

Recensioni

Stefano Storchi e Fabrizio Toppetti (a cura di), *Città Fragili*, ANCSA Documenti 2020, E. Lui tipografia, Reggio Emilia, 2020, € 12,00.

Chissà come sarebbero le nostre città se fossero vuote. Spesso ce lo siamo chiesti, con difficoltà abbiamo provato a immaginarle oppure le abbiamo ammirate sul grande schermo. Le immagini che sono corse in tv, sui giornali e sui *social* in questo periodo però non sono tratte da film, ma erano le nostre città, svuotate dalle misure per arginare il contagio da coronavirus e osservate attraverso lo sguardo delle *webcam* pubbliche.

A fine febbraio 2020 l'epidemia da coronavirus si diffonde in Italia partendo dalla Lombardia e scendendo in poco tempo per tutta la penisola: un momento eccezionale, impensabile vista la sua drammaticità. Si sono dovuti prendere dei provvedimenti mai adottati in precedenza e come conseguenza è stato anche necessario cercare di ridisegnare le distanze, modificare i livelli di comunicazione e incontrarsi attraverso vicinanze virtuali. Lo *status quo ante* che prima sembrava una gabbia della quale voler uscire e di cui modificare la struttura, oggi sembra invece essere un desiderio al quale ritornare. Ma è ormai comunemente condiviso che vi è una necessità di cambiamento sia rispetto al mondo pre-pandemia, a causa dell'eredità lasciata dal coronavirus. La crisi che stiamo attraversando e che potrebbe presto inasprirsi ci pone di fronte a diversi interrogativi su quale sarà la vita urbana dopo il coronavirus, quali saranno le relazioni sociali e umane che osserveremo e come sarà la vita nelle città. Ma se dietro ogni problema c'è un'opportunità, allora anche questo periodo pandemico può rivelarsi un'ottima occasione per riflettere sul futuro delle città ragionando su di esse, sia come sistema che come esperienza, e facendole tornare agli antichi splendori seppur con peculiarità differenti.

Il volume della collana ANCSA (Associazione Nazionale Centri Storici e Artistici) curato da Stefano Storchi e Fabrizio Toppetti cerca di rispondere a questi interrogativi. Dunque le città sapranno rispondere ai nuovi bisogni della società nel post-coronavirus? Come sarà possibile progettare parchi cittadini o aree pubbliche che sappiano mantenere il distanziamento sociale? Nel volume architetti, urbanisti ed esperti (Giandomenico Amendola, Oberdan Armanni, Letizia Carrera, Teresa Cannarozzo, Gianni Carullo, Francesco Evangelisti, Marika Fior, Franco Mancuso, Stefano Francesco Musso, Gabriele Pasqui, Maria Rita Pinto, Stella Serena, Filippo Mario Stirati, Stefano Storchi, Maria Adele Teti, Fabrizio Toppetti, Serena Viola, Mauro Volpiano) si interrogano così sull'assetto da dare alle città in seguito alla fase 2 dell'emergenza covid. Non si parlerà più di densificazione, ma si lascerà spazio al distanziamento all'interno dei luoghi urbani? Se da un lato la vita rinnovata e fondata su basi diverse da quelle a cui da anni si era avvezzi ci fa rimpiangere quella del pre-epidemia, dall'altro ci fa porre in maniera repentina il problema del "dopo" e dunque il ripensamento della stessa con gli standard qualitativi nuovi e necessari. Osservare e imparare i nuovi comportamenti non sarà facile dal momento che il tempo metabolico sarà alquanto dilatato, ma ci insegnerà a capire come riadattare gli spazi e come perfezionare il modo in cui viviamo la socialità,

la salute e il benessere. Gli spazi fisici della città cambieranno sulla base della mutazione dei bisogni dei cittadini che li abitano, cosicché si potranno poi ridefinire le grammatiche di una vita insieme seppur (forse) adeguatamente distanziati.

Città come Firenze e Venezia hanno risentito pesantemente della mancanza di turisti che quotidianamente camminavano tra i monumenti storici della città. Il turismo aveva però già reso instabile l'equilibrio tra visitatori e abitanti tanto che questi ultimi erano spesso spinti ai margini dello scenario cittadino arrivando a essere meno di un decimo dei turisti. La domanda dei visitatori così era arrivata a schiacciare quella degli abitanti, lasciando un'orma indelebile sull'economia e sulla quotidianità delle città. Ciò è anche frutto di una mancanza di attrazione da parte della città per i suoi abitanti. Si pone per tutte le città d'arte il problema del controllo degli accessi che riduca la concentrazione di turisti a dei livelli compatibili col distanziamento. Il caso più lampante è quello di Venezia, abituata alla vitalità lungo le calli e per i campi. Ma ciò ormai sembra essere solo un ricordo; anche se la città spera in un futuro prossimo che venga ristabilita la normalità che però non faccia sfigurare il suo bell'aspetto secolare, ma ne valorizzi l'essenza. Vedere le piazze d'Italia vuote ci fa capire che nel corso degli anni esse sono state modificate fino a degradarle e dunque deve essere questo il momento di riflessione sulla vita del dopo virus, immaginandocele con lucidità. Tale situazione, per tanti versi drammatica, deve trasformarsi in un'occasione per rivedere l'offerta turistica italiana, e non soltanto a breve termine, garantendo standard di sicurezza sulle spiagge o nelle località turistiche più frequentate.

Necessariamente anche le politiche urbane e territoriali, a scala locale, regionale, nazionale dovranno tenere conto di tutto questo. In questo ultimo mese, da diverse posizioni politiche e culturali, sono emerse critiche e riflessioni sul ruolo (e ingerenza) dello Stato e degli enti pubblici nei confronti delle libertà individuali e sull'adeguatezza delle forme istituzionali e di democrazia rappresentativa rispetto al periodo emergenziale. Forse il virus ci cambierà economicamente e socialmente, di più di quanto successo per effetto del terrorismo, della crisi petrolifera, dell'islamismo radicale, delle crisi finanziarie. Siamo smarriti, incerti, come in un tempo sospeso, siamo in attesa, ci illudiamo che quando il Covid-19 sarà sconfitto, si tornerà alla vita di sempre. Forse non sarà così, credevamo che la nostra generazione non avrebbe conosciuto "guerre", a volte capita di vivere la storia in prima persona.

