

Quest'opera è stata rilasciata sotto la licenza Creative Commons
Attribuzione-Non commerciale-Non opere derivate 2.5 Italia.

Per leggere una copia della licenza visita il sito web <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/it/deed.it> o spedisci una lettera a Creative Commons, 543 Howard Street, 5th Floor, San Francisco, California, 94105, USA.

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO-BICOCCA

Dipartimento di Sociologia

Dottorato in Sociologia e Metodologia della Ricerca Sociale

XXII Ciclo

LA FABBRICA DEI GUIDATORI
Culture, pratiche e discorsi sull'*automobility*
nelle scuole guida milanesi

Candidata:

Anita BACIGALUPO

Relatori:

Prof.ssa Sonia STEFANIZZI (Università degli Studi di Milano - Bicocca)

Dr. Tim DANT (Lancaster University)

Anno accademico 2009 - 2010

Ringraziamenti

Desidero ringraziare le persone che, a vari livelli, mi son state vicine in questi anni di dottorato. Innanzitutto voglio ringraziare i miei relatori: la Prof.ssa Sonia Stefanizzi dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca con la quale negli ultimi anni sono cresciuta professionalmente, grazie alle innumerevoli esperienze di ricerca e di insegnamento didattico che ho svolto sotto la sua supervisione; Dr. Tim Dant della Lancaster University, grazie al quale ho potuto orientarmi meglio nel campo di ricerca degli studi sociali sull'automobile a me del tutto nuovo. Ad entrambi un sentito grazie per il loro tempo e la loro fiducia.

Un ringraziamento va anche al CeMoRe (Centre for Mobilities Research) dell'Università di Lancaster e in particolare al Prof. John Urry; alle persone che hanno commentato il mio lavoro durante la 41esima e 42esima Essex Summer School in Methodology nel 2008 e nel 2009; nel corso della conferenza della Royal Geographical Association, durante il Critical Mobilities Studies Course organizzato dal network Cosmobilities e nel corso della Summer Conference del Dipartimento di Sociologia di Lancaster, a cui ho partecipato nel 2009. Inoltre un grazie anche alle persone con cui ho lavorato e collaborato in questi anni e, in particolare, al Prof. Gianmarco Navarini, tutte le persone del centro di ricerca sull'insicurezza urbana – FarSiCura del Dipartimento di Sociologia dell'Università di Milano-Bicocca, tutti i colleghi del XXII ciclo sia del dottorato in Sociologia e sia di quello in Studi urbani.

Un ringraziamento va poi alle autoscuole e agli allievi che mi hanno fornito il materiale su cui si basano le riflessioni contenute in questa ricerca.

Infine, gli amici e le persone care. In particolare, Anna Casaglia e Daniela Cherubini, le mie compagne di viaggio, un grazie speciale per la condivisione (*sharing is caring!*); ad Alessandro Delfanti, Roberta Marzorati, Filippo Greco e Maria Concetta Foppiano vanno i miei ringraziamenti per aver letto e commentato parti del mio lavoro; Domingo Scisci per il supporto tecnico; un grazie anche alle persone che ho incontrato a Lancaster e che hanno reso il mio soggiorno là un'esperienza interessante ed intensa, un pensiero va soprattutto a Martin Pedersen, Nina Moeller e Maja Sager.

Per l'ispirazione, le intuizioni, il supporto, la simpatia, la generosità, l'amicizia, l'affetto e quant'altro ringrazio: la mia famiglia, Luca Bacciocchi, Marinella Censi, Luca Conti, Elisabetta Costa, Giovanni Damiola, Mara Lanzani, Michele Lembo, Bertram Niessen, Pietro Palvarini, Gaia Rossi, Amalia Rossi, la Torchiera tutta e i Diversamente Strutturati.

INDICE

Introduzione	1
---------------------	---

PARTE I – LA TEORIA

1. L'AUTOMOBILE TRA CULTURA E MOBILITÀ	11
1.1 Automobile e aspetti immateriali	13
1.1.1 Mitologie e assunti culturali: la forza del simbolico	15
1.2 Automobility: spunti per una definizione	16
1.2.1 The new mobilities paradigm	17
1.2.2 Modernità e mobilità	19
1.2.3 Mobilità e dimensione spaziotemporale	24
1.2.4 Il sistema automobile	27
1.2.5 Automobile e reti sociali	31
1.2.6 Automobility e processi di individualizzazione	34
1.2.7 Automobile e consumo	39
1.2.8 L'automobile come veicolo del Sé	43
1.3 Conseguenze dell'utilizzo dell'automobile: i mali necessari	51
1.3.1 Inquinamento atmosferico	52
1.3.2 Sicurezza stradale	56
1.3.3 Spazio pubblico e comunità	58
1.3.4 Velocità e traffico	60
1.3.5 Road rage	62
1.4 Automobile e aspetti materiali	67
1.4.1 Metafore del rapporto essere umano – macchina	69
1.4.2 La macchina come oggetto politico	74

PARTE II – LA RICERCA

2. IL DISEGNO DELLA RICERCA	83
2.1 Interessi e obiettivi di ricerca	84
2.2 Alcuni concetti chiave	88
2.2.1 Culture dell'automobile – una proposta idealtipica	89

2.2.2 Una proposta di concettualizzazione: l'automobile	97
2.3 Contesto della ricerca	99
2.3.1 Unità d'analisi	101
2.3.2 La costruzione sociale del guidatore: specificazione delle domande	104
• Aspetti immateriali: le culture, i simboli e ciò che ne deriva	104
• Aspetti materiali: i corpi e le macchine	107
2.4 Metodi e tecniche	110
2.4.1 Le tecniche utilizzate	112

PARTE III – I RISULTATI

3. CULTURE DELL'AUTOMOBILE A MILANO	116
3.1 Guida ai significati	121
3.1.1 Autonomia: indipendenza da chi e da cosa	122
3.1.2 Controllo su tempo e spazio	131
3.1.3 Autonomia: dipendenza da cosa	136
3.2 Sedotti e abbagliati	140
3.2.1 Trasportare identità	142
3.2.2 Azioni e interazioni	148
3.3 Considerazioni conclusive: criticità privatizzate	157
4. LA COSTRUZIONE SOCIALE DEL GUIDATORE: FORME DI CONOSCENZA E CONTESTO SOCIALE	170
4.1 I significati del guidare	173
4.1.1 Drive me crazy: tra piacere e frustrazione	177
4.2 Logiche e organizzazione del sistema patente	184
4.2.1 Le autoscuole: conflitti istituzionali e ruolo sociale	187
4.2.2 Cosa si insegna a scuola guida: la teoria	195
4.2.3 Cosa si insegna a scuola guida: la pratica	200
4.3 Considerazioni conclusive: guidare come questione (a)morale	206

5. IL GUIDATORE-AUTO: CORPI, LAMIERE E INCORPORAZIONE	209
5.1 Pseudo-disciplinamento e incorporazioni	211
5.1.1 Passeggeri totali e guidatori-auto	218
5.1.2 Tre pedali e due piedi	222
5.2 Interazioni cyborg	226
5.2.1 Che genere di guida	228
5.3 Considerazioni conclusive: soggettività assemblate	231
Conclusioni	233
Regimi di verità	235
Regimi di soggettività	238
Regimi di potere	242
Regimi di materialità	244
Allegati	248
Bibliografia	255

Il mio corpo è quella parte del mondo
che può essere cambiata dai miei pensieri.
Perfino le malattie immaginarie
possono svilupparsi fino a diventare reali.
Nel resto del mondo, le mie ipotesi
non sono in grado di modificare l'ordine delle cose.

Georg Christoph Lichtenberg

Introduzione

Il protagonista di questo lavoro è il guidatore¹, attore sociale rimasto a lungo invisibile allo sguardo sociologico. Nelle pagine che seguono vi imatterete in uno studio che partendo dall'analisi delle rappresentazioni culturali dell'automobile, quelle che rendono intellegibile e dotato di senso questo oggetto così importante, condurrà alla comprensione del processo che porta alla costruzione sociale dei nuovi guidatori. Come suggerisce il titolo, il guidatore non è un soggetto che semplicemente esiste e agisce nel mondo sociale ma necessita di un sistema in grado di fabbricarlo, di costituire il *setting* in cui si muove e di legittimare la sua presenza. Ho preso a prestito l'immagine della fabbrica dal titolo della traduzione italiana del libro di Loïc Wacquant “Anima e corpo. La fabbrica dei pugili nel ghetto nero americano” (2002), senza però la pretesa di presentare un lavoro di “sociologia carnale”, come quello dell'etnografo francese. Questa è una ricerca esplorativa che si interroga sulla costruzione sociale dei futuri guidatori a partire dall'ipotesi che la macchina è un oggetto che ha, al contempo, il potere di produrre immaginari sul presente e sul futuro e di dare forma all'azione sociale. In particolare, i risultati presentati in queste pagine sono frutto di una ricerca etnografica condotta all'interno di alcune autoscuole nella città di Milano con l'intento di cogliere sia gli aspetti immateriali e simbolici sia quelli materiali e interazionali del processo che porta al conseguimento della patente.

