

**ABITARE L'ITALIA
TERRITORI, ECONOMIE, DISEGUAGLIANZE**



XIV CONFERENZA SIU - 24/25/26 MARZO 2011

**Falanga R., Dolcetti F. Ipotesi spicosociali sulle nuove
frontiere dell'urbanistica: il caso
di Fiumicino**

www.planum.net
ISSN 1723-0993

Ipotesi psicosociali sulle nuove frontiere dell'urbanistica: il caso di Fiumicino

Roberto Falanga* e Francesca Dolcetti**

Premesse

I contesti entro i quali gli urbanisti si confrontano con nuove domande sociali, organizzate in modo complesso, spesso imprevisto o percepito come imprevedibile, sono caratterizzati da una crescente crisi e disuguaglianza economica e sociale. Si lavora entro una frammentazione che non permette il facile ricorso a modelli di riferimento consolidato, ma sfida a progettare e riorganizzare spazi entro esigenze dense di estraneità. In questo scenario si sta sviluppando da anni, in vari ambiti dell'urbanistica, un dibattito sul passaggio – che consideriamo culturale¹ - dalle certezze di una pianificazione territoriale fondata su modelli e tecniche forti, che per essere efficace deve operare in contesti a risorse infinite, all'integrazione di dispositivi di concertazione istituzionale e partecipazione cittadina.

Quali psicologi impegnati da diversi anni nella ricerca psicosociale, proponiamo in questa sede un vertice da cui guardare la trasformazione immaginata, cercata e in alcuni casi temuta delle funzioni urbanistiche dentro le Amministrazioni Locali. Le tracce che riorganizzano il nostro discorso partono dal dialogo e la collaborazione avviati nel 2008 con alcuni membri del Dipartimento di Architettura e Urbanistica (DAU) dell'Università La Sapienza² e con l'Assessorato alle Risorse Ambientali e Turistiche di Fiumicino, interessato allo sviluppo dei propri progetti locali attraverso metodologie partecipative. L'oggetto del nostro discutere, attraverso ed attorno al quale il nostro incontro è andato costruendosi, sono state le prospettive di sviluppo del Comune che stava guardando a nuovi orizzonti per il governo del territorio.

Primo fra tutti si voleva pensare metodi di lavoro che includessero la conoscenza dei modi con cui cittadini e *stakeholders* stavano pensando al proprio rapporto con il contesto, intesa come informazione integrabile con le competenze di gestione territoriale. Ora, proprio l'utilità dell'ancoraggio ad un contesto, ci invitava a pensare

*Roberto Falanga – Dottorando presso CES (Centro de Estudos Sociais) Coimbra.

**Francesca Dolcetti – Studio ROS (RisorseObiettiviStrumenti), Roma; Docente del Laboratorio AET ed ISO presso SPS Studio di Psicosociologia, Roma.

¹ Il concetto di cultura è qui inteso nel suo versante simbolico, deposito e foriero di quelle rappresentazioni mentali condivise che implicano lo strutturarsi di prassi condivise (Carli e Paniccia, 2003).

² Uno degli ingegneri coinvolti in questo scambio era, a quel tempo, tecnico all'interno del Comune.

anche ai rapporti “interni” entro cui si muovono gli urbanisti; per dirla in termini organizzativi, pensarli anche quali attori a cavallo tra le richieste di un corpus politico committente e la dimensione di servizio rivolta ad altri e molteplici soggetti.

La creazione di uno spazio, innanzitutto di pensiero, che consentisse di lavorare partecipativamente con questa rete di soggetti, ci è sembrato un possibile modo per rimettere in circolo queste relazioni e soprattutto individuare chiavi di lettura utili ad azioni di governo. Proponiamo alcune delle questioni che ci hanno visto ragionare assieme.