Ci si deve preparare, a livello nazionale e locale, ad altri modelli socio-economico o tutto tornerà come prima? Si potrà tornare alla "normalità" che abbiamo conosciuto? Come reagiranno i vari territori? Si allargheranno disuguaglianze, alcune aree sapranno reagire meglio di altre, gli ambiti marginali ne usciranno ancora più deboli? Gli urbanisti, da soli, oggi non bastano per ripensare alle nostre città e se "nulla sarà come prima" e se questa pandemia rappresenta "una grande opportunità" per cambiare le nostre città, ovviamente in meglio, serve il contributo di tutti. I cittadini hanno il diritto di reclamare il proprio diritto alla città, che li vede promotori di idee per la riformulazione degli spazi da loro stessi sfruttati. Servirà dunque necessaria un'azione amministrativa capace di ascoltare le necessità nuove della società.

(Francesco Gastaldi)

Carlo Cellamare, *Città fai-da-te. Tra antagonismo e cittadinanza. Storie di autorizzazione urbana*, Donzelli, Roma, 2019, pp. 186, € 16,00.

Un laboratorio grande come una città. È questo il campo d'azione che sceglie Carlo Cellamare in *Città fai da te*, dedicato a Roma e alle tante città che contiene. Impossibile inquadrarle tutte nella stessa immagine, impossibile raccontarle tutte con lo stesso linguaggio: Roma è tante città in una, e nessuna è periferia o centro rispetto all'altra. Per questo l'autore invita ad uno sguardo laterale, fuori dalla corrente principale. Dal bordo delle cose, dal margine poroso che le separa le une dalle altre e che è spazio in equilibrio tra interno ed esterno, è possibile ascoltare con più calma, dare attenzione a ciò che al centro è dato per scontato e non si vede più; prendere tempo e far sì che molte più informazioni entrino nel campo visivo e l'occhio possa cogliere dettagli e sfumature di senso altrimenti trascurati. È questa – densa e impastata – la prospettiva adatta alla complessità delle città come Roma e alla realtà composita che rappresenta, in cui vivono e con-vivono persone/corpi con bisogni diversi, in cui si stratificano tempi storici e catene di eventi urbani distanti anni luce, decisioni prese e scelte politiche legate a contesti molto specifici e contingenti ma anche contraddittori, eventi, casi, situazioni in cui non tutto è controllabile, non tutto rientra nelle regole, negli schemi, nei piani regolatori, nelle burocrazie che regolano e tengono insieme persone e cose nella città. Se alla classica rappresentazione cartografica dello spazio urbano, in cui ogni tratto è un valore, ogni colore una norma, un criterio e una destinazione d'uso – se a tutto questo si affianca una dimensione della conoscenza della città più “attaccata al suolo”, più vissuta, che comprende il camminare quelli spazi, il percorrere quelle strade, l'abitare quelle case, non può non saltare all'occhio come lo spazio urbano sia in realtà espressione di diversità, sia definito dalle tante identità in cui ci riconosciamo, dalle famiglie differenti e ricomposte che abbiamo, dai lavori intermittenti cui siamo costretti, dalle traiettorie incerte e mutevoli delle nostre scelte. Tutto questo in termini abitativi comporta instabilità, temporaneità, *bricolage* di soluzioni, relazioni continuamente interrotte e discontinue con il territorio.

Una fluidità che Cellamare ben rappresenta quando descrive il caso del teatro Valle, o quello del cinema America, lo spazio OZ-officine Zero (rigenerazione di una serie di capannoni abbandonati e riportati alla vita con attività varie – cibo, sport, artigianato, ecc.), o lo spazio di occupazione abitativa chiamato Metropoliz. Difficilmente queste situazioni, di apparente degrado ma in realtà di grande concentrazione di creatività, si riescono ad inquadrare nei rigidi strumenti urbanistici e di politiche di cui disponiamo e che pretendono di descrivere con criteri e assetti statici ciò che invece non è che spazio incerto, mutevole, fatto delle vite temporanee delle persone che transitano in quel luogo nel corso accidentato della loro vita. Prendere in considerazione l'imprevisto, ciò che eccede rispetto a ciò che può essere contenuto e dare valore a questo “più”, altrimenti scartato: è ciò che Cellamare propone nella direzione di una riduzione dello spazio privato e a favore di spazi e servizi temporanei, condivisi e condivisibili, in grado di essere continuamente ridefiniti, rinegoziati, ripensati, in cui ogni funzione inattesa nella città “normata” non è una falla da risanare, ma un'occasione per ripensare e rivedere il rapporto con lo spazio, le dicotomie pubblico-privato legale-illegale, i parametri

del nostro modo di misurare, e conoscere lo spazio urbano. E gli strumenti che l'autore ci invita a mettere in campo, oltre a quelli rigorosi della pianificazione urbanistica, sono tutti legati ad un approccio che parte inevitabilmente dai bisogni e comprende la coscienza della vulnerabilità, l'autorevolezza e l'empatia, la responsabilità e la fedeltà all'esperienza, la capacità di ascolto e adattamento al contesto, la flessibilità, la creatività.

Accanto alle case, alle strade, agli incroci, ai monumenti, le mappe della città-fai-da-te rilevano anche altri tipi di punti notevoli, rappresentati dal concentrarsi di attività e di interessi degli abitanti, da suoni e colori che si attivano improvvisamente, da reti di relazioni effimere quanto intense. È la geografia tutta umana di chi vive la città ogni giorno e il tentativo dell'autore e del suo gruppo di ricercatori è proprio quello di fermare la nostra attenzione su questa vita che eccede la struttura urbana e gli intenti di chi amministra. Trasformare il paradigma è la proposta, provare ad usare un nuovo modello di analisi che tenga conto delle istanze sollevate non solo dalle macro-funzioni della città, ma dal gesto quotidiano, minimo, locale ormai invisibile e spostare il focus dalle mansioni parcellizzate che ciascuno di noi svolge, alle relazioni tra esse, relazioni che tengono in equilibrio l'integrità della vita delle persone in una rete fatta di piccole sinapsi, fitta di intrecci e più difficile da smagliare.

