Explorations in Space and Society
No. 26 - December 2012
ISSN 1973-9141
www.losquaderno.net

Spazio – Tempo – Velocità

26 Lo sQuaderno

Centrale Ettore Majorana

TABLE OF CONTENTS

Spazio – Tempo – Velocità / Space – Time – Speed

a cura di / dossier coordonné par / edited by
Lorenzo Navone, Mariasole Ariot & Andrea Mubi Brighenti

Guest artist / artist présenté / artista ospite
Christian Rainer

Editoriale / Editorial

Teresa Stoppani
The Architecture of Explosive Slowness

Lorenzo Navone
Esercizi di dromologia. Intervista a Marco Revelli / Exercises in dromology. An interview with Marco Revelli

Jimmy Carollo
Le prime 48 ore di un'occupazione abitativa

Cecilia Scoppetta
Nuove geografie della lentezza

Eleonora Guadagno & Francesco Picciolo
Low cost, high discrimination. *Evidenze di mobilità tra Francia e Italia*

Chris Beyer & Dominique Royoux
Le droit à disposer de son temps. Manifeste pour les politiques temporelles territoriales / Il diritto a disporre del proprio tempo. Un manifesto per le politiche tempo-territoriali

Anna Carreri
Transitare fra tempi e velocità di vita differenti

Alessandro Castelli
Duro e veloce. Un appunto di politica della musica

Andrea Cortellessa
Leggere con lentezza / Reading slowly

Valeria Siniscalchi
Au delà de l'opposition slow-fast. *L'économie morale d'un mouvement / Al di là dell'opposizione* slow-fast. *L'economia morale di un movimento*

Giorgio Talocci & Azzurra Muzzonigro
Chi perde tempo guadagna spazio. Spazi e Tempi di Reciprocità tra São Paulo, Salvador de Bahia e Nicosia

Federico Rahola
Cittadini sul filo

EDITORIALE

''Nella Zona, la strada diretta non è la più corta. Più si allunga e meno si rischia". È questa l'importante affermazione del "contrabbandiere" che nel film *Stalker* di Andrej Tarkovskji conduce i viaggiatori all'interno della Zona proibita. In altri termini, esistono luoghi del mondo in cui le nozioni astratte di spazio e di tempo che ci sono state insegnate a scuola non funzionano affatto. Non è solo una questione di geometria, ma un fenomeno profondamente sociale e politico. Le tre categorie logistiche fondamentali – spazio, tempo e velocità – sono state a lungo trascurate dalle scienze sociali, ma tornano oggi sempre più al centro del dibattito. In questo numero presentiamo una serie di contributi che intendono esplorare l'argomento da una pluralità di prospettive, rivelando il complesso intreccio delle variabili che determinano i nostri movimenti.

Nel pezzo di apertura, Teresa Stoppani esplora il lavoro di due "artiste dell'esplosione", Cornelia Parker e Heide Fasnach, rivelando l'apparente paradosso per cui l'architettura, che sembra statica, contiene in realtà una velocità, forma invisibile di energia che viene improvvisamente rilasciata nel momento dell'esplosione. Le due artiste considerate da Stoppani rendono così visibile questa velocità attraverso la messa in scena di ''esplosioni immobili'' catturate nel momento decisivo.

I due articoli che seguono spostano la questione sul significato politico della velocità. Lorenzo Navone intervista Marco Revelli sulla mobilitazione in Val Susa contro la costruzione del TAV. La velocità è qui intesa da Revelli come un paradigma culturale ed economico che ha raggiunto il suo apogeo e che ora, non essendo più un modello sostenibile per il futuro, sembra effettivamente destinato a fallire. Anche se la lotta NO-TAV in Val Susa nasce come mobilitazione locale, essa simboleggia altresì il bisogno collettivo di (ri)trovare un nuovo equilibrio sociale. Jimmy Carollo descrive la strategia di velocità e lentezza messa in atto dagli squatter durante le prime fasi di un'occupazione residenziale. Non solo il tempo, quindi, ma anche lo spazio si presenta come risorsa cruciale dell'abitare.

Su altra scala, Cecilia Scoppetta mostra come territori diversi procedano a diverse velocità. Se il progetto modernista era quello di ''accelerare'' tutti i territori, oggi dobbiamo riconoscere a quelli "lenti" non solo uno status di zone marginali: essi hanno al contrario potenzialità proprie che è necessario riconsiderare e valorizzare.

Eleonora Guadagno e Francesco Picciolo, con la loro ricerca empirica sulla mobilità trans-frontaliera tra Italia e Francia, evidenziano come un certo ''diritto collettivo alla spazialità'' sia attualmente minacciato da profonde fratture di classe; fratture economiche, di genere, di età e provenienza che operano di fatto una reale selezione nell'accesso alla mobilità da parte dei consumatori. Un approccio simile è sviluppato anche da Chris Beyer e Dominique Royoux in relazione alla variabile tempo: gli autori firmano così un *manifesto per le politiche temporali*, in cui si afferma il ''diritto di disporre del proprio tempo''. Le politiche tempo-territoriali vengono così articolate lungo tre assi: un asse sociale, un asse territoriale e un asse organizzativo. Operare scelte strategiche con politiche temporali adeguate – sostengono gli autori – è cruciale per far fronte alle ineguaglianze emergenti e per rispondere alle poste in gioco della società attuale. Nel contributo che segue, Anna Carreri, analizzando l'incertezza generata dal cambiamento in termini spazio-temporali dell'attività lavorativa e il continuo lavoro di mediazione compiuto dagli attori nella costruzione delle loro sfere di esistenza, esemplifica le sfide delle politiche temporali nel caso della conciliazione famiglia-lavoro che sta esplorando nel corso della sua ricerca.

Velocità è anche una nozione culturale. Alessandro Castelli, ripercorrendo le tappe significative della scena musicale dalla fine degli anni '60 ai giorni nostri, sottolinea la portata politica della musica: se negli anni '70 e '80 velocità era sinonimo di rivolta – ed era proprio nell'accelerazione che i musicisti e le giovani generazioni sembravano cercare la liberazione – oggi ci si trova piuttosto di fronte ad una forma di "velocità addomesticata" che si accompagna a sonorità più edulcorate.

EDITORIAL

'Inside the Zone, the straightest way is not the shortest one. The longer the path, the lower the risk'. Such is the notable statement by the 'smuggler' who, in Andrej Tarkovskij's movie *Stalker*, is guiding the travelers inside the forbidden Zone. In other words, there are places in the world where the abstract notions concerning space and time every schoolboy is taught about do not simply hold. This is not just a matter of geometry but a deeply social and political phenomenon. The three basic logistic categories – space, time and speed – have long been neglected by the social sciences, yet they are being increasingly debated today. In this issue we present a series of contributions that approach this topic from various perspectives, revealing a the complex interweaving of variables that determine our movements.

In the opening piece, Teresa Stoppani explores a few artworks by two installation 'artists of explosion', Cornelia Parker and Heide Fasnach. The apparent paradox whereby architectural buildings look static but they in fact envelope speed as a form of energy that is suddenly revealed as speed itself is released in the moment of explosion. These artists, Stoppani argues, make speed visible by freezing it in a sort of culminating instant.

The two following articles highlight the political significance of speed. Lorenzo Navone interviews Marco Revelli on Val Susa mobilization against the construction of high-speed train (the so-called TAV). Revelli understands speed as a cultural and economic paradigm that has reached its apogee and is now doomed to utterly fail as a viable model for the future. Although the anti-TAV struggle in Val Susa is local, it is also representative of a larger need to strike a new balance for us all. On his part, Jimmy Carollo describes the speed-and-slowness strategy put in place by urban squatters during the early stages of a residential occupation. Besides time, space appears here as a crucial resource. At a different scale, these same ingredients are explored by Cecilia Scoppetta, who shows how different territories possess different speeds. While modernism insisted on making all territories increasingly faster, today we must recognize that slow territories are not simply marginal areas, but do have potentialities of their own, which could be appreciated and fostered.

Eleonora Guadagno and Francesco Picciolo report on their empirical research on mobility across the Alps, claiming that the 'collective right to space' is currently being threatened by a number of class cleavages, as well as gender and age cleavages, that enact a triage in the possibilities for movement. A similar approach is applied by Chris Beyer and Dominique Royoux to time: the authors sign a *manifesto for temporal policies*, which affirms the 'right to use one's time'. Temporal-territorial policies are thus articulated on three axes: a social axis, a territorial axis and an organizational one. The authors conclude that it is essential to make strategic choices in temporal policies to face emergent inequalities and cope with today's challenges. In the following contribution, Anna Carreri exemplifies the challenges implied by temporal policies, reporting her ongoing research on family-work relations in practice. In particular she focuses on the uncertainty that is created by the spatial and temporal transformation of working schedules, which leads to a continual work of mediation actors do to manage the different spheres of their existence.

Speed is also an essentially cultural notion. Alessandro Castelli stresses the political side of music, arguing that the meaning of speed as an element of revolt – and young generations have sought liberation through it – has been defused since the 1970s. Today music presents us with a kind of domesticated speed. Curiously, if 1970s and 1980s musicians were seeking liberation through speed, slowness seems to be more promising as an emancipatory practice for a number of daily activities. In this sense, Andrea Cortellessa celebrates the merits of reading and writing slowly: 'if you read slowly – the author remarks – you do it in the hope – or illusion – that reading is different from consuming (even consuming a book)'. And, similarly, many writers have chosen to work in a counter-temporality vis à vis mainstream cultural industry, such as Roversi, Di Ruscio, D'Arrigo, to mention a few. Such slow times are, on the other hand, the times explored by Christian Rainer with his notion of "emergence", as particularly evident in *Himera*, the work that provides the visual track for this issue.

Oggi è forse allora la lentezza che sembra essere più promettente come pratica di emancipazione per tutta una serie di attività quotidiane. In questo senso, Andrea Cortellessa celebra i meriti di una lettura e di una scrittura lente: ''Se si legge con lentezza – scrive – lo si fa nella speranza, o nell'illusione, che la lettura che oggi abbiamo scelto per noi non equivalga al consumo del libro". Allo stesso modo, molti scrittori hanno scelto di lavorare in *contro-tempo* rispetto all'industria culturale: Roversi, Di Ruscio, D'Arrigo, per citarne solo alcuni. Questi tempi lunghi auspicati e rilevati da Cortellessa sono d'altra parte anche quelli affrontati da Christian Rainer attraverso il concetto di "emersione", tema esplorato nell'opera *Himera* che fornisce la colonna visuale alle pagine di questo numero.

Nel pezzo successivo, Valeria Siniscalchi presenta la storia e la filosofia del movimento Slow Food come uno stile di vita alternativo, analizzando il modo in cui la dicotomia slow/fast sia divenuta nel tempo vero marchio dell'associazione. Nella descrizione del movimento, l'autrice ci svela anche un ''dietro le quinte" in cui, accanto agli obiettivi comuni della stessa, si nascondono e continuano ad essere presenti a vari livelli tensioni e frizioni tra gli aderenti nel perseguimento di obiettivi non sempre univoci.

Gli ultimi due contributi spostano lo sguardo sull'America Latina: '"Chi perde tempo guadagna spazio" è il principio ispiratore del progetto del Laboratorio Arti Civiche (LAC) di cui scrivono Giorgio Talocci e Azzurra Muzzonigro, indagando gli spazi e i tempi di reciprocità tra São Paulo, Salvador de Bahia e Nicosia. Perdere tempo ha a che fare anzitutto con la condivisione, ma sta anche a fondamento di tre pratiche precise: entrare e conoscere uno spazio, renderlo visibile e, in ultimo, prendersene cura.

Mentre a conclusione del numero Federico Rahola, osservando la costruzione di imponenti teleferiche urbane a Medellín, Caracas e Rio de Janeiro, accompagnata da profonde trasformazioni dei quartieri attraversati, o saltati, utilizza criticamente il concetto di "margine" per comprendere la differenza tra velocità. Rahola immagina così le teleferiche come dei *boulevard benjaminiani* sospesi, avanzando una riflessione più generale sulla natura della cittadinanza che si va configurando nel prossimo futuro.

L.N., M.A., A.M.B.

While Valeria Siniscalchi presents the history and philosophy of the Slow Food movement as an alternative lifestyle. She analyzes how the dichotomy slow/fast has turned into a veritable brand of the Slow Food association. There is thus a 'behind the scenes' space that Siniscalchi describes, where conflicts between different visions and actors arise. In the two final contributions we move towards Latin America. "S/he who wastes time, gains space" is the motto used by the Rome-based Civic Art Laboratory. Giorgio Talocci and Azzurra Muzzonigro report on an ongoing project in São Paulo, Salvador de Bahia and Nicosia. Waisting time is deployed as a way to share experiences, but it also found three pinspiring practices: getting into a space, making it visible, and taking care of it.

In the final piece, Federico Rahola, drawing from an observation on the construction of cableways in Medellín, Caracas and Rio de Janeiro, and the deep urban changes they are engendering, critically uses the notion of "margin" to make sense of the difference between different speeds. Rahola then describes the cableways as imaginative Benjamin-like boulevards in the air, advancing a more general reflection on the status of citizenship today.

L.N., M.A., A.M.B.

The Architecture of Explosive Slowness

Teresa Stoppani

Architecture as a discipline is, by definition, slow: slow in updating its technologies, slower than fashion in changing its styles, slower than the life that occupies it and alters it – even slower than the economy and the politics that so strongly affect it. In general, architecture takes time to embrace change, it needs manifestoes or paradigm shifts to proclaim its innovation, which are clamorously announced but then are slowly, gradually and often only partially enacted.

Architecture as a building is even slower, freezing materials and energy in its static composition.[1] Architecture does not move and does not prescribe its own changes and is subject instead, in the longer period, to the accidents of life, to weathering, use and obsolescence.[2] It is only the sudden accidental collapse, or the choreographed phasing of a demolition, that rapidly unleashes the energies contained in architecture. Structural failure and planned destruction release the energy that the building contains in its sudden change from building to non-building. Accidental collapse and planned demolition can both be considered to be part of the life cycle of a structure. Yet, while the accident is determined by causes and forces that are intrinsic to the structure,[3] the demolition process applies to the building external forces that can be considered the ultimate 'completion' of its project (its un-building).

Externally applied forces are also those that determine the destruction of architecture by natural or artificial disaster. Although the causes of the disaster are in some cases difficult to distinguish – direct and indirect, natural and man-made factors often concur in determining disastrous effects – I have suggested a possible distinction based on the element of determination, indicating with the term 'artificial disaster' that which results not only from

Teresa Stoppani (MArch IUAV Venice, DrRic Arch&UD Florence) is an architectural theorist and critic. She has taught at the IUAV in Venice and at the Architectural Association and the University of Greenwich in London, and held visiting positions at RMIT Melbourne and UTS Sydney. Her writings focus on the relationship between architecture theory and the design process in the urban environment, and on the influence on the specifically architectural of other spatial and critical practices. Recent publications include the book *Paradigm Islands: Manhattan and Venice* (Routledge 2010) and the essays 'The Architecture of the Disaster' (*Space & Culture* 2012) and 'A Conversation of Many', in *Common Ground. The 13th Venice Biennale of Architecture* (D. Chipperfield ed., Marsilio 2012). She is currently working on the book *X Unorthodox Ways to Rethink the City* (Routledge 2014).

tstoppani@gmail.com

1 On this see Luis Fernández-Galiano, *Fire and Memory: On Architecture and Energy*, Cambridge MA: MIT Press, 2000. In this fascinating work Fernández-Galiano reintroduces energy to the discussion of architecture and proposes a reconsideration of architecture beyond the visual.

2 On the weathering of architecture see Mohsen Mostafavi, David Leatherbarrow, *On Weathering: The Life of Buildings in Time*, Cambridge, MA: MIT Press 1993. On the use of architecture see Rotor (Tristan Boniver et al.), *Usus: État des lieux / Usures: How Things Stand*, Brussels: Communauté Française Wallonie - Bruxelles, 2010. On architectural obsolescence see Walter Benjamin, *The Arcades Project* (R. Tiedemann, ed.), Cambridge, MA and London: Harvard University Press, 1999.

3 The theory of the accident is explored in Paul Virilio, *Unknown Quantity*, London, Thames and Hudson, 2003. The idea that the accident reveals the substance and that it is made possible by the very technology of the object is originally suggested in Aristotle's *Physics* (Books I-IV, London, Heinemann, 'Loeb's Classical Library', 1929).

a manmade action but, more specifically, from a carefully planned one, and is therefore the enactment of a project.[4] The project of destruction which is realised by the 'artificial disaster' does not directly address the form of a structure and its undoing, as its aims are concerned primarily with other dimensions: what the structure represents, the values, ideologies and political systems that architecture is always invested with. Produced but not 'designed', the formal outcome of the artificial disaster exceeds the intention of the project of destruction, but is still implemented through and on the form of the building.

The project of architecture congeals forms and temporarily suspends the dynamics of materials and energies, establishing order and enabling legibility and inhabitation. The project of destruction is otherwise designed to affect the symbolism and the signification embodied in the structure of architecture; while its enactment violently affects form, its main concern is not primarily formal. Art projects that have intervened within the relationship between architecture/construction and disaster/destruction have articulated critical considerations on the nature of architecture in relation to its slow time and trapped energy, and to the fast speed of the disaster and its paroxysmal release of energy.

The works of sculptors and installation artists Cornelia Parker[5] and Heide Fasnacht[6] in different ways operate on the precarious balance between the cohesion and the explosion of the object. They question the issue of form by focusing on the explosion as the 'moment between' the composed form of the architectural object and the re-composed aggregate form produced by the artwork. Their projects of explosions - differently performed, recorded, modelled and represented – show to the viewer the sudden release of energy that makes manifest the time/space between form and non-form in architecture. Both artists' oeuvres have been (and are being) produced in the time cloud the surrounds the tragedy of 9/11, uncannily anticipating some of the critical issues raised by those disastrous events. A retrospective reconsideration of their artworks in the light of political world events may now seem to add to the meaning and socio-political implications of art; in fact, these works are never 'only' formal, but always already critical, and their criticality is produced through the very making (as well as melting, undoing, exploding) of form. By freezing the moment of the explosion and turning a random instant into a selected static frame, these works re-appropriate the exploded structure to a formal concern. They oppose the process of destruction because, by suspending it, they make explicit the tensions that hold together (suspend) the particles of form.

Cold Dark Matter: An Exploded View (1991),[7] the work that brought Cornelia Parker to

---

4 See Teresa Stoppani, 'The Architecture of the Disaster', *Space & Culture*, 15:2, May 2012, 138-153. The essay considers the irruption of the *designed destructive event* (artificial disaster) in the order of architecture, arguing that it brings onto architecture sudden destructive forces of an intensity, speed and violence that are alien to those of architecture. While design and planning are about space definition and form making, the destruction inflicted by the disaster concerns the undoing of form, of planned orders and structures (be they societal, urban, economic, national). Through a series of examples, the text explores those operations of architecture that work on and with the energy released by the disastrous event, engaging it in a re-definition of form.

5 Cornelia Parker (1956-) is a British sculptor and installation artist living and working in London. See URL: <http://www.egs.edu/faculty/cornelia-parker/biography/>. See also *Cornelia Parker*, The Institute of Contemporary Art Boston, Boston: Art Data, 2000.

6 Heide Fasnacht (1956-) is an American sculptor and installation artist living and working in New York. See URL: <http://www.heidefasnacht.com>

7 Cornelia Parker, *Cold Dark Matter: An Exploded View*, 1991. A garden shed and contents blown up. Dimensions variable. See URL: <http://www.tate.org.uk/>

international attention, consisted of the choreographed explosion of a garden shed, blown up for the artist by the British Army. Installed in the gallery space, the fragments resulting from the explosion were suspended from the ceiling around the shed's light bulb, in a centrifugal thrust of shards and splinters reproducing a moment of the blast, further extended by their shadows cast on the gallery walls. Suspending and protracting the explosion in time, containing and expanding it in space, this work questions (literally) the limits of the 'architectural' object. While the object is rendered unrecognizable and the form of its envelope is lost, what is made evident here is the variety of its heterogeneous components and contents (even in a modest garden shed - we still recognize timber and iron, a single boot, a bent bicycle wheel, etcetera), and what is highlighted by their violent scattering is the tension that held them together.

Produced but not 'designed', the formal outcome of the artificial disaster exceeds the intention of the project of destruction, but is still implemented through and on the form of the building

In *Mass (Colder Darker Matter)* (1997)[8] Parker continued her investigation of the cohesion and tension of form. Here charcoal fragments retrieved from a church struck by lightning were suspended in a reconstructed centrifugal taxonomy, from the larger and heavier elements in the centre to the smaller and unrecognizable ones at the edges of the reconstructed volume. This work focuses on the nature of the material (the 'mass' of the title), and on the fire that destroyed the building, rather than on the dynamics of its trigger (lightning). Missing here is the dynamic thrust of the fragments embodied in *Cold Dark Matter.*

In Parker's works the suspended debris seem to await yet another possible recombination, suggesting potentially endless intermediate stages between form and non-form. The distinction here is interestingly complicated through the explosion and its freezing, which first suddenly accelerate and then visibly display the processes of alteration and fragmentation that will eventually affect all architecture. The still suspended fragments that make up these works act as high speed accelerators of the dynamics of decay of architecture. The added triggering force of the explosion allows the artist to render them physically manifest in emptiness and space dilation. What used to be a solid and usable form is now a low-density assemblage of fragments which attempt in vain to re-establish coherent relations. *Mass* and other later works by Parker present a suspended taxonomy of fragments, and paradoxically in this visual and more sedate order the possibilities of recombination become looser, or are irredeemably lost. The importance of the frozen explosion of *Cold Dark Matter* lies in the only partial amnesia of its fragments, whose heterogeneity and disorder seem to suggest (or remember) compositions and relations beyond taxonomy.

Heide Fasnacht's works reach beyond the suggestion of broken relationships, as the destructions that they perform suggest the possibility of self-generated implosions. It is this ambiguity that allows Fasnacht to stage a very material emesis of the buildings' innards, triggered perhaps from the outside but certainly powered from within. Fasnacht's work shows us that 'bodies, whether of land, water, or flesh, are unstable aggregates ... caught only by coincidence in forms we recognize.'[9] They track 'the energy released when that familiar cohesion is

8 Cornelia Parker, Mass (Colder Darker Matter), 1997. Installation. Charcoal retrieved from a church that was struck by lightning suspended from steel wire and cotton thread, dimensions vary. See URL: <http://artpace.org/about-the-exhibition/?axid=30&sort=artist>

9 Heide Fasnacht, Drawn to Sublime (essay by Nancy Princenthal), New York: Kent Gallery, 2003. Text from the

ruptured, and the always-present world of particles in collision is made manifest.' And this applies also to architecture. Fasnacht's project of instability[10] starts with the nearly realistic representation of suddenly released inner energy, as seen in the large drawing of *Sneeze I* (1997).[11] It then translates into a vomit of black Styrofoam balls and the semi-collapse of the building in the sculptural *Demo* (2000)[12] and into an ejection of silvery particles in *Exploding Plane* (2000)[13], both uncannily and disturbingly produced before the events of 9/11 in New York City. Here plane and building explode together but separately, apparently from internal and unrelated causes. It is only in the later installations of *Jump Zone* (2005)[14] and *New City* (2007)[15] that the built structures are fully exploded, reduced to voided and fractured skeletons, and, in the latter piece, seeming to suggest the possibility of a re-construction or new construction with, or within, the remaining fragments of the broken old one.

In different ways these artworks or, better, artist interventions on architecture, help render explicit the precarious nature of the apparently solid form of architecture. By working on time, halting and representing the instant of the planned explosion, they return the fast project of the disaster to the slow project of architecture. By slowing down the instant of form undoing to the temporality of the image they render visible the space (Parker) and the matter (Fasnacht) of architectural form.

---

catalogue cover. See URL: <http://dl.dropbox.com/>

10 'By turning her attention to instability in all its realms – political, atmospheric, geologic, molecular, social, psychological – Fasnacht has created . . . a kind of poetics of catastrophe.' *Heide Fasnacht, Strange Attractors* (texts by Edward Albee, Ted Potter and Raphael Rubinstein), Richmond, Virginia: Anderson Gallery, Virginia Commonwealth University, 2004. Text from the catalogue cover. See URL: <http://dl.dropbox.com/>

11 Heide Fasnacht, *Sneeze I*, 1997. Graphite on paper, 40 x 60 in., Philadelphia Museum of Art, Pennsylvania. See URL: <http://www.kentfineart.net/artists/heide-fasnacht/>

12 Heide Fasnacht, *Demo*, 2000. Polychrome Neoprene, Styrofoam. 112 x 125 x 120 in. Ibidem.

13 Heide Fasnacht, *Exploding Plane*, 2000. Graphite, acrylic over Neoprene. 20 x 20 ft. (dimensions vary). Ibidem.

14 Heide Fasnacht, *Jump Zone*, 2005. Tape, Styrofoam, Neoprene. Work located on inside corner wall of the Kent Gallery, New York. 15 x 17 x 15 ft. (dimensions vary). Ibidem.

15 Heide Fasnacht, *New City*, 2007. Tape. Work located on inside corner wall of the Kent Gallery, New York. 10 x 16 x 12 ft. (dimensions vary). Ibidem.

Esercizi di dromologia
Intervista a Marco Revelli

Lorenzo Navone

Nota. La chiacchierata con Marco Revelli ha avuto luogo a Moncalieri, nel settembre 2012, con la preziosa collaborazione del regista Carlo Bachschmidt e Mina Zapatero. Revelli, storico e sociologo, è autore, insieme a Livio Pepino, di Non solo un treno..., *importante volume sulla questione dell'Alta Velocità in Val di Susa.*

Lorenzo: Nelle prime pagine de *Il mondo dei vinti* di tuo padre, Nuto Revelli, si trova una frase molto importante per la sua attualità e la sua forza: "Una società che abbandona al proprio destino le sacche di depressione e di miseria, che soffoca le minoranze, che tollera il genocidio, è una società malata". Potrebbe riferirsi alla Val di Susa di oggi? Tu come la vedi?

Marco Revelli: Quando mio padre raccolse le testimonianze per *Il mondo dei vinti* il fenomeno era difficilmente visibile nella forma così conclamata con cui lo vediamo oggi. Di questa malattia si coglievano solo alcuni sintomi osservando i margini, erano gli anni Sessanta e c'era ancora il mito dell'industrializzazione, del *boom* economico, della crescita: la maggior parte della società ne vedeva solo i vantaggi, ma la malattia si vedeva stando ai margini, se si saliva al di sopra di una certa quota i segni erano terribilmente evidenti. Era una popolazione di vecchi, si cominciavano a vedere rovine, disperazione, solitudine, in qualche caso anche forte disagio psichico, e si coglievano anche le ultime tracce di una civiltà, la civiltà contadina. La memoria che riportavano arrivava alla famiglia, ai genitori, in qualche caso anche alla generazione prima, quindi era una memoria che risaliva di un secolo. Parlava di una società che stava affondando, erano gli ultimi relitti di un naufragio che aveva attraversato tutto il Novecento, passando attraverso tre apocalissi culturali: due Guerre mondiali, che avevano falcidiato due generazioni montanare e contadine, i giovani tra i diciotto e i venticinque anni, che per una civiltà contadina significa essere messa al tappeto; poi una terza apocalisse culturale, che era stata letta come trionfo, ed era l'industrializzazione dei fondovalle e quella grande frana che ha portato via quel che non aveva portato via la guerra, le ultime generazioni montanare.