Fiumicino: un caso unico e trasversale

Fiumicino, sito nell’area ovest di Roma, è un Comune di recente costituzione che presenta sotto il profilo demografico (rapida espansione), socio-culturale (gruppi di provenienza diversa), produttivo (alto potenziale economico e sede di servizi a livello direzionale), ambientale (sito archeologico e patrimonio naturalistico) una complessa serie di peculiarità urbanistiche, produttive e socio-culturali. La frammentazione del territorio, la contrapposizione tra centro e periferia (il legame con Roma), le ambivalenze tra centri simbolici e centri funzionali (il centro storico e le nuove dislocazioni dei servizi ai cittadini), la possibile antinomia tra sistemi di vicinato e reti relazionali (l’identità collettiva), tra commerci di prossimità e ipermercati, tra vie di comunicazioni urbane ed arterie stradali extraurbane, lo sviluppo di identità periferiche (la passata confluenza di cittadini dal Nord Italia e gli attuali flussi migratori e pendolari), il rapporto con la natura e con il paesaggio, i vuoti urbani e i non-luoghi (Augé, 1992) e quindi il rapporto tra la Fiumicino “vissuta” e quella non riconosciuta, sono alcune delle questioni rilevanti in questo territorio³.

Gli investimenti, le nuove opere e i cambiamenti dell’assetto non solo urbanistico, ma anche sociale e ambientale di Fiumicino mettono in luce un complesso rapporto tra locale e globale, tra amministrazioni comunali e grandi holding finanziarie che conducono una economia di nicchia a rapportarsi con un sistema allargato che guarda

³ Il sistema delle bonifiche avvenuto nel ventennio fascista ha riqualificato vaste aree riportate all’utilizzo agricolo, richiamando grandi gruppi provenienti da Emilia Romagna, Lombardia, Sardegna e Campania ad installarsi in questi territori. Dopo gli anni 60, Fiumicino è stata soggetta ad ingenti interventi e trasformazioni che hanno portato, tra le altre cose, un accentuato fenomeno di abusivismo edilizio (Bagnasco, 1998).

all'esterno perché con esso istaura un rapporto di dipendenza/sussistenza. Ne risulta una situazione di ambivalenza dove il rafforzamento delle realtà rurali, strategiche per le economie locali e nazionali, viene accompagnato da proiezioni di importanti cambi di destinazione d'uso per l'affermazione di un ruolo di spicco per le attività direzionali. Il progetto di ampliamento di quello che fu pensato come la "porta d'ingresso principale" per la città di Roma, l'Aeroporto Leonardo Da Vinci - costruito in pieno boom economico - gioca un ruolo principale nel suo richiamare dimensioni locali e sovra-locali, nonché attori politici e sociali diversi⁴.

Analogamente alla gestione della Riserva, l'ampliamento dell'Aeroporto indica una complessa compresenza di attori che provengono dal privato, dal pubblico e dall'associativismo⁵; in riferimento al coinvolgimento delle sfere politiche e governative, si richiama una complessa rete di soggetti, a volte ambivalentemente posizionati sulle questioni ad esso inerenti⁶.

L'evento critico entro questa dinamica complessa, rilevato da alcuni urbanisti impegnati in questo Comune, era rappresentato dall'estraneazione agita da parte dei numerosi attori locali. Mentre si lavorava alla pianificazione, ci si rendeva conto di quanto non si fosse formata "una riconoscibilità collettiva del territorio", tale da poter contare su un immaginario comune degli abitanti che ne mobilitasse l'interesse e ne prefigurasse una partecipazione⁷. Parliamo di quella percezione dell'"oggetto territorio, non come bene fisico, ma nella sua accezione di costruito sociale" (Marino, 2009: 2), capace di parlarci di come si organizzino e s'intreccino localmente interessi e relazioni. Visione condivisa con l'Assessorato alle Risorse Ambientali e Turistiche di Fiumicino allora in carica. In quel periodo emergeva quindi la priorità di conoscere quale senso d'identità collettiva si avesse di fronte, quale elemento capace di supportare l'attuazione dei piani in

⁴ Fiumicino racchiude realtà di stretto interesse per Roma, tutt'altro che "satellitari". Interessante è l'appunto emerso in "Capitale metropolitana periferie comuni. Rapporto di studio sulla condizione sociale, economica e territoriale" della Provincia di Roma per cui, riguardo le realtà periferiche vi sia il persistente rischio di trasformarsi in *quartieri dormitorio* privi di una propria vitalità ed identità (163).

⁵ Si tratta di società private (ADR, SpA, holdings, Confindustria, ecc.); agenzie pubbliche (ENAC, ENAV, ARPA, ANSV, ecc.), Associazioni di cittadini (Comitato Fuoripista, SaveFregene per Fregene, Coi Piedi per Terra, No Fly, ecc.), Associazioni ambientaliste (Greenpeace, WWF, Aero habitat, Respirare, AGR, ecc.).

⁶ L'Unione Europea appoggia il progetto ma persegue anche la promozione del settore agricolo e peschereccio nella tutela dell'ambiente; il Governo si schiera contemporaneamente nel sostegno all'ampliamento e nel rispetto dei vincoli statali sulla Riserva Naturale; la Regione Lazio, redattrice del Piano Paesistico Regionale ed i Comuni di Roma e Fiumicino, responsabili della gestione della Riserva, assumono posizioni analoghe.

⁷ A questo proposito, si veda Imbesi (2009).

costruzione. In una chiave psicosociale, il rilievo, inizialmente pensato attraverso un'assenza, il mancare di un senso del legame condiviso, si configurava come quel dispositivo linguistico capace di cogliere una dimensione sintomatica per aprire a significati più ampi. Era chiaro, innanzitutto agli urbanisti impegnati sul territorio, quanto entro questa labilità identitaria prevasse una visione privata incapace di riconoscersi in un senso di appartenenza, di sentirsi implicata a tutto tondo nell'uso di risorse locali. Così, mentre il lavoro impegnava funzioni amministrative e tecniche perché assumessero decisioni, sfumavano proprio gli interlocutori della progettazione del territorio. Di qui l'ipotesi di lavoro condivisa con noi di cogliere e sollecitare quei potenziali elementi trasversali in grado di mettere in connessione quella frammentazione. Ciò che non appariva chiaro era come renderla non solo percepibile ma organizzabile in informazione utile.

La nostra funzione, più specialistica, era di recepire questo bisogno mettendo in campo categorie e strumenti non solo per esplorare questa istanza ma, strutturando una ricerca-azione secondo metodologie capaci di cogliere i modelli di simbolizzazione (Carli e Paniccia 2002) del rapporto con il territorio, stimolare e sollecitare un'implicazione degli attori locali che desse conto di come quei gruppi sociali stessero declinando le loro appartenenze a Fiumicino e poterci muovere entro una meta-cornice di ripensamento delle politiche del territorio.

Nonostante ci fosse questa consapevolezza, condivisa dai tecnici e dall'amministrazione, essa era attraversata da due anime: una animata dal desiderio di conoscere e sollecitare rappresentazioni sul territorio, l'altra che ne preoccupava. L'ipotesi di istituire una partecipazione dei soggetti, e delle agenzie sociali sul territorio, paventava però la possibilità che si scatenassero conflitti irrisolvibili. Il timore era che essi pregiudicassero l'auspicato processo di sviluppo, in contrasto proprio con l'interesse per il "miglioramento della qualità di vita" evocato dall'Assessore. Il problema che si poneva allora era poter ripensare all'ambivalenza con cui si guardava da un lato la crescente consapevolezza riguardo all'importanza di saperne qualcosa di più sui modelli culturali e sociali, dall'altro la difficoltà di pensare ai conflitti, e alle dinamiche che li animano, non solo quali ostacoli ma anche germi di risorse identitarie di una collettività altrimenti preda del particolarismo e della sfiducia verso rapporti e progetti futuri, in altri termini immersa in un rapporto anomico con il contesto. Infatti, lavorare allora sulla Riserva Naturale, e oggi sull'Aeroporto, non significherebbe stare

tout court sulle politiche che riguardano tali realtà, bensì mobilizzare quel rapporto critico, individualizzato e diffidente che lega cittadini ed Istituzioni per esplorare come e se sia possibile trovare punti di incontro condivisibili sul governo del territorio.

La difficoltà a tralasciare un'ottica comune a Fiumicino, assieme ad alcuni mutamenti e avvicendamenti fra i responsabili delle politiche che dilatavano i tempi di questa rielaborazione, ha infine implicato la difficoltà di avviare la ricerca, allora incentrata sugli usi della Riserva Naturale. A nostro avviso è utile tornare all'attenzione alla relazione che gli urbanisti hanno con la committenza per cui "se si tende ad una meta (dell'Ente) da raggiungere bisogna attrezzarsi per far convergere su di essa gli obiettivi e le forze dei molti che vi lavoreranno" (Marino, 2009).

Sappiamo che attualmente alcune approcci a Fiumicino stanno cambiando ma resta l'ipotesi che il dispositivo partecipativo vada pensato di volta in volta, e a partire proprio dalla relazione con il committente. La partecipazione non è un oggetto definitivamente buono, evoca il consenso ma anche la sua possibile messa in discussione; minacciosità che a nostro avviso non risiede di volta in volta nei problemi locali quanto nell'aver dei modelli per trattare la conoscenza e l'implicazione dei soggetti in gioco.

Urbanistica: alcuni interrogativi e sollecitazioni

Riprendendo questa vicenda da un vertice più generale, l'interesse per un lavoro condiviso a Fiumicino ha preso forma quando si è colta l'esigenza, di un nucleo di urbanisti, ad interrogarsi sulla propria funzione proprio a partire dalle realtà locali e mentre si prospettavano aperture dell'operare all'interno dell'Amministrazione⁸. In questo passaggio, ci è sembrato di individuare un valore più ampio, riferito allo statuto di un'urbanistica guidata da forti competenze tecniche, in favore di una sua ridefinizione quale disciplina "debole"⁹. È un passaggio dove un'azione che non resti circoscritta agli strumenti a disposizione, quelli tecnico-specialistici, può reinventare un modo integrato di utilizzarli. Si apre la prospettiva di connotare meno la funzione

⁸ Si veda a questo proposito Grasso e Salvatore (1997).

⁹ Si veda la tendenziale dissipazione del criterio forte di razionalità scientifica e della relativa giustificazione epistemica verso uno statuto debole della scienza come sapere contingente sottratto alla meta-riflessione logico-empirica fondante, e consegnato all'analisi relativistica del mutamento storico-sociale (Sciarra, 2002).

urbanistica quale tecnica e maggiormente quale servizio¹⁰. Se ciò può essere assunto culturalmente come la perdita di un'identità illustre e consolidata, ma probabilmente "isolata", permette di traguardare verso uno sviluppo della professione che fa della rete e dell'interdisciplinarietà un proprio punto di forza. La questione evidentemente non è nuova ma l'apertura verso pratiche innovative, come a Fiumicino, ha incrementato spunti di riflessione sulla non linearità dei percorsi quando si passa dai modelli alle prassi¹¹.

Questo rimette al rapporto con la Pubblica Amministrazione e con le agenzie sul territorio: da un lato alla relazione fra dimensione decisionale dei processi tecnici e politica, dall'altro ai modelli del funzionamento organizzativo che li incarnano, se li pensiamo come modi di essere delle relazioni. La prima questione richiama al problema del consenso e alla crisi decisionale che spesso porta con sé, come nel caso di Fiumicino e del lavoro sulla Riserva Naturale; e ad un'urbanistica scotomizzabile dalla dimensione politica, se pensata in modo circoscritto alla sua specializzazione. Ecco che allora si rischia un rapporto di delega che "scarica" incombenze su chi lavora sul campo della progettazione. Vediamo anche il rischio di passare dalla deresponsabilizzazione, dove l'urbanista mantiene solo un'investitura sulle dimensioni tecniche, ad un'apertura confusiva per l'adozione di linguaggi altri e altrui, che rischiano di liquidare specificità. Strettamente connessa è quindi la questione del funzionamento organizzativo: in contrasto con ipotesi di tipo "oggettivista", rispondere e partecipare delle dinamiche e delle reti fisiche e relazionali rimette al funzionamento fra il potere di una neutralità ad un uso della conoscenza delle realtà locali di cui lo stesso professionista è parte. Si passa dal rifiuto dell'urbanista di una propria presunta oggettività, garantita da una struttura verticistica e funzionalista che riduce le competenze alle sue componenti tecniche e procedurali, e traghettare le proprie competenze verso un percorso debole che persegua il cambiamento attivando risorse di conoscenze che vengono da altri rapporti disciplinari.

Il lavoro dell'urbanista è dunque foriero d'implicazione sia sul versante delle amministrazioni che delle comunità presenti sul territorio laddove, si comprenda l'utilità di cogliere le criticità in atto, come nel caso di Fiumicino dove si trattava di lavorare su

¹⁰ Sullo sviluppo del concetto di servizio si veda Norman (1984), e sul rapporto tecnicità e orientamento al servizio si veda Carli e Paniccia (1981).

¹¹ A proposito si veda, tra gli altri, Piazzi e Remi (2008) che narrano di un tentativo "fallito" di progettazione.

un immaginario collettivo in grado di contenere e rimodulare posizioni privatistiche ed idiosincratiche. Mancare la conoscenza di questo immaginario comune significava disconoscere le attese e gli usi del territorio, esitando nell'apparente e rassicurante - quanto illusoria - assenza di conflitti. Era piuttosto l'anomia quella che soggiaceva all'assenza di una conflittualità dinamica, e che invece poteva avviare la mentalizzazione stessa delle risorse locali; anomia che disegnava uno scenario dove il ritiro nel privato rendeva difficile pensare ad una partecipazione civica e politica che sostenesse compatibilmente gli effetti delle dinamiche economiche, delle diaspore sociali e delle ingiustizie.

La necessità di allargare i processi di progettazione della città accompagna la nascita stessa dell'urbanistica. Questo vede una disciplina legata strettamente alle esigenze dei sistemi politici, da sempre dotata di strumenti necessariamente tecnici e normativi per rispondervi. Da tempo essa si confronta con l'ampio uso che è stato fatto negli ultimi anni del concetto di "partecipazione", questo lo ha reso spesso oggetto polisemico a rischio di retorica, rendendo opache le sue peculiarità nei diversi ambiti. Per quanto riguarda l'urbanistica, partecipazione è concetto che rimanda ad una varietà di azioni che vanno dalla *advocacy planning*, alla progettazione partecipativa, al *consensus building*, alla pianificazione comunicativa e via discorrendo. Sono questi modi di declinare un diverso *policy making* con gli strumenti della *governance*, proponendo cioè il passaggio da organizzazione *super partes* alla concertazione ed integrazione delle agenzie che si muovono per lo sviluppo sul territorio, fondando la bontà delle decisioni non su prassi tecniche forti ma sui risultati, termine che preferiamo scomporre in progetti ed obiettivi¹².

Se non si vuole ridurre la crescente complessità delle società a problemi di tipo meramente locale, o piuttosto legarla a problematiche di carattere così generale da non essere più concettualmente "afferrabile", i dispositivi partecipativi possono fungere da snodo per cogliere e rimodulare questioni trasversali. Ciò significa che a monte della creazione di condizioni di compatibilità ed orientamento agli scopi del territorio, verificabili sugli aspetti di convivenza, ci si deve dotare di criteri per leggere il rapporto tra cittadini ed istituzioni, conoscendo i processi generativi, simbolici e quindi in azione, di quelle prassi e quegli automatismi che possono ostacolare un lavoro in sinergia con i cambiamenti politici, economici, sociali e culturali. Questo approccio psicosociale può

¹² Si veda, tra gli altri, Paba e Perrone (2010).

intervenire esplorando le dinamiche locali coniugando le dimensioni cognitive con quelle culturali – l’immaginario – e mettere a punto strumenti costruiti per rilevare questi movimenti/modelli che attraversano sensibilità, atteggiamenti, opinioni collettive¹³.

Ciò che intendiamo é che non ci sia solo una forma di condivisione culturale che corre sul filo della comunicazione, ma che ve ne sia una che corra anche su una dimensione legata all’immaginario condiviso, alle rappresentazioni sociali del contesto e che ciò sia leggibile come l’articolazione di differenti modelli culturali in relazione tra di loro. Proponiamo di seguito alcune possibili derive che abbiamo colto nello studiare le azioni partecipative e che ne frustrano gli esiti, ad esempio traducendosi nella crisi decisionale degli attori locali.¹⁴

Assumere la “socialità” delle istanze, quindi la possibilità di avere criteri di lettura sui profili culturali che animano e vivono un territorio, significa poter organizzare incontri partecipativi che non presuppongano un’idiosincrasia degli attori che si finisce per temere come incontenibile ed insaziabile, bensì istituire processi che si facciano carico di quella diffidenza reciproca di cui la partecipazione può essere palcoscenico e tradurla in uno strumento di riflessione. L’ampliamento del campo di studio e di indagine della realtà sociale è quindi pensato non come sommatoria di saperi e delle conoscenze particolaristiche di ciascun attore, colti da costrutti quali le opinioni, gli atteggiamenti e ecc., ma come rappresentazioni delle prerogative e delle competenze a lavoro. Il riferimento è alla simbolizzazione dell’appartenenza, del potere, della dimensione realizzativa, così come delle regole del gioco entro la convivenza. Tutto ciò significherebbe poter implementare una funzione urbanistica che inviti, prima di spiegare e convincere, a costruire reti di conoscenze sul territorio, non sui singoli attori ma fra gli attori, quale contributo al miglioramento del complesso *policy making* di un Ente Locale.

¹³ Ci riferiamo in particolare alla metodologia ISO che consente di costruire informazioni con i soggetti coinvolti, utili ad intervenire per lo sviluppo dei contesti (Carli, Paniccchia, 2002). Essa ha trovato numerose applicazioni in ambito comunitario ed organizzativo: si veda, tra gli altri, Carli *et al.* (2008).

¹⁴ Ci rifacciamo al lavoro di tesi di Laurea Specialistica di Roberto Falanga sul tema “Psicologia e urbanistica: integrazione di un intervento sul territorio” volto a cogliere le implicazioni urbanistiche nel riconoscimento delle *identità* di Fiumicino (relatrice la dott.ssa Francesca Dolcetti e secondo relatore il dott. Giuseppe Imbesi) ed al corrente Dottorato di ricerca presso il Centro di Studi Sociali di Coimbra, in Portogallo, dove sta sviluppando una Tesi sul ruolo dei funzionari tecnici delle Amministrazioni Locali che avviano processi partecipativi (relatore l’arch. Giovanni Allegretti e correlatrice la dott.ssa Francesca Dolcetti).

In altri casi, ci sembra che le prassi cerchino di accompagnare la *governance* con processi che ambiscono alla partecipazione entro una dimensione che si rivela ideologica, entro un'attesa magica di condivisione che rischia di fare il paio col suo opposto, cioè con una competitività senza fine. In altri casi ancora, ci sembra che la partecipazione rischi di girare attorno alla dimensione valutativa precipitata nell'indagine dell'uno sull'altro in assenza, e forse proprio per questa assenza, di un rapporto dove conti la presa di consapevolezza dei rapporti in essere, assieme alla presenza e al voto. Il rischio è dare spazio a dimensioni privatistiche come ancoraggio minimo a dinamiche di appropriazione e negazione degli altri gruppi sociali presenti, creando così false contrapposizioni con le autorità. Quando infine la partecipazione rimanda a dimensioni consultive, essa induce un rapporto "falsato" qualora divenga un elemento di facciata, senza che se ne sia colto un senso, un'utilità o una problematicità entro cui implicare gli attori locali, ma dove "si tiene a bada" un far entrare in rapporto fra loro quelle differenziazioni che, come per Fiumicino, si avvertono come temibili.

Riflessioni conclusive

Lo sviluppo di un territorio passa necessariamente per un incontro di poteri, forze e interessi. Se questo non vuole divenire un deterrente per scotomizzare le pratiche governative in procedure tecniche che sostengano, nei fatti, scelte politiche imposte ed invasive, può al contrario rappresentare una risorsa. Una risorsa controversa, per sua stessa natura, che richiede coraggio ad essere affrontata e che, nel caso di Fiumicino, può diventare quel passaggio obbligato per la sostenibilità degli interventi. Attualmente il progetto di ampliamento dell'Aeroporto di Fiumicino coagula perciò molte delle questioni sollevate in questo testo e ne è testimone la costituzione di un Comitato di cittadini che, sia pure entro i limiti del work in progress, si è dato come priorità la divulgazione di informazioni e materiale scientifico rispetto al progetto¹⁵. L'esigenza di autorganizzarsi per re-incontrarsi sui temi comuni di questo territorio, rappresenta non solo una delle poche esperienze che vedono questo tessuto sociale recepire politiche territoriali, ma la possibile apertura di un orizzonte diverso per l'elaborazione delle politiche stesse. In questo senso, la partecipazione come dispositivo che rimetta in movimento il dibattito, anche conflittuale, può servire in termini di interventi efficaci a

¹⁵ Ci stiamo riferendo al Comitato Fuoripista: www.comitatofuoripista.blogspot.com

lungo termine in grado di recuperare la frammentazione di un contesto in bilico tra anomia¹⁶ e cambiamento. Il primo, esito di una deriva culturale nel nostro Paese, punto critico sotto osservazione che può lavorare utilmente nelle analisi del sistema politico, nel senso che può essere testata entro i contesti. L'altro, il cambiamento, quale esito di trasformazioni dei sistemi produttivi e di convivenza che solo in parte possono essere rimandati a percorsi e modelli comuni.

Di recente un'area di questo Comune è stata implicata entro un lavoro di conoscenza, in parte già attuato ma con sviluppi ancora in atto, prodotto da un'agenzia della Provincia che, fra i suoi diversi strumenti, ha adottato un'esplorazione sul campo in continuità con questo approccio riflessivo e con le sue specifiche metodologie di lavoro psicosociali. Tutto ciò richiama la possibilità di pensare all'urbanista come ad un soggetto che rielabora il suo mandato nella misura in cui accoglie, interpreta e tratta le "domande di sviluppo" in sinergia con la struttura in cui è inserito e che, a sua volta, chiede di avere più conoscenza sui rapporti di convivenza fra attori sociali *in loco*. Un'esigenza tanto più avvertita in uno spazio di frontiera come Fiumicino, che serba la risorsa di "terra di mezzo" strategicamente posizionata tra la grande città e la piccola comunità, in tensione tra il mettere radici e il volare.

Riferimenti bibliografici

Augé, Marc (1992), *Non luoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Seuil: Elèuthera.

Bagnasco, Carlo (dir.) (1998), *Il delta del Tevere*, Roma: Fratelli Palombi Editori

Bonazzi G. (2002), *Come studiare le organizzazioni*, Bologna: Il Mulino.

Carli, Renzo; Bucci, Fiorella; Dolcetti, Francesca; Giovagnoli, Fiammetta (2008), "Riflessioni sulla metodologia utilizzata nella ricerca", in Carli, Renzo; Pagano, Paola (a cura di), *San Lorenzo. La cultura del quartiere e i rapporti con la psicologia*, Roma: Edizioni Kappa.

Carli, Renzo; Paniccia, Rosa Maria (2003), *L'analisi della domanda. Teoria e tecnica dell'intervento in psicologia clinica*. Bologna: Il Mulino.

¹⁶ Secondo Emile Durkheim, lo stato di anomia definirebbe una caratteristica del sistema culturale di riferimento (norme, valori e tradizioni), in cui l'individuo si trova inserito e rappresenterebbe l'antitesi della solidarietà sociale. Da una parte la rappresentazione di un gruppo, dall'altra, con lo stato di anomia, il suo disintegrarsi, dovuta ad un continuo mutamento sociale proprio di una moderna società industriale. Per lo sviluppo del concetto di anomia si veda anche Talcott Parsons e Robert Merton (Bonazzi, 2002).

- Carli, Renzo; Paniccia, Rosa Maria (2002), *L'analisi emozionale del Testo. Uno strumento psicologico per leggere testi e discorsi*, Milano: Franco Angeli.
- Carli, Renzo; Paniccia, Rosa Maria (1981), *Psicosociologia delle organizzazioni e delle istituzioni*, Bologna: il Mulino.
- Ceruti, Gianluigi (dir.) (1993), *Aree naturali protette*, Milano: Editoriale Domus.
- Gisotti, Giuseppe (1985), "Aspetti naturalistici del litorale romano" in *Capocotta ultima spiaggia*, Roma: Ed. Quasar.
- Grasso, Massimo; Salvatore, Sergio (1997), *Pensiero e decisionalità. Contributo alla critica della prospettiva individualista in psicologia*, Milano: Franco Angeli.
- Imbesi, Giuseppe (2009), "Fiumicino: verso quale identità?", Fiumicino Quaderni DAU.
- Marino, Estella (2009), *Il governo del territorio: prodotto di teorie, politiche, pratiche o prassi? Descrizione empatica e riflessione critica da una ricerca "impiegata" sul territorio*, V Giornata di Studi INU - Urbanistica e Politica - Napoli, 23 ottobre 2009.
- Normann, Richard (1984), *La gestione strategica dei servizi*, trad. it. (1992) Milano: Etas.
- Paba, Giancarlo; Perrone, Camilla (a cura di) (2010), *Partecipazione e politiche territoriali, Contesti. Città Territori Progetti*, Rivista del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio Università di Firenze, 1.
- Piazzì, Paola; Remi, Sergio (2008), "L'impresa sociale di comunità: dalla definizione all'azione", *Quaderni di Restore*, 8.
- Provincia di Roma (2010), "Capitale Metropolitana. Periferie Comuni", *Rapporto di studio sulla condizione sociale, economica e territoriale*, Materiali di approfondimento, presentata a Roma il 18 ottobre 2010.
- Sciarra, Ezio (2002) *Motivi e sviluppi dell'epistemologia contemporanea dal riduzionismo all'incommensurabilità*, Chieti: Libreria Universitaria Editrice.