Il campo d'indagine viene quasi sempre definito prima dell'avvio di una ricerca vera e propria e tale definizione, spesso, deriva da conoscenze pregresse del ricercatore, che possono essere teoriche e biografiche. Per questo motivo ho deciso di inserire, in questa parte introduttiva, una nota personale in grado di ricostruire il percorso che mi ha portato a scegliere questo argomento di ricerca e mi ha permesso di elaborare le mie domande cognitive. Cercherò quindi di ricostruire la genealogia del mio interesse per le rappresentazioni culturali dell'automobile, per il guidatore e il guidare, andando a

¹ L'uso del maschile usato in forma ‘neutra’ risponde a una scelta stilistica e non deve suggerire una dimenticanza negligente dei diversi modi di viveri l'esperienza di guida che differenziano gli uomini e le donne. Al contrario, come vedremo, il genere è una delle dimensioni emerse maggiormente in questa ricerca. Ad esempio, vedremo come le donne, nel discorso sulla guida, si percepiscono e, al contempo, sono descritte come i soggetti tecnologicamente e tecnicamente più deboli.

esplicitare quegli elementi biografici che hanno permesso l'elaborazione teorica ed empirica di questa ricerca.

Secondo Bourdieu, la riflessività è un'auto-analisi del sociologo che riflette sulle condizioni di possibilità della propria disciplina e che sottopone se stesso al medesimo esame critico a cui sottopone il proprio oggetto d'indagine. Il ricercatore è il soggetto che avvia un processo di oggettivazione sul mondo sociale; nella relazione di potere che si instaura tra soggetto e oggetto della ricerca è il ricercatore che sceglie, definisce, analizza, categorizza e descrive il proprio oggetto scientifico. Per il sociologo francese, quindi, la questione della riflessività è un problema di potere, connesso alla possibilità politica di far parte di un'istituzione che legittima il tipo di sapere prodotto sul mondo sociale. Seguendo Bourdieu, penso sia necessario che il ricercatore analizzi i modi in cui alcune caratteristiche personali, che fanno parte del bagaglio di esperienza vissuta del singolo, influenzino la scelta dell'oggetto e il modo di fare ricerca, nonché di accedere al campo e di relazionarsi con esso (Bourdieu e Wacquant, 1992).

Durante il primo anno di dottorato mi è capitata l'occasione di lavorare all'interno di una ricerca finanziata da Regione Lombardia sull'incidentalità stradale nel territorio lombardo. In quell'occasione il mio compito era quello di indagare da un punto di vista teorico ed empirico la componente culturale e sociale della sicurezza stradale. Fu grazie a questa ricerca che si sviluppò il mio interesse scientifico per il tema dell'automobile e delle sue conseguenze sociali. Nello specifico mi sono occupata della dimensione socioculturale della sicurezza stradale analizzandola attraverso le modalità con cui diversi attori sociali (studenti, rappresentanti di categoria, associazioni vittime della strada, ciclisti, concessionari e politici) interpretano il problema a partire da presupposti molto diversi. In quella stessa occasione è nato il mio interesse per i discorsi e le pratiche che si oppongono al dominio dell'automobile: mi è sembrato molto interessante, infatti, come esse siano in grado di problematizzare il ruolo dell'automobile nella società e, di conseguenza, di renderla un oggetto meno scontato. Molte delle riflessioni contenute in questo lavoro sono lo sviluppo di intuizioni e spunti di riflessione nati proprio durante lo svolgimento di quella ricerca.

In realtà, attraverso il mio percorso personale mi ero già avvicinata a questo tema. Infatti, in questo ultimo decennio ho avuto modo di confrontarmi con i movimenti sociali che Chris Carlsson (2008) ha definito *nowtopiani* e che, attraverso pratiche di esistenza quotidiana volte alla riappropriazione di ritmi e spazi di vita più consoni alle proprie esigenze, si sono fatti soggetti e produttori di una cultura che si rifà a logiche quali l'autogestione, la condivisione e la sostenibilità. È stato grazie a questi ambienti che ho cominciato a guardare alla mobilità come a un terreno di conflitto, di resistenza e di sperimentazione di nuove pratiche politiche. Diverse sono le esperienze che possono essere lette secondo questa chiave di lettura.

Si pensi, per esempio, al Camp for Climate Action, il movimento ambientalista nato nel Regno Unito nel 2006 la cui particolarità è quella di organizzare, ogni estate, un campeggio ecologista in prossimità di luoghi ritenuti simbolici per il loro impatto sull'ambiente. In particolare, il Camp for Climate Action del 2007 fu organizzato in opposizione all'apertura di una nuova area dell'aeroporto londinese di Heathrow. La scelta di questo luogo fu motivata da diverse istanze, con lo scopo di mettere in risalto la stretta relazione tra il campo della mobilità e le questioni ambientali. Una prima motivazione riguarda l'espansione del mercato delle compagnie aeree low-cost che ha incredibilmente innalzato la frequenza e la portata del traffico aereo mondiale, modificando le pratiche di mobilità delle nuove generazioni europee, avvicinando l'una all'altra le principali città e dando la possibilità a un numero sempre maggiore di persone di permettersi un biglietto aereo. Come viene sottolineato da Cwerner nell'introduzione al volume "Aeromobilities" (Cwerner, Kesselring, Urry, 2009: 3) «un totale di 2,75 miliardi di passeggeri sono previsti per il 2011, seguendo una media annuale che dal 2007 è cresciuta del 5,1 per cento». Da un punto di vista ambientale, tale incremento significa, oltre al consumo di grandi quantità di petrolio, l'immissione di polveri altamente nocive nella stratosfera, gli aviogetti, nella totale assenza di una regolamentazione internazionale in materia. Un'altra ragione è connessa alla volontà degli organizzatori del *Climate Camp* di creare solidarietà e collaborazione con movimenti di opposizione locali. Nel caso di Heathrow, i gruppi di residenti della zona

adiacente all'aeroporto, sorti in opposizione all'ampliamento e caratterizzati da uno spirito NIMBY, si incontrarono con il popolo del *Camp for Climate Action* entrando così in contatto con esperienze politiche di ecologismo radicale. L'esperienza del *Camp for Climate Action*, infatti, non si limita a opporsi alle logiche (governative e delle multinazionali) che subordinano l'ambiente e la qualità della vita agli interessi economici, ma si tratta di un movimento visionario che mette in pratica forme alternative di produzione energetica, condivisione e vita comunitaria. Il risultato dell'iniziativa fu la realizzazione di una zona temporaneamente autonoma fornita di strutture e servizi ecologici, come produzione di energia eolica, docce a pannelli solari, riciclo delle acque grigie, ecc. (Foti, 2009).

Più vicino al tema di questa ricerca è l'esperienza di Critical Mass (CM). In questo caso siamo in presenza di un movimento che, attraverso l'opposizione politica al predominio dell'automobile, propone modelli alternativi per pensare la città e la mobilità urbana. Questi movimenti non solo esprimono un disagio ma, proprio attraverso le pratiche politiche che mettono in atto per esprimere il conflitto, offrono delle prospettive, delle visioni di futuro possibile. CM nasce a San Francisco nel 1992 ed è un incontro spontaneo tra ciclisti che si ritrovano per pedalare nelle vie della città e, contemporaneamente, trasformano la strada in un luogo temporaneamente differente, in cui il traffico è rappresentato da gruppi di ciclisti che si riappropriano di spazi che altrimenti sarebbero loro negati. Chris Carlsson, da molti ritenuto uno delle menti di CM, descrive con queste parole lo spirito del movimento:

Critical Mass non è una manifestazione di protesta, ma una dimostrazione nell'accezione più elementare del termine. È una dimostrazione dell'esistenza dello spazio pubblico, una realtà quasi del tutto "estinta" in America. Funziona, perché la gente ne coglie immediatamente la validità nonostante il fatto che molti di noi non siano mai stati in uno spazio pubblico liberamente accessibile. Critical Mass avanza in mezzo al frastuono e all'inerzia del sistema di mobilità americana, insegnandoci a conquistare un angolo di spazio nelle nostre città. Ci fa dono di un'esperienza reale a partire dalla quale possiamo costruire un progetto per il futuro. (Carlsson, 2002: 82).

Da San Francisco CM si è diffusa rapidamente in molte città degli Stati Uniti e d'Europa, fino a diventare un movimento globale di ciclisti urbani e di oppositori al sistema dell'*automobility*; a distanza di quasi vent'anni, ogni ultimo venerdì del mese, è

ancora possibile vedere, in moltissime città e paesi del globo, ciclisti che a suon di campanelli si fanno largo nel traffico cittadino. La bici viene usata, non solo come mezzo di locomozione, ma anche e soprattutto come veicolo di una cultura della mobilità e di una forma di vita che si esprime con l'opposizione sia alle «priorità e i valori che i baroni del petrolio e i loro servitori governativi ci hanno imposto» (Carlsson, 2002:11) sia alla logica di prevaricazione individuale insita nell'utilizzo privatistico dell'automobile (Gorz, 2009). «In termini più semplici», afferma Furness (2005: 402), «c'è una moltitudine di persone che utilizza la tecnologia ciclistica come mezzo di trasporto, *empowerment*, piacere e critica²».

A partire da esempi come questi, in cui la mobilità diventa un ambito sia di opposizione politica sia di creazione di nuove forme immaginative con cui costruire un futuro diverso, ho cominciato a interrogarmi sull'importanza sociale dell'automobile e sugli ambiti della vita quotidiana in cui, in modo più o meno diretto, viene imposto il suo dominio. Nonostante il mio interesse per le pratiche politiche di resistenza al dominio dell'automobile, le mie domande di ricerca sono volte all'esplorazione dell'ovvio e del familiare; questa ricerca è infatti dedicata alla comprensione del senso comune che circonda l'automobile e il guidare. Al di là delle posizioni più radicali, con cui ciascuno può sentirsi più o meno in sintonia, alcune delle istanze portate avanti dai movimenti appena descritti mettono al centro del dibattito il ruolo della mobilità nella vita economica globale sottolineando la necessità di ripensare forme di spostamento diverse nell'ottica, più generale, di un futuro ecologicamente sostenibile. Per questo motivo, questa ricerca è il tentativo di non accontentarsi della risposta di senso comune che vede nella cultura la spiegazione dell'importanza dell'automobile (Mitchell, 2004), bensì tenta di interrogarsi e di spiegare di quale cultura (o culture) stiamo parlando. Che cosa significa, infatti, dire che è impossibile pensare a città senza automobili perché culturalmente le persone non possono farne a meno? Ecco dunque un primo interrogativo di ricerca che ha stimolato la mia curiosità e il mio interesse per il dominio (spaziale e culturale) dell'automobile rispetto alle altre forme di mobilità urbana, sul guidatore come attore sociale centrale nella vita delle nostre città e sul guidare come

² Traduzione dell'Autore. Da qui in avanti tutti i brani tratti da libri, che sono riportati in bibliografia col titolo in lingua inglese, devono considerarsi tradotti dall'autore.

pratica significativa anche se ancora poco esplorata.

