessariamente a tratti dello stesso gene-

re, mette in gioco regimi di segni molto differenti ed anche stati di non-segni. [...] Rispetto ai sistemi centrici (anche policentrici), a comunicazione gerarchica e collegamenti prestabiliti, il rizoma è un sistema acentrico, non gerarchico e non significante” (Deleuze e Guattari, 1977, p. 31). Il modello rizomatico della città diviene centrale nel definire gli strumenti, le condizioni e le risorse di uno sviluppo autosostenibile dei sistemi urbani, che preveda sia un riequilibrio degli elementi determinanti della crescita esponenziale della città sia una progettazione di spazi aperti per riorganizzare, riqualificare e riconnettere i sistemi urbani rizomatici e molteplici. Di fatto, ritrovare la relazione virtuosa fra la città e il suo patrimonio culturale, tecnologico e ambientale è la via per la ricostruzione di un percorso di nuovi equilibri ecosistemici, energetici e alimentari, che favoriscano la valorizzazione delle risorse e producano una ricchezza durevole.

Guardare la città nella sua valenza rizomatica aiuta, dunque, la progettualità a ridefinire la questione della crescita urbana, indicando “una stima della rotta, in una fase in cui la sostenibilità della metropoli si fonda su un prelievo sempre più allargato di risorse” (Magnaghi, 1999, p. 142). Un processo in atto nel tessuto urbano delle “cento città” (Dematteis, 1995, p. 192) italiane, caratterizzate da una pluralità di centri urbani e rurali, ognuno con il proprio ambiente di riferimento, che “è assorbito in maniera crescente nell’ambito della sfera urbana e sottoposto, di conseguenza, ad una pressione che oltre a destrutturare progressivamente l’organizzazione territoriale porta a consistenti fenomeni di degrado ambientale e paesistico e molto spesso alla configurazione di un paesaggio terzo e di residui non riconducibile né ai parametri cognitivi e descrittivi dell’urbano né a quelli del rurale” (Magnaghi e Fanfani, 2009, p. 66).

Inaspettatamente in questo tessuto, grazie proprio alle nuove tecnologie (Fig. 7), si possono creare le condizioni del fare sistema, in grado di recuperare i valori eco-simbolici del senso di appartenenza della comunità.



Fig. 7 - L'influenza digitale.

Fonte: <https://it.freepik.com>.

Le interazioni digitali degli utenti, che fanno ricorso ai sistemi *near field computing*, *location based media*, *ubiquitous publishing*, permettono di fatto di riempire la quotidianità con *Urban Sensing*: le città si confrontano con la diffusione di sensori, Wi-Fi, pratiche digitali e strumenti di analisi delle informazioni geografiche per comprendere come i cittadini interagiscono e fruiscono dello spazio urbano. Uno spazio ibrido e rizomatico, risultante da una interconnessione continua fra dimensione fisica e virtuale, che modifica la percezione della città e costringe le politiche urbane a confrontarsi con la geografia informazionale che plasma le nozioni di spazio e tempo sull'idea di una *Urban Sensing* fenomeno e meta-fenomeno del *Third Infospace*. Quest'ultimo di riferimento per gli effetti della città post-industriale, mentre il Primo *Infospace* resta legato ai saperi della città pre-industriale e il Secondo *Infospace* alla città industriale, alle sue infrastrutture e transazioni. Il Terzo *Infospace* è, dunque, strutturato sui sensori e sull'emergere dei nuovi paradigmi di interazione nella città, dove tornano ad avere significato e rilievo tre categorie geografiche: l'accesso – chi accede alle tecnologie – la partecipazione – chi genera informazioni – e la rappresentazione – chi viene reso più o meno visibile – di una informazione trasformata in paesaggio urbano ibrido, che non è più solo virtuale, nel suo essere rizomatico, pervasivo e relazionale, non più dominato dalla distanza e dal tempo, ma dalla combinazione, transmedialità e performabilità partecipativa di densità e di presenza di utenti. Tutto ciò pone questioni fondamentali sul dover adattare politiche relative allo sviluppo urbano a dati e informazioni di tipologie completamente differenti per l'interazione e l'influenza sul comportamento dei cittadini. Quest'ultimi, produttori e consumatori partecipativi di ecosistemi urbani, potrebbero costituire una ricchezza per saperi, memorie e identità, anche se in parte non riconosciuti e denominati. Veri e propri sensori geografici costantemente travolti dalla dinamicità, dalla mutevolezza degli algoritmi che trasformano le loro azioni in informazione e rendono sempre più forte il legame tra virtuale e reale. La vera sfida delle città è tornare ad essere il dove e il quando formare la cittadinanza alla partecipazione e al consenso, trasformare la confusione dei linguaggi e delle raffigurazioni del Metaverso e produrre nuovi possibili caratteri urbani da governare. Le continue trasformazioni che hanno cambiato le strutture urbanistiche in un gioco dell'aggiungere e del togliere qualcosa, per dare un nuovo assetto, per tracciare un nuovo modo di funzionare, fino a definire una nuova immagine, ed essere “smart”, incidono pesantemente sulla riconoscibilità delle città, “costruendo un intarsio che non può essere immediatamente ricondotto a un unico principio ordinatore” (Secchi, 2005, p. 5). Ma se è pur vero che la trasformazione urbana appartiene più a chi disegna e progetta la città invece di riguardare chi la vive, che in finale ne possiede un quadro incompleto, non è da sottovalutare la riflessione che chi la abita “ne vive la sensazione”, per cui le città sono diventate straordinariamente complicate, tanto da dire che “non è più possibile trovarsi d'accordo nemmeno su che cosa può essere considerato una città” (Salerno e Villa, 2008, p. 44). Parlare è diventato difficile per i fatti, gli eventi e le pratiche che attendono ad una

città, ma anche per una imprecisata quantità di nuovi strumenti concettuali che hanno il compito di ridisegnare “orizzonti di senso” (Indovina, 2003, p. 17). Una complessa visione interpretativa della città aperta a soluzioni diverse della progettazione e della realizzazione, che conduce a pensare che “la città come luogo abitato equivale a delineare geografie umane qualificate da una ragnatela di relazioni politiche e ideologiche” (Soja, 1989). Una città dove è sempre più attuale il principio di moltitudine di Spinoza e il concetto di rizoma di Deleuze, tanto da far pensare ad un aggregato incoerente, contraddittorio e conflittuale di soggetti diversi tra loro per valori, obiettivi e azioni. Uno spazio dei flussi virtuale e fisico, che va al di là delle classiche definizioni di città e concretizza la simultaneità, l'ubiquità, il translocalismo e la materialità del virtuale, cambiando la visione e la percezione di una trama urbana discontinua e disordinata e creando le condizioni per la ricomposizione geografica dei frammenti delle città.

2. LA FORMA E L'IMMAGINE DELL'IDEA

2.1. *La reinvenzione dell'essere città*

L'idea di città si configura sempre più complicata, ramificata in una struttura molteplice di immagini, che delineano un'infinità di combinazioni e processi di trasformazioni in fieri, offrendo una sincronica e diacronica rappresentazione di modelli urbani, di sogni delle comunità, di paesaggi di strade ed edifici, che raccontano il potere di incarnare desideri e speranze. La forma della città mostra l'interpunzione e la flessione della cadenza armonica di una *idea come espressione della immagine, che si rivela attraverso la parola/Le parole servono a chiarire l'immagine/Ottenuta l'immagine si dimenticano le parole/Le immagini servono a contenere l'idea/Ottenuta l'idea si dimenticano le immagini?* (Bergeron, 1986). Come nei versi di Wang Bi, l'unione immediata di essere e pensiero esprime la forza del carattere costruttivo delle immagini, che danno forma all'essenza delle nostre città. L'immagine valorizza, riproduce, riflette, distorce, molte a volte banalizza, in altre parole rappresenta e rende ragione della molteplicità del mondo. Pensare alla città in quanto immagine significa avere “un'idea fissa di qualcosa, il che significa che la cosa sta così come noi la vediamo” (Heidegger, 1968, p. 88). L'immagine e l'idea sono i due concetti basilari per comprendere la città, costituiscono i modi non soltanto di descrivere la sua materialità, ma anche di spiegarla da un punto di vista scientifico, culturale, letterario, artistico, e, a seconda del linguaggio adottato di selezionare l'immagine-racconto, l'immagine-assenza o l'immagine-enigma, ecc. La dialettica fra i due valori permette non solo il raffronto fra realtà diverse, ma di accedere ad utensili che consentono di esplorare la realtà urbana. Pur non riuscendo ad esaurire mai la ricchezza del reale, senza immagini, non può esserci una conoscenza effettivamente diversificata della realtà (Manguel, 2001). Eppure, è difficile stabilire il momento esatto in cui l'uomo abbia effettuato “il salto

intellettuale che gli ha permesso di andare al di là della semplice presentazione delle cose, per giungere alla loro rappresentazione, provando il bisogno di “raddoppiare” il mondo materiale con quello delle immagini” (Raffestin, 1983, p. 21).

Uno dei compiti che l'immagine assolve è proprio quello di far apparire alla nostra coscienza il mondo in un certo modo e di fornire un modello è l'idea fissa di qualcosa in cui le comunità si possono orientare. E in tal senso l'immagine, o meglio, la rappresentazione della città sembra dimostrarsi una continua e sempre più accurata “esperienza di dissezione del mondo” (Secchi, 2007, p. 13), che implica la continua separazione, analisi e concettualizzazione dei suoi elementi costitutivi e la loro composizione attraverso il continuo dissolversi, l'uno nell'altro, di *layers*/livelli tematici. Un processo, in effetti, che oggi fa risaltare il ruolo delle rappresentazioni urbane nel continuo interrogare sui limiti delle nostre conoscenze e della nostra immaginazione. L'immagine diviene ancora una volta metafora, sia del sovrapporsi incessante dei diversi *layers*, della possibilità attraverso le nuove tecnologie di poterli combinare diversamente dalla tradizione, “di dare loro nuovi ordini che mettano in dubbio ed eventualmente revochino la gerarchie più consolidate” (ibidem, p. 14). La realtà si dimostra molto simile a come il Sole era per Icaro, a parte il fatto che se ci si avvicina troppo ci si può bruciare, prendere in considerazione il reale significa quasi “non possedere veramente una realtà, ma un qualcosa sotto una luce meno intensa” (Rosset, 1977, p. 123). La realtà della città è ‘idiota’ perché unica, ha “il privilegio ontologico di essere imitabile, senza poter a sua volta imitare qualcos'altro” (ibidem, pp. 47-48). Il confine tra il *continuum* reale e il raddoppio creato dall'immagine/calco conduce ad un altro piano semantico, dove la città diventa l'unico specchio della società “non traduce, registra ciò che lo colpisce, ci si fida degli specchi come ci si fida, in condizioni normali, dei propri organi percettivi”. L'immagine allo specchio rappresenta un'icona assoluta, non il doppio dell'oggetto rappresentato ma la “virtuale duplicazione degli stimoli, (che talora funziona come se ci fosse una duplicazione”. È proprio da questa esperienza di “iconismo assoluto” che nasce il sogno di un segno che abbia le stesse caratteristiche del reale. Per questo motivo “si disegna – e si producono appunto i segni detti ‘iconici’ – “per realizzare senza specchi ciò che lo specchio consente” (Eco, 1979, p. 1). Eppure, la comparsa, la funzione e i risultati delle nuove e sempre più raffinate tecnologie, mostrano come si sta modificando il modo di rappresentare e di comunicare la città. Dalla fotografia, che riesce a riprodurre e a conservare l'immagine, come uno “specchio congelante” alle foto satellitari, che riescono a riprodurre “l'impronta” dell'oggetto reale, l'immagine della città è trasformata in qualcos'altro, modificata in modo da dire la verità, o forse mentire, come allo specchio. L'ambiguità dello specchio è nota: “ora accresce il valore delle cose, ora lo nega. Non tutto quello che sembra valere sopra lo specchio resiste se specchiato” (Calvino, 1972).

L'immagine, lo dimostra Walter Benjamin nell'affrontare gli effetti della riproducibilità, definisce una determinata relazione con l'oggetto che rappresenta,

elimina l'aura – non più oggetto unico e irripetibile (Fig. 8) – non ne mina la funzione estetica, ma rimanda così a possibili diverse interpretazioni. La lettura dell'immagine della città, in questi termini, non sembra più essere un'operazione semplice, ma un processo che ha bisogno di intermediazioni e di formule concettuali di riferimento che fa dell'esperienza speculare “una esperienza assolutamente singolare, sulla soglia tra percezione e significazione” (Eco, 1979, p. 2). Nell'indagare l'immagine della città, vanno dunque individuate alcune fasi: la prima è l'elaborazione cognitiva, per cui la percezione dell'immagine urbana “implicherà, a un primo livello, l'identificazione di un codice conosciuto più che il riconoscimento analogico dello spazio rappresentato, che stabilisce un parallelo con la percezione” (Jacob, 2004, p. 368). La seconda fase è incentrata sul riconoscimento di una immagine particolare, dove il processo di percezione “non è solo una registrazione passiva di input esterni” (ibidem), ma consiste in realtà



Fig. 8 - Desideri di futuro.

Fonte: <https://it.freepik.com>.

in una selezione che viene operata sul piano paradigmatico. Un'operazione che investe i rapporti fra elementi che appartengono alla stessa classe semantica e ne seleziona le differenze, per poi attribuire significato alla realtà in base a modellizzazioni prodotte dallo sguardo e dai sensi della vista. L'idea, d'altronde, racchiude la capacità di vedere elementi appresi dall'esperienza, ma anche di percepire la realtà attraverso i sensi, la città in questo modo assume la forma simbolica nella quale si rispecchiavano i miti, i rituali, le credenze della società, per cui ogni civiltà formula un modello di città che gli abitanti elaborano o sognano.

Parlare di città significa puntare l'attenzione sui meccanismi di una identità specifica in equilibrio fra l'ideale immaginifico e la realtà di città "che continuano attraverso gli anni e le mutazioni a dare la loro forma ai desideri" e alle altre invece "in cui i desideri o riescono a cancellare la città o ne sono cancellati" (Calvino, 1972).

La città di oggi appartiene ancora ai desideri e allo sguardo futurista dei primi del Novecento, legato alla dottrina del movimento e della macchina, "che deve nascere e crescere contemporaneamente alla nuova ideologia del movimento e della macchina [...] che perde la sua staticità ed è messa in movimento dalle luci, dai tramvai, dai rumori che ne moltiplicano i punti di visione" (Corey, Wilson 2006). Nonostante il moltiplicarsi delle classificazioni, questa visione della città in un mondo sempre più urbanizzato, rappresenta una immagine ben radicata nella mente della collettività, che riapre la discussione sulla nuova forma urbana del futuro, disputa ormai da considerarsi essenza e cuore della politica e della pianificazione territoriale nella Società dell'Informazione, che non riesce ad abbandonare "l'idea di una macchina che funziona perfettamente, dove ogni cosa ha una sua collocazione, le tipologie edilizie sono ben definite, e l'abitare è codificato nelle sue attività primarie: dormire, mangiare muoversi, lavorare. Persino la natura ha un suo ruolo disciplinato, organico all'ordine delle cose. Ancora per molti versi la città è regolata sulla logica della fabbrica taylorista, dove il compiacimento dell'ingranaggio prevale su tutto". (Granata, 2019, p. 5) Tuttavia, la civiltà dell'immagine urbana – dei media, del consumo di massa, della riproduzione e della diffusione delle tecnologie – racchiude una nuova e inedita maniera di pensare e di percepire ciò che potrebbe "appartenere non più al dominio della coscienza, ma a quello della molteplicità e delle differenze, non corrisponde ad altro se non a un nuovo stadio dello sviluppo capitalistico" (Soja, 1989, p. 3). "Ed ei sen gi, come venne, veloce" (Alighieri, 1986, II-51) – direbbe Dante nel Purgatorio – nel costituirsi della città a immagine è, dunque, la velocità, che rappresenta il rapporto tra lo spazio percorso in un dato tempo e il tempo stesso, che comporta un mutamento del processo di lettura che si trasforma in esplorazione-navigazione, per cui la "quasi istantaneità del passaggio da un nodo all'altro permette di generalizzare e di utilizzare in tutta la sua estensione il principio di non-linearità" (Lévy, 1992, p. 44).

L'immagine urbana, in questo senso, assume un ruolo strategico, consente velocemente alla città di ottenere fiducia, credibilità, e, più in generale, un'imma-

gine di affidabilità e serietà in termini di efficacia e di efficienza nel soddisfacimento dei bisogni dei cittadini in grado di attuare un gioco di rappresentazioni che producono sul territorio pratiche spaziali simili ovunque, eppure diverse. Il gioco agisce un po' come un'associazione di parole "nei quali la singola parola, muovendo da contesto a contesto, pur rimanendo inevitabilmente agganciata alla storia del suo utilizzo (altrimenti non ci sarebbe comunicazione) acquisisce pur sempre un qualche nuovo significato, in funzione di ciò che viene prima, durante e dopo la sua mobilitazione" (Derrida, 2002, p. 11). Il processo dell'*image building* di una città porta ad indagare la natura complessa delle metafore geografiche, ovvero ad interrogarci sul fatto che la battaglia di immagini, nella quale molte delle città sembrano oggi impegnate, è innanzi tutto una battaglia tra rappresentazioni geografiche, ma tutte le battaglie tra metafore spaziali si fondano "su un rapporto ambivalente con gli spazi" che punta a "mettere in rete", ed eventualmente a trasformare e a produrre combinazioni originali di immagini e di spazi concreti. Festival, mostre, incontri cittadini sono eventi culturali, sui quali le città investono slogan e immagini per mostrare il meglio, percepiti come occasioni dinamiche, irripetibili e uniche, per rilanciare o ricollocare la città nei ranghi urbani. L'immagine, naturalmente, raggiunge effetti positivi solo nella misura in cui riesce ad assicurare ricadute positive per il *city marketing* e, quindi, riesce anche a protrarre nel tempo i benefici dell'avvenimento. La sua redditività non può essere calcolata unicamente in termini quantitativi e sulla base dell'osservazione di breve periodo, ma soprattutto sulla capacità di promuovere la città e i suoi attori. Del resto, le città parlano, ovvero "comunicano significato" (Guarasi, 2002) proprio attraverso dei tratti distintivi in grado di veicolare determinati valori e "naturalizzarli" attraverso l'ordine materiale che le caratterizza.

Tuttavia, l'immagine per molti è considerata e riconosciuta come la costruzione e la conseguente attivazione di un sistema spaziale temporaneo, ma proprio il processo in atto di una *performative mapping*, ovvero di un potenziale comunicativo, quasi poetico – come lo definiscono Cosgrove e de Lima Martins (2000, p. 10) nel compiere quel legame o meglio, nel rapporto tra rappresentazione/realità – dimostra come esso si sovra-imponga al territorio urbano invece di essere destinato ad avere una durata effimera. Un sistema che si intreccia con altri importanti progetti di trasformazione che riguardano il tessuto urbano in questione (Fig. 9) che, oltre ad offrire servizi, per chi vi risiede, può diventare una opportunità di attrarre capitali, farli fruttare e adeguare le strategie e il canovaccio degli *slogan* del *city marketing*, riuscendo anche ad effettuare una scalata ai vertici della gerarchia urbana globale.

Non a caso, infatti, uno dei problemi maggiori riguarda proprio i linguaggi espressivi della rappresentazione, che il più delle volte opera fino ad influenzare ampiamente l'idea stessa di città e l'agire sociale ad esso connesso. La comprensione delle specificità della città deriva dall'osservazione e dallo "studio dei caratteri fisici, storici economici umani della città e del territorio, la ricerca sulle cause dei vari fatti che riguardano lo svolgimento della vita, la determinazione di



Fig. 9 - Lo sguardo urbano.

Fonte: foto dell'Autrice.

effetti, di orientamenti, di leggi a cui uniformare i provvedimenti della pianificazione” (Cantile, 2007, p. 154). Un’attività di studio di progettazione e di gestione del territorio che se mal impostato produce distorsioni comunicative con conseguenze dirette sull’analisi e sulla pianificazione delle dinamiche cittadine. Poiché la rappresentazione dell’esistente e gli orientamenti di trasformazione si affiancano e molte volte si intrecciano in una “arena essenzialmente comunicativa e argomentativa”, in determinate occasioni i processi di performative mapping, non possono essere considerati processi effimeri, ma al contrario, performativi della realtà urbana.

La progettazione e la realizzazione di una immagine/rappresentazione non è un’operazione neutra, implica, effettivamente, il selezionare alcuni elementi rispetto ad altri e la necessità di disporli secondo un ordine gerarchico. Solo l’insieme dei procedimenti che instaurano relazioni spaziali porta all’accettazione e al riconoscimento performativo. Un atto di performative mapping, in questa prospettiva, si dimostra un processo estremamente importante, tanto da definire un

nuovo orientamento urbano secondo concetti e connessioni spazio-temporali che implicano l'attribuzione di un nuovo significato e di un diverso ordine, a ciò che preesistente. Un processo che gli studiosi di semiotica definirebbero significazione, poiché è dalla sovrapposizione di sensi o significati che nasce la città, ovvero uno "spazio dotato di molteplici significati, ad esso assegnati dagli attori umani che con quel luogo hanno avuto a che fare nell'arco temporale" (Dematteis, 1997, p. 73). In senso più ristretto, si può intendere anche la performance come prodotto di un'arte performativa (Fig. 10), secondo la costruzione di un'esperienza effimera, condotta in un determinato tempo e spazio nei confronti di un pubblico che può accoglierla, oppure può in vari gradi scriverla insieme al suo interprete e al suo autore.

L'immagine di alcuni frammenti urbani di particolare pregio è un elemento fondamentale di queste trasformazioni. In questa accezione allora la performance diviene "partitura mobile e fluida, determinata solo parzialmente, la cui testualità si rende gesto aperto e corale dallo statuto instabile, che crea relazioni in divenire con lo spazio e il tempo, in una certa misura previste in una sorta di teatro dell'azione, in un'altra riprogettate o semplicemente lasciate libere di ridefinirsi dinamicamente" (Cantile, 2007, p. 155). Tutto ciò riconduce a ripensare in generale ai nuovi scenari delle pratiche urbanistiche, sociali e culturali, e al rapporto che instaurano con la spazialità e il senso del luogo. Il *city marketing*, filtrando attraverso



Fig. 10 - Il marketing dell'isola Sa'diyat (500 metri dalla costa di Abu Dhabi).

Fonte: foto dell'Autrice.

una serie di procedure selettive di apparente matrice culturale le immagini della città, contribuisce peraltro non solo a stimolare nuove suggestioni identitarie, ma anche a produrre le condizioni politiche che in molti casi hanno consentito di introdurre questi cambiamenti rivoluzionari incontrando il consenso di una parte significativa delle élite urbane e della maggioranza degli abitanti. La riscrittura dello spazio tramite l'azione può essere allora analizzata sotto lo sguardo di diverse discipline e può trovare nell'analisi semiotica il modo di vedere e di interpretare. Le città al centro di queste tipologie di performance spettacolari, nell'ospitarle e organizzarle, le vivono come occasioni uniche per mettere in atto una politica della rappresentazione al passo con i tempi per rinnovare sé stesse e la propria immagine, attraverso ingenti risorse finanziarie, tecniche e progettuali verso grandi opere e progetti di riabilitazione urbana e per rilanciare la propria immagine in un contesto molto più competitivo rispetto al passato. D'altronde, il volto della città contemporanea cambia e lo fa in modo irreversibile, sia dal punto di vista sociale sia da quello fisico. Le città, di fatto, nascono per un atto di creazione col quale generano uno spazio e un nuovo tempo che si sviluppano in esso. Per cause dinamiche e diverse da città a città, le relazioni tra uomo, spazio e le altre variabili del tessuto sociale si modificano sempre. Di fatto, l'espansione delle città comporta nuovi equilibri e diverse contraddizioni territoriali, ma le diverse prospettive – descrittive, ricognitive e progettuali – ne hanno delineato nel corso del tempo la trasformazione in una nuova configurazione geografica, economica, sociale, culturale e innovativa, ma, allo stesso tempo, hanno colto anche una fondamentale assenza di “pensiero riflessivo”, per dirla alla Dewey, che originasse un'azione progettuale, attenta ai cambiamenti in atto e in grado di proporre visioni e scenari di lungo periodo. Individuare i tanti frammenti urbani differenti che corrispondono ai significati, ai modi, alle visioni dell'osservazione e dell'interpretazione della realtà configura, per inciso, la condizione preliminare per qualsiasi operazione progettuale sullo spazio urbano.

2.2. *L'elasticità corpo-coscienza dell'urbano*

La realtà del divenire e la possibilità di assumere forme diverse delle città, con altrettanto rappresentazioni/immagini, sembrano ricondurre alle due categorie aristoteliche di atto e potenza, tipologie che ben si adattano a descrivere i processi urbani della contemporaneità: “per quanto concerne le cose che dipendono dalla ragione, la questione può così definirsi: esse passano dall'essere in potenza all'essere in atto” (Aristotele, 1994, p. 415). Il concetto di ‘atto’ è fondamentale nella definizione aristotelica, del movimento e del divenire, dell'*enérgeia* e dell'*entelécheia*: esso indica ciò che è, con determinate caratteristiche, nel presente e che attraverso un processo di privazione e di acquisizione, diventa effettivamente quello che in partenza era in ‘potenza’. Se ogni cosa, per passare da potenza ad atto, ha bisogno di qualcosa che sia già in ‘atto’, nella trasformazione, nel diveni-



Fig. 11 - Le performance dell'atto e della potenza.

Fonte: <https://it.freepik.com>.

re o nel muoversi di qualsiasi spazio, si possono schematicamente individuare tre momenti: a) quando la trasformazione è possibile, ma non avviene; b) quando la trasformazione avviene; e c) quando la trasformazione è avvenuta (Fig. 11). Lo schema conduce al sillogismo che la potenza, dunque, ha come fine l'atto, ma l'atto, non ha come fine la potenza e si adatta bene a descrivere i processi di una realtà globalizzata del divenire e la possibilità di assumere forme diverse: dilatazione, infinità, flessibilità, molteplicità di nodalità e vortici, irregolarità, non linearità, discontinuità, frammentazione, ibridazione, insieme alla dinamicità e intensità. Processi di una città, che da un lato appare disgregata e dispersa e per questo motivo potremo segnarla come momento a) corrispondendo alla categoria 'potenza'; dall'altro lato, la città si costituisce sempre più come una infinita 'città di città', un territorio che presenta polarità, grumi, parvenze, corpi territoriali che sono potenziali basi materiali per una nuova forma della città, che si identificano nel momento b) e in quello c) corrispondendo entrambi alla categoria 'atto', con la differenza che in b) ritroviamo l'*enérghēia*, mentre c) coincide con l'*entelécheia*.

Queste forme diverse sono condizioni che fanno emergere le potenzialità di alcune città e allo stesso modo spingono a ricercare nuovi elementi connettivi che possano dare continuità, soprattutto in rapporto allo spazio costruito e non costruito. Una città dove è sempre più rilevabile il ruolo, che il sistema di spazi aperti – la forma che esso definisce a livello territoriale – gioca fin da ora, anche se non deriva da alcuna visione unitaria. Un ruolo che può trasformarsi in strutturante nel momento in cui una visione progettuale conferisse valore a questo segno del territorio, in quanto traccia ispiratrice di una nuova proposta di dimen-

sione urbana. Diventa dunque fondamentale analizzare le diverse forme fisiche, economiche e sociali assunte dai fenomeni urbani nel tempo e nello spazio: nel primo caso, le città risentono profondamente del variare, nel tempo lungo, delle relazioni orizzontali, delle tecnologie, delle forme di organizzazione macroeconomica e degli assetti generali politico-istituzionali e culturali; nel secondo caso, le città risentono l'influenza delle relazioni verticali, dei diversi contesti fisici e sociali regionali in cui si localizzano e si sviluppano. Le città sono quindi dei fenomeni spaziali, storici e socio-economici. In questo senso le polarità diventano "punti di potenziale contenuto urbano nel territorio" (Indovina, 2003), luoghi centrali che sono allo stesso tempo effetto e causa di fenomeni di centralizzazione fisica, economica e culturale.

Nuove e diverse forme urbane alla ricerca di una progettualità che possa rappresentarle secondo una certa prospettiva e non un'altra, dal disegno culturale e certamente politico, più ampio. Un progetto, infatti, contribuisce a definire un nostro modo di rapportarci con lo spazio, "insomma di immaginare le geografie di un determinato attore sociale in un determinato luogo e in un determinato momento" (Minca, 2002, p. 75).

Una progettualità, altro non è che un 'gettare oltre', partendo dal verbo sostantivato *pro-iectum*, dove *iectum* rappresenta tutta la forza dello 'scagliare' di un'idea che prima non c'era, mentre la preposizione *pro* acquisisce il senso della finalizzazione e del vantaggio 'dell'oltre'. Progettare, dunque, si ammanta del significato di andare oltre una barriera. Barriere che il più delle volte una pianificazione urbana incontra, trovando, in primo luogo, i cosiddetti "limiti culturali, dovuti alla difficoltà di integrare e fondere i diversi regimi di tutela che invece riflettono la eterogeneità dei valori storico-culturali, di quelli botanico-vegetazionali e di quelli geomorfologici e idrologici regolamentati da differenti leggi dello Stato. Ma anche limiti metodologici, dovuti alla assenza di linee di indirizzo concordate preventivamente tra Stato e Regioni per la redazione e l'attuazione" (Clementi, Dematteis e Palermo, 1996, p. 129) della pianificazione urbana. Se progettare vuol dire proiettare nel futuro un'immagine, qualunque sia l'oggetto della progettazione, quello che viene prodotto lungo il processo di ideazione – comprensione dei luoghi, individuazione degli obiettivi, identificazione delle alternative, ideazione e approfondimento di una proposta – è sempre una visione che prevede una trasformazione. L'obiettivo, che in qualche caso si è perso di vista, è riuscire a cogliere i passaggi che permettono la pianificazione della città, in altre parole è riuscire ad esplorare e a comprendere i principi insediativi di un tessuto edificato, in modo da poter restituire non solo una modalità di intervento, ma una pratica del fare, cercando di individuare e suggerire delle linee di sviluppo nel rispetto degli elementi della tradizione e della innovazione compresenti nella città. Solo in questo modo il progetto urbano può rappresentare un'opportunità di modificazione critica dell'esistente, che possa "guardare al mondo empirico per modificarlo, rovesciarlo, negarlo, per aprire comunque con esso un discorso critico, anche intempestivo, ma capace di penetrare dentro

le sue crepe, per confrontare e modificare: chi progetta deve pensare le ipotesi con la passione dell'assoluto e insieme con la coscienza della loro provvisorietà" (Gregotti, 1991, p. 4). Caratteristiche che determinano l'identità di un territorio e la sua riconoscibilità, in quanto queste ultime sono portatrici di "risorse complesse di una società che non è imitazione di qualcosa d'altro, ma è approfondimento di una differenza in un'ottica globale" (Rullani, 2004, p. 28). L'identità, infatti rappresenta un parametro importante, perché garante di qualità, "quella qualità ambientale che protegge l'uomo dallo scannarsi" e che è definita figurabilità, o meglio "quella forma, quel colore, quell'ordinamento che rende più facile la costruzione di immagini mentali dell'ambiente tali da essere bene identificate, fortemente strutturate e quindi assai utili" (Lynch, 1969). Un progetto deve essere quindi sufficientemente flessibile da incorporare, con critiche e interazioni, le novità progettuali emergenti (Fig. 12), e altrettanto duttile da valutare coerenza, efficienza localizzativa e allocativa, inclusi i progetti alternativi.



Fig. 12 - La vista dall'alto del Burj Khalifa (Dubai).

Fonte: foto dell'Autrice.



Fig. 13 - Particolare del Ferrari World di Abu Dhabi.

Fonte: foto dell'Autrice.

Come è noto, il marketing territoriale, filtrando attraverso una serie di procedure selettive di apparente matrice 'culturale' le immagini dei territori, contribuisce non solo a stimolare nuove suggestioni identitarie, ma anche a produrre le condizioni politiche, che, in molti casi, hanno consentito di introdurre questi cambiamenti rivoluzionari, incontrando fino ad ora il consenso di una parte significativa delle *élites* urbane e della maggioranza degli abitanti. In questi anni, lo schema applicato nel marketing territoriale, soprattutto per le grandi realtà urbane, ha riguardato sia il ruolo dei mass-media e dei *tour operators* nel produrre comunicazione sia i metodi della diffusione di una certa immagine di un luogo (Fig. 13) attraverso testimonials celebri in attività promozionali, tramite strumenti come giornali, eventi, servizi informativi televisivi, documentari, film, o programmi televisivi sulla località. In questo schema, una particolare attenzione viene rivolta alla funzione del passaparola, che ha assunto un ruolo molto rilevante nel processo di miglioramento dell'immagine dei luoghi, in quanto molte

volte considerata più credibile delle fonti informative ufficiali e il più delle volte basata sull'esperienza personale e, per questo, considerata rassicurante.

È innegabile, la componente mediatica sta diventando uno degli obiettivi più consistenti per la riuscita di ogni operazione sul territorio, che sia urbana o relativa al capitale naturale, per cui le città, che assomigliano sempre di più a reti instabili di trasformazioni, sono paragonabili più che a luoghi all'aver luogo, in un *continuum* sovraesposto attraverso cui ciò che accade è ovunque visibile, ma ciò che lo ha reso possibile rimane nell'ombra, nascosto nella piega del controllabile, del non rilevabile, sfuggente alle complesse pratiche del tracciamento. Ancora una volta le immagini della città assumono un ruolo fondamentale, ponendosi come portatrici di significati sorprendenti rispetto a un comune sistema di attese, avendo la capacità "di fare emergere del senso che, pur andando oltre il buon senso, può produrre consenso, progettualità sociale" (Dematteis, 1997, p. 37). Già le immagini delle città permettono, ai singoli individui di identificarsi come membri della comunità, ma le immagini diventano elementi indispensabili, sulle quali oramai si possono strutturare specifici percorsi di sviluppo – dove non sempre però è possibile affiancare la parola sostenibile – che rappresentano un'opportunità per le amministrazioni urbane per sedurre le comunità locali e i nuovi cittadini a dare il consenso a decisioni e azioni per delineare o riconfigurare il territorio che abitano.

In questa ottica, è fondamentale la capacità dell'informazione geografica veicolata dalla immagine delle città di coinvolgere l'attenzione anche di saperi non esperti, poiché se l'immagine trasmessa non riflette l'identità specifica e la realtà urbana, può innescare nel lungo periodo un circolo vizioso di 'discredito'. È infatti evidente il rapporto tra l'immagine percepita e il potenziale della città, per cui impressioni, idee, credenze, informazioni formano la fama reputazionale della città. Quest'ultima legata alla vocazione del luogo, basata quindi su elementi credibili, pochi ed efficaci elementi chiave, che devono essere rivolti soprattutto ai soggetti interni alla città, mirando ad offrire informazioni sui progetti di sviluppo, a rafforzare il senso di appartenenza, ad esplicitare modelli di conciliazione di interessi divergenti e a stimolare la partecipazione alle politiche urbane. Le prospettive che offre il city marketing invitano a costruire di fatto strategie di rete per migliorare l'attrattività del capitale naturale e culturale di una città, per cui i concetti di rappresentazione dell'esistente e di propensione alla trasformazione, di fatto, si affiancano e si intrecciano in una arena essenzialmente comunicativa e argomentativa che riguarda lo sviluppo sostenibile urbano e rurale.

Una messa in rete che partecipa con varie modalità ai programmi di sviluppo, poiché la complessità della città e "della tipologia degli interlocutori implica la presenza di processi e di flussi di comunicazione multiformi e variegati" (Ostilio, 2000) e suggerisce pertanto una visione interfunzionale e integrata, che deve tenere conto dei flussi comunicativi interni ed esterni, verticali ed orizzontali, nonché delle forme e delle modalità comunicative con le specifiche caratteristiche, e infine dei messaggi e dei media con i diversi livelli di impatto (istitu-



Fig. 14 - Particolare della caleidoscopica Siviglia.

Fonte: foto dell'Autrice.

zionale, commerciale, gestionale, economico-finanziaria), che possano suscitare (Ashworth e Voogd, 1993, p. 106) nei confronti della città sentimenti di riconoscimento e promuovere la partecipazione e la condivisione.

Una configurazione urbana, quella contemporanea, che a differenza della città moderna esce dal canone cartesiano di razionalità, per cui l'elemento costitutivo non è più la continuità (Fig. 14), né “il suo articolarsi nella divisione spaziale e sociale del lavoro e nelle gerarchie e connessioni del centro e della periferia” (Secchi, 2005, p. 58), ma, ad ogni scala, la città è rappresentata dal frammento: “un mosaico frammentato di identità, un caleidoscopio di micro figure sociali, un crogiolo di informazioni di dialetti di parole, di immagini, di idee di creatività; un luogo di tribalizzazione e al tempo stesso di illimitate libertà. Un mosaico irriducibile di vivente che non si lascia classificare” (Scandurra, 1999, p. 17).

Il frammento, che non si lascia ‘imbrigliare’, evidenzia la natura dinamica della città-flusso, governata dal movimento, dalla trasformazione, dalla transitorietà, dalla eterogeneità, e allo stesso tempo esalta le contraddizioni di una “città fatta a pezzi” (Secchi, 2005, p. 59), che mantiene la separatezza come carattere distintivo, per cui la discontinuità, il disordine e il caos si scontrano con quanto sembra accadere: “oggi l'intero pianeta sembra avviarsi – a poco più di cinque

millenni dalla rivoluzione urbana – a costituire un'unica area urbanizzata nella quale la città celebra il proprio trionfo, ma vede anche approssimarsi la fine dei suoi caratteri distintivi” (Ceri e Rossi, 1987, p. 575). Il frammento interpreta le diverse esistenze della città, ne evidenzia lo sbiadire dei connotati tradizionali e allo stesso tempo ne propone e ne inventa di altri, continuando ad alimentare promesse di civiltà, che si moltiplicano rapidamente, tanto che in ogni città ormai coesistono più città e “all'interno della medesima esperienza di città, si sono creati mondi urbani indipendenti gli uni dagli altri [...] riconoscibili in virtù della formazione di specifiche interazioni tra il corpo individuale e il corpo sociale” (Mazzette, 1998, p. 123).

La questione urbana, quindi, si muove su diversi livelli: città ideale, città immagine, città delle relazioni e degli scambi, città percepita, città disegnata, città virtuale, città rizomatica. Livelli che producono una pluralità di rappresentazioni e permettono di delineare i vari meccanismi che l'hanno generata e trasformata, tanto da costituire un “sistema d'idee, più o meno coerente, di coloro che fanno la città, la disegnano, le danno una struttura o perlomeno aggiungono la loro pietra a quelle del passato” (Roncayolo, 1988, p. 105). Si tratta di rappresentazioni frammentate, che riguardano il sentire degli abitanti, i processi produttivi, la qualità dello spazio e la capacità di governo urbano e configurano “uno stato d'animo, un corpo di costumi e di tradizioni, di atteggiamenti e di sentimenti” (Park, Burgess e McKenzie, 1925, p. 105) che si connettono e compongono l'identità di ogni città. Identità che sembra soccombere all'instabilità della contemporaneità, dovuta al continuo modificarsi della società, in base a fattori quali “la globalizzazione, la modificazione della domanda sociale, la terziarizzazione, la delocalizzazione delle imprese, la crescente varietà etnica, sociale e culturale della popolazione, le nuove forme di marginalizzazione ed esclusione, la new economy, la diffusione delle nuove tecnologie dell'informazione, l'accresciuta mobilità sociale e territoriale della popolazione” (Galdini, 2009, p. 148), che creano una continua distruzione e ricostruzione dell'effetto città in equilibrio tra puzzle di luoghi e rete di flussi (Fig. 15).

In un questo contesto, dove tutto è temporaneamente immobile e subito pronto a cambiare del tutto, bisogna misurarsi ancora una volta con il grado di conoscenza che abbiamo della città, con le trasformazioni dovute alla Società dell'Informazione che “ridefinisce la struttura di Stati, regioni, città e tocca tutti i rami dell'organizzazione sociale, dalla produzione al marketing, dal tempo libero alla politica, per estendersi fino a nuove forme di controllo e sorveglianza” (Berra, 1995). È necessario, dunque, ripensare il ruolo e la funzione dello spazio urbano, dove la logica del frammento sembra diffondersi, seguendo direzioni e obiettivi differenti: “frammenti del consumo iperconcentrati e frammenti residenziali iperdispersi” (Torres, 2008, p. 22). Una molteplicità di nuove localizzazioni e relazioni sempre mutevoli, di una società dei flussi, una città iperconnessa dove, “il concetto di prossimità stessa è fortemente messo in discussione dallo sviluppo delle comunicazioni” (Dematteis, 1997). Un linguaggio dove non ci



Fig. 15 - I flussi urbani.

Fonte: <https://it.freepik.com>.

sono punti o posizioni fisse, ma linee di connessione che fanno saltare ogni struttura, che possa essere l'espressione della città. Si va oltre, in questo senso, all'idea della città ipertestuale, non solo come analogia con "l'ipercittà" (Corboz, 1995), ma come modello che diventa esemplare per analizzare il processo di diversificazione dello scenario urbano, la molteplicità di paesaggi, di iperconnessione di luoghi, nel segno della frammentazione e della discontinuità dell'esperienza urbana. Individuare i tanti frammenti differenti della trama urbana, che corrispondono ai significati, ai modi, alle visioni dell'osservazione e dell'interpretazione della realtà configura, per inciso, la condizione preliminare per qualsiasi operazione progettuale sul territorio. Ma allo stesso tempo pensare la città per progettarela implica anche misurarsi con una sfida molto ambita: raggiungere il difficile equilibrio tra le variabili di crescita, equità e qualità ambientale. In poche parole, significa misurarsi con un nuovo modello urbano che identifica una nuova tipologia urbana: la città intelligente rizomatica, dove le parole chiave sostenibilità, produttività, funzionalità, qualità da sempre appartenenti al lessico urbano degli addetti ai lavori, coinvolgono sempre più i cittadini in un processo di partecipazione, che attraverso strumenti di feedback, di valutazione e grazie al passaparola delle nuove tecnologie esprimono la loro domanda di città e un nuovo modo di pensare la coesione e lo sviluppo futuro, in relazione alla spazialità, del rapporto cittadini/città. In questa direzione, l'atto, tornando ai discorsi di Aristotele, sembrerebbe prefigurarsi nella potenzialità di rappresentare uno

spazio di innovazione in cui vengono “seminati impulsi sperimentali” (Rullani, 2004, p. 45), che permettono di innescare alcuni processi, il cui punto di arrivo potrebbe consistere nella costruzione di un paesaggio “che tutto contiene, ma la cui qualità viene suggerita per sezioni, concentrazioni discrete, relazioni capaci di disegnare la continuità” (Macchi Cassia, 1991, p. 3). Un paesaggio urbano che oltre ad accettare la frammentarietà come aspetto primario della contemporaneità, la veda e concepisca come ricchezza di una dimensione complessiva, e quindi di un disegno d'insieme dell'*enérghēia*. D'altronde l'economia dell'informazione e della globalizzazione suggerisce alle città che non ci sia più un'unica via per il successo, ma che la competizione globale si consumi sempre più in conformità a vantaggi competitivi fra loro diversi. Tanto sul fronte dell'analisi economica che di quella territoriale e urbana si è davanti ad un cambiamento di prospettiva che la cultura convenzionale fa ancora fatica ad accettare, benché essa si fondi su criteri che non costituiscono certo una novità per le scienze geografiche (Conti, 2003, p. 27). Il fatto è che il modello di una città rizomatica offra una presenza di una pluralità di condizioni e di forme, una rete di sistemi dotati ciascuno di una propria identità, che a loro volta generano e riproducono la varietà e la variabilità, proponendo l'immagine di un territorio il cui spessore storico, sociale e culturale è all'origine di condizioni di valorizzazione e competitività diverse: aggregati residenziali senza centro, abitazioni diffuse e isolate, zone di insediamenti, fabbriche e laboratori isolati e dispersi, distretti produttivi, grandi attrezzature di servizio, poli per il divertimento e il tempo libero, poli di eccellenza. Tale “spazio a geometria variabile” (Castells, 1996) non è, infatti, uno spazio che si dissolve in una rete di flussi, allo stesso modo in cui il processo di globalizzazione non produce direttamente, per sua natura, modelli di organizzazione produttiva e territoriale. Esso si fonda, al contrario, sull'opportunità di instaurare rapporti di complementarità fra locale e globale, oltre “gli schemi univoci di dominanza-dipendenza, di divisione spaziale del lavoro, dei modelli ciclici e sequenziali: quei modelli, in sostanza, che hanno ispirato una parte influente della ricerca urbana negli ultimi decenni” (Conti, 2003, p. 28).

Va, infatti, sottolineato che l'accelerazione e la direzione dei progetti orientati a soluzioni tecnologiche sempre più avanzate ed innovative da applicare alla pianificazione territoriale e urbanistica è impressionante, un fenomeno che colloca la città sempre più in uno scenario di competitività internazionale (Fig 16).

Una competizione che non si gioca più soltanto nei tradizionali spazi urbani o nei luoghi simbolo della globalizzazione, né nella sfera economica, ma soprattutto sul piano delle dinamiche sociali e politiche: “le città sono anche, in una certa misura strutture sociali e istituzioni che orientano le anticipazioni degli attori, strutturano i loro interessi, influenzano la loro visione del mondo. [...] Resta il fatto che pensare la città come attore collettivo comporta sempre rischi di deriva. Tali rischi possono essere in parte evitati a condizione di tenere in considerazione gli attori, i gruppi, le organizzazioni, addirittura gli individui e le loro relazioni all'interno della città” (Le Galès, 2006, p. 45).



Fig. 16 - Particolare di una panchina.

Fonte: foto dell'Autrice.

Coloro che vivono e costituiscono la città, non formano più necessariamente un insieme coeso che coabita nello stesso luogo, oggi questo requisito diviene un elemento fondamentale per la governance, come opportunità di cambiamento, ancora tutta da progettare. È in questa ottica che la *civic community* può nuovamente “imparare a pensare a stessa” (Scandurra, 1999, p. 36), perché come scriveva Brecht, pensare significa cambiare, e solo in questo modo la città comincerà a governare il suo futuro.

La riflessione principale riguarda appunto la questione del governo della città intelligente, un tema antico quanto l'urbanizzazione, ma per certi versi ancora tutto da dibattere, perché da questo punto di vista “pensare la città è una vera e propria arte” (Purini, 2006, p. 103), che evidentemente non investe solo la dimensione, la qualità dello spazio urbano e le nuove forme di conflitto che vi si manifestano, ma riguarda la necessità di inventare nuove corrispondenze tra territorio, abitanti e city user, di re-inventare e di esaminare i processi di separazione e di integrazione di una cultura di governo, perché amministrare una città è molto vicino a governare la società.

3. IL CAOS E IL RAZIOCINIO DELL'ASCESA

3.1. Polisemos: l'ulteriore stratificazione del discorso

La città, nella sua forma dinamica, metamorfica e intelligente, sembra rendere imprevedibile il progetto urbano (Fig. 17), che si deve districare sempre più tra le immagini leggendarie di *Blade Runner* e i trionfi high tech del Burj Khalifa, rendendo quasi obsoleta la classificazione di città in declino – senza un nuovo ciclo di esistenza – in ascesa – dominante rispetto agli scenari emergenti – e in attesa – apparentemente in una fase di equilibrio. È indubbio, infatti, che nella progettualità della città si è passati da una idea di un futuro in decadenza con città orienteggianti e sovrappopolate, tetre e cupe, invase da piogge inquinanti e da un'atmosfera malsana, totalmente dominata dalle macchine, alla programmazione di *Eco-town*, pianificata secondo slogan ottimistici che esaltano la strategia



Fig. 17 - Il caos razionalizzato di Addis Abeba.

Fonte: foto dell'Autrice.

‘verde’, la sostituzione delle fonti energetiche, il riciclo delle acque usate e la rigenerazione infrastrutturale ecologica tesa verso una sedimentazione dell’insieme dei principi del *Sustainability Sensitive Urban Design*.

Visioni scaturite da immagini/réclames per imprimere una ‘particolare’ percezione della tecnologia, che ha attivato un sottile ed efficiente processo speculativo della paura. In questo modo si riconoscerebbe alla tecnologia l’ambigua capacità da un lato di esercitare il potere di far decadere la città in un abisso di incertezze e instabilità sociali, per sempre ingabbiata in forme urbane rigide e compartimentali, e dall’altro l’abilità di innalzare la città ad una dimensione spazio-temporale ramificata e accelerata, proiettata nel limbo della sostenibilità, con la perdita della connotazione fisica a favore di una dimensione fluida e distinta per le sue relazioni collettive e per una comunicazione urbana liquida sempre più estesa, quasi democratica. Il quasi è d’obbligo, perché in realtà il lato oscuro delle nuove tecnologie resterebbe attivo e si evidenzerebbe nella potenzialità di poter controllare ed operare un certo potere sulla città e sugli abitanti, mediante azioni di disinformazione, o l’accentuazione di disuguaglianze sociali che determinerebbe “uno smembramento della città” (Indovina, 1999, p. 51) e in certi casi un occultamento di parti di essa.

In effetti, la percezione odierna è quella di essere immersi in un tecno-fluido, paragonabile più ad un caos, che fa sgorgare una molteplicità di processi urbani frammentati, ibridi e plurali, che ricorda costantemente l’impossibilità di controllare la città e, allo stesso tempo, la certezza che “dobbiamo almeno cercare di organizzarla” (Ascher, 2005, p. 37) nel tentativo di attuare una nuova evoluzione progettuale, che possa rappresentare sia una occasione di innovare la concezione stessa di città sia la possibilità di incrementare la partecipazione dei cittadini, instaurando un rapporto qualificato, non limitato solo alle forme di “interrogazione” (questionari, focus groups, ecc.) ma, piuttosto, alla possibilità di diffondere le informazioni, che i nuovi sistemi rendono possibile e che “potrebbero accrescere la consapevolezza dei cittadini, creare attese e aspettative ragionevoli, determinare coscienza e conoscenza adeguata ai problemi” urbani (Indovina, 2008, p. 50).

Problemi che riguardano l’inquinamento, la mobilità, la mancanza di spazi verdi, l’intensa urbanizzazione, per cui è diventato sempre più difficile, soprattutto intorno alle grandi concentrazioni metropolitane, “poter dire: qui è città, qui è campagna” (Fabbri, 2003, p. 14). Oggi, con il diffondersi ed il disperdersi delle costruzioni e con l’istituzionalizzazione della dimensione metropolitana di alcune città, più che ricorrere al termine immaginifico e più legato alla tradizione di studi geografici di città e campagna, si accetta di far ricorso all’espressione generica di vuoti e di pieni dell’urbanizzazione.

Quest’ultimi sono oramai protagonisti di un’interminabile partita a scacchi dove nessuna delle due parti riesce a soverchiare l’altra. Progettare una città in questo contesto vuol dire districare un intreccio politico, economico, ambientale simile a quello che in *The Squares of the City* (Brunner, 1965) deve affrontare

Boyd Haklyut, il protagonista del romanzo, esperto di urbanistica, incaricato da un governo latino-americano di rimettere ordine nella modernissima, ma caotica capitale. In effetti, nella metropoli del romanzo è in corso un gioco di potere e ogni azione progettuale di Boyd rispecchia mossa per mossa, personaggio per personaggio, una celebre partita a scacchi del 1892 tra i campioni Steinitz e Cigorin, due giocatori opposti, dipendenti l'uno dall'altro, ma che muovono pedine che esulano dai confini della scacchiera e si estendono a tutto il mondo, simbolo di una nuova urbanizzazione dove, secondo un'arte combinatoria, prende forma lo schieramento dei due emergenti 'pezzi': il capitale naturale e l'innovazione dell'edificazione della stessa scacchiera, o meglio in questa nicchia ecosistemica divisa tra due colori alternati e contrastanti, i 'pezzi' sono costretti a fronteggiarsi nel desiderio di sopraffazione, di dominio, secondo una impostazione gerarchica dove tutto è orientato a far capitolare una delle due parti, poiché secondo i giocatori il pareggio è contemplato soltanto come circostanza accidentale. Tutto ciò alimenta nella realtà una dialettica del gioco degli scacchi basata su di un pieno che si manifesta nell'essere tanto liquida la città da invadere le caselle dei vuoti, innestando una diluizione, lenta e rapida al contempo, dello spazio pubblico (Fig 18). Gradualmente aumenta la compressione della democrazia e si stempera ogni riferimento alla valutazione ambientale e alle procedure di coinvolgimento del pubblico e rapidamente tutto viene ridotto ad un ammasso di edifici, inverditi qua e là da un mascheramento di una natura in città.



Fig. 18 Una partita in città - Katowice, Alta Slesia - Polonia.

Fonte: <https://pixabay.com>.

Così il gioco degli scacchi racchiude il tutto, proprio come nella nostra epoca la città è il contenitore di tutto e lo *sprawl*, in termini di esaurimento del tempo o delle mosse a disposizione, in un contesto dove non vi sono più possibili tante variazioni, è la miglior strategia di offesa rimasta. Da qui una serie di mosse e contromosse che hanno condotto alla dispersione della città sulla ruralità, all'allargamento del territorio oltre la potenzialità combinatoria delle sessantaquattro caselle, provocando “un consumo di suolo pari a circa 8 metri quadrati al secondo che continua a coprire, ininterrottamente, notte e giorno, il nostro territorio con asfalto e cemento, edifici e capannoni, servizi e strade, a causa dell'espansione di aree urbane, spesso a bassa densità, di infrastrutture, di insediamenti commerciali, produttivi e di servizio, e con la conseguente perdita di aree aperte naturali o agricole” (ISPRA, 2014, p. 7).

Una progressiva dilatazione delle aree urbanizzate sui terreni più fertili che in verità non è altro che “il tratto morfologico più rilevante della transizione post-moderna” (Anderlini, 2003, p. 9.) che interessa e caratterizza l'attuale modello occidentale di sviluppo urbano. Uno ‘sdraiarsi in modo scomposto’ (Erban, 2005) con elementi di *mixité*, riconoscibilità, confine, ma anche di allungamento delle distanze pendolari e di proliferazione automobilistica, che difficilmente può considerarsi un processo temporale da poter correggere con la stessa rapidità con cui la trasformazione, per giunta ancora in atto, è avvenuta, poiché non va sottovalutato che i “processi di rigenerazione dei suoli sono rari, complessi e richiedono notevoli apporti di energia e tempi lunghi per ripristinare le condizioni intrinseche del suolo prima della sua impermeabilizzazione” (Pileri, 2007).

Non c'è dubbio che la mossa rimasta ai vuoti contro l'attacco dei pieni sia legata alla caratteristica di resilienza, ovvero la capacità dei sistemi socio-ecologici di far fronte ad una perturbazione, evolvendo in “stati multipli diversi da quello precedente il disturbo, garantendo il mantenimento delle funzioni essenziali e il ripristino, e dell'identità, delle strutture che li contraddistinguono” (Holling, 1973, pp. 1-2). Solo questa capacità permette ancora al sistema di non collassare e di restare in equilibrio, tollerando l'avanzare del pieno e della sua liquidità, contrastando l'aumento di entropia prodotto, così come sta avvenendo ai confini delle grandi città, lungo le grandi direttrici, dove lo *sprawl* sembra un fenomeno incontenibile al quale è difficile porre rimedio.

Un sistema troppo energivoro, dai consumi insostenibili, che però continua la sua distruzione delle identità paesistiche, imponendo luoghi che “stimolano l'azione, ma non l'interazione” (Bauman, 2003, p. 107.). Nonostante una rivalutazione della ruralità e la consapevolezza della necessità di realizzare luoghi non solo abitabili, ma da abitare, la città resta arroccata nel suo dominio dei pieni, di città in città. Sempre più configurata come spazio risultante da “una serie complessa di dispositivi di controllo e di governo e da un processo di soggettivazione” (Agamben, 1995, p. 2.), che alimentano l'*urban sprawl* e i luoghi del consumo, fagocitando gli abitanti e omologandoli in relazioni sterili e prive di significato. In questo contesto è difficile negoziare un progetto di sviluppo rurale-urbano

in comune, perché si percepisce l'altro come pericolo per cui: "il progetto di sfuggire all'impatto della multi tonalità urbana e trovare rifugio nell'uniformità comunitaria, è autolesionistico quanto autopetruantesi" (Bauman op. cit., p. 118). È indubbio che in questa scacchiera sia la città ancora 'ad avere la mossa' ovvero ad avere il vantaggio sulla natura che a sua volta sente di essere sull'orlo dello *Zugzwang*, qualsiasi mossa faccia sarà costretta a subire una perdita immediata se non addirittura lo scacco matto. In questo spazio multidirezionale dove la dimensione dell'albero delle mosse dei pieni e dei vuoti è orientata da una competizione dal tempo di uno scatto, inarrestabile e inasprita fra città e spazi rurali, può giocare un ruolo positivo una "civitas non ancora omologata e anestetizzata" (Cellamare, 2011, p. 27) e il carattere plurale della città attenta alla dimensione ambientale, dove la tensione tra configurazione e riconfigurazione oltrepassa la concezione di istantaneità dello spazio e tempo liquido.

D'altronde, la città negli anni ha 'avuto la mossa' sulla scacchiera in quanto "deposito di storia, oggetto di conoscenza analitica ed espressione della società" (Privilegio, 2008, p. 12) e le diverse prospettive descrittive, ricognitive e progettuali ne hanno delineato la politica e determinato la trasformazione in una nuova configurazione geografica, economica, sociale, culturale e ambientale e, allo stesso tempo, le tattiche che per certi versi l'hanno vista in vantaggio hanno dimostrato anche una fondamentale assenza di progettualità, che originasse un'azione strategica, attenta ai cambiamenti in atto e in grado di proporre visioni e scenari di lungo periodo. È evidente che la città in questo 'sdraiarsi' si sfascia, deborda, cambia il suo dominio sul territorio e, in particolar modo, sulla campagna, che quasi per definizione è la non-città, o meglio è rispetto alla città, l'altro estremo del territorio.

Nella sua dispersione, che si cerca di contenere con la metropolizzazione, si è configurata una situazione nuova sia per gli scambi economici sia per "i luoghi dove si creano continuamente i meticcianti culturali, si moltiplicano le relazioni sociali, si manifestano le contraddizioni. In questo modo si rinnova la città come nicchia ecologica della specie umana" (Indovina, 2008, pp. 11-52, p. 21).

Questo rinnovamento si intreccia con l'evoluzione delle aree rurali e delle comunità alle prese con criticità strutturali note da tempo (invecchiamento, spopolamento, carenze di infrastrutture) e criticità che si possono definire dinamiche (diffusione di stili di vita standardizzati e individualisti, difficoltà di mantenere attivi servizi sociali, crisi dei sistemi pensionistici) e si confrontano con aspetti di rinnovamento connessi alla contro-urbanizzazione, o alla formazione di nuovi abitanti o/e di nuovi nuclei familiari oppure grazie ad una nuova domanda di ruralità. D'altronde anche i modelli che hanno interessato lo sviluppo rurale sono stati diversi, alle volte di natura più strettamente ambientale altre volte legati alla multifunzionalità e alla diversificazione del prodotto rurale, che hanno visto l'emergere di nuove teorie e modelli di produzione in grado di rileggere "le risorse materiali (biodiversità, tipicità, caratteristiche paesaggistiche) e immateriali della ruralità (conoscenze tacite, tradizioni, identità) nell'avvio di processi innovativi

di creazione di valore; altri ancora, più recenti, guardano a una prossima svolta neo-produttivistica volta a rispondere alla crescente pressione generata dalla domanda di cibo” (Colosimo e Di Iacovo, 2012).

Si tratta di elementi necessari non solo nei processi di creazione di valore, ma soprattutto se si vuol pianificare una città dove la sostenibilità ambientale possa rappresentare un fattore di benessere economico della società, perché la città sia ideata come “sistema di relazioni e non come estensione di un tessuto, in cui le tante città del territorio diventano parti di un unico sistema” (Privileggio, op. cit. 16).

Si tratta di progettare in modo da poter restituire non solo una modalità di intervento, ma ‘una pratica del fare’, cercando di individuare e suggerire delle linee di sviluppo nel rispetto degli elementi della tradizione e della innovazione compresenti nella città e nella ruralità. Solo in questo modo il progetto può rappresentare un’opportunità di modificazione critica dell’esistente scacchiera e del rapporto urbano con le aree rurali, che possa “guardare al mondo empirico per modificarlo, rovesciarlo, negarlo, per aprire comunque con esso un discorso critico, anche intempestivo, ma capace di penetrare dentro le sue crepe, per confrontare e modificare: chi progetta deve pensare le ipotesi con la passione dell’assoluto e insieme con la coscienza della loro provvisorietà” (Gregotti, 1991, pp. 575-576). La diffusione di pratiche agricole innovative che possano agire per progetto e fare della sostenibilità ambientale e sociale un obiettivo non subordinato alla sostenibilità economica, rappresenta uno scenario potenziale di molti territori italiani in grado di coniugare due concetti fondamentali green e smart, perseguendo da un lato la conservazione e la rigenerazione dei valori culturali custoditi dal mondo rurale attraverso il riuso del patrimonio territoriale sia del *cultural heritage* sia dell’ambiente – orti sociali, parchi urbani, aree rurali – e dall’altro lato l’innovazione dell’urbano, per cui il territorio non può essere più considerato una enclave dai confini rigidi e impermeabili, ma come un sistema aperto e resiliente, sempre più legato al grado di fruizione che si riesce a conferirgli.

3.2. *Non deve avere un senso ... ma molti sensi estesi*

Spazi pieni, spazi vuoti, una differenza che in passato connotava un territorio, come un luogo dal forte senso identitario, relazionale e storico che ne scaturiva, oggi configura una struttura dove il territorio sembra risentire della “ingannevole relazione tra la densità della popolazione e la qualità ambientale” (Van Horne, 1983, pp. 893-901), perché non più in grado di definire il gradiente urbano. Una città percorsa da *green belts* e da *design* pittoreschi, che cambiano il suo spazio urbano per riconquistare l’ambiente e danno vita ad un territorio ibrido, diverso però dalla tradizione urbana e da quella rurale, caratterizzato da una duttilità e una mutevolezza funzionale ed estetica da apparire in fieri, dove la comunità locale è interessata da un processo rizomatico ed è pronta a ripensare l’urbanità

in funzione di legami tra vecchie e nuove generazioni, tra vecchi e nuovi abitanti, tra vuoti e pieni, cercando di fornire risposte ai molteplici bisogni, sociali, economici ed occupazionali, mettendo a valore le risorse proprie delle aree rurali.

Una città rizomatica, dove la ruralità oltre ad essere una componente centrale della economia rappresenta un'opportunità per costruire un sistema territoriale coeso che può proporsi all'esterno per la presenza di attrattori naturali e culturali, di flussi turistici e di risorse endogene in grado di attivare funzioni più rare e diversificate. Naturalmente, per valorizzare il patrimonio ambientale e culturale di una città sono necessarie strategie di gestione integrata che possano elevare i livelli di fruizione di eredità storico-archeologico e rurale/naturale, individuando le risorse endogene e le attività indotte, in grado di raccordare e potenziare realtà produttive e di servizi radicate nell'ambiente e nel paesaggio, attraverso una configurazione ottimale del sistema dell'accessibilità.

Una configurazione di una città rizomatica che può avvalersi dell'approccio condiviso tra comunità e progettisti del *placemaking* per la ricreazione e riutilizzazione di luoghi vivibili nelle città, dove il consumo di suolo può diventare un'opportunità o comunque può essere frenato e ragionato sulla base di una nuova coscienza urbana e di una conformazione diversa della popolazione. D'altronde le politiche devono tener conto di una geografia di valori e di significati, oltre che di usi, che si incarnano nelle modalità di abitare la città che possano rispecchiare l'aspirazione della comunità a godere di un'alta qualità di vita e a considerare, come antidoto agli effetti dello *sprawl*, il ripristino e riuso delle strutture esistenti anche ad alta densità (Fig. 19). L'idea di abitare diversamente le città rizomatica



Fig. 19 - In tutte le direzioni.

Fonte: <https://pixabay.com>.

nasce anche dai nuovi bisogni di una popolazione composta da famiglie di un solo genitore, single, coppie senza figli, con bisogni immobiliari diversi, per cui la loro scelta ricade su residenze a densità maggiore e miscela di funzioni, in grado di offrire quartieri vivaci, più che su case unifamiliari lontane dai centri comunitari, ma anche dall'esigenza di avere progetti *enabling* che possano combinare in processi di appropriazione e riappropriazione città, natura e innovazione. Un'idea di città rizomatica ad alta densità si fa avanti nella pratica, nella quotidianità e nella condivisione con la comunità esistente e assume concretezza anche nell'affrontare alcuni dei nodi critici della città contemporanea, dando più attenzione alle articolate relazioni tra spazi, luoghi e tempi.

La città rizomatica attuata secondo i processi di *placemaking* considera i cittadini come i veri esperti e sensori del territorio, con il loro bagaglio di conoscenza diretta del luogo e la loro mobilitazione intorno a progetti da condividere, aumentando la competitività e l'attrattiva turistica del territorio. Una sorta di arena, simile al 'tribunale del popolo' in cui agiscono individui e collettività e assicurano alla città l'abilità di cambiare continuamente e, allo stesso tempo, di trovare dei nuovi assetti e nuove giustificazioni allo spazio urbano. L'abitante si trasforma in *everyday maker* che individualmente e collettivamente, grazie alla condivisione con il resto della comunità produce, trasforma, rinnova, rivaluta lo spazio del suo abitare urbano e rurale. Qui l'*empowerment* (Beck *et al.*, 1981) definisce la dimensione più propositiva della qualità sociale, quella su cui emergono i maggiori margini d'azione per una programmazione territoriale che voglia essere davvero sostenibile, partecipata e condivisa: "definisce l'incontro tra la progettualità dei soggetti, espressa da aspettative di miglioramento della situazione individuale e collettiva della comunità di riferimento dall'incentivazione alla messa in atto delle "capabilities riconosciute" (Sen, 1997) al sostegno a percorsi di sviluppo locali non eterodiretti, e i progetti formulati nell'ambito della consueta attività di pianificazione istituzionale" (Cois, 2010).

Di fatto, la riflessione principale riguarda il come operare in maniera tale che il progetto di città rizomatica, attraverso anche la padronanza delle tecniche di rappresentazione e la capacità di comunicarlo ai committenti, alle pubbliche amministrazioni e alla cittadinanza, si ponga in rapporto dialettico con quanto lo circonda ed esprima "un abitare che recuperi il significato di incontro, scambio, relazione ri-significazione" (Pisano 2011, p. 109). Sia dunque, in grado di evidenziare la reciprocità fra la dimensione locale e le potenzialità strategiche del piano di intervento, il cui senso quindi non si limita solo al miglioramento, tendenzialmente risolutivo rispetto alle problematiche di partenza, ma coinvolge il contesto locale nel futuro dell'intera città. Il progetto, di conseguenza, deve essere "flessibile da incorporare, con critiche e interazioni, le novità progettuali emergenti, e altrettanto flessibile da valutare coerenza, efficienza localizzativa e allocativa, inclusi i progetti alternativi" (Camagni, 1994, p. 13).

Le reti di condivisione e di cooperazione tra le istituzioni, i cittadini, le associazioni, le imprese, i centri di ricerca e le università-scuola diventano il fulcro

della 'massa critica' nella cittadinanza, ovvero di precisi atteggiamenti e valori educativi quali l'assunzione della responsabilità, il rispetto e la valorizzazione delle diversità e delle differenze, la partecipazione, ma soprattutto di una educazione, conoscenza e consapevolezza del processo rizomatico come modello di neourbanità ecologicamente orientato, non organizzato attorno ad una partita di opposizione tra pieni e vuoti, ma ai loro valori.

In questa partita a scacchi è la capacità d'innovazione del progetto ad essere in gioco, "il progetto è il nostro modo continuo di stare al mondo" (Doglio, 1995) o meglio i processi urbani rizomatici che agiscono sulla città, cercando di produrre azioni e spazi significativi, attraverso una configurazione che si "svincola dal contesto della vita quotidiana e corrisponde a una messa-in-intrigo, alla costruzione di una trama, di un intreccio tra le diverse forme dell'abitare-costruire, tra le diverse narrazioni dell'abitare; un intreccio che è anche un tentativo di chiarificazione nel carattere inestricabile della città, una conquista dell'intelligibilità" (Cellamare, op. cit., p. 23). In questo contesto, l'impegno dei progettisti e delle politiche deve essere rivolto sia alla popolazione attraverso la crescita di una diffusa consapevolezza dei valori di cui il rizoma è portatore, sia direttamente ai territori al fine di rendere ogni cittadino più consapevole e attento rispetto al proprio e altrui paesaggio. Va accostato il diritto di godere di un paesaggio urbano di qualità alla responsabilità del ruolo attivo del cittadino verso di esso. Diritto e responsabilità che vanno valorizzati attraverso un percorso di *landscape literacy*, ovvero di 'alfabetizzazione' (Spirn, 2005, p. 410), un'esperienza in cui il paesaggio rizomatico diventa davvero strumento di mediazione e di riattivazione della popolazione nella ri-progettazione e nella condivisione, ovvero nel permettere "di vedere ciò che non è immediato" (Castiglioni, 2015, p. 47) e offrire una nuova alleanza tra città e campagna dato che le nuove tecnologie facilitano la riappropriazione del territorio da parte dei loro abitanti. Un processo che prenda il via dalla capacità di leggere il territorio sia urbano sia rurale per acquisire un senso di responsabilità nei loro confronti, che faccia affrontare la questione della città rizomatica da uno 'sguardo consapevole' perché "imparare a vedere" è il presupposto per "imparare ad agire" (Turri, 1998, p. 4).

In quest'ottica opera il concetto di *landscape literacy* che cerca di individuare e suggerire delle linee di sviluppo nel rispetto degli elementi della tradizione e della innovazione compresenti nella città e nel capitale rurale. Linee difficili da attuare, che prevedono, non solo la presenza della collettività locale, ma l'adesione e la partecipazione attiva alla valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale. Si tratta di attuare e sostenere il processo di 'appaesamento' per mezzo del quale una comunità investe di valore un territorio urbano e lo vive e trasforma in un luogo-simbolo di quel valore: "una delle tre modalità di rapporto tra soggetti e luoghi più fortemente caratterizzata in senso culturale e dunque anche quella che più spesso pone problemi di comprensione reciproca" (Caniglia Rispoli e Signorelli, 2008, p. 55).

Si tratta di costituire l'opportunità di ideare una città rizomatica che sia in re-

lazione con altre spazialità e altre temporalità e che possa considerare il territorio in quanto “bene collettivo da curare e proteggere come patrimonio comune” (Bonora e Vitali, 2013, p. 242). Soprattutto è necessario tracciare un cambiamento di rotta nelle politiche urbane, che devono affrontare non solo l'emergenza ambientale, ma anche le dinamiche economiche derivanti dagli effetti negativi di un modello urbano insostenibile, che concepisce la città nella sua forma più aggressiva e dilagante. È un problema di governo e di sviluppo, in altre parole è indispensabile per la città rizomatica coniugare il concetto di *policy inquiry* di Dewey riconoscendo a questo concetto la duplice tensione di conoscenza dello spazio e di propensione a modificarlo, che dovrebbe essere alla base della capacità progettuale e della governance territoriale, dove l'importante non è più comprendere come fare una politica territoriale, ma è ragionare in termini di conoscenza per sapere come si può interagire al fine di modificare e condividere le politiche urbane e rurali con degli attori ‘riflessivi’, pensatori consapevoli e autocritici.

La città, da questo punto di vista è in continua metamorfosi, se ne parla definendola in “dissolvenza da una forma nota a una che ancora non lo è del tutto, cioè a una realtà (o immagine) che lentamente sbiadisce, mentre prende forma una nuova realtà (Martinotti, 2011, p. 61). Una realtà che fa emergere la città rizomatica, dove la molteplicità dei frammenti assume la fisionomia di un concatenamento continuo e incessante in cui, attraverso connessioni successive, si “produce il nuovo, quello che ha un potenziale di novità, e di creatività” (Deleuze e Guattari, 1977, p. 7). Il rizoma (Fig. 20) diventa il metodo al quale



Fig. 20 - Il rizoma in natura.

Foto: <https://pixabay.com>.

ricorrere per comprendere le implicazioni del molteplice sul territorio, la sua capacità di connettersi e configurarsi ad un qualsiasi altro rizoma di serie differenti e di rappresentare la città attraverso una “infinita varietà di anelli semantici e concatenamenti collettivi di enunciazioni” connessi a livelli politici, economici, territoriali, scientifici e sociali: “ogni cosa è una molteplicità in quanto incarna l'Idea. Anche il molteplice è una molteplicità, così come l'uno [...] non c'è che la varietà di molteplicità, cioè la differenza in luogo dell'enorme opposizione dell'uno e del molteplice” (Deleuze e Guattari 1977, p. 295). La molteplicità assume la fisionomia di un concatenamento continuo e incessante in cui, attraverso connessioni successive, si verificano delle trasformazioni, si attua il divenire.

“Un rizoma non si lascia mai codificare [...], le molteplicità si definiscono dal di fuori per mezzo della linea astratta, linea di fuga o di deterritorializzazione, secondo la quale cambiano di natura collegandosi ad altre” (Deleuze e Guattari, 1977, p. 31). È evidente che il rizoma possa considerarsi il concetto, se non il metodo al quale ricorrere per comprendere le implicazioni del molteplice, soprattutto sui vuoti e i pieni, per cui definire la natura del rizoma, significa comprendere la sua capacità di connettersi e configurarsi ad un qualsiasi altro rizoma di serie differenti. Se applicato alla descrizione dello spazio urbano, le prime immagini sarebbero quelle dello *sprawl* urbano, dei “lungchissimi filamenti urbani multidirezionali contrassegnati, in alcuni nodi strategici, dalla centralizzazione di attività terziarie (commercio, servizi, tempo libero)” (Torres, 2008), ovvero le connessioni tra i nodi della maglia reticolare che passano attraverso i territori industriali, commerciali e funzionali all'uso dell'automobile. Il rizoma rappresenta una variabile fondamentale per descrivere le condizioni spaziali delle città di oggi proprio per questa caratteristica di operare producendo dei “decentramenti e dislocamenti dei contenuti e pragmatici che lo aprono ad altri registri ed a altre dimensioni” (Deleuze e Guattari, 1977). La frequente abitudine a ricorrere ai modelli spaziali porta ad attribuire proprio al rizoma una valenza metodologica e ad aprire la strada a un suo utilizzo diretto come strumento di ricerca e di sperimentazione di un nuovo senso. Gli elementi di non sequenzialità sono sempre esistiti, le nuove tecnologie, però, costituiscono un'evoluzione di rilievo nella rappresentazione di un oggetto la cui struttura si modifica di pari passo con il suo utilizzo, per cui il rizoma riveste un ruolo fondamentale, soprattutto se confrontato con le immagini liquide, che trovano un terreno privilegiato nella società contemporanea, dove tutto si dimostra più complicato per un'estrema accelerazione del tempo, che porta ad una ‘riscrittura’ veloce e postmoderna dello spazio. Gli spazi iper-rizomatici costruiti delle agglomerazioni frammentate, appaiono come una rete intesa come oggetto dinamico che per mezzo di una molteplicità di collegamenti, link o nodi, mettono in comunicazione fra loro esplicitamente l'intra con l'extra, costituiti da un insieme ibrido e generico di manufatti e di parti eterogenee giustapposte le une alle altre, dove si alternano tipi edilizi diversi e zone a bassa e ad alta densità, dove non si può più percepire la distinzione tra città e campagna, tra centro e periferia, tra reale e virtuale. Gli

spazi vissuti sono caratterizzati da flessibilità e da mutevolezza, quasi fosse composta da grandi scatole che possono facilmente e rapidamente essere riadattate funzionalmente ed esteticamente secondo la necessità. In questa configurazione dell'aggiungere, togliere e giustapporre, che travolge per la velocità di trasformazione gli spazi e le immagini dei luoghi, si dà vita a link rappresentativi che si confrontano con un paesaggio di mezzo, diverso dalla tradizione, ma non ancora del tutto innovativo. I tre elementi che, secondo la definizione di Relph (1976) e Cosgrove e de Lima Martins, (2000), compongono il paesaggio, una base naturale, una struttura socio-economica, un insieme di significati, “esprimono, ma anche sono espressione,” sia del palinsesto dei valori passati, sia del dispiegarsi dei valori attuali. Nell'epoca dell'informazione e dell'immagine, per capire, godere e/o giudicare criticamente il paesaggio “non bastano più solo gli occhi fisici” (Cosgrove e de Lima Martins, 2000), il virtuale può aiutare a riprodurre l'insieme dei processi di interazione che caratterizzano la costruzione/scomposizione di un tessuto paesistico. E, in questo caso, la dimensione di relazione del paesaggio e del sistema urbano è fondamentale per l'applicazione del metodo iperizomatico. La struttura rizomatica si presenta come una delle poche in grado di riprodurre tale insieme di relazioni. Oltre ai contenuti esplicitati in ciascun nodo, infatti, anche i link, per il modo stesso in cui sono stati costruiti, sono in grado di “trasmettere implicitamente dei contenuti” (Castiglioni, 2015, p. 12).



Fig. 21 - Le relazioni digitali.

Fonte: <https://pixabay.com>.

I fattori che ne determinano le caratteristiche e quindi il ricco insieme di relazioni riprodotto dai link, conducono anche a diverse modalità di “navigare” la città rizomatica, creando nuovi itinerari di lettura interattivi, che oltre a descrivere le caratteristiche salienti e le loro relazioni, individuano “le dinamiche produttrici dei caratteri” e forniscono una lettura delle trasformazioni del paesaggio urbano stesso, fino a “manipolare” l’immagine pensata in ambiente virtuale, stimolando e rendendo performativa la riflessione sulla percezione dei particolari significativi del paesaggio. Uno scenario che è leggibile attraverso una serie di tasselli, apparentemente ‘destrutturati’, che rappresentano in qualche modo i mille segni della città. Segni sovrapposti che è necessario smontare e rimontare, considerando i nuovi inserti che possono anche modificarne profondamente il senso, per poter interpretare e tradurre immaginari emergenti. Leggere il senso della mutazione rizomatica significa individuare gli strumenti più coerenti per affrontare una governance a più livelli in cui i diversi attori potrebbero condividere e “interiorizzare i valori della sostenibilità” (Clementi, Dematteis e Palermo, 1996), dimostrando che “lo sviluppo sostenibile non è un concetto irrigidito, ben definito, ma un modo di pensare, appropriato per immaginare collettivamente il mondo di domani [...] al quale ciascuno può apportare la propria impronta” (Bidou, 2011). In questa società molteplice, che rispecchia ciò che accade sul territorio, il rizoma può ricondurci alla consapevolezza critica che bisogna progettare e intervenire lavorando “dentro i caratteri” (Secchi, 2007, p. 70) della città, seppur frammentati e differentemente connotati, cercando di modificarli per “fare spazio” (Coppola, 1997) ad una reale cultura della città rizomatica, che deve affrontare il Metaverso.

PARTE SECONDA

LA SOSTANZA E L'ACCIDENTE

4. LA STRUTTURA URBANA RIZOMATICA SENZIENTE

4.1. *L'istanza di ricomposizione urbana*

La città intelligente rizomatica, interconnessa, ma anche sostenibile, confortevole, attrattiva e sicura è la forma *urbis* incentivata anche dalla Comunità Europea con un programma di investimenti pari a 11 miliardi di euro per i prossimi dieci anni. È una sfida urbana che molti comuni italiani e oltre 250 città europee, hanno accettato per competere al progetto *Smart Cities*, che premia le città più virtuose nel riuscire a ridurre del 20% le emissioni di gas serra, nell'incrementare del 20% l'efficienza energetica e nel portare al 20% la quota di energie rinnovabili nel mix energetico della Comunità. In questa cornice, la pianificazione urbana deve tener conto di una entità che sembra identificarsi con la 'meta-città' rizomatica, nel senso che questa è "andata al di là (meta) e persino ben al di là della classica morfologia fisica della metropoli di prima generazione, che ha dominato il XX secolo con il suo core e i suoi rings (polo e fasce concentriche); al di là del controllo amministrativo tradizionale di enti locali sul territorio e al di là del tradizionale riferimento sociologico agli abitanti con lo sviluppo della metropoli di seconda e terza generazione" (Martinotti, 2011, p. 29). Questa meta-città non solo sta cambiando lo spazio urbano, percorso ormai da nuove inquietudini, con vecchi abitanti e city users (Fig. 22) sempre più connessi ai loro avatar, ma sta causando una trasformazione dell'intera società, che è ancora *work in progress* e per questo tuttora instabile, ma allo stesso tempo, questa mutazione, lancia una grande sfida che rientra perfettamente nel paradigma weberiano di "attore collettivo" e negli auspici di Levy (1992), che con la diffusione delle nuove tecniche digitali ha sempre sostenuto un convergere della società verso la costruzione di una cooperazione globale, per un sapere e una comunicazione di tutti con tutti, con l'obiettivo finale di attuare una "intelligenza collettiva".

Ne deriva, così, una conoscenza il cui continuo trasmigrare dal web alla vita, dall'on-line all'off-line, rimodella le modalità relazionali, gli assetti organizzati-



Fig. 22 - La convergenza.

Fonte: <https://pixabay.com>.

vi, le forme espressive, fino ad entrare ed uscire “dalla realtà come una spirale, modificandola ed essendone modificata” (Giddens, 1994). La comprensione e la partecipazione a questa conoscenza e ai suoi modi di incidere sulla realtà urbana, costituisce un nodo cruciale della contemporaneità. Le città, come dimostrano i tanti progetti in corso sia in Occidente sia in Oriente, sono gravate dalla sovrapposizione e compenetrazione di due cicli tecnologici che investono la mobilità e i flussi di informazioni. La gestione dell’accessibilità, come quella dei dati della città è un problema centrale di politica di governo e della filosofia *open data*, che sta diventando “un campo di battaglia rilevante nei rapporti tra amministrazioni e cittadini” (Martinotti, 2011, p. 55). A livello progettuale sono numerose le sperimentazioni sulle reti open system per rendere interoperabili i sistemi e protocolli presenti in un centro urbano. L’interoperabilità, infatti, pone l’accento sulla circolazione delle conoscenze, sulla strutturazione a più livelli dell’informazione, in particolare quella geografica, e sulle differenti fasi di consultazione e di definizione del dettaglio di informazioni convergenti sempre più in una Rete, che mostra di essere un vero e proprio ‘catalizzatore’ di più media (telefonia, televisione, GPS, GIS, testi, suoni, immagini). Proprio in questo quadro appaiono significativi gli ingenti investimenti della Samsung e dell’Apple nella realizzazione di applicazioni per gli *smarthphones* che possano coordinare la delicata infrastruttura di sensori destinata alle città intelligenti, in

modo da consentire il controllo del traffico, dei consumi di acqua e di energia, il monitoraggio della qualità di vita dei cittadini e, infine, di ridurre l'utilizzo di risorse naturali. A riguardo sono numerose le multinazionali che hanno lanciato la politica *Smart Connected Communities* (comunità connesse intelligentemente) con l'obiettivo di rispondere all'esigenza di creare nuove modalità per soddisfare la crescente domanda energetica, stimolata dall'intensificarsi dell'urbanizzazione di fasce sempre più ampie di popolazione. Le aziende inseguono un modello che, sfruttando le potenzialità della rete, permetta di concretizzare la 'città intelligente', attraverso nuovi strumenti "ad alta consapevolezza energetica", che possano essere applicati in vari campi (trasporti, sicurezza, salute, *education*, *government*, ecc.), per costruire edifici intelligenti ed efficienti dal punto di vista ambientale, interconnettendo su rete IP (Fig. 23) sistemi quali il riscaldamento, la ventilazione, l'aria condizionata (H.V.A.C.), l'illuminazione, i sistemi elettrici, di sicurezza e per l'uso di fonti rinnovabili.

Una strategia che ritiene la Rete, attraverso una sempre più completa integrazione della tecnologia dell'informazione, fondamentale per costituire nuove opportunità economiche, nuovi assetti urbani e una migliore qualità di vita. Altra società che sta investendo sulle potenzialità dell'interoperabilità è la Microsoft, sperimentando le *best practices* nel settore *cloud*, per memorizzare, archiviare ed elaborare i dati nella gestione pubblica della manutenzione urbana. Ma non è la sola, visto che le multinazionali IBM, General Electric, Siemens hanno presentato al Forum sul futuro della città, organizzato al MIT di Boston, i loro 'piani sulla città' – traffico, logistica, smaltimento rifiuti, servizi ai cittadini – sistemi e metodi



Fig. 23 - Una bit di città.

Fonte: <https://pixabay.com>.

all'insegna della tecnologia per renderla più efficiente, attraverso reti di vario tipo (fibra ottica, telefonia, Wi-Fi, sensori) ma soprattutto, contando sull'intelligenza dei cittadini che per mezzo dei Social Network ravvivano i rapporti tra soggetti sociali e le loro rappresentanze, reinventano le "dimensioni di aggregazioni che contengono e anche superano la dimensione municipale" (Scandurra, 1999, p. 31). I Social Network stanno diventando, per molti versi, la più alta forma di innovazione urbana, più che un movimento globale o un'arena digitale pubblica, essi costituiscono dei veri e propri 'laboratori civici', che stanno rendendo più interessanti dei sobborghi high-tech di Boston e San Francisco, le strade polverose del Cairo, di Sidi Bouzid, di Rabat, di Tripoli, di Damasco, città invase e rivoluzionate, non solo durante la primavera araba, dalle comunità virtuali di Facebook, Twitter e Flickr. Queste agorà della partecipazione collettiva, i cui utenti vengono classificati come "participatory news consumer" sono al centro di tutte le strategie di sviluppo urbano. Le "città intelligenti" come Pegasus in New Mexico, Parades in Portogallo, Masdar City nell'emirato di Abu Dhabi, Gwang Gyo nella Corea del Sud, Caoheidian in Cina, sia quando sono fondate ex novo come *eco town*, sia quando sono progettate come quartieri integrati in città "tradizionali", riportano in discussione il tema di come sarà la città del futuro. Tuttavia, nel delineare il profilo della città rizomatica del futuro la pianificazione dovrà tener conto dell'emergere almeno di sette *trend*. Il primo da considerare è certamente quello della città dei "15 minuti": ovvero la possibilità anche nelle grandi città, di raggiungere la maggior parte dei punti di interesse – scuole, negozi, posti di lavoro, centri culturali, locali – in un quarto d'ora. Un pensiero utopico, che può già in parte trasformarsi in pensiero topico, per dirla alla Landauer, grazie all'evoluzione dell'industria 4.0, in particolare della *Smart Mobility*, in grado di elaborare dati velocemente e fornire previsioni per rendere più agile la mobilità urbana, intervenendo sui flussi veicolari, ma anche sulla gestione dei parcheggi e l'ottimizzazione del trasporto pubblico, attraverso sensori, semafori o lampioni intelligenti. Ma anche grazie alla presenza di costruzioni urbane efficienti, che costruite su criteri *Smart Building* a basso impatto ambientale e certificate secondo standard di efficienza energetica, evitano dispersioni di calore o sprechi di energia elettrica, monitorando i consumi in tempo reale. In questa direzione il *Green Deal* europeo sta favorendo il rinnovamento immobiliare attraverso la *renovation wave*, ossia l'ondata di ristrutturazioni di edifici pubblici e privati incentivata fino al 2030. Una politica con cui si vuole migliorare il *comfort* abitativo e ridurre drasticamente i consumi, rendendo inoltre gli edifici più sani, ecologici e monitorati dal punto di vista ambientale ed energetico. Per contrastare il cambiamento climatico, molte città puntano a diventare più verdi e sostenibili e la riduzione delle emissioni carboniche sta orientando la transizione ecologica anche nel settore stesso dell'*Internet of Things*. I cosiddetti dispositivi *green IoT* sono progettati per consumare meno di quelli della generazione precedente, mentre si studiano soluzioni anche per ridurre l'effetto serra causato dalle applicazioni già esistenti. Per limitare l'inquinamento causato dal traffico urbano, sono in molti a auspicare

un aumento del fenomeno del *car sharing*, del *car pooling* e del *ride sharing* per cui la condivisione dell'automobile privata o a noleggio sarà uno dei servizi più importanti, nonché uno degli obiettivi primari delle città rizomatiche. La mobilità urbana, infatti, presenta forti criticità acuite da livelli crescenti di urbanizzazione che rendono indispensabili interventi di pianificazione urbanistica e logistica.

Da tempo i governi e l'Italia non sono da meno, attivano incentivi che possano far diminuire il numero di vetture circolanti nelle città per una diminuzione delle emissioni o politiche per razionalizzare la scelta modale per un minor uso dell'automobile ed un maggior uso del trasporto pubblico. I dati dimostrano che tra gli abbonati al servizio di car sharing ICS a livello nazionale il 41% possiede un abbonamento al trasporto pubblico e il 19% lo ha sottoscritto contestual-



Fig. 24 - Un tocco di verde a San Francisco - USA.

Fonte: <https://it.freepik.com>.

mente all'adesione al servizio di car sharing. Altri aspetti da non sottovalutare riguardando gli effetti, in qualche misura quantificabili, che dimostrano il fatto che il *car sharing* abitua a scelte riguardanti la mobilità più consapevoli e razionali. L'utente adotta gradualmente modelli di comportamento in materia di mobilità più compatibili con l'ambiente urbano, e tende poi a trasmetterli ad altri individui. Questo meccanismo opera sul lungo periodo, ma è efficace e durevole, essendo ben nota l'importanza dei modelli culturali e comportamentali nelle scelte modali ed in genere nella mobilità. Il car sharing (così come tutte le logiche di sharing) abitua all'utilizzo condiviso dei beni e a regole di comportamento rispettose del bene comune. Oltre agli incentivi – come l'ecobonus nel 2022, che ha previsto contributi per privati per l'acquisto di auto elettriche, ma anche per ciclomotori, motocicli elettrici e ibridi e veicoli commerciali di categoria N1 e N2 e per le società di car sharing, per l'acquisto dei veicoli elettrici, ibridi, plug-in – le città intelligenti dovranno anche offrire servizi di noleggio di veicoli a basse emissioni, che permettano di raggiungere comodamente stazioni e aeroporti. Naturalmente questo implicherà la necessità di dotarsi di una adeguata regolamentazione, che possa intervenire nelle politiche di concorrenza fra taxi, auto a noleggio e trasporti pubblici. Al riguardo proprio il progetto “Mobility as a Service for Italy” (MaaS), finanziato dal PNRR, è dedicato all'integrazione dei servizi di trasporto pubblico, car sharing, taxi e autonoleggio in un'unica piattaforma mobile.

La transizione delle città medie o grandi verso un modello economico circolare prevede, oltre alla mobilità, anche di affrontare la gestione e lo smaltimento dei rifiuti, lo *zero waste* è uno degli obiettivi principali dell'Unione Europea. Concentrandosi sul ricondizionamento dei beni di consumo, il riciclo di materiali e imballaggi, la rigenerazione e la riparazione dei componenti, sarà possibile estendere il ciclo di vita dei prodotti e ridurre la quantità dei rifiuti. Nondimeno, le città intelligenti del futuro dovranno inoltre essere capaci di generare biogas dagli scarti agricoli e industriali, ottenendo così energia pulita e un taglio delle emissioni. In questa direzione, le città con un'economia più circolare avrebbero poi opportunità di crescita davvero interessanti. Un recente rapporto del Parlamento Europeo valuta che l'economia circolare nell'area UE possa incrementare il PIL dello 0,5%, creando nei prossimi dieci anni 700.000 nuovi posti di lavoro. D'altronde, senza cittadinanza attiva è difficile raggiungere gli obiettivi di una città rizomatica, la partecipazione civica, sostenuta dalle tecnologie digitali, può infatti favorire la coesione delle comunità e aiutare a risolvere i problemi comuni.

Non sempre le nuove tecnologie hanno però generato comunità più connesse, spesso a causa della diffidenza delle persone verso i nuovi strumenti o per via di istituzioni poco preparate a sfruttarli. La pandemia ha però cambiato molte situazioni, obbligando la pubblica amministrazione a offrire servizi sempre più digitalizzati e i cittadini a usufruirne. È un processo da cui non si torna indietro e che inciderà fortemente nei prossimi anni sull'evoluzione delle città e sul modo dei residenti di viverle. Un maggior numero di connessioni e sensori nelle città



Fig. 25 - La transizione urbana verde.

Fonte: <https://it.freepik.com>.

comporta la necessità di processare una gran mole di dati e la tendenza sarà quella di analizzarli direttamente sui sistemi di rilevazione grazie all'*edge computing*. Le tecnologie come l'Intelligenza Artificiale e i software di analisi saranno sempre più implementate direttamente nei dispositivi, tutto ciò comporterà la possibilità di fornire ai cittadini risposte più rapide, una maggiore affidabilità, stabilità della banda e una latenza ridotta del sistema, allo stesso tempo sarà possibile segnalare pericoli in tempo reale e prevenire i rischi in diversi contesti per i cittadini. Le città rizomatiche non possono essere considerate di per sé sicure, poiché proprio il maggior utilizzo di network e la presenza di grandi quantitativi di dati sono fattori che aumentano la vulnerabilità di un sistema connesso di servizi, imprese e persone, nodi di una rete che si estende in misura esponenziale e senza soluzione di continuità. Di conseguenza una delle priorità è mitigare rischi che i sistemi vengano in qualche modo violati, mettendo in crisi il tutto per cui lo sviluppo di un approccio fortemente incentrato sulla sicurezza informatica è senza dubbio uno dei principali trend delle politiche urbane del futuro. Tutto ciò non esclude che si possano verificare casi estremi di città piene di sensori e vuote di cittadini come nel caso della città fantasma Rock Hill situata nella Carolina del Sud. Una vera e propria città laboratorio costruita rispettando i canoni urbani con tanto di autostrade, sopraelevate e centri commerciali, la cui funzione è quella di testare gli esperimenti dei ricercatori in ogni campo urbano: dal 'traffico intelligente' delle macchine senza pilota alle reti wireless di nuova generazione, dalle lavatrici automatizzate ai bagni autopulenti, da energie tradizionali a energie rinnovabili. Nessun abitante previsto oltre ai ricercatori, ma infiniti servizi tecnologici e infrastrutture reali, che attireranno investimenti e attenzione mediatica proiettando verso il futuro un mercato che si fonda quasi esclusivamente sulle materie prime: gas e petrolio.

Il design e l'innovazione adottata nel pianificare città rizomatiche alimentate ad energia solare e eolica porta ad interrogarsi, ancora una volta, "sull'effetto città", in termini di sostenibilità, sicurezza e qualità della vita, oltre che sulla relazione fra vitalità e attrattività della cultura urbana. Attrattività che coinvolge sempre più le nuove tecnologie, dai social network ai GIS, dai GPS alla realtà aumentata e spinge a doversi commisurare con la realizzazione di piattaforme on line e con l'attuazione di strategie di comunicazione interattive che investono il territorio: il caso di Los Angeles è esemplare, poiché i cittadini sperimentano una applicazione ad hoc per smartphone programmata per gestire la segnalazione relativa al parcheggio libero più vicino. Ma questo è un panorama che coinvolge tutto il mondo – grandi, medie e piccole città – da Ulm in Germania a Girona in Spagna, da Varberg in Svezia a Volos in Grecia, da Brighton nel Regno Unito a Brasov in Romania. In Italia, in particolare, i progetti interessano sia il Nord sia il Sud, tra questi i più significativi riguardano la città di Venezia, che ha realizzato un'infrastruttura di rete a banda larga che collega isole e terraferma e ha introdotto il diritto alla "cittadinanza digitale" fornendo l'accesso gratuito alla Rete e attualmente gli utenti che usufruiscono del servizio Cittadinanza Digitale sono 28.000 residenti e 5.000 city users. Piacenza, che insieme a Telecom Italia, sta sperimentando dei sistemi "intelligenti" per lo sviluppo dei servizi ai cittadini, sulla base dell'esperienza di Milano, che ha reso smart la rete di parcometri, aggiungendo funzioni ad uno strumento presente capillarmente nella città per minimizzare gli interventi sul territorio e massimizzare i servizi, per cui i residenti e i city users saranno in grado di stampare titoli di viaggio, ovvero biglietti per i mezzi pubblici, unificando in un solo oggetto la gestione del trasporto privato e di quello pubblico. A Bologna, la città pioniera nel digitale, si percorrono invece le vie dell'open government e dell'open data, cercando di coinvolgere i cittadini (*civic commons*) in un progetto *social smart*, sfruttando il crowdsourcing della rete civica Iperbole 2020. Pisa ipotizza il primo "Piano Regolatore Digitale", e intanto sperimenta il suo progetto *e-mobility*, ricorrendo ai Sistemi Informativi Geografici (GIS) sia per monitorare costantemente il traffico sia per controllare le colonnine per ricaricare l'auto elettrica diffuse sul tutto il territorio. Inoltre, i residenti usufruiscono di servizi avanzati di e-government e di un sistema intelligente per la raccolta differenziata dei rifiuti. Mentre tecnologie multimediali consentono ai turisti un'esplorazione della città arricchita da informazioni e servizi fruibili attraverso totem multimediali posti lungo percorsi tematici. A Brescia la oMni-bus card si sta imponendo come uno dei primi progetti in Italia che riesce a far convergere la possibilità di fruizione dei diversi servizi di mobilità su un unico supporto a disposizione del cittadino, sfruttando la tecnologia *contactless* e quindi la modalità di utilizzo di prossimità, senza dover introdurre la tessera tradizionale nei lettori delle diverse apparecchiature. Bari, recentemente, ha approvato il Documento Programmatico preliminare al Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile previsto dal *Convention of Majors* Europea, realizzato con il contributo della cittadinanza che ha costituito l'associazione Bari Smart city e persegue lo

scopo in meno di 10 anni di ridurre del 36% le emissioni di anidride carbonica. Visto la concorrenza di progetti pilota, altre città come Torino o Genova hanno sviluppato un modello di “finanziamento delle progettualità”, coinvolgendo le fondazioni, le banche e le aziende per la realizzazione di progetti smart, in modo che l'articolato sistema di relazioni, di finanziamento, di innovazione dei sistemi economici, possa comportare delle ricadute positive sull'economia del territorio e un ritorno consensuale alla città. Tuttavia, nel caso dell'Italia, nonostante i numerosi progetti avviati, va considerato l'enorme ritardo tecnologico-infrastrutturale e l'assoluta se non urgente necessità di investire nella fibra ottica per la cablatura del territorio. Nel Mezzogiorno, infatti, la percentuale di esclusi digitali sfiora il 65%, mentre si attesta intorno al 53% a Nord e al 55% al Centro; quindi, non è più sufficiente una politica che spinge verso connessioni di access point solo alcune città o parti di esse, o superare il digital divide solo in alcuni comuni, o consentire la fruizione dei servizi online solo ad una parte della popolazione. La questione, certamente, è molto più articolata di come si può presentare in questo ambito, perché investe la qualità del digitale presente sul territorio che manca di un'adeguata copertura di banda larga. Inoltre, pur se connessa l'Italia è lenta, riuscendo ad aggiudicarsi il primo posto nella classifica dei Paesi con il maggior numero di connessioni a velocità inferiore a 256 Kbp. L'attuale infrastruttura in rame rischia di diventare inefficiente nel garantire universalmente un servizio di connettività ad alta velocità, necessario per accedere e fruire servizi sempre più evoluti, sia per i cittadini/city users/avatar, sia per le imprese e le Pubbliche Amministrazioni. Secondo i dati presentati nel 2022 dall'Osservatorio *Smart City* della *School of Management* del Politecnico di Milano quasi un Comune italiano su tre (il 28%) ha avviato almeno un progetto Smart nell'ultimo triennio, una percentuale che sale al 50% in quelli più grandi, con oltre 15 mila abitanti. La cifra è destinata a crescere ancora nel prossimo triennio: il 33% dei comuni vuole investire nelle città intelligenti entro il 2024, anche sulla spinta del PNRR che prevede oltre 10 miliardi i finanziamenti dedicati all'interno delle diverse missioni. Metà dei progetti di Smart City in Italia ora si trova in fase esecutiva, non più semplici sperimentazioni se si pensa che nel 2020 erano solo 1 su 4. I progetti attivi riguardano in maggioranza la sicurezza e il controllo del territorio (58% di quelli censiti), la *smart mobility* (57%) e l'illuminazione pubblica (56%). A fronte di questo aumento di interesse, restano però delle barriere, tra i principali ostacoli riscontrati emerge la mancanza di competenze, che interessa ben il 47% dei comuni italiani, oltre la mancanza di risorse economiche (43%), mentre hanno un peso inferiore le complessità burocratiche (24%), le difficoltà di coordinamento con altri attori (14%) e le resistenze interne al Comune (9%).

In questo quadro non possono bastare solo le buone pratiche, perché l'aumento della complessità dei servizi erogati nella Rete e la necessità di interazione tra sistemi informativi diversi, richiede soluzioni e infrastrutture tecniche sempre più avanzate, che devono essere inserite in una visione nuova per una integrazione della “città tradizionale-digitale” e dei servizi, non più orientati a target di cit-

tadini specifici, ma ad una progettazione, che dal canto suo per poter essere efficace, ha bisogno di un nuovo impulso, e non tanto di *best*, ma piuttosto di *smart practices*. Va, inoltre, sottolineato che l'accelerazione e la direzione dei progetti orientati a soluzioni tecnologiche sempre più avanzate ed innovative da applicare alla pianificazione territoriale e urbanistica è impressionante, un fenomeno che colloca la città sempre più in uno scenario di competitività internazionale.

4.2. *Il processo figurale del futuro urbano*

La competizione non si gioca più soltanto nei tradizionali spazi urbani o nei luoghi simbolo della globalizzazione, né nella sfera economica, ma soprattutto sul piano delle dinamiche sociali e politiche: “le città sono anche, in una certa misura strutture sociali e istituzioni che orientano le anticipazioni degli attori, strutturano i loro interessi, influenzano la loro visione del mondo. [...] Resta il fatto che pensare la città come attore collettivo comporta sempre rischi di deriva. Tali rischi possono essere in parte evitati a condizione di tenere in considerazione gli attori, i gruppi, le organizzazioni, addirittura gli individui e le loro relazioni all'interno della città” (Le Galès, 2006, p. 45).

La pandemia di Covid-19 ha indotto a ripensare il concetto di *Smart City*, anche perché nelle città – pur se intelligenti, sostenibili, inclusive e sicure – la popolazione si ammala, e non solo di Coronavirus. Secondo i dati dell'Organizzazione mondiale della sanità ogni anno nel mondo muoiono circa 8 milioni di persone per cause attribuibili all'inquinamento atmosferico, sia in locali chiusi (4,3 milioni), sia all'aperto (3,7 milioni). Si tratta dello 0,1% della popolazione mondiale. È necessario dunque cominciare a pensare su quali aree urbane lavorare per realizzare davvero una città “intelligente” e sostenibile, dove tecnologia e innovazione possono portare un contributo nell'era post-pandemica dove i temi trasporti, impianti di aereazione e *smart working* sono al centro di una serie di domande su come i luoghi di lavoro cambieranno e di conseguenza le grandi e le piccole città cambieranno: i centri finanziari saranno gli stessi, gli uffici saranno sostituiti da qualcos'altro come centri culturali o centri di impatto sociale, oppure resteranno emblemi di edifici-fantasma e le aree periferiche e di campagna acquisiranno rilevanza, anche economica, a scapito del città metropolitane?

Fino all'avvento della pandemia, Milano deteneva saldamente lo ‘scettro’ di smart city d'Italia. Poi, nel 2020, la discesa di due posizioni. Secondo ICity Rank 2020 nell'anno della pandemia la città più digitale d'Italia è risultata essere Firenze, seguita da Bologna, mentre Milano è slittata al terzo posto, perdendo il primato che aveva mantenuto per 6 anni di fila. Ma nel 2021 ha recuperato posizioni, scalzando Bologna dal secondo posto. Nell'ICity Rank 2021 Firenze è in testa con 937 punti nell'indice di trasformazione digitale, potendo vantare risultati di eccellenza soprattutto nel campo degli open data, del wi-fi, di IOT e tecnologie di rete e delle app municipali, dove ottiene il massimo dei voti, spe-

rimentando anche l'uso di droni e veicoli elettrici a decollo verticale. Il Comune del capoluogo toscano e l'Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) hanno infatti firmato a maggio 2022 un protocollo per la promozione della mobilità aerea avanzata, ovvero l'utilizzo di droni e veicoli elettrici a decollo verticale (VTOL) per il trasporto di persone, merci e farmaci. Il progetto è far volare i droni sopra Firenze entro i prossimi 3 anni. Milano è seconda con un punteggio di 878, evidenziando punti di forza in particolare negli open data, nei servizi online, e nell'indice di "apertura". Bologna è terza con 854 punti, grazie soprattutto ai risultati nei social e nell'IOT e tecnologie di rete. Subito dopo le prime dieci città, troviamo in graduatoria una serie di comuni – Reggio Emilia, Palermo, Venezia, Pisa, Genova, Cagliari, Rimini, Brescia, Cremona, Prato, Bari, Bolzano e Verona – che si distinguono per il fatto di avere ottenuto buoni risultati e posizionamenti in tutti gli indici settoriali oggetto della ricerca. Di notevole interesse tutti i progetti comunali, ma in particolare, il Comune di Cagliari ha deciso di guardare al futuro e, in collaborazione con Fastweb, a marzo 2022 ha avviato l'implementazione di una infrastruttura che contribuirà a rendere la città sempre più digitale, sicura e attenta all'ambiente. I lavori dovrebbero essere completati entro il 2023. Grazie all'ottenimento dei fondi per la coesione e lo sviluppo territoriale REACT-EU – Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe lo strumento europeo che dà seguito e amplia le misure di risposta alla crisi generata dal Covid-19 – il Comune realizzerà infatti una piattaforma digitale intelligente che raccoglierà tutti i dati e i flussi delle immagini provenienti dal territorio. In particolare, la piattaforma implementata da Fastweb collegherà in un unico sistema centralizzato in *Cloud* tutti i punti di accesso per il wi-fi, le videocamere e i sensori *IoT* per il monitoraggio del microclima urbano con l'obiettivo di raccogliere informazioni sempre più dettagliate per poter studiare nuove soluzioni per la città. Attraverso l'installazione di sensori intelligenti in grado di rilevare le variazioni di temperatura, di umidità, di pressione atmosferica e della qualità dell'aria sarà possibile raccogliere dati utili per studiare il fenomeno delle cosiddette "isole di calore", ovvero di quelle zone delle città dove la temperatura risulta più alta rispetto al circondario rurale a causa delle attività dell'uomo e della densità degli edifici urbani, creando così conseguenze sulla salute e in generale sulla qualità della vita dei cittadini. Dopo le prime 22 città, troviamo una fascia intermedia in cui si colloca la maggioranza dei capoluoghi italiani, città che alternano posizionamenti alti o bassi a seconda dei settori: qui troviamo Pavia (23° posto), Siena (24°), Piacenza (25°), Napoli (26°), Lecce (27°), Vicenza (28°), Padova (29°), Ravenna (30°) e via via circa 60 città "in evoluzione" nel percorso di trasformazione digitale, che è plausibile possano migliorare le performance con relativa facilità. In coda, invece, una ventina di capoluoghi in ritardo in quasi tutti gli indicatori: chiudono la classifica Caltanissetta (88° posto), Potenza (89°), Fermo e Teramo (90°), Chieti (93°), Catanzaro (94°), Crotone e Benevento (95°), Cosenza e Rieti (97°), Trapani (99°), Caserta (100°), Nuoro (101°), Foggia (102°), Agrigento (103°), Avellino (104°), Carbonia (105°), Isernia (106°) e la

maglia nera Enna al 107°. Come risulta dai dati la situazione d'emergenza nata con la pandemia ha cambiato il volto delle città e in particolare delle global cities, in cui si concentrano le grandi multinazionali e i centri finanziari e che ancora scontano gli effetti del lockdown. L'indagine di fatto ha analizzato il grado di maturità digitale dei 110 comuni italiani capoluogo sulla base di tre dimensioni: il primo riguarda il Digital public services, il livello di disponibilità online di 20 tra i principali servizi al cittadino e alle imprese; il secondo Digital PA, ovvero l'integrazione dei Comuni con le principali piattaforme abilitanti individuate dal Piano triennale per l'informatica pubblica (SPID, CIE, PagoPA, AppIO); infine il terzo il Digital Openness, che misura il grado di apertura delle amministrazioni comunali in termini di numerosità e interoperabilità degli open data e il livello di comunicazione con i cittadini attraverso i canali social.

Il futuro della popolazione dei centri urbani è dunque strettamente connesso al cambio di paradigma che sta riguardando i processi lavorativi e di studio. Il coronavirus ha aperto alla prospettiva di un mondo ibrido, in cui lavoreremo in parte da casa e in parte in ufficio, determinando un mutamento degli assetti, ma anche degli equilibri geografici e urbani. Dopo l'accelerazione digitale conseguente alla pandemia il 2021 è stato un anno di assestamento, ma segnato da fenomeni importanti come la diffusione dell'APP IO e SPID o l'attivazione dei



Fig. 26 - Il paradigma dell'essere.

Fonte: <https://pixabay.com>.

servizi di ANPR. Questa situazione ha portato a una polarizzazione: da una parte città che hanno continuato a sviluppare i processi di innovazione, dall'altra città che hanno rallentato. Da un lato, le "città digitali", che si collocano quasi sempre nella parte elevata delle graduatorie degli 8 indici di ICity Rank e mai nella parte più bassa; dall'altro lato, una ventina di comuni quasi sempre nella parte più bassa delle classifiche.

Dopo la firma del protocollo d'intesa per la gestione dell'osservatorio tra l'ANCI (Associazione nazionale comuni italiani) e FPA (Forum della pubblica amministrazione), si è dato avvio a una serie di attività, tra cui la costruzione di una rete di istituzioni, imprese, associazioni e cittadini con l'obiettivo di organizzare forum e incontri per le realtà urbane che desiderano avviare il processo della smart city. L'osservatorio, con oltre 1.300 progetti, ha puntato a individuare la via italiana alla smart city attraverso tre percorsi: l'eco-sostenibilità urbana, un network non solo di attori, ma anche di competenze e best practices e fornire strumenti e metodologie alle istituzioni per attuare strategie territoriali adeguate. La progettazione promossa dall'osservatorio ha tra gli obiettivi principali il coinvolgimento attivo della cittadinanza e del tessuto creativo dei territori, fatto di imprese e startups innovative, di associazioni e gruppi informali che possano collaborare a vari livelli e scale.

I progetti sono davvero numerosi, di fatto le città italiane che si sono fatte promotrici dell'idea e degli obiettivi dell'osservatorio sono quasi centocinquanta, ma il numero è in costante crescita, poiché gli ambiti di applicazione e gli interventi possibili sul tema smart city sono eterogenei e investono otto settori: *environment, energy, economy, people, living, mobility, government e planning*.

Si parla dunque di agricoltura 4.0, neo ruralità, innovazione tecnologica e sviluppo sostenibile del territorio, ma anche di valorizzazione storica, come nel Comune di Barletta che con gli slogan al "centro della storia e delle origini", al "centro dell'arte e della cultura", al "centro del commercio e del turismo", si propone la valorizzazione della rete commerciale del centro storico con interventi in termini di arredo urbano, di allestimento del piano commerciale e interventi informativi al servizio dei cittadini e dei turisti. Oppure, ad esempio, Benevento con il progetto SMUCC (Servizio municipale di consegne cittadine), che prevede la realizzazione e il potenziamento di interventi di razionalizzazione e miglioramento del processo di distribuzione delle merci in ambito urbano, attraverso progetti multimodali di interesse di più comuni della provincia e l'utilizzo di tecnologie tematiche e di veicoli a basso impatto ambientale. Il progetto Riciclini, proposto dal Comune di Reggio Calabria, nasce dall'idea di creare oggetti di design innovativi, dotati di alta tecnologia, utilizzando del materiale di scarto. Si tratta di pezzi unici, perché non realizzati in serie, ma provenienti dal tecno-artigianato artistico locale, equipaggiati di scheda elettronica con microcontrollore, ip-cam e sensori, che li trasformano in *smart objects* in grado di connettersi via wi-fi agli altri dispositivi domestici. In domotica assistita, migliorano l'autonomia facilitando le attività quotidiane e garantiscono la sicurezza degli users più

deboli. Mentre il progetto QUA (Quartiere bene comune), avviato dal Comune di Reggio Emilia, ha lo scopo di promuovere nuovi scenari di partecipazione-protagonismo dei residenti attraverso la condivisione e la co-progettazione, basandosi su un approccio *learning by doing*, ovvero tematiche che superano il tradizionale ascolto, in grado di co-responsabilizzare i cittadini nel definire e attuare insieme le azioni progettuali.

Da Nord a Sud e da Ovest a Est in Italia sono molti i Comuni che hanno presentato progetti nell'ambito dell'eco-mobilità sostenibile, come ad esempio *E-Mobs*, un kit innovativo per la conversione di un'automobile a motore endotermico in una a motore elettrico, grazie alla sinergia tra tecniche avanzate di *robust design* e tecniche di costruzione di smart manufacturing. Oppure nel settore di prototipi, «Gabriel», un drone ambulanza alimentato da pannelli fotovoltaici da utilizzare in caso di emergenza. Può trasportare medicinali da banco o salvavita per interventi di primo soccorso e appena atterrato su un luogo dell'incidente, attraverso una telecamera a bordo, collegata a una sala di controllo in live stream, permette all'operatore di guardare, parlare e istruire i soccorritori.

Per dare visibilità ai tanti progetti l'ANCI con l'Istituto per la finanza e l'economia locale (IFEL) ha promosso una piattaforma web Agenda Urbana, che ha l'intento di raccogliere e catalogare gli interventi progettuali sulle città intelligenti in tutto il territorio italiano, con il duplice obiettivo di fornire un supporto a comuni di ogni dimensione sia in termini di idee ed esperienze da replicare, sia



Fig. 27 - Un landscape possibile.

Fonte: <https://pixabay.com>.

per la realizzazione di una rete di soggetti in grado di promuovere innovazione nei territori italiani.

Di fatto, questi interventi progettuali hanno una rispondenza nettamente superiore nei centri urbani minori, che con una popolazione inferiore ai cinquemila abitanti, occupano oltre il 50% della superficie totale dell'Italia, posti per lo più nelle zone collinari o montane, caratterizzati da un passato prevalentemente rurale, che ritrovano però il loro punta di forza nel loro *genius loci*, oltre che nella qualità di vita e dell'ambiente. Qui la città rizomatica adotta le dinamiche del gioco/*gamification* (Fig. 27), per cui mediante "l'umana predisposizione psicologica ad impegnarsi nel gioco, promuovendo sfide collettive nei contesti urbani e trasformando così i compiti di routine in attività ricreative coinvolgenti e divertenti" (Sánchez Chillón, 2013), si possono ritrovare e fruire questi singolari territori, profondamenti ricchi dal punto di vista del patrimonio culturale e ambientale.

Città icone della tecnologia in evoluzione che, per funzionare, più che sui formats devono mettere l'accento sul ruolo del cittadino la cui interpretazione e significazione è ancora alla ricerca degli indicatori che una volta definivano una città vivibile: identità, sicurezza, accesso alle opportunità, immaginazione e felicità, autenticità, trasparenza, comunità, giustizia, prevenzione, tutela. D'altronde, di una città "non godi le sette chiese o le settantasette meraviglie ma la risposta che dà alla tua domanda" (Calvino, 1972, p. 35).

Dare risposta ai cittadini significa evolversi ancora una volta e da città rizomatica intelligente approdare alla *sentient city* (Shepard, 2011) in grado di rammentare, relazionare, accelerare tempo e spazio cognitivo per coinvolgere i cittadini nei settori urbani considerati di maggior priorità: *energy, mobility, quality of environment*. Tuttavia, una *sentient city* non prevede solo di migliorare e di innovare i servizi esistenti, aggregando e integrando informazioni e dati di varie fonti, ma di governare lo stato del territorio urbano e dei suoi servizi, aumentando la capacità di resilienza della città. In sostanza comprendere e, per certi versi, anticipare il comportamento dei suoi cittadini, sempre più assorbiti dalla dimensione creativa e *topothesica* dell'*internet of things*, e spinti verso una diversa costruzione attiva dell'identità urbana.

Tuttavia, trasformare le città italiane, piccole, medie o grandi, non è poi così facile, poiché questo approccio olistico comporta costringerle a un'azione congiunta e coordinata che le possa rendere più sostenibili e senzienti tecnologicamente e socialmente. Una città rizomatica senziente non solo dal punto di vista energetico e ambientale, ma soprattutto dal lato della qualità dei servizi offerti ai cittadini, dal grado di capacità di far partecipare la comunità alle iniziative economiche attivate, tenendo conto di aspetti fondamentali ancora sottovalutati dalle politiche urbane: *privacy*, autonomia e controllo. Come già accennato, è proprio la partecipazione attiva del cittadino a rappresentare il fattore più importante nelle dinamiche che modificano e quasi plasmano la città, tanto da iniziare a parlare non più di cittadino, ma di *user produced city* (Carbone, 2014, p. 64).

D'altronde proprio il valore aggiunto dato dalle tecnologie digitali favorisce

nuove opportunità di sviluppo per le aree rurali e le loro comunità. Di fatto l'approccio tecnologico-analitico dell'Unione Europea è volto a favorire la diffusione di soluzioni innovative per consentire alle aree rurali di essere meno marginali, ma anche più dinamiche, sostenibili e attrattive attraverso naturalmente i Programmi di sviluppo rurale (PSR) e gli strumenti finanziari della politica di coesione. Secondo i dati più recenti, "mentre nelle aree urbane le famiglie che hanno accesso alla banda larga veloce sono più dell'80%, nelle zone rurali non superano il 47%. Per contribuire a colmare questo divario, il bilancio dell'UE mette a disposizione tramite il FEASR e il FESR circa 6 miliardi di euro destinati a finanziare l'attivazione della banda larga e la realizzazione di altre infrastrutture digitali, soprattutto nelle zone rurali e periferiche. Il contributo stimato del FEASR sfiora un miliardo di euro, di cui usufruiranno circa 18 milioni di cittadini che risiedono nelle campagne" (Osservatorio Smart Agrifood, 2021, p. 5). Allo stesso tempo, è in atto un piano d'azione UE per la diffusione della banda larga nelle aree rurali, grazie anche a investimenti paralleli che mirano a diffondere le competenze digitali e a costituire dei veri e propri poli digitali rurali, o spazi di co-working e living lab, in grado di coinvolgere nei processi innovativi la comunità.