L: La corsa verso l'Alta Velocità oggi potrebbe rappresentare una sorta di quarta apocalisse culturale? Vedi una continuità con quel processo?

MR: Assolutamente, in Val di Susa noi vediamo gli esiti della malattia, non solo i sintomi, il prodotto che la malattia ha determinato, e lo vediamo su grande scala; là si vedevano i sintomi dispersi, qui – in una metà di valle – riusciamo a vedere il mondo. Mi ha sempre colpito questo della Val di Susa: lo straordinario insegnamento che è la resistenza del popolo della Val Susa nei confronti del TAV, il contenuto didattico, pedagogico, che quella resistenza

Marco Revelli, storico e sociologo, è professore ordinario di Scienza della politica presso l'Università del Piemonte Orientale. Tra i suoi scritti più recenti: *Poveri, noi* (Einaudi, 2012), *Sinistra, destra: l'identità smarrita* (Laterza, 2007), *La politica perduta* (Einaudi, 2003).

marco.revelli@unipmn.it

Lorenzo Navone sta completando un dottorato in sociologia presso il Disfor, Università di Genova. Si occupa di problematiche connesse a frontiere e confini. In particolare, la sua ricerca verte sul funzionamento del confine tra Egitto, Israele e Striscia di Gaza, su cui ha pubblicato alcuni interventi.

lo.navone@gmail.com

esprime. In Val di Susa abbiamo l'occasione di vedere in piccolo il mondo e i suoi mali: lì vediamo compiuta questa ideologia selvaggia della crescita assoluta, lineare, esponenziale, vediamo la follia che sta dietro al paradigma che comanda il mondo attuale. E tutto questo viene presentato come ragionevolezza e razionalità, in uno scambio tra follia e razionalità.

L: Penso che l'aspetto paradigmatico della Val di Susa possa intendersi in due sensi: da una parte l'esempio positivo della resistenza, dall'altra quello negativo, il continuo processo di erosione, anche materiale, del territorio. Lo stesso titolo del vostro libro, *Non solo un treno*, va in questa direzione analitica. Quale è allora il significato profondo dell'idea di Alta Velocità e della lotta che vi si oppone?

Rallentamento non significa fermarsi, vuol dire trovare una velocità adeguata alle nostre categorie, al nostro bios, alla nostra vita, alla nostra struttura corporea, alle nostre capacità di controllo intellettuale di ciò che ci avviene intorno

MR: Il significato intrinseco, concettuale, del TAV è la follia: credo ci sia un nesso stretto tra il mito dell'alta velocità e la follia contemporanea, quella che ha portato il mondo sull'orlo dell'abisso in cui siamo arrivati. Dietro l'immagine, il ruolo che il TAV gioca nell'immaginario collettivo di chi ne è fautore, c'è l'idea dello smisurato, della rottura dei limiti, dell'esasperazione di tutti gli elementi tecnici, a cominciare dalla velocità, la rottura continua dei limiti di velocità. Un capitolo del libro è dedicato al *Manifesto del Futurismo* e soprattutto a *Uccidiamo il chiaro di luna*, con l'appello a questo manipolo di poeti squadristi che debellano il popolo di Podagra, i lenti, i tardi, gli attardati, e costruiscono il grande binario militare, sulle vette delle montagne. Sembra che la Torino-Lione ferroviaria vi si sia ispirata, ma un secolo dopo, dopo che il Novecento ha rivelato tutte le tare e tutti gli orrori di quel paradigma. Quel manifesto è stato scritto immediatamente prima dell'esplosione della Prima guerra mondiale, e conteneva, insieme all'elogio della velocità, l'elogio della guerra come igiene del mondo: i podagrosi erano quelle masse di poveracci, contadini-soldati mandati a crepare nelle trincee perché gli esteti della guerra e della velocità potessero celebrare i loro versi. Non ha insegnato nulla il Novecento, e oggi lo vediamo proposto in forma di "Grande Opera", non più realizzata da militaristi e poeti, ma da borghesissimi impiegati di banca, bancari e banchieri, finanzieri, impresari. . . Tutti apparentemente uomini d'ordine, in realtà saccheggiatori. I valsusini hanno permesso di svelare in filigrana la pazzia del nostro tempo.

L: Nel volume contrapponete un mondo che rallenta, pensiamo al flusso di merci che transitano sulla linea storica della Torino-Lione, rispetto a una crisi che invece accelera. Come interpreti questa contrapposizione tra diverse velocità?

MR: Sono convinto che in Val di Susa assistiamo a un conflitto di temporalità, di flussi temporali, che vanno in direzioni opposte. Non abbiamo solo l'alta velocità del treno, ma anche quella della finanza, dell'economia che precipita e che nell'accelerazione rende fluido o liquido tutto ciò che era solido, compresa la vita delle persone. Abbiamo da una parte questa accelerazione di tutti i tempi, che sfida tutti i limiti, dall'altra una popolazione che tende a rallentare, o a controllare il tempo e i propri tempi, a riprendere il controllo del proprio tempo e del tempo sociale, nella consapevolezza che l'accelerazione assoluta del tempo collettivo ci sta distruggendo, distrugge sia le società sia gli individui: distrugge la società nella sua capacità di stare insieme, di metabolizzare i propri cambiamenti, quindi trasforma la società in un continuo precipitare di eventi incontrollabili; dall'altra parte distrugge anche l'individuo, che stenta a riconoscere addirittura la continuità con sé stesso, la cui vita tende a risolversi in

una successione di istanti separati l'uno dall'altro, senza memoria e senza futuro, un presente assoluto, puntiforme, nel quale le realtà metropolitane vivono.

L: Abbiamo parlato di velocità e di tempo, manca lo spazio. La questione del TAV in Val di Susa è fortemente connotata dal punto di vista spaziale; cosa l'ha fatta uscire da uno spazio così limitato e diventare l'unico movimento popolare di resistenza in Italia? Come ha fatto a coinvolgere tante persone in Italia e altrove?

MR: È vero che quello che succede in Val Susa è l'unica forma di resistenza collettiva che abbiamo in Italia. Non abbiamo le realtà anglosassoni, non abbiamo gli *indignados*, abbiamo la Val Susa, ed è significativo. Contrariamente a *Occupy Wall Street*, la Val Susa ha un territorio in cui si esprime, un territorio molto denso, che ne spiega anche la resistenza. È un territorio estremo: è una valle molto stretta in cui passano due strade statali, un'autostrada, una ferrovia – la linea storica – un elettrodotto e un fiume. Perché la Val Susa ha forato la cupola del localismo e dell'informazione? Perché la resistenza in Val Susa colpisce un nervo scoperto, rivela il paradigma, è una resistenza nei confronti della visione di un assetto del mondo e del potere. Colpisce un'interconnessione globale, quindi sta dentro il livello della società globalizzata e ne rivela le caratteristiche patologiche. Queste sono le ragioni per cui questa resistenza è diventata esemplare, per ciò che denuncia e per ciò che rappresenta. Oggi essere o meno per il TAV è quello che in un film post-catastrofico potrebbe essere il segno che permette di riconoscere la resistenza dal resto della popolazione.

L: In un passaggio de *Il Mondo dei vinti*, tuo padre accenna alla questione del traforo del Ciriegia e all'epoca dei trafori, gli anni Sessanta. Quel traforo non si è mai fatto, e al suo posto è rimasto "un buco senza uscita, un buco pieno di promesse demagogiche, interessi passivi, sterpaglie" (pag. LXXX). Il Ciriegia è stata una vittoria per esaurimento dei promotori; come si vince contro l'Alta Velocità contemporanea?

MR: L'ho detto tante volte: la Val Susa ha già vinto. Quell'opera non si farà mai, quel tunnel folle non vedrà mai la luce, d'altra parte per tante ragioni: non solo perché i valsusini hanno un forte potere deterrente, ma anche perché lavorare per vent'anni in un fortino, che si dovrebbe moltiplicare dentro la valle, è impossibile. È impossibile vincere contro un popolo: lo puoi occupare, lo puoi umiliare, ma le guerre coloniali ci dimostrano che non si vince contro una resistenza popolare. Soprattutto, non lo faranno mai perché non ci sono le risorse, perché quell'opera è stata concepita in un altro tempo e in un altro spazio, in un altro secolo e in un altro mondo. È stata concepita negli anni Ottanta del Novecento, quando sembrava che la globalizzazione fosse un processo illimitato e infinito di moltiplicazione dei flussi. Il nuovo secolo invece è nato all'insegna del restringimento rispetto a quell'immaginario.

L: Foucault nella *Volontà di sapere* parla di *potere di morte* (p. 121) come complemento al potere che si esercita sulla vita. Morte di una popolazione e mantenimento in vita di un'altra sono due facce della stessa medaglia. In questo senso la Val Susa, con la sua popolazione, pare essere sacrificabile. Mi pare che Foucault e Nuto Revelli offrano una chiave di lettura interessante per comprendere la Val Susa.

MR: In *Il Mondo dei vinti* la popolazione sacrificata era una popolazione anagraficamente identificata. Quello che indignava mio padre era quel consapevole sacrificio di tutti coloro che stavano sopra una certa linea di età e, se vogliamo, una certa linea di altitudine. Qui, per la Val Susa, la croce è stata fatta su tutte le componenti della valle, si è scelto di sacrificare un intero territorio. In un primo tempo si può anche pensare che ciò sia stato fatto per valorizzarne un altro, e questo è in fondo ancora il Novecento, che era un secolo feroce, capace di sacrificare gigantesche masse in nome della salvezza di altri, o dei sopravvissuti delle stesse.

Le rivoluzioni del Novecento scontavano il fatto di essere cruente perché aprivano la strada all'uomo nuovo, alla nuova umanità: le guerre e l'industrializzazione del Novecento avevano un sogno di emancipazione. Il TAV invece è postmoderno, post-industriale, post-materialistico, perché qui il sacrificio viene fatto non a favore di un'altra popolazione, di un'altra umanità, di un altro popolo, ma a favore del sistema degli affari, che è autoreferenziale dal punto di vista finanziario. Non ci sono *les lendemains qui chantent*, se non l'idea di merci che viaggiano ad alta velocità sotto le montagne, ma poi non è nemmeno sostenibile, perché non viaggeranno ad alta velocità. È un residuo di ideologia del progresso andata a male.

L: Potremmo concludere con la lentezza, di cui hai in parte già parlato.

MR: Forse su questo è bene insistere: quello che è diventato senso comune in Val di Susa incominciamo a ritrovarlo in una molteplicità di altri discorsi e di altre figure, non direttamente coinvolte con la Val di Susa. Il grande flusso novecentesco è stato un'enorme frana dall'alto al basso, delle popolazioni delle alte valli verso i fondovalle, verso le città. Oggi cominciamo a intravedere un percorso inverso, non di massa come fu lo spopolamento, ma puntiforme, però anche anagraficamente connotato: sono tutte figure al di sotto dei trent'anni che lasciano le metropoli e cercano alternative in montagna, e tutti questi condividono un'immagine, una visione delle cose e del mondo che è fortemente consonante coi No-TAV. Cosa hanno in comune tutti questi soggetti? Hanno la sensazione che un paradigma è finito, e che quel paradigma aveva al centro un mito che si è infranto, il mito della velocità, dell'accelerazione; era una visione del mondo nella quale tutto ciò che accelera è buono, tutto ciò che rallenta è cattivo. Hanno la consapevolezza che il rallentamento è una condizione di re-incivilimento: rallentamento non significa fermarsi, vuol dire trovare una velocità adeguata alle nostre categorie, al nostro *bios*, alla nostra vita, alla nostra struttura corporea, alle nostre capacità di controllo intellettuale di ciò che ci avviene intorno; è la consapevolezza che l'eccesso d'accelerazione cancella il tempo, lo spazio e la ragione. Hanno un tratto comune: abitano le terre alte, stanno al di sopra di una certa linea di quota, perché in fondo la montagna ha intrinsecamente dentro di sé il concetto di limite, in montagna non puoi forzare i tempi, non puoi accelerare oltre un certo limite, in montagna è pericoloso cercare sistematicamente la scorciatoia, in montagna trasgredire i limiti naturali implica una sanzione immediata, a volte anche mortale. La montagna è dura, come il mare. Chi vìola le sue regole la paga cara: questa consapevolezza è stata interiorizzata dalla cultura di montagna; per questo lì l'Alta Velocità non ha la buona stampa di cui gode invece in pianura, dove questi concetti non sono così evidenti. La lentezza come forma mentale, come recupero del controllo sulle proprie condizioni individuali e collettive, è il messaggio rivoluzionario che viene da questa esperienza.

Riferimenti

Michel Foucault, *La volontà di sapere. Storia della sessualità 1*, Feltrinelli, Milano 1988.

Marco Revelli, Livio Pepino, *Non solo un treno... La democrazia alla prova della Val Susa*, Edizioni Gruppo Abele, Torino 2012.

Nuto Revelli, *Il mondo dei vinti. Testimonianze di vita contadina*, Einaudi, Torino 1977.

Exercises in dromology. An interview with Marco Revelli

Note. The conversation with Marco Revelli took place in September 2012 in Moncalieri, with the collaboration of Carlo Bachschmidt and Mina Zapatero. Revelli, a historian and sociologist, is co-author (with Livio Pepino) of Not just a train..., a book on high-speed train line in Val di Susa.

Lorenzo: In the opening pages of The World of the Vanquished (1977) your father, Nuto Revelli, wrote: "A society that abandons to their fate pockets of depression and misery, that suffocates minorities, that condones genocide, is a sick society". Does the argument apply to today's Val di Susa?

Marco Revelli: When my father gathered his data the phenomenon was barely visible, as compared to what we can see today. In particular, he had to look at the margins of society to catch those societal symptoms: In the 1960s, the myths of industrialization, economic boom and unlimited growth were in their heyday. But in the highland, population were growing older; ruins, despair, loneliness, in some cases even widespread psychological problems were plainly visible among the relics of a vanishing peasant society. Those people were the last remnants of a shipwreck that had spanned the entire 20th century, passing through three cultural apocalypses: two World Wars, that had decimated two generations of highlander, and a third cultural apocalypse, which was at that time misread as a triumph – I mean, the industrialization of the valley. That was the major landslide that took away what the war had left, the last generations of highlanders.

L: Could we say that today the high-speed train project (TAV) represents a kind of fourth cultural apocalypse? Could we see it as a continuation of the same process?

MR: Absolutely yes. In Val di Susa we see on a large scale the outcome of the disease, not just its symptoms. it's astounding that in just a half of an Alpine valley we find all the elements that characterise our contemporary world at large. I have always been struck by the extraordinary lesson of resistance given by Val Susa's inhabitants struggling against TAV. TAV illustrates the end-point of an ideology of linear, exponential wild growth. Thanks to them, we can see the madness hidden behind the paradigm that controls the world today, and which is usually presented as normalcy.

L: I think the paradigmatic aspect of the Val di Susa case can be understood in two ways: on the one hand, the positive example of the resistance; on the other, the negative process of territorial (material, but not only) erosion. The very title of your book, Not just a train..., seems to suggest such analysis. So, what is the meaning of the idea of high-speed and what is the sense of the struggle which opposes it?

MR: The intrinsic, conceptual meaning of TAV is sheer madness. To me, there is a close connection between the high-speed myth and the madness that has brought the world to the brink of the abyss where we are now. For its advocates, TAV essentially means the exasperation of all the technical elements, the complete removal of any speed limits. A chapter of our book is dedicated to the Futurist Manifesto. In particular, in the futurist poem Kill the Moonlight, a handful of fascist poets are called to kill the slow, the late, those who linger, in order to build a military train line on the tops of the mountains. It seems that today's TAV railway has drawn inspiration from the Futurists. Alas! It has done so one century too late, after the 20th century has already painfully revealed all the shortcomings and the horrors of that paradigm. The Futurist Manifesto was written immediately before the explosion of the First World War. Together with speed, it also praised war as means of world hygiene: peasant-soldiers could be sent to die in the trenches by the aesthetes of war who celebrated technology and speed.

L: In the book you juxtapose a slowing world of transports and a speeding economic crisis. How do you interpret this juxtaposition of different speeds today?

MR: I am convinced that in Val Susa we are also witnessing a conflict of temporalities, of time flows that run in opposite directions. We not only have the high-speed train, but also the high speed of finance and economy. Acceleration makes fluid or liquid all that was solid, including people's life. On the one hand, we have an acceleration of time that challenges all limits, and, on the other hand, a population that aims to slow down in order to regain control of their time, recognizing that the absolute acceleration of collective time is destroying us. Acceleration is destroying both societies and individuals: it destroys society's ability to sustain meanings and metabolize

changes, and it destroys individuals, whose life tends to lead to a succession of instants separated from each other, without memory and without a future, in an absolute present of metropolitan life.

L: We have talked about speed and time, not yet of space. The question of TAV in Val di Susa is strongly characterized by a spatial point of view. How happened that this local movement of resistance has gained such massive popular support in the whole Country? How could it mobilize so many people in Italy and abroad?

MR: What happens in Val Susa is the only complete form of collective resistance that we have in Italy today. It is meaningful that we do not have the *indignados* like in Spain but rather a resistance movement like the one in Val Susa. Contrary to Occupy Wall Street, Val Susa is extremely territorial. And it is an extreme territory: a narrow valley in which there are two major roads, a highway, a railway line, a power line and a river. Why has the issue surpassed mere local interest? Because resistance in Val Susa strikes a nerve, it reveals the paradigm, it expresses resistance against the vision of a new world order and power. It reveals the sickness of global society at large.

L: In a passage from The World of the vanquished, your father mentions the issue of a tunnel which was promised in the 1960s but never built, leaving in its place only "a hole filled with demagogic promises, interests and scrubs". At that time, constructors desisted. But how to win against today's High-Speed-Train developers?

MR: I've said it many times: Val Susa has already won its battle. That work will never be done. On the other hand, the reasons are many. It is impossible to win against a whole people: you can take one's land, you can humiliate the locals, but all colonial wars have showed us that it is impossible to win against the resistance of a whole people. There is also an economic factor: resources are over; that work was conceived in another time and another space, in another century and another world that has already ended. It was conceived in the 1980s, when it seemed that globalization was an unlimited process of economic growth. The 21st century is born with more limits.

L: In The will to knowledge, Foucault speaks about death power as a complement to the power that is exercised over life. Keeping a population alive and condemning another to death are two sides of the same coin. In this sense, Val Susa and its population have been presented as expendable. It seems to me that both Foucault and Nuto Revelli provide a key to understand the Val Susa issue.

MR: What outraged my father was that the sacrifice selectively affected those who were living in the highlands, as well as those above a certain age. But in today's Val Susa, it is an entire region that is to be sacrificed. At first you might think that this sacrifice of a population is done in favor of another one. That is still a 20th century mentality. The 20th century was a ferocious century in which gigantic masses were sacrificed in order to save others. The revolutions of the 20th century were cruel but cruelty was meant to open the way to a new humanity: 20th-century wars and industrialization still carried a dream of emancipation. TAV, on the contrary, is post-modern, post-industrial, post-materialistic: here, the sacrifice is done not in favor of another population, of another humanity, of other peoples, but in favor of the business system, which is a completely self-referential finaciary world. The only vision for the future is that of goods traveling at high speed under the mountains. None of this is sustainable, they will not even truly run at high speed. What we have, is the remain of an ideology of progress gone bad.

L: We could conclude this conversation going back to the already mentioned slowness.

MR: Perhaps it is worth insisting on this point: what the struggles in Val Susa have transformed into local common sense is also spreading across a variety of other discourses and figures that are not directly involved with this issue. During the 20th century, the mainstream flow was a huge landslide from top to bottom, whereby highland populations moved down into the valley, towards cities. Today, we begin to see a reverse path. It certainly does not concern masses, yet it is an significant one: groups of young people under 30 leave cities to seek alternatives up in the mountains. What do these young people share with those who struggle against TAV? They feel that the mainstream paradigm is over. It was a paradigm based on the myth of speed, of acceleration, grounded in a vision of the world in which all that was accelerating was regarded as inherently good, all that slowed down as bad. But these younger people know that today slowing down is a condition of re-civilization. For slowing down does not mean staying still, rather, it means finding a suitable speed for our *bios*, our life, our body structure, our intellectual ability to control what is going on around us. It is the awareness that the excess of acceleration deletes the time, space and reason. All these people have one thing in common: they have chosen to live on

the high lands, above a certain altitude, because the mountain inherently carries the concept of limit within itself: on the mountains you cannot force times, you cannot accelerate beyond a certain limit, on the mountains is dangerous to systematically shortcut, on the mountains transgressing natural limits implies immediate penalties, sometimes even deadly ones. The mountain – like the sea – is a hard place. Those who violate its rules pay it dear. This awareness has been internalized by mountain culture, which is why there high-speed trains do not have the good press they enjoy in the plain lands, where these concepts are not so obvious. Slowness as a type of mentality, as a recovery of control by individuals and collectives over their life conditions, is the revolutionary message that comes from this experience.

Le prime 48 ore di un'occupazione abitativa

Jimmy Carollo

Nel corso della mia tesi di laurea mi sono occupato del fenomeno dello *squatting* abitativo in Francia. In breve, uno squatter è una persona che occupa un immobile (o un edificio, un appartamento vacante etc.) senza il permesso del legittimo proprietario. Lo fa per differenti motivazioni personali o collettive che portano poi lo squat ad assumere diverse forme e valenze simboliche (squat di povertà, squat politico, squat artistico etc.). In ogni caso, durante il corso dell'occupazione, lo squat diviene per gli squatter una dimora a tutti gli effetti.

Dovendo descrivere in prima approssimazione un fenomeno tanto complesso come lo *squatting*, penso che si potrebbe paragonarlo a una sofferta partita a scacchi: una partita che vede come protagonisti principali gli squatter da una parte e le forze dell'ordine dall'altra, ma che nel corso del suo svolgimento vede intervenire anche un ragguardevole numero di altre figure determinanti per l'esito del confronto, come vicini di casa, mass media, gruppi di sostegno, autorità politiche e così via.

Gli squatter sono rappresentati indubbiamente dai pezzi di color bianco della scacchiera mentre le forze dell'ordine saranno piuttosto quelli di colore nero. Infatti saranno gli squatter ad avere l'onore di aprire le danze, facendo la prima mossa. Le analogie tra queste due pratiche, però, non si fermano certamente a questo primo livello. Le categorie logistiche di spazio, tempo e velocità, così come il loro riflesso in termini di esperienza soggettiva e collettiva, sono fondamentali nello *squatting*. Come negli scacchi, anche nello *squatting* l'obbiettivo è quello di occupare un territorio altrui attraverso una serie di mosse strategiche. Queste mosse richiedono una specifica preparazione, un certo lasso di tempo necessario per metterle in atto, un *timing* e una successione. Le mosse potranno essere rapide e fulminee oppure, al contrario, più lente e ponderate in relazione ai differenti casi presenti sul territorio.

Tempo-velocità-spazio-squatting vengono così a intersecarsi. Vorrei qui soffermarmi sulle prime fasi relative all'apertura di uno squat. Infatti, anche se esistono molti tipi di squat, nelle prime fasi dell'occupazione le modalità d'azione sono molto simili. Cerchiamo dunque di vedere come spazio, tempo e velocità saranno modificati in relazione alle prime fasi di esistenza di uno squat. Quali sono le mosse principali che gli squatter devono fare prima di poter effettivamente cominciare la loro partita?

Decidere di squattare un'abitazione o un edificio pubblico non è azione che chiunque possa compiere senza essere adeguatamente preparato e senza sapere a cosa va incontro. Bouillon (2009) parla di competenze spaziali e transnazionali, un bagaglio personale di conoscenze che gli squatter devono possedere prima di poter aprire uno squat. *Savoir faire* e *savoir être*

Jimmy Carollo è laureato in Sociologia e Ricerca Sociale presso l'Università degli studi di Trento. Ha svolto un lavoro di ricerca etnografico in Francia riguardante la realtà degli squatter a Lille e Parigi, focalizzandosi sul simbolismo, le pratiche di riuso degli spazi e la formazione delle relazioni sociali nei contesti delle occupazioni a scopo abitativo.

jimmy.carollo@gmail.com

sono due competenze essenziali: la prima riguarda la capacità di valutazione che gli squatter devono saper svolgere (valutazione dello stato dell'immobile, della zona circostante, del tempo di vacanza etc.); la seconda riguarda il comportamento, il profilo che gli squatter stessi devono cercare di mantenere nel corso della loro esperienza. Ogni mossa sarà seguita da una contro-mossa e, anche se l'esito della partita è e resta nella maggior parte dei casi segnato in partenza – pochissimi squat riescono ad evitare l'espulsione – l'agire in un determinato modo, attuando una determinata strategia d'azione può allungare notevolmente i tempi della partita. Si può perdere dopo tre mosse come dopo cinquanta: tanto più importante allora è giocarsi bene l'apertura.

A una prima fase di perlustrazione paziente e prolungata attesa ne segue un'altra rapida, frenetica e pericolosa; a questa ne segue poi immediatamente un'altra caratterizzata dall'invisibilità e dalla discrezione

Nessuno squat viene aperto in maniera impulsiva. La decisione di occupare segue sempre a un accurato lavoro di verifica riguardante sia l'immobile sia il territorio circostante. Gli squatter, in pratica, devono valutare attentamente il grado di *squattabilité* sia dell'abitazione sia del quartiere in cui si trova (Bouillon 2009). Questa procedura presenta essa stessa tappe definite che rappresentano dei passaggi quasi obbligatori per la buona riuscita dell'occupazione.

La prima operazione consiste in una perlustrazione della città: si individuano zone con edifici maggiormente accessibili (abitazioni se possibile separate l'una dalle altre in maniera tale da poter avere un maggior numero di punti d'accesso), meno controllati e con maggiori possibilità di movimento senza essere notati, ma allo stesso tempo in stato non troppo degradato, con infissi presenti e in apparenza in buone condizioni. Occorre poi accertarsi che l'edificio sia effettivamente vacante. Verificare se la cassetta della posta contenga buste di vecchia data, inserire dei piccoli rami all'interno della serratura e constatare nei giorni successivi se siano ancora lì, stazionare alla sera in prossimità dell'edificio per vedere se vengano o meno accese delle luci sono verifiche necessarie, da svolgere nella massima discrezione.

Questa prima fase non si svolge rapidamente, al contrario, essa richiede tempo, pazienza e costanza. La fase successiva, quella dell'apertura vera e propria dello squat, è al contrario il momento più concitato e rischioso del processo. Anche se non esistono delle regole precise e definite, normalmente l'ingresso viene effettuato durante la notte, cercando di entrare dagli ingressi secondari, ad esempio una finestra sul retro, facendo attenzione a non fare troppo rumore, restando invisibili.