Se, come afferma Melucci (1998), la conoscenza sociologica diventa parte integrante della produzione sociale, il ricercatore riflessivo deve sforzarsi di gestire e problematizzare la responsabilità etica derivante dal potere di produrre discorsi sul -ed effetti concreti nel- mondo sociale.

In società che fanno dell'informazione la loro risorsa centrale il potere diventa sempre più la capacità di definire in modo privilegiato i codici attorno a cui la conoscenza si organizza. (Melucci, 1998:25)

Giddens (1994) considera la riflessività un elemento caratterizzante le società nella modernità, contraddistinte da una costante riflessione su se stesse. Il ragionamento di Giddens trova la sua origine nella differenza tra il pensiero tradizionale e quello moderno; mentre nella tradizione, il senso comune si costruisce all'interno di un corpus di conoscenze strutturato nella storia e nelle radici della comunità, nella modernità «le pratiche sociali vengono costantemente esaminate e riformate alla luce dei nuovi dati acquisiti in merito a queste stesse pratiche» (Giddens, 1994: 46). Il sapere prodotto dai sociologi (e dagli altri scienziati sociali) diventa fonte di nuovi dati per gli attori e rientra nei contesti che analizza. In quanto sapere generalizzato sul mondo sociale, la sociologia produce un particolare tipo di sapere che entra ed esce dai propri confini disciplinari per mescolarsi ad altri tipi di interpretazioni e fraintendimenti. Giddens sottolinea, quindi, il peso della ricaduta del sapere sociologico sulla conoscenza del senso comune e come le intersezioni tra i due mondi conoscitivi costituiscano i campi interattivi all'interno dei quali le società moderne riflettono su se stesse.

In continuità con l'idea di Giddens, Melucci (1998) suggerisce come gli abitanti di società altamente differenziate e fondate sull'informazione siano diventati dei consumatori di ricerche sociologiche; i dati, infatti, vengono incorporati nelle pratiche quotidiane degli attori sociali. Secondo l'autore, le pratiche sociali e il costituirsi del senso comune riflettono in modo circolare le informazioni prodotte sulle tendenze, le opinioni e le azioni sociali influenzando il modo di agire e di pensare degli attori stessi. Il costituirsi di un vero e proprio mercato della ricerca sociale (accademia, professionisti, esperti, agenzie di ricerca, istituzioni politiche ed economiche, media,

fruttori, ecc.) produce effetti sugli interessi dei committenti, sui modi di interpretare i dati e più in generale sulla produzione di conoscenza scientifica.

Questo è il contesto in cui i ricercatori utilizzano la loro immaginazione sociologica e dove trova spazio questo lavoro di ricerca. Proprio a partire dalle riflessioni di questi due autori sullo statuto della conoscenza sociologica, credo che il compito del ricercatore sia quello di assumersi la responsabilità etica e politica di ciò che avviene nella società e impegnarsi nello studio dei fenomeni per coglierli nel loro divenire, decadere, innovarsi e mutare affinché il sapere prodotto possa avere un effetto anche trasformativo. Attribuire questa importanza alla conoscenza sociologica non significa perdere di vista il progetto scientifico che la disciplina si pone, né pensare alla sociologia come una mera scienza di divulgazione. Quello che voglio affermare in queste righe è che proprio perché il ricercatore è parte del mondo che studia, deve anche porsi il problema di capire i meccanismi sociali nel loro svolgersi nel momento presente, in modo da poter prospettare scenari futuri; deve saper cogliere i fenomeni che accadono nel mondo in cui vive, preoccuparsi della società, e tracciare dei percorsi di trasformazione. Queste possono essere, a mio avviso, le caratteristiche di una sociologia che, impegnata nella comprensione dei fenomeni sociali e culturali in atto, abbia la volontà di incidere sui processi di mutamento.

Lo studio sociale dell'automobile, e del sistema che rende possibile questa specifica forma di mobilità, è un ambito di studi ricco di spunti interessanti per gli studiosi interessati ai processi culturali. Per questa ragione ho ritenuto necessario scegliere un contesto di ricerca che, a partire dal mio interesse per la comprensione del guidatore come attore sociale e della guida come pratica significativa, fosse in grado di aiutarmi a delimitare il campo. Ho deciso, quindi, di focalizzare la mia attenzione sul momento del conseguimento della patente: da un lato, processo obbligatorio se si vuole diventare guidatori e, dall'altro, circostanza che sancisce un passaggio più che altro burocratico. Tale momento, però, permette al sociologo di cogliere i significati sociali attribuiti all'automobile e al guidare da parte di chi ancora non fa parte del mondo dei guidatori, ma vorrebbe e si sta impegnando per entrarvi: il conseguimento della patente segna l'ingresso in un mondo specifico e dà accesso a una serie di benefici (ma anche

responsabilità, grattacapi, ecc.) possibili solo in quanto membri del club dei guidatori.

Muoversi, spostarsi, partire, tornare, andare. Queste attività acquistano significato e senso diversi a seconda dell'epoca storica e del contesto geografico a cui ci riferiamo. Nel mondo in cui viviamo, sempre più interconnesso e veloce, la mobilità ha acquisito un'importanza straordinaria. Gli esseri umani sono sempre *on the move* e muoversi è una questione essenziale nella vita quotidiana degli individui, è diventata un'attività imprescindibile, un modo di vivere o, talvolta, di sopravvivere.

Tutto il mondo sembra essere in movimento. Richiedenti asilo, studenti internazionali, terroristi, membri della diaspora, persone in vacanza, business men, star dello sport, rifugiati politici, viaggiatori, pendolari, baby-pensionati, giovani professionisti, prostitute, forze armate – questi e molti altri riempiono gli aeroporti, i bus, le navi e i treni del mondo. La portata di questo viaggiare è immenso. (Sheller e Urry, 2006: 207)

Le possibilità di spostarsi velocemente e frequentemente da un luogo a un altro sono moltiplicate negli ultimi due secoli. Dalla bicicletta al treno, dall'automobile all'aereo, ciascun sistema di mobilità è il prodotto della particolare epoca storica in cui è stato inventato e dei particolari contesti culturali in cui viene usato.

Il volume delle cose, delle informazioni e delle persone in movimento, congiuntamente alle diverse modalità di trasporto, hanno modificato enormemente gli stili di vita degli individui, sia in termini di spostamenti abituali e quotidiani, sia per quel che concerne l'organizzazione del tempo libero, le modalità attraverso cui gli individui mostrano il proprio status sociale e la diffusione di usi e costumi su scala globale. Le innovazioni in ambito tecnologico hanno cambiato profondamente anche l'ontologia di alcuni concetti fondamentali attraverso i quali le persone interpretano e vivono il mondo intorno a loro. Mi riferisco a concetti quali spazio, tempo, distanza o velocità.

I temi legati al muoversi, di troppo o di troppo poco movimento, del muoversi nel modo sbagliato o nel momento sbagliato, sono centrali per molte vite e molte organizzazioni. Dalla SARS agli incidenti ferroviari, dalle controversie sull'ingrandimento degli aeroporti ai messaggi in movimento degli SMS (short message service), dal congestion charging al terrorismo globale, dall'obesità causata dai 'fast food' alle guerre dell'olio in Medio Oriente, il tema della 'mobilità' è in primo piano. In parte come effetto di questi processi il 'mobility turn' si sta diffondendo e sta trasformando le scienze sociali, trascendendo la dicotomia tra ricerca sui trasporti e ricerca sociale, mettendo le relazioni sociali in viaggio e connettendo diverse forme di trasporto a complessi modelli di esperienza sociale

vissuti attraverso comunicazioni a distanza. Sembra che un nuovo paradigma si sia formato nelle scienze sociali, il “nuovo” paradigma delle mobilità. (Sheller e Urry, 2006: 208)

Nel primo capitolo verranno analizzati i contributi teorici principali che si sono sviluppati, soprattutto negli ultimi anni, attorno al tema dell'automobile e, in particolare, quelli che si collocano all'interno della cornice teorica del *new mobilities paradigm* (Sheller e Urry, 2006) di cui abbiamo appena tracciato una breve panoramica. Al fine di fare emergere la connessione tra aspetti legati ai flussi di movimento e quelli concernenti le pratiche e gli assunti culturali, ho sistematizzato la letteratura entro tre dimensioni di analisi: quella che concerne la sfera simbolica delle rappresentazioni culturali, quella che riguarda le criticità provocate dall'utilizzo privatistico dell'automobile e quella materiale, inerente alle interazioni tra corpi umani e macchine. L'auto-mobilità è un fenomeno multidimensionale e necessità quindi della

Integrazione tra i corpi fisici mobili e le rappresentazioni della mobilità. Comprendere la mobilità senza il ricorso, da un lato, alle rappresentazioni e, dall'altro, alla materialità dei corpi è, a mio avviso, non centrare il punto. (Cresswell, 2006: 4)

Il mio lavoro è uno studio di sociologia della cultura che si inserisce all'interno del *new mobilities paradigm*. Secondo l'antropologo Daniel Miller (2001), gli approcci che interpretano la macchina solamente come un tropo della modernità, o si concentrano principalmente sulle negatività che essa produce nel mondo sociale, non consentono di cogliere la complessità delle forme di consumo quotidiano dell'automobile e ne offuscano i risvolti, più scontati ma interessanti, che essa esercita nella vita delle persone. In questo senso va letto il lavoro qui presentato, il quale cerca di scavare nel profondo della banalità della costruzione sociale del nuovo guidatore: quali rappresentazioni dell'automobile hanno i futuri guidatori, cosa viene insegnato all'interno delle scuole guida, cosa significa imparare a guidare e come gli intervistati (allievi e lavoratori delle autoscuole milanesi) descrivono il processo di interazione tra automobile e guidatore. Questo è il tema trattato nel secondo capitolo, di stampo metodologico, in cui presento il disegno della ricerca, l'operativizzazione dei principali concetti utilizzati, la specificazione delle domande, il contesto, la metodologia e le tecniche impiegate nella ricerca empirica.