Attraverso il contesto creativo e i discorsi prodotti dentro e attorno agli spazi occupati dei teatri cittadini ad esempio, e grazie al lavoro di tante persone in Officine Zero e in altri spazi rigenerati e organizzati per produrre servizi necessari, Roma mostra la sua stoffa di laboratorio effettivo di welfare urbano, singolare ed inedito, che ha come ossatura le realtà sociali di base, associazioni o gruppi informali, che forniscono referenti operativi, basi logistiche, ma soprattutto il "saper fare" che deriva dalle piccole azioni a margine di attività ricreative, sportive, culturali, sociali in generale. E attorno alle sedi autogestite, alcune in affitto, altre occupate, attorno e dentro gli spazi vuoti e non più governati della città si creano le reti sociali: l'autorganizzazione degli abitanti di Metropoli diventa punto di riferimento reale e organizzato non solo per chi a Roma ha effettivamente bisogno di un tetto, ma per tutti coloro che possono e vogliono offrire un qualsiasi tipo di aiuto, sia in termini materiali che in termini di tempo e di esperienza, non sporadicamente o in modo casuale ma con responsabilità e capacità di reggerne il peso. Perché in questa Roma capovolta – che però è l'unica possibile e vivibile – sono le persone che fanno le reti, che determinano l'esistenza e il funzionamento dei servizi, che rendono possibile per tanti abitanti transitare da una condizione ad un'altra, da un momento ad un altro della vita, creando percorsi di solidarietà e legami sociali dentro al vuoto delle strade, riempiendo materialmente lo spazio discorsivo che fa di questo o quel quartiere una "periferia difficile" e trasformandolo invece un dispositivo di sostegno realmente efficace. Roma attraverso le pagine del libro ci si presenta come un intreccio di relazioni, di nodi – a volte gli unici – di una rete di welfare pratica e concreta a disposizione di una comunità e costruita dalla comunità stessa (fai-da-te) che detta l'agenda – o prova a dettare l'agenda della politica – partendo da sé e dai propri bisogni e si prende cura – prendendosi cura delle persone – anche di parti di città.

Cellamare ci parla di intrecci di strade e case sotto forma di “beni comuni” dei quali associazioni e gruppi di cittadini si fanno garanti, ne sono i custodi, e rispetto ai quali la rete di solidarietà che mettono in campo si fa vero e proprio progetto politico di rigenerazione sociale prima che urbana. Ed è questo, suggerisce l'autore, che va pienamente attestato: la funzione sociale che rivestono tutte queste forme di autogestione degli spazi e delle funzioni urbane non ha nulla di segreto, è ormai pienamente disvelata, riconosciuta. Ciò che manca è invece una forma di pieno “riconoscimento” che consenta di semplificare la gestione di questi luoghi, “qualcosa che tolga l'incertezza continua in cui si trovano ad agire le persone, che sollevi dalla costante necessità di autofinanziamento che difficilmente da sola potrà garantire il regolare pagamento di pigioni ed utenze”. Riconoscere titolo d'uso laddove manca, strutturare convenzioni per abbattere i costi di esistenza, progettare interventi laddove servono: un'urgenza che va ascoltata per garantire l'ossatura del welfare in una città fatta di tante città come Roma, e che contiene aspetti che possiamo riconoscere in tutte le città che abitiamo e conosciamo, e nelle quali – come a Roma – è strutturale ormai il problema dell'abitare, non solo della casa come luogo di esistenza dignitosa ma di tutto ciò che sta intorno all'abitare e lo rende possibile.

Come in ogni contesto urbano anche a Roma domanda e offerta di casa non si sono mai incontrate, tanto meno per le classi sociali meno abbienti e chi, tra le persone di fatto impossibilitate ad agire sul mercato, ha bisogno della casa sociale, vive da sempre la contraddizione di liste di assegnazione eterne da un lato e di pletore di case chiuse e non assegnate dall'altro. Da qui le occupazioni, in edifici che spesso sono già al limite dell'incuria. Sono situazioni che possiamo riconoscere ovunque, a Nord come al Sud, in ogni città e in ogni quartiere e che, pur nella diversità dei casi, sono accomunate certamente da un elemento: il fatto che un eventuale sgombero non restituirebbe quel bene a nessuno, produrrebbe anzi altro danno, sradicando progetti che nella loro precarietà tengono insieme pezzi di vite altrimenti perdute, piccole certezze che quotidianamente si rinnovano e che altrove non troverebbero significato. Risanare l'abuso producendo un danno sociale più grande: è in questa prospettiva che Cellamare ci invita ad osservare, a guardare negli interstizi tra giustizia e legalità. Ciò che è legale non sempre è giusto. L'autorganizzazione abitativa di case vuote, popolari, abbandonate; la trasformazione di spazi degradati e marginali in spazi condivisi, rigenerati, rammendati: sono azioni che creano effettivo e immediato benessere, che fanno bene alla vita dei cittadini, che fanno bene alla città in termini di coesione sociale. Sono illegali molto spesso, è vero, ma di un'illegalità che nasce da “buchi” e smagliature secolari delle politiche sociali.

È possibile, si chiede l'autore, nell'interazione con le istituzioni, trovare un modo per spostare il conflitto di lato, partire dal margine e vedere le cose da un'altra prospettiva, ri-nominarle in modo tale da costruire spazio nuovo, con nuove caratteristiche, non definito dalle etichette che si trovano nelle normative o sul piano regolatore, ma definito dalle azioni che le persone compiono, dai bisogni che le persone hanno, per dare valore alla partecipazione degli abitanti, dei cittadini, degli attivisti alla produzione di questo “nuovo” che fa bene alla città/alla società? Creare uno spazio di azione che prima non c'era – che dentro

il *frame* legale/illegale non c'era – per il quale serve un cambio di prospettiva, un atto trasformativo, l'azione di una società istitutrice” come dice Cellamare citando Castoriadis. Un “riappropriarsi” dello spazio per aggiungervi un pezzetto di senso nuovo. Ripartire dai corpi e dai loro bisogni non vuol dire rinnegare le regole con cui le città sono costruite e tenute insieme, né tanto meno le norme di comportamento che rendono possibili le società umane, vuol dire trasformare il modo in cui vengono concepite e poi implementate le politiche pubbliche in una città. La città- fai da- te non è una “semplice” ricerca su Roma quindi, ma è la messa in pratica di un metodo di analisi e di un approccio di ricerca che ha il pregio di poter essere generalizzato ed applicato in ogni luogo, ad ogni latitudine, in cerca di quella maglia stretta fatta di relazioni che è la città vera.

(Lorenza Perini)

Marco Mareggi (a cura di), *Spazi aperti. Ragioni, progetti e piani urbanistici*, Planum Publisher, Roma-Milano, 2020, pp. 186.