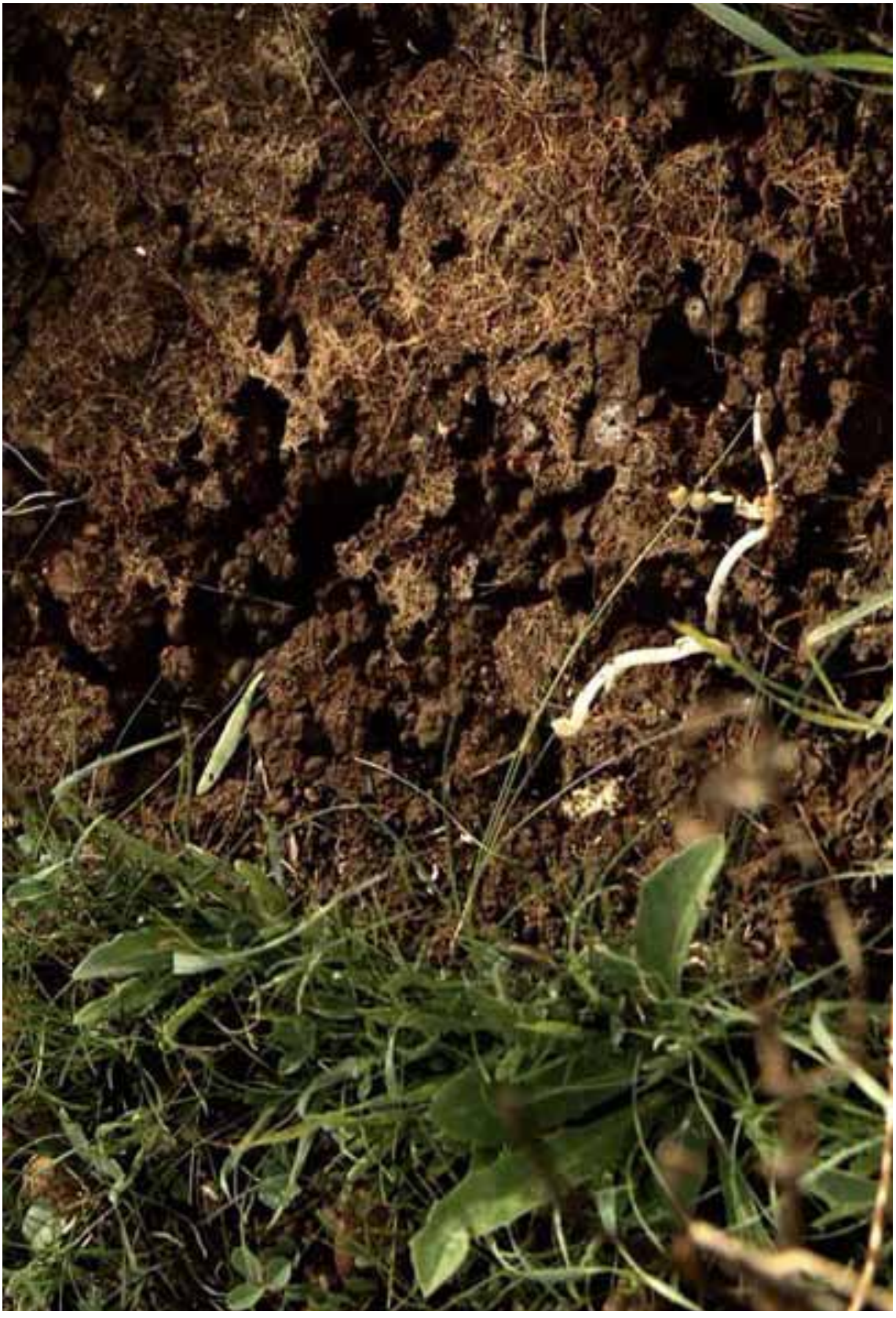
Nel sistema legislativo francese, l'occupazione abusiva di un immobile costituisce un'infrazione penale e quindi essere scoperti in flagrante o lasciare segni evidenti di effrazione deve essere assolutamente evitato. Essere notati da qualcuno a questo punto significherebbe venir messi subito in scacco matto. Appena entrati nell'immobile, inoltre, gli squatter devono compiere il più rapidamente possibile una serie di altre operazioni. Fin dai primi instanti successivi all'ingresso è necessario rendere lo squat protetto verso l'esterno: montare una serratura nuova nella porta d'ingresso, sbarrare le finestre con l'utilizzo di alcune travi di legno oppure con dei giornali in maniera tale da non essere facilmente osservabili dai passanti sono alcune delle azioni più comuni. L'iniziale bisogno di restare nascosti è legato al fatto che un'espulsione decisa autonomamente dalla polizia può avvenire fino a 48 ore dopo l'ingresso. Trascorso questo lasso di tempo, gli squatter non possono essere espulsi senza l'avvio di una procedura giudiziaria da parte del proprietario stesso. Già dalla descrizione di queste prime

tre prime fasi legate alla pratica dello squatting possiamo comprendere come l'apertura di uno squat richieda competenze soggettive, strategie e un senso del *timing*. A una prima fase di perlustrazione paziente e prolungata attesa ne segue un'altra rapida, frenetica e pericolosa; a questa ne segue poi immediatamente un'altra caratterizzata dall'invisibilità e dalla discrezione: un sali e scendi di adrenalina legato alla necessità di agire velocemente e, insieme, accortamente. Ma non solo.

Nel corso di queste prime tre fasi lo spazio viene plasmato sia dal tempo che dalla velocità in maniera completamente differente rispetto a quanto accade normalmente. Se pensiamo a una normale istallazione all'interno di un'abitazione possiamo renderci conto fin da subito di quanto la pratica dello squatting si discosti. Tutto il lavoro che viene normalmente effettuato all'ingresso in un'abitazione subisce delle deformazioni legate all'incertezza circa il poter restare o meno all'interno dell'immobile. L'appropriazione vera e propria degli spazi occupati e la loro trasformazione in dimore comincia solamente nei giorni successivi a queste prime tre fasi appena descritte. Solo in quel momento infatti inizierà un investimento individuale e comunitario da parte degli abitanti nel plasmare veramente lo spazio in cui si sono istallati, conferendovi anche una valenza simbolica. Ma fino ad allora, pur avendo già aperto la partita, non potranno pensare di essere in un luogo che li caratterizza e che rispecchia il loro essere, non si sentiranno ancora "a casa".

Riferimenti

Bouillon, F. (2009) *Le monde du squat*. Paris: PUF.



Nuove geografie della lentezza

Cecilia Scoppetta

Velocità e lentezza dei territori

Tra le retoriche più persistenti riguardanti il territorio italiano, quella della marginalità di alcune aree – meridionali e/o montane – e della loro conseguente esclusione dai processi di "sviluppo" sembra essere tra le più perniciose, avendo finito per supportare, talvolta con colpevole consapevolezza, politiche territoriali inefficaci e controproducenti (si pensi alla Cassa del Mezzogiorno), i cui effetti perversi sono divenuti, a loro volta, una retorica altrettanto difficile da sradicare.

L'associazione tra il concetto di marginalità e quelli di "lentezza" e di "immobilità" ha fatto sì che le politiche per lo sviluppo di queste aree siano state guidate – almeno fino agli anni '90, con i primi finanziamenti della Comunità europea e con i programmi e progetti integrati per lo sviluppo locale finanziati a livello nazionale – da parametri meramente economici (come il PIL) o legati al carattere fisico della perifericità, cioè la scarsa accessibilità e dotazione di attrezzature. Tuttavia, la questione dell'accessibilità è stata affrontata riferendosi ad un unico modello di sviluppo e, quindi, la realizzazione delle infrastrutture ha finito per essere funzionale allo spostamento delle popolazioni verso le aree industriali o urbane, favorendo, cioè, lo spopolamento e – non considerando la popolazione in termini di risorsa (in quanto non corrispondente a forza lavoro impiegabile nel settore industriale) – aumentando la "lentezza" dei territori (ovvero ciò che, invece, si sosteneva di voler contrastare).

Il riequilibrio del divario tra territori "a diverse velocità" costituisce una questione centrale nel complesso processo della costruzione europea. Nel corso degli ultimi decenni si è passati dalla logica essenzialmente compensativa del trattato di Maastricht alla coesistenza di obiettivi di coesione e di competitività sostenuta dall'Agenda di Lisbona. A partire dall'Agenda di Lisbona, sullo sfondo di un'assunzione di crescita e competitività come obiettivi prioritari, l'accento è posto sul potenziamento dei settori strategici, puntando sulle cosiddette "eccellenze territoriali". Al tempo stesso, coesione e sostenibilità vengono individuate come strumenti per perseguire tali obiettivi, in un'ottica di "sviluppo equilibrato". Non mancano, tuttavia, le contraddizioni: è infatti innegabile che una strategia che punti sulle eccellenze territoriali per rilanciare la competitività rischi di indebolire e marginalizzare ulteriormente i territori esclusi, che non rientrano nelle reti delle eccellenze, trasformando lo squilibrio in condizione fisiologica. In sostanza, non essendo lo sviluppo territoriale un processo neutrale, poiché mette in gioco interessi e strategie che possono essere anche confliggenti (Pasqui, 2005), la stessa implementazione delle politiche di sviluppo rischia di generare ulteriori e differenti tipi di squilibrio.

Cecilia Scoppetta, PhD in Town and Regional Planning, is post-doc at La Sapienza University of Rome. Adopting an interdisciplinary studies on landscape, her main current research fields are related to both the role of images and imaginaries in planning processes and the spatial dimension of policies at the metropolitan and regional level in the light of the ongoing dynamics of territorial rescaling.

ceciliascoppetta@tiscali.it

Su questo sfondo si colloca, ad esempio, il progetto di TEN-T di connessione infrastrutturale inter-europea, del quale la TAV costituisce la declinazione italiana che, nell'arco della programmazione TEN-T 2007-2013, ha ricevuto un contributo pari a circa il 15% dell'intero budget, da destinare ad ristretto numero di "progetti prioritari" selezionati in base alle effettive potenzialità di sviluppo economico ed alla loro connessione con le reti più ampie (cioè, programmaticamente al di fuori da logiche redistributive).

Per un'interpretazione plurale del concetto di sviluppo

Se equilibrio territoriale e competitività sono difficili da sviluppare insieme, si potrebbe pensare che anche coesione e sostenibilità siano più retoriche che obiettivi realisticamente perseguibili, tanto più in una fase di recessione economica. Cedendo a questa visione si cadrebbe però in una nuova retorica basata sulla contrapposizione, tutto sommato abbastanza sterile, tra territori "veloci" e "lenti". A questo tende ad accompagnarsi una populistica quanto vaga rivendicazione di equità sociale, riferita ad un generico "diritto allo spostamento" (una sorta di aspirazione collettiva all'ubiquità?), che rischia di replicare, in termini post-industriali, gli errori già commessi nel passato. Anche in alcuni contesti accademici si sostiene, cioè, che il fatto che, in una linea ferroviaria ad alta velocità, il numero ridotto di fermate (da cui, come è ovvio, insieme all'innovazione tecnologica, deriva la velocità stessa) addirittura costituisca un fattore di ingiustizia sociale (dimenticando, però, di rivendicare con altrettanta indignazione il miglioramento della fitta rete dei trasporti regionali).

Oltre ad essere utilmente funzionale a logiche fin troppo note – che nella specificità del contesto italiano talvolta finiscono per essere spartitorie più che redistributive – rispetto alle quali (come alcuni casi di cronaca sembrano dimostrare) non si può certo dire che il mondo accademico italiano sia del tutto estraneo, la riproposizione aggiornata della retorica dell'esclusione territoriale non sembra consentire, in sostanza, il necessario ripensamento della vera questione cruciale, cioè la crisi di un modello di "sviluppo" dei cui limiti c'è ormai una consapevolezza diffusa.

Un'interpretazione che non stigmatizzi la lentezza dei territori come patologia, ma che la consideri invece come potenzialità di sviluppo inespressa e come "differenza", portatrice di opportunità, sembra essere, al contrario, una via decisamente più fertile e generatrice di direzioni di ricerca ancora inesplorate. Si può così pensare di riportare il territorio – non più spazio residuale tra le reti veloci ed i nodi competitivi "trainanti" – al centro del dibattito, ponendo l'accento, ad esempio, sulla diversità dei paesaggi, riconosciuta come risorsa e valore, riflesso di differenti usi, condizioni o modelli di sviluppo divenuti inattuali (Magnaghi, 2006).

Del resto, accanto alla monodimensionalità de-territorializzata di nodi e connessioni, che caratterizza la più veloce rete "globale", il principio di sostenibilità contenuto nel Trattato di Maastricht introduce l'elemento "superficiale" (vale a dire spaziale, territoriale), quindi inevitabilmente locale. Non a caso il modello di sostenibilità scelto quale riferimento per le politiche europee è proprio quello territoriale, basato sul concetto di *carrying capacity*. Ne deriva la possibilità di esprimere la complessità di (inter)relazioni ad "arcipelago", accanto (e non in contrapposizione) a quella tecnocratica e meno inclusiva della rete (Scoppetta, 2009).

Oltre ad una riformulazione dello stesso concetto di sviluppo, non limitandone il significato ad una configurazione univoca centrata sull'idea di crescita economica, un simile rovesciamento di prospettiva consentirebbe anche di disegnare inedite e più articolate geografie dello sviluppo. A loro volta, queste nuove geografie potrebbero dar luogo a monitoraggi dinamici della complessità dei contesti e degli effetti degli interventi, rendendo questi ultimi più efficaci e tempestivi.

In questo senso, un riferimento interessante è costituito dall'interpretazione proposta da autori come Lancerini (2005) e Lanzani (2007) di alcuni territori italiani tradizionalmente intesi come marginali nei termini di "territori lenti". Qui la "lentezza" non è sinonimo di arretratezza, ma indica un modo diverso di perseguire forme di sviluppo, caratterizzato da tempi e criteri che si relazionano con l'idea dominante di crescita e competitività senza, però, sottomettervisi ed esserne sopraffatti. La questione che viene posta, in sostanza, riguarda il possibile contributo da parte dei territori "a velocità differente" ad un'idea di sviluppo "plurale". Si pensi, ad esempio, alle nuove relazioni di complementarità tra città e campagna (Ferraresi, 2009) che emergono spontaneamente dalle cosiddette "campagne urbane" (Palazzo, 2005), nelle quali sono in corso interessanti sperimentazioni di "coltivazione" (Calori, 2009) di inedite "comunità di pratiche" (Wenger, 1998), che possono prefigurare modalità alternative di scambio e di costruzione di valore.

Il riequilibrio del divario tra territori "a diverse velocità" costituisce una questione centrale nel complesso processo della costruzione europea

I territori lenti, quindi, possono funzionare da cartina di tornasole dell'equilibrio e della sostenibilità delle politiche di sviluppo: una nuova considerazione della lentezza come categoria analitica rilevante significa, in sostanza, restituire ai territori "a velocità differente" un ruolo attivo nella costruzione e riformulazione degli scenari territoriali europei. Nel contesto della *governance* europea, questo ruolo andrà giocato sul terreno della multiscalarità. In questa prospettiva, i territori lenti non sono solo condannati a tentare di "sopravvivere" allo sviluppo, ma possono parteciparvi pienamente in rapporto alla loro capacità di proporne forme differenti di velocità, mettendosi in relazione con la molteplicità multiscalare dei livelli territoriali.

La lentezza come autonomia

Un ulteriore e più generale riferimento è costituito dalla recente riflessione sul tema della decrescita (Grinevald, 1979; Latouche, 2008). La prospettiva della decrescita si mette alla ricerca di nuovi possibili parametri per misurare lo sviluppo: ad esempio, la capacità di carico di un territorio, o il *Genuine Progress Indicator* (Daly & Cobb, 1994; Pallante, 2005). La sostenibilità viene vista come realmente raggiungibile solo se riferita alla dimensione regionale e locale, in cui la maggiore accessibilità delle informazioni implica un'effettiva possibilità di controllo tanto dei processi produttivi quanto dei fenomeni di esclusione prodotti dalla stessa crescita economica (Rist, 1996).

L'effettiva possibilità di controllo democratico tende a diminuire all'aumentare della scala alla quale vengono prese le decisioni: ad esempio, ad un'offerta di prodotti molto ampia ed a basso prezzo, veicolata dalle reti "veloci", non può che corrispondere una riduzione del controllo democratico. In questo senso, il passaggio dal concetto di inter-dipendenza, che è alla base della metafora della rete, a quello di autonomia è legato alla necessità di allargamento della partecipazione alle scelte relative alla gestione delle risorse. Si tratta perciò di spostare il baricentro del processo economico verso il livello di scala più vicino a quello in cui la partecipazione politica trova maggiore espressione, che può comportare, ad esempio, l'assunzione di responsabilità riguardo a "come" e "cosa" può essere prodotto in un certo territorio.

Questo processo di decentralizzazione può implicare, ad esempio, la creazione di sistemi agricoli, energetici e produttivi ecologicamente e socialmente sostenibili (Scoppetta, 2009). Più in generale, si può pensare di adottare il concetto di "capacitazione" (Sen, 2000) e adat-

tarlo alla natura collettiva dei territori. L'autonoma capacità di auto-regolazione corrisponde alla capacità di sviluppare preferenze individuali e collettive nella direzione della sostenibilità mediante strategie non paternalistiche, bensì in grado di rendere la sostenibilità stessa concretamente desiderabile.

Si tratta di una progettualità che può essere anch'essa definita "lenta", nel senso che, privilegiando la dimensione cognitiva dell'auto-apprendimento collettivo – della co-evoluzione, cioè, di attori e contesto – richiede il tempo proprio della sedimentazione dei valori territoriali. Questi ultimi possono essere intesi come "costrutti" e consistono, in sostanza, nella riproduzione di beni comuni, vero presupposto ed elemento qualificante di ogni forma di sviluppo.

Insieme alla effettiva possibilità di accesso, inteso nel senso più ampio della partecipazione alle scelte e non soltanto in termini infrastrutturali, proprio la riproduzione di beni comuni conferisce significato al concetto di "coesione sociale", consentendodi accostarli in modo non contraddittorio ad una nozione di sviluppo finalmente "plurale".

Riferimenti

Calori A. (2009) *Coltivare la città*, Terre di Mezzo/Altreconomia, Milano.

Daly H. Cobb J. (1994) *Un'economia per il bene comune*, Red edizioni.

Ferraresi G., a cura di (2009) *Produrre e scambiare valore territoriale. Dalla città diffusa allo scenario della forma urbis et agri*, Alinea, Firenze.

Grinevald J. (1979) *Demain la decroissance*, Favre, Lusanne.

Lancerini E. (2005) "Territori lenti: contributi per una nuova geografia dei paesaggi abitati italiani", *Territorio*, 34.

Lanzani A. (2007), "Sviluppo e turismo nei 'territori lenti'", *Quaderni IReR* n. 6.

Latouche S. (2008) *Breve trattato sulla decrescita serena*, Bollati Boringhieri, Milano.

Magnaghi A. (2006) "Gli atlanti del patrimonio e lo 'statuto dei luoghi' per uno sviluppo locale auto sostenibile", in: Bertoncin M., Pase A. (a cura di), *Il territorio non è un asino. Voci di attori deboli*, Franco Angeli, Milano.

Palazzo A.L., a cura di (2005) *Campagne urbane. Paesaggi n trasformazione nell'area romana*, Gangemi, Roma.

Pallante M. (2005) *La decrescita felice. La qualità della vita non dipende dal PIL*, Editori Riuniti, Roma.

Pasqui G. (2005) *Territori: progettare lo sviluppo*, Carocci, Roma.

Rist G. (1996) *Le développement. Histoire d'une croyance occidentale*, Presses de la Fondation National Des Sciences Politiques, Paris.

Scoppetta C. (2009) *Immaginare la metropoli della transizione. La città come living machine*, Campisano, Roma.

Sen A. (2000) *Sviluppo è libertà*, Mondatori, Milano.

Wenger E. (1998) *Communities of Practices. Learning, Meaning and Identity*, Oxford University Press, Oxford.

Low cost, high discrimination
Evidenze di mobilità tra Francia e Italia

Eleonora Guadagno
Francesco Picciolo

> *Freedoms are not only the primary ends of development, they are also among its principal means*
>
> *A. Sen*, Development as Freedom *(1999: 10)*

Eleonora Guadagno è dottoranda in Scienze Politiche presso il centro di ricerca Migrations Inernationales Espaces et Sociétés, dell'Università di Poitiers. Svolge una ricerca sulla mobilità causata da disastri naturali e catastrofi sociali in Italia.

Francesco Picciolo è dottorando in Chimica presso L'Università degli Studi di Siena. È impegnato nell'analisi dell'evoluzione dei sistemi energetici complessi attraverso metodi di meccanica statistica e teoria delle reti.

Introduzione

La rapidità di spostamento rispetto all'equità tende a variare in proporzioni inverse, giacché la velocità è troppo cara per essere equamente ripartita (Illich, 1974). È cara in termini energetici, se si considera il macro-sistema, poiché la velocità determina maggiori consumi a livello globale; è dispendiosa, se considerati diversi meso-sistemi, perché implica la costruzione nello spazio di luoghi adibiti alla velocità: infrastrutture che, di fatto, circoscrivono lo spazio pubblico, privatizzandone l'utilizzo e l'accesso collettivo. È esosa a livello micro-sistemico se si prende in esame la scelta razionale dell'individuo che, tramite un'analisi dei propri costi-benefici, sceglierà o sarà obbligato ad adattarsi a una scala di rapidità piuttosto che a un'altra secondo i suoi bisogni e necessità, in funzione delle proprie *capabilities*, con implicazioni economiche e sociali rilevanti[1].

Il campo di mobilità trans-frontaliera tra Italia e Francia ha un'origine antica a causa della vicinanza e delle relazioni di flussi economici e demografici sviluppatisi tradizionalmente. I mezzi di trasporto pubblici e privati messi a disposizione per la mobilità di transito tra le due aree, però, celano necessità individuali, costi e tempi di locomozione diversi, se analizzati tramite un confronto economico e spazio-temporale. Nell'analisi fatta, ci siamo concentrati essenzialmente sul trasporto aereo e quello su gomma[2], procedendo tramite delle interviste nell'autostazione di Bagnolet (Parigi): cruciale luogo di interscambio della mobilità franco-

1 È interessante notare come sia proprio la bicicletta, elemento simbolico nella filosofia spazio-temporale di Illich (2006), a essere utilizzata da Sen (2009) come metafora per spiegare in che modo i beni materiali e la loro disponibilità possano effettivamente essere trasformati in funzionamento, interagendo con le circostanze.
2 È risultato estremamente complicato, infatti, trattare dati inerenti al trasporto ferroviario a causa di una pluralità di moduli che i singoli possono attuare nel voler intraprendere un viaggio in treno (TGV, Freccia Rossa, Regionale, Intercity). Analoghe questioni si pongono anche per il trasporto privato su gomma a causa di un numero elevato di variabili (tipo di autovettura, tipo di carburante, stato e anzianità del veicolo, scelta del tipo di percorso e del tipo di strada, traffico, attitudine più o meno elevata alla velocità).

italiana, è uno spazio emblematico in cui poter analizzare la diacronia percettiva dell'utenza. Ciò genera e ripropone le discriminazioni sociali che polarizzano i tempi, i luoghi e flussi. Si contrappongono così, da un lato, una élite coscientemente rapida o volutamente lenta, capace di fruire del proprio tempo e del proprio spazio, dall'altro, una massa espropriata del proprio diritto alla spazialità.

I. L'analisi economica della mobilità tra Italia e Francia

Per rendere concreta la situazione che si prospetta di fronte ad un ipotetico viaggiatore, nel momento in cui decida di muoversi tra la Francia e l'Italia, compariamo i collegamenti aerei e viari tra quattro città italiane e francesi[3].

Questa velocità/lentezza percepita, questa vicinanza/lontananza socialmente e tecnologicamente strutturata, ricalca e si interseca alle fratture economiche, di classe, di genere, di età, di provenienza, negando il diritto collettivo alla spazialità

Non avendo la pretesa di essere esaustivi nell'analisi della problematica che stiamo introducendo, abbiamo valutato distanze, velocità e prezzi di un ipotetico viaggio con partenza in data 2 luglio e con prenotazioni effettuate 30 e 7 giorni prima della partenza. Per discriminare tra la pluralità delle offerte presenti nella modalità aerea, abbiamo preso come variabile decisionale il prezzo del viaggio. Osservando i dati, ci troviamo di fronte a due forme di trasporto diverse, cosa che solo dapprincipio potrebbe sembrare un'osservazione triviale: la modalità di collegamento tramite autobus rispecchia una correlazione tra la distanza geodetica e la "distanza" temporale[4], così come tra distanza geodetica e "distanza monetaria". Questa correlazione cade osservando le matrici relative al trasporto aereo. Le città principali hanno una breve "distanza" sia monetaria che temporale verso tutte le altre, contrariamente a quanto avviene per le città secondarie, a causa degli scali aeroportuali, per cui l'ordinamento geodetico di prossimità viene meno: la velocità di percorrenza rimane pressoché costante per l'autobus, mentre varia per l'aereo (Milano-Bordeaux: distanza 770 km, velocità di percorrenza 510 km/h circa, Marsiglia-Napoli: distanza 790 km, velocità di percorrenza 158 km/h).

La differenza di prezzo dovuta alla tempistica di prenotazione da noi scelta affligge esclusivamente il trasporto aereo con un incremento dei prezzi medio di circa il 100%, ed un aumento massimo registrato pari al 500%.

2. Parigi, Porte di Bagnolet: sperimentare il movimento

Inaugurata nel 1993, Bagnolet è la più grande autostazione in Europa, collegata con la tangenziale di Parigi, l'autostrada, la stazione della metropolitana Gallieni, e da sei linee di autobus urbane. Tra il 15 e il 16 giugno, abbiamo svolto 40 interviste tra i viaggiatori che percorrevano le tratte Italia-Francia, tramite questionari chiusi e interviste semi-strutturate. Pur non essendo statisticamente rappresentativo, questo piccolo campione permette di verificare quanto già detto precedentemente circa l'analisi valutativa individuale della mobilità: tra gli intervistati, tutti ritengono che il bus, a parità di tempo di prenotazione sia più economico dell'aereo e del treno e dell'auto privata[5], per motivi diversi che alcuni hanno dettagliato.

Per 10 persone l'autobus è effettivamente meno dispendioso per il trasporto dei bagagli;

3 Roma, Milano, Firenze e Napoli per l'Italia; Parigi, Marsiglia, Lione e Bordeaux per la Francia.

4 Gli unici collegamenti che fanno eccezione sono quelli relativi alla città di Bordeaux.

5 Se prenotato in anticipo, anche per il bus esistono soluzioni *low cost* e se prenotato all'ultimo momento sono proposti prezzi bloccati inferiori ai corrispettivi dei treni e degli aerei, che presuppongono *tricky taxes*.

per 4, permette di risparmiare in termini di tempo (si viaggia di notte) e di costi legati alle notti di albergo; per 12, inoltre, permette di evitare la fatica legata al tempo di percorrenza in automobile. Lo spazio non appare più come un elemento statico, ma si differenzia e acquista forma in funzione del tempo, delle disponibilità e necessità personali, a seconda di queste nuove "relazioni di prossimità tra punti" (Foucault, 1994), che costruiscono un ordinamento soggettivo ed individuale tra i luoghi. Si disintegra così lo spazio metrico euclideo, nel quale la distanza tra due punti è indipendente dall'osservatore, o meglio, il consumatore di questo bene o servizio che è, nel nostro caso, il trasporto[6].