La terza parte riguarda l'analisi dei risultati dell'esperienza di campo ed è suddivisa in tre capitoli. Il capitolo tre è dedicato all'analisi degli aspetti immateriali, culturali e simbolici, che riguardano le rappresentazioni e le culture dell'automobile nelle scuole guida di Milano. In particolare, vengono qui presentate le considerazioni che emergono dalle interviste con gli allievi, il loro modo di articolare le positività e le negatività dell'automobile, nell'ipotesi che esse siano parte costitutiva del processo di formazione dei futuri guidatori.

Il capitolo quarto è dedicato a un ulteriore tassello del processo di costruzione sociale del guidatore. In questo caso l'analisi verte sui significati attribuiti all'azione di guidare e sulle forme di socializzazione, istituzionale o meno, all'interno delle quali gli allievi formano le proprie idee su come si guida. Dapprima si parlerà del ruolo dei media, del gruppo dei pari e della famiglia, evidenziando le diverse posizioni di potere che queste agenzie occupano e la conseguente forza persuasiva dei messaggi che veicolano. In seguito l'oggetto di analisi saranno le autoscuole; questo è il campo vero e proprio in cui si è svolta la ricerca, scelto in quanto le scuole guida rappresentano le agenzie di formazione dei futuri guidatori, quelle socialmente riconosciute per questo scopo.

Nel capitolo quinto si presentano i materiali empirici riguardanti le interazioni materiali tra corpi umani e veicolo. In questa sede vengono discusse le diverse forme di disciplinamento dei corpi e le modalità di incorporazione delle abilità di guida attraverso cui deve passare un allievo di scuola guida per considerarsi a pieno titolo un guidatore-auto. La metafora dell'assemblaggio (Dant, 2004), che descrive una forma ibrida temporanea composta da essere umano e oggetto, è stato lo strumento euristico attraverso il quale è stato possibile identificare diverse fasi del processo di costruzione sociale del guidatore che corrispondono a differenti modalità di interazione materiale tra il corpo fisico dell'allievo e la macchina.

PARTE I – La teoria

Capitolo 1

L'automobile tra cultura e mobilità

Space is big. Really big. You just won't believe how vastly, hugely, mind-bogglingly big it is. I mean you may think it's a long walk down the road to the chemist, but that's just peanuts to space - Adam D., *The Hitch-hikers Guide to the Galaxy*, 1979: 63

Lo scopo di questo capitolo è quello di mettere in luce le connessioni tra ambiti di studio utili per dare risposta agli interrogativi principali che stimolano questa ricerca, ovvero se e come l'automobile è un oggetto che incorpora una particolare visione del mondo e come questa incorporazione possa essere analizzata guardando alla costruzione sociale del guidatore. Questa ricerca infatti vuole prendere in considerazione gli elementi culturali su cui, come vedremo, si basano la forza (simbolica e materiale) e l'importanza sociale dall'automobile.

Don Mitchell (2004) evidenzia come spesso la cultura venga utilizzata come spiegazione e non come qualcosa che deve essere spiegata. Questo avviene soprattutto nel ragionamento di senso comune, anche se, come denuncia l'autore, la svolta culturalista, che ha interessato le scienze sociali negli ultimi decenni, ha avuto talvolta l'effetto di impoverire di significato il concetto di cultura, non definendolo o dandolo per scontato. L'analisi di Mitchell è interessante perché sprona all'analisi del senso attribuito alla cultura; nel caso specifico di questa ricerca, oggetto di interesse saranno le asserzioni di senso comune secondo cui è nella cultura che risiede la spiegazione del dominio e dell'utilizzo di massa dell'automobile. Se, come afferma l'autore, utilizzare il concetto di cultura in maniera affermativa per spiegare certi processi o fenomeni è un'affermazione in cui il potere gioca un ruolo chiave,

La vera domanda di analisi, allora, è come meglio comprendere le affermazioni di potere, la loro efficacia, i modi in cui è contrastata o negoziata, e così via (Mitchell, 2004: 156)

Nei capitoli in cui verranno analizzati i materiali empirici, si prediligerà questo tipo di ottica: verranno quindi analizzate le modalità con cui le persone parlano dell'automobile e del guidare con lo scopo di far emergere la complessa intelaiatura di significati, simbolici e incorporati, che sostiene il dominio dell'automobile.

La cultura, continua Mitchell in linea con le tradizioni culturaliste classiche, non è né singolare né neutra. La pluralità di discorsi e di pratiche connesse all'uso dell'auto non si sviluppa, infatti, solo a seconda di variabili socio-demografiche, ma ci informa anche, e forse soprattutto, sulle strutture di significati culturali che sostengono il potere dell'*automobility*. Esistono infatti diversi modi di aderire, resistere o negoziare alla cultura dominante dell'automobile. Discorsi orientati a riconfermare l'importanza della macchina nella costruzione della mascolinità, a partire da caratteristiche quali le dimensioni, la potenza e la velocità, - come per esempio i messaggi veicolati da molte pubblicità - hanno, sul piano della forza e della diffusione, un impatto maggiore rispetto a discorsi che vedono nell'automobile un oggetto di morte e disgregazione, come lo è nel caso dei rappresentanti delle associazioni dei familiari delle vittime della strada o quelle ecologiste. Così come, a livello di senso comune, il fatto che a diciotto anni una persona prenda la patente è ritenuto parte di un percorso lineare, 'normale', parte della transizione all'età adulta dei giovani. Come vedremo nei capitoli dedicati all'analisi dei materiali empirici, chi decide di non prendere la patente, o di prenderla 'più tardi', compie una scelta che in qualche misura disturba un ordine: deve organizzare la propria vita in sincronia con quella di altri individui; non può agire in modo autonomo e, quindi, deve rinunciare ad attività (materiali o simboliche) che sono connesse a bisogni sia di mobilità che d'identità; decide di operare delle scelte di mobilità diverse da quelle della massa, per esempio andare in bici, e, quindi, di occupare una posizione subalterna sulla strada.

Partendo da questi presupposti, in questo capitolo analizzeremo i maggiori contributi nel campo dello studio sociale dell'automobile facendo emergere le interconnessioni e le divergenze tra i contributi teorici afferenti ad ambiti di studio diversi tra loro quali il *new mobilities paradigm*, i *cultural studies* e i *material culture studies*. Il capitolo è organizzato in due parti: nella prima parte darò spazio ai contributi teorici e alle ricerche

empiriche che possono venire in aiuto nell'intento di decostruire il concetto di culture dell'automobile; nella seconda, invece, metterò in evidenza come la materialità di questo oggetto e dei corpi degli individui partecipino alla produzione e riproduzione di un particolare sistema culturale nel campo della mobilità. Queste due dimensioni sono state separate solamente per necessità euristiche: ho deciso di mantenere un doppio livello analitico nel quale trova innanzitutto spazio la letteratura interessata al ruolo dei valori, dei miti e delle simbologie connesse all'automobile per poi poter analizzare questo bagaglio di conoscenze e riferimenti culturali messi in pratica, incorporati e riprodotti dai corpi e dalla loro interazione con il mondo materiale. Per fare ciò partirò dall'ipotesi secondo la quale l'automobile è in prima istanza un oggetto di uso quotidiano attraverso il quale trovano espressione una moltitudine di pratiche, di identità, di significati che poggiano, però, su uno specifico senso comune.

L'automobile ha rivestito un'importanza straordinaria per quel che concerne l'ambito della produzione e riproduzione del nostro sistema sociale; nonostante ciò lo studio e l'interesse di ricerca per questo oggetto è, prendendo a prestito la metafora utilizzata da La Cecla (1997), un *blind spot*, ossia l'angolo cieco che l'occhio umano non è in grado di vedere. «Nulla di più comune, quotidiano, costante è tanto trascurato dalla riflessione sulla nostra condizione umana di 'moderni'» (La Cecla, 1997: 7).

In tempi recenti, l'elaborazione teorica sul sistema di mobilità auto-centrato è cresciuta esponenzialmente, soprattutto nel mondo anglosassone, in relazione anche all'emergere del nuovo paradigma della mobilità. Questi spunti di riflessione, che riguardano la rilevanza sociale dell'automobile provengono da diversi ambiti disciplinari: sociologia, geografia, semiotica, antropologia hanno in modi differenti contribuito all'emergere di questo entusiasmante 'oggetto' di ricerca.

