

le sigle che li denominano. Generalmente l'enfasi è sulla già citata sigla UAV, a questa però si affiancano "RPV" (*remotely piloted vehicle*), "RPA" (*remotely piloted aircraft*) e "RPAS" (*remotely piloted aerial system*) e le loro varianti linguistiche.

Per i lettori è di particolare interesse lo spazio che i curatori hanno dedicato alle domande che solitamente i ricercatori si pongono per le loro indagini e ricognizioni aeree, oltre che per realizzare l'output finale, come ad esempio quanto è grande l'area di interesse? O quale dovrebbe essere l'altitudine di volo per la copertura appropriata? Quale tipo specifico di fotocamera o sensore è essenziale per quel sondaggio? Quali sono le condizioni di decollo e di atterraggio previste nell'area operativa? E tante altre, tutte necessarie per spiegare che per avviare il flusso di lavoro è necessario chiarire il tipo di sistema UAV, le configurazioni e gli accessori più appropriati secondo l'area di ricerca, ma anche gli obiettivi di sondaggio che a volte richiedono altri componenti ed equipaggiamenti che fanno aumentare i costi della tecnologia.

Fino a poco tempo fa, gli UAV venivano usati principalmente per scopi fotografometrici, ma oggi grazie alla maggior capacità di carico e durata sono impiegati anche nel telerilevamento, equipaggiati con sistemi elettro-ottici multi-spettrali (visibile/termico/infrarosso) e sistemi LIDAR, in grado di acquisire nuvole di punti 3D per applicazioni in ricerche archeologiche, geografiche, idrologiche dall'analisi della dispersione termica del terreno e/o edifici al monitoraggio della qualità dell'aria, dalla misurazione delle deformazioni del suolo causate da fattori naturali e dallo sfruttamento delle risorse del sottosuolo alla stima del fabbisogno idrico delle colture fino alla misura del consumo di suolo agricolo per effetto dell'espansione delle aree urbane.

Sul fronte della rivoluzione tecnologica va segnalato che la flessibilità dei droni ha permesso a molti più utenti di produrre punti di vista e prese dall'alto senza ricorrere a vie istituzionali o a fornitori commer-

ciali. Altro aspetto di notevole importanza è il vantaggio della rapidità di condivisione di dati e di immagini già disponibile e naturalmente in divenire in futuro.

Vi sono ancora parecchi nodi da sciogliere che riguardano le regole nazionali e internazionali che concernono gli UAV e chi li utilizza. Siamo ancora lontani da un equilibrio tra esigenze operative e limiti giuridici, fattori che investono temi quali la formazione, le competenze dei piloti, le distanze di volo, le autorizzazioni, oppure le sanzioni per chi fa un uso improprio dei droni.

E se la capacità di librarsi sopra un punto o la possibilità di impostare una velocità di volo arbitraria ampia lo specchio degli studi e dei campi di approfondimento, è necessario comunque pensare che un'autonomia dell'ordine di 30 minuti, rende ancora i droni adatti solo per una serie limitata di applicazioni. In questa direzione, il lavoro dei tre curatori diventa un punto di riferimento sul piano applicativo, sottolineando quanto la ricerca sia necessaria per superare i suddetti limiti e dotare i droni di una maggiore autonomia, mantenendo la capacità di decollo/atterraggio verticale e *hovering*, in modo da rispondere efficacemente alle complessità del mondo contemporaneo.