25 su 40 intervistati ritengono che il tempo percorso in autobus risulti talvolta sproporzionato rispetto agli altri mezzi, ma comunque lo preferiscono. Questo perché aereo e treno non permettono una connessione tra origine e destinazione diretta per più località, soprattutto per viaggi brevi; inoltre, gli aeroporti, secondo 13 intervistati, non sono direttamente accessibili, sono lontani dai centri e lo spostamento verso le città risulta costoso. Per avere prezzi più vantaggiosi, gli orari proposti dalle compagnie sono poi spesso incompatibili con la vita lavorativa-familiare o i vincoli personali (in termini di età o del possesso di un'auto privata)[7]. Sicché, evidentemente, la gerarchia e la disomogeneità degli spazi e dei luoghi in essi costruiti diventano un prodotto sociale architettato sulla base delle differenti dotazioni che vengono fornite agli stessi in termini di rete infrastrutturale, di tecnologie disponibili, di accessibilità, di *governance* e di amenità. Le differenze strutturali tra luoghi, una volta pianificate, creano, si inseriscono e scavano nelle diversità sostanziali che sussistono e si contrappongono tra i centri e le periferie (Soja, 1990), allontanandole sempre di più a livello spazio-temporale, desincronizzandole (Lyotard, 1979).

Il movimento che si sperimenta a Bagnolet, dunque, è un movimento che è vincolato dal budget dei consumatori, i quali sembrano "costretti", pur di muoversi, a utilizzare un mezzo che18 persone ritengono "poco confortevole, scomodo, lento". Questo dinamismo, considerato nelle sue due variabili materiali ed immateriali (la distanza percepita) lo definiscono come "l'astrazione concreta" (Lefebvre, 1974) ed è lontano dall'essere socialmente neutrale: suggerisce infatti differenti identità diventando un'agenzia che amplifica e accelera dromologicamente le discriminazioni[8], mostrando tutta la "bruttezza della velocità"[9] e limitando il diritto alla spazialità dei cittadini. Una spazialità, che attraverso la voce degli intervistati, si declina in due esigenze: quella peculiare, "interna" inerente allo spazio di viaggio (il "comfort di viaggio"), quella di potersi "spostare senza costrizioni economiche" ma anche, in generale, quella di potersi "muovere liberamente nei luoghi, negli spazi e nei paesi".

Conclusione

L'alta velocità delle società post-moderne (Rosa e Scheuerman, 2009) è foriera di effetti

6 La perdita di una metrica all'interno dello spazio implica che la distanza da A a B possa essere diversa da quella da B a A.

7 Per sole 3 persone la decisione di non prendere l'aereo risiede in motivi legati all'inquinamento; se considerato il profilo sociale di coloro che hanno dato questa risposta (età media 24, studenti), si comprende come dietro alla scelta di prendere un autobus vi sia un simbolo più che un vincolo, economico o spaziale.

8 Virilio (1977) conia il neologismo dromologia indicando la scienza o la logica della velocità.

9 Il 20 febbraio 1909 venne pubblicato, su "Le Figaro", il Manifesto di Filippo Tommaso Marinetti. Il quarto punto dello stesso recita così: "Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità". Nel manifesto, successivo, "La nuova religione-morale della velocità", del 11 maggio 1916, le si attribuisce addirittura un valore morale oltre che estetico: "La velocità, avendo per essenza la sintesi intuitiva di tutte le forze in movimento è naturalmente pura. La lentezza, avendo per essenza l'analisi razionale di tutte le stanchezze in riposo, è naturalmente immonda".

sociali perversi e causa anacronismo tra gli utenti dei differenti servizi di mobilità offerti, il cui divario viene amplificato dalle nuove tecnologie. I servizi, i luoghi, le infrastrutture e i mezzi, da sempre emblema del progresso e della sfida dell'uomo contro la natura fisica dello spazio, hanno fatto il loro ingresso trionfale all'interno dell'immaginario urbano e nell'immaginario collettivo, modificando la percezione delle distanze. Ma questa velocità/lentezza percepita, questa vicinanza/lontananza socialmente e tecnologicamente strutturata, ricalca e si interseca alle fratture economiche, di classe, di genere, di età, di provenienza, negando il diritto collettivo alla spazialità, esacerbandone le differenze sociali maggiormente profonde proprio in funzione alla loro relazione spazio-temporale.

Riferimenti

Caldarelli G., *Scale-Free Networks*, Oxford University Press, Oxford-New York, 2007.

Foucault M., "Des espaces autres", in *Dits et écrits : 1954-1988, t.IV*, Éditions Gallimard, Paris, 1994.

Illich I., *Energia, Velocità e Giustizia Sociale*, Feltrinelli, Milano, 1974.

Lang S., *La bellezza della matematica*, Bollati Boringhieri, Torino, 1991.

Lefebvre H., *La production de l'éspace*, Anthropos, Paris, 1974.

Lyotard J.-F., *La condition postmoderne*, Les éditions de minuit, Paris, 1979.

Rosa H., Scheuerman W. E., *High-Speed Society. Social Acceleration, Power, and Modernity*, The Pennsylvania University Press, Pennsylvania, 2009.

Sen A., *Development as Freedom*, Oxford University Press, Oxford-New York1999.

Soja E., *Postmodern Geographies*, Verso, London, 1990.

Virilio P., *Essai de dromologie*, Éditions Galilée, Paris, 1977.

La lentezza di un oggetto sepolto che riemerge, di ciò che per essere svelato richiede in anticipo un'opera di copertura, di velatura, come una palpebra che si chiude e si riapre al cambio di luce. È infatti il tema dell'emersione, di un movimento lento che traccia il passaggio da ciò che è visibile a ciò che è invisibile e dall'invisibile al suo contrario: "Il problema di ogni cosa esistente è che pone delle domande per il fatto stesso di esserci", afferma Christian Rainer, artista visivo che dagli anni '90 opera attraverso il suono, il video, il testo scritto, installazioni, fotografie che si fondono e s'intrecciano nel risultato finale.

Un risultato che non si pone come risposta, ma piuttosto come domanda, questione che apre e spalanca a nuovi mondi, nuove possibili interpretazioni, sottrae chiavi di lettura per mostrare l'esistenza di sguardi altri, prospettive che esulano dall'insistenza del ritrovamento.

Le porte, i confini, divengono specchi, e lo specchio riflette il già passato e dà vita a ciò che ancora non può dirsi, diventando esso stesso confine da oltrepassare o in cui lasciarsi trasportare, piegare, dispiegare. In Himera *(progetto di Rainer, documentario di Chiara Andrich e Valentina Pellitteri) non è solo il passato a riemergere nel presente, non solo un sasso, una pietra, che sollevati lasciano scoperti la terra cava del silenzio, ma il silenzio*

stesso di quel luogo che si riflette nella superficie ignota, il simbolico che si fonde nell'immaginario, il reale che si traduce nel simbolico. Ciò che prima era resto – muro, città cancellata, reperti di divinità che dagli inferi riemergono dalla terra – ora è vita, significante che accoglie e che racchiude nuovi significati, movimento che dischiude senza la pretesa di afferrare chi osserva o delimitare il campo del possibile.

Allontanarsi dall'oggetto diventa quindi il solo modo per poter cogliere (e farsi accogliere), con un passo indietro che dell'ombra sottrae – per riappropriarsi della posizione di chi si abbandona allo stupore, alla trasformazione, al mutamento. Perché, come scrive Rainer stesso nei suoi Appunti sugli aspetti occulti della natura epifanica *(2010), "È la presenza stessa dell'Uomo a gettare la sua ombra sulle cose del mondo, oscurandolo e rendendolo così inaccessibile".*

M.A.

www.christianrainer.com

Documentario online

Le droit à disposer de son temps
Manifeste pour les politiques temporelles territoriales

Chris Beyer
Dominique Royoux

Introduction

Bien que les individus des sociétés modernes occidentales aient pour la plupart davantage de temps disponible et accès à des moyens de mobilités performants, ils éprouvent des difficultés croissantes dans leurs gestions du temps et de l'espace et notamment en termes d'articulation entre les différents temps et espaces sociaux. Les individus luttent pour réduire la pression temporelle au sein d'emploi du temps à flux tendus de plus en plus individualisés.

Cette pression temporelle, ce sentiment d'urgence permanente qui caractérise les sociétés postmodernes trouve ses origines dans la remise en cause des rythmes standardisés des sociétés industrielles. Dans les sociétés de services, le développement de nouvelles temporalités reposant sur des rythmes individuels est générateur de conflits et d'inégalités d'accès aux services et aux territoires.

Des deux entrées composant le continuum espace-temps, au sein duquel toutes nos actions s'inscrivent, il est préjudiciable d'en ignorer une. Le temps longuement oublié des politiques d'aménagement du territoire est apparu sur l'agenda politique dans les années 1990, la régulation temporelle devenant un facteur incontournable de la qualité de vie et de la cohésion sociale. Cette nouvelle forme d'action publique intitulée « politiques temporelles » s'articulent autour de trois enjeux :

- enjeux sociétaux : promouvoir une nouvelle organisation des temps sociaux pour améliorer la qualité de vie de chacun et penser le développement soutenable
- enjeux territoriaux : structurer et organiser l'organisation temporelle des territoires
- enjeux organisationnels : améliorer la pertinence, l'efficience et l'accessibilité des services à la population grâce à une meilleure prise en compte des temporalités, tout en facilitant l'articulation des temps des salariés

Intégrer le temps quotidien des territoires et des individus pour changer la manière d'aborder les politiques publiques

Les mutations du système temporel sont devenues une opportunité de réforme, le temps de la cité offrant des perspectives innovantes pour appréhender les mutations contemporaines. De nombreuses collectivités territoriales se sont engagées dans ces dispositifs d'aménagements temporels territoriaux afin d'articuler les rythmes du territoire et les rythmes de la vie avec pour objectif la co-construction d'une nouvelle organisation des temps contribuant à

Chris Beyer est doctorant à l'université de Poitiers, il travaille sur le temps des villes et notamment la création d'indicateurs permettant de qualifier l'activité spatio-temporelle des villes moyennes.

chris.beyer@univ-poitiers.fr

Dominique Royoux est docteur en géographie. Professeur associé à l'Université de Poitiers et directeur du service prospective et coopération territorial et du bureau des temps de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers. Spécialiste du temps des sociétés, il est également président de Tempo Territorial, association nationale qui regroupe des collectivités et chercheurs engagés au sein des politiques temporelles.

dominique.royoux@univ-poitiers.fr

l'amélioration de la qualité de vie de la communauté.

En abordant l'action publique sous l'angle d'un phénomène inexploré, les politiques temporelles territoriales contribuent à faciliter la compréhension de la complexité inhérente aux sociétés postmodernes. Ces politiques, transversales par essence, permettent de penser l'action publique de manière non sectorisée. En cela, elles sont un atout majeur lorsqu'il s'agit de prendre en compte les mutations sociales.

Le temps de la concertation

À l'heure où la gouvernance et la concertation apparaissent comme de nouveaux enjeux pour les territoires, les politiques temporelles sont une opportunité pour guider l'action publique. En effet, la prise en compte du temps ne peut se faire sans tenir compte des usages, ces politiques encouragent par conséquent le dialogue et les échanges à l'aide d'expertises collectives favorisant l'émergence de controverses. L'absence de projets préconçus avant l'ouverture du débat permet de repenser les rapports de forces entre les différentes parties prenantes qui ne s'orientent plus du haut vers le bas, ni du bas vers le haut, mais à l'horizontale, à l'exemple des tables quadrangulaires italiennes qui réunissent élus, entreprises salariées et citoyens.

Au travers de la concertation, les politiques temporelles permettent de remettre en cause la manière dont sont pensées les politiques publiques.

Introduire de nouvelles formes de participations, de nouveaux types d'instruments pour réaliser une lecture critique des réalités spatio-temporelles d'un territoire, modifier les règles du jeu pour aborder la planification et les problèmes locaux : telles sont également les forces des politiques faisant le choix d'aborder l'aménagement en intégrant le temps, prônant une autre conception de l'accès aux politiques publiques, renversant le schéma selon lequel les individus doivent aller vers les politiques construites sans eux, pour créer des politiques qui vont vers les individus.

Les nouvelles démarches en termes d'aménagements et de résolution des conflits générées par les politiques temporelles

Ces politiques donnent lieu à de nouvelles démarches en termes d'aménagements et de résolution des conflits liés aux externalités négatives générées par une mauvaise articulation entre les différents temps sociaux, à l'exemple des réalisations concrètes exposées ci-après.

Le partage temporel des lieux : penser l'usage de l'espace dans le temps signifie réfléchir à la maitrise des usages des lieux. Dans un contexte de limites environnementales et budgétaires, construire des bâtiments pensés pour être polyfonctionnels découle du bon sens, pourtant c'est encore rarement le cas. En Allemagne, les écoles, dont l'utilisation pour l'enseignement est limitée dans le temps, sont pensées et conçues pour être des lieux multifonctionnels pouvant accueillir d'autres activités en dehors des créneaux d'enseignements.

De nouveaux temps d'accès à la culture : penser les temps permet également de questionner le moment opportun pour concilier et articuler au mieux les différents temps sociaux afin de réduire les inégalités d'accès et d'intégrer le développement soutenable. Ainsi, les concerts proposés entre midi et deux en centre ville permettent de toucher un public nouveau, celui qui ne reviendrait pas en ville pour la traditionnelle offre de 20h30. Il permet également de limiter les déplacements, en offrant à ceux qui avaient l'habitude de revenir en ville après diner une offre culturelle sur des horaires alternatifs.

La réorganisation du temps de travail des salariés précaires s'attaque directement aux

inégalités temporelles. Les agents d'entretien principalement des femmes ont des journées de travail morcelé : 6h30-8h30, 12h-14h, 18h-21h, parfois sur différents lieux renforçant les difficultés liées aux transports : l'offre de transports en commun étant souvent faible, voire inexistante, aux heures d'embauches et de débauche. Cette structuration rend aussi difficile la conciliation entre temps de travail et temps familiaux, et ce, de manière plus marquée pour les familles monoparentales. Phénomène renforcé par l'absence de crèches sur ces horaires atypiques. De ce constat est née une étude concertée entre employeurs, salariées, et bénéficiaires du service à la mairie de Rennes afin de proposer aux agents d'entretien une journée continue sur des horaires standards. Ce système a fait ses preuves : réduction de la fatigue pour les salariés, meilleur rendement et réduction du turn-over pour les entreprises, nouveaux rapports humains entre fournisseurs et bénéficiaires du service, et se diffuse vers d'autres territoires et des entreprises.

Le modèle temporel imposé par l'économie selon lequel « le temps c'est de l'argent » exacerbé par le capitalisme financier, alimente la perception d'un temps plus rapide, et fait naitre un sentiment d'urgence, d'accélération

Ces expérimentations concrètes sont des exemples d'intégration spatiale, temporelle, et organisationnelle liant proximité et accessibilité recoupant les enjeux :

- sociétaux : égalité des genres, mixité sociale et intergénérationnelle, développement durable ;
- territoriaux : rationalisation de la mobilité ; accès à l'emploi
- et organisationnels : réduction des pertes de temps, efficience de l'utilisation des fonds publics, meilleur agencement des services

Vers un droit au temps : le temps une nouvelle question sociale

En 2010, le Congrès des pouvoirs locaux et régionaux du Conseil de l'Europe, émettait une résolution appelant les États membres à considérer le « droit au temps ».

Le droit à disposer de son temps trouve son origine dans les mutations affectant les sociétés postmodernes et dans les réponses apportées par les instances garantes de l'intérêt général. Ce droit recouvre de nombreuses réalités : accessibilité aux services, aux équipements des territoires de vie, mobilité, lutte contre les inégalités sociales et inégalités de genres. . .

Le modèle temporel imposé par l'économie selon lequel « le temps c'est de l'argent » exacerbé par le capitalisme financier, alimente la perception d'un temps plus rapide, et fait naitre un sentiment d'urgence, d'accélération. L'individu moderne qui dispose dans les faits de plus de temps semble invraisemblablement en manquer ! Cette perception paradoxale contraint l'individu à entrer dans cette course effrénée sous peine de désynchronisation et d'exclusion du système.

Le droit à la maitrise de son temps, à l'eurythmie : le bon temps au bon moment, ce n'est pas uniquement réduire les temps contraints et augmenter les temps choisis, c'est construire un modèle temporel collectif qui réponde aux besoins de tous. Un modèle qui réduit les inégalités de maitrise et de possession de temps. C'est repenser la manière dont s'articulent les temps sociaux pour améliorer la qualité de vie et répondre aux objectifs du développement soutenable. C'est redonner aux individus le droit à la maitrise de leur temps dans un contexte d'urgence permanente.

Conclusion

En Europe, plusieurs collectivités se sont regroupées au sein d'un réseau destiné à favoriser l'émulation, l'expérimentation et poursuivre le développement des politiques temporelles (tempsxciutats.org), ce réseau se décline à l'échelle des pays, à l'exemple du réseau national Tempo Territorial qui réunit des collectivités, chercheurs, entreprises, associations et citoyens (tempoterritorial.free.fr).

Dans une société où le modèle temporel s'emballe et laisse de côté les plus précaires au profit de ceux qui gèrent et disposent de leur temps et du temps des autres, les choix stratégiques effectués par les politiques temporelles sont cruciaux.

Les expérimentations et les modalités de gouvernances des politiques temporelles en font une méthode pertinente pour répondre aux enjeux sociétaux, territoriaux et organisationnels sous-tendus par l'augmentation des inégalités spatio-temporelles générées par des territoires fragmentés, des rythmes collectifs et individuels désynchronisés et le dictat du temps de l'économie financière et son dictat de l'urgence permanente.

Il diritto a disporre del proprio tempo. Un manifesto per le politiche tempo-territoriali

Introduzione

Sebbene gli individui delle moderne società occidentali abbiano in gran parte un maggiore tempo a disposizione e un accesso a strumenti competitivi per la mobilità, essi esperiscono anche una difficoltà crescente nella loro gestione del tempo e dello spazio, specialmente nei termini dell'articolazione tra i diversi tempi e spazi sociali. Gli individui lottano per ridurre la pressione temporale relativa agli orari a flussi "tesi" (*just in time*) e sempre più individualizzati. Questa pressione temporale determina il sentimento permanente d'urgenza che caratterizza le società postmoderne, in cui non ci sono più i ritmi standardizzati delle società industriali. Nelle società dei servizi, lo sviluppo di nuove temporalità che poggiano su ritmi individuali genera conflitti e ineguaglianze rispetto all'accesso ai servizi e ai territori.

Il tempo, a lungo dimenticato dalle politiche di pianificazione territoriale, è comparso nell'agenda politica negli anni Novanta, rendendo la regolazione temporale un elemento importante per la qualità della vita e alla coesione sociale. Le "politiche temporali", come nuova forma di azione pubblica, si articolano intorno a tre assi: 1. Una posta in gioco sociale: promuovere una nuova organizzazione del tempo sociale per migliorare la qualità della vita di ciascuno e pensare uno sviluppo sostenibile; 2. Una posta in gioco territoriale: strutturare e organizzare la gestione temporale dei territori; 3. Una posta in gioco organizzativa: migliorare la pertinenza, l'efficienza e l'accessibilità dei servizi pubblici grazie ad una migliorata presa in carico delle temporalità, facilitando l'articolazione dei tempi dei lavoratori dipendenti.

Integrare il tempo quotidiano dei territori e degli individui per cambiare le politiche pubbliche

I mutamenti nel sistema temporale sono divenuti un'opportunità di riforma dal momento in cui si è cominciato a considerare il ruolo del tempo sociale nei mutamenti contemporanei. Diverse collettività territoriali hanno elaborato dispositivi di gestione temporale al fine di articolare i ritmi del territorio e della vita, per una nuova

organizzazione del tempo che possa contribuire al miglioramento della qualità della vita della comunità.

Affrontando l'azione pubblica attraverso il prisma di un fenomeno non ancora esplorato, le politiche tempo-territoriali contribuiscono a facilitare la comprensione della complessità inerente alle società postmoderne. Tali politiche, trasversali per natura, permettono di pensare l'azione pubblica in una maniera non settorializzata. Nel fare ciò, esse sono un *atout* di ordine maggiore, dal momento che si tratta di rendere conto dei mutamenti sociali.

Il tempo della concertazione

Dal momento in cui la governance e la concertazione appaiono come le nuove poste in gioco per i territori, le politiche temporali forniscono un'opportunità per condurre l'azione pubblica. In effetti, la presa in carico del tempo non può essere fatta senza tener conto delle pratiche. Le politiche temporali incoraggiano il dialogo su di esse, servendosi di competenze collettive che favoriscono la risoluzione delle controversie. L'assenza di progetti precostituiti prima dell'apertura del dibattito permette di ripensare i rapporti di forza tra i diversi beneficiari che non si orientano più dall'alto verso il basso, né dal basso verso l'alto, ma in maniera orizzontale, secondo l'esempio dei tavoli di concertazione italiani che riuniscono eletti, imprese, impiegati e cittadini.

Attraverso la concertazione, le politiche temporali permettono di rimettere in discussione la maniera in cui le politiche pubbliche sono concepite. Introdurre nuove forme di partecipazione, nuovi strumenti per realizzare una lettura critica delle realtà spazio-temporali di un territorio e modificare le regole del gioco nella pianificazione locale: il punto di forza delle politiche temporali consiste nel rovesciare lo schema secondo cui gli individui dovrebbero rivolgersi a politiche costruite senza di essi, per creare al contrario delle politiche che si rivolgano agli individui.

Le nuove iniziative in termini di pianificazione e di risoluzione dei conflitti generati dalle politiche temporali

Queste politiche danno luogo a nuove iniziative in termini di pianificazione e di risoluzione dei conflitti connessi alle esternalità negative generate da una scorretta articolazione tra i differenti tempi sociali, sull'esempio delle realizzazioni concrete esposte qui di seguito.

La condivisione temporale dei luoghi: pensare l'uso dello spazio nel tempo significa riflettere sulla padronanza degli usi dei luoghi. In un contesto di limiti ambientali e di budget, costruire edifici pensati per essere polifunzionali scaturisce dal buon senso, pertanto è ancora un fatto raro. In Germania le scuole, il cui utilizzo per l'insegnamento è limitato nel tempo, sono pensate e concepite per essere luoghi multifunzionali in grado di accogliere altre attività al di fuori degli orari d'insegnamento.

Nuovi tempi d'accesso alla cultura: pensare il tempo permette poi di interrogarsi su come ridurre i differenziali d'accesso in vista di uno sviluppo sostenibile. Così, ad esempio, i concerti proposti tra mezzogiorno e le due in centro città permettono d'intercettare un pubblico nuovo, quello che non tornerebbe in centro per la tradizionale offerta serale. Ciò permette ugualmente di limitare gli spostamenti, offrendo a coloro che avevano l'abitudine di rientrare in città dopo cena un'offerta culturale in orari alternativi.

La riorganizzazione del tempo di lavoro dei lavoratori precari è direttamente connessa alle disuguaglianze temporali. Gli addetti alle pulizie, principalmente donne, hanno delle giornate di lavoro spezzettate: 6h30-8h30, 12h-14h, 18h-21h, talvolta in luoghi diversi, fatto che causa ulteriori difficoltà legate ai trasporti: l'offerta dei trasporti pubblici è spesso minima, se non inesistente, negli orari d'ingresso e uscita. Tale strutturazione rende difficile la conciliazione tra tempo di lavoro e tempo famigliare, in maniera ancora più marcata nelle famiglie monoparentali. Il fenomeno è poi rafforzato dall'assenza di asili nido in tali orari atipici. Da tale constatazione, presso il municipio di Rennes, è nato uno studio concertato tra datori di lavoro, impiegati e beneficiari dei servizi, con il fine di proporre agli addetti alle pulizie una giornata continuata su orari standard. Questo sistema ha dato i suoi risultati: riduzione della fatica per gli impiegati, miglior rendimento e riduzione del turnover per le imprese, nuovi rapporti umani tra fornitori e beneficiari del servizio, e si sta diffondendo in altri territori e altre imprese.

Queste sperimentazioni concrete sono esempi d'integrazione spaziale, temporale e organizzativa che lega accessibilità e prossimità coincidendo con poste in gioco di tipo: 1. societario: uguaglianza di genere, mescolanza sociale e intergenerazionale, sviluppo durevole; 2. territoriale: razionalizzazione della mobilità; accesso al posto di lavoro; 3. organizzativo: riduzione delle perdite di tempo, efficienza nell'utilizzo dei fondi pubblici, migliore disposizione dei servizi.

Verso un diritto al tempo: il tempo come nuova questione sociale

Nel 2010, il Congresso dei Poteri Locali e Regionali del Consiglio d'Europa ha emesso una risoluzione che invita gli stati membri a considerare il "diritto al tempo". Il diritto a disporre del proprio tempo trova la sua origine nei mutamenti che colpiscono le società postmoderne e nelle risposte arrecate dalle istanze garanti dell'interesse generale. Questo diritto riguarda numerose realtà: accessibilità ai servizi, alle attrezzature dei territori della vita quotidiana, mobilità, lotta contro le ineguaglianze sociali e di genere.

Il modello temporale imposto dall'economia, secondo cui "il tempo è denaro", esacerbato dal capitalismo finanziario, alimenta la percezione di un tempo più rapido e fa nascere un sentimento d'urgenza, di accelerazione. L'individuo moderno, che dispone nei fatti di più tempo, sembra inverosimilmente esserne privo! Questa percezione paradossale costringe l'individuo ad entrare in questa corsa sfrenata, pena la de-sicronizzazione e l'esclusione dal sistema. Il diritto al controllo del proprio tempo, all'euritmia: il buon tempo nel giusto momento, non significa solo ridurre i tempi costretti e aumentare i tempi scelti, ma significa costruire un modello temporale collettivo che risponda ai bisogni di tutti. Un modello che riduca le disuguaglianze nella padronanza e nel possesso del tempo. Significa ripensare la maniera in cui si articolano i tempi sociali per migliorare la qualità della vita e rispondere agli obiettivi dello sviluppo sostenibile, restituire agli individui il diritto al controllo del proprio tempo in un contesto di costante urgenza.

Conclusione

In Europa, diversi collettivi hanno dato vita a una rete destinata a favorire la diffusione, la sperimentazione e lo sviluppo di politiche temporali (tempsxciutats.org). Il modello è quello della rete francese *Tempo Territorial*, che riunisce collettività, ricercatori, imprese, associazioni e cittadini (tempoterritorial.free.fr).

In una società in cui il modello temporale s'imbizzarrisce e lascia ai margini i più precari, a vantaggio di coloro che gestiscono e dispongono del proprio tempo e di quello degli altri, le scelte strategiche effettuate per mezzo delle politiche temporali sono cruciali. Le sperimentazioni e le modalità di governo delle politiche temporali ne fanno un metodo pertinente per rispondere alle poste in gioco della società, dei territori e delle organizzazioni, esigenze sottese dall'aumento delle ineguaglianze spazio-temporali generate da territori frammentati, ritmi collettivi e individuali fuori sync, oltre ai diktat dei tempi dell'economia finanziaria in stato di urgenza permanente.