1.1 Automobile e aspetti immateriali.

L'impatto delle automobili sulla nostra società non è qualcosa di naturale, ma la risultante di specifiche condizioni storico-culturali. Innanzitutto l'automobile è un'invenzione che è stata possibile solo grazie a determinate condizioni storico-sociali e

solo entro specifiche coordinate geografiche. Come afferma Flink (1975) poco importa decretare se l'automobile è nata in Europa o negli Stati Uniti, quello che veramente conta è che, a un certo punto, l'ordine sociale urbano-industriale avesse a disposizione un livello di conoscenze scientifiche e tecnologiche tale per cui la possibilità e l'utilità sociale dell'automobile fu percepita come importante su entrambi i versanti dell'Atlantico¹. La storia sociale dall'automobile ha avuto uno sviluppo diverso a seconda dei contesti: specificità geografiche, politiche e culturali hanno infatti influenzato e plasmato i modi in cui l'automobile è stata interpretata, usata e negoziata. Con l'introduzione del termine culture dell'automobile, spiega Miller (2001: 2), si vorrebbero tenere insieme tutte queste possibili, diverse, inaspettate, talvolta tragiche e contraddittorie «umanità dell'automobile». Le tecnologie, gli artefatti e gli oggetti sono, infatti, mezzi di comunicazione che trascendono il loro mero uso strumentale. Sono come testi che trasportano le specifiche prospettive di chi li crea, le narrative e le interpretazioni di chi li usa (Wajcman, 2000). Quando parliamo di automobile come oggetto culturale facciamo riferimento a diversi aspetti dell'*agency* che questo oggetto produce nella vita sociale. Le culture dell'automobile sono le modalità con cui le persone parlano, riflettono, si relazionano e utilizzano la macchina. L'automobile è un oggetto culturale perché il suo successo si basa su degli impliciti molto specifici e, nel senso comune, viene associata a significati e a pratiche particolari: «il vocabolario con cui si discute di mobilità è [...] inevitabilmente carico di valori» (Morley, 2000: 41). Guidare, come qualsiasi altra forma di mobilità, è una pratica sociale significativa che da senso e ritmo alla vita di molti individui (Adney, 2010).

Se analizziamo l'automobile a partire dalla sua materialità, possiamo definirla come un oggetto di uso quotidiano associato a funzioni e utilità specifiche e investito di valori, valenze simboliche e mitologie variegata a seconda del periodo storico e del contesto culturale: «l'oggetto automobile non è altro che un pretesto, un luogo di investimento di valori, un 'altrove' che media il rapporto del soggetto con se stesso» (Greimas, 1985: 19).

¹ Per un approfondimento sulla storia sociale dell'automobile si veda Flink (1975, 1988), Merriman (2007), Packer (2008) e, per quel che riguarda il contesto italiano, Paolini (2005 e 2007).

Su un piano più generale, l'automobile è un oggetto interessante dal quale partire per comprendere e studiare il Ventesimo secolo (Dant, 2001): l'invenzione dell'automobile e il suo sviluppo industriale sono inseriti nel processo di modernizzazione che ha avuto come esito le trasformazioni a cui abbiamo assistito nel secolo scorso, sia sul piano della struttura sociale sia su quello culturale e simbolico. Per quel che concerne la struttura sociale basti pensare alla trasformazione nei modi di produzione industriale (fordismo, toyotismo, *just in time*), al mutamento nelle modalità di spostamento delle persone (con il contributo all'avvicinamento delle periferie ai centri urbani) e alla creazione di un senso di unità nazionale connesso alla vicinanza/lontananza geografica (Paolini, 2007, Gartman, 2004). Da un punto di vista culturale, l'automobile è stata l'oggetto simbolo del boom economico che ha caratterizzato l'Italia degli anni Cinquanta-Settanta: ha plasmato i sogni di libertà e avventura di intere generazioni, ha modificato sensibilmente il concetto di tempo libero e ha permesso agli individui di acquisire autonomia di movimento, contribuendo in parte al processo di emancipazione femminile (Paolini, 2007).

In questa sezione analizzerò le peculiarità culturali dell'*automobility* e come essa impatta sui modi in cui siamo abituati a pensare concetti quali individuo, spazio e tempo, sulla vita quotidiana delle persone e sull'organizzazione sociale in generale.

1.1.1 Mitologie e assunti culturali: la forza del simbolico.

Credo che oggi l'automobile sia l'equivalente abbastanza esatto delle grandi cattedrali gotiche: voglio dire una grande opera d'epoca, concepita appassionatamente da artisti ignoti, consumata nella sua immagine, se non nel suo uso, da tutto un popolo che si appropria con essa di un oggetto perfettamente magico (...) Non bisogna dimenticare che l'oggetto è il miglior portatore del soprannaturale: c'è facilmente nell'oggetto una perfezione e insieme un'assenza di origine, una chiusura e una brillantezza, una trasformazione della vita in materia (la materia è assai più magica della vita), e per dir tutto un silenzio che appartiene all'ordine del meraviglioso (Barthes, 1994: 147)

In questo capitolo verranno analizzati quei miti e quegli impliciti culturali che hanno decretato il successo dell'automobile e che hanno permesso a questo oggetto di diventare il mezzo di trasporto per eccellenza dell'immaginario collettivo. In questo

contesto definiamo il mito un «sistema di comunicazione» (Barthes, 1994: 191), un modo di interpretare e significare che viene attaccato a un oggetto, una persona, un'idea o un luogo. Il mito dà forma ai desideri e ci dice qualcosa rispetto alla società che lo produce. Infatti, il mito non è nella natura delle cose bensì ha un'origine socialmente costruita e ha, solitamente, una funzione. Il mito ha il potere di naturalizzare, di far apparire non questionabile la forma e il contenuto della significazione mitica. Il mito, sottolinea ancora Barthes, è connesso al senso comune, ovvero alla trasformazione di specifiche rappresentazioni collettive in un sistema di segni dal valore universale e dato per scontato. L'automobile da questo punto di vista è un oggetto in grado di incarnare contemporaneamente diversi miti, desideri e valori.

Il più potente implicito culturale che sostiene l'automobile è ciò che viene definito in letteratura 'ipermobilità' (Freund e Martin, 1997; Van der Stoep e Kee, 1997; Adams, 2005) che si fonda principalmente sulla libertà individuale di scegliere dove andare e quando farlo. Scomponendo questa definizione è possibile rintracciare gli assunti culturali che stanno alla base dell'idea stessa di modernità, di progresso e di capitalismo. Per comprendere questo complesso e intricato spettro di significati associati all'automobile è necessario partire dall'analisi di alcune definizioni e delle modalità con cui è stata interpretata, non solo la macchina, ma anche la mobilità nel suo complesso.

1.2 Automobility: spunti per una definizione.

Mi sembra utile partire l'analisi di questi impliciti culturali andando a esplorare il concetto di *automobility* per come è stato definito e sviluppato all'interno del filone di studi noto come *new mobilities paradigm*. In italiano questo termine potrebbe essere tradotto con il termine auto-mobilità², parola che mette insieme e evidenzia l'intrecciarsi del concetto di autonomia con quello di mobilità (Featherstone, 2004). Come suggerisce Featherstone (2004), nell'avvento dell'era dell'automobile il prefisso auto suggeriva come questo mezzo meccanico potesse spostarsi in modo autonomo, ovvero fuori della rete di rotaie esistente e libero dal vincolo della trazione animale. Autonomia si riferisce

² Mancando riferimenti teorici in italiano, nel corso di questo lavoro, ho deciso di utilizzare il termine nella sua versione originale.

in questo contesto alle nuove possibilità di mobilità offerte dall'automobile: spostarsi liberamente, andare dove si vuole, quando si vuole e con chi si vuole, peculiarità che rendono l'automobile il simbolo per eccellenza dell'ipermobilità.

1.2.1 The new mobilities paradigm

Lo spazio teorico entro cui trova culla il concetto di *automobility* è il *new mobilities paradigm*. Con questo termine Sheller e Urry (2006) danno un nome a una tendenza già in corso nelle scienze sociali. Il nuovo paradigma delle mobilità può essere considerato come uno sguardo sulla vita sociale, un modo di descrivere i fenomeni a partire dal loro essere in movimento. Il *mobility turn* definisce una cornice teorica e metodologica all'interno della quale analizzare la società non nella sua staticità, ma attraverso la comprensione di processi che attraversano lo spazio e il tempo, di processi ibridi che esistono solo all'interno di complessi *network* costituiti da oggetti, tecnologie e persone³.

Ma cosa s'intende quando parliamo di mobilità⁴? Questo concetto non è di immediata definizione. È un'idea scivolosa e intangibile che descrive una molteplicità di azioni, pratiche, oggetti e discorsi (Cresswell, 2006). I significati del termine mobilità possono essere molteplici a seconda del punto di vista che si assume.

Il significato di senso comune è quello che vede nella mobilità il mero spostamento fisico da un punto a un altro; seguendo il ragionamento proposto da Cresswell (2006), l'atto di muoversi da un punto preciso dello spazio verso un altro è ciò che è stato maggiormente esplorato negli studi sulla mobilità. L'autore riporta come esempio le teorie classiche della migrazione in cui la scelta di muoversi (o meno) verso un luogo

³ Per questa discussione mi baserò su tre contributi teorici principali. Il primo è l'articolo di Mimi Sheller e John Urry del 2006 in cui viene coniato il termine *the new mobilities paradigm*; il secondo è "On the move" di Tim Cresswell, anche questo del 2006, un'interessante contributo, di stampo culturalista, al tema della mobilità che offre anche un'ampia discussione sulla storia dei diversi sistemi di mobilità; infine, il libro di John Urry del 2007, "Mobilities", in cui vengono elaborate e formalizzate le caratteristiche principali del *mobility turn*.