«Nelle mutate condizioni socio-economiche ed ambientali, il progetto urbanistico e di architettura, allenato a sostenere la crescita urbana, è messo alla prova da nuovi compiti, che richiedono riflessioni e progetti orientati a rimettere in gioco diversamente le risorse territoriali esistenti senza consumare ulteriore suolo agricolo, ad agire con modalità sostenibili e a promuovere comportamenti resilienti» (Mareggi, 2020, p. 7). Così Marco Mareggi introduce *Spazi aperti. Ragioni, progetti e piani urbanistici*, volume da lui curato e edito da Planum Publisher (2020). Il libro si propone come un largo giro di orizzonte sul progetto degli spazi aperti e, nel raccontare esperienze, pratiche e progetti, produce un contributo interessante per la ricerca che interessa il rapporto degli studi urbanistici e le dinamiche della contemporaneità. Durante tempi nei quali si acquiscono polarità differenti, territori in contrazione che perdono cura da una parte, e territori urbanizzati, soffocati e sovraccaricati dall'altra, gli spazi aperti agiscono come occasione per una discussione aperta, non solo per il progetto ma anche per le politiche. È per questo motivo che Mareggi propone una selezione molto diversificata, di politiche e progetti, di pratiche sociali e proposte ambientali, riccamente rappresentativa della molteplicità, multidimensionalità e multiformità del progetto degli spazi aperti. Per orientare il lettore in tale complessità, Marco Mareggi espone tre modalità di progettazione e intervento, entro le quali è possibile ascrivere le esperienze raccolte (se pur comunque tra loro sovrapponibili): il progetto di suolo, che richiama la categoria di progetti che prendono in considerazione gli aspetti ecologici del territorio; le pratiche, ovvero interventi urbani che sono il risultato di interazioni sociali più o meno intenzionali; i disegni strategici, che tengono insieme diversi temi, diverse scale e diverse competenze.

Nel descrivere la prima modalità di intervento, viene richiamata la definizione ecologica di suolo, in quanto «spessore di sostrato vitale, da intendere quindi non solo come una superficie ma come un volume con valori ecosistemici» (p. 35). Ed è in questa e in altre affermazioni che è evidente la posizione dell'autore, il quale

accoglie tra i suoi doveri di urbanista le *ragioni della natura*, così come richiesto da Arturo Lanzani in *In cammino nel paesaggio* (2011). Sappiamo che nei piani le azioni sul suolo si orientano al compromesso, ne sono testimoni le parole utilizzate: *contenere, limitare, controllare, ridurre progressivamente, minimizzare*; tutte parole che non sostengono la ricentralità dello spazio aperto, che è invece ben supportata dagli interventi che Mareggi seleziona a riguardo, e che sembrano condurre a ciò che Secchi chiamava la «consapevolezza dell'intera gamma di conseguenze implicate dalla impetuosa crescita del benessere» (Secchi, 1993).

A rappresentare questo primo gruppo nel volume di Mareggi si possono individuare principalmente due interventi differenti: le strategie di Topotek1, raccontate dal suo fondatore, da una parte, e una stimolante analisi, critica e interpretativa, proposta da Chiara Merlini, dall'altra.

Martin Rein-Cano, fondatore di Topotek1, espone le ragioni alla base dei suoi progetti, che, sfidando le convenzioni, ridanno dignità e spazio al progetto di suolo, sia in quanto spessore ecosistemico, ma anche come spazio di relazioni (p. 47). Invece, nel capitolo *Il disegno dello spazio pubblico tra requisiti ambientali ed esperienza estetica. Verso un nuovo International style?* (p. 71), Chiara Merlini mette in tensione ecologismo ed estetica, proponendo riflessioni sul rapporto con il contesto, il trattamento delle superfici, la polisemia, la durata, e molto altro.

La seconda modalità riguarda le tattiche e le pratiche di modificazione dello spazio pubblico. Siamo nell'ambito di quello che Henri Lefebvre descriveva negli anni '70 come il *diritto alla città*, in quanto risposta alternativa alla crisi urbana prodotta dal dilagante capitalismo, che si esplicava attraverso la rivendicazione e trasformazione collettiva dello spazio urbano. Queste pratiche, operate più o meno dichiaratamente, determinano la possibilità di trasformare le relazioni sociali in forze operative, che contribuiscono a cambiare fisicamente lo spazio in cui si sviluppano e a renderlo *bene comune*. I prodotti di queste pratiche sono molti: le *social street*, i giardini condivisi, i parchi spontanei, gli spazi gioco. Sono tutti interventi che agiscono come innesti di recupero di quelle connessioni che sono andate perdute, e lo stesso Lefebvre lo dichiara, sottolineando che «il diritto alla città significa la costituzione o la ricostruzione di un'unità di spazio-temporale, di una riconduzione ad unità invece di una frammentazione» (Lefebvre, 1976). Inoltre, Mareggi ricorda la potenza di tali interventi interrogandosi quanto essi siano «capaci di mettere in discussione e reindirizzare la pianificazione urbanistica generale» (p. 35). In questa categoria di riciclo e riuso rigenerativo viene raccontato il progetto dello spazio pubblico temporaneo di Estonoesunsolar a Saragozza (p. 137). In particolare, nella prima parte del capitolo viene presentata l'esperienza da parte di Ignacio Gravalos Lacambra e Patrizia Di Monte, coordinatori del programma; nella seconda parte Andrea Di Giovanni coglie Saragozza come caso studio per proporre stimolanti riflessioni aperte ad ampi interrogativi.

La terza modalità riguarda, invece, i disegni strategici d'insieme, che nel volume vengono rappresentati da quattro esperienze differenti: il piano strutturale comunale di Bologna, raccontato da Valentina Orioli (p. 89); il piano direttore strategico di San Paolo in Brasile, argomentato da Renato Luiz Sobral Anelli (p. 103); il progetto di territorio dell'infrastruttura VENTO, presentato da Alessandro Giacomel e Paolo Pileri (p. 117); il piano urbanistico del comune metropo-

litano di Rescaldina, descritto da Andrea Arcidiacono, Viviana di Martino, Laura Pogliani, Silvia Restelli e Silvia Ronchi (p. 161).

I piani di Bologna e di San Paolo, con lo studio dei cambiamenti climatici, e il Piano di Rescaldina, con la ricerca sui servizi ecosistemici, sono esempi virtuosi di ricerca applicata. Dalla lettura di questi, infatti, emerge, con forza, come un'ottica integrata, sperimentale e multidisciplinare, su tematiche non direttamente attinenti alle discipline del progetto, abbia condotto a contributi importanti per gli studi urbanistici, che finalmente si confrontano con competenza con tematiche contemporanee.

VENTO, invece, cambia la scala e la prospettiva: qui il disegno di un'infrastruttura leggera di 780 km diventa occasione per un progetto di territorio unico e innovativo, che usa la prospettiva della linea per attivare occupazione, socialità, urbanità. La linea diventa uno strumento grazie al quale 4 regioni, 13 province e oltre 120 comuni collaborano nell'ottica ancora una volta ricorrente del territorio come *bene comune*. È la linea, infatti, che si propone come «un filo che ricuce» (Pileri *et al.*, 2018), in grado di rigenerare territori fragili rianimandone la vitalità. Sono tanti e continui i progetti di ciclovie in Italia, ma VENTO fa storia, in quanto progetto-Paese entrato a far parte del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche istituito dal Ministero delle Infrastrutture e dal Ministero dei Beni Culturali e delle Attività Culturali e del Turismo nel 2016, ed oggi arrivato alla progettazione di fattibilità tecnica ed economica, con il primo bando di gara in Italia per la realizzazione di un'infrastruttura cicloturistica di lunga distanza.

Per concludere il volume, Mareggi sceglie, non a caso, una riflessione trasversale a tutti i temi trattati. Antonio Longo, nel capitolo *Spazi aperti e paesaggio delle metropoli contemporanee*, conduce al senso profondo degli spazi aperti pubblici e del loro progetto. Longo consente alla pluralità di significati che gli spazi aperti possono assumere, sia spaziali che sociali, di riaffiorare attraverso un viaggio critico-narrativo intorno al «luogo privilegiato delle relazioni e della dimensione pubblica e civile» (p. 177). Inoltre, in questo contributo si legge la necessità di un approccio che l'autore definisce «principio di continua interferenza nella continuità delle relazioni» (p. 179), dove con l'uso della parola *interferenza* rimanda alla poliedrica essenza degli spazi aperti di farsi tessuto connettivo per elementi fisici e visibili, come anche per aspetti sociali e intangibili.

Già Desvigne (2012, p. 20), affermava: «Non progetto una città ma credo nella potenzialità della ricomposizione dei nostri territori urbani nella loro geografia». Questa frase ben sintetizza, ancora oggi, come il progetto degli spazi aperti rimanga, nonostante la realtà di frammentazione amministrativa e di competenze, un campo di studio indispensabile per ricercare senso e coerenza della città attraverso la ricomposizione del suo tessuto, oltre che tema fertile e sempre pronto ad accogliere gli interrogativi che nascono dal paradigma della trasformazione. Il volume di Mareggi ricalca tutto quanto detto finora: la multidimensionalità del tema e la sua capacità di mettere in tensione utopie etiche e sfide contemporanee, rintracciando nella diversità della raccolta l'*humus* sotteso a nuovi impulsi progettuali orientati ad «una maggior qualità ecosistemica, fruibilità e abitabilità degli spazi aperti» (Mareggi, 2020, p. 38).

Riferimenti bibliografici

- Desvigne M. (2012). Il paesaggio come punto di partenza. *Lotus*, 150: 20-27.
- Lanzani A. (2011). *In cammino nel paesaggio*. Roma: Carrocci Editore.
- Lefebvre H. (1976). *Spazio e politica. Il diritto alla città II*. Milano: Moizzi Editore.
- Pileri et al. (2018). *Ciclabili e cammini per narrare i territori*. Portogruaro: Ediciclo Editore.
- Secchi (1993). Un'urbanistica di spazi aperti. *Casabella*, 597-598: 5-9.

(Catherine Dezio)

Elena Dorato, *Preventive Urbanism. The Role of Health in Designing Active Cities*, Quodlibet, Macerata, 2020, pp. 187, € 22,00.

Il libro di Elena Dorato pone varie sfide al lettore. È, come vedremo, scomodo, a tratti impertinente.

Lo è anche per il recensore: la ricchezza del testo rende, infatti, difficile trovare un punto di inizio della discussione. Forse, proprio questa complessità non sottaciuta può aiutare il lettore a posizionarsi.

Si avverte, tuttavia, che, qualsiasi essa sia, sarà, come anticipato, scomoda, in particolare per chi voglia assumere un approccio disciplinare: che sia esperto di urbanistica, di salute pubblica, di attività motoria, di psicologia ambientale, di educazione (senza la quale, *lato sensu*, è difficile immaginare cambiamenti comportamentali e nella percezione della vivibilità *corporea* della città) dovrà, infatti, sovente abbandonare la propria posizione.

Non è, infatti, nelle epistemologie disciplinari che verranno trovate risposte ma nelle fenomenologie minime, nell'integralità delle persone che vivono, percorrono, pensano lo spazio urbano.

Certo, come l'autrice ben evidenzia di sapere, la connessione tra urbanistica e salute non è nuova né lo è quella, assai più recente, con la psicologia. Davvero meno scontata e recentissima è, invece, la riflessione sulla connessione tra salute attiva e città, ovvero come l'intero contesto urbano sia o meno vettore di stili di vita attivi. In questa piega, e non solo, giace l'originalità del lavoro proprio perché centrare l'attenzione sui comportamenti spiazza le discipline garantendo quella che, assicurata come interdisciplinarietà, sfocia sovente in una dimensione transdisciplinare, necessaria per rappresentare la complessità.

Prima della descrizione del testo, ci preme sottolineare due tra le caratteristiche che lo attraversano.

La prima è l'individuazione puntuale dei momenti di svolta sul piano della riflessione e dell'intervento: esempio ne sia il passaggio, descritto nel Paragrafo III.2 della medicina preventiva, intorno agli anni '80, dall'attenzione ai corpi a quella sulla città tramite una sorta di "personificazione della città". La seconda riguarda una rassegna della letteratura approfondita e che, al tempo stesso, agilmente passa dall'uno all'altro ambito sempre nell'ottica della ricerca delle ragioni che connettono i saperi.

Il primo capitolo si muove nell'ottica del superamento della dicotomia "human/urban" verso un'urbanity come determinante della salute e di comportamenti fisicamente attivi e, aggiungeremmo echeggiando Alexander e Gehl, delle qualità intrinseche della città e della sua vivibilità. Proprio in questo allargamento del concetto, Dorato trova nelle qualità dello spazio pubblico le caratteristiche fondamentali per comportamenti attivi, soprattutto, riferendosi a Walzer, negli spazi *open-minded* capaci non solo di accogliere ma anche di promuovere comportamenti inclusi quelli attivi.

Il secondo, *corposo*, capitolo (Modellare la città per la salute e il movimento) è denso di rimandi continui tra corpo e città evidenziandone continuità e discontinuità e usando tale relazione come criterio per ripercorrere la storia dell'urbanistica. La strada, ampia e ben delineata, parte dall'antropomorfismo urbanistico spingendosi a parlare di una corporalizzazione (*bodification*) dell'architettura e della città per svilupparsi verso la scala umana e, citando Sennet e Grosz, anche il suo contrario nella *citification* dei corpi come trasformazione dovuta all'immersione nell'urbano. Non ci dilunghiamo, qui, sui riferimenti più conosciuti (Le Corbusier) ma sull'ardito parallelismo tra rigenerazione urbana e umana che comporta una critica alla medicalizzazione del vivere (Foucault) e dell'architettura stessa come corpo malato (Borasi e Zardini). Di questo "urbano" curativo viene ripercorsa la storia e i principali protagonisti a partire dalla reazione del 18° e 19° secolo alla malattia della città con uno sguardo interessato alle utopie urbane. Ma solo una specifica attenzione al corpo, alla sua cura ma soprattutto alla prevenzione, ci fa scoprire i collegamenti con i sanatori, con le passeggiate nei boschi e, in particolare, con i *Turnplatz* che, rappresentando forse la prima vera realizzazione di spazi ginnici immersi nel tessuto urbano, legano la nascita delle scienze del movimento (Jahn, Hébert) con l'urbanistica attraverso il ruolo fondamentale dei parchi e del verde urbano. Sfondo a questa parte è rappresentato dalle connotazioni politiche che proprio il corpo, sano e controllato, subirà nella prima metà del XX secolo.

La "scoperta" degli standard urbanistici (Wagner), così profondamente qualitativi e legati con la salute e la felicità dei cittadini anche grazie all'appropriazione, da parte degli stessi, di spazi verdi e sportivi, non venne compresa, o meglio venne tradita, nell'applicazione pratica, mentre lo *zoning* iniziò ad affermarsi come pratica razionalista che, collegata con la rapida crescita della motorizzazione, portò verso la progressiva esclusione dei corpi dalla strada ("*the very concept of the street changed*") e verso la transizione "da attivi a sedentari" dei cittadini che iniziavano a sperimentare le *Limitless cities* (Gillham) dello *sprawl* urbano.

Le riflessioni degli anni '60 (Jacobs) portarono, insieme con la crescita di consapevolezza dei movimenti ambientalisti, accresciuta dalla crisi petrolifera dei primi anni '70, ad azioni e progetti che si definirono nella legislazione olandese sui *Woonerf* considerata un punto di svolta anche da Gehl.

I tempi sono maturi per un, almeno potenziale, nuovo urbanismo, che si affaccia sulla scena anche grazie a Rogers e alla *Urban Task Force* che delinea una rinascita urbana cui fanno riferimento anche movimenti che promuovono il cammino (*New Pedestrianism*) alla luce delle preveggenti riflessioni di Mumford che decenni prima parlava del rischio di morte della città causato dalle automobili.

Le sperimentazioni, quali gli *Shared Spaces* all'inizio di questo secolo, guardano ormai ad una relazione della città e dello spazio pubblico con il corpo come premessa alla qualità e vivibilità degli spazi urbani, mentre lo sport, in particolare la sociologia (Eichberg, Rail), cui aggiungeremmo la geografia (Bale), si interessa sempre più di corpo nelle diversificate modalità della pratica declinate nel post-moderno e sovente praticate nello spazio pubblico (*skateboard, parkour*).

Il capitolo si chiude mettendo in luce i rischi di una deriva dell'ottica securitaria riassumibile nell'idea di un nuovo urbanismo militarizzato (Graham) che, tendendo normativamente a proibire comportamenti dissonanti, limita altresì la ricchezza e diversità della progettazione.

Dopo questa necessaria rassegna, eccoci, allora, nel terzo capitolo, alla proposta centrale del libro.

Qui la riflessione di Dorato parte dallo slittamento di attenzione della medicina verso l'ambiente (Macintyre) che segue quanto la psicologia aveva già iniziato a prefigurare con Lewin negli anni '30, verso l'assunzione di modelli ecologici di salute pubblica che derivano dalle riflessioni sulla complessità. Tali modelli (Bronferbrenner, Dahlgren e Whitehead) si concentrano poi sull'intreccio tra urbanistica, salute e attività motoria grazie a ricerche sul campo che sempre di più si sono avvalse di strumenti tecnologici portatili e che hanno indagato non solo gli effetti sulla salute di ambienti che facilitano il movimento (*Active Living*) ma anche, in correlazione, le positive conseguenze ambientali dovute alla riduzione nell'uso di mezzi motorizzati per gli spostamenti urbani (Sallis, Owen, Barton tra gli altri). Dorato rimarca, tuttavia, come risulta dall'accurata rassegna di letteratura, che già gli spazi pubblici sono il principale luogo di pratica motoria e sportiva in Italia e in Europa (Eurobarometro) e di come manchino ricerche-intervento pre-post che misurino la variazione di comportamenti in seguito ad interventi urbanistici a parte, aggiungeremmo, lo strumento HEAT (*Health Economic Assessment Tool*) del WHO-Europe (Racioppi), centrato tuttavia sull'impatto economico.

Ed eccoci giunti alle *Active Cities* che completano il passaggio di attenzione dalla salute del corpo a quella della città. Qui Dorato ne ripercorre la breve storia a partire dalla riflessione sulla rete delle Città Sane dell'OMS proponendo un'inversione del binomio: da "una città sana è una città attiva" a "una città attiva è una città sana". Tale inversione non è solo un esercizio ma si consolida nella riconosciuta sottovalutazione di quanto l'attività motoria influisca sulla salute della città. Per consolidare questa affermazione vengono citati esempi virtuosi, progetti e reti che pongono il tema dell'*active urban living* come prioritario.

Ma Dorato, nell'ultimo paragrafo, compie un passo oltre il concetto di città attiva con lo slittamento semantico "*From Cure to Care*" che ci ricollega a quel concetto di *urbanity* che percorre tutto il testo e che esalta i processi sociali ed educativi necessari per raggiungere gli scopi qui disegnati.

Le opportunità progettuali e di intervento nella città contemporanea vengono viste proprio nella frammentazione e nella discontinuità che la caratterizzano e nella cui identificazione e riqualificazione giacciono le potenzialità per rendere attivi spazi "non ortodossi" se e quando vengano pensati come una struttura in continuità che innervi la città. Ma, come ricorda l'autrice, le premesse di queste considerazioni non sono nuove nel dibattito disciplinare ed è forse bene rifarsi a

tre fattori vitali individuati da Lynch (la struttura, condizione e densità urbana; le infrastrutture per la circolazione delle persone; la distribuzione spaziale dei servizi e degli spazi verdi) per ipotizzare una città attiva che inverte l'attuale approccio medicalizzato in un approccio socio-ecologico e pienamente urbano.

Conclude il testo un'acuta riflessione sulla relazione tra corpo, spazio pubblico e salute in tempi di confinamento dovuto alla pandemia da Covid-19.

(Antonio Borgogni)

Giacomo Maria Salerno, *Per una critica dell'economia turistica. Venezia tra museificazione e mercificazione*, Quodolibet, Macerata, 2020, pp. 256, € 12,00.

“Caro turista”. Viene spontaneo quasi iniziare in questo modo una conversazione sul turismo e su Venezia in particolare – come il volume di Giacomo Maria Salerno propone. Si tratta di un contributo importante, che giunge proprio oggi, in questo tempo nuovissimo e incerto che non avevamo previsto di vivere e che aggiorna lo stato dell'arte rispetto al senso del viaggiare e alle conseguenze di questo movimento di persone e mezzi. Non tanto e non solo rispetto a Venezia, ma rispetto alla nostra società globalizzata, imbrigliata nelle regole dell'economia di mercato e del neo-liberismo in politica. Ricostruire il contesto e, a cascata, tutto ciò che si muove intorno alla decisione delle persone di spostarsi da un luogo ad un altro, è importante per capire chi è l'interlocutore: a chi stiamo parlando quando diciamo che le città d'arte, le spiagge e i sentieri di montagna del nostro Paese sono presi d'assalto da masse di persone che rendono impossibile a volte la quotidianità per gli abitanti, che raddoppiano o triplicano le tonnellate di rifiuti, che peggiorano la qualità dell'aria con le emissioni di carburante, che con la loro “domanda” di ospitalità inducono l'offerta a moltiplicarsi senza regole e senza etiche? A chi stiamo parlando? A chi decide di muoversi ed esplorare il mondo raggiungendo la meta dei propri sogni o stiamo invece parlando a un fantomatico “noi”, cui dobbiamo imputare le conseguenze di azioni e decisioni-anche lontane nel tempo, come l'evoluzione della cosiddetta città diffusa – lo *sprawl* – iniziato nel II dopoguerra e proseguito fino ad oggi, inframezzato da varie ondate di speculazione edilizia ed espansione industriale senza regole, con creazioni di nuove centralità urbane attorno a nuove piazze quali i centri commerciali al limitare delle cinture urbane, oggi per altro già obsoleti e fonte di nuove e diverse problematiche? Non è questo forse il vero contesto in cui impostare il “problema turismo”, quello che noi qui abbiamo creato? Salerno, così come D'Eramo (*Il selfie del mondo*, 2017) mette l'accento sulla liberalizzazione delle tariffe dei mezzi di trasporto aereo: la svolta in questo complesso scenario è avvenuta non più di una quindicina di anni fa, quando i voli *low cost* sono comparsi nei nostri cieli e hanno incrementato a dismisura la possibilità delle persone di raggiungere la meta desiderata.

Nel frattempo sono poi cambiate le abitudini delle persone, per i mille motivi per cui l'economia globale ha di fatto trasformato le condizioni di lavoro, di vita, di abitazione e di studio di tutti noi, sempre più precari e itineranti. E una delle

abitudini che più è mutata è il dove e il come abitare e il dove e come alloggiare in una città che non è la nostra, di cui siamo in un modo o nell'altro cittadini temporanei. L'albergo o la pensione, naturale corredo di ogni vacanza fino a pochi decenni fa, ora sono nella maggior parte dei casi edifici obsoleti scaduti di categoria, riadattati ad altro uso, oppure tristemente chiusi. Oggi si prenota attraverso piattaforme digitali che, infilandoci direttamente con il nostro evocativo "materassinino gonfiabile" (da cui Airbnb) nelle maglie dell'abitato della città che vogliamo esplorare, ci garantisce un'esperienza non da turisti di superficie, ma "da abitanti veri e propri", un "come se" che va ad aggiungersi al percorso tra musei e monumenti e che coscientemente scegliamo di includere nel pacchetto vacanza che compriamo in agenzia, reale o virtuale che sia. Un *plus* al nostro viaggio tanto sognato. Si tratta di un sistema conveniente per chi viaggia e molto conveniente per chi affitta, per mille motivi tra cui la mancanza di controlli fiscali. Ma non è la *platform economy*, ci dice bene Salerno, ad aver creato il mostro del turismo di massa. Tutto era già pronto perché accadesse: nelle nostre grandi e piccole città d'arte con patrimoni edilizi al 30% vuoti e in alcuni casi con una popolazione residente in calo, si continua a costruire. E il Veneto in questo è campione. Il consumo di suolo come fenomeno e la cementificazione come azione concreta e visibile sul campo, non riguardano solo le case, ma anche le strade, poiché l'abitare sparso ha reso necessari sempre nuovi collegamenti, che ovviamente attengono allo spostamento privato e non al mezzo pubblico. Sono necessarie strade e parcheggi, non treni e binari ferroviari per lo spostamento nei labirinti dello *sprawl*. Cito il Veneto perché è qui che si concentra gran parte dell'analisi di Salerno soprattutto, nell'ultima parte del libro. Le smanie della villeggiatura, come diceva il più noto dei nostri autori di teatro, conducono in un solo luogo da queste parti, a Venezia.

Venezia città *brand* per un intero territorio, prodotto che comprende non solo tutto il Veneto ma tutto il Nord Est a volte anche, nel caso delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 pubblicizzate come "le Olimpiadi di Venezia", anche l'intero Nord Ovest – mare e montagna, pianura industriale e laguna insieme. Affidata alla monocultura del turismo di massa Venezia da decenni – due almeno – sta fagocitando tutto ciò che le sta intorno nell'intento di vendere se stessa a beneficio di tante categorie di persone e di un territorio che eccede decisamente i confini comunali, sacrificando gran parte delle potenzialità di sviluppo di tanti altri centri "minori" (anche Padova nel confronto rimane un centro minore, pur vantando la seconda più antica università nel mondo e il più grande ciclo di affreschi giotteschi), desertificandone le attività produttive, trasformando tutto in vetrina per un solo compratore – il turista – dal mercato regionale alla produzione artigianale. Salerno lo dice a più riprese e intensamente: Venezia vende un territorio mentre svende se stessa. Discorso non nuovo certamente. E tuttavia ci si chiede: la classe politica ne è consapevole? si preoccupa di questo? Non pare. Anche se dovrebbe, anche se la pandemia e il *lockdown* che ne è seguito ci hanno ampiamente mostrato ancora una volta i limiti delle monoculture, dell'aver svuotato di tutti i servizi i centri minori, le periferie e i quartieri dei centri maggiori. Avevamo bisogno di prossimità e in prossimità – che per un periodo è stata di non più di 200 m – c'erano solo serrande chiuse. Salerno accenna a questo scenario, anche se il suo lavoro si chiude e va in stampa un attimo prima. Ma per chi è at-

tento alle mutazioni e sa cogliere il segno del cambiamento al suo nascere senza aspettare che si presenti in tutti suoi effetti, lo scenario era già chiaro e l'autore lo dimostra. Resta il fatto che oggi, a qualche mese di distanza sia dalla pubblicazione del volume che dal picco del confinamento dovuto al coronavirus, quelli che normalmente nominiamo come *stakeholders*, cioè coloro che sono portatori di interessi in un dato territorio, sembra stiano attendendo soltanto una cosa: si ritorni ad un fantomatico “come prima”. Come saremo nel 2030? Speriamo come nel 2019. Sembra questa la prospettiva. Attesa. Visioni di città di sviluppo del territorio proiettate più al passato da recuperare che al futuro da costruire. Ecco quindi, in ultima istanza, la necessità di rivolgersi direttamente a lui, il turista.

Che Venezia stai cercando, con che idea della città arrivi, che cosa ti porterai a casa da questo viaggio, caro turista? E soprattutto: sei sicuro che alla fine avrai capito che cos'è veramente questo luogo? Non è colpa tua comunque, se ciò non accadrà.

Prendo a prestito questo discorso diretto da un piccolo *pamphlet* pubblicato da Paolo Lanapoppi qualche anno fa dal titolo appunto “Caro turista” (Lanapoppi, 2014), che, dopo aver chiesto invano alla politica di agire, chiama direttamente in causa il protagonista di tutti nostri ragionamenti. E proprio al turista, non alle istituzioni, agli studiosi e agli analisti dei fenomeni sociali, l'autore chiede di riconsiderare il suo “potere”. “Sei tu che spingi, che alimenti quell'offerta”, dice. “Pensa a Venezia e aiutala ad esistere ancora a lungo”. Una volta compreso che il turismo non è solo vacanza da regole e responsabilità, forse, sostiene Lanapoppi, potremmo tornare a parlare con piacere e cognizione di causa di questa *flânerie*, del viaggiare dove ci porta il desiderio, senza fretta né meta. Al momento però – e lo sottolinea anche Salerno – sulla questione c'è un grosso problema di linguaggio e di vocabolario: Venezia è diventata sinonimo di degrado e disagio (“non fate come Venezia”, “non vogliamo finire come Venezia”) e “turista” è sempre più parola associata a massa, a qualcosa che nel migliore dei casi rompe l'equilibrio già fragile della vita quotidiana dei residenti. Si parla non a caso nei dibattiti divulgativi di “non turismo”, o addirittura di “fine del turismo”. In realtà più che di fine, perché nessun fenomeno di questa portata in realtà semplicemente finisce, si dovrebbe parlare di ri-significazione. Quello che abbiamo vissuto fino ad oggi, a partire dal boom del turismo di massa, è un trasporto di persone e valige lungo un percorso predefinito e prepagato, che lascia sul territorio che attraversa detriti di lungo periodo e porta casa doni effimeri preconfezionati destinati a svanire e a confondersi tra loro per provenienza. Ma il turismo, come ce lo ha raccontato questo libro, è stato, è e può essere in futuro, ben altro. Credo sia estremamente utile avere presenti queste pagine in un momento come quello presente, certamente di ripresa del viaggio ma ancora in qualche modo di incertezza, sotto la minaccia di un nuovo contagio.

Come già sottolineato il ragionamento dell'autore si ferma un attimo prima della pandemia, ma tutto è già contenuto nelle sue righe: la visione è già chiara da tempo e se una strada si deve prendere per invertire la rotta o comunque attenuare le conseguenze di un fenomeno senza regole e senza possibilità all'orizzonte di essere governato da politiche sensate e che sembra privilegiare sempre la dimensione del “tutto e subito”, ebbene questa strada non è quella di spalmare i milioni di

persone che normalmente affollano le città come Venezia sul territorio circostante. Non cambierebbe nulla. La risposta cui si deve tendere è una trasformazione del modello economico e del sistema capitalistico che ci governa e che governa i flussi di merci e persone. Almeno un segnale di questo. A livello locale, anche se nulla è veramente locale in questo scenario. Se vuoi il cambiamento sii quel cambiamento, si dice.

Certo è vero, tuttavia non sarà sufficiente: facendo leva solo sulle nostre singole forze – anche se collettive; facendo leva su ognuno di noi potenziale turista e sul nostro senso di responsabilità, c'è il rischio concreto di metterci troppo tempo. Dal basso avvengono i cambiamenti più duraturi. Ma devono essere aiutati dall'alto, accompagnati, velocizzati, resi possibili. Piccoli e anche grandi progetti di auto-costruzione di mappe di comunità che risvegliano il senso degli abitanti per il proprio territorio, che rimettono in gioco una narrazione dei luoghi da parte di chi li abita e non solo da parte delle guide turistiche e degli itinerari preconfezionati. Tutto questo c'è ed è tangibile in diversi punti del nostro territorio. Non capita spesso però che questo processo di ri-costruzione narrativa avvenga per le grandi città o comunque per le mete già note. Forse si potrebbe però cominciare: una mappa di comunità di Venezia, che non sia la celebrazione del passato glorioso, ma che racconti un luogo diverso, che sposti l'attenzione su aspetti diversi, in grado di capovolgere l'atteggiamento di chi viene a visitarla.

In un dibattito che non ha ancora preso una direzione certa e in uno scenario che ancora non ha messo a fuoco le politiche che dovrebbero governare/monitorare/organizzare il turismo negli anni a venire, appare chiaro che il libro di Salerno si pone quindi come necessario nodo di una rete di discorsi che dovranno per forza venire nei prossimi mesi o anni, che dovranno per forza sollecitarci, coinvolgerci e responsabilizzarci, come cittadini e come turisti del mondo.

(Lorenza Perini)