Transitare fra tempi e velocità di vita differenti

Anna Carreri

Diverse concettualizzazioni del tempo nei work-family studies

Anna Carreri è dottoranda in Sociologia e Ricerca Sociale presso l'Università degli Studi di Trento. I suoi interessi di ricerca riguardano la teoria sociologica e l'epistemologia delle scienze sociali. La sua attività di ricerca dottorale si inserisce all'interno dei *work-family studies*, con particolare riferimento al caso dei lavoratori atipici.

anna.carreri@unitn.it

Dagli anni Novanta, le ricerche dei *work-family studies* hanno indagato la dimensione temporale della quotidianità, vale a dire a come i membri di una famiglia spendono il proprio tempo e lo distribuiscono tra le diverse sfere di vita. Se inizialmente, intrecciandosi con la prospettiva di genere, le analisi sono di carattere descrittivo e incentrate sull'uso "domestico" del tempo da parte delle donne, successivamente l'interesse va a comprendere anche l'universo maschile e altre sfere d'attività. Le analisi sull'uso del tempo mostrano come la vita quotidiana si organizza nel puzzle delle differenti attività, quanto viene dedicato a dormire, mangiare, lavarsi, quanto al lavoro retribuito, quello non retribuito, gli spostamenti e il tempo libero. Inoltre, confrontando le serie storiche di queste indagini, è possibile conoscere come sono cambiate l'organizzazione dei tempi di vita e la ripartizione delle attività secondo il genere sessuale; mentre, confrontando i dati su scala internazionale, è possibile conoscere quali sono le abitudini sull'uso del tempo nei diversi paesi, questione sempre più centrale nelle politiche sociali.

Alla base degli studi sull'uso del tempo nell'ambito dei *work-family studies* c'è una precisa, seppur spesso implicita, concezione del tempo, che considera quest'ultimo come una risorsa oggettiva di quantità scarsa e fissa, come tempo uniforme, standardizzato e simboleggiato dall'orologio. Tale concezione non riesce però a cogliere le componenti soggettive e qualitative del tempo (Glucksmann, 2000; Brannen e Nilsen, 2002), cancellando la dimensione esperienziale e il carattere processuale delle interdipendenze tra sfere di attività. Sempre più studiosi si sono accorti dell'importanza di tale dimensione soggettiva del tempo per arrivare ad una comprensione più accurata di come sono esperiti i tempi nei diversi domini di vita (Dugan *et al*., 2012).

Gli aspetti soggettivi e processuali dell'articolazione temporale sono diventati molto importanti nelle nuove condizioni di precarietà del lavoro e di temporaneità delle scelte. Credo pertanto che sia utile adottare una concezione maggiormente sensibile al potere di *agency* del soggetto. Da questo punto di vista il tempo costituisce una risorsa potenzialmente espandibile (Marks, 1977) e un prodotto socialmente e culturalmente costruito (Daly, 1996a; Brannen, 2002). In quest'ottica, il tempo non viene tanto concettualizzato nei termini di un'entità quantitativa relativamente astratta dal significato delle azioni che in esso si dipanano, quanto piuttosto nei termini di un'entità dal carattere fortemente qualitativo e soggettivo legato al senso che esso assume per i soggetti e per coloro che li circondano. Gran parte degli studi che

adottano questa prospettiva raccolgono dati qualitativi approfonditi al fine di comprendere i significati che i membri di una famiglia attribuiscono ai tempi impiegati in ambito familiare e lavorativo (Daly, 1996b; Thompson e Stuart Bunderson, 2001). In questo modo si evita di pensare la famiglia e il lavoro come "scatole chiuse" rigidamente contrapposte tra loro.

Tempi di lavoro e tempi familiari

Si tratta dunque di esplorare il lavoro di mediazione che gli attori compiono nel costruire le sfere di esistenza e mostrare come questo sia connesso al loro ordine simbolico. Vorrei qui riportare alcuni esempi tratti da una ricerca ancora in corso, vòlta a comprendere come l'instabilità lavorativa si traduca nella vita quotidiana di coppie di lavoratori precari con figli.

La capacità di tenere assieme lavoro, famiglia e resto della vita è resa più incerta dal cambiamento in termini spazio-temporali dell'attività lavorativa

La capacità di tenere assieme lavoro, famiglia e resto della vita è resa più incerta dal cambiamento in termini spazio-temporali dell'attività lavorativa. Soprattutto nelle occupazioni atipiche che presentano orari di lavoro non-standard e flessibili, la distinzione fra il tempo di lavoro e gli altri tempi di vita tende a sfumare, generando effetti sull'articolazione quotidiana famiglia-lavoro la cui interpretazione è ancora oggetto di controversie.

Nella ricerca che sto conducendo, coppie intervistate dicono di sentirsi insoddisfatte e frustrate dai ritmi serrati, le frammentarietà e le mancanza di prospettiva che caratterizzano la sfera lavorativa. Alla dimensione temporale della sfera familiare, caratterizzata da regolarità e prospettiva di lungo termine, sono al contrario attribuiti significati positivi. È il caso ad esempio di semplici routines a cui però viene assegnato un grande valore simbolico, come i momenti in cui la famiglia si riunisce per i pasti, in cui, come qualcuno racconta "*ci si guarda in faccia*", si condividono le proprie esperienze, intessendo così delle storie comuni; o ancora il momento in cui i genitori portano a dormire i propri figli, che viene vissuto in modo particolarmente intimo e rappresenta un vero rituale con ruoli, tempistiche e modalità specifiche, e che possiede quasi un'aura per così dire sacra. Sono questi particolari momenti, in cui i ritmi incalzanti della quotidianità quasi per magia si fermano per dare spazio a ritmi più lenti e ricchi di significato, a costituire gli spazi in cui "si fa famiglia".

Al tempo stesso, tuttavia, sono le peculiarità dei tempi dedicati al lavoro a rappresentare la misura dello spazio familiare, incidendo sulla qualità del tempo dedito alla cura dei figli. La flessibilità d'orario e la temporaneità del contratto che caratterizzano i lavori cosiddetti non-standard assumono significati diversi a seconda che riguardino le donne o gli uomini. Nel caso delle donne, tanto nelle narrazioni femminili quanto in quelle maschili, le condizioni del lavoro non-standard sono interpretate come limitative per la piena realizzazione della donna, sia nella sfera lavorativa sia un quella familiare. Per la precisione, non si tratta né di una *ideology of intensive motherhood* (Hays, 1996) né di un *family devotion schema* (Blair-Loy, 2003). Le idee espresse vanno più nel senso di considerare la realizzazione sul piano professionale e l'indipendenza economica come premesse importanti per esercitare al meglio le attività di cura all'interno della famiglia. Nelle parole di Elena,

> E anche come mamma... questo purtroppo, anche a livello psicologico, probabilmente è un limite, è un problema, perché a volte... vorrei mettermi alla prova da sola, capito? Cioè vorrei comunque avere un'indipendenza economica, avere una casa mia, e gestire le cose da sola, insomma, mettermi alla prova, no?

Quando invece il lavoro non-standard riguarda gli uomini, tanto nei racconti maschili quanto in quelli femminili, la retorica suona invertita: questo tipo di lavoro viene valutato positivamente in quanto consente agli uomini di dedicarsi maggiormente alla cura dei figli e, in definitiva, consente loro di esercitare appieno il ruolo di padre.

Seppur tali retoriche appaiano di segno opposto, entrambe sembrano contraddire la prospettiva teorica del *work-family conflict* (Greenhaus and Beutell, 1985), ad oggi dominante nella letteratura che studia i nessi tra famiglia e lavoro. Fondandosi su una concezione dell'energia e del tempo come proprietà individuali e risorse scarse impiegate in modo razionale e strumentale, la teoria del *work-family conflict* sostiene che, come in un gioco a somma zero, le risorse spese in una sfera riducano necessariamente quelle disponibili per le altre, che resterebbero così inevitabilmente insoddisfatte. Al contrario, nella ricerca che sto conducendo, i primi dati raccolti sembrano supportare piuttosto teorie come quella del *work-family enhancement* (Ruderman *et al*., 2002) o del *work-family enrichment*» (Rothbard, 2001), centrate su una concezione esperienziale e soggettiva del tempo.

Infine, se si guarda alle transizioni tra i diversi domini di vita, si nota che, nelle narrazioni fino ad ora raccolte, i confini tra la sfera familiare e quella del lavoro appaiono piuttosto integrati (Nippert-Eng, 1996). Accade infatti che si generino situazioni di "corto circuito", che espongono i soggetti a maggiori rischi di anomia (Kaufmann, 1995), come racconta Claudia:

> Il tempo lavorativo non è tanto, al di là degli spostamenti, più che altro è che nell'arco della giornata bisogna focalizzare la propria attenzione su cinque cose diverse! Cioè, non è che io esco dal lavoro, vengo qua e posso occuparmi di mio figlio; io esco dal lavoro, vengo qua e magari devo preparare una cosa per il dottorato, preparare la lezione per il giorno dopo, occuparmi di mio figlio, poi uscire di nuovo per un altro lavoro … per cui … si disperdono secondo me moltissime energie: sia nella quotidianità, cioè sia proprio giorno per giorno, sia secondo me come… energia investita nella progettualità della propria vita … Per quanto riguarda la gestione giornaliera di questa cosa, si ha sempre l'impressione di non fare mai al cento per cento una cosa, cioè di non farla mai al meglio! Perché siccome se ne devono fare tre, per forza non si può dedicare tutta la giornata ad una.

Riferimenti

Blair-Loy, Mary (2003) *Competing Devotions: Career and Family Among Women Financial Executives*, Cambridge, MA, Harvard University Press.

Brannen, J. e Nilsen, A. (2002) *Young People's Time Perspectives: from Youth to Adulthood*, in «Sociology», n. 36 (3), pp. 513-539.

Brannen, Julia (2002) *Lives and Time. A Sociological Journey,* London, Institute of Education.

Daly, Kerry J. (1996a) *Families and Time: Keeping Pace in a Hurried Culture,* Thousand Oaks, Sage.

Dugan, A. G., Matthews, R. A. e Barnes-Farrell, J. L. (2012) *Understanding the Roles of Subjective and Objective Aspects of Time in the Work-Family Interface*, in «Community, Work & Family», n. 15 (2), pp. 149-172.

Glucksmann, Miriam (2000) *Cotton and Casuals: the Gendered Organisation of Labour in Time and Space*, Durham, British Sociological Association.

Greenhaus, J., e Beutell, N. (1985) *Sources of Conflict Between Work and Family Roles*, in «Academy of Management Review», n. 10 (1), pp. 76–88.

Hays, Sharon (1996) *The Cultural Contradictions of Motherhood*, New Haven e London, Yale University Press.

Kaufmann, Jean C. (1995) *Trame coniugali. Panni sporchi e rapporto di coppia*, Bari, Dedalo.

Marks, Stephen R. (1977) *Multiple Roles and Role Strains. Some Notes on Human Energy, Time and Commitment*, in «American Sociological Review», n. 42 (6), pp. 921-936.

Nippert-Eng, Christena (1996) *Home and Work: Negotiating Boundaries Through Everyday Life,* Chicago, University of Chicago Press.

Rothbard, Nancy P. (2001) *Enriching or Depleting? The Dynamics of Engagement in Work and Family Roles*, in «Administrative Science Quarterly», n. 46, pp. 655-684.

Ruderman, M. N., Ohlott, P. J., Panzer, K., e King, S. N. (2002) *Benefits of Multiple Roles for Managerial Women*, in «Academy of Management Journal», n. 45, pp. 369-386.

Thompson, J. A. e Stuart Bunderson, J. (2001) *Work-Non work Conflict and the Phenomenology of Time. Beyond the Bilance Metaphor*, in «Work and Occupations», n. 28 (1), pp. 17-39.

Duro e veloce
Un appunto di politica della musica

Alessandro Castelli

I.

Nel 1976 o giù di lì, in quel di Londra, si sarebbe potuto assistere al concerto di quattro loschi figuri che sotto il nome di Sex Pistols suonavano un pezzo punk rock minimale che passerà alla storia come *Anarchy in the UK*, mentre la stampa conservatrice e progressista[1], per una volta – forse – unite si stracciavano le vesti urlando allo scandalo e tra le élite al potere c'era chi stava (ri)cominciando a spaventarsi. Il metronomo in quell'occasione era settato sui 135 bpm.

Più tardi, verso il 1980, un gruppo di figuri altrettanto loschi, sempre a Londra, suonava un pezzo dal titolo *Iron Maiden* – dal vivo spesso *Iron Maggie* – e non so se vi ricordate chi governava l'Inghilterra all'epoca . . . In quel caso la musica non era punk rock ma heavy metal, una forma molto più sofisticata e portatrice di tematiche anche colte. E il metronomo segnava i 206 bpm ma le velocità potevano arrivare ai 264 bpm. Sarà il caso di *Be quick or be dead*, del 1992, un pezzo che descrive la vita dei giovani dell'epoca alle prese con il mondo liberista britannico. *Be quick*, tanto per rimanere in tema.

Verso il 1989, un altro gruppo, Megadeth, cantava una canzone dal titolo *Holy wars* a 168 bpm, questa volta però alternando ottavi e sedicesimi. Sulla *east coast* statunitense l'*heavy metal* era infatti progredito per diventare *thrash metal*, con il quadrilatero rappresentato da Metallica, Megadeth, Anthrax – questi ultimi tuttavia newyorkesi – e Slayer. Tematiche forti, spesso a sfondo sociale, con velocità settate sopra i 150 bpm, spesso in sedicesimi, cosa che di fatto raddoppia la velocità dei riff chitarristici. E tutti questi gruppi sono stati presi di mira dal PMRC (Parents Music Resource Center), comitato di parruccone presieduto da Tipper Gore la cui missione era impedire che i bambini ascoltassero musiche troppo violente.

E poi gruppi che andavano oltre: 232, 250, 264 (in sedicesimi), più o meno fino all'avvento del grunge. Lì la musica rock prende due strade diverse: o un generale rallentamento, e rimane mainstream, oppure se di velocità si tratta parliamo di una velocità che è per pochi, per gli appassionati, che si chiudono per forza di cose nel loro settore, un settore, ricordiamolo, che continua a preferire l'uso direi semantico della velocità e dell'aggressione per veicolare dei

Alessandro si interessa di narratologia, filosofia e archetipi culturali. Appassionato di sci-fi, detective stories e thriller, è autore di diverse raccolte di racconti, tra cui *La terra del tramonto* (auto-pubblicato) e *Sogni di rock* (inedito).

alexleick@hotmail.com

1 "E la pavidità, la superficialità, la stupidità del Potere e del Sistema – al cospetto del nascente spauracchio punk di metà anni Settanta, sono ben espresse dalla seguente presa di posizione del deputato laburista inglese Marcus Lipton (si noti: non conservatore, bensì progressista) . . . pertanto non è solo musica la loro. Infatti a me piace la musica, mi piace l'hard rock, ma non mi piace il punk."William Mandel, *Sex Pistols Punk*, Edizioni Blues Brothers, Milano, 1989.

contenuti brutali e d'impatto.

Velocità e aggressione, si diceva. Bene, l'una non implica per forza l'altra, ma è anche vero che la velocità è proprio uno degli strumenti a disposizione del musicista metal per suonare metal: è risaputo da chiunque abbia suonato in una rock band che spesso basta suonare un pezzo a velocità più bassa per trasformare un violento pezzo metal in un più addomesticato brano rock.

II.

Che cosa si vuole dimostrare con questa breve carrellata di istantanee? La mia idea di fondo è che la musica dagli anni Cinquanta in avanti abbia spostato i parametri di velocità e aggressione sempre più verso l'alto e che, di conseguenza, anche l'immagine e i testi soggiacenti al messaggio che il gruppo voleva trasmettere si sono fatti più duri e trasgressivi. Attenzione: questo non perché la musica degli anni Ottanta fosse più capace di muovere le masse a livello politico-sociale, semmai è vero il contrario. Rimane però il fatto che la musica rock, musica rivolta soprattutto ai giovani, ha sviluppato dei contenuti sempre più ribelli e trasgressivi ad alta fruibilità.

Ora, io sono perfettamente d'accordo con la tesi che in realtà non esistano musiche pericolose, e che se anche un gruppo descrive realtà brutali, violente, la descrizione non è nulla rispetto alla realtà. Questo rimane vero anche nel caso in cui il gruppo in questione stia celebrando tali realtà, cosa che accade nell'un percento dei casi. Sono anche convinto che un gruppo rock difficilmente creda davvero nei messaggi duri e rivoluzionari – e spesso contraddittori – che trasmette: ricordiamoci che sotto il chiodo e i tatuaggi si nascondono personaggi che hanno un'impresa privata, il loro gruppo, un brand, il nome del gruppo e un prodotto da promuovere e da vendere, la musica del gruppo – il tutto nella più perfetta logica capitalista della libera impresa. Eppure il potere costituito ha spesso reagito in modo severo: si veda il caso dei Sex Pistols e del PMRC americano. E una vasta percentuale di giovani ha potuto confrontarsi con verità scomode e incitamento alla ribellione contro un sistema oppressivo e ipocrita, bigotto e autoritario.

A questo punto poco importa se i rocker – punk, metallari o thrasher che siano – fossero i primi a non credere troppo in quello che comunicavano. E, guarda caso, in genere lo comunicavano alzando via via quella velocità del metronomo, plettrando più veloce e picchiando sulla batteria a un ritmo sempre più spedito. Contemporaneamente, il sistema reagiva, prima scompostamente e rivelando tutta la sua paura, poi in modo più ordinato, in quanto i membri più pragmatici del sistema avevano capito che in realtà la musica aveva perso il suo potere e che ormai era solo un gioco di società, oppure a voler essere generosi la riproposizione moderna di un qualche rito di rinnovamento. Di fatto, gli anni Ottanta furono un decennio generalmente conservatore. Però, ripeto, nonostante tutto, quanto meno c'era sempre un qualche cappellone tatuato e borchiato che con una chitarra urlava quanto il mondo degli adulti facesse cagare, mentre la musica raggiungeva gli estremi limiti delle possibilità umane. E prima di entrare nel mondo degli adulti, spesso con soddisfazione, almeno i giovani avevano un assaggio di trasgressione e ribellione e potevano bearsi degli sguardi tra il rassegnato, lo scandalizzato e il rabbioso degli adulti più benpensanti e dei compagni di classe più addomesticati e repressi. Poi però qualcosa è cambiato.

III.

Tutto questo è durato fino a metà degli anni Novanta. In quel momento, le case discografiche americane decretarono – senza tener apparentemente conto (e questo è molto interessante)

del mercato – la fine del *thrash metal* per costruire quasi in provetta un nuovo genere e una nuova moda, il grunge, che non aveva tutta quella carica eversiva, anche se fasulla, delle mode precedenti. Tanto per dire, punk ce ne sono anche oggi, grunge invece. . .

E poi è stato tutto uno scivolamento verso il basso. Il grunge era infatti una musica di spessore, se paragonata alle forme di rock venute dopo: fatevi una carrellata sul rock degli anni 2000 su Youtube se non mi credete. Il metal cercò di evolversi in forme più o meno imbastardite, ma al di là di un discorso sul valore della musica in sé, è indubbio che ormai non era più mainstream. Nel corso degli anni Ottanta, spesso il metal e il punk entravano in trame di libri e film destinati al grande pubblico, magari in maniera distorta e caricaturale, ma non importa, il punto è che comunque si supponeva che anche persone molto distanti dal mondo musicale sapessero di che si trattava, quanto meno per sentito dire. Di più, anche le grandi star del pop mutuavano arrangiamenti e sonorità dal rock duro. Ma se nei primi anni Novanta, complice una deriva pop del genere metal, tutti sapevano chi erano i Metallica o gli Iron Maiden, verso il Duemila chi non ascoltava metal ignorava beatamente persino l'esistenza di tale genere. Si era dunque tornati alla situazione originaria? Non proprio: gli ascoltatori della musica metal devono accontentarsi ormai di un metal barocco e manierista, che si limita a riproporre schemi triti e ritriti, e questo vale sia per le nuove leve che per gli antesignani del genere[2]. E invece il rock che si è diffuso è un rock svilito, innocuo[3]. Eppure ai giovani – intesi statisticamente[4], ovvio – piace. E se, ai tempi dei Sex Pistols, i vecchi seguaci del progressive rock guardavano i giovani e li vedevano come dei ribelli scatenati, adesso i vecchi metallari guardano i giovani e si chiedono come sia possibile che siano diventati simili, per gusti, atteggiamento e mentalità, ai loro nonni, visto che ascoltano musica che i loro nonni avrebbero apprezzato in ugual modo. Insomma, ormai dovrebbe essere chiaro: il senso generale di questo articolo non è dimostrare la scomparsa dell'heavy metal, che tra l'altro non mi interessa in sé, ma solo come esempio di musica considerata aggressiva e anti-establishment – anche perché non è affatto scomparso – né analizzarlo come un fenomeno di costume superato. M'interessa piuttosto notare come non ci sia stato un passaggio a qualcosa di ancora più veloce e aggressivo; siamo entrati, e da

> *Che l'heavy metal ormai sia fuori moda non stupisce; quello che stupisce è che non sia stato sostituito da qualcosa di ancora più duro e veloce*

2 Notevole a questo proposito il testo dei Megadeth – tra l'altro anche loro non nuovi a rallentamenti notevoli del metronomo e a un notevole ammorbidimento degli arrangiamenti per superare la temperie sfavorevole – di Back in the day. Quasi contrariamente alle intenzioni degli autori, si direbbe, si avverte davvero una nostalgia per un tempo ormai passato: "Peals of thunder, sheets of lightning / The power hits the stage / The music was exciting / The mania raged" ("Rombo di tuono, cascate di fulmini / La potenza accende il palco / La musica era eccitante / La mania infuriava").

3 Sembra di essere tornati verso la fine degli anni Quaranta: "Erano anni in cui le canzoni erano orribili, non come quelle della mia infanzia, erano canzoni stolte dello stolto dopoguerra". Umberto Eco, La misteriosa fiamma della regina Loana: romanzo illustrato, Bompiani, Milano, 2004.

4 Tuttavia non c'è una moda totalizzante: "Il rock'n roll si sbarazzò delle caratteristiche che avevano reso così popolare il jazz, come le armonie raffinate, i ritmi frizzanti e i testi malinconici e rassicuranti. Al loro posto si insediavano ritmiche regolari e aggressive, implacabili giri di blues e testi dalla forte carica ormonale. I teenager di tutto il mondo occidentale furono sedotti da queste nuove e potenti sonorità, che soprattutto colpivano per l'uso ispirato al blues della chitarra elettrica, e si identificavano con il suo carattere distintivo. Da allora non c'è più stato un genere che abbia saputo definire con altrettanta potenza un'intera generazione". Leo Coulter e Richard Jones, Come scrivere canzoni. Una guida per chitarristi, Il Castello, Milano, 2011

anni, in un periodo dove nel mainstream le sonorità sono per lo più edulcorate. Che l'heavy metal ormai sia fuori moda non stupisce; quello che stupisce è che non sia stato sostituito da qualcosa di ancora più duro e veloce. Certo, estremizzazioni che dovrebbero muoversi in tal senso ce ne sono, e in alcuni casi possono raggiungere vette di vendita di tutto rispetto, eppure l'impressione è che non rappresentino la vera cifra dei tempi che corrono. Solo un rapido esempio: nel 1992, nella classifica degli hit single, gli Iron Maiden raggiungono il secondo posto, anche se solo per una settimana, e in classifica ci vanno anche Guns'n Roses, Faith No More e Metallica, anche se con un lento. È poco, certo[5], ma nel 2012 il panorama è ben più deprimente: nessun pezzo di rock duro in classifica.

Evidentemente vent'anni prima la velocità era riuscita a colpire l'immaginazione delle masse, con tutto quel carico di immagini ribelli e anticonformiste che secondo me erano lì soltanto per fare da contorno alla ricerca di tecnica, precisione e, inevitabilmente, di velocità. E sarebbe interessante capire (ma ci porterebbe fuori dall'ambito della nostra indagine) dove si originassero quelle immagini e quelle iconografie che gli artisti non producevano direttamente, né spesso utilizzavano a ragion veduta, ma si limitavano a usare, prendendole da altri contesti. Però quelle immagini c'erano, ed è questo che conta in definitiva. Mentre oggi persino la velocità è stata addomesticata: si è riusciti cioè a spezzare il binomio di velocità di esecuzione e immaginario duro e violento. E mentre il metronomo viene settato sempre di più sugli slow (76-108 bpm) o sui midtempo (108-120) le élite al potere si sentono sempre più rassicurate.

IV.

Insomma, tirando un po' le somme e tanto per dare una schematizzazione forse un po' semplicistica ma, ancora una volta, ossequiosa più della percezione mainstream che della realtà, si potrebbe dire che negli anni Sessanta c'erano l'hippy, negli anni Settanta il punk, negli anni Ottanta il metal, negli anni Novanta, forse, il grunge. E nel Duemila? A quanto pare non è pervenuta nessuna moda giovanile davvero originale, anche tralasciando il parametro della ribellione e dello scontro con i valori della tradizione[6]. Ma, attenzione, in realtà non siamo più negli anni zero, e questo stato di cose dura almeno dai tardi anni Novanta. Tornando quindi alla questione centrale, non sarà che la civiltà occidentale stia rallentando la sua corsa? O forse sta accadendo qualcosa di nuovo che noi non sappiamo?

---

5 Ricordiamo comunque che tra il 1980 e il 1999 la famosa heavy metal band ha piazzato nel corso della sua carriera 29 hit, tra cui undici nella Top Ten inglese.

6 "Una cosa di cui sono contento è aver vissuto gli anni Sessanta. Chi non lo ha fatto, davvero non sa cosa si è perso [. . .] Gli unici momenti in cui ho visto la vera ribellione sono stati gli anni Cinquanta, Sessanta e l'inizio dei Settanta. Il resto potete tenervelo. I ragazzi di oggi assomigliano molto di più a quei genitori a cui, una volta, cercavamo di opporci! Probabilmente finiranno per allevare a loro volta una generazione di sconvolti. Noi abbiamo cresciuto una generazione di agenti immobiliari, una stirpe di maledetti contabili". Lemmy Kilmister con Janiss Garza, La sottile linea bianca: autobiografia, Baldini Castoldi Dalai, Milano, 2005.

Leggere con lentezza

Andrea Cortellessa

Non da oggi si cerca di proporre – all'opinione pubblica che in pochi anni ha fatto passare lo *slow food* da ideologia minoritaria a brand di successo mondiale – il concetto di *slow book*[1]. Ma è stato questo, almeno sinora, un tentativo vano. Del resto è lecita la domanda: perché si dovrebbe leggere con lentezza in un mondo che da tempo, al contrario, ha scelto di andare al massimo della velocità, precipitandosi verso la fine col piede a tavoletta sull'acceleratore?

Se si legge con lentezza lo si fa nella speranza – o nell'illusione – che la lettura che oggi abbiamo scelto per noi non equivalga al "consumo" del libro, al facile trangugiare del testo che quel libro ci trasmette. Ci illudiamo che quelle parole non si lascino "consumare" tanto facilmente; che oppongano resistenza, che si manifestino alla nostra coscienza per durare. Si spera insomma che la sostanza misteriosa, che sospettiamo e speriamo sia contenuta in quelle pagine, nell'attraversarci non ci lasci indenni, non scorra via sulla nostra pelle senza fare attrito. Vorremmo al contrario che quelle parole agiscano, sul nostro metabolismo intellettuale e sentimentale, come uno di quei farmaci che si definiscono "a lento rilascio". Che una volta depositati nella coscienza, cioè, si illuminino a distanza come – dice Gadda in *Quer pasticciaccio brutto de via Merulana* – certe «teoretic*he* idee [. . .] sui casi degli uomini: e delle donne» che il dottor Ingravallo ogni tanto enunciava: «quei rapidi enunciati, che facevano sulla sua bocca il crepitio improvviso d'uno zolfanello illuminatore, rivivevano poi nei timpani della gente a distanza di ore, o di mesi, dalla enunciazione: come dopo un misterioso tempo incubatorio. "Già!" riconosceva l'interessato: "il dottor Ingravallo me l'aveva pur detto"».

Ecco: i libri da leggere con lentezza sono quelli che, in un modo o nell'altro, ci impongono questo «misterioso tempo incubatorio». Sono libri scritti nel tempo: per questo a loro volta ci richiedono tempo. Promettendoci in cambio, però, di donarci in futuro *altro tempo*. Sappiamo insomma che, prima o poi, daremo loro ragione: magari a distanza di anni. Per l'Italia l'esempio più tipico, e finanche famigerato, di scrittura da leggere con lentezza è senz'altro quello di Antonio Pizzuto. In una lettera all'amico linguista Giovanni Nencioni con *nonchalance* disse una volta di sé: «Che importa se i più dicono di me: "Graecum est, non legitur"? Un tale mi ha fatto dire: "Mi spezzo, ma non mi spiego". Eppure, a rileggermi, dovrebbe prima o poi brillare un lampo elettronico di avvertenza e tutto allora – o quasi – diverrebbe chiaro e concreto». Ed è proprio così: a leggerlo *davvero*, Pizzuto, ci si accende regolarmente dentro,

Andrea Cortellessa (Roma, 1968) è un critico letterario italiano, storico della letteratura e professore associato all'Università Roma Tre, dove insegna Letterature Comparate e Storia della Critica. Ha curato opere di importanti autori della cultura italiana del Novecento, da Giorgio Manganelli a Edoardo Sanguineti a Tommaso Landolfi, fino ad una rivistazione attualizzata di autori classici quali Petrarca e Ungaretti, con incursioni nella storia dell'arte e nella critica cinematografica. Collabora con svariate riviste e quotidiani. Da ottobre 2012 è curatore della collana EEE per Barbès Editore.

acortellessa@uniroma3.it

1 Questo intervento ne riprende e rielabora un altro scritto due anni e mezzo fa (maro 2010) in occasione del lancio del sito Internet Slow Book Farm.

a un certo punto, lo «zolfanello» di cui parlava l'Ingravallo di Gadda.

I libri da leggere con lentezza – lo si accennava – sono il più delle volte libri che con lentezza sono stati *scritti*. Il *Pasticciaccio*, o almeno «la coda serpentesca del coccodrillone» (come Gadda definì la sua seconda parte in una lettera a Gianfranco Contini), venne a ultimarsi – e *non* concludersi – nel 1957: dodici anni dopo, cioè, che le sue prime puntate erano apparse su rivista. E la scomparsa recente – in successione ahinoi rapida, invece – di tre grandi scrittori "lenti" come Luigi Di Ruscio, Elio Pagliarani e Roberto Roversi mi ha indotto a pensare che siano proprio le loro, opere scritte nell'arco di decenni, quelle che più intimamente e misteriosamente recano iscritte in sé la storia dell'Italia che hanno accompagnato per tutto quel tempo. Sono scrittori venuti da lontano: e da lontano vengono i loro testi. Se quegli altri passano tutto il loro tempo al mercato a cercare di sbolognare i loro mille lavoretti, questi invece ci mettono anni a scriverli, i loro testi; anzi decenni. Alle volte non fanno neppure in tempo a vederli pubblicati in vita. E così, magari al di là delle loro intenzioni, queste loro opere recano su di sé le macchie, gli urti, le ferite della Storia. Rispetto al tempo in cui viviamo le loro scritture sono termometri sempre in azione, segnavento che non si fermano mai; ma, così a lungo esposte al vento della Storia, finiscono per funzionare anche come accumulatori, giacimenti, immensi archivi viventi d'una Storia che continua a passare senza essere mai passata del tutto. Scrittori così sono autori d'una «storiografia espressionista», come ama definirla uno più giovane ma della stessa razza, Gabriele Frasca: che il giacimento della memoria arano in lungo e in largo, che ruminano senza fine su quello che a noi appare magari un dettaglio insignificante (e che *a posteriori* ci si rivela invece la prima crepa del futuro che s'avventava, e che ora è il nostro presente), per poi balenare mercuriali dall'altra parte del campo.

Se si legge con lentezza lo si fa nella speranza – o nell'illusione – che la lettura che oggi abbiamo scelto per noi non equivalga al consumo del libro, al facile trangugiare del testo che quel libro ci trasmette

Questi autori sono dotati anzitutto di *pazienza*. Nel '69, all'atto di riportarne un estratto su «Quindici», diceva Pagliarani del suo poema sulla storia d'Italia "in atto": «La *Ballata di Rudi* l'ho cominciata nel maggio del '61 e non l'ho ancora finita: ma non è che ci lavori tutti i giorni» (l'edizione in volume, di fatto, dovrà attendere addirittura il 1995!). Dell'opera ultima e maggiore di Roversi, *L'Italia sepolta sotto la neve*, giunta a compimento nel 2010, scrisse una volta Guido Guglielmi che la dimensione specifica – tema esplicito e insieme allegoria della visione, nonché orizzonte concreto dei tempi verbali – era l'«attesa». Non stupisce dunque che proprio la *pazienza* sia il suo sentimento-guida. Nella *Premessa* al poema, del 1984, si legge per esempio: «Il / tempo ferisce le dita le fa sanguinare / ma la pazienza è del tempo» (componimento 9), e poi: «Sull'argine in attesa tutti partono in questa epoca d'angoscia. / Voglio essere paziente per restare» (componimento 31). È la pazienza di chi *da sotto*, appunto sepolto, non cessa di far sentire – a chi voglia ascoltare – la sua voce. Nel licenziare (parzialmente) la prima parte del poema poi, nell'89, annotava Roversi: «Comincio a presentare la parte prima, non intera, ma i testi dall'82 al 127. Forse tutti, e di sicuro in parte, da rivedere. Non ho fretta». La *pazienza* del poeta, si capisce, non è solo un'allegoria.

Dell'attesa di Luigi Di Ruscio, attesa non così paziente a dire il vero, sono stato poi testimone in prima persona. Il suo grande, straordinario *Cristi polverizzati* – vera quanto paradossale storia *in absentia* dell'Italia a partire dagli anni Cinquanta, scritta a distanza dall'operaio marchigiano emigrato in Norvegia nel '57, e lì rimasto sino alla fine – lo lessi in una prestigiosissima casa editrice già nel 1999, ma ha dovuto attendere giusto dieci anni sino a quando

– con caparbietà quasi pari a quella del suo autore – riuscii a far uscire il libro nella collana *fuoriformato* dell'editore Le Lettere. (Per poi ulteriormente sorprendermi, all'arrivo in Italia del vecchio Luigi per presentare il libro della sua vita, nel constatare come il primo embrione di quella narrazione fosse venuto alla luce, su rivista, addirittura nel 1977, con un titolo che era tutto un programma: *Apprendistato*.) L'attesa di Di Ruscio, perché la sua opera venisse finalmente riconosciuta da un "grande" editore, era destinata a non essere soddisfatta: almeno lui vivo. Poco dopo aver firmato con Feltrinelli il contratto che l'anno prossimo farà sì che un suo libro esca nella collana «Le comete», all'inizio del 2011, Luigi si è spento infatti a Oslo.

Ma si pensi infine al caso, forse, fra tutti più esemplare – quello di Stefano D'Arrigo e del suo per antonomasia interminabile *Horcynus Orca*. Concepito negli anni Cinquanta, interminabilmente riscritto nei Sessanta, finalmente emerso al pubblico nel 1975: con sovrana, splendida intempestività. Il grande e fantasmagorico frammento pubblicato da Vittorini sul «Menabò», nel 1960 col titolo *I giorni della fera*, apparteneva in realtà (come s'è visto con l'edizione promossa da Walter Pedullà, da Rizzoli nel 2000) a un manoscritto già imponente e narrativamente completo, intitolato *I fatti della fera*, che però l'autore rielaborò maniacalmente – buttando via, a un certo punto, anche un'intera bozza composta da Mondadori – per quindici anni. (Dal che si evince, altresì, che la *major* di allora, per tutti quegli anni, accettò di passare all'incontentabile autore un anticipo mensile. La pazienza, almeno una volta, non apparteneva solo agli scrittori.)

I libri da leggere con lentezza sono insomma libri *speciali*. Che risolutamente si sottraggono alle mode, ai *format* industriali, alle «tendenze» da rotocalco, alle urgenze attualizzanti della «cultura» da dopotiggì. Sono insomma *libri di qualità*. Questo termine – nei tre anni che ci separano dall'ideazione e dal lancio delle Classifiche appunto «di Qualità» promosse da Pordenonelegge e coordinate da Alberto Casadei, da Guido Mazzoni e dal sottoscritto – ha fatto discutere tantissimo. E francamente non ce lo aspettavamo. Immaginavamo che potesse essere trovata discutibile la nostra nemmeno velata protesta contro l'appiattimento mediatico sulle Classifiche di Vendita, questo totem – o moloch – dell'industria culturale contemporanea. E invece i dubbi più tormentosi si sono incentrati su questa paroletta magica e traditrice. Che vuol dire – ha voluto dire – tutto e il contrario di tutto.

Molto banalmente e umilmente, tuttavia, io inviterei a considerare il termine anzitutto nella sua immediata etimologia. *Qualitas* è la proprietà, la caratteristica che individua qualcuno o qualcosa. Che quel qualcuno o qualcosa rende unico e appunto *speciale*. Che ci consente di confrontarci con esso, per così dire, *faccia a faccia*: da uno a uno. Fra i grandi titoli della modernità letteraria ce n'è uno che più degli altri ci affascina per la sua ambiguità, *L'uomo senza qualità* di Robert Musil. È stato giustamente osservato che Ulrich, il suo protagonista, nonché essere privo di qualità ne ha al contrario sin troppe: e proprio questa è una delle cause che gli impediscono di metterle a frutto. Ma proprio perciò assomiglia in modo insolente all'esperienza che ha di sé l'uomo-che-legge nella modernità. Se è *senza qualità* è perché – in realtà e al di là delle apparenze – *assomiglia a tutti noi*. Ciascuno di noi infatti si sente speciale, crede di avere qualità uniche e incomparabili. E in effetti è proprio così. Ma il paradosso è che proprio questo nostro senso di unicità è il primo e più sottile legame che, a ben vedere, ci unisce *a tutti gli altri*. È il paradosso della parola «speciale», che Giorgio Agamben ha illustrato una volta (*L'essere speciale*, in *Profanazioni*): «essere speciale non significa l'individuo, identificato da questa o quella qualità che gli appartengono in modo esclusivo. Significa, al contrario, essere qualunque, cioè un essere tale che è indifferentemente e genericamente ciascuna delle sue qualità, aderisce ad esse senza lasciare che nessuna lo identifichi». È *speciale* ciò che riconduce ciascuno di noi alla *specie* cui appartiene: l'ontogenesi, anche in

questo senso, non fa che ricapitolare la filogenesi. «Speciale è, infatti, un essere – che, non somigliando ad *alcuno*, somiglia a *tutti* gli altri» (è ancora Agamben che parla).

Lo stesso vale per i libri, e i loro autori. I libri-*format*, i libri scritti e prodotti in serie, sono proprio quelli che più trionfalmente ci annunciano personaggi indimenticabili, destini unici, intrighi clamorosi. E i loro stessi autori, quelli sbattuti in copertina dai magazine e sulle poltrone dei salotti tivvù, sono infatti tutti, sempre e regolarmente, *personaggi speciali*. Quasi una galleria di *freaks*. Ma si sta parlando appunto di una «galleria»: una serie, qualcosa che assomiglia da vicino a una catena di montaggio. La vera *qualità*, il vero *essere speciale*, di un autore o di un libro, va allora cercato più in profondità; ha a che fare piuttosto con la sostanza stessa, degli autori e dei loro libri. Con la loro scrittura, certo; e con la «grammatica della visione» che sempre essa significa, sottende e veicola. L'unicità dello sguardo di chi ha scritto: e, incontrandoci, ci rivolge la parola.

Ce l'ha mostrato Franz Kafka: il più unico, speciale, incomparabile – *e dunque* simile a tutti noi – degli scrittori. Come dice Ermanno Cavazzoni nella postfazione al volumetto Quodlibet ad esso intitolato, in uno dei suoi ultimi racconti, *Un artista del digiuno*, Kafka ci presenta un «artista» unico, *e dunque* simile a tutti gli altri: l'arte è «una vocazione», «lo scopo per cui uno sta al mondo». In quest'«idea come si vede molto larga e comprensiva di arte e di artista», "arte" è esprimere il proprio *essere speciale*, la propria natura, il proprio "carattere" (come dice lo scorpione in un apologo caro a Orson Welles. . .), la propria «mania» (come calca il pedale Cavazzoni, noto appassionato di frenologia). Tutti noi ci sentiamo rappresentati dagli artisti perché oscuramente sappiamo di essere, al di là delle apparenze, perfettamente identici a loro. Solo che nei loro confronti operiamo una delega: attribuiamo a loro il compito di spingersi più in là, nell'*essere se stessi*, di quanto ci permettiamo di fare noi, nella nostra esistenza «senza qualità». Sicché ha ragione Cavazzoni a concludere: in Kafka «c'è in forma di racconto l'idea di cosa sia questo fenomeno che chiamiamo le arti; per le quali non conta ciò che si lascia, perché è solo e sempre il segno di un destino e di un fallimento, e quindi più che storia dell'arte questo fenomeno lo si dovrebbe chiamare: la vita di tutti». Ecco, questo è forse il vero senso del bellissimo titolo della collana in cui è uscito questo libro, «Compagnia Extra»: ciascuno è diverso dagli altri e dunque tutti appartengono, davvero, al nostro comune essere umani.

Un grande poeta, Sandro Penna, ha scritto una volta: «Felice chi è diverso / Essendo egli diverso / Ma guai a chi è diverso / Essendo egli comune». Guai, sì, sono sempre quelli che abbiamo in sorte: tutti noi uomini perfettamente comuni e *dunque* assolutamente diversi da tutti gli altri. Per questo abbiamo scelto di prendere con noi un libro. Per condividere qualcosa che sappiamo sarà *comune*, sempre e in ogni caso, almeno a qualcun altro.

Reading slowly

'Slow book' has been launched as a companion enterprise to Slow Food, albeit a less successful one. Indeed, why should one read slowly in a world that has chosen to go at full speed, boosting and rushing towards 'the end'? Well, if you read slowly, you do it in the hope – or illusion – that reading is different from 'consuming' (even consuming a book). Slow readers believe that words cannot be 'consumed' that easily, that they resist: a mysterious substance flows through the reader and does not fail to transform him or her. Words affect the intellectual and sentimental metabolism of the reader just as those drugs known as 'slow-release' ones. Written words resonate like dr. Ingravallo's predictions in Gadda's *Quer pasticciaccio brutto de via Merulana*, which instantly lit up like matches only to 'revive in the ears of the people after hours, or months, after a myste-

rious incubation period. "Yes!", the concerned person ended up admitting, "Dr. Ingravallo had already told me that'". The books to be read slowly are precisely those requiring a "mysterious incubation period". They are written in time and they *take* time – but in return they promise to give us more time in the future. We know in fact that, sooner or later, we will give them reason: perhaps years later. In modern Italy, the perfect example of a writer writing to be read slowly is undoubtedly Antonio Pizzuto. In a letter to his friend, the linguist Giovanni Nencioni, he once said of himself: "What does it matter if most say about me: *Graecum east, not legitur*? One has even made me say, 'I break, but I don't bend.' Yet, sooner or later a flashing electronic warning should pop up when someone will re-read me, and then everything – or almost – would become clear and concrete". And that is precisely what happens: as you read Pizzuto, the match of Gadda's Ingravallo regularly lights up.

Most of the times, the books to be read slowly are those that were written slowly in the first place. The *Pasticciaccio*, or at least that 'snaky tail of the big crocodile', as Gadda defined the second part of his novel in a letter to Gianfranco Contini, was ultimated – not completed – in 1957, twelve years after its first episodes had appeared in a review. And the recent disappearance – alas, in rapid succession – of three great slow writers, such as Luigi Di Ruscio, Elio Pagliarani and Roberto Roversi has led me to think that their works, written over a period of decades, are those which more intimately and mysteriously have recorded the history of contemporary Italy, i.e. while accompanying it. These writers come from afar and from far come their texts. It took them years to write them, decades indeed. Sometimes, they did not even have the time to see those texts published during their lifetime. Perhaps even beyond their intentions, their works bear with them the spots, bumps and wounds of history. Their writings are just like thermometers and weather vanes that never stop: and since they have been exposed to the wind of history for such a long period, they end up functioning as accumulators, reservoirs, huge living records of a history that continues to pass without ever being passed at all. So these writers are the authors of an "expressionist historiography", as Gabriele Frasca, another younger author of the same species, had it: they plow far and wide the field of memory, endless ruminating on what appears to us as an insignificant detail – which later, however, is revealed as the first crack of the future that was making its way through while becoming our new present.

The first virtue of these authors is *patience*. In 1969, Pagliarani thus described in the review *Quindici* his poem on the history of Italy "in action": "I began writing *Rudi's Ballad* in May 1961 and is not over yet; obviously, I do not work on it every day" (indeed, the volume was only to be published in 1995). Guido Guglielmi once wrote about Roversi's greatest work, *Italy buried under the snow* (completed only in 2010) that its specific dimension was "waiting". No wonder, then, that patience is its driving feeling. The 1984 *Preface* to the poem reads: "Time hurts fingers to bleed / but patience belongs to time" (poem no. 9), and: "Waiting on the embankment they all leave in this anguished age. / I want to be patient to stay" (poem no. 31). It is the patience of those who make their voice heard from below, that is, while being snowed under. While publishing the first part of the poem, in 1989, Roversi wrote: "I'm beginning to present the first part, not the whole of it, rather, the texts from 82 to 127. Perhaps all of them, certainly, in part, to review. I'm in no hurry." The patience of the poet, of course, is not only an allegory here.

I have witnessed firsthand Luigi Di Ruscio's waiting, one that was not so patient to tell the truth. I first read the manuscript of his vast, impressive *Pulverized Christs* – a paradoxical history of Italy since the 1950s, written *in absentia* by the emigré worker who in 1957 had moved from Marche, his region of origin, to Norway, where he remained for the rest of his life – in 1999 in the headquarters of a prestigious publisher, but I had to wait ten more years – with a stubbornness almost equal to that of its author – before I was able to have the book published by the publisher Le Lettere (For further surprise, when I received old Luigi in Italy on the occasion of the book presentation – a quite important one given that it was the book of his life – I discovered that the first embryo of the story had been published in a review as early as 1977, with the telling title of *Apprenticeship*). Finally, Di Ruscio only managed to sign a contract with the major publisher Feltrinelli in early 2011 before passing away in Oslo.

But perhaps the most exemplar case is that of Stefano D'Arrigo and his *par excellence* endless *Horcynus Orca*. Designed in the 1950s, endlessly rewritten during the 1960s, and finally revealed to the public in 1975 with splendid untimeliness. The great and phantasmagoric fragment published in 1960 by Vittorini in his review *Menabò*, with the title *The days of the beast*, belonged to an already impressive and narratively complete manuscript entitled *The facts of the beast*.

But the author continued to rework the manuscript maniacally for fifteen years. He even discarded an entire draft edited by Mondadori, but the publisher continued to pass him a monthly advance (patience, at least once, did not belong to writers only).

The books to be read slowly are, in short, *special* books. They subtract themselves to fashion, industrial formats, press trends, and the top-story-oriented "culture" of tv-shows. They are *quality books*. When three years ago Alberto Casadei, Guido Mazzoni and myself launched the term at *PordenoneLegge* festival we did not expect it would propel discussion to the extent it did. We had thought people might not agree with our attack against Sales Charts, the totem – or moloch – of contemporary cultural industry. But the most agonizing questions focused on the little magic and treacherous word "quality". Quite simply and humbly, however, I would urge readers to consider the immediate etymology of the term. *Qualitas* is the property, the characteristic that identifies someone or something – what makes someone or something unique and special indeed. Quality allows us to deal with each other, so to speak, face to face. Among the big titles of literary modernity there is one that fascinates us more than the others because of its ambiguity – it is *The Man Without Qualities* by Robert Musil. It has been noted that Ulrich, his protagonist, far from being deprived of qualities, has in fact too many of them. And this is precisely one of the reasons that prevents him from making something out of them. But this is what likens him most to the modern reader. If he is *without qualities*, this is because, beyond superficial appearances, *he is like all of us*. Each of us feels special, and believes to possess unique and incomparable qualities. That is a fact. But the paradox is that this very sense of our uniqueness is the first and most subtle link that, in hindsight, we share with all the others. In his text "The special being" – in *Profanations* – Giorgio Agamben has noted: "The special being is not the individual, identified by this or that quality that belongs exclusively to him. On the contrary, the special being is *any* being, that is, a being that is indifferently and generically each of its qualities, a being that adheres to them without conceding that any of them identifies him". Special is what reveals in us the species to which we belong: ontogeny, in this sense, merely recapitulate phylogeny. "Special is, in fact, a being that – because he does not resemble to anyone – is like all the others" (still Agamben speaking).

The same holds for books and their authors.

Format books written and produced in series most triumphantly announce unforgettable characters, sensational intrigues and unheard-of outcomes. Their authors, featuring on magazine covers and the couches of tv shows, are regularly presented as *special characters*. Almost a gallery of freaks. But in fact they are a "gallery", a series, something that closely resembles an assembly line. The real quality, real special being must be sought deeper. It has to do with the substance of the authors and their books, with their writing, of course, with the "grammar of vision" that is meant, implied and conveyed. This is the only uniqueness of the regard of those who write and speak to us.

Franz Kafka showed it to us: he was the most unique, special, incomparable of writers – and therefore the one that is more similar to all of us. As Ermanno Cavazzoni wrote in the afterword to *A Hunger Artist*, Kafka presents a unique artist, and therefore one similar to all the others. Art is "a calling", "the purpose for which one is in the world." In this "very broad and inclusive idea of art and artist", "art" is to express one's special being, one's nature, one's "character" (as says the scorpion in a fable Orson Welles loved...), one's own "mania" (as Cavazzoni, a reknown enthusiast of phrenology, insists). We all feel represented by artists because we know that, beyond appearances, we are perfectly identical to them. But we delegate them the task to go further into being oneself, so much more than we do in our lives "without qualities." So Cavazzoni is right to conclude: in Kafka "we find in the shape of a story a reflection on the essence of this phenomenon we call 'the arts'. It does not matter what one leaves, because it is only a sign of destiny and a failure, and therefore a phenomenon which should be called: the life of all." This is perhaps the true meaning of the beautiful title of the series in which the book was published, "Extra-Company": "each is different and therefore we all belong, indeed, to our common human condition". A great poet, Sandro Penna, once wrote: "Happy he who is different / Insofar as he is different / But woe on him who is different / Insofar as he is common." Alas, woes are what we receive: all perfectly common humans and *therefore* absolutely different from all the others. For this reason we chose to take a book with us: to share something that in any case we know will be *common*, at least to someone else.

Au delà de l'opposition slow-fast
L'économie morale d'un mouvement

Valeria Siniscalchi

Slow garden, *slow medicine*, *slow science*, *slow movement* ou *slow*, tout simplement: aujourd'hui la notion de *slow* est employée par des professionnels, des associations ou des mouvements d'idées très variés qui l'utilisent selon des acceptions différentes.[1] Presque tous ont en commun le refus d'une logique productiviste, le respect des rythmes humains et des saisons, et la 'modération'. Les premiers a en faire le pilier de leur philosophie ont été les fondateurs de *Slow Food.*

En 1987, le *Manifesto dello Slow Food*. *Movimento per il diritto al piacere* est publié dans le *Gambero Rosso*, supplément mensuel édité par l'association à l'intérieur du quotidien de gauche *il Manifesto.* L'expression *Slow Food* s'oppose alors explicitement à l'alimentation industrielle: *slow* veut dire prendre le temps, profiter du plaisir de la table et de la convivialité, contre la standardisation de la nourriture, la frénésie de la vie moderne incarnée par les *fast-food*. La notion de "plaisir" a aussi un sens et un rôle précis qu'il faut resituer dans l'histoire politique italienne de l'époque. Les fondateurs de *Slow Food* sont issus de l'univers de la gauche, et à divers égards leur initiative s'inscrit dans la période de "reflux" politique qui a caractérisé les années 1980: une période de désenchantement vis à vis des luttes menées pendant les deux décennies précédentes. L'engagement social et la politisation extrême laissent place à une réévaluation de la sphère privée. Apparemment en phase avec ce climat, les fondateurs de *Slow Food* réintroduisent des termes évacués dans les années de tensions politiques et sociales précédente. Pour autant, ils ne renient pas la valence publique du registre privé: le plaisir du "bien manger" est une valeur collective qui se conjugue avec celle de la convivialité. La dichotomie *slow / fast*, ainsi que le plaisir –fût-il moins visible à certains moments- deviennent ainsi la marque de fabrique de l'association.

Au fil du temps, les domaines d'intervention s'élargissent et se superposent les uns aux autres et des nouvelles philosophies sont forgées ou englobées. Dans ce processus, la notion de *slow* subit un glissement de sens. Dans les années 1990, lorsque *Slow Food* commence à se consolider en tant qu'association active dans la défense d'une consommation alimentaire de qualité à travers la redécouverte des productions locales, la vitesse est désormais incarnée par l'agriculture industrielle à laquelle s'oppose la production "lente", respectueuse des saisons et du territoire, que les petits producteurs et les artisans de la nourriture sont censés pratiquer, et qui préserverait la diversité des espèces et des produits. Même si les dimensions de l'exploitation ne se traduisent pas de manière automatique en "durabilité" -"petit" ne veut

Valeria Siniscalchi est Maître de conférences en Anthropologie à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales et membre du Centre Norbert Elias (Marseille). Elle s'occupe d'anthropologie des espaces économiques et politiques. Ses recherches portant sur Slow Food se sont déroulées en France à partir de 2007 et en Italie, à partir de 2009, où elle a conduit deux ans et demi de terrain au sein du quartier général de l'association, en analysant son fonctionnement et ses dynamiques internes. Parmi ses publications, *Frammenti di economie. Scritti di antropologia economica in Italia* (2002). Elle prépare un ouvrage, avec C. Counihan, sur les mouvements alternatifs dans le champ de la nourriture (*Food Activism. Economy, democracy and agency*, Berg).

valeria.siniscalchi@ehess.fr

1 En partie, ce texte résume un article en cours de publication dans la revue *Terrain*, 2013, 60.

pas dire forcement respect de l'environnement-, la force médiatique que *Slow Food* acquiert au fil du temps permet d'attirer l'attention sur des produits et, par là, sur des activités de production qui semblaient perdantes économiquement face à la puissance de l'industrie agroalimentaire. A travers l'*Arche du goût* et le projet des *Sentinelles,* la biodiversité rentre dans les actions de l'association, avec un langage qui mêle images bibliques et terminologies militaires - que l'on retrouve ailleurs dans le vocabulaire de *Slow Food,* mais aussi dans d'autres mouvements écologistes plus radicaux. L'*Arche du goût* - un inventaire de produits qui méritent de l'attention- est conçue comme un instrument «pour sauver la planète des saveurs (. . .) du déluge de l'uniformisation industrielle, pour empêcher que la vitesse dévore et fasse disparaître des centaines de races animales, de charcuteries et de fromages, des herbes comestibles spontanées ou cultivées, des céréales, des fruits» (*Manifesto dell'Arca del gusto*, 1997). Le projet des *Sentinelles* concentre l'attention sur les productions considérées à risque de disparition, qui ont des difficultés pour rester ou rentrer sur le marché: des produits qui, dans la plupart des cas, n'ont plus de sens économique pour le producteurs et qui en même temps peuvent jouer le rôle de modèles positifs. La labélisation et la valorisation des *Sentinelles* a ainsi, à la fois, une valeur symbolique et un objectif économique concret, destiné à produire des effets dans la longue durée. Dans ce contexte, l'attention se déplace vers les spécificités productives des différents milieux, considérées comme étant à la base de la qualité des produits. La biodiversité telle que *Slow Food* l'entend est une biodiversité gastronomique et nutritive, et l'environnement se compose de vignobles, de pâturages, de champs cultivés, dans lesquels les activités humaines devraient contribuer à la préservation des variétés locales mais aussi à la conservation des savoirs. Les produits amènent vers les techniques de production et ces dernières à leur tour vers ceux qui les pratiquent. L'adjectif *slow* joue le rôle de passeur.

La philosophie et les actions évoluent et en même temps plusieurs vitesses commencent à cohabiter à l'intérieur de l'association. Une forte hétérogénéité caractérise le "style" des adhérents, parmi lesquels coexistent différents niveaux d'engagement: ceux qui s'intéressent surtout aux bons repas et ceux qui se sentent investis d'autres responsabilités. A l'engagement politique et social des uns s'opposent les activités des autres qui utilisent l'association comme une vitrine personnelle de visibilité locale.

Avec *Terra Madre*, l'un des grands événements organisés par *Slow Food* visant à mettre en réseaux les petits producteurs du monde entier (mais aussi à changer l'image d'association de gourmets attribuée à *Slow Food* dans certains contextes), un nouveau terme apparaît, celui de *communauté de la nourriture.* Ce terme est le plus difficile à cerner, même pour les adhérents ou ceux qui travaillent dans les bureaux centraux de Bra. Pour certains il est trop flou, pas assez clair, mais en même temps il permet de parler des acteurs de diverses économies locales, en mettant l'accent sur la dimension sociale de la nourriture. Des "communautés" d'objectifs tissées autour d'activités productive et des économies "imaginées" (Anderson 1996) comme étant en lien direct avec un un passé idéal qui ne connaissait pas encore les dégâts du présent, liés aux dérives du capitalisme, de la production industrielle, de l'exploitation irresponsable des ressources. Les petits producteurs du Sud, tout comme les "paysans" de "chez nous", sont considérées comme un levier pour le changement, lent mais possible, du monde. A côté de la dimension idéale, ce terme a une valeur performative: les paysans et les artisans de la nourriture se matérialisent tous les deux ans à Turin pour rendre visible l'extension du réseau et des thématiques brassées par *Slow Food*, tout en contribuant ainsi à le légitimer. Mais la dimension plus utopique et idéale du message de *Slow Food* -rapprocher les pôles de la chaine alimentaire, mettre en réseaux tous les acteurs des économies locales

des différents lieux du monde pour essayer de changer le système alimentaire- ne se traduit pas automatiquement en réalité. L'association est parfois presbyte vis-à-vis des problèmes quotidiens des agriculteurs, des conflits entre producteurs ou des dynamiques politiques locales. Parfois le regard va trop loin et devient myope vis-à-vis des réalités internes aux groupes ou aux pays auxquels s'intéresse. Plusieurs dimensions continuent ainsi à être en tension dans *Slow Food*: les gourmets et les producteurs, les nostalgiques et le militants, les messages écologistes et l'économie réelle, celle des producteurs mais aussi, sur un autre plan, celle des Salons et des budgets de l'association.

Le champ sémantique de la notion de slow s'étend encore et à la lenteur de la découverte des goûts et de la table se superpose la lenteur des économies respectueuses de la terre, des rythmes des saisons et des droits des producteurs

Depuis la moitié des années 2000, la triade du *bon, propre et juste* est devenue le slogan et le mot d'ordre du mouvement. Elle signale l'évolution de la philosophie en même temps que sa formalisation. A côté du *bon*, qui fait référence au goût et à la bonté des produits alimentaires, et du *propre*, qui déplace l'attention vers les lieux et des manières de produire qui respectent l'environnement, la notion de *juste* élargit le champ aux producteurs, à leur condition de vie et de travail. Les trois termes fonctionnent ensemble parce qu'ils consentent d'esquisser les traits d'un nouvel engagement politique et d'imaginer des formes d'économie dans lesquelles les paysans devraient être de plus en plus centraux. Le plaisir prend une connotation différente: ce n'est plus, ou c'est moins, le plaisir de la table et de la convivialité, du vin et de la bonne bouffe, il s'agit du plaisir du rapport à la "nature" et à ceux qui la travaillent pour produire de la nourriture. Le champ sémantique de la notion de *slow* s'étend encore et à la lenteur de la découverte des goûts et de la table se superpose la lenteur des économies respectueuses de la "terre", des rythmes des saisons et des droits des producteurs. La lenteur devient la base d'une économie morale en tant que perspective utopique pour l'avenir (cf. Hart, Laville, Cattani 2010). Toutes ces notions –le *bon, propre et juste* ou les *communautés de la nourriture*- ont en commun de ne pas être misurables et de s'éloigner en partie du langage du "développement durable" ou de celui des certifications (du bio, des IGP etc.). Plus que d'exclure, elles permettent d'inclure: dans les rangs du mouvement et dans ses sphères d'action. Elles permettent aux responsables et aux adhérents de *Slow Food* de se déplacer dans le champ dense et conflictuel de l'alimentation. Et, tout comme le terme *slow*, elles sont appropriés par des acteurs économiques et politiques divers voir divergents.

Aujourd'hui, le mouvement affiche de plus en plus sa nature politique et s'engage dans la lutte contre les formes de libéralisme représentées par les brevets des semences, contre la privatisation de l'eau ou l'énergie nucléaire. Par le mot consensuel de *slow*, l'approche par oppositions réapparait.

En même temps, derrière une communauté d'objectifs, des frictions se cachent dans les coulisses de l'association: entre convivia par exemple, pour le partage du territoire et des activités; entre le quartier général des associations nationales et la base des benevoles dans certaines régions; ou encore, entre le centre directionnel de la structure internationale et les associations nationales d'autres pays. Ces aspects sont liés à la complexité d'une association qui est aussi un mouvement, qui défend la "sobre anarchie"et la liberté d'action de ses unités locales, dans le respect des sa philosophie, mais qui a besoin de dialoguer avec les pouvoirs politiques et d'exister comme acteur légitime dans des arènes conflictuelles et transversales telles que celles de la production et de la consomation alimentaires (cf. Lein 2004). Et pour cela, elle a besoin d'être dirigées, gouvernée et aussi financée. Une association transnatio-

nale qui reste fortement localisée dans son lieu d'origine, notamment du point de vue de la distribution et de la gestion du pouvoir.

Une réthorique de l'action politique, declarée et assumée, une autre de l'utopie sociale et économique accompagnent ainsi un éventail de pratiques très diverses et parfois contradictoires. En même temps, et presque indépendement des divergences ou des contradictions, des messages "critiques", de consommation et de production responsables, passent. Des projets locaux aux salons et meetings internationaux, ces composantes produisent des effets concrets, y compris dans des scénarios économiques et politiques supralocaux. De fait, l'opposition binaire entre le *slow* et le *fast* n'est pas réelle ni opérationnelle: «the extremes of slow and fast, local and global, artisanal and industrial, are ideal types; at some level they may be good intellectual tools, but all the real action takes place *in between*» (Wilk 2006: 15). Plus que diverger, les deux vitesses cohabitent: la lenteur des dîners et l'accélération des campagnes de sensibilisation, les temps lents des agriculteurs et ceux rapides des activistes, la *slow life* et les batailles politiques.

Al di là dell'opposizione slow-fast. L'economia morale di un movimento

Slow garden, *slow medicine*, *slow science*, *slow movement* o semplicemente *slow*: oggi la nozione di slow è usata con accezioni diverse da professionisti, associazioni o movimenti di idee estremamente vari. Quasi tutti hanno in comune il rifiuto della logica produttivista, il rispetto dei ritmi umani e delle stagioni e la 'moderazione'. I primi a farne la base della propria filosofia sono stati i fondatori di Slow Food.

Nel 1987 fu pubblicato il *Manifesto dello Slow Food. Movimento per il diritto al piacere*, nel *Gambero Rosso*, supplemento mensile edito dall'associazione all'interno del quotidiano *il Manifesto*. L'espressione *slow food* si opponeva esplicitamente all'alimentazione industriale: *slow* significava "recupero del tempo", approfittare del piacere della tavola e della convivialità, in opposizione alla standardizzazione del cibo, alla frenesia della vita moderna incarnata dai *fast-food*. Anche la nozione di "piacere" ha un senso e una funzione precisa che bisogna situare nella storia politica italiana dell'epoca. I fondatori di Slow Food provengono dal mondo della sinistra e, per certi aspetti, la loro iniziativa si inscrive nel "riflusso" politico che ha caratterizzato gli anni Ottanta: un periodo di disincanto nei confronti delle lotte condotte durante i due decenni precedenti. L'impegno sociale e la politicizzazione estrema lasciano il posto alla rivalutazione della sfera privata. Apparentemente in fase con questo clima, i fondatori di Slow Food reintroducono termini che erano stati evacuati durante gli anni di tensioni politiche e sociali. Allo stesso tempo, non rinnegano la valenza pubblica del privato: il piacere del "mangiare bene" è un valore collettivo che si coniuga con quello della convivialità. La dicotomia *slow / fast*, come la nozione di "piacere" – per quanto meno visibile in certi momenti della vita di Slow Food – diventano così il marchio dell'associazione.

Bibliographie

Anderson, B. 1996, *Comunità immaginate. Origini e diffusione dei nazionalismi.* Roma, Manifestolibri.

Hart, K., Laville, J.L. and A. D. Cattani (eds.) 2010, *The Human Economy*. Cambridge, Polity Press.

Lien, M. E. 2004, The politics of food: An Introduction, in M.E. Lien e B. Nerlich (eds.*) The politics of food*, Oxford, Berg, pp.1-18.

Wilk, R. 2006, *From Wild Weeds to Artisanal Cheese, in R. Wilk (ed.) Fast Food / Slow Food. The Cultural Economy of the Global Food System, Lanham, Altamira Press, pp. 13-28*

Nel corso del tempo, i campi di intervento si estendono e si sovrappongono gli uni agli altri e nuove filosofie vengono forgiate o inglobate. In questo processo, la nozione di *slow* subisce uno slittamento di senso. Negli anni Novanta, quando Slow Food comincia a consolidarsi come associazione attiva nella difesa di un consumo alimentare di qualità attraverso la riscoperta delle produzioni locali, la rapidità è ormai incarnata dall'agricoltura industriale alla quale si oppone la produzione "lenta", che rispetta le stagioni e il territorio e preserva la diversità delle specie e dei prodotti, praticata dai piccoli produttori e dagli artigiani del cibo. Anche se le dimensioni delle aziende non si traducono automaticamente in "sostenibilità" – "piccolo" non vuol dire necessariamente rispetto dell'ambiente – la forza mediatica che Slow Food acquisisce nel corso del tempo permette di attirare l'attenzione su dei prodotti e, attraverso di essi, sulle attività di produzione che sembrano perdenti dal punto di vista economico di fronte al potere schiacciante dell'industria agroalimentare. Attraverso l'*Arca del Gusto* e il progetto dei *presidi*, la biodiversità entra nelle azioni dell'associazione, con un linguaggio che mescola immagini bibliche e terminologia militare, e che si ritrova altrove nel vocabolario di Slow Food, ma anche in quello di altri movimenti ecologisti più radicali. L'*Arca del gusto* – un inventario di prodotti che meritano attenzione – è concepita come uno strumento "per salvare il pianeta dei sapori . . . dal diluvio dell'omologazione industriale; per impedire che la velocità divori ed estingua centinaia di razze animali, di salumi, di formaggi, di erbe commestibili spontanee o coltivate, di cereali, di frutta" (*Manifesto dell'Arca del gusto*, 1997). Il progetto dei *presidi* concentra l'attenzione sui prodotti considerati a rischio di scomparsa, che hanno difficoltà a rimanere o a entrare nel mercato: prodotti che nella maggior parte dei casi non hanno più alcun senso economico per i produttori, ma che al tempo stesso possono avere il ruolo di modelli positivi. In effetti, la labelizzazione e la valorizzazione dei *presidi* ha al tempo stesso un valore simbolico e una finalità economica concreta destinata a produrre effetti sulla lunga durata. In questo contesto, l'attenzione si sposta verso le specificità produttive dei diversi ambienti considerati essere all'origine della qualità dei prodotti. La biodiversità come l'intende Slow Food è una biodiversità gastronomica e nutritiva e l'ambiente è composto da vigne, pascoli, campi coltivati, nei quali le attività umane dovrebbero contribuire alle preservazione delle varietà locali e alla conservazione dei saperi. I prodotti conducono alle tecniche di produzione e queste a loro volta a coloro che le praticano. L'aggettivo *slow* gioca il ruolo di traghettatore.

La filosofia e le azioni evolvono e al tempo stesso più velocità cominciano a coabitare all'interno dell'associazione. Un'eterogeneità forte caratterizza lo "stile" dei soci, tra i quali coesistono livelli diversi di impegno: coloro che si interessano soprattutto ai buoni cibi e coloro che si sentono investiti di altre responsabilità. All'impegno politico e sociale degli uni si oppongono le attività di chi utilizza l'associazione come vetrina personale di visibilità locale.

Con *Terra Madre*, uno dei grandi eventi organizzati da Slow Food con l'obiettivo di mettere in rete i piccoli produttori del mondo (ma anche di cambiare l'immagine di associazione di *gourmets* attribuita a Slow Food in certi contesti), appare un nuovo termine: *comunità del cibo*. È il più sfuggente e difficile da identificare anche per gli stessi soci o per coloro che lavorano negli uffici centrali di Bra. Per alcuni è troppo vago, poco chiaro, ma al tempo stesso permette di parlare degli attori delle diverse economie locali mettendo l'accento sulla dimensione sociale del cibo. "Comunità" di obiettivi che si tessono intorno alle attività produttive e delle economie "immaginate" (Anderson 1996) come se fossero in rapporto diretto con un passato ideale che non conosceva ancora i danni del presente, legati alle derive del capitalismo, della produzione industriale, dello sfruttamento irresponsabile delle risorse. I piccoli produttori del Sud del mondo, come i "contadini" delle nostre campagne, sono considerati la leva del cambiamento, lento ma possibile. Accanto alla dimensione ideale, il termine ha un valore performativo: i contadini e gli artigiani del cibo si materializzano ogni due anni a Torino per rendere visibile l'estensione della rete e delle tematiche abbordate da Slow Food, contribuendo così a legittimarlo. Ma la dimensione più utopica e ideale del messaggio di Slow Food –avvicinare i poli della catena alimentare, mettere in rete tutti gli attori delle economie locali del mondo per cercare di cambiare il sistema alimentare- non si traduce automaticamente in realtà. Talvolta l'associazione è presbite nei confronti dei problemi quotidiani degli agricoltori, dei conflitti tra produttori o delle dinamiche politiche locali. Talvolta lo sguardo va troppo lontano e diventa miope nei confronti delle realtà interne ai gruppi o ai paesi ai quali si interessa. Così più dimensioni continuano a essere in tensione all'interno di Slow Food: i *gourmets* e i produttori, i nostalgici e i militanti, i messaggi ecologisti e l'economia reale, quella dei produttori, ma anche, su un piano diverso, quella dei

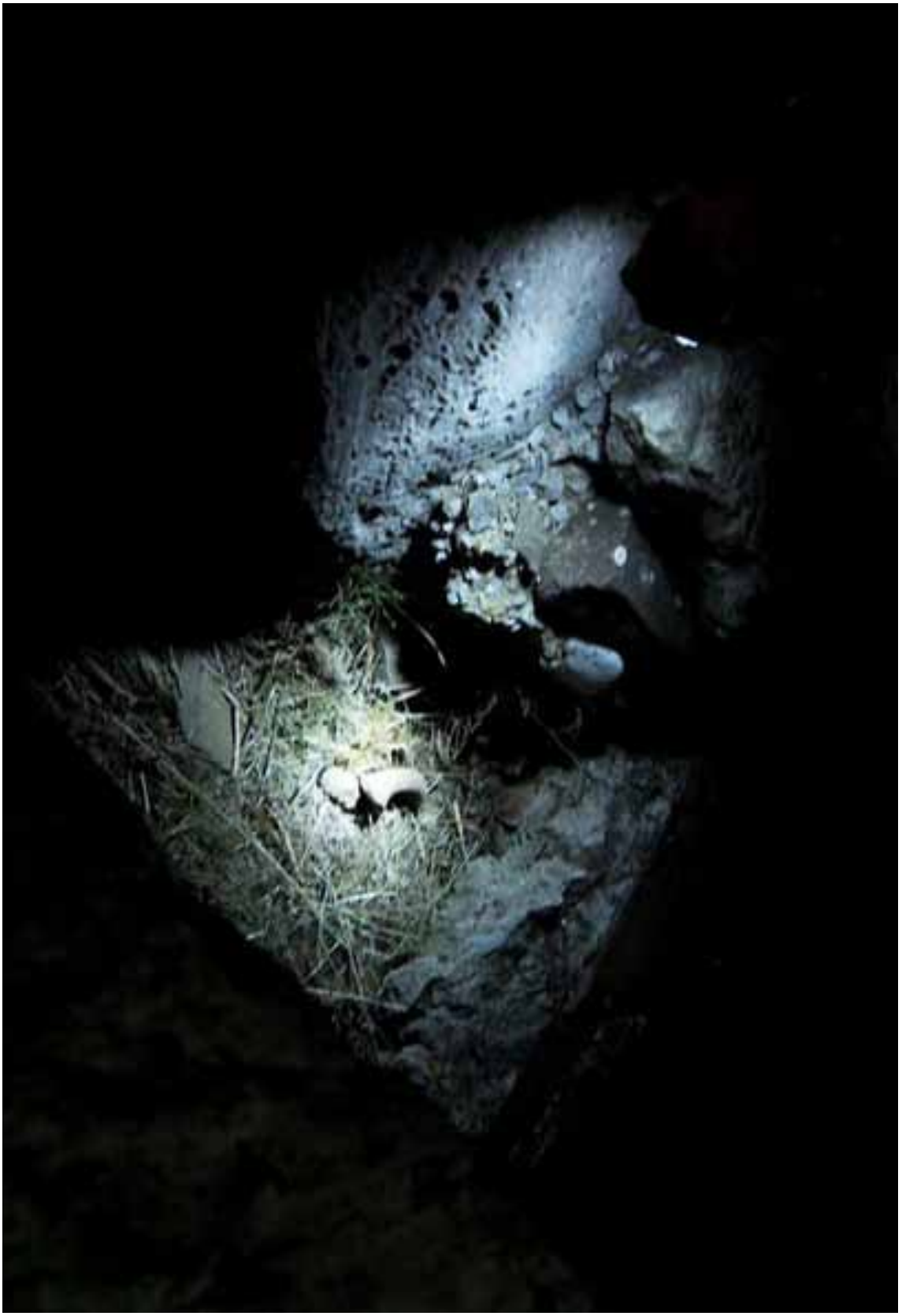
saloni e dei budget dell'associazione.

Dalla metà degli anni Duemila, la triade del *buono, pulito e giusto* è diventata lo slogan e la parola d'ordine del movimento. È il segno dell'evoluzione della filosofia e al tempo stesso della sua formalizzazione. Accanto al *buono*, che si riferisce al gusto e alla bontà dei prodotti alimentari, e del *pulito*, che sposta l'attenzione ai luoghi e ai modi di produrre che rispettino l'ambiente, la nozione di *giusto* estende il campo ai produttori, alle loro condizioni di vita e di lavoro. I tre termini funzionano insieme perché consentono di delineare i tratti di un nuovo impegno politico e di immaginare delle forme di economia nelle quali i contadini dovrebbero essere sempre più centrali. Il "piacere" prende così una connotazione diversa: non è più, o è meno, il piacere della tavola e della convivialità, del vino e del buon cibo; si tratta del piacere del rapporto alla "natura" e a coloro che la lavorano per produrre cibo. Il campo semantico della nozione di *slow* si estende ancora e alla lentezza della scoperta dei gusti e della tavola si sovrappone la lentezza delle economie che rispettano la "terra", i ritmi delle stagioni, i diritti dei produttori. La lentezza diventa così la base di un'economia morale intesa come prospettiva utopica per il futuro (cfr. Hart, Laville, Cattani 2010). Tutte queste nozioni – *buono, pulito e giusto o comunità del cibo* – hanno in comune la caratteristica di non essere misurabili e di allontanarsi, in parte, dal linguaggio dello "sviluppo sostenibile" o da quello delle certificazioni (biologiche o DOP ecc.). Più che escludere, esse permettono di includere: nei ranghi del movimento e nelle sue sfere d'azione. Permettono ai responsabili e ai soci di Slow Food di muoversi nel campo denso e conflittuale dell'alimentazione. E, così come il termine *slow*, vengono fatte proprie da parte di attori economici e politici diversi, se non divergenti.

Oggi il movimento rivendica sempre più la sua natura politica e si impegna nella lotta contro le forme di liberalismo rappresentate dai brevetti sulle semenze, contro la privatizzazione dell'acqua o l'energia nucleare. Attraverso il termine consensuale di *slow*, riappare l'approccio per opposizione.

Al tempo stesso, accanto agli obiettivi comuni, dietro le quinte dell'associazione, si nascondono delle frizioni: tra condotte, per esempio, per la (con)divisione del territorio e delle attività; tra quartier generale delle associazioni nazionali e base dei volontari, in certe regioni; o ancora tra centro direzionale della struttura internazionale e associazioni nazionali di altri paesi. Questi aspetti sono legati alla complessità di un'associazione che è anche un movimento, che difende l'"austera anarchia" e la libertà d'azione delle sue unità locali, nel rispetto della sua filosofia, ma che ha bisogno di dialogare con i poteri politici e di esistere come attore legittimo in arene conflittuali e trasversali quali quelle della produzione e del consumo alimentare (cf. Lein 2004). E per queste ragioni ha bisogno di essere diretta, governata e anche finanziata. Un'associatione transnazionale che resta fortemente localizzata nel suo luogo di origine, in particolare dal punto di vista della distribuzione e della gestione del potere.

Una retorica dell'azione politica, dichiarata e assunta, e una dell'utopia sociale e economica accompagnano così un ventaglio di pratiche estremamente diverse e talvolta contradditorie. Al tempo stesso, e quasi a prescindere dalle divergenze o dalle contraddizioni, dei messaggi "critici", di consumo e produzione responsabile, passano. Dai progetti locali ai saloni ed eventi internazionali, queste componenti producono degli effetti concreti, anche su scenari economici e politici sovralocali. Di fatto, l'opposizione binaria tra *slow* e *fast* non è reale né operativa: "gli estremi *slow* e *fast*, locale e globale, artigianale e industriale sono idealtipi: a certi livelli possono essere strumenti intellettuali efficaci, ma tutta l'azione reale avviene *tra*" (Wilk 2006: 15). In Slow Food, più che essere divergenti, le due velocità coabitano: la lentezza delle cene e l'accelerazione delle campagne di sensibilizzazione, i tempi lenti degli agricoltori e quelli rapidi degli attivisti, la *slow life* e le battaglie politiche.



Chi perde tempo guadagna spazio

Spazi e tempi di reciprocità tra São Paulo, Salvador de Bahia e Nicosia

Giorgio Talocci
Azzurra Muzzonigro

Laboratorio Arti Civiche è un gruppo di ricerca interdisciplinare fondato a Roma nel 2011 sulla base di esperienze condivise sin dal 2004, tra camminate e altre esplorazioni in spazi residuali e contesti informali, e interazioni con le comunità che vi abitano. Nell'ultimo anno, da Roma ci siamo ritrovati catapultati in varie parti del mondo, nella continua ricerca di nuove e maggiori possibilità di *apprendere* la (e dalla) città informale: due volte in Brasile (a São Paulo e Salvador), in Cile (Talca), e poi a Buenos Aires, Montevideo, Nairobi, in questi giorni a Nicosia. Mentre scriviamo alcuni di noi si sono imbarcati in un'avventura cipriota chiamata *Time of ReCiproCity - A Mobile Recreational Space towards a Time Wasting Imaginary.* Il *call for idle* ('chiamata all'ozio') di questo progetto/manifesto recita più o meno: "I ritmi frenetici della produzione e l'ossessiva competizione verso una dimensione globale rendono impossibile l'incontro nella città contemporanea. Vogliamo quindi riconsiderare l'ozio al fine di ripensare la città al di là della sfera produttiva, e asseriamo che il perdere tempo è costruttivo quando questo tempo è condiviso".

Il *fil rouge* che unisce tutte le nostre esperienze è esattamente il motto "Chi perde tempo guadagna spazio". L'atto di guadagnare spazio non si traduce in un *acquisto* dello spazio stesso, nella possibilità di esercitare sopra di esso un potere e una forma di governo. Significa piuttosto poter *entrare e conoscere* uno spazio che altrimenti sarebbe inaccessibile e ignoto, poter venire a contatto con le sue realtà, con le sue comunità spesso invisibili ai più.

Le ragioni di questa invisibilità vengono da due opposte direzioni: dalle autorità che tendono a negare le identità e a volte l'esistenza stessa di queste comunità – per convenienza politica, per supposte necessità di ordine pubblico, per favorire future speculazioni edilizie sul loro territorio (limitandoci al caso romano, pensiamo ai campi *rom*, alle baraccopoli sugli argini del fiume Tevere, alla galassia di occupazioni a scopo abitativo); e dalle comunità stesse, che possono sfruttare questa invisibilità per ragioni di difesa. Se il primo atto del *perdere tempo e guadagnare spazio* coincide col poter *entrare* e *conoscere*, il secondo è sicuramente quello di sfidare il paradigma dell'invisibilità senza perderne il potenziale intrinseco. Il rendere visibili, il dare voce, è insomma un atto di *trasformazione*, ed è allo stesso tempo un movimento verso un *centro* culturale, sociale, economico, di ciò che troppo spesso è definito erroneamente e non obiettivamente come "marginale".

Perdere tempo è quindi un atto politico, e lo spazio che si guadagna è la materializzazione fisica di quest'atto. Come viene perso questo tempo? Prendiamo ad esempio il caso di Salvador de Bahia. Invitati alla terza edizione di *Corpocidade* – evento organizzato dalla Universidad Federal da Bahia, al fine di promuovere una conoscenza della città attraverso l'esperienza

Giorgio Talocci è architetto e ricercatore in Urban Development. Co-fondatore del Laboratorio Arti Civiche, è attualmente iscritto nel programma di dottorato della Development Planning Unit (The Bartlett, University College of London) con la ricerca *Investigating the Potential of Negligence and Obsolescence in Urban Design. The Case of Phnom Penh, Cambodia*. Sempre presso la DPU ha svolto attività d'insegnamento nel corso "Critical Urbanism".

Azzurra Muzzonigro è architetto, laureata presso l'Università degli Studi Roma Tre dove attualmente sta svolgendo il PhD in Politiche Territoriali con la ricerca: *Fra Slum e Città Globale: strategie di inclusione nella trasformazione urbana*. I suoi interessi si concentrano sulla comprensione dei fenomeni urbani emergenti, delle pratiche informali dell'abitare e della loro relazione con il contesto formale consolidato.

www.articiviche.net

diretta, attraverso il corpo, abbiamo cominciato un'esplorazione a piedi dell'area chiamata Engenho Velho de Brotas. Salvador è di per sé una città dove si cammina poco: le distanze sono enormi, le strade – si dice – sono insicure, e i taxi non costano molto. Camminare è già di per sé un gesto 'contro', camminare in una periferia e attraversare contesti informali lo è ancor di più. Camminando, siamo letteralmente inciampati in un insediamento informale, nelle due comunità di Vila Paraíso e Vila São Cosme: la parola *favela* è stata cancellata dal nostro vocabolario sin da subito, e anche il termine *tecnocratico* 'insediamento informale' è stato presto rimpiazzato da *bairro*, vicinato.

Il tempo è trascorso in fretta, due settimane a stretto contatto con la comunità: il primo giorno passando quasi inosservati, o visti con curiosità; il secondo bevendo una birra in un bar locale e cercando di capire a chi rivolgersi per organizzare delle attività; il terzo conoscendo Lazaro, il capo dell'associazione degli abitanti, e stringendo i rapporti con Jorge, il proprietario del bar, e venendo invitati a un compleanno la sera stessa. Perdere tempo, condividerlo, *mangiare* insieme come naturale prosecuzione 'statica' del gesto primordiale 'dinamico' del *camminare*, muovendosi da una modalità di conoscenza a tratti semplicemente fenomenologica a un'altra che è definitivamente *relazione.* Di lì a poco, semplicemente parlando, si è instaurato un rapporto di fiducia che ha innescato la voglia di fare qualcosa insieme. Ancora una volta *mangiando,* il primo giorno, e *camminando*, il secondo.

I partecipanti al nostro workshop sono entrati a contatto con le comunità e il *bairro* organizzando con loro un evento collettivo (uno *scambio* culinario, ricette brasiliane e italiane a confronto) che potesse permetterci di aumentare il livello di interazione e di conoscenza. La cena e la sua preparazione hanno assunto toni epici: decine di persone a cucinare e a preparare gli spazi per l'evento, centinaia a mangiare, da entrambe le comunità. Il secondo giorno, dopo l'entrata e la conoscenza, è stato il momento del dare visibilità. Una camminata collettiva, accompagnati dai leader della comunità, dai bambini, dalle anziane che raccontavano le loro storie, ha contribuito a costruire una mitologia del luogo, che si è conclusa nella costruzione collettiva di una mappa dei *monumenti* del *bairro.* Per un giorno il centro di Salvador si è spostato dal Pelourinho a Engenho Velho de Brotas, e l'insediamento che di solito è invisibile sulla mappa è riapparso, nell'immaginario dei suoi abitanti stessi e nei giorni successivi nella presentazione del nostro lavoro alla UFBA, in mezzo a tanti altri gruppi che avevano scelto luoghi notoriamente turistici come oggetto di investigazione.

Abbiamo parlato dei primi due atti del perdere tempo: *entrare e conoscere; dare visibilità.* Il terzo atto – finale, ma allo stesso tempo primo tassello di un nuovo ciclo – sta nel *prendersi cura*. Abbiamo usato questo termine per l'azione svolta a São Paulo. Chiamati a partecipare alla mostra internazionale sugli insediamenti informali *São Paulo Calling*[1], abbiamo accolto la proposta dell'architetto Stefano Boeri, curatore della mostra, di inaugurare una nuova stagione nell'affrontare le sfide poste dagli insediamenti informali nel mondo verso l'idea di *prendersi cura* degli insediamenti informali come di una parte necessaria, produttiva, viva della città contemporanea. *Prendersi cura* dunque diviene una pratica per riconoscer-si e per oltrepassare la dualità fra l'indifferenza e l'eradicazione che ha finora caratterizzato l'atteggiamento delle amministrazioni pubbliche verso gli insediamenti sorti e cresciuti al di fuori della

1 *São Paulo Calling* è una mostra internazionale sugli insediamenti informali che ha avuto luogo a São Paulo da gennaio a giugno 2012, promosso dalla Segreteria de Habitação di São Paulo e che ha visto la partecipazione di sei città del mondo – Roma, Mumbai, Nairobi, Medellin, Mosca e Baghdad – a confronto con sei favelas di São Paulo – Sao Francisco, Paraisopolis, Bamburral, Cantinho du Ceo, Heliopolis e i *cortiços* del centro della città. Vedi http://www.saopaulocalling.org

pianificazione ufficiale.

Prendersi cura di São Francisco per il LAC è significato prima di tutto entrare in contatto con la comunità locale, *celebrando l'incontro* attraverso la condivisione di un pasto, una carbonara comunitaria in questo caso, cucinata insieme e molto apprezzata dagli abitanti. Con la pancia piena e sentendoci già un po' più vicini, abbiamo iniziato a conoscere più a fondo la comunità, siamo entrati nelle case, da quelle più fatiscenti di cartone e lamiera ai *predios* nuovi di zecca costruiti dalla *Segretaria*, dai *mutirão* in autocostruzione assistita ai *cingapura,* disseminati a macchia d'olio su tutta São Paulo, ma indifferenti al territorio e autoreferenziali. A questo punto eravamo pronti a *dare voce* alla comunità mettendoci in ascolto dei loro desideri di trasformazione del proprio ambiente costruito.

Vogliamo quindi riconsiderare l'ozio al fine di ripensare la città al di là della sfera produttiva, e asseriamo che il perdere tempo è costruttivo quando questo tempo è condiviso

Così abbiamo organizzato una riunione con i leader delle diverse comunità locali. Quasi all'unanimità e a gran voce, il più grande e condiviso desiderio era di veder sorgere un ospedale a São Francisco. Gli abitanti chiedevano salute. Chiedevano, in fin dei conti, città.

Dopo aver mangiato insieme, essere entrati in contatto con gli abitanti, aver ascoltato i desideri, era giunto il momento di dare corpo alla cura che la comunità si auspicava. Così, insieme alle donne e i bambini di São Francisco abbiamo dipinto 300 magliette, ognuna con un cuore rosso da distribuire ai partecipanti alla *Jornada da Habitação*, l'evento pubblico in cui São Francisco avrebbe fatto mostra delle proprie conquiste e delle proprie aspirazioni. Durante la *Jornada* abbiamo organizzato una camminata pubblica. Tutti i partecipanti – oltre alla comunità, le autorità della Segreteria de Habitação, architetti, fotografi e studiosi da tutto il mondo – sono stati invitati a prendere parte alla camminata indossando una maglietta con un cuore rosso per simboleggiare il proprio supporto al desiderio di salute espresso dalla comunità. *Camminare* indossando i cuori rossi, dunque, come gesto non solo di esplorazione dello spazio costruito del *bairro*, ma come atto di pubblicizzazione su larga scala del desiderio di cura della comunità per sé stessa.

Chi perde tempo guadagna spazio, dicevamo. A Nicosia, a Salvador, a São Paulo, il tempo sottratto alla logica della produzione sfrenata e della crescita infinita è spazio guadagnato all'incontro e alla creazione di nuove inedite visioni derivanti dall'incontro stesso. È uno spazio vuoto solo apparentemente, uno spazio di cui decidiamo di riappropriarci perdendo tempo. 'Perdere tempo' è insieme una provocazione e un invito, un'occasione per creare e immaginare spazi altri in continua trasformazione. "Chi perde tempo guadagna spazio" è un progetto preciso e allo stesso tempo indeterminato, dal finale ancora da scrivere, e siete tutti invitati a prenderne parte!

Cittadini sul filo

Federico Rahola

La storia come al solito comincia dai margini, da quelli che ostinatamente si continua a credere che siano i margini. Ma quale storia? Quella, anch'essa marginale, della teleferica (o funivia) come mezzo di trasporto pubblico urbano e come strumento di cittadinanza. Ammettiamolo subito, tra i simboli della modernità la teleferica non è certo il più eminente, ritagliandosi uno spazio laterale, quasi insignificante. Eppure, se il tempo moderno fosse davvero quel vettore lineare e accelerato che certi discorsi sulla modernità ancora pretendono che sia, suffragandone così la violenza istitutiva, allora la teleferica potrebbe quasi condensarne il carattere di fondo, e diventare una sorta di cronotopo di una certa idea del moderno (e pure del capitale –del resto non c'è modernità senza capitalismo).

Perché, letteralmente, la *cable-car* sorvola sul territorio, lo appiattisce e lo ricrea, astrae dalle sue asperità, bonifica ogni irregolarità, congiunge punti notevoli saltando mediazioni, traduce curve in rette, rettifica, corregge. Marx ed Engels non potevano certo pensare ad essa ma davvero, con la teleferica, *all that is solid melts into air*. Concepita in origine per le merci, è stata in seguito riconvertita a un uso civile, come funivia, andando incontro all'ulteriore distinzione tra una versione elitaria e turistica, proiettata esclusivamente su esotici paesaggi innevati e panorami mozzafiato, e un'altra più recente, di massa e urbana, incarnando comunque l'idea di uno spettacolare salto in avanti. L'immagine fissa resta infatti quella di un luogo sospeso, a metà strada tra il tracciato perentorio dei binari e quello più aleatorio e sovraordinante delle rotte aeree. Diversi "carichi" si alterneranno su questo mezzo – materie prime, turisti, *commuters* periferici – e la storia della teleferica li metterà a suo modo tutti in fila, li ordinerà.

Qui, in ogni caso, anziché sulla storia, mi concentrerò soprattutto su un problema di geografia, di spazi urbani. Se si vuole cercare un inizio della storia della funivia come mezzo di trasporto che ridisegna inclusivamente gli spazi urbani ed estende l'accesso alla cittadinanza, occorre guardare in Colombia, apparente buco nero e in realtà cuore pulsante dell'America latina. Non bisogna però farsi abbagliare dalla funivia panoramica che porta al santuario di Monserrate, a Bogotá, tenendo invece gli occhi puntati sul *Metrocable* di Medellín, progetto davvero pionieristico realizzato nel 2003 sotto la spinta di Sergio Fajardo, all'epoca sindaco molto progressista di una città nota soprattutto per il suo cartello della droga, nonché braccio destro di un altro politico a suo tempo visionario, Antanas Mockus, celebre *alcalde* di Bogotà e artefice dell'exploit nazionale del *Partido Verde* nel 2010.[1]

Federico Rahola è ricercatore presso il Disfor, Università di Genova, dove insegna Sociologia dei processi culturali. È autore di *Zone Definitivamente Temporanee* (ombre corte, 2003) e, con Max Guareschi, *Chi decide* (ombre corte, 2001). È membro della redazione di *Etnografia e ricerca qualitativa* e di *Conflitti globali*.

federico.rahola@unige.it

1 Cfr. S. Bozzolo, *Un sindaco fuori del comune,* Emi, Bologna 2012.

Il *Metrocable* è una sorta di metrò sospeso che collega attraverso due linee, integrate con la metropolitana, il centro della città con le sovrastanti aree periferiche o *comunas*.[2] Risponde quindi a un problema immediatamente morfologico, e immediatamente politico. Se l'"informalità" è il tratto dominante delle realtà urbane latinoamericane (che ogni paese traduce poi in base a proprie varianti idiosincratiche: *comunas*, *favelas*, *villas miserias*, *población callampa*, *campamentos*, *colonias*, *pueblos jovenes*, ecc.), a Medellín, come del resto in molte altre metropoli latine (Bogotá, Caracas, la Paz, Quito), la presenza di questi *asentamientos* informali che la *koiné* globale insiste a definire *slum* si sovrappone a una particolare verticalità, restituendo l'immagine apocalittica e securitaria di centri urbani "sotto assedio". È su questo piano inclinato che interviene il progetto *Metrocable*, su presupposti assolutamente inclusivi: dare uno sbocco diretto sulla città ai suoi *barrios* sopraelevati, e quindi, letteralmente, abolire dislivelli fisici e sociali ridistribuendo socialmente quelle risorse iperselettive che sono la mobilità e la velocità. Queste le (meritorie, *indeed*) intenzioni della giunta di Fajardo.

Su tali presupposti livellati, lo spazio è stato concepito come pratica, rappresentato attraverso la razionalità di un progetto, e quindi studiato e valutato nel tentativo di recuperarne il vissuto. Siamo nel pieno del vortice trialettico preconizzato da Henri Lefebvre, tra pratiche spaziali, rappresentazioni dello spazio e spazi di rappresentazione.[3] E l'esito, aldilà della distanza siderale che separa la razionalità progettuale dalla realizzazione pratica, è comunque potente, perché ridisegna radicalmente il territorio: oltre a disseminare le *comunas* di spazi verdi e strutture di socializzazione e rigenerazione urbana (che si rivelano però marziani calati dall'alto, in prossimità delle varie stazioni e in assoluta discontinuità con il resto del paesaggio), riconfigura complessivamente le traiettorie e l'esperienza spaziale degli abitanti, regalando tempo, o accelerandolo.

Se la mobilità è un diritto di cittadinanza, la velocità ne costituisce la principale risorsa: questo il movente della politica di inclusione adottata a Medellín. Ma di quale inclusione si tratta? Oggi gli *urban planner* fanno continue professioni di fede in approcci olistici, come fossero dei terapeuti, eppure è difficile imbattersi in politiche inclusive *tout court*. Così, si scopre che anche lo spazio d'accesso prodotto dal *Metrocable* è irregolare e striato. Se allarga le possibilità di mobilità lo fa in termini discontinui e, curiosa eterogenesi, su presupposti selettivi, favorendo e rivalutando le aree adiacenti alle stazioni (e quindi segmentando al proprio interno territori ed ecologie costruite su spazi comuni). Non è un caso poi che, per valutare l'impatto della funivia di Medellín, un gruppo di etnografi si rifaccia alle indicazioni della World Bank, e promuova un sistema che "sa implementare non solo la domanda di accessibilità, ma anche un codice di comportamento".[4] Strana forma di imposizione di un potere misto, pastorale e governamentale,[5] sullo spazio urbano: perché livellare (questo l'obiettivo infrastrutturale e politico del progetto) significa anche imporre un ordine, una re-

---

2 Si tratta rispettivamente delle stazioni di Acevedo K, Andalucía, Popular e Santo Domingo Savio; San Javier, Juan XXIII, Vallejuelos e La Aurora. Cfr. http://www.soitu.es/.

3 Cfr. H. Lefebvre, *La production de l'espace*, Anthropos, Paris 1974, pp.42 ss.

4 Cfr. A. Roa-Atkinson, P. Atkinson, J. Osmond, A Woodcock, "The impact of an integrated transport system. An ethnographic case study of the experiences of Metrocable users in Medellin-Colombia." in N. A. Stanton, *Advances in Human Aspects of Road and Rail Transportation*, Taylor & Francis, 2012, pp. 311 ss.

5 Il riferimento è all'analitica del potere di Michel Foucault e in particolare alla distinzione, al centro del corso tenuto da Foucault nel 1978 al Collège de France, tra un forma di esercizio del potere riconducibile al pastorato ecclesiastico, votata al governo delle anime, e strategie e tecniche di governo della popolazione definite governamentali. Cfr. M. Foucault, *Sicurezza, territorio, popolazione. Corso al Collége de France 1977-78*, Feltrinelli, Milano 2005.

golarità e una temporalità standard a ciò che viene identificato come disordinato e irregolare, e soprattutto ridistribuire selettivamente l'accesso alla mobilità e alla velocità di spostamento in cambio di buona condotta.

Il percorso comunque non finisce a Medellín. Anzi, sembra quasi che sull'esempio colombiano si sia scatenata una corsa latinoamericana alla funivia. La seconda *estaciò* di questo viaggio sul cavo è Caracas, epicentro delle politiche neo-bolivariste di Hugo Chavez. Qui, nel 2008, è stata realizzata la teleferica di San Agustín, che collega l'omonimo *barrio* all'adiacente centro urbano. La situazione però è molto diversa da Medellín, nella misura in cui la funivia si limita a salire e girare intorno a un solo *barrio*, peraltro già ipercollegato con il centro, senza connettere altri punti né creare reti infrastrutturali. Minore poi è la portata rigenerativa complessiva, per quanto ora si parli di una serie di *missiones*, educative, estetiche – dipingendo le facciate in mattoni con il tricolore venezuelano – e sanitarie. Il fatto è che la *Metrocable*, pur rispondendo a una domanda reale di accesso e diritto alla mobilità, finisce per accentuare la geografia selettiva del *barrio*. L'esito è una sorta di effetto *splintering*[6] dentro San Agustín, ribattezzato creativamente *pavellonización*: una segmentazione degli spazi che accentua le divisioni gerarchiche, rivalutando alcune aree connesse o nei pressi delle stazioni e aumentando l'isolamento e la sensazione di essere intrappolati nel proprio settore o *pavellón* in altre.[7]

> *Integrare la favela alla città formale, aumentare la mobilità, significa soprattutto includere su questi presupposti selettivi e differenziali, creando cittadini più veloci e più precari*

Ultima tappa del viaggio: Rio de Janeiro, 14 luglio 2011. La presidenta Dilma Rousseff, il governatore dello stato di Rio Sergio Cabral e il sindaco Eduardo Paes inaugurano l'imponente teleferica che copre l'intero *Complexo do Alemão*, zona nord della metropoli, uno dei più estesi agglomerati di favelas dell'area urbana di Rio. Il *Complexo* ingloba infatti tredici favelas, e il *teleférico* dota le principali (Palmeiras, Itararé, Alemão, Baiana e Adeus, partendo dal bairro de Bonsucesso) di una stazione, estendendosi per quasi quattro chilometri. Va detto che il progetto precede l'assegnazione a Rio di Olimpiadi e Mondiali di calcio, venendo incluso solo indirettamente nell'orbita dei grandi eventi. Eppure, anche rispetto alla babele caotica e incerta delle opere previste nel cantiere Rio-2016, la teleferica resta probabilmente l'operazione urbanistica più significativa. Per comprenderne il significato occorre fare un passo indietro, necessariamente frettoloso.

L'anomalia di Rio non riguarda tanto le *favelas* (presenti, con varianti diverse, in ogni realtà urbana brasiliana) ma chiama in causa una spazialità davvero unica, costruita su una contrapposizione perentoria tra informale e formale, *morro* e *asfalto*, tutta però giocata sulla prossimità e la continuità. Si tratta innanzitutto di una contiguità spaziale, nella misura in cui le favelas, anziché periferizzarsi, si inseriscono per lo più negli interstizi dell'*asfalto*, anche in pieno centro, e quindi di una continuità economica, nella misura in cui la città ha vissuto e vive sulla sovrapposizione e l'intrico di formale e informale. Il violento interruttore di questa continuità è costituito da una perentoria linea di classe e di colore, che spezza ogni apparente riconciliazione cultural-musicale o balneare e asseconda la morfologia *sui generis* dello

6 Cfr S. Graham, S. Marvin, *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Routledge, London 2001.

7 Cfr. A. Navarro Sertich, "Urban Cable Car, Barrio San Agustín" in www.favelissues.com.

spazio urbano. Più che e oltre ad essere una città di muri,[8] Rio è infatti una città di dislivelli, sbalzi improvvisi, percorsi inerpicati e interrotti. Su questi "dislivelli" e queste (dis)continuità si è sviluppato un movimento di urbanizzazione ininterrotto e soprattutto una rete parallela che ha finito per avvolgere a diversa intensità l'intera città, ruotando per lo più sull'economia del *trafico* controllato da diversi gruppi armati e in guerra (*Comando Vermelho*, *Terceiro Comando*, *Amigos dos Amigos*, le *militias*, sorta di dopolavoro poliziesco specializzato in estorsioni in cambio di sicurezza) che gestivano materialmente la vita delle favelas.

Dagli anni della dittatura ad oggi, oscillando tra interventi militari e welfaristici, logiche repressive, clientelari o partecipative, lo spazio urbano di Rio è il risultato di questi processi carsici, in cui formale e informale, interesse pubblico e privato, monopolio legittimo e illegittimo della violenza si sono sovrapposti fino all'indistinzione. È su questo territorio magmatico che si innesta il progetto del *teleférico*, all'interno di un piano più generale di intervento nelle favelas mirato, nelle politiche di "democratizzazione dello stato e di socializzazione del potere" del PT di Lula e Dilma, a formalizzare l'informalità, normalizzare l'eccezionalità e "lottare contro la segregazione urbana". L'acronimo (vera e propria passione brasiliana) dell'operazione complessiva è PAC (*Programa de Aceleração do Crescimento*), di cui il *PAC das Favelas* rappresenta il fulcro.

La questione infrastrutturale, di accesso e mobilità, diventa quindi centrale, ideale punto di giunzione tra politiche sociali e urbanistiche, ma il discorso trova verosimilmente il suo cardine nella sicurezza. L'inaugurazione del *teleférico* avviene infatti otto mesi dopo l'irruzione armata di nuclei speciali di polizia (BOP) e marina militare nel *Complexo*, che ha scatenato una guerriglia urbana ripresa in diretta su Rede Globo a cui è seguita l'instaurazione di un "ordine democratico" nel quadro del piano UPP (*Unidade de Policia Pacificadora*). In realtà, quella di Alemão è stata la terza o quarta favela bonificata dalle operazioni di UPP, preceduta da interventi nei *morros* della prestigiosa *zona sul* (Canatagalo, Pavão-Pavãozinho), prioritari per la loro prossimità ad aree privilegiate (Ipanema, Copacabana) o strategiche in prospettiva delle linee di sviluppo imposte dai grandi eventi, e seguita poi a catena da altri (a Rocinha, nell'area intorno al centro, al porto e a Santa Teresa). Significativamente è stata l'unica davvero cruenta.

Oggi il *Complexo do Alemão* è ritenuto sostanzialmente pacificato, normalizzato, "riconvertito", e da questo punto di vista PAC e UPP possono essere interpretati come dispositivi di una particolare tecnologia o pedagogia della "conversione". Le sue favelas sono collegate tra loro e al resto della città dalla rete teleferica, sul modello esplicito di Medellín, di cui il *teleférico* riproduce i presupposti partecipativi e di inclusione e pure gli effetti selettivi e striati (producendo disomogeneità tra favela e favela e all'interno delle favelas stesse), oltre a un più generale ancoraggio a dispositivi di sicurezza. Al *coté* solare di una politica di estensione degli spazi di cittadinanza, attraverso l'accesso e l'accelerazione della mobilità, si sovrappone infatti la "notte" dello sterminio (oscurato da Globo) degli abitanti legati in qualche modo al crimine organizzato, e soprattutto la demolizione di blocchi di case (ufficialmente perché collocati sul tracciato del *teleférico* o considerati a rischio frane) e la deportazione di famiglie in altre aree della conurbazione urbana (per lo più nella *baixada fluminense*, enorme *corbeille* in cui quanto viene espulso va a confluire).

Tutto ciò ha contribuito ad alimentare in molti abitanti la percezione del *teleférico* come elemento di intrusione, sintomo di una democratizzazione top-down: nessuno lo avvertiva come intervento prioritario e molti continuano ad affidarsi alle reti di trasporto informali, ai

8 Cfr. T. P. R. Caldeira, *City of Walls*, University of California Press, Berkeley 2000.

moto-taxi e al *kombi*. Non a caso, l'utilizzo è decisamente inferiore alle attese e registra semmai un afflusso maggiore da parte di "turisti" provenienti da altre zone della città.[9] I turisti però avranno solo l'imbarazzo della scelta, dato che da oltre un anno sono iniziati i lavori per due linee teleferiche nello storico *morro da Providência*, la più vecchia favela di Rio, situata in pieno centro. E a queste infrastrutture occorre poi aggiungere gli *elevadores* che connettono direttamente le favelas di Cantagalo e Pavão-Pavãozinho alla sottostante stazione metro di General Osorio, Ipanema.

C'è solo da sbizzarrirsi, e salire e scendere ammirando *dans touts ses etages* lo *skyline* mozzafiato della Baja de Guanabara. Il fatto è che questi interventi implicano anche e soprattutto una rivalutazione immobiliare, sia delle aree urbane sottostanti (affrancate dall'ipoteca negativa della violenza e dell'insicurezza urbana) sia delle favelas stesse, non immuni da logiche speculative. In altre parole, la sicurezza fisica, l'incolumità, che è indiscutibilmente un bene essenziale, soprattutto nelle favelas, ha sempre avuto un prezzo. In questo caso la transazione può essere configurata nei termini di inclusione in cambio di mercato, nel nome della velocità, e il *teleférico* diventa (anche) il cavallo di Troia del *real estate*. Il prezzo da pagare è l'intervento congiunto di pubblico e privato (censo, reti telefoniche, compagnie di servizi) che impone le sue logiche ridisegnando territori, scardinando temporalità e spazi sociali preesistenti ed espropriando esperienze basate non solo sul ricatto della violenza ma anche su forme di valore difformi (il baratto, la banca del tempo) e spazi "comuni". È quella *accumulation by dispossession* che David Harvey identifica come motore della macchina "tardo-capitalista" (termine vago, ma pazienza). Ed è anche il prezzo della cittadinanza, delle cosiddette "politiche attive" di cittadinanza. Integrare la favela alla città "formale", aumentare la mobilità, significa soprattutto includere su questi presupposti selettivi e differenziali, creando cittadini più veloci e più precari. Ma forse tutto questo l'aveva già capito Walter Benjamin e le teleferiche non sono altro che *boulevards* sospesi, che aboliscono l'idea di margine e includono selettivamente territori e forme di vita in uno spazio accelerato e infinitamente raggiungibile. Il fatto è che oggi partono dai margini, da quelli che ci si ostina a chiamare margini.

9 Cfr. T. Landesman, "Revisiting Complexo do Alemão", in www.favelissues.com.

Io Squaderno 26
Spazio – Tempo – Velocità / Space – Time – Speed

a cura di / edited by //
Lorenzo Navone, Mariasole Ariot & Andrea Mubi Brighenti

Guest Artist //
Christian Rainer

Io Squaderno is a project by Cristina Mattiucci, Andrea Mubi Brighenti and Andreas Fernandez
helped and supported by Raffaella Bianchi, Paul Blokker, Mariasole Ariot and Giusi Campisi

La rivista è disponibile / online at www.losquaderno.professionaldreamers.net. // Se avete commenti, proposte o suggerimenti, scriveteci a / please send you feedback to losquaderno@professionaldreamers.net

published by *professionaldreamers* under CreativeCommons licence 3.0 Impressum | December 2012 CC BY

In the next issue:
Playing the City

sQuade