⁴ In questo contesto con il termine mobilità si intende un tipo di mobilità orizzontale, che riguarda lo spostamento nello spazio, diversa dalla mobilità verticale, o mobilità sociale, che si riferisce invece alla posizione sociale degli individui (Urry, 2000).

(piuttosto che un altro) viene interpretata come la risultante dei cosiddetti fattori *push* e *pull* che intercorrono tra il punto di partenza e quello di arrivo. Le analisi di questo tipo di mobilità, che Cresswell (2006: 2) chiama movimento (*movement*), si concentrano sulle dinamiche sociali, economiche e politiche che avvengono *nei* territori e non si occupa di ciò che succede *tra* queste località. Il movimento descrive l'atto di dislocarsi, ciò che permette alle persone di andare da A a B senza interessarsi del tipo, delle strategie e delle implicazioni sociali di questo spostamento. Eppure «i movimenti di persone (e cose) in tutto il mondo, e a qualsiasi scala, sono, dopo tutto, piene di significato. Sono anche il prodotto del – e producono – potere» (Cresswell, 2006: 2).

Cresswell propone una distinzione analitica tra movimento, di cui abbiamo appena parlato, e mobilità, ovvero la distinzione tra località fisiche, da un lato, e luoghi imbevuti di senso, spazi vissuti, attraversati, amati o odiati, dall'altro. Mobilità è, secondo Cresswell, un concetto spaziale centrale nella vita degli individui così come lo sono i luoghi. L'autore definisce il concetto attraverso tre «momenti relazionali» (Cresswell, 2006: 3). Innanzitutto l'idea di mobilità si riferisce a una realtà empirica, misurabile e tangibile; in questo caso il significato di mobilità si avvicina a quello appena discusso di movimento. Un secondo momento è composto dalle rappresentazioni della mobilità prodotte nella cultura popolare, ovvero attraverso film, letteratura, fotografia, filosofia, televisione o testi delle canzoni. Queste rappresentazioni danno senso al concetto e lo connettono a significati che spesso riflettono determinate ideologie. «Così, il fatto brutale di spostarsi da A a B diventa sinonimo di libertà, di trasgressione, di creatività, di vita stessa» (Cresswell, 2006: 3). Infine, il concetto di mobilità è, secondo Cresswell, praticato, esperito e incorporato. «La mobilità è un modo di stare nel mondo» (Cresswell, 2006: 3). Il nostro modo di camminare o di guidare, ad esempio, riflettono il nostro umore e la nostra esperienza emozionale del momento specifico. Ma non solo. La mobilità come pratica incorporata è inscindibile dai valori e dal senso che le persone connettono all'idea di spostamento stesso, alla materialità dei luoghi che attraversano e alle rappresentazioni dello spazio e del paesaggio che hanno. Inoltre, le persone, una volta che sono in movimento, non sono più semplici individui, ma assumono caratteristiche e ruoli che altrimenti non

avrebbero: diventano pedoni, ciclisti, automobilisti, migranti o turisti.

La mobilità riguarda dunque i corpi e le tecnologie (*automobility*, viaggi in aereo), gli oggetti (rifiuti, soldi, prodotti), gli immaginari (cultura popolare) e la virtualità (informazioni, comunicazioni, internet). La mobilità è costitutiva della struttura della vita sociale perché, anche grazie a essa, si riproducono le attività quotidiane e si rinforzano, in modo ricorsivo, le identità individuali (Urry, 2000). La mobilità è ovunque (Cresswell, 2006): la portata e le conseguenze di questi spostamenti assieme alla produzione culturale sulla mobilità hanno un grosso impatto sia a livello locale che a livello globale⁵: sia da un punto di vista economico che socio-culturale.

Il sistema automobile, anche se oggi sta entrando lentamente in crisi, ha sicuramente rappresentato per un lungo periodo l'oggetto per eccellenza della mobilità. Per questo motivo non si può analizzare la forza simbolica dell'automobile senza aprire una divagazione sulle connessioni tra modernità, capitalismo e mobilità.

1.2.2 Modernità e mobilità

Se si guarda alla storia dell'idea di mobilità⁶, è possibile rintracciare due modi di pensare dicotomici attraverso cui questo concetto è stato interpretato. Sono in molti a pensare che questa dicotomia abbia strutturato il modo di considerare la mobilità nelle scienze sociali (Cresswell, 2006; Sheller e Urry, 2006; Urry, 2007; Jensen, 2009). La prima prospettiva è quella che viene definita 'sedentaria' e che vede la mobilità come una minaccia, qualcosa che rimanda all'idea di disordine, di frammentazione, di perdita. Gli autori che si rifanno a questo tipo di prospettiva sviluppano le loro riflessioni a partire da concetti quali radici, senso di appartenenza, comunità e identità. In un articolo del 1992, l'antropologa Lisa Malkki afferma che la nozione d'identità vista come qualcosa di radicato nell'anima dei luoghi è essenzialmente metafisica, riflette una concezione del mondo come diviso in unità territoriali precise e chiuse. Secondo

⁵ Si pensi ad esempio alle politiche securitarie sviluppatesi a livello nazionale e locale in risposta alla paura dei flussi migratori e a livello globale come forma di lotta al terrorismo internazionale.

⁶ Per una rassegna della storia dell'idea di mobilità si veda Cresswell 2006, Capitolo 1, "The Production of Mobilities" pp. 1 - 24

l'autrice è proprio questo modo di concepire le identità e le culture che produce ricorsivamente il pensiero sedentario.

In questa prospettiva sono i luoghi e le comunità locali le risorse primarie d'identità e di sicurezza per gli esseri umani. Le migrazioni, il treno o l'aereo diventano, quindi, processi e tecnologie in grado di distruggere questo 'autentico' senso di appartenenza. Mettendo in crisi questi aspetti della vita, la mobilità è considerata con sospetto sia da un punto di vista morale che ideologico. La mobilità, infatti, mina un presunto ordine morale e sociale percepito come iscritto spazialmente. Su questo ordine si fondano le identità culturali e individuali e per questo motivo la mobilità diventa un processo da controllare e disciplinare (Cresswell, 2006).

Come esempio di questo, Cresswell suggerisce di guardare a come la figura dell'outsider è stata concepita nelle società moderne: migranti, richiedenti asilo, nomadi e senza fissa dimora. Il processo di costruzione dell'Altro è una risorsa che le culture hanno sempre utilizzato. La coesione interna viene prodotta attorno a identità fisse e stabilite in opposizione a qualcosa di indistinto, lontano, mobile e percepito come minaccioso (Bauman, 1999a). In un'epoca in cui le informazioni circa le popolazioni del mondo erano scarse, dice Bauman, si credeva che potessero esistere intere popolazioni –razze e nazioni– di creature mostruose; oggi, invece, è proprio attraverso il controllo dei mezzi d'informazione che si costruiscono discorsi stereotipici che hanno come scopo la messa in dubbio della moralità dell'Altro⁷. «Le conseguenze della metafisica sedentaria per le persone in movimento sono severe» (Cresswell, 2006: 27), maggiormente se entrano in gioco variabili quali l'etnia, il genere e la classe.

La metafisica sedentaria, secondo Cresswell, pervade il pensiero moderno. Nelle scienze sociali, laddove viene utilizzata questa prospettiva, la mobilità viene a vari gradi descritta e interpretata come qualcosa di immorale, pericoloso o ambiguo⁸. In sociologia, il pensiero sedentario si è espresso con una certa intensità soprattutto

⁷ Si pensi a tale proposito al discorso pubblico sui migranti in Italia e alla catena di equivalenza immigrato = clandestino = criminale (Dal Lago, 1999; Maneri e Meli, 2007; Palidda, 2009)

⁸ Si pensi ad alcune teorie sull'immigrazione caratterizzate dall'idea del conservatorismo culturale (Favell, 2001) o alle critiche radicali al sistema capitalistico come quella proposta da Williams (1989) sul capitalismo nomadico,

nell'ambito degli studi urbani, tanto è vero che solamente in tempi recenti è stata messa in discussione l'idea del mondo rurale come luogo di riposo e radicamento, in opposizione alla città come luogo di caos e alienazione⁹. Come è facile immaginare, la metafisica sedentaria rappresenta un tipo-ideale, che raramente si presenta nella sua forma pura e radicale. Più spesso, infatti, ci troviamo di fronte a posizioni meno estreme, rispetto a quelle descritte nelle pagine precedenti, ma che condividono con la metafisica sedentaria alcuni impliciti. Ne sono un esempio gli studi della Scuola di Chicago nei quali la mobilità presenta un carattere ambivalente: da un lato, essa viene interpretata come ciò che differenzia la città dalla campagna, ma, contemporaneamente, rimane forte l'idea del luogo come qualcosa di costantemente minacciato dal movimento di cose e persone (Jensen, 2009).

Mentre luogo, territorio e paesaggio implicano un qualche grado di permanenza e flessibilità, la mobilità sembra offrire il potenziale di una rottura dalla metafisica sedentaria. (Cresswell, 2006: 46)

La seconda prospettiva utilizza metafore quali fluidità (Bauman, 2002), flussi e networks (Castells, 1996), mobilità (Urry, 2007) come nuovi modi di descrivere le società, le culture, i processi migratori e le identità. In questo caso ci troviamo di fronte a una metafisica completamente diversa, definita da più autori (Cresswell, 2006; Sheller e Urry, 2006; Jensen, 2009) come nomade. Come afferma Cresswell «non solo il mondo appare più mobile ma anche il nostro modo di conoscere il mondo è diventato più fluido» (Cresswell, 2006: 45).