In questa direzione, il binomio innovazione e miglior uso delle conoscenze locali diventa fondamentale per tutti i settori produttivi di una città rizomatica, stimolando la diffusione di filiere intelligenti e competitive, che possano rispettare le priorità della politica di sviluppo rurale dell'Unione Europea. In primo luogo, l'intento è la promozione e l'organizzazione della filiera agroalimentare, con una particolare attenzione alla trasformazione e alla distribuzione commerciale dei prodotti agricoli. Questo significa lavorare per migliorare la competitività dei produttori e integrarli nella filiera agroalimentare perseguendo il rispetto della qualità del prodotto sia nei mercati locali sia nelle filiere corte. È evidente, in effetti, come la quarta rivoluzione industriale stia generando profondi cambiamenti nello status economico-sociale di molti territori, incidendo sull'idea della "sedimentazione selettiva", fatta di significati, di simboli, di valori, di identità, di narrazioni e di progettualità. Una progettualità che deve rinascere e rispondere a molteplici aspetti e, in particolar modo, alla necessità di dare rilievo ai processi di costruzione del territorio, ovvero a quei fattori di coesione, di fiducia, di interdipendenza fra attori, risorse e competenze, di conoscenza e di governance, che sono espressione della sfera di valori simbolici, identitari e culturali di una società. Identità, cultura, marginalità, sviluppo e innovazioni sono appunto le parole chiave che animano i tavoli tecnici presenti e futuri, considerati decisivi per la ripresa dello sviluppo economico e sociale dell'Italia.

La vasta letteratura ha dimostrato il ruolo della città di "mediatore dell'apprendimento sociale" (Rullani, 2004, p. 106), che può favorire l'accumulazione di risorse e competenze, promuovere la circolazione delle idee e delle informazioni ed accrescere la propensione all'innovazione e ciò è vero per le grandi città, ma soprattutto per i cosiddetti Centri minori, che riportano l'attenzione sulla relazione ambiente ed economia urbana. Le politiche in questo però sembra seguire

più un approccio di dominazione della città sull'ambiente, non tanto di integrazione e di tutela dell'ambiente urbano, come invece dimostrano le dinamiche urbane internazionali che perseguono l'ipotesi di una *Smart Connected Communities*. Pur non essendo paragonabili alle metropoli, poiché, in molti casi, situati in aree marginali, prive di servizi indispensabili per assicurare l'inclusione sociale dei cittadini e la *civitas* urbana, non va dimenticato che i Centri minori (Fig. 28) sono il prodotto di una complessa sedimentazione di forme, strutture e usi dalle configurazioni e progettualità tendenzialmente aperte e indefinite, che stanno modificando rapidamente i processi economici, l'assetto spaziale e la pratica dei luoghi, che comportano visioni della trasformazione urbana, nuove idee di città e modelli di abitare e che sono soprattutto disponibili a sperimentare processi di democrazia partecipativa.

I Centri minori vanno considerati da questo punto di vista come un sistema territoriale in *work in progress*: “il loro essere profondamente integrate in termini spaziali, relazionali, economici – e culturali – con il resto del territorio italiano le rende oggetto e soggetto delle dinamiche nazionali, europee e globali” e assolutamente va evitato qualsiasi intervento in termini di zonizzazioni, che può generare aree urbane con una varietà economica e organizzativa in conflitto tra loro. Conflitto che può condurre anche rapidamente all'impoverimento dell'identità socio-culturali e alla degenerazione delle qualità ambientali dei Centri



Fig. 28 - Particolare centro storico di Viterbo.

Fonte: <https://pixabay.com/it>.

minori. Quest'ultimi celano un grande potenziale di sviluppo economico "se si osservano dalla prospettiva del paradigma della conservazione e dell'equilibrio eco-sistemico", e sono centri urbani di un "elevato ammontare di capitale inutilizzato" che, invece, se opportunamente impiegato, potrebbe produrre valore economico e contribuire a fare da traino, poiché "lo stato di costante precarietà, insicurezza del proprio status, incertezza del futuro e la fortissima sensazione di non essere padroni del presente si traduce nell'incapacità di elaborare e attuare piani" (Bourdieu, 1979), spingendo sempre più una dimensione locale a non dialogare con quella nazionale. Inoltre, ogni trasformazione dell'assetto istituzionale ed economico che avviene a più scale (provinciale, regionale, nazionale ed europeo) origina su di esse conseguenze strutturali molto profonde, che alle volte sono fortemente respinte proprio dalla comunità locale che sente la minaccia di un repentino cambiamento delle regole imposto unilateralmente da chi detiene il potere e definisce gli ambiti di tale organizzazione. È interessante al riguardo la necessità di favorire l'intersezione tra lo "sguardo nazionale" e lo "sguardo locale" per una formulazione della strategia di sviluppo urbano ed economico. Andrebbero però valutati almeno tre elementi: il livello di coesione sociale, ossia la capacità di fare rete; il grado di apertura della rete; e le capacità progettuali. Il ritratto della città che ne emergerebbe potrebbe misurare la capacità di una determinata area di ricercare e sostenere soluzioni di sviluppo e di rapportarsi flessibilmente con le traiettorie nazionali. La capacità di tenere insieme in termini geografici, culturali, economici e ambientali queste due prospettive potrebbe far uscire l'Italia dal suo stallo e vivere insieme in un Paese dove "l'assenza di comunità è maggiormente avvertita e sofferta, ma sempre qui, una volta tanto, la comunità ha l'occasione di smettere di essere assente" (Bauman, 2003) per cui il governo dell'interdipendenza locale-nazionale potrebbe assumere un'importanza decisiva per il futuro della città rizomatica, soprattutto se riuscisse anche ad attuare un coinvolgimento attivo e consapevole dei cittadini, che già collabora per gestire in modo condiviso le risorse orientate ai city users, svolgendo un ruolo di primo piano nel reinventare le basi per il proprio sviluppo sostenibile. Una comunità urbana intessuta di comune e reciproco interesse che finora è stata considerata marginale dalle politiche territoriali, che non ha considerato i percorsi di sviluppo ai quali i cittadini e le comunità possono contribuire, assumendosi responsabilità nelle decisioni e nelle azioni dando un "ordine" alla città rizomatica.

5. I MODI DEL NOMINARE E DEL POSSEDERE

5.1. *Narrazioni e suggestioni: concetti trasmutabili*

In questi ultimi anni siamo stati travolti da ondate innovative, ma anche da una serie di rivoli concettuali e posizioni critiche che, non senza qualche difficol-

tà, hanno affermato l'inadeguatezza degli strumenti di indagine che investono realtà, rappresentazioni e identità di una città. Tuttavia, allo stesso tempo, hanno sottolineato come sia cambiato il modo in cui conosciamo le cose e il modo in cui le città vengono vissute, pervase sempre più da tecnologie, che fanno da tramite fra i cittadini e molte delle informazioni digitali. Narrare lo spazio urbano nella nostra epoca, dunque, non ha più a che fare solo con il nominare, il descrivere e il possedere, ma è il coniugare l'analisi di uno spazio in movimento, multietnico, ricco di continuità e discontinuità, che esalta l'apertura e l'interconnessione, ma al contempo la segregazione e la specializzazione. Una città che non ha un solo centro, ma molti centri che si trasformano continuamente, con una periferia immensa, che presenta funzioni e significati una volta riservati al solo centro e che sperimenta nuovi linguaggi e nuovi metodi del vivere urbano. D'altronde uno studio del McKinsey Global Institute, *Urban world: mapping the economic power city*, ha affermato che nel 2030 un quarto della popolazione del mondo vivrà in 600 città, che produrranno il 60% della ricchezza globale. Ma non saranno le città «consuete» – Londra, Parigi, New York e Tokyo – le protagoniste della crescita, perché il 40% della ricchezza globale sarà originato dalle città di «peso medio» dei mercati emergenti. La ricerca, infatti, stima una crescita demografica urbana pari a 65 milioni di persone all'anno e la configurazione di una nuova mappa del potere economico della città. Potere che vedrà progressivamente il declino economico delle città dell'Occidente e il rapido spostamento del peso economico da queste alle città dell'Oriente. Dai Newly Industrialized Countries (Nic), i Paesi in via di sviluppo dell'Asian Rim, del Sud Pacifico e del Sud America, emergeranno 136 nuove città, di cui: 100 cinesi, come Shenzhen, Tianjin, Chongqing, Guangzhou, Haerbin, Shantou e Guiyang; 20 indiane, come Hyderabad e Surat; e 16 del Sud America, tra cui Cancun e Barranquilla. Gli hot-spot globali del 2025 saranno le città di Doha, Bergen, Abu Dhabi, Macau, Mumbai, Delhi, Calcutta, Kinshasa, Karachi, Dhaka, Shanghai, Pechino, Mosca, Città del Messico, San Paolo e Seul. In questi anni la letteratura e la filmografia, attraverso immagini di città, reali o inventate, sempre più grandi, sovraffollate, ibridate da un'atmosfera orientaleggiante, ci hanno restituito un ritratto significativo del modo in cui la città dell'Oriente predominerà la città dell'Occidente (Fig. 29).



Fig. 29 - Particolare di Ulaanbaatar orientale, Mongolia.

Fonte: <https://pixabay.com>.

Tuttavia, il McKinsey Global Institute, oltre a confermare che in pochi anni il centro di gravità del mondo urbano si sposterà a sud e ancor più decisamente verso est, realizzerà una banca dati per monitorare il ruolo economico di circa 2.000 aree metropolitane, studiando le fasi dell'urbanizzazione in Cina, in India e in America latina, al momento molto variabili, di continua crescita per la prima, relativamente precoce per la seconda e di media espansione per la terza.

L'analisi dei dati sarà essenziale per ottenere la rappresentazione delle forme e delle evoluzioni di città create con tecniche nuove, in piena campagna, nel cuore del deserto, intorno alle agglomerazioni esistenti, e in sostanza per rispondere alla domanda: "cos'è la città (futura)?" Effettivamente, sono tanti gli appellativi attribuiti alla città contemporanea, tutti tesi a fornire una spiegazione della condizione urbana, spiegazioni "importantissime per l'organizzazione e per l'evoluzione dei mercati, dei prezzi e di altre variabili economiche e geografiche" (Soja, 1995, p. 208), che dovrebbero rispecchiare il clima storico, politico e socio-culturale. Le città, infatti, rappresentano "l'espressione di una società", ma la complessità delle strutture e soprattutto la maggiore rapidità di mutamento della nostra epoca rende difficile dare un'interpretazione univoca, perché le città hanno subito rilevanti deformazioni, modificazioni e trasformazioni, e i nuovi modelli le rappresentano frammentate in una molteplicità di insediamenti di diversa dimensione, forma e importanza (Torres, 2008). Allo stesso tempo pensare alla città contemporanea come "concentrazione di capitale e concentrazione di popolazione", non è più possibile, perché l'innovazione tecnologica ha ridotto fortemente la necessità di parlare di compattezza dell'aggregato urbano, sono cambiati gli stili di vita e si ha un'altra percezione della prossimità, per cui servizi e migliori opportunità abitative non risultano più determinate dalla grandezza della città (Indovina, 2006). Quello che sorprende non è tanto l'espansione urbana, ma è l'accelerazione e la direzione non lineare di questo fenomeno, che obbliga a porre delle domande sulla funzione e sul ruolo della città. Sono le immagini predominanti di un mondo sempre più urbanizzato, che, pur lasciando coesistere nel "guscio fisico" delle aree metropolitane due diverse città: "quella definibile globalizzata o integrata nelle reti dello scambio della produzione e del controllo planetario ed in cui gli impulsi le innovazioni ed i mutamenti culturali del costume che si manifestano e a questo livello circolano e quella, invece, degli innumerevoli microcosmi locali i quali partecipano talora solamente come comparse alle dinamiche della prima" (Emanuel, 1999, p. 177), non può più essere relegato alla rigida struttura di Primo, Secondo e Terzo mondo, di cui è difficile stimare con precisione la popolazione, fin dove si estende l'hinterland, quale è la portata globale della postmetropoli, della città di città, delle città ormai riorganizzate secondo una nuova configurazione dell'economia globale, fatta di flussi e collegamenti non più segnati da confini nazionali, che danno luogo ai mille interrogativi della megacittà di Castells (Fig. 30). Le città vecchie che rimangono, le città completamente nuove e le città composte da configurazioni vecchie che influenzano l'apparire di quelle nuove, diventano protagoniste di "un nuovo



Fig. 30 - Viaggio nella città del futuro.

Fonte: <https://pixabay.com>.

assetto, un nuovo modo di funzionare, spesso anche di una nuova immagine” (Secchi, 2005) che si intreccia con l'affiorare di nuove forme di urbanità, che si manifestano non più nei tradizionali spazi urbani o nei luoghi simbolo della globalizzazione, ma nella complessità e nella molteplicità dei frammenti di scenari emergenti che fanno “riscoprire l'estetico nell'inestetico” (Salerno e Villa, 2008, p. 13).

E se la velocità e la trasformazione stanno diventando “la cifra dell'immagine del nostro tempo” (ibidem), esse lo sono ancora più per le grandi conurbazioni dell'Oriente, per cui le città del “nuovo centro del mondo”, posizionate tra Africa, Medio Oriente, India, Cina, Corea, Malesia e Sud America si offrono all'Occidente come “il luogo della messa in scena del futuro del futuro, dove tutto ciò che si identifica con il più nuovo del nuovo nasce – per paradosso – direttamente dalla tradizione in una sorta di mistica convivenza di ogni temporalità” (Purini, 2006). Un'immagine urbana molto diversa da quella cui siamo abituati, per cui le imponenti infrastrutture e la spinta verticalizzazione, offrono comprensibili difficoltà percettive sia per lo spettacolo urbano impressionante sia per il paesaggio e il suo modo di costituirsi per sovrapposizioni e stratificazioni. In Oriente, del resto, il passato non è mitizzato, non viene ritenuto un nostalgico simulacro oggetto di una *gentification*. La città non viene museificata e pertanto resa “eter-

namene irraggiungibile o irriproducibile” (Minca, 1996, p. 56). Le città di Shanghai, Shenzhen, Suzhou, Manaus, Fortaleza, Recife, Curitiba, Umm al-Quwain, Ras al-Khaima, Fujairah, rappresentano un universo febbrile e mobile, polimorfo e colorato, che non genera fratture, ma lascia “persistere ed insistere sulle stesse spazialità modi di vita ed universi semantici diversi, riuscendo a tenerli assieme, magari anche provvisoriamente, attraverso una flessibilità nell’utilizzo delle infrastrutture urbane” (Brancato, 2007, p. 18) che in Occidente, dove tutto è frutto di scelte permanenti, non è pensabile. Gli stessi mega centri commerciali che rappresentano in Occidente “casi scolastici di spazialità postmoderna” (Minca, 1996, p. 74), in Oriente diventano luoghi di incontro e sedi di eventi collettivi. In questo contesto ogni strada può diventare un mercato: “il nuovo e l’antico si affastellano, si stratificano, si transitano dai piani alti degli enormi grattacieli, sedi di uffici delle maggiori multinazionali e di lussuosissimi alberghi, al piano stradale ancora pullulante di un’umanità indaffarata con attività e condizioni premoderne” (Brancato, 2007, p. 19). Nelle città dell’Oriente la modernità è vissuta come condizione ineluttabile del progresso, negli Emirati Arabi i grattacieli hanno una durata di dieci anni, dopo di che vengono abbattuti per lasciare il posto ad altri sempre più alti e sempre più tecnologicamente avanzati. In questo immenso vitalismo costruttivo non vi è la percezione di perdita di autenticità o di coerenza a cui siamo abituati in Occidente. Le città dell’Oriente a dispetto di quelle occidentali sono percepite come impermanenti, luoghi sì di residenza, ma temporanei, dove si immigra per lavorare, ma l’immensa metropoli che li ingoia in un continuo cantiere, non si concepisce come dimora stabile. La città orientale è in questo senso fluttuante, ma già Barthes ne delineava il paradosso “essa possiede sì un centro, ma questo centro è vuoto e l’immaginario si dispiega circolarmente, per corsi e ricorsi, intorno a un soggetto vuoto” (Barthes, 1970, p. 39). A differenza della città occidentale che tende ad eternizzarsi come “centralità totemica ed imperitura” e che presenta sempre più visioni di città sacrificate in immagini stereotipate, slegate da ogni sentimento identitario e culturale. La città orientale è moderna e postmoderna allo stesso tempo: modernità nel significato di transitorio e postmoderno invece come frammentazione del presente e rottura con il passato. Sono queste due condizioni, dell’essere moderno e appartenere al postmoderno, che affascinano e allo stesso tempo pongono molti interrogativi nella prospettiva di una città che si rispecchia sempre più in un’immagine legata all’accelerazione dei flussi, alle loro connessioni reticolari, piuttosto che al territorio. Un’immagine, che sembra migrare dalla scala regionale dei vecchi rapporti città/campagna a quella globale Nord e Sud, fino a dare visibilità ai nuovi rapporti tra i luoghi dell’omologazione in Occidente che si concentra su piani e programmazioni, e i luoghi plurali dell’urbanistica caotica in continua trasformazione in Oriente. Sempre più rapidamente l’immagine dell’Occidente e dell’Oriente sta cambiando in modi che allarmano e, per alcuni versi, sorprendono i Paesi industrializzati, che oggi si trovano a confrontarsi con la presenza sul loro territorio di vaste popolazioni di immigrati e ad affrontare “innumerevoli voci

dotate di energia del tutto nuova” (Said, 1993, p. 73). In questi ultimi anni il movimento migratorio di queste popolazioni, grazie al processo che Soja definisce “nuova età del globalismo”, innescata da un sistema mondiale basato su modelli di domini e possedimenti coloniali, è aumentato notevolmente, investendo i Paesi europei, in primis l'Italia, ed è diventato un elemento rilevante nella condizione urbana. I flussi di investimento di capitale, la migrazione della forza lavoro, l'informazione e l'innovazione tecnologica hanno riorganizzato lo spazio urbano, dando luogo a “un rimescolamento delle identità di classe, a divisioni urbane del lavoro diverse e a un modello di stratificazione sociale e spaziale polarizzato e frammentato secondo nuovi canoni” (Soja, 1995, p. 50). L'avanzamento di un nuovo e diverso ordine economico mondiale, dato dalla rivoluzione delle comunicazioni e dell'informazione, dalla creazione di altri nuovi spazi industriali, dalla deindustrializzazione di molte vecchie regioni produttive e dai processi di deterritorializzazione e di riterritorializzazione di culture e identità, non solo ha reso vicino anche l'angolo più distante del pianeta, ma ha amplificato gli effetti dell'interdipendenza dei territori dell'Occidente e dell'Oriente, sui quali hanno convissuto e si sono combattuti colonizzatori e colonizzati. Ora, in effetti, si tratta di ri-inscrivere e ri-contestualizzare i significati, gli eventi e gli oggetti nel quadro di una serie di movimenti e di strutture più ampie, si tratta come dire “di rovesciare il tappeto che copre ogni cosa e di esporre così tutti i nodi ingarbugliati delle trame che costituiscono quell'immagine perfetta che viene presentata al mondo” (Eagleton, 1998, p. 80). Il vero nodo è che la visione occidentale, intesa nei termini di crescita capitalistica e modernizzante, che ha prodotto piuttosto che risolto il sottosviluppo (Memoli, 2002), deve lasciare spazio a “ciò che in precedenza era stato represso, estromesso dall'equazione o più semplicemente passato sotto silenzio” (Chambers, 2001, p. 37), per cui il problema fondamentale dei rapporti della nuova era globale, risiede in quello evidenziato più volte dagli studi di Said sull'Orientalismo (1999): “collegare il Sud, la cui povertà e la cui vasta manodopera disoccupata sono fortemente esposte alle politiche economiche e ai poteri del Settentrione con un Nord che a sua volta in realtà dipende dal Sud” (Said, 1993, pp. 74-75). Nell'immagine egemone, tutta occidentale dell'orientalismo (Fig. 31), sfugge, di fatto, la nozione di un Sud che migra, che, paradossalmente, non appare più fermo, ma pervasivo e continuamente ricollocato: “un modello geografico in cui i punti cardinali si muovono, spingendosi a vicenda nel ribadire la loro interdipendenza” (ibid., p. 76).

Le città di Sidi Bouzid in Tunisia, Rabat in Marocco, Il Cairo in Egitto, sono state subito iconizzate con il termine “primavera araba”, quasi a volerle occidentalizzare, mentre in realtà l'Occidente, paradigma della conoscenza, simbolo del dominio e del progresso è stato colto di sorpresa da un Oriente che solitamente rappresenta “l'altro silenzioso”, con cui non ci si confronta, ma si domina.

Sorpreso dall'effettivo “balzo tecnologico”, che ha spinto le comunità virtuali di Facebook, Twitter e Flickr a scendere in piazza, a diffondere nel web video e immagini degli scontri nella città araba e moderna, e a condividere globalmente



Fig. 31 - Souk di Rabat.

Fonte: <https://pixabay.com>.

la lotta egemonica tra “fondamentalismi” e “democrazia”, che assume, di volta in volta, caratteri diversi. Se prima l’Oriente esisteva per permettere all’Occidente di orientarsi, cioè di controllare lo spazio, di cartografarlo, di rinominarlo e di dominarlo, quello che sta accadendo ha disorientato quella legittimazione normopoietica e universalistica che l’Occidente si è arbitrariamente autoconferito e lo costringe a riconoscere che l’Oriente è dunque l’indispensabile “Altro” che l’Occidente deve incontrare “per prendere davvero coscienza del profilo e dei limiti del suo Io culturale” (Rampini, 2005, p. 7). Lo sviluppo urbano delle città d’Oriente, in questo senso diventa esemplificativo, poiché, al contrario di quelle Occidentali, le città sono sempre più leggibili “in termini di coesione piuttosto che di esclusioni, di addizioni o di sovrapposizioni piuttosto che di segregazioni, di fluttuazioni piuttosto che di permanenze” (Brancato, 2007, p. 17). L’immagine che ne scaturisce, tuttavia, non si può ridurre ad un semplice rovesciamento dei ruoli di dominio, poiché quello che emerge è sicuramente una realtà caleidoscopica, che però pone la prospettiva di un diverso modo di “mondeggiare il mondo” (Cannevari, 1993, p. 108), che è ancora tutto da mappare.

La complessità e la novità di alcuni fenomeni che stanno caratterizzando le città rendono difficile e alquanto incerta la previsione o la definizione di scenari futuri, mancano modelli e strumenti concettuali che siano in grado di leggere e di interpretare esaustivamente i multiformi aspetti della nostra contemporaneità.

Trovare delle costanti che possano descrivere le città-fabbrica del sud della Cina o le tentacolari favelas di Rio de Janeiro, o i grattacieli lussuosissimi di Dubai non è poi così facile, perché in qualche misura le città sono “ingestibili ed è proprio questo che le rende così vive” (West, 2011). Questa vitalità si traduce in un caos visuale delle città, dove germogliano le forme più spontanee del costruire, ormai espressione di una nuova estetica urbana, dove Oriente e Occidente costituiscono i palinsesti in cui “si re-iscrive incessantemente il gioco misto dell’identità e della relazione”. In questa molteplicità di configurazioni, non più statiche e immobili, ma fluttuanti e impermanenti, le città attendono nuove modalità di rappresentazione, dove l’immaginazione è “la sola dimensione in grado di polarizzare il multiforme nell’unico”, dove si possono generare nuove categorie descrittive e nuove politiche di intervento che siano il frutto dell’interazione dialettica tra nodo e rete, tra territori e flussi, tra locale e globale, tra Occidente e Oriente.

5.2. *Il labirinto infinito del Selbst (il se-stesso)*

È indubbio che nell’affrontare la complessità dei problemi della città, passando dall’ambiente alla difesa del suolo, dalla mobilità all’urbanizzazione, dalle *smart technologies* ai processi di pianificazione sia in Oriente sia in Occidente, si sono aperti innumerevoli e diversificati apparati scenici di rappresentazione, di analisi e di progettazione. Sono linguaggi che investono sempre più il tema della relazione tra modelli di conoscenza e processi decisionali, ma non mirano più alla sola riduzione del mondo sul piano, al contrario sembrano orientati piuttosto alla sua estensione, rendendo concrete le affermazioni di Nelson Goodman “nell’infinità d’immagini della realtà, perché infiniti possono essere i punti di vista che possiamo adottare” (Goodman, 1978, p. 88). Le nuove tecnologie allontanano i discorsi su quanto la realtà possa ancora detenere “il privilegio ontologico di essere imitabile, senza poter a sua volta imitare qualcos’altro” (*ibidem*).

Il punto di partenza torna ad essere, ancora una volta, il significativo, cioè il terreno di rappresentazione, generatore di segni che a loro volta conducono ai significati: “Il mondo non è, in sé stesso, in un modo piuttosto che in un altro, e nemmeno noi. La sua struttura dipende dai modi in cui lo consideriamo e da ciò che facciamo. E ciò che facciamo, in quanto esseri umani, è parlare e pensare, costruire, agire e interagire” (Goodman, 1951, p. VI). Se prima si pensava che l’unico scopo, della tecnologia fosse quello di risolvere problemi ora è evidente che va oltre (Fig. 32), dando vita a concetti e filosofie, nel ricevere le rappresentazioni e nel conoscere un oggetto per mezzo di queste rappresentazioni, per cui la progettazione di città tecno-logiche è allo stesso tempo un problema estetico e fenomenologico oltre che tecnico.

L’immagine allo specchio rappresenta un’icona assoluta, non il doppio dell’oggetto rappresentato ma la “virtuale duplicazione degli stimoli, che talora



Fig. 32 - La città virtuale specchiata.

Fonte: <https://it.freepik.com>.

funziona come se ci fosse una duplicazione” (*ibidem*). Non è un caso se uno dei primi prototipi di ambientazione virtuale utilizzasse specchi semitrasparenti che permettevano di sovrapporre una visualizzazione grafica all’ambiente naturale. La lettura della rappresentazione, immagine o icona assoluta, in particolare della città, non sembra più essere un’operazione semplice, ma un processo che ha bisogno di intermediazioni e di formule concettuali di riferimento e che fa dell’esperienza speculare una esperienza assolutamente singolare, al confine fra percezione e significazione. Si tratta di riprendere il “controllo simbolico” (Turco, 2010, p. 22), tenendo conto del fatto che il nesso tra segno, significato e significante va gradualmente a diradare in uno spazio molteplice, rizomatico e plurisemico, inestinguibile e disorganico, che diventa paradossalmente indistinguibile.

In questa direzione, gioca un ruolo strategico la *planning theory*, che basandosi su un contesto culturale orientale o occidentale concentra l’attenzione sullo spazio urbano “come manifestazione di una società che si evolve nello spazio e nel tempo” (Dear, 2001, p. 106). È rilancia la cosiddetta *master narrative*, per cogliere la complessità e la varietà di un contesto territoriale e culturale odierno in così rapida ridefinizione, proprio perché tutte le realtà e le fantasie possono prendere forma, così come “le visioni polimorfe degli occhi e dell’anima [...] come granelli di sabbia rappresentano lo spettacolo variopinto del mondo in una superficie sempre uguale e sempre diversa, come le dune spinte dal vento del deserto” (Cal-

vino, 2002, p. 127). La narrazione urbana e la sua *mimesis* tecnologica diventano il mezzo per raggiungere la sostanza del Nord e Sud del mondo riscoprendo la sua funzione, quella di rappresentare la chiave per uscire dal labirinto, anche se questa via rappresenterà l'ennesimo passaggio da un labirinto rizomatico all'altro. La relazione tra conoscenza e tecnologia si basa necessariamente sull'esistenza di contesti locali e meccanismi concreti in place, i quali fanno da sfondo e da cornice alla dinamica che produce questa stessa relazione. Il *planning* appare come un *pastiche of practices*, una babele di linguaggi e di forme di *built enviroment*, che deliberatamente sono ignorate da quelli che operano sul territorio. Il *planning* odierno sembra concepito in maniera da tenere in vita questo meccanismo e ai *planners* viene, infatti, chiesto in maniera crescente di legittimare le azioni dello Stato e della società civile che riducono le città ad "assillanti sogni costruiti a mente sveglia, dove per di più si cercano impossibili congiunzioni tra un oggetto concreto [...] e un concetto astratto imprevedibile" (Piovene, 1963, p. 12). Non basta cercare di identificare strategie pluraliste e organiche per affrontare lo sviluppo urbano come collage di spazi e miscele estremamente differenziate, è necessario comprendere che i cambiamenti non riguardano solo la sfera economica e architeturale, ma si trasferiscono con sempre maggiore pervasività sulla fisionomia e sulla fisiologia stessa delle città, e che innovano profondamente le dinamiche di crescita e ripensano il modello insediativo e di mobilità, formando l'ennesimo sguardo e punto di vista, captandolo e fornendone una prospettiva di luogo irreale, immaginario, quasi di *topothesia*, che sfugge alla geometria euclidea e produce modelli del mondo continuamente messi in crisi da una dialettica policentrica di forme, tecnologie, comportamenti e codici culturali. Gli effetti di questa *topothesia* operata dalle nuove tecnologie alimenta un mondo per ogni diverso modo di combinare e costruire sistemi simbolici e narra i luoghi e le versioni immaginarie in modo da percepirle come reali. Uno spazio di visioni governato da un *real time control system*, che sempre più assume importanza nel modo di descrivere e comprendere la progettazione di *urban sensing*, permettendo di stimolare la creatività e l'interattività della collettività, che in modo cooperativo può esplorare e mantenere attiva la connessione tra l'intelligibile spazio dell'immaginario e la visione dell'esperienza. L'esito più evidente è che lo spazio urbano non ci pare più quello di una volta, non siamo più sicuri se sia una misura del mondo o più semplicemente una prospettiva, una cornice che chiude cognitivamente la realtà. In questa direzione non è l'intelligenza infrastrutturale a dover essere sostenuta, ma è piuttosto il tasso di intelligenza collettiva, a dover essere incrementato e alimentato, attraverso il *cloud communiting*, in modo che i comportamenti virtuosi dal basso siano alla base di un nuovo modo – trasparente e autentico – di pensare la città e la cittadinanza.

Il senso del luogo e le molte visioni possibili di quello che il mondo è, risolvono e propongono con forza la questione degli effetti della tecnologia sulla società. Si tratta di descrivere un mondo, "di scoprirlo e non di costruirlo o inventarlo, perché esiste al di fuori dello spirito umano e indipendentemente da esso"

(Queneau, 1976). La domanda su quali effetti hanno le immagini insite in queste nuove tecniche di rappresentazioni sul nostro modo di concepire la città del Nord o Sud del mondo, riporta a interrogarsi su spazio e rappresentazione dello spazio. Forse non sono la stessa cosa, ma non sono neanche così distinti, anzi tendono a confondersi e a riprodursi a vicenda, dando vita a “processi sincretici nei quali la dimensione politica e la cultura dei soggetti coinvolti si mescolano con il peso del luogo con l’inerzia e l’energia che emanano dalla sedimentazione delle pratiche di significazione trascorse, ma le cui tracce sono pur sempre presenti nei nostri percorsi quotidiani attraverso la città del vissuto” (Minca, 2005, p. 8). Con le città rizomatiche si possono sperimentare le prime forme di *open-source urbanism* continuamente in costruzione e rinegoziazione, immerse nel contesto di un processo decisionale più caotico, dinamico e innovativo, e soprattutto distribuito e condiviso, ma che per essere un sistema più sapiente, deve incrementare la consapevolezza e la responsabilità dei suoi *users*.

Fino a poco tempo fa sembrava paradossale parlare di governo di città in termini di cloud governance, si rinviava al rango, soglia e portata della città e piuttosto all’opposizione fra locale e globale o alla definizione di glocale. Ma l’influenza e la pervasività della *network society* richiedono nuovi strumenti per capire la direzione dei flussi delle reti lunghe e sensori per captare i reticoli territoriali dei sistemi locali, contraddistinguendoli nei vari fili identitari, veri e propri generatori di valore che dal locale permettono di elevarsi al rango del globale e di ritorno interagire con il locale.

Come si è già detto, da tempo si è accettato il presupposto che la città sia altamente frammentata e inondata da un mix di linguaggi diversi (Fig. 33), che ne fanno un prodotto ibrido pieno di stringhe invisibili, connesso come un rizoma di ricostruzioni virtuali e spazi tridimensionali, tanto che il suo presente viene ironicamente reinterpretato con il senno del poi e raramente con scenari predittivi.

Le visioni della città si aprono e sono sempre più dettate dal potere di vedere tutto, ma non basta più avere la città sotto gli occhi, si tratta di andare oltre questo spazio limitato, che ne contiene paradossalmente uno incommensurabile, con un corredo di composizioni allegoriche, capaci di innescare associazioni complesse e differenti implicazioni simboliche.

L’immagine della città, oggi, si presenta come un flusso caleidoscopico di impressioni che devono essere organizzate secondo un sistema interpretativo che sfugge a quello topografico, quest’ultimo invece fondamentale per comprendere i processi di sviluppo e trasformazione della città nel tempo, che però nell’epoca digitale si confronta con la particolarità di vivere i molti tempi insiti nella forma della città. Tempi dettati dall’interazione tra ambiente e city users, veri e propri landmarks urbani che in funzione dei propri interessi percepiscono, selezionano, organizzano e riempiono di significato ciò che vedono, dando luogo a *resilient cities*, *tactical cities*, *mixed-use cities* e *local* e *global cities*, ovvero a una varietà di città, occidentali o orientali, secondo le tipologie di attività che lo stesso *city user* svolge,



Fig. 33 - Versioni di città - particolare di Noto (SR).

Fonte: <https://pixabay.com>.

non più solo dettate dalla vocazione economica, sociale, tecnologica e storica della *forma urbis*.

I flussi sono al centro della *performance* urbana che diviene partitura mobile e fluida, determinata solo parzialmente, la cui testualità si rende “gesto aperto e corale dallo statuto instabile, che crea relazioni in divenire con lo spazio e il tempo, in una certa misura previste dal teatro dell’azione, in un’altra riprogettate o semplicemente lasciate libere di ridefinirsi dinamicamente” (Codeluppi, Dusi e Granelli, 2010, p. 2) in nuovi scenari delle pratiche urbanistiche, sociali e culturali.

La riscrittura dello spazio urbano può essere allora analizzata sotto lo sguardo di diverse discipline e può trovare nell’analisi semiotica “il modo per vedere in filigrana le tante anime che la compongono nei regimi differenti di programmazione e di testualizzazione, tra reinterpretazione e traduzione” (Minca, 2005, p. 8). Il volto della città contemporanea cambia e lo fa in modo irreversibile, sia dal punto di vista sociale sia da quello fisico. Le città, di fatto, nascono per un atto di creazione col quale generano uno spazio e un nuovo tempo che si sviluppano in esso. Per cause dinamiche e diverse da città a città, le relazioni tra uomo, spazio e le altre variabili del tessuto sociale si modificano sempre. Da Durkheim a Simmel, da Tönnies a Benjamin il problema di fondo appare lo stesso misurarsi con le nuove dimensioni del fenomeno urbano e con l’impatto che esse esercitano

sul complesso delle relazioni sociali, considerando però che oggi le città sono immesse in una rete che non è nello spazio, ma è lo spazio e, per questo, “non ha centro, o piuttosto, possiede in permanenza diversi centri che sono come tanti punti luminosi continuamente in movimento” (Lévy, 1992, p. 44). A questo va aggiunto che le città stesse possiedono una intelligenza emergente, ovvero un’abilità di immagazzinare e ritrovare le informazioni, di riconoscere e reagire ai modelli di comportamento umano. L’immagine urbana, in questo senso, assume un ruolo strategico e, da questo punto di vista, costruire un’immagine valida ne rappresenta una delle risorse più importanti. Le finalità delle politiche di *image building*, infatti, sono principalmente legate alla necessità del territorio di ottenere fiducia, credibilità, e, più in generale, per una città rizomatica, di comunicare un’immagine di affidabilità e serietà in termini di efficacia e di efficienza nel soddisfacimento dei bisogni, non solo dei segmenti di mercato di riferimento, ma soprattutto dei suoi cittadini (Ash e Thrift, 2005). Le città si lanciano, perciò, in un gioco di rappresentazioni che producono sul territorio pratiche spaziali simili ovunque, eppure diverse. Il gioco funziona un po’ come il viaggio delle parole nei percorsi di significazione nei quali la singola parola, muovendo da contesto a contesto, pur rimanendo inevitabilmente agganciata alla storia del suo utilizzo (altrimenti non ci sarebbe comunicazione) acquisisce pur sempre un qualche nuovo significato, in funzione di ciò che viene prima, durante e dopo la sua mobilitazione. Insomma, per funzionare deve essere sempre uguale a sé stessa, ma anche un poco differente. Da tempo le città sono impegnate in un conflitto di immagini, che si mostra sempre più appariscente e fragile, che si fonda su un rapporto ambivalente con gli spazi e punta a mettere in rete ed eventualmente a trasformare e a produrre combinazioni originali di immagini, virtualità e spazi concreti con una duplice finalità: la minore dipendenza dall’essere in un determinato luogo in un dato momento e la possibilità di proiettare il luogo, nel senso vero e proprio di riprogettarlo. Una messa in rete che fa emergere a nuovo modello la città rizomatica senziente, un ecosistema tecnologico e sociale dove la tecnologia e la collettività offrono l’ibridazione ramificata delle dimensioni presenziale e digitale. Va però considerato che aggiungere alle città informazioni aggiornate e collegate alla specifica posizione dei cittadini le modifica, ma senza un’adeguata conoscenza della dinamica di tali cambiamenti e di come la comunità vorrebbe che la propria vita cittadina migliorasse, non c’è alcuna garanzia che i nuovi usi delle tecnologie migliorino l’esperienza urbana. In pratica bisogna comprendere cosa distingue una *smart digital community* – caratterizzata da una particolare dimensione temporale in cui convivono passato e presente – da una comunità, in generale condizionata dal luogo in cui ci si trova e dalla collettività che la compone (Fig 34). È indubbio che questa sorta di sensibilità alla posizione non vada solo ad aggiungersi semplicemente agli altri aspetti tecnologici legati all’interazione, alla velocità e alla multimedialità, perché ne moltiplica le opportunità reciproche. Gli effetti economici e sociali e i passaggi di questa condizione sono definiti da tre leggi: la prima è la legge di Moore, che asserisce che la poten-



Fig. 34 - I momenti di foll(i)a.

Fonte: <https://pixabay.com>.

za dei componenti raddoppia mentre si abbassano i prezzi; la seconda è la legge di Metcalfe dove il valore di una rete si moltiplica rapidamente con l'aumento dei nodi della rete stessa; e per finire la terza, la legge di Reed, che si sofferma sull'utilità di una rete, che – specialmente se amplifica i rapporti sociali – aumenta in proporzione al numero di gruppi sociali che vi hanno accesso. Le *smart mobs*, definite da Howard Rheingold nei suoi lungimiranti articoli, assumeranno, dunque, sempre più nuove forme di potere sociale, dettate dalla combinazione di *pervasive computing* e di *wireless connectivity*, continuando ad agire con spontaneità e una paradossale intelligenza che può dare vita a pratiche urbane sociali e culturali inaspettate.

Le *smart mobs* si possono raggruppare ovunque e sono potenzialmente capaci di intervenire e interagire su tutte le sfere sociali: dall'improvvisare una danza nelle piazze o nei centri commerciali per beneficenza all'organizzare azioni urbane e proteste contro un governo. Una moltitudine intelligente che, grazie alla rete, organizza gruppi di pressione, che possono rafforzare o indebolire il potere dell'opinione pubblica e per questo potenzialmente cambiare i linguaggi della politica del territorio. In sintesi, questa è la forza sociale e cognitiva delle *smart mobs*. Una dematerializzazione che sempre più caratterizza i luoghi urbani, dove tutto è digitalizzabile, insieme virtuale e immediatamente materiale, connessi da un "collante elettronico e non visivo" (Moore, 2004, p. 54), ma che presentano una componente temporale che in passato era stata sottovalutata.

Oggi, una combinazione di sensori, di reti telematiche, di giacimenti di informazioni pervasive prodotte dall'innovazione e dalla immaginazione, quest'ultima

ancora una volta terreno di invenzioni iconografiche, rappresentano i nuovi approcci che rivoluzionano il modo di vedere il mondo e di fabbricare i miti, dove la città non è solo e non è più luogo di simmetria, armonia e quindi non è più luogo di certezze, ma digitale, multi-attoriale e multi-risoluzione nel suo essere aumentata e simultanea in città rizomatica senziente. Una città rizomatica senziente che presenta le condizioni infrastrutturali per tracciare e gestire le informazioni implementate da diversi *prosumers* (*producer* più *consumer*) (Toffler, 1980) non solo pronti a leggere e contemporaneamente a scrivere, interagendo con le informazioni e ricostruendole dopo averle elaborate, ma anche spinti dalla visione di cosa una città dovrebbe essere. *Smart mobs* di *prosumers* che costituiscono, dunque, una «aggregazione volontaria ed attiva di attori» (Magnaghi e Fanfani, 2009), più informata e attenta, critica e per certi versi più diffidente, difficile da attrarre e da coinvolgere. D'altronde la possibilità di sviluppare una comunità intelligente è legata a un modo diverso di progettare la partecipazione, la creazione di valore, l'innovazione in cui tutti gli attori sociali – cittadini, imprese, istituzioni, associazioni – hanno la necessità di collaborare strettamente nell'uso dei servizi cittadini e nell'assumere comportamenti virtuosi, che possano favorire la qualità della vita secondo le linee strategiche della città.

In sintesi la geografia della città è di conseguenza ridisegnata dalle potenzialità di tre importanti risorse competitive: l'informazione geolocalizzata, la connessione in rete e i *citizen networks*, che vedono, da un lato, i decisori politici confrontarsi con la necessità di creare un sistema di fiducia all'interno della comunità locale, attraverso una maggiore trasparenza sulle informazioni e sui processi decisionali e, dall'altro, il ruolo sempre più evidente dell'intelligenza collettiva e la conseguente richiesta di una collaborazione interattiva tra istituzioni e cittadini nei processi decisionali. Risorse che se combinate e integrate con sei elementi – leggerezza/*lightness*, rapidità/*quickness*, esattezza/*exactitude*, visibilità/*visibility*, molteplicità/*multiplicity* e apertura/*openness* – sono in grado di avviare il *civic empowerment*, stimolando la co-creazione della città verso una nuova identità collegata alla ricerca della performance, del miglioramento della qualità percepita, del rafforzamento del senso di appartenenza dei luoghi della collettività e della capacità di ascolto di city users e di feedback delle istituzioni. Alla base di questa visione c'è, infatti, la rinascita dell'idea di comunità che si pone come “strumento per la creazione di immaginario sociale” (Goodman, 1978, p. 92). Non a caso alcune teorie urbanistiche sostengono l'impossibilità di arrivare a un modello di vita sostenibile in assenza di collettività locali che si ispirino ai principi di smart equity, intesa come “processo locale, creativo e volto a raggiungere l'equilibrio che abbraccia tutti i campi del progetto decisionale” (Carta di Aalborg, 1994, p. 3). Tuttavia, la realizzazione di questo progetto è tutt'altro che facile, poiché necessita di tre passaggi sostanziali che riguardano l'esistenza di una adeguata infrastruttura tecnologica in grado di gestire in tempo reale le necessità e le domande della comunità, di conseguenza vi deve essere la disponibilità del cittadino a interagire e ad accedere facilmente ai servizi e, infine, la flessibilità delle amministrazioni

nel rispondere e prevedere le numerose esigenze della cittadinanza. Il paradigma di città ideale è dunque cambiato: la città deve avere un approccio collaborativo, partecipato e condiviso, ma allo stesso tempo rimane agganciata a una finzione iper-narrativa che le permette di ritrovare la sua alterità spaziale, in parte o del tutto fantastica. I percorsi, i nodi-centri, i margini-periferia, sono parti di luoghi e di immaginari, che innescano narrazioni parallele in uno spazio paratopico – luogo dell’acquisizione della competenza – e in uno spazio utopico, luogo della performance. È la divisione tra spazi eterotopici e topici che nutre la realtà e l’immaginazione, tutto diventa una proiezione di una dimensione più profonda, che accentua e mette in discussione l’*imageability* (Lynch, 1969). Le *smart mobs* spingono a ragionare sul funzionamento/*functioning* e sulle capacità/*capabilities* della vita urbana intelligente. È una *human revolution* che investe la città, una rivoluzione legata all’innovazione sociale e alla leggerezza dei flussi di bit, mediante i quali la città recupera la sua multidimensionalità rizomatica, sperimentando linguaggi innovativi e pervasivi che ne ridisegnano la figurabilità, ovvero quegli spazi e quei tempi che rendono più facile la costruzione di immagini fortemente strutturate a favorire la concezione più efficace possibile della realtà urbana esistente, altrimenti tutto sembrerà cambiare, ma invero tutto rimarrà esattamente così come è.

6. LA NARRAZIONE DEI SOGNI

6.1. *L’impulso dell’idea: cammino di distruzione/costruzione*

Le città, ci ricorda Calvino, molte volte sono simili ai sogni: “tutto l’immaginabile può essere sognato, ma anche il sogno più inatteso è un rebus che nasconde un desiderio, oppure un rovescio, una paura” (Calvino, 1972). La città, lo spazio in cui viviamo, per parafrasare Foucault, ci trascina fuori dalla nostra individualità, per cui desiderio e paura diventano le parole chiave per comprendere un’idea di città che oggi si articola in una molteplicità di forme che ci agguantano e ci divorano, erodendo la nostra vita, il nostro tempo e la nostra storia (Fig. 35). Le immagini urbane “travalicano”, è il caso di dirlo, l’ambito di competenza che una volta era dei soli addetti ai lavori e coinvolgono ormai soprattutto gli abitanti e i cittadini, “è infatti, nella natura delle città essere al contempo dato materiale e immagine sia per gli uomini che le progettano e le costruiscono, sia per quanti ci vivono, in rapporto a un determinato ambiente che se, da una parte, incide sulle scelte costruttive, dall’altra risulta a sua volta modificato” (Salerno e Villa, 2008, p. 11). Le città si delineano sempre più come “sistemi spaziali densi” caratterizzati dall’eterogeneità delle configurazioni che investono la produzione dell’immagine-città, scaturita da un processo individuale, e accolta da un processo condiviso di interazione e negoziazione fra soggetti diversi, che costantemente ricrea una nuova immagine dello spazio urbano.



Fig. 35 - Il sogno urbano.

Fonte: <https://pixabay.com>.

La nuova percezione della città, dunque, è esercitata attraverso la visualizzazione, il luogo è la realtà pensata, vissuta e progettata, ma anche modificata nel tempo, carica dell'immaginario dove il patrimonio naturale e culturale, materiale e immateriale, si intreccia con le conoscenze e i ricordi, i saper fare, le emozioni e gli affetti, l'identità e la memoria. Ma chi definisce l'immaginario che rende unico la città? È, in questo senso, il registro-visuale, nella sua relativa in traducibilità in linguaggi-altro, a rappresentare il filtro attraverso cui si muovono le diverse rappresentazioni di città e tramite cui si dispiega l'esigenza di costruire immagini nuove che possano ridisegnare la mappa delle trasformazioni urbane. Il concetto d'immagine è un concetto dinamico, soggetto a cambiamenti nel tempo e nello spazio, se ci pensiamo un'immagine al crescere della distanza rispetto all'osserva-

tore, amplifica la probabile distorsione della realtà, mentre se l'osservatore è più vicino, attribuisce maggior valore alle informazioni dettagliate. Tutto ciò rende l'immagine uno strumento flessibile, il cui processo di formazione è influenzato da numerosi fattori, fra cui le diverse fonti informative, che, agendo in modo indipendente, influenzano le percezioni e le valutazioni dei destinatari.

Se si pensa che sia vero l'assunto che le immagini della città permettono ai singoli individui di identificarsi come membri della comunità (Indovina, cit, p. 20), allora vanno pensati specifici percorsi di sviluppo ai quali i cittadini e le comunità che li abitano possano contribuire, assumendosi responsabilità nelle decisioni e nelle azioni da realizzare. Tutti componenti di uno slogan visivo capace di rappresentare sinteticamente le linee-forza (Purini, 2006, p. 110) che materializzano le spinte evolutive di un territorio – autonomia, coesione interna, buona “visibilità, presenza di stakeholders e amministrazione, un forte bacino di utenza o di “mercato, ma anche criticità urbanistiche e ambientali, beni storico-architettonici marginali da valorizzare – che debbono essere usate per verificare le conseguenze e le compatibilità delle scelte della pianificazione e programmazione, per una migliore e appropriata governance. Opportunità di crescita che sembrano essere offerte più che dall'alto (top-down) dal basso (bottom-up), complice proprio la tecnologia e la rete con la diffusione del cohousing, del coworking, dell'open source, dell'era del *making* e del *social street* e di tutte le altre forme di collaborazione fra pari. Un'economia collaborativa che, secondo alcuni studi, vede l'offerta eccedere la domanda e segna un ritorno alla voglia di comunità; contro ogni aspettativa. Per arrivare a un modello di pianificazione rizomatica della città dove è necessaria non solo la presenza della collettività locale in termini di densità, ma soprattutto l'adesione, la partecipazione attiva alla valorizzazione del patrimonio comune, culturale e ambientale. Le reti di condivisione e di cooperazione tra le istituzioni, i cittadini, le associazioni, le imprese, i centri di ricerca e le università-scuola devono diventare il fulcro della “massa critica” nella cittadinanza, ovvero di precisi atteggiamenti e valori educativi quali l'assunzione della responsabilità, il rispetto e la valorizzazione delle diversità e delle differenze, la partecipazione. Soprattutto è necessario attivare una conoscenza e una consapevolezza della città, che possa essere diffusa attraverso azioni, metodi e strumenti partecipati, accessibili e fruibili da tutti. E a ben guardare nell'epoca dell'essere smart, proprio la città rizomatica può rappresentare il vero modello di neo-urbanità basato su una comunicazione tecnologica, fondamentale nell'affermazione e nella diffusione del cosiddetto processo di empowerment, ovvero nella diffusione di una maggiore consapevolezza del cittadino, anche rispetto a nuovi modelli di gestione sostenibile delle risorse, sia culturali sia ambientali. Per il cittadino, è possibile pensare all'uso di internet e soprattutto dei social network che sono diventati una opportunità di interloquire direttamente e di ampliare la trasparenza delle informazioni. Anche “offline” si sente il bisogno di organizzarsi, insieme ad altri cittadini e fronteggiare il diluvio di dati, far valere i propri diritti e impegnarsi collettivamente per la tutela del patrimonio culturale e ambientale. È in atto un

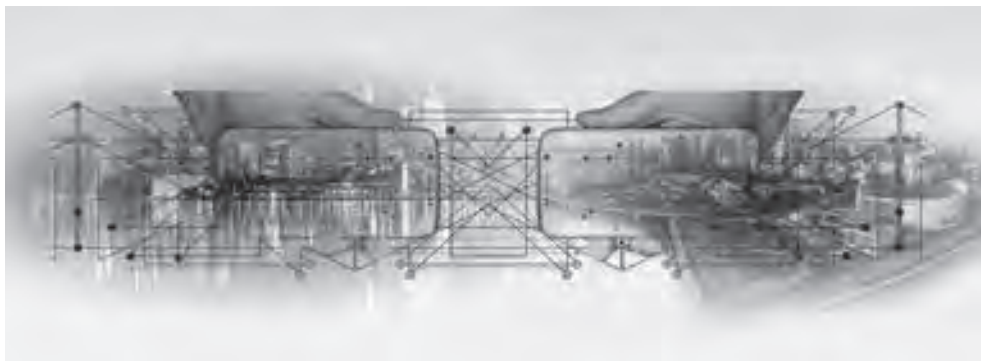


Fig. 36 - Progettare il placemaking.

Fonte: <https://pixabay.com>.

vero e proprio processo di *placemaking* (Fig. 36) dove i cittadini sono i veri sensori per il processo decisionale. Sono gli esperti del territorio con le loro richieste e il loro bagaglio di conoscenza diretta del luogo, perché è lì che vivono e lavorano.

È necessario operare un bilanciamento tra le qualità ambientali e di densità per offrire un'alta qualità ambientale e di vita, difatti “lo sviluppo dipende non tanto dal trovare combinazioni ottime di date risorse e fattori della produzione, quanto piuttosto dal tirare fuori e procurarsi, ai fini dello sviluppo, risorse e capacità nascoste, disperse, o male utilizzate” (Hirschman, 1985, p. 5). Un processo in grado di delineare un percorso di consapevolezza e piena cittadinanza con la partecipazione attiva della comunità locale alla conoscenza e condivisione di progetti di rigenerazione e riqualificazione sostenibile delle aree urbane, con innovazione ed efficienza dei servizi collettivi che vengono fruiti grazie ad una impostazione *win-win*. Negli ultimi anni, sono molti i progetti che hanno sperimentato vari metodi di ascolto per conoscere la città, sondare le implicazioni della progettualità delle amministrazioni, ma anche per effettuare azioni di monitoraggio di governo *top-down*. Allo stesso tempo, la disseminazione di dispositivi tecnologici di rilevamento a basso costo, che consentono di acquisire i flussi di dati e che affiancano tutte le altre forme di interazione dello spazio digitale, podcast, *voice map*, post di *facebook*, stanno configurando le città rizomatiche sensienti, superando le aspettative dei processi evolutivi dei sistemi urbani e delle loro complesse dinamiche socio-politiche. È certamente avvenuto un passaggio epocale che rilancia il ripensare la città: non più solamente infrastrutture fisiche, con funzioni e popolazione, ma vere e proprie artefici dell'interazione sensoriale con i cittadini, le cui azioni, oltre le decisioni delle politiche urbane, danno forma a città pienamente inserite nell'Infosfera in equilibrio sfocato tra il reale e il digitale.

Di fatto, in esse l'informazione vi scorre in modo massiccio, attraverso reti, luoghi/nodi improvvisati di scambio e di incontro, dappertutto regnano strumenti mobili che promuovono la possibilità di vedere l'informazione nel suo

contesto così come si era teorizzato in passato “immaginate di entrare in un aeroporto e di vedere un tappeto rosso virtuale che vi conduce alla vostra porta d'imbarco. Guardate per terra e vedete fili di trasmissione e cavi interrati, camminate lungo un sentiero nella natura e vedete segnali virtuali accanto alle piante e alle rocce” (Spohrer, 1996).

Gli strumenti visuali e le performance tecniche della società mediatica, ci proiettano in un nuovo universo comunicativo e riformulano la città. Non più una configurazione geometrica stabile, ma che cambia in continuazione con il variare dei propri assetti relazionali. In questo senso, narrare l'ascolto del luogo urbano assume una veste nuova, informa sul modo in cui diamo un senso al nostro spazio, si presta a mille possibili letture a seconda di chi l'ascolta e la interpreta. In altre parole, ai flussi informativi geolocalizzati e alle funzioni fisiche si incrociano e sovra-strutturano diversi significati che sembrano richiamare le cinque voci socratiche: Voce dell'Empiria (i proairetismi) Voce della Persona (i semi), Voce della Scienza (i codici culturali), Voce della Verità (gli ermeneutismi), Voce del Simbolo (Barthes, 1970, p. 25).

Voci ancora frammentate, potenziali elementi da mettere a sistema nello spazio plurimo e ramificato della rete urbana, dove l'azione materiale e immateriale, configura una esplosione di dati organizzata ed interconnessa a vari livelli, fisici e virtuali, che originano non una rappresentazione passiva dei luoghi, ma partecipano a istituirli, rendendoli accessibili e connessi tra di loro, influenzandone la visibilità e la realtà. La tecnologia impiegata nella città di cui stiamo facendo esperienza, comunica valori e idee con un forte impatto a livello cognitivo e educativo. Si tratta di una “visione” che evidenzia l'importanza della auto-analisi e dell'ascolto in una città, che può essere non solo consultata, ma anche aggiornata; usata in modo tale da fornire un valido supporto per la valutazione e l'intervento sul territorio urbano, per consentire un monitoraggio delle azioni intraprese, e infine per conciliare gli interessi contrastanti e le diverse prospettive culturali, sociali, economiche e politiche. La città rizomatica senziente incarna dunque le caratteristiche principali del ritmanalista di Lefebvre: l'interprete di una realtà presente in ogni spazio-tempo, il cui riconoscimento richiede competenza e conoscenza dei ritmi interni per apprezzare, di conseguenza, i ritmi esterni: “il corpo è un mezzo di auscultazione mediata; il ritmanalista si avvicina alla città come farebbe un medico, ascoltando malfunzionamenti del ritmo, o ... aritmia” (Lefebvre, 2004). Dunque, attraverso la comprensione del ruolo ritmico, che ogni processo urbano svolge all'interno della composizione complessiva della città, è possibile identificare le cosiddette aritmie dell'urbanità e intervenire più che dall'alto (*top-down*) dal basso (*bottom-up*), complice proprio la tecnologia e lo storytelling digitale collaborativo, che incentiva la partecipazione attiva nella costruzione, trasformazione e appropriazione dello spazio urbano.

In questa direzione, la geografia della città è ridisegnata non più in chiave funzionalista, ma dalla percezione e dalla dimensione esperienziale dell'ascolto della città rizomatica, un mondo multidimensionale e interattivo, ormai veicola-

to dall'uso di linguaggi e tecnologie innovative, che trasforma l'idea di modello di sviluppo della cosiddetta 'civiltà' e si confronta con i fattori di accessibilità, portabilità e connettività dell'ascolto urbano, costruendo una nuova forma *urbis*.

Di fatto, sensori, parametri ambientali, *QRcode*, Wi-Fi, *mobile app*, *smart grid*, sono tutti termini entrati a far parte del nostro linguaggio quotidiano per delineare un'epoca urbana di ispirazione rinascimentale¹, che vede nell'informazione geografica aggiornata e condivisa la misura sostenibile per pianificare una città rizomatica orientata ai cittadini e ai loro bisogni. Ovviamente il percorso più intelligente ed efficiente richiede inderogabilmente l'adeguarsi all'idea che i sistemi urbani dovranno essere più integrati ed inclusivi, in grado di gestire strategicamente le risorse naturali, proporre nuovi modelli di mobilità e assicurare una migliore qualità della vita a tutta la popolazione. E in questa ottica la Commissione Europea ha elaborato in materia di ricerca, innovazione, infrastrutture e formazione le attività del Programma Quadro Horizon 2020 e dei Fondi Strutturali. Il dibattito è in piena evoluzione e investe il ruolo della città come snodo centrale dell'agire storico dell'uomo, in un felice connubio di esigenze funzionali, estetiche e social. D'altronde diventare città rizomatica richiede investimenti sulle tecnologie, ma anche sui processi e sull'organizzazione, è necessario intervenire per evitare politiche settoriali, iniziative sparse, progetti occasionali e eterogenei, che pur essendo etichettati come smart non facilitano il progresso di una città sia dal punto di vista dell'innovazione sia della coesione. L'incapacità ad agire come sistema porta ad una scomposizione, orizzontale e verticale della città, ma sarebbe sbagliato soffermarsi solo sull'aspetto tecnologico, la politica della città deve essere in grado di tracciare con continuità un percorso al servizio di una idea comune, per evitare il rischio di sminuire le potenzialità degli *asset* territoriali.