Luisa Carbone
Università degli Studi della Tuscia

Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo

Marco d'Eramo

Milano, Feltrinelli, 2017, pp. 254

Un'affermazione importante e del tutto condivisibile, nelle pagine introduttive al volume, apre in maniera straordinariamente interessante a una lettura concreta, e quindi anche

propriamente geografica, del turismo: «è proprio il turismo che ci mostra quanto assurda è la contrapposizione tra moderno e postmoderno, perché, in quanto “superfluo”, il turismo rientra di diritto nel postmoderno, ma la sua materialità di acciaio, auto, aerei, navi, cementifici, lo situa tutto dentro la pesantezza industriale del moderno» (p. 12). Affermazione accompagnata da dati quantitativi impressionanti, benché relativi solo alle attività turistiche in senso stretto (e non anche all'indotto, alle attività produttive e di servizio a monte e a valle del turismo in senso stretto: quelle cui invece allude il passo citato): il 10% del PIL mondiale (come dell'Italia – ma per la Spagna diventa il 15%), 280 milioni di posti di lavoro, 1,2 miliardi di viaggiatori internazionali e così via. Però, appunto, rimane estremamente difficile valutare l'insieme delle altre attività, collegate a quelle del turismo «vero e proprio». E perciò nel seguito del libro, mentre l'esame delle tendenze e delle implicazioni del turismo assume accenti sempre più antropologici, socio-politici e anche filosofici, i riferimenti puntuali e documentati alla materialità della mutazione turistica non sono frequenti quanto si potrebbe sperare dopo aver letto il primo capitolo. Non che sia facile, del resto, enuclearli e quantificarli, e non sarebbe corretto considerare questo come un reale limite del lavoro.

Come in precedenti libri (*Il maiale e il grattacielo*, 1995; *Lo sciamano in elicottero*, 1999), d'Eramo riesce a considerare le questioni che affronta in una chiave sempre e coerentemente globale e «politica» (anche senza le virgolette), pure quando prende in considerazione fenomeni o eventi strettamente locali, quasi provinciali o addirittura vernacolari, che riconduce con chiarezza a dinamiche mondiali, ben saldamente inserite in processi di ordine generale, tendenzialmente «universale»: come è ad esempio con il richiamo all'ipotesi di S. Žižek, per il quale «Ovviamente, la forma ideale di ideologia di questo capitalismo globale è il multiculturalismo

[... che] tratta ogni cultura locale nel modo in cui il colonizzatore tratta i popoli colonizzati – come “nativi” le cui usanze vanno attentamente studiate e rispettate [...] nello stesso modo in cui il capitalismo globale involve il paradosso di una colonizzazione senza una metropoli stato-nazione coloniale, così il multiculturalismo involve una paternalistica distanza eurocentrica e/o rispetto per le culture locali senza una radice nella particolare cultura propria di qualcuno» (p. 209); «Ovvero: “A noi il liberalismo, a voi il cannibalismo”» (M. Hollis, cit. *ibidem*) – il tutto, quindi, secondo una visione alquanto differente dal più ottimistico «monoculturalismo plurale» di A. Sen, ma non meno «universale», appunto. Se il sottotitolo del volume parla di *età del turismo*, è proprio nel senso che intende il turismo come marca distintiva di un'epoca: che quindi non può essere scollegata da nessuno dei «caratteri» dell'epoca stessa.

Allo stesso modo d'Eramo procede anche quando individua nel turismo ottocentesco, e poi naturalmente in quello del secondo Novecento, una delle manifestazioni dell'«inseguimento» che le classi subalterne operano da secoli nei confronti delle classi egemoni, tentando di appaiarle con espedienti mimetici che ricordano da vicino pratiche di magia simpatica (l'istruzione, l'abbigliamento, l'alimentazione, l'arredamento, la «buona educazione», il turismo...): anche in questa lettura, guida l'analisi e le dà vigore interpretativo una concezione unitaria delle dinamiche sociali (soprattutto per l'Occidente) e di quelle imperialistico-coloniali (soprattutto per il resto del mondo). Con il complementare ruolo del «disprezzo sociale» o «razziale», secondo i casi, espresso dalle classi (e culture) via via egemoni nei confronti delle plebi di *parvenus* che si affacciano alla pratica del turismo come se equivallesse davvero al viaggiare dell'aristocratico. E questa rimane per tutto il volume una delle chiavi di lettura, dapprima tutta al negativo, poi sempre meno critica.

Istruttive e divertenti notizie ricordano alcune delle mete turistiche urbane ottocentesche – le fogne di Parigi, gli obitori, i tribunali, le prigioni, gli «zoo umani» (gli allestimenti etnografici con persone in carne e ossa, di gran moda almeno fino alla prima guerra mondiale, ma anche oltre) – ipotizzando che siano state abbandonate, in termini di visita reale, forse solo perché sostituite da omologhe, e altrettanto voyeuristiche, visite «virtuali» consentite dalla televisione e dal cinema (il *Grande fratello* come «zoo umano», ad esempio); considerazione cui possiamo aggiungere che un po' tutti i viaggi turistici pongono il turista nella situazione di un visitatore di zoo. Non meno fondati i riferimenti alla necessità, per il turista, di «riconoscere» oggetti e luoghi noti, e ricercati solo perché noti: come sappiamo bene in Italia, grazie agli affollamenti turistici in due-tre città e, qui, in due-tre luoghi per città, nell'appagamento di aspettative, e non di scoperte. È la stessa traiettoria che porta alla necessità di «documentare» i luoghi visitati, fotografandoli o, meglio, «fotografandocisi» dentro (il *selfie* del titolo): spesso, come possiamo constatare, non *vedendo affatto* l'oggetto fotografato, perché non se ne ha il tempo, e rimandandone la contemplazione al momento del ritorno, ma in fotografia. (E qui interessanti, sia pure un po' scontate, le osservazioni su autentico e inautentico, originale e copia ecc. e le molte citazioni in tema, tra le quali illuminante una da Mark Twain: «Le scene d'Oriente sembrano più belle nelle incisioni», p. 45).

E così via. La competizione fra turismo e vita urbana (o, meglio: sopravvivenza delle città), considerato peraltro che nel libro compare un *focus* evidentemente più attento agli ambienti urbani: anche perché «Siamo entrati in un mondo che è insieme fatto di città multidimensionale e di multicittadinanza spaziale» (p. 220). La competizione fra *insiders* e *outsiders*. L'ambiguità o piuttosto falsità dei «siti culturali», Unesco e non, della correlata «identità», delle infinite «invenzioni della tradizione». Il

dilemma tra conservazione a oltranza e ripristino funzionale, che d'Eramo prova a sintetizzare come dilemma tra autentico e vero. Il ruolo dell'alienazione sociale (e urbana) nel produrre desiderio di evasione e di turismo; insieme la ricerca dell'alieno, l'altro-da-sé (con tanto di divagazione – tutt'altro che peregrina – su extraterrestri e UFO); e infine il desiderio di «alienarsi», rendersi estraneo, come spinto al movimento. Il turismo enogastronomico, ovviamente. Il problema del tempo «libero», teoricamente liberato dal lavoro, ma fattualmente costretto, in mancanza di alternative possibili in un sistema che si fonda sulla logica marginalista (p. 179), a un impiego consumistico; mentre la progressiva scomparsa del lavoro salariato sembra preludere a una fase in cui il «tempo liberato dal lavoro» potrebbe non esistere più e trascinare nella sua scomparsa anche il turismo di massa che ne era un corollario (p. 216). Ma anche la rivalutazione del turismo di massa contemporaneo – o almeno una sospensione del giudizio – tenuto conto della natura sostanzialmente classista delle critiche, vecchie e nuove, alle modalità turistiche seguite dalla plebe dei *parvenus*, e delle fatuità dello «psicologismo d'accatto che impronta la maggior parte delle ricerche sul turismo, come se uno dovesse spiegare il singolo meccanismo mentale che spinge a mettersi in viaggio, invece di guardarne la dimensione squisitamente collettiva» (p. 223).

E molte altre cose, tutte ben dette, ben documentate, spesso francamente suggestive, un po' mortificate da un *editing* non ineccepibile, ma che insieme si fanno leggere con gusto e attenzione.

Allora, che dire di questo libro? Primo: che non mi piace per niente il titolo, viziato come sono da scelte molto, ma molto più suggestive e ricordative per altri libri di d'Eramo (*Via dal vento, Il maiale e il grattacielo*). Secondo: dice cose che già sapevo, anche se le dice argomentandole come senza dubbio non saprei fare, ragion per cui non mi ha dato in più che una rimar-

chevole quantità di ottimi dettagli. Terzo, e conseguente: non mi ha entusiasmato, come seppe ad esempio fare *Il maiale e il grattacielo* (ma è passato così tanto tempo, da allora, che forse è un problema mio, e non di questo libro), del resto strettamente analogo a questo, che è altrettanto «libro-rete» di questioni e concetti tenuti insieme da un superbo collante di intelligenza e di vastità di ottiche. Quarto: espone il suo percorso con una chiarezza, una onestà e una capacità persuasiva del tutto (purtroppo) inusuali, apprendo a prospettive di approfondimento, magari a volte appena abbozzate, ma sempre stimolanti in sommo grado. Quinto: l'ho adottato come testo per i miei studenti, che non mi sembrano affatto pretenziosi (e schizzinosi) quanto lo sono diventato io, e che ne dovrebbero ricavare non poche buone idee.

Claudio Cerreti

Università degli Studi di Roma Tre

L'interscambio montagna città. Il caso della città metropolitana di Torino

*Giuseppe Dematteis, Federica Corrado,
Alberto Di Gioia, Erwin Durbiano*

Milano, Franco Angeli, 2017, pp. 144

Questo prezioso libro di Giuseppe Dematteis, Federica Corrado, Alberto Di Gioia e Erwin Durbiano costituisce una ulteriore importante tappa di un lungo percorso di ricerca, iniziato ormai da molti anni. Un percorso che vede gli autori impegnati nella costruzione di metodologie di analisi e di ricerca fortemente innovative tese a far emergere, attraverso l'elaborazione di concettualizzazioni nuove, il "divenire della montagna alpina" all'interno dei più ampi sistemi urbani in

cui essa appare ormai inserita. A partire dal riconoscimento della specificità dei contesti montani, che li porta a costruire una cassetta di attrezzi interpretativi originali, capaci di analizzare con acutezza, sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo, le molteplici e contraddittorie dinamiche in atto, gli autori con diverse opere, nel lungo cammino compiuto, sono riusciti, volta per volta, a smantellare quegli stereotipi che avevano relegato la montagna alpina nel ruolo di territorio marginale rispetto alle città. Tramite questo lavoro hanno prodotto un cambiamento generale nell'immaginario di questi territori e hanno fatto emergere l'immagine di un contesto, tutt'altro che periferico, in cui, come in una sorta di vero e proprio laboratorio, si stanno sperimentando modelli sociali e di vita, forme del costruire, pratiche di vita e di lavoro fortemente innovative, pensati in più stretta armonia con gli ambienti naturali e con le componenti storiche che strutturano il territorio. In questo modo essi hanno cominciato a lanciare una nuova visione territoriale in cui la montagna alpina da pietra scartata si trasforma in una pietra angolare da cui ripartire per immaginare una inedita forma urbana: la metro montagna. Una forma urbana, non identificabile più in un insediamento agglomerato e circoscritto, ma caratterizzata piuttosto da un assemblaggio di parti di territorio. Una sorta di mosaico formato da tessere diversificate e interagenti tenute insieme da una molteplicità di circuiti e di scambi. O meglio ancora per dirlo con le parole di Magnaghi citato da Durbiano nel testo: una bioregione urbana policentrica in cui "le aree marginali e periferiche riacquistano centralità nel garantire la riorganizzazione di relazioni di reciprocità non gerarchiche fra sistemi urbani e agroforestali per realizzare nuovi equilibri ecosistemici, energetici, alimentari e funzionali" (Magnaghi A., Fanfani D. – a cura di, *Patto città campagna. Un progetto di bioregione urbana per la Toscana centrale*, Firenze, Alinea, 2010).

È proprio in quest'ambito che si colloca