Questo approccio ha avuto un grosso impatto all'interno di diverse discipline. In sociologia, per esempio, l'utilizzo della metafora della mobilità ha prodotto un acceso dibattito intorno al concetto stesso di società. La metafisica nomade, proponendo di guardare ai fenomeni a partire dal loro essere in movimento, mina nel profondo il concetto di società classico, tradizionalmente organizzato intorno a metafore e strutture territoriali quali regione, confine, comunità e gruppo.

L'emergere di queste metafore fluide sono la risultante delle trasformazioni delle rappresentazioni collettive nelle quali 'collettivo' non è più puramente sociale ma si

⁹ Questo tipo di tradizione, fondata da Wirth nel suo 'Urbanism as a way of life' (1938), vede la città come il luogo della perdita del senso di comunità e di relazioni dense tra individui. Per un'analisi critica si veda Hannerz (1992), Petrillo (2000), Saunders (1993).

estende all'interno e oltre, laddove la metafora del globale sembra essere più pertinente. (Urry, 2000: 27)

Urry propone la metafora di globalizzazione economica e culturale come alternativa al concetto di regione, di stato nazione o di occidente: «globalizzazione traduce e sostituisce la metafora di società, intesa come regione, con quella di globale concepito in termini di *network* e fluidità» (Urry, 2000: 33). Anche in antropologia, a partire dai lavori di Marcus (1995) e Augè (2005), si è sviluppata una discussione simile attorno ai concetti di culture e d'identità. Guardare alla cultura a partire da una prospettiva nomadica significa cambiare il focus della disciplina stessa, studiare la cultura attraverso la lente del transnazionalismo, della diaspora o del viaggio anziché attraverso quella di radicamento o confine (Cresswell, 2006). In filosofia, mobilità diventa una delle metafore fondanti del pensiero postmoderno. In particolare l'accento posto sul nomade (Deleuze e Guattari, 1993; Braidotti, 1995), sul *flâneur* (de Certeau, 1984) o sul vagabondo (Bauman, 1999b), visti come soggettività che incorporano forme di resistenza subalterne al potere, hanno messo in mostra come la mobilità sia centrale anche per quel che riguarda la pratiche di trasgressione e messa in discussione dell'ordine costituito, si pensi ad esempio a Critical Mass. In geografia la prospettiva nomadica si focalizza sugli spazi, la materialità, le tecnologie e la mobilità. Thrift mette in luce come, verso la fine del XX secolo, la tecnologia connessa all'energia, alle comunicazioni e alla velocità abbiano raggiunto un avanzamento impressionante tanto da esser divenuta imprescindibile per la riproduzione della vita economica, sociale e quotidiana, quanto meno in una parte del globo. Per questo motivo, il geografo britannico definisce la mobilità come una struttura di sentimento, in cui gli spazi diventano tracce di movimento, velocità e circolazione attraversati e vissuti con diversi gradi di intensità (Thrift, 1994). In questa prospettiva, crolla «l'implicito giudizio morale di in-autenticità e attaccamento» (Cresswell, 2006: 47) attribuito al concetto di mobilità dalla metafisica sedentaria. In sintesi la metafisica nomadica, interessandosi ai flussi e al movimento, attiva un processo di deterritorializzazione dei concetti di culture e società e mette l'accento più sul divenire che sull'essere, più sull'intermezzo che sul punto di partenza o di arrivo, più sulle trasformazioni che sullo status quo (Cresswell, 2006).

Le due prospettive appena presentate sono gli estremi di un *continuum* che si sviluppa a partire dalla visione della mobilità come minaccia per arrivare all'entusiasmo acritico di alcune posizioni afferenti alla metafisica nomadica. Questi approcci rappresentano i lessici entro cui è stata interpretata l'idea di mobilità nelle scienze sociali e, come afferma Cresswell (2006), entrambe le metafisiche sono cariche di significati politici e connotazioni ideologiche. In questo panorama, il *new mobilities paradigm*, seppur interessato a metafore come quella di *network* o di flussi, non sposa in toto il postmodernismo radicale.

Il nuovo paradigma della mobilità suggerisce una serie di domande, teorie e metodologie più che una descrizione totalizzante o riduttiva del mondo contemporaneo. (Sheller e Urry, 2006: 210)

L'accento è posto, invece, sull'ambivalenza insita nelle forme contemporanee di mobilità. Se da un lato assistiamo a forme di de-territorializzazione tipiche della modernità liquida, dall'altro sono tuttavia presenti forme di re-territorializzazione di vario tipo; questo perché le complesse modalità con cui globale e locale interagiscono producono connessione e disconnessione, *empowerment* ed esclusione sociale allo stesso tempo. Inoltre, come viene più volte sottolineato da Sheller e Urry (2006), i sistemi di mobilità sono al tempo stesso mobili e localizzati entro strutture materiali. I flussi di cose, persone e informazioni, da un lato, presuppongono strutture immobili (stazioni, magazzini, server, etc) che organizzano i loro movimenti e, dall'altro, di confini e blocchi finalizzati al controllo e alla sorveglianza. Per usare le parole di Beckmann (2001: 17)

La mobilità risiede nell'immobilità. Solo il fatto che certe culture, oggetti, informazioni sono immobilizzate permette ad altre di viaggiare. Invece che vedere la mobilità come un continuo processo di 'liberazione' e di 'permissivismo', io la vedo ugualmente come immobilizzante. La mobilitazione necessita immobilizzazione.

Quindi il nuovo paradigma della mobilità, o *Critical Mobilities Studies* (Jensen, 2009), si propone come una terza via: rifiuta la staticità della metafisica sedentaria e si propone come un approccio critico entro la prospettiva nomade.

1.2.3 Mobilità e dimensione spaziotemporale

Ciò che in queste pagine stiamo mettendo in luce è che la mobilità è uno dei temi centrali della modernità, e della postmodernità. Il tema della mobilità è infatti estremamente connessa all'idea di progresso e di modernità, soprattutto per quel che concerne le categorie di tempo e di spazio. Come afferma Cresswell (2006: 4) il movimento è fatto di spazio e tempo, «è la spazializzazione del tempo e la temporalizzazione dello spazio».

Spazio e tempo sono categorie basilari dell'esperienza umana. Nonostante ciò si discute raramente del loro significato; tendiamo a darli per scontati e attribuiamo loro connotazioni di senso comune o auto-evidenti. (Harvey, 1989: 201)

Spazio e tempo sono fondamentali per comprendere la mobilità, non solo perché sono due delle categorie attraverso cui gli esseri umani danno senso al mondo intorno a loro, ma soprattutto perché sono ciò che permette e produce il movimento e, nello stesso momento, ne sono il prodotto (Cresswell, 2006).

Il tempo scandisce la vita quotidiana in diversi modi: da un lato le routines caratterizzano le giornate e producono un senso di sicurezza e di linearità dell'esperienza individuale, dall'altro la frammentazione della quotidianità in tempo di vita e tempo di lavoro ha prodotto enormi trasformazioni sociali, tanto da diventare ambito di conflitto o di riappropriazione di libertà personali (Balbo, 1978; Hobson, Lewis e Siim, 2002). Per quel che riguarda lo spazio, invece, il processo di modernizzazione ha portato gli individui in un contesto di interazione sociale sempre più ampio (Beckmann, 2001), includendo l'ambito della vita privata, tradizionalmente legato alla casa o alle reti di vicinato, entro una *network* di connessioni con luoghi altri (Urry, 2007), come ad esempio spazi pubblici, luoghi di passaggio o di consumo (Bauman, 2002).

Sono in molti a credere che tempo e spazio, oltre a essere categorie storicamente, socialmente e culturalmente determinate (Harvey, 1989; Leccardi, 2009), siano due degli elementi fondamentali che contraddistinguono la modernità. Giddens (1990) parla di separazione del tempo dallo spazio per indicare come nella modernità spazio e tempo non siano parte di un modo unitario di percepire l'esperienza, in cui la misura del tempo

è approssimativa e vaga e il senso del luogo coincide con quello di spazio nella sua totalità. Al contrario, la modernità è caratterizzata dalla segmentazione del tempo in unità oggettive, universali e misurabili e dalla dislocazione del concetto di spazio. Queste trasformazioni nella percezione di tempo e spazio sono avvenute soprattutto grazie all'invenzione di nuovi modi di rappresentare il mondo (cartografia) nonché all'introduzione e alla crescita d'importanza di alcune tecnologie (Cressweel, 2006). Il movimento di persone e di cose (spazio) nella società moderna, afferma Beckmann (2001), si è esteso e accelerato (tempo) soprattutto nel campo del trasporto e della comunicazione. Le tecnologie applicate alla mobilità portano con sé, incorporano e fanno circolare significati culturali che costituiscono il mondo occidentale. Bauman afferma che «Il tempo è diventato una funzione di potenzialità meccaniche, di qualcosa, cioè, che gli uomini poterono inventare, costruire, possedere, usare e controllare» (Bauman, 2002: 125).