L'approccio sistemico, oltre a costituire uno stimolo alla costruzione progettuale, rappresenta, infatti, la strategia più significativa per lo sviluppo sostenibile o per la trasformazione intelligente di una città. Lo dimostra il successo del Covenant of Mayors (Patto dei Sindaci) un'iniziativa dei Comuni europei finalizzata a ridurre le emissioni di CO₂ di oltre il 20% entro il 2020, attraverso l'efficienza energetica e azioni di promozione dell'energia rinnovabile, che in Italia ha visto aderire 2038 Comuni (su un totale di 4043 in Europa), sui temi di efficienza energetica e fonti rinnovabili. Sono, infatti, molte le città italiane che stanno svolgendo un ruolo pionieristico in questa rivoluzione rinascimentale, tra cui Genova, Torino, Bari, Firenze, Modena e tante altre, che hanno già avviato delle azioni di *smartness*, che riguardano i famosi sei assi: mobilità, qualità dell'ambiente, contesto economico, partecipazione alla vita sociale, vivibilità, oltre all'integrazione di sistemi a supporto del territorio e l'interscambio di open data, al fine di condividere e far circolare le informazioni a tutti i livelli decisionali. Si tratta di progetti che portano però ad una ulteriore considerazione, il grado di *smartness*, non è più ridotto solo alla presenza di infrastrutture digitali, ma sempre più legato allo stretto rapporto fra cultura e sviluppo turistico regionale (Florida, 2001). Il

design della città rizomatica senziante, di fatto, propone delle “controstrutture” (Gospodini, 2001), che considerano sempre più determinante, sotto il profilo concettuale e operativo, la promozione dell’immagine di una città, che “acquista sempre maggiore importanza in un processo di crescente competizione, fra aree regionali, per l’attrazione di risorse (siano esse attività economiche o flussi turistici). Essa viene a configurarsi come un ‘biglietto da visita’ del territorio, fatto di formule definitorie facilmente memorizzabili, di immagini comodamente riconoscibili, di marchi che tendono a rappresentare sinteticamente le alture del territorio, selezionata e manipolata a seconda del target di riferimento, del pubblico di destinatari di volta in volta individuato” (Papotti, 2001). Se inevitabilmente l’immagine turistica di un territorio provoca un *consumption of space* (Urry, 1995) a scapito di altri; i processi di elaborazione e di affinamento della percezione e dell’immagine devono rispondere ai bisogni sociali emergenti nella comunità, che si “forma in funzione delle informazioni disponibili e risponde alla percezione che a sua volta è correlata alla cultura dell’individuo e con quella dell’area linguistica, politica culturale, sociale e reddito a cui egli appartiene” (Muscarà, 1983), e dove oltre l’*high-tech* e alla presenza di attività produttive e di servizi, il ruolo decisivo è svolto dal capitale umano, sociale e relazionale, ovvero dal senso di identità della collettività, risultante di un delicato equilibrio di nuove modalità di relazione e socialità (Kellerman, 2006), che si confrontano con una realtà a “spirale, modificandola ed essendone modificate” (Geddes, 2015).

6.2. Il precario desiderio di conoscenza

Uno degli aspetti centrali della pianificazione strategica di una città rizomatica riguarda la possibilità di promuovere l’immagine e di fare in modo che i cittadini, in quanto *user produced city* (Carbone, 2014, p. 64), possano partecipare attivamente e interagire dinamicamente con il processo di trasformazione e di modellazione della città (Fig. 37). Tuttavia, osservando la morfologia della città e i vari processi di erosione dell’impianto urbano antico, immerso e alle volte affiorante solo in parte nell’urbanizzazione contemporanea, ci si rende conto di quanto sia complicata questa traiettoria tecnologica della città. Le nuove tecnologie, di fatto, hanno la potenzialità di rafforzare le politiche di coesione sociale, eppure l’utilizzo errato potrebbe deviare dall’intento, anche perché va considerato che in Italia in primo luogo “ogni territorio presenta peculiarità e risorse sempre diverse e soprattutto manifesta capacità e modalità di reazione sempre differente a problematiche e stimoli sia locali che esogeni, in un caleidoscopio dello sviluppo locale sempre cangiante” (Ambrosetti, 2012). In secondo luogo, nel caso in cui i cittadini volessero interagire, sarebbe indubbiamente necessaria la realizzazione di un’infrastruttura sensoristica, in grado di ascoltare il cittadino in tempo reale, e gestire il meccanismo flessibile di *resource on demand*, come nel caso di applicazioni *energy, mobility e lighting on demand*, in modo da rielaborare e rispondere al bisogno,



Fig. 37 - I colori della città.

Fonte: <https://pixabay.com>.

riarticolando i servizi in modo dinamico e, rispettando i parametri di base: luogo, tempo e codice della richiesta.

Si tratterebbe di sviluppare a livello nazionale un *urban design* tecnologico di città rizomatiche non soltanto dal punto di vista infrastrutturale, ma anche funzionale, per uno sviluppo più equilibrato non più schiacciato e “compresso dalla sovrapposizione di due grandi cicli tecnologici: trasporto materiale e trasmissione di informazione” (Martinotti, 2011, p. 51). Un processo che dovrebbe gestire la gravitazione crescente di nuovi cittadini e nuovi turisti, “*un courant d’opinion, une pousse collective*” (Durkheim, 1972), che intervengono nel processo di “mercificazione dei luoghi” ed esercitano una pressione di consumatori urbani, di city users sempre più connessi ai loro avatar. Una connettività che sta causando una trasformazione dell’intera società, che è ancora work in progress, ma in grado di lanciare una grande sfida: il senso di comunità. Una smart community in cui non solo la “città liquida” di Bauman e “Ipercittà” di Corboz convivono, ma la dimensione virtuale e quella reale sono molto più interconnesse da un punto di vista spaziale e relazionale, concretizzando il paradigma weberiano di “attore collettivo” e fondando sulla cooperazione globale una “città ibrida” (Streitz, 2011), dove la comunicazione di tutti con tutti attua “l’intelligenza collettiva” di Lévy.

Il *design* e l’innovazione adottate nel pianificare città rizomatiche sensienti porta, infatti, ad interrogarsi ancora una volta sull’effetto città (Fig. 38), in termini di sostenibilità, sicurezza e qualità della vita, oltre che sulla relazione fra vitalità e attrattività della cultura urbana.



Fig. 38 - I figli dei sensori.

Fonte: <https://pixabay.com>.

Una città vivibile è più attrattiva anche per i turisti che non solo fruiscono di servizi o disservizi, ma, soprattutto, condividono la realtà urbana con i residenti, per cui proprio il turismo è uno dei settori in cui si può misurare l'effetto concreto delle città rizomatiche, attraverso percorsi e “mappature” tematiche della città, che la rendono facilmente fruibile; o promuovendo un'offerta coordinata della propria offerta turistica attraverso le tante soluzioni innovative (Fig. 38) che vanno dalla realizzazione ed erogazione di contenuti interattivi per i nuovi sistemi di audioguida turistica, con tecnologie di posizionamento GPS e connettività urbana (Wi-Fi) alla ambientazione dei contenuti multimediali georeferenziati delle audioguide in scenari e rendering bidimensionali e tridimensionali, esplorabili off-line e on-line.

Ne sono un esempio, i progetti che vedono la Microsoft collaborare con diversi Paesi europei per la realizzazione di servizi intelligenti a beneficio di cittadini e turisti. Tra le esperienze italiane spicca l'accordo con alcune istituzioni museali per la sperimentazione della tecnologia PixelSense, che offre una nuova esperienza touch, consentendo di sfogliare virtualmente le collezioni di alcuni musei e visualizzare le immagini dei maggiori capolavori esposti, che sono stati digitalizzati e geolocalizzati su una mappa interattiva e multilingua, che i turisti richiamano sugli smartphone e personalizzano secondo gli itinerari scelti. È dato che il turista contemporaneo inizia il suo viaggio ben prima di arrivare a destina-

zione, vi è la possibilità di prevedere e costruire itinerari culturali, interfacciandosi con gli uffici turistici, come avviene nel caso di città che vogliono arricchire l'esperienza del turista, fornendo la possibilità attraverso gli smartphone di visualizzare le informazioni di diversi *points of interest*, ma, soprattutto, individuare gli esercizi commerciali dove spendere un plafond di buoni sconto per prodotti e servizi classificati come "portatori di emozioni". Molti piani di marketing turistico, infatti, si basano sul concetto delle ETG - Emozioni Tipiche Garantite che devono attrarre il turista facendo leva sulle emozioni che la città è in grado di evocare, in modo che mare, arte, natura, enogastronomia, ambiente, eventi possano rappresentare i prodotti turistici che garantiscono le emozioni tipiche di quella città.

In questo modo le nuove tecnologie potenziano i punti di accesso alle informazioni della città, ne facilitano la diffusione grazie ad una promozione non invasiva che raggiunge il turista nel posto giusto, al momento giusto e permette, applicando il concetto di crowdsourcing alla realtà urbana, la condivisione e la compartecipazione all'esperienza turistica arricchita da stimoli emozionali, che diventano veri e propri "segni" della rilevanza dei luoghi. Esperienze sempre più emozionanti e diverse, dato che la percezione della realtà circostante si mescola con immagini generate al computer, in grado di fornire indicazioni al turista, senza impedirgli di muoversi ed interagire con il suo ambiente, aggiungendo informazioni alle sue percezioni sensoriali. Se le nuove tecnologie rappresentano per l'immagine città rizomatica una fondamentale opportunità, va considerato che proprio per la rapidità di trasformazione dello scenario urbano, l'Italia, non è ancora in grado di progettare ed attuare, con tempi allineati alle medie europee, interventi integrati di sviluppo urbano e di erogare servizi adeguati alle esigenze dei cittadini. Secondo il rapporto di Ambrosetti, infatti, l'Italia per diventare "più smart" dovrebbe investire 3 punti di PIL ogni anno da qui al 2030, uno sforzo considerevole, che a seconda della traiettoria di sviluppo prescelta, prevede una spesa compresa tra i 6 e i 50 miliardi di Euro all'anno fino al 2030. Costi che naturalmente porterebbero dei benefici di efficienza e di produttività nei diversi settori (consumi energetici, sicurezza degli spostamenti, inquinamento, coibentazione e gestione integrata degli edifici, consumi idrici, termovalorizzazione dei rifiuti), e consentirebbero una crescita dell'Italia equivalente a 8-10 punti di PIL annui, per non parlare del miglioramento dell'immagine del Paese, rafforzando e valorizzando la sua capacità di attrazione, la sua identità, la sua vivibilità e naturalmente beneficiando degli effetti positivi a livello di competitività internazionale. Tuttavia, la situazione è particolarmente complessa, non solo dal punto di vista economico, in quanto gli strumenti visuali e le performance tecniche della società mediatica, ci proiettano in un nuovo universo comunicativo e riformulano il nostro rapporto con lo spazio e le comunità stesse diventano portatrici di innovazione: "perché l'intelligenza di una città non si misura da quanti wi-fi o quante incredibili app ci sono, ma dalla coordinazione integrale delle attività, dal cervello che le dirige" (De La Serna, 2012)".

Una città intelligente rizomatica senziente deve quindi prevedere oltre all'high tech, il miglioramento dei processi di gestione delle politiche di governance, che possano realizzare una rete di cooperazione tra le istituzioni, i cittadini, le imprese, i centri di ricerca e le università, sperimentando veri e propri modelli di partecipazione e di confronto degli attori coinvolti nella diffusione e nella conoscenza delle buone pratiche più utili per l'implementazione delle politiche urbane.

Una delle principali politiche urbane è, infatti, quella di ridare centralità alla marginalità, che ha grandi potenzialità ambientali, grandi possibilità di sviluppo strutturali e soprattutto conserva una forte riconoscibilità determinata dalla complessità: "sia che ci si riferisca ad una città stratificata storicamente, ad un ambiente naturale, ad un'architettura o ad un oggetto industriale derivanti dalla storia, reale o virtuale che è stata percorsa nel progetto, e/o nell'evoluzione. Una storia nella quale l'immagine, attraverso l'evoluzione lineare e discontinua percorsa, ha accresciuto, e non frantumato, la propria caratterizzazione e riconoscibilità, ha forgiato la specifica unicità" (Soddu e Colabella, 1992, p. 35). Una complessità che ha operato una serie di scelte, poiché progettare una città in finale significa controllare ed allo stesso tempo assecondare la dinamica evolutiva di un'idea, e può essere valutato, ed operato, essenzialmente sul piano delle dinamiche di trasformazione. Un processo interpretativo e di governance che può trasformare la città rizomatica senziente in un luogo di coordinamento, connotandolo come luogo d'azione e di combinazione di problemi e opportunità, frutto di un percorso socio-economico, politico e di concertazione tra i diversi attori. La città rizomatica senziente è non solo un'arena di interessi convergenti, separati o contrastanti, di forze sociali distinte, eterogenee, ma si prefigura come luogo urbano emergente, oltre che centrale, il cui assetto competitivo dipende dagli attori che ne percepiscono funzioni e compiono le relative scelte strategiche. Gli elementi fondamentali di frammentazione e di accelerazione del cambiamento di un territorio urbano costituiscono un set informativo che è in grado di veicolare un'immagine eloquente, che si articola secondo alcuni fattori tematici quali: 1) lo scenario: Il processo di integrazione, nel medio-lungo periodo, tra i pieni e i vuoti, che rappresenta poi la condizione ottimale per la vivibilità del territorio, non solamente inteso come parte di un ambiente in evoluzione, ma come ambiente stesso, è uno scenario che evidenzia la continuità e il processo evolutivo del territorio urbano; 2) l'approccio negoziale e una capacità di coinvolgimento: per costruire una *vision* del sistema territoriale di una città, fissando gli obiettivi e traguardi di sviluppo incardinati nella vocazione specifica del territorio, è necessario un processo di elaborazione del piano in concertazione con tutti i principali attori e istituzioni dell'area; 3) la *strategic guidance*: la conduzione strategica favorisce una partecipazione allargata per una condivisione di interessi e si ricerca il consenso e il compromesso in chiave di azione e cooperazione pubblico/privato. L'uso della tecnologia e della ricerca (il metodo Delphi e le simulazioni virtuali) può semplificare, velocizzare e rendere potenzialmente accessibili alla maggior parte dei cittadini oltre che una "visione del futuro scenario" tutti

quei servizi utili a migliorare la qualità della vita. Lo studio, infatti, dei possibili scenari futuri analizza le “tendenze evolutive in atto nel macroambiente, in relazione alle diverse variabili economico sociali che lo costituiscono, per ipotizzare situazioni alternative che hanno un’elevata probabilità di manifestarsi in futuro” (Camagni, 1999); 4) i suoi punti di forza e di debolezza che possono suggerire l’identificazione di tendenze e di opportunità del territorio urbano e l’individuazione del vantaggio competitivo attraverso alcuni passaggi (Fig. 39). In primo luogo, la creazione di una separazione funzionale stratificata in più *layers* per rendere più leggibile e di facile comprensione gli elementi e relative funzioni dei vari componenti del territorio. In secondo luogo, la verifica del grado di presenza degli spazi dedicati all’individualità in rapporto a quelli riservati alla collettività.



Fig. 39 - Connessioni e spazi dell’urbano (Londra).

Fonte: <https://pixabay.com>.

Ciò costituisce un elemento di stimolo per arrivare a un corretto dimensionamento degli spazi attraverso un graduale passaggio dal “pubblico al privato”, per favorire così contemporaneamente sia l’aggregazione, tramite opportuni luoghi di socializzazione che si riducono di scala sino a diventare nuclei minimi e sempre meno concentrati, sia il progressivo isolamento, come ultimo gradino di questa scala gerarchica. In terzo luogo, la creazione di percorsi di lettura e di interpretazione del territorio, è una condizione essenziale per assicurare una “certa libertà” di movimento, comunque guidata da percorsi preferenziali, che però avendo una conformazione gerarchica, non monopolizzano l’attenzione, ma inducono semplicemente il cittadino a riconoscerne la struttura. Non è da sottovalutare che il quadro legislativo che si è formato in questi anni, attraverso l’adozione delle diverse leggi regionali, sembra procedere, infatti, nella direzione del riconoscimento di un nuovo ed essenziale ruolo della descrittiva territoriale, degli strumenti e delle procedure necessarie a costruirla e a renderla disponibile agli operatori e ai cittadini. L’ultimo passaggio riguarda invece, la creazione degli eventi particolari quali soglie/interfaccia, percorsi di scoperta, richiami visivi che dovrebbero stimolare le percezioni visive/sensoriali ed attrarre così l’attenzione del possibile utente; 5) la valutazione e il *feedback* della pianificazione: va infatti, valutata la rilevanza strategica delle varie fasi, in particolar modo, la capacità di una rappresentazione di “scenario” di assolvere alla funzione di veicolo tecnico di proposizioni normative, rispetto alle quali verificare la legittimità tecnica di ogni intervento di trasformazione.

Ulteriore importanza, in questo caso ricopre la reversibilità delle rappresentazioni (aggiornamento, adattamento e riscrittura) nei processi di interazione con la società locale. In un tale processo, attraverso un coordinamento con i diversi contributi conoscitivi esperti e comuni, la denotazione tecnica del patrimonio si costituisce come un fondamentale strumento di sollecitazione, destinato a far emergere dalla società locale la specifica intenzione di trattamento del patrimonio territoriale esistente. In questa prospettiva spesso i dirigenti e i consulenti ricorrono ad espressioni e metodi come *benchmarking* e imitazione delle *good o best practice*, definiti ormai gli indicatori della credenza in una sorta di *one best way* organizzativa. Ma come da alcuni anni si può osservare in situazioni che “sono per definizione vari e variabili, sembra difficile pensare che la formulazione e l’implementazione delle politiche possa avvenire sempre nel modo più efficace usando strumenti analoghi” (Pichierri, 1998, p. 262). Risulta quindi importante riuscire a conciliare “l’indispensabile razionalizzazione amministrativa e delle procedure con la diversificazione degli strumenti di intervento resa necessaria dalla loro prossimità al locale” (*ibidem*, p. 263). È, infatti, necessario attuare un processo di interazione che faccia emergere lo scenario strategico di riferimento, il patto costituzionale rispetto al quale commisurare la legittimità di ogni azione esecutiva di trasformazione. In questa direzione la riorganizzazione e la riqualificazione del territorio si sviluppa attraverso il rapporto tra metafora reticolare e pianificazione e, in questo senso, la città rizomatica senziante per la “capacità

sia individuale che organizzativa di accesso, utilizzo e sviluppo di conoscenza” (Valdani e Ancarani, 2000, p. 40), può essere letta in chiave di *learning organisation*, di fatto nei cambiamenti dell’economia globale, le cui risorse critiche immateriali diventano determinanti, le “infrastrutture delle relazioni”, fiducia e conoscenza, completano le infrastrutture fisiche. Ne risulta che la città rizomatica senziente per il ruolo fondamentale che ricopre in merito alle conoscenze distintive possedute e all’opportunità di tradurle in fattori strategici di sviluppo, può guidare una strategia di sviluppo del territorio urbano basata sulla conoscenza (Knight, 1995, p. 225).

La città rizomatica senziente, in quanto soggetto innovatore può svolgere il compito di messa in valore culturale e attuare processi di territorializzazione per produrre azioni e spazi significativi, in grado di attivare delle connessioni attraverso elementi di differenziazione potenziati dagli effetti moltiplicativi generati dai media. In questo modo, la città rizomatica senziente assume un ruolo centrale nell’incremento delle risorse di conoscenza e fiducia, motori della soddisfazione, superando ampiamente la sua riduzione a trasmissione di informazione, stimolando i progetti di una sostenibilità territoriale e di un aumento della qualità dell’ambiente di vita, avviando il rafforzamento delle strutture economiche e delle strutture sociali e, contribuendo al miglioramento e alla riqualificazione, indirizzando in certi casi gli investimenti a favore dello sviluppo dell’attrattività, ma intervenendo in maniera performante non solo sulla percezione e sul senso di appartenenza a una *civis*, ma anche sulla costruzione dell’*imago urbis* futura.

BIBLIOGRAFIA

- AGAMBEN G. (1995), *Homo sacer. Il potere sovrano e la nuda vita*, Einaudi, Torino.
- AIELLO G., DONVITO R. (a cura di) (2005), *La valutazione delle azioni di marketing territoriale della Provincia di Firenze*, Provincia di Firenze, Firenze.
- ALIGHIERI D. (1986), *La Divina Commedia*, Le Monnier, Firenze.
- AMBROSETTI (2012), *Smart Cities in Italia: un'opportunità nello spirito del Rinascimento per una nuova qualità della vita*, The European House-Ambrosetti, Bernareggio (MB).
- ANDERLINI F. (2003), *Dopo l'urbanizzazione. Sprawl suburbano e dinamica sociale: Bologna e altre metropoli*, CLUEB, Bologna.
- ARISTOTELE (1994), *Metafisica*, Rusconi, Milano.
- ASCHER F. (2005), *Le sfide delle città europee all'inizio del XXI secolo*, in Marcelloni M. (a cura di), *Questioni della città contemporanea*, Franco Angeli, Milano, pp. 35-44.
- ASH A., THRIFT N. (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Il Mulino, Bologna.
- ASHWORTH G.J., VOOGD H. (1993), *Selling the City. Marketing Approaches in Public Sector Urban Planning* Wiley, London.
- ASTENGO G. (1966), "Urbanistica", in *Enciclopedia Universale dell'Arte*, vol. XIV, Sansoni, Venezia.
- BARTHES R. (1970), *L'empire des signes*, Skira, Genève.
- BAUMAN Z. (2003), *Modernità liquida*, Laterza, Roma-Bari.
- BECK W., VAN DER MAESEN L.J.G., THOMESE F., WATKE A. (Eds.) (1981), *Social Quality: a vision for Europe*, Kluwer Law International, London.
- BERGERON M.I. (1986), *Wang Bi philosophe du non-avoir*, Parigi.
- BERRA M. (1995), *Ripensare la tecnologia*, Bollati Boringhieri, Torino.
- BIDOU D. (2011), *Città intense*, in *Eco Web Town*, on-line Magazine of Sustainable Design, University of Chieti-Pescara.
- BONORA P., VITALI W. (2013), *Un patto metropolitano per il contenimento di suolo e la rigenerazione urbana*, in Bonora P. (a cura di), *Atlante del consumo di suolo. Per un progetto di città metropolitana*, Baskerville editore, Bologna, pp. 236-254.
- BOURDIEU P. (1979), *La distinction. Critique sociale du jugement*, Les Éditions de Minuit, Paris.

- BRANCATO M. (2007), *Città d'Asia*, in Documenti Geografici, Università di Roma Tor Vergata, Roma, pp. 5-24.
- BRUNNER J. (1965), *The Squares of the City*, Mondadori, Milano.
- CALVINO I. (2002), *Lezioni Americane*, Mondadori, Milano.
- CALVINO I. (1972), *Le città invisibili*, Einaudi, Torino.
- CAMAGNI R. (1994), *Processi di utilizzazione e difesa dei suoli nelle fasce periurbane*, in F. Boscacci, R. Camagni (a cura di), *Tra città e campagna. Periurbanizzazione e politiche territoriali*, il Mulino, Bologna, pp. 13-89.
- CAMAGNI R. (1999), *Ruolo economico e contraddizioni spaziali delle città globali: il contesto funzionale, cognitivo ed evolutivo*, University Press, Firenze.
- CANIGLIA RISPOLI C., SIGNORELLI A. (a cura di) (2008), *La ricerca interdisciplinare tra antropologia urbana e urbanistica. Seminario sperimentale di formazione*, Guerini Editore, Milano.
- CANNEVACCI N. (1993), *La città polifonica*, Seam, Roma.
- CANTILE A. (2007), *Cartografia della pianificazione*, in Casti E. (a cura di), *Cartografia e progettazione territoriale*, Utet, Torino, pp. 151-163.
- CAPPELLIN R., MARELLI E., RULLANI E., STERLACCHINI A. (2014), *Crescita, investimenti e territorio: il ruolo delle politiche industriali e regionali*, in "Scienze Regionali" (http://www.losviluppocalechevorrei.it/files/crescita_investimenti_e_territorio.pdf consultato 14 aprile).
- CARBONE L. (2014), *Centri urbani minori: Nuovi territori delle smart technologies*, in R De Iulio, A. Ciaschi (a cura di), *Aree marginali e modelli geografici di sviluppo. Teorie e esperienze a confronto*, Settecittà, Viterbo, pp. 59-68.
- CARTA DI AALBORG (1994), *Carta delle città europee per uno sviluppo durevole e sostenibile*, documento approvato nella «Conferenza europea sulle città sostenibili» (Aalborg, 27 maggio 1994).
- CARTA M. (2021), *Città aumentate*, Edizioni Centro Studi Erickson.
- CASTELLS M. (1996), *La nascita della società in rete*, Università Bocconi Editore, Milano.
- CASTIGLIONI B. (2015), *La landscape literacy per un paesaggio condiviso*, in "Geotema", n. 47, Pàtron, Bologna, pp. 15-27.
- CELLAMARE C. (2011), *Progettualità dell'agire urbano. Processi e pratiche urbane*, Carocci Editore, Roma.
- CERI P., ROSSI P. (1987), *Uno sguardo d'insieme*, in *Modelli di città: strutture e funzioni politiche*, Einaudi, Torino, pp. 539-581.
- CHAMBERS I. (2001), *Culture after Humanism*, Meltemi, Roma.
- CLEMENTI A., DEMATTEIS G., PALERMO P.C. (1996), *Le forme del territorio italiano*, Laterza, Bari.
- CODELUPPI E., DUSI N., GRANELLI T. (2010), *Riscrivere lo spazio. Pratiche e performance urbane*, Nuova Cultura, Roma.
- COIS E. (2010), *Lo spazio urbano-rurale nel contesto della nuova metropolizzazione: un caso nella periferia cagliaritana*, in "Atti della Conferenza Annuale della Sezione Sociologia del Territorio, Alessandria, 25 e 26 febbraio 2010". Consultabile al seguente link: <http://www.sociologiadelterritorio.it/archivio/ricerca/r10.pdf>.
- COLOSIMO V., DI IACOVO F. (2012), *Aree rurali e nuovo civismo: modelli di lavoro nella ricerca di prospettive di futuro*, in "Agriregionieuropa", n. 31. Consultabile al seguente link: <https://agrireregionieuropa.univpm.it/it/content/article/31/31>.

- CONTI S. (2003), *Vantaggi competitivi e sviluppo locale. Trasformazioni e identità torinesi*, in di Dematteis G., Ferlaino F. (a cura di), *Il mondo e i luoghi geografie delle identità e del cambiamento*, IRES, Torino, pp. 45-58.
- COPPOLA P. (1997) (a cura di), *Geografia politica delle regioni italiane*, Einaudi, Torino.
- CORBOZ A. (1995), *L'ipercittà*, in "Urbanistica", n. 103, Roma, INU Edizioni.
- COREY K. E., WILSON M. I. (2006), *Urban and Regional Technology Planning*, Routledge, New York.
- COSGROVE D., DE LIMA MARTINS L. (2000), *Millennial Geographics*, in "Annals of Association of American Geographers" 90 (1), pp. 97-113.
- DEAR M. (2001), *Postmodernism and Planning*, in Minca (2001), pp. 87-114.
- DELEUZE G., GUATTARI F. (1977), *Rizoma*, Pratiche Editrice, Parma-Lucca.
- DE LA SERNA I. (2012), *Santander, la città intelligente*, https://www.corriere.it/scienze/12_ottobre_27/santander-smart-city-cruccu_ff7cc69e-203d-11e2-9aa4-ea03c1b31ec9.shtml.
- DEMATTEIS G. (1997), *Progetto implicito*, Feltrinelli, Milano.
- DERRIDA J. (2002), *La scrittura e la differenza*, Einaudi, Torino.
- DEWEY J. (1994), *Come pensiamo*, La Nuova Italia, Firenze.
- DOGLIO C. (1995), *Per prova ed errore*, Le Mani, Genova.
- DURKHEIM É. (1972), *La scienza sociale e l'azione. Sociologia e pratica sociale*, Il Saggiatore, Milano.
- EAGLETON T. (1998), *Le illusioni del postmodernismo*, Editori Riuniti, Roma.
- ECO U. (1979), *Lector in fabula*, Bompiani, Milano.
- EMANUEL C. (1999), *Metafore della città postindustriale*, in Leone U. (a cura di), *Scenari del XXI secolo*, Giappichelli, Torino, pp. 143-184.
- ERBANI F. (2005), *Come si sfascia una città*, in Repubblica, 8 aprile 2005.
- FABBRI P. (a cura di) (2003), *Paesaggio, pianificazione, sostenibilità*, Alinea, Firenze.
- FARINELLI F. (2003) *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*, Einaudi, Torino.
- FLORIDA R., TINAGLI I. (2004), *Europe in the creative age*, Demos, London.
- FLORIDI L. (2017), *La quarta rivoluzione. Come l'infosfera sta trasformando il mondo*, Raffaello Cortina, Milano.
- FLORIDIA A. (a cura di) (2001), *Beni culturali in Toscana. Politiche, esperienze, strumenti*, Franco Angeli, Milano.
- GALDINI R. (2009), *Politiche di rigenerazione urbana e loro effetti laterali ma non secondari*, in Nuvolati G., Piselli F. *La città: bisogni, desideri, diritti. La città diffusa: stili di vita e popolazioni metropolitane*, Franco Angeli, Milano, pp. 147-161.
- GEDDES P. (2015), *Cities in evolution: An introduction to the town planning movement and to the study of civics*, Williams & Norgate, London.
- GIDDENS A. (1994), *Le conseguenze della modernità*, Il Mulino, Bologna.
- GOODMAN N. (1951), *The Structure of Appearance*, Harvard University Press, Cambridge.
- GOODMAN N. (1978), *Ways of World Making*, Hackett, Indianapolis.
- GOSPODINI A. (2001), *Urban design, urban space morphology, urban tourism and Emerging New Paradigm Concerning their Relationship*, European Planning Studies, 9, 7, pp. 925-935.
- GRANATA E. (2019), *Biodiversity: Città aperte, creative e sostenibili che cambiano il mondo*, Giunti editore, Milano.

- GREGOTTI V. (1991), *Progetto di paesaggio*, in Casabella, n. 2, pp. 575-576.
- GREGOTTI V. (2002), *Dentro l'architettura*, Bollati Boringhieri, Torino.
- GUARRASI V. (2002), *Ground zero: grandi eventi e trasformazioni urbane*, in Dansero E., Segre A. (a cura di) *Il territorio dei grandi eventi. Riflessioni e ricerche guardando a Torino* BSG, serie XII, vol. VII, pp. 727-742.
- HEIDEGGER M. (1968), *Sentieri interrotti*, La nuova Italia, Firenze.
- HIRSCHMAN A.O. (1985), *A bias for hope: essays on development and Latin America*, Boulder, Westview Press.
- HOLLING C.S. (1973), *Resilience and Stability of Ecological Systems*, in "Annual Review of Ecology and Systematics", n. 4, pp. 1-23.
- IMBESI P. (2007), *Quale bellezza per i tessuti della diffusione insediativa*, DAU, Roma.
- INDOVINA F. (1999), *La città diffusa: cos'è e come si governa*, in Indovina F. (a cura di), *Territorio. Innovazione. Economia. Pianificazione. Politiche. Vent'anni di ricerca* Daest, Daest-Iuav, Venezia, pp. 47-59.
- INDOVINA F. (2003), *È necessario 'diramare' la città diffusa? Le conseguenze sul governo del territorio di un chiarimento terminologico*, in C.S. Bertuglia A. Stanghellini, L. Starico (a cura di), *La diffusione urbana: tendenze attuali, scenari futuri*, Franco Angeli, Milano, pp. 485-503.
- INDOVINA F. (a cura di) (2006), *Nuovo lessico urbano*, Franco Angeli, Milano.
- INDOVINA F. (2008), *Trasformazioni urbane: comunità e metropoli tra accoglienza e identità*, in Quaderni di Telos, n. 3, pp. 11-52.
- ISPRA (2014), *Il consumo di suolo in Italia*, Rapporto n. 195.
- JACOB M. (2004), *L'émergence du paysage*, Goullion, Lausanne.
- KELLERMAN A. (2006), *Personal Mobilities*, Routledge, London.
- KNIGHT R.V. (1995), *Knowledge-based Development: Policy and Planning Implications for Cities*, in "Urban Studies", 32, pp. 255-260.
- LATUSI S. (2002), *Marketing territoriale per gli investimenti*, Egea, Milano.
- LE GALÈS P. (2006), *Le città europee. Società urbane, globalizzazione, governo locale*, Il Mulino, Bologna.
- LEFEBVRE H. (2004), *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*, Continuum, New York.
- LÉVY P. (1992), *Le tecnologie dell'intelligenza*, Synergon, Bologna.
- LYNCH K. (1969), *L'immagine della città*, Marsilio, Padova.
- MACCHI CASSIA C. (1991), *Il grande progetto urbano. La forma della città e i desideri dei cittadini*, Carocci, Roma.
- MAGNAGHI A. (1999), *Per una costellazione di città solidali*, in AA.VV., *I futuri della città*, Franco Angeli, Milano.
- MAGNAGHI A., D. FANFANI (a cura di) (2009), *Patto città-campagna. Un progetto di bioregione urbana per la Toscana centrale*, Alinea, Firenze.
- MANGUEL A. (2001), *Le livre d'images*, Actes Sud, Lemaec.
- MARTINOTTI G. (2011), *Dalla metropoli alla meta città. Le trasformazioni urbane all'inizio del secolo XXI*, in G. Dematteis (a cura di), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Marsilio, Venezia, pp. 25-76.
- MAZZETTE A. (1998), *Mutamenti di forma nei sentimenti del bello e del brutto urbano*, in Mazzette A. (a cura di), *La città che cambia. Dinamiche del mutamento urbano*, Franco Angeli, Milano, pp. 115-144.

- MEMOLI M. (2002), *Sviluppo e sottosviluppo: concetti e strumenti stabilmente in crisi*, in F. Boggio, G. Dematteis (a cura di), *Geografia dello sviluppo*, Utet, Torino, pp. 22-32.
- MINCA C. (2005), *Lo spettacolo della città*, CEDAM, Padova.
- MINCA C. (2002), *Il paesaggio come teatro, ovvero riflessioni sul paradosso moderno*, in *Paesaggi Virtuali, Atlante virtuale*, de Spuches G. (a cura di), *Laboratorio Geografico dell'Università degli Studi di Palermo*, pp. 63-78.
- MINCA C. (2001), *Introduzione alla geografia postmoderna*, CEDAM, Padova.
- MINCA C. (1996), *Spazi effimeri*, CEDAM, Padova.
- MOORE C.W. (2004), *You Have to Pay for the Public Life*, Cambridge, MIT.
- MUSCARÀ C. (1983), *Gli spazi del turismo*, Franco Angeli, Milano.
- OSTILLO M.C. (2000), *La comunicazione territoriale*, in Valdani E., Ancarani F. (a cura di), *Il marketing territoriale, logiche, strumenti e casi nel contesto italiano e internazionale*, EGEA, Milano, pp. 157-177.
- PAPOTTI D. (2001), *L'immagine regionale fra marketing del turismo e marketing territoriale*, Lombardia Nord-Ovest.
- PARK R.E., BURGESS E.W., MCKENZIE R.D. (1925), *The city*, The University of Chicago Press, Chicago, pp. 1-46.
- PICCHIERI A. (1998), *Stato e identità economiche*, in Perulli P. (a cura di), *Neoregionalismo*, Bollati Boringhieri, Torino.
- PILERI P. (2007), *Compensazione ecologica preventiva. Principi, strumenti e casi*, Carocci, Roma.
- PIOVENE G. (1963), *La giornata d'uno scrutatore di Calvino è lo specchio dell'incertezza in cui viviamo*, in «La Stampa», 13 marzo.
- PISANO M. (2011), *Ri-abitare la città. Sottrazione, re-invenzione, auto-organizzazione*, in Privileggio N. (a cura di) (2008), *La città come testo critico*, Franco Angeli, Milano.
- PURINI F. (2006), *Una periferia plurale*, in Cassetti R., Spagnesi G. (a cura di) *Roma contemporanea. Storia e progetto*, Gangemi, Roma.
- QUENEAU R. (1976), *Odile*, Feltrinelli, Milano.
- RAFFESTIN C. (1983), *Per una geografia del potere*, Unicopli, Milano, p. 7.
- RAMPINI F. (2005), *Il secolo cinese: storie di uomini, città e denaro dalla fabbrica del mondo*, Mondadori, Milano.
- REPORT (2019), *Industria 4.0: la rivoluzione si fa con le persone!*, Politecnico di Milano, Milano.
- RHEINGOLD H. (2003), *Le smart mobs. Tecnologie senza fili, la rivoluzione sociale prossima ventura*, Cortina, Milano.
- RONCAYOLO M. (1988), *La città*, Einaudi, Torino.
- ROSENBLUETH A., WIENER N., BIGELOW J. (1943), *Behavior, Purpose and Teleology*, in «Philosophy of Science», volume 10, N. 1, pp. 18-241.
- ROSSET C. (1977), *Le réel. Traité de l'idiotie*, Editions de Minuit, Parigi.
- RULLANI E. (2004), *La fabbrica dell'immateriale. Produrre valore con la conoscenza*, Carocci, Roma.
- RULLANI E. (2004), *Economia della conoscenza. Creatività e valore nel capitalismo delle reti*, Carocci, Roma.
- RULLANI F., RULLANI E. (2018), *Dentro la rivoluzione digitale. Per una nuova cultura dell'impresa e del management*, Giappichelli, Torino.

- SAID E. (1999), *Orientalismo*, Feltrinelli, Milano.
- SAID E. (1993), *Culture and Imperialism*, Alfred A. Knopf, New York.
- SAIU V. (2015), *Città tra Europa e Cina. Globalizzazione e sostenibilità nella cultura urbana contemporanea*, Franco Angeli, Milano.
- SALERNO R., D. VILLA (a cura di) (2008), *Rappresentazioni di città. Immaginari emergenti e linguaggi residuali?*, Franco Angeli, Milano.
- SÁNCHEZ CHILLÓN P. (2013), *Cittadino è spina dorsale della Smart City*, in *Non solo tecnologia: sette protagonisti internazionali raccontano l'altra faccia della smart city*, dossier di Smart City Exhibition di Bologna (<http://smartinnovation.forumpa.it/story/69695/pablo-sanchez-chilloncittadino-e-spina-dorsale-della-smart-city>, ultimo accesso 15.VI. 2018).
- SCANDURRA E. (1999), *Quale ruolo per il planner e per il piano in una società pluralistica senza vertice e senza centro?*, in Dematteis G. et Al. (a cura di), *I futuri della città. Tesi a confronto*, Franco Angeli, Milano, pp. 13-40.
- SECCHI B. (2005), *La città del XX secolo*, Laterza, Bari-Roma.
- SECCHI B. (2007), *Dell'oggettività dell'informazione territoriale*, in Scarso M. (a cura di) *Visione nadirale. Riprese aeree, immagini satellitari fotopiani e archivi digitali del Veneto*, Il Poligrafo, Venezia, pp. 13-16.
- SEN A. (1997), *La disuguaglianza: un riesame critico*, Il Mulino, Bologna.
- SENN L. (1993), *Introduzione*, in Bramanti A., Ratti R. (a cura di), *Verso un'Europa delle regioni. La cooperazione economica transfrontaliera come opportunità e sfida*, Franco Angeli, Milano.
- SHEPARD M. (a cura di) (2011), *Sentient City. Ubiquitous Computing, Architecture, and the Future of Urban Space*, The Architectural League, New York.
- SIMMEL G. (1984), *Filosofia del denaro*, Einaudi, Torino.
- SIMON H.A. (1973), *Le scienze dell'artificiale*, ISEDI, Milano.
- SODDU C., COLABELLA E. (1992), *Il progetto ambientale di morfogenesi*, Esculapio, Bologna.
- SOJA E. (1995), *Heterotopologies, a remembrance of the other space*, in S. Watson, K. Gibson (eds), *The citadel-LA in Postmodern cities et spaces*, Blackwell, Oxford, Cambridge, pp. 14-34.
- SOJA E. (1989), *Postmodern Geographers: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, Verso, London.
- SPIRN A.W. (2005), *Restoring Mill Creek: landscape literacy, environmental justice and city planning and design*, in "Landscape Research", 30, 3, pp. 395-413.
- SPOHRER J. (1996), *Information in places*, in "IBM Systems Journal", 38, 4.
- STREITZ N. (2011), *Smart Cities, Ambient Intelligence and Universal Access*, in Stephanidis C. (ed.), *Universal Access in HCI*, Part III, Springer LNCS 6767, pp. 425-432.
- TOFFLER A. (1980), *The Third Wave*, Bantam, New York.
- TÖNNIES F. (2011), *Comunità e società*, Laterza, Bari.
- TORRES M. (2008), *Nuovi Modelli di Città. Agglomerazioni, infrastrutture, luoghi centrali e pianificazione urbanistica*, Franco Angeli, Milano.
- TURCO A. (2010), *Configurazioni della territorialità*, Franco Angeli, Milano.
- TURRI E. (1998), *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Marsilio, Venezia.

- WEST G. (2011), *La formula che spiega la città*, in J. Lehrer, Internazionale, 17 maggio 2011, www.internazionale.it/la-formula-vhe-spiega-le-citta.
- URRY J. (1995), *Consuming Places*, Routledge, London, New York.
- VALLEGA A. (1983), *Regione e Territorio*, Mursia, Milano.
- VALDANI E., ANCARANI F. (a cura di) (2000), *Strategie di marketing del territorio*, EGEA, Milano, pp. 113-128.
- VAN HORNE B. (1983), *Density as a Misleading Indicator of Habitat Quality*, in The Journal of Wildlife Management, 47, 4, pp. 893-901.

GEOGRAFIA E ORGANIZZAZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE

1. Viora N.R., **Città e territorio**
2. Sestini A., **Cartografia generale** (esaurito)
3. Simoncelli R. (a cura di), **Geografia dello spreco**
4. Turco A. (a cura di), **Città e territorio in Giappone e Cina**, seconda edizione (esaurito)
5. Biagini E., **Pianificazione territoriale in Occidente** (terza edizione)
6. Dagradi P., **Uomo – Ambiente – Società. Introduzione alla geografia umana**, terza edizione
7. Baldacci O., **Educazione geografica permanente**
8. Muscarà C., **Gli spazi del turismo** (esaurito)
9. Bernardi R., **Traffico aereo - Aeroporti - Territorio**
10. Ferro G., **Geografia e libertà**
11. Vallega A., **Geografia regionale**
12. Ciaccio C., **Turismo e microinsularità: le Isole minori della Sicilia** (esaurito)
13. Fazzini P., **Basi e progressi di geologia ambientale in Italia** (esaurito)
14. Piccardi S., **Paesaggio culturale** (esaurito)
15. Barozzi P., Bernardi R., **Cercando il mondo. Esplorazioni e scoperte geografiche**, seconda edizione (esaurito)
16. Novembre D., **Spazio e società nel Mezzogiorno** (esaurito)
17. George P., **Fine di secolo in occidente. Declino o metamorfosi?**
18. Pedreschi L., **I centri più elevati dell'Appennino. Tradizione e innovazione**
19. Cori B. (a cura di), **Traffico urbano e qualità della vita in Italia**
20. Bernardi R. (a cura di), **Mari e coste italiane**
21. Bailly A.S. et al. (a cura di P. Dagradi), **I concetti della geografia umana**
22. Ruocco D. (a cura di), **Le Alpi. Barriera naturale, individualità umana, frontiera politica**
23. Fumagalli M., **Industrie di base, strategie di sviluppo e divisione internazionale del lavoro. Il caso della siderurgia**
24. Petsimeris P. (a cura di), **Le trasformazioni sociali dello spazio urbano. Verso una nuova geografia della città europea**
25. Conti S., Julien P.A. (a cura di), **Miti e realtà del modello italiano. Letture sull'economia periferica**
26. Zunica M., **Ambiente costiero e valutazione di impatto**
27. Lucchesi F., **Obiettivo geografia. Per una didattica del sapere geografico**
28. Bencardino F., Langella V., **Lingua, cultura, territorio. Rapporti ed effetti geografici**
29. Santoro Lezzi C., **Il movimento cooperativo in Italia**
30. Piccardi S., **Fondamenti di geografia culturale** (esaurito)
31. Salvatori F. (a cura di), **Impresa e territorio. Contributi ad una geografia dell'impresa in Italia**

GEOGRAFIA E ORGANIZZAZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE

32. Fregonese M., Muscarà C., **Gli spazi dell'altrove. Geografia del turismo**
33. Lodovisi A., Torresani S., **Cartografia e informazione geografica. Storia e tecniche**
34. Cori B. (a cura di), **La città invivibile. Nuove ricerche sul traffico urbano**
35. Cattan N., Pumain D., Rozenblat C., Saint-Julien Th. (a cura di S. Gaddoni), **Il sistema delle città europee**
36. Rocca G., **Geografia della comunicazione. Metodologie e problematiche dei processi di mobilità territoriale**
37. Smiraglia C., Bernardi R., **L'ambiente dell'uomo. Introduzione alla geografia fisica**
38. Lucia M.G., **La geografia finanziaria. Mercati e territorio**
39. Favretto A., **Strumenti per l'analisi geografica G.I.S. e telerilevamento** (seconda edizione)
40. Romagnoli L., **Metodi statistici elementari per la geografia**
41. Dagradi P., Cencini C., **Compendio di geografia umana**
42. Vallega A., **Le grammatiche della geografia**
43. Dagradi P., **Geografia della popolazione**
44. Brunelli C., **Per una geografia della sostenibilità. Teorie e modelli didattici**
45. Lombardi D. (a cura di), **Percorsi di geografia sociale**
46. Bernardi R., Gamberoni E., **Attività produttive popolazioni territori geo-grafia**
47. Cusimano G. (a cura di), **Luoghi e turismo culturale**
48. Cortesi G., Cristaldi F., Droogleever Fortuijn J. (a cura di), **La città delle donne. Un approccio di genere alla geografia urbana**
49. Torresani S. (a cura di), **Informatica per le scienze geografiche**
50. Soja E. W., **Dopo la metropoli. Per una critica della geografia urbana e regionale**, a cura di E. Frixia
51. De Rubertis S., **Sviluppo Mediterraneo. Tra ideologia e progetto**
52. Paratore E., **Geografia Agraria**
53. Cardinale B., **Mobilità delle merci e sostenibilità urbana. Dinamiche territoriali e politiche di intervento**
54. Macchia P., **Il Mondo e i suoi Paesi. La Geografia del Pianeta a inizio XXI secolo** (ristampa corretta)
55. Rocca G., **Il sapere geografico tra ricerca e didattica. Basi concettuali, strumenti e progettazione di percorsi didattici**
56. Gamberoni E., Pistacchi F., **L'Africa occidentale. Ritratto di un'Africa che cambia**
57. Talia I., Amato V., **Scenari e mutamenti geopolitici. Competizione ed egemonia nei grandi spazi** (esaurito)

GEOGRAFIA E ORGANIZZAZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE

Studi regionali e monografici

1. Van Waveren E., **Ecologia del paesaggio dell'Alta Valle del Tevere**
2. Bernardi R., Orienti A., **Il cooperativismo in Emilia-Romagna**
3. Coppola P. (a cura di), **Soggetti economici e gerarchie territoriali. L'Italia nella transizione**
4. Celant A. (a cura di), **Nuova città, nuova campagna. L'Italia nella transizione (esaurito)**
5. Biagini E., **La riviera di Romagna: sviluppo di un sistema regionale turistico**
6. Santoro Lezzi C. (a cura di), **Ambiente. Nuova cultura, nuova economia**
7. Bernardi R., Zanetto G., Zunica M. (coordinato da), **Il Veneto. Diversità e omogeneità di una regione. Emergenze territoriali e socio-economiche**
8. Bellencin Meneghel G., (a cura di) **Agriturismo in Italia**
9. Gambino I., **L'inquinamento degli ecosistemi idrici nell'Europa comunitaria (esaurito)**
10. Bernardi R., Pappalardo M.L., **La Val Badia: un futuro nel rispetto del passato. Dall'economia tradizionale al turismo**
11. Cencini C., Scarin M.L., **Le Isole Britanniche (esaurito)**
12. Bernardi R., Salgaro S., Smiraglia C., (coordinato da) **L'evoluzione della Montagna italiana fra tradizione e modernità**
13. Bartaletti F., **Le grandi stazioni turistiche nello sviluppo delle Alpi Italiane**
14. Caldo C., Guarrasi V., (a cura di) **Beni culturali e geografia**
15. Grasso A., **Le aree metropolitane siciliane. Funzioni, vincoli e strategie**
16. Cortesi G., **La Francia**
17. Bernardi R., Salgaro S., **La Spagna**
18. Fabbri P., **L'attrazione della costa: cause ed effetti. Il caso del Medio Adriatico**
19. Dagradi P., Gattei G., Menegatti B., Merlini F., **Imola. Forma e funzioni della città**
20. Leone U., (a cura di) **Rischio e degrado ambientale in Italia**
21. Bernardi R., (a cura di) **La montagna appenninica italiana: conoscere per gestire**
22. Massimi G., **Marche. Mutamenti nell'assetto urbano e problematiche ambientali**
23. Mautone M., (a cura di) **I beni culturali. Risorse per l'organizzazione del territorio (esaurito)**
24. Federzoni L., (a cura di) **I Fiamminghi e l'Europa: lo spazio e la sua rappresentazione**
25. Gamberoni E., (a cura di) **L'ambiente. Geografia, educazione, formazione**
26. Cori B., Lemmi E., (a cura di) **La regione mediterranea. Sviluppo e cambiamento**
27. Ghelardoni P., **Il Cile. Fra tradizione e sviluppo**
28. Gaddoni S., (a cura di) **Spazi verdi e paesaggio urbano**
29. Bellencin Meneghel G., Lombardi D., (a cura di) **Immigrazione e Territorio**

GEOGRAFIA E ORGANIZZAZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE

segue: Studi regionali e monografici

30. Leone U., (a cura di) **Aree dismesse e verde urbano. Nuovi paesaggi in Italia**
31. Palagiano C., (a cura di) **Linee tematiche di ricerca geografica**
32. Cusimano G., (a cura di) **Scritture di paesaggio**
33. Callegari F., **Sistema costiero e complessità culturale. Elementi geografici per la gestione integrata**
34. Leone U., (a cura di), **Aree dismesse e verde urbano. Nuovi paesaggi in Italia. Vol. II**
35. Cencini C., **Vivere con la natura. Conservazione e comunità locali in Africa subsahariana**
36. Terranova R., Brandolini P., Firpo M., (a cura di), **La valorizzazione turistica dello spazio fisico come via alla salvaguardia ambientale**
37. Cortemiglia G.C., (a cura di), **La Variabilità del clima locale relazionata ai fenomeni di cambiamento climatico globale**
38. Petrella M., Santini C., Torresani S., (a cura di), **Geo-Grafie di un territorio. Studi e ricerche per un Dizionario storico dei cartografi in Emilia-Romagna**
39. Piccazzo M., Brandolini P., Pelfini M., (a cura di), **Clima e rischio geomorfologico in aree turistiche**
40. Gentileschi M.L., (a cura di), **Geografie dell'immigrazione. Stranieri in Sardegna**
41. Cirelli C., (a cura di), **Gli spazi del commercio nei processi di trasformazione urbana**
42. Gaddoni S., (a cura di), **Italia regione d'Europa**
43. Ruggiero V., Scrofani L., (a cura di), **Sistemi urbani, reti logistiche e distretti turistici in Sicilia**
44. Gaddoni S., Miani F., (a cura di), **Sostenibilità e governo urbano. L'Emilia-Romagna tra teoria e buone pratiche**
45. Scarpelli L., (a cura di), **Organizzazione del territorio e governance multilivello**
46. Favretto A., **I mappamondi virtuali uno strumento per la didattica della geografia e della cartografia**
47. Krasna F., **Alla ricerca dell'identità perduta. Una panoramica degli studi geografici sull'immigrazione straniera in Italia**
48. Cannizzaro S., Corinto G.L., Porto C.M., **Il Mediterraneo. Dalla frattura regionale al processo d'integrazione**
49. Cusimano G., (a cura di), **Spazi contesi spazi condivisi. Geografie dell'interculturalità**
50. Cerreti C., Federzoni L., Salgaro S., (a cura di), **Cartografia di paesaggi. Paesaggi nella cartografia**
51. Mercatanti L., (a cura di), **Percorsi di geografia. Tra cultura, società e turismo**
52. Cortesi G., Bellini N., Izis E., Lazzeroni M., **Il paesaggio sonoro e la valorizzazione culturale del territorio. Riflessioni a partire da un'indagine sui luoghi pucciniani**

GEOGRAFIA E ORGANIZZAZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE

segue: Studi regionali e monografici

53. Borruso G., **Geografie di rete. Infrastrutture, regioni, città**
54. Lucchesi F., **Italiani d'Australia. L'emigrazione valtellinese nel Nuovissimo Continente dalle origini ai giorni nostri**
55. Guaran A. (a cura di), **Infanzia, spazio e geografia. Riflessioni ed esperienze educative**
56. Nicosia E., **Cineturismo e territorio. Un percorso attraverso i luoghi cinematografici**
57. Cristaldi F., **Immigrazione e territorio. Lo spazio con/diviso** (seconda edizione) (esaurito)
58. Cannizzaro S. (a cura di), **Per una geografia del turismo. Ricerche e casi studio in Italia**
59. Bonfiglioli S., **La geografia di Egnazio Danti. Il sapere corografico a Bologna nell'età della Controriforma**
60. Bagliani M., Pietta A., **Territorio e sostenibilità: gli indicatori ambientali in geografia**
61. Giuliani-Balestrino M.C., **Dolce-amara terra. Il mio giro del Mondo**
62. Krasna F. (a cura di), **Migrazioni di ieri e di oggi. In cammino verso una nuova società tra integrazione, sviluppo e globalizzazione**
63. Incani Carta C., **Geografia e cultura. Temi problematiche riflessioni**
64. Cassi L., Meini C. (a cura di), **Fenomeni migratori e processi di interazione culturale in Toscana**
65. Cannizzaro S., Corinto G.L., **Paesaggio in Sicilia. Dialogo territoriale ed episodi paesaggistici**
66. De Rubertis S., **Spazio e sviluppo nelle politiche per il Mezzogiorno. Il caso della programmazione integrata in Puglia**
67. Madau C., **Entro i limiti del nostro pianeta. Teorie e politiche della questione ambientale**
68. Bianchetti A., Guaran A. (a cura di), **Sguardi sul mondo. Letture di geografia sociale**
69. Famoso N., **La geografia delle città d'Italia. Resoconti dei viaggiatori francesi del Grand Tour**
70. Lemmi E. (a cura di), **Turismo e management dei territori: i Geoitinerari, fra valori e progettazione turistica**
71. Camuffo M., Soriani S. (a cura di), **Politica e gestione dell'ambiente. Attori, processi, esperienze**
72. Di Blasi A., **Luogo e Globo. Siti storici e nuovi processi territoriali**
73. Moretti A., **Il turismo montano in Italia, dimensione strutturale ed evoluzione territoriale**
74. Battino S., **Turismo sostenibile in Gallura: prospettiva vincente o modello illusorio? I principali caratteri distintivi del cuore turistico della Sardegna**

GEOGRAFIA E ORGANIZZAZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE

segue: Studi regionali e monografici

75. Cusimano G. (a cura di), **Il turismo nelle/delle destinazioni**
76. Marengo M., **Geografia e letteratura. Piccolo manuale d'uso**
77. Favretto A., **Cartografia nelle nuvole**
78. Wihtol de Wenden C., **Le nuove migrazioni. Luoghi, uomini, politiche**, a cura di A. Riggio, R. G. Maury
79. Gambino C., **Patrimonio archeologico e sviluppo sostenibile. Progetto strategico per la valorizzazione turistico-culturale della Sicilia centrale**
80. Masotti L., **Raffigurare lo spazio, governare il territorio. Percorsi di ricerca geostorica per la mitigazione del rischio ambientale**
81. Cannizzaro S. (a cura di), **Cultura e creatività per la valorizzazione del territorio. Casi studio nel Mezzogiorno d'Italia**
82. Talia I., Amato V., **Scenari e mutamenti geopolitici. Competizione ed egemonia nei grandi spazi** (ristampa corretta)
83. Conti Puorger A., **Analisi Geografica e Metodi Statistici. Una introduzione**
84. Castagnoli D., **Green Belt e altre espressioni di verde urbano. La tutela naturalistica nelle città europee** (seconda edizione)
85. Soriani S., Calzavara A., Pioletti M., **Riordino territoriale e governance metropolitana. Il caso veneziano nel contesto europeo**
86. Piastra S., **Shanghai nella letteratura di viaggio italiana. Realtà e percezione di un emporio fluviale diventato megalopoli**
87. Cannizzaro S. (a cura di), **Ecomuseo dell'Etna tra natura, mito e cultura**
88. Cristaldi F., **Migrazioni e territorio. Lo spazio con/diviso** (terza edizione)
89. Ugolini M., **Geolab. Laboratorio di geografia per la scuola di base. Aiutare gli insegnanti ad aiutare gli alunni tra locale e globale**
90. Morri R., **Pratiche di Public Geography. Un anno con il Touring Club Italiano alla riscoperta della geografia**
91. Cristaldi F., **Di qua e di là. Riflessioni di una geografia sulle migrazioni**
92. Guaran A., **Educazione pre-geografica nella scuola dell'infanzia: significati, valori e opportunità**
93. Gambazza A., **Il commercio e la città media. Pratiche partecipative, percorsi di rigenerazione**
94. Lucchesi F., **Australia, gli antipodi vicini. Tasselli geografici**
95. Addis M., Bolici F., D'Orazio A., Diana G., Leonardi S., Mulazzi F., Pigliucci M., Prezioso M. (a cura di), **Riprogrammare la crescita territoriale: turismo sostenibile, rigenerazione e valorizzazione del patrimonio culturale per lo sviluppo e il benessere socioeconomico**

GEOGRAFIA E ORGANIZZAZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE

segue: Studi regionali e monografici

96. Barilaro C., **Aree naturali protette e valorizzazione di territori marginali. Il Parco Regionale delle Serre nel cuore della Calabria**
97. Favretto A., **Dalla Terra alla Carta. Elementi di cartografia digitale**
98. De Rubertis S., **Turismo, crescita economica e sviluppo territoriale. Una prospettiva geografica**
99. Gambino C., **Governare il Turismo. Spazi di coesione in aree marginali** (in preparazione)
100. Grumo R., **La Puglia. Ambienti geografici nel cambiamento**
101. Labianca M., **Un modello geo-digitale per le aree rurali marginali della Puglia**
102. Luisa Carbone, **La città rizomatica immagini, idee, narrazioni**

GEOGRAFIA E ORGANIZZAZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE

Viaggi e viaggiatori

1. Ferro G. (a cura di), **L'emigrazione nelle Americhe dalla Provincia di Genova. Questioni generali e introduttive**
2. Ferro G. (a cura di), **L'emigrazione nelle Americhe dalla Provincia di Genova. La parte occidentale della Provincia e il capoluogo**
3. Ferro G. (a cura di), **L'emigrazione nelle Americhe dalla Provincia di Genova. La parte orientale della provincia**
4. Maiello A. (a cura di), **L'emigrazione nelle Americhe dalla Provincia di Genova. Questioni di storia sociale**
5. Betta P. (a cura di), **La scoperta e la conquista del Perù**