

volgere di secolo; tenendo anche conto che, inopinatamente, le mobilitazioni declinano quando il movimento, con traiettorie diverse a seconda dei contesti continentali ma anche nazionali, sposta la sua attenzione critica sulle questioni della guerra in Iraq.

Paolo Fuligni e Paolo Rognini, *La metropoli umana. Economia e politica per la qualità della vita nelle città di oggi*, Milano, Franco Angeli, 2007, pp. 256.

LAURA CORRADI  
*Università della Calabria*

Questo è un lavoro non sociologico sulle società contemporanee – che piacerà agli eclettici, non agli ortodossi – costruito attorno ad un perno analitico fondamentale: la relazione tra mondo fisico e mondo sociale secondo una prospettiva disciplinare allargata, che coniuga punti di osservazione differenti. I due autori (psicologo il primo e geografo urbano il secondo) mettono in risalto le diverse facce del rapporto dialettico tra individui e ambiente – e i modi in cui noi scienziati sociali cerchiamo di studiarlo – coniugando vecchie e nuove problematiche socio-ambientali: cambiamenti climatici e trasporti, mercato globale e multinazionali, inquinamento e questione energetica, rifiuti e biopirateria, consumismo e crisi delle periferie.

Secondo gli autori, le espressioni del rapporto dell'uomo con il suo ambiente, oggi più che mai sono interpretabili in termini di *crisi* che può essere affrontata solo in termini di pluri-inter-multi disciplinarietà: una «trans-scienza» irrinunciabile a causa

della complessità sociale di problemi le cui soluzioni rendono necessarie considerazioni etiche, culturali, sociali e politico amministrative; una ecologia urbana e sociale che guardi al modello di interazione circolare individuo-società-città nel suo complesso e la cui analisi chiama in causa tutte le scienze dell'uomo e quelle dell'ambiente fisico.

I riferimenti degli autori sono molteplici – tuttavia sembrano trascurare la tradizione della sociologia dell'ambiente che, nel solco dell'elaborazione e della sintesi di quel modello di interazione circolare tra società e ambiente, nasce e si sviluppa. Essi fanno riferimento ad autori come Crutzen e alla sua «età dell'Antropocene», per indicare l'era in cui è l'uomo ad essere il principale artefice della trasformazione del pianeta – ma molto prima già Anthony Giddens parlava di *manufactured risk*, ovvero di rischi costruiti che discendono dalla conoscenza manipolatoria dell'uomo sul mondo, rischi per i quali non è possibile effettuare nessun tipo di raffronto storico.

Rispetto alle sfide delle società del rischio, Fuligni e Rognini rifiutano l'approccio razionale del modello probabilistico e il metodo sperimentale – secondo il quale il soggetto persegue l'obiettivo di ottimizzare il proprio beneficio, scegliendo tra diverse possibili opzioni note e comparabili, quella che massimizza la sua utilità. La loro critica considera quanto l'incertezza connessa a sistemi e fenomeni ambientali molto complessi, renda arduo se non impossibile ricorrere ad una stima probabilistica, o a calcoli efficaci. Gli autori invece ravvisano nel cosiddetto «modello del disordine» – elaborato in fisica per lo studio del caos – la via più

utile per approssimarsi alla conoscenza di realtà complesse, poiché alle certezze sostituisce le probabilità, restituendo al soggetto la consapevolezza della parzialità dell'osservazione.

Di particolare interesse, l'analisi dei trasporti, che propone una prospettiva storica, dall'età antica fino all'idrogeno – incrociando i molti dibattiti aperti, dalla scarsità delle risorse energetiche basate sul petrolio alle fonti alternative e rinnovabili, dalla sicurezza stradale agli effetti sulla salute. Fuligni e Rognini danno spazio anche al tema dei «quartieri difficili» e della loro riqualificazione. Secondo gli autori il ritorno d'attenzione sulle periferie è il segnale più evidente della crisi del legame sociale che attraversa la città: la separatezza, il distanziamento sociale e fisico tra ricchi, meno ricchi e poveri. Lo spazio urbano diventa uno scenario della disaffiliazione, e dello scollamento tra incorporazione spaziale e integrazione sociale. Sono lontane le *company town*: la città oggi disperde la sua forza lavoro sul territorio circostante. Il testo però non approfondisce le relazioni tra disagio delle periferie e regolazione politica dell'esclusione urbana. Qui forse un po' di sociologia poteva servire.

Pur partendo dal caso delle rivolte delle *banlieues* francesi, gli autori non tengono conto della ricchezza del dibattito in corso in quel paese. La descrizione delle periferie in cui si sono verificati gli scontri come «quartieri-ghetto» o «terre di nessuno» – secondo la rappresentazione prevalente e più diffusa mediaticamente – è fortemente semplificatoria della realtà sociale e non tiene conto dei *processi* di ghettizzazione sempre attivi e dell'insieme di pratiche discorsive e politiche locali che

costruiscono le periferie, mantenendo quelle condizioni di disuguaglianza economica, sociale e ambientale (come evidenziato da Lapeyronnie, Boucher, Moucchielli, Donzelot).

Un fenomeno della crisi delle città su cui Fuligni e Rognini concentrano efficacemente la loro attenzione riguarda l'emergere e la crescita del *periurbano* – effetto dei processi di urbanizzazione recenti e simbolo della multi-localizzazione della vita sociale degli individui. I *luoghi* del lavoro, del tempo libero, dei consumi si disperdono sul territorio della città, che si specializza funzionalmente e la mobilità diventa fonte di nuove stratificazioni sociali: consente di diversificare le scelte residenziali – ma solo a chi può permetterselo – ed accresce il rischio della segregazione accentuando nello spazio i riflessi delle disuguaglianze sociali. Questo nuovo fenomeno ha a che vedere con il desiderio di omogeneità, di distanza dagli altri, di lontananza dal diverso: il periurbano è il luogo dove ci si ritrova tra pari, il luogo dell'egemonia del ceto medio. La città, nata per offrire sicurezza ai suoi abitanti, sotto il segno della paura e dell'insicurezza, oggi si divide.

Gli autori fanno spesso riferimento al tema della globalizzazione dei mercati – alle grandi multinazionali che gestiscono un enorme potere economico e che influenzano fortemente i governi dei paesi in cui hanno sede; ed al tema che ne consegue, quello della comunicazione/partecipazione politica, specie sui temi ambientali. Infatti un effetto collaterale della globalizzazione è che si generalizzano percezioni comuni in relazione ai rischi, e nuovi valori, determinando movimenti di protesta internazionali che, per esempio, si

oppongono alle monoculture transgeniche e chiedono la tutela della biodiversità. Di fronte al dispiegarsi di rischi globali si compirebbe così il vero senso della globalizzazione, in quanto capacità di rinsaldare e mobilitare milioni di persone, localmente disperse e culturalmente differenti, di interconnettere le società della comunità mondiale contemporanea, con l'effetto di accrescere la loro interdipendenza e la loro consapevolezza del rapporto tra esseri umani, e con la natura.

Gli autori segnalano l'emergere di quella che Habermas ha definito «società civile mondiale», intesa come coscienza planetaria attiva, che si fa portavoce di ideali morali e politici, che è capace di indire dei «contro-vertici» ispirati a richieste di sostenibilità, decrescita, giustizia sociale, dignità umana, democrazia politica.

La crisi ambientale non significa semplicemente che l'attività umana incide in maniera spesso catastrofica sulla natura, ma anche un cambiamento degli ambienti sociali, che è affrontato dagli autori in modo tutto antropologico fenomeni sociali come aggressività e individualismo, narcisismo e consumismo – con una critica a quel conformismo culturale, che oggi riesce ad inglobare anche l'anticonformismo. Essi offrono una analisi originale sugli effetti di tre forme del narcisismo sull'ambiente: la prima riguarda la convinzione di onnipotenza – ed è riferita ai produttori, ai tecnocrati ed agli scienziati. La seconda riguarda la tendenza diffusa alla presentificazione, al vivere esclusivamente qui ed ora; e la terza riguarda la perenne sete di conferme del consumatore narcisista.

Gli autori – pur ponendosi in forma critica rispetto alla evoluzione

tecnologica – ne considerano gli aspetti positivi tra cui una crescita nella riflessività sociale: un nuovo modo di guardare a scienza, tecnologia, natura e noi stessi, ci ha reso consapevoli di nuovi rischi e incertezze per le quali diventa sempre più urgente una tematizzazione da parte del mondo politico e delle istituzioni. A tal proposito, in conclusione del loro testo Fuligni e Rognini interpellano gli amministratori stilando una *black list* e una *green list* – la prima contiene un elenco dei nemici della sostenibilità ambientale, la seconda propone vie alternative allo sviluppo, per preservare l'ambiente e per favorire la comunicazione e la socialità nelle città.

Antonietta Mazzette e Emanuele Sgroi, *La metropoli consumata. Antropologie, architetture, politiche, cittadinanze*, Milano, Franco Angeli, 2007, pp. 170.

CHIARA RABBIOSI  
*Università di Milano-Bicocca*

Il lavoro di Mazzette e Sgroi può essere considerato come un'elaborazione sintetica, ciò non di meno critica, di una serie di riflessioni emerse in più branche delle scienze sociali sul carattere delle città occidentali contemporanee alla luce delle trasformazioni degli ultimi 30 anni.

Gli autori compiono questa operazione cercando di integrare prospettive di analisi diverse così come è esplicitato nel sottotitolo del libro, e cioè attraverso l'analisi di modelli di pratiche interattive (antropologie), di forme materiali (architetture), di modalità di governo della collettività (politiche) e delle possibilità di partecipazione che