Secondo Urry (2007) la modernità è segnata dall'ingresso delle macchine nella vita quotidiana degli individui e dalla loro necessità per la riproduzione delle attività. In questo caso l'autore si rifà a Georg Simmel che per primo riflette sulle interconnessioni tra modernità e mobilità. Simmel si sofferma sulla compressione dello spazio e del tempo come caratteristica peculiare dell'esperienza della modernità: la diffusione dell'orologio, l'esigenza della puntualità nella gestione quotidiana delle attività e una rigida organizzazione degli orari nel tempo libero e nel lavoro sono componenti necessarie per la vita della città. Prendendo spunto da queste riflessioni, Urry evidenzia come la diffusione nell'uso dell'orologio, la scoperta della tecnologia a vapore e lo sviluppo della rete ferroviaria abbiano avuto un ruolo fondamentale nel configurare il mondo occidentale per come oggi lo conosciamo. Il sistema ferroviario, infatti, consente di connettere persone, situate in specifici posti, ad altri luoghi lungo traiettorie definite dalla linea delle rotaie. L'utilizzo della ferrovia come mezzo di trasporto di persone introdusse una nuova concezione di connettività attraverso la quale le persone hanno cominciato a viaggiare di più, con più frequenza e hanno cominciato a immaginare la loro vita anche in relazione a questo nuovo range di opportunità di movimento. Anche Urry (2007), come Bauman (2002), sottolinea come attraverso il sistema ferroviario si

sia venuto a consolidare un'idea di spazio pubblico caratterizzato dalla destabilizzazione spaziale tra sfera privata e sfera pubblica della vita, un sistema di regolazione politica, nuovi modi di definire i comportamenti in pubblico e un'organizzazione dei tempi secondo orari e tabelle. In particolare quest'ultimo aspetto è, secondo molti commentatori, di particolare rilevanza per comprendere lo stile di vita moderno. Ciò che l'orologio ha introdotto è un unico e omogeneo modo di interpretare il tempo, in grado di sincronizzare le attività e misurarne la precisa durata (Urry, 2007). Questo tipo di tempo viene definito da Urry *clock-time* e le conseguenze sociali e culturali di questo nuovo modo di intendere il tempo sono numerose.

Il tempo non è più qualcosa di visibile e iscrivibile nello spazio. Il tempo è stato rimpiazzato da strumenti di misurazione, gli orologi, che l'hanno separato dallo spazio naturale e sociale. Il tempo diventa una risorsa differenziata dallo spazio sociale, consumato, impiegato ed esaurito. (Urry, 2007: 98)

Il treno, come mezzo di trasporto di grandi masse di persone, deve avere un'organizzazione tale per cui risulti possibile la sincronizzazione delle attività e la comunicazione ai passeggeri di orari il più possibili precisi e fissi. La puntualità acquisisce così un'importanza straordinaria per la riproduzione della vita quotidiana. Inoltre, con l'avvento del *clock-time* assistiamo a un progressivo processo di monetizzazione del tempo. La frammentazione del tempo di lavoro entro piccole unità valutabili in termini economici ha profondamente cambiato la natura stessa del lavoro e le forme di compenso (Sennet, 1999; Urry, 2007). Idee di efficienza e di investimento significativo del tempo si fanno dunque strada a partire da queste innovazioni tecnologiche nell'ambito della mobilità spaziale.

Così, la meccanizzazione del movimento avvenuta nel diciannovesimo secolo grazie alla ferrovia provocò una crescente attenzione sia per gli orari che per la velocità. Questo ebbe grandi conseguenze sulla natura del futuro sviluppo dei trasporti, per le caratteristiche della vita sociale sempre più organizzata sui tempi, per le trasformazioni del modo di governare i processi sociali, per il progresso economico e in generale per il modo in cui gli umani coabitano con le macchine. Questa questione ha creato un irreversibile set di processi che verranno poi riprodotti e diffusi ogni volta che emergerà un nuovo sistema di mobilità. (Urry, 2007: 100)

Se la ferrovia ha avuto un ruolo fondamentale durante la rivoluzione industriale e nelle primissime fasi del capitalismo, la storia dell'automobile s'intreccia a diversi livelli con

le fasi successive di questo sistema socio-economico.

1.2.4 Il sistema automobile

Come le riflessioni sulle interconnessioni tra mobilità e modernità impattano sulle modalità attraverso cui gli individui interpretano il sistema di mobilità auto-centrato? Con il termine sistemi di mobilità s'intendono quei complessi insiemi di infrastrutture, economie, relazioni sociali e produttive che permettono il movimento di persone, merci, eventi, informazioni, immagini e oggetti. Secondo Urry questi sistemi «forniscono ciò che possiamo chiamare l'infrastruttura della vita sociale» (Urry, 2007: 12). È grazie a questi sistemi che le persone possono crearsi uno 'spazio di anticipazione' che rassicura sul fatto che un viaggio possa essere fatto, un pacco possa arrivare a destinazione, che si troveranno i prodotti sugli scaffali del supermercato; i sistemi di mobilità assicurano la ripetizione dei movimenti quotidiani con un percentuale di rischio tutto sommato abbastanza ridotta. Nel mondo contemporaneo, spiega Urry, questi sistemi includono i biglietti, le pompe di benzina, le transizioni di denaro, la sorveglianza, il controllo del traffico in internet.

La storia dei sistemi di mobilità rappresenta parte del processo di dominazione dell'uomo sulla natura. Come evidenzia Urry (2007: 51) «la padronanza degli esseri umani sulla natura è stata effettivamente acquisita grazie al loro movimento sopra, sotto e attraverso essa». Si è passati, infatti, da sistemi di mobilità tipici dell'era preindustriale come camminare, andare a cavallo o il trasporto navale a sistemi più complessi nati a partire dall'invenzione della macchina a vapore e dallo sviluppo tecnologico e industriale avvenuto per lo più in Francia e nel Regno Unito intorno al decennio che va al 1840 al 1850. Nel XX secolo questi sistemi si sono evoluti ulteriormente e si sono intrecciati alle trasformazioni che hanno caratterizzato la modernità, l'ideologia del progresso e dello sviluppo. In particolare, Urry evidenzia quattro caratteristiche costitutive dei sistemi di mobilità contemporanei. La prima riguarda il livello di complessità raggiunto da questi sistemi che richiede, da un lato, diversi sistemi esperti (Giddens, 1990) e, dall'altro, una crescente specializzazione delle conoscenze, la messa

a punto di nuovi programmi e software, la nascita di nuovi corsi universitari e di industrie specializzate. In questo modo gli utenti diventano sempre più alienati dal sistema che utilizzano e conseguentemente ne diventano più dipendenti. In secondo luogo, questi sistemi sono diventati sempre più interdipendenti fra loro. Anche il semplice viaggio quotidiano necessita, infatti, di una complessa organizzazione che dipende da sistemi multipli. Per il loro funzionamento questi sistemi dipendono dalla combinazione di sistemi informatici, infrastrutture e flussi d'informazione. Infine, proprio per la loro interdipendenza, questi sistemi stanno diventando sempre più vulnerabili perché, aumentando le connessioni, crescono le possibilità di errore, rischio o malfunzionamento di una o più parti del sistema.

Nel suo contributo al numero speciale “Automobilities”, John Urry (2005) definisce l'*automobility* a partire da alcuni elementi che nella particolare combinazione storica in cui si sono sviluppati hanno generato, e continuano a riprodurre, lo specifico carattere di dominazione che questo sistema è in grado di esercitare. Innanzitutto l'*automobility* è connessa con l'oggetto principale della produzione industriale del secolo scorso: i cambiamenti nei modi di produzione dell'industria automobilistica hanno, infatti, segnato profondamente le forme di produzione e le modalità dell'organizzazione del lavoro di fabbrica, nonché i modi attraverso cui le scienze sociali le hanno interpretate. Termini di uso comune in sociologia, come fordismo e post-fordismo, derivano dai modi di produzione sviluppati e impegnati nell'industria automobilistica. L'automobile rappresenta, inoltre, uno dei principali oggetti di consumo individuale: accanto a bisogni primari come l'abitare, l'automobile è venuta a configurarsi come uno di quei beni in grado di fornire status e identità a chi li possiede o utilizza.

Automobility però non è sinonimo di automobile, ma è un termine che viene utilizzato per riferirsi a un complesso insieme di connessioni tra industria dell'auto e altri tipi di attività: dai componenti agli accessori per le macchine, dalla raffinazione del petrolio alla sua distribuzione, dalla costruzione di case in aree suburbane alla pianificazione urbana, dalla pubblicità all'industria dell'intrattenimento, dalla costruzione di strade, ponti e tunnel all'invenzione del drive-in. La fortuna dell'*automobility*, secondo Urry (2005), risiede nel fatto di essere una modalità di spostamento 'quasi-privata': da un lato

ogni forma di mobilità presuppone l'attraversamento, il passaggio e l'utilizzo di spazio pubblico, dall'altro però l'automobile permette di viaggiare in questi luoghi all'interno di un involucro protetto. L'automobile di per sé non è altro che un oggetto di metallo, ma il significato simbolico delle macchine è insito nella loro funzione di avvicinare gli individui a livelli di autonomia di spostamento maggiori rispetto a tutti gli altri veicoli (Dupuy, 1995). Goffman (1967), per esempio, considera l'auto una *thick skin*, corazza, protettiva rispetto agli impatti fisici, linguistici e simbolici, costruita in opposizione ad altri utenti della strada, come pedoni o ciclisti che indossano come protezione praticamente solo gli abiti.

Automobility, inoltre, è anche l'insieme di significati e rappresentazioni connesse all'automobile. Secondo Urry i discorsi prodotti attorno all'*automobility* sono divenuti cultura dominante e costituiscono il frame entro cui viene pensata la vita sociale: si pensi ad esempio al significato attribuito al concetto di qualità della vita o alla definizione di ciò che è considerato necessario (fare e pensare) per essere a tutti gli effetti membri competenti della società. L'accesso ai *network* sociali e alle attività quotidiane è spesso facilitato – e a volte possibile solo se - si possiede un'automobile. Questa caratteristica dell'*automobility* sarà tema del terzo capitolo nel quale si mostrerà, attraverso l'analisi dei dati empirici, come possedere la patente diventi di per sé un modo per accedere ad attività che altrimenti sarebbero più difficili da portare avanti. L'automobile è infatti divenuto il sistema dominante agendo su diversi aspetti della vita sociale e culturale:

Il sistema automobile è più uno stile di vita, una modalità di organizzare la vita economica, sociale e culturale che solo in parte coinvolge lo spostamento delle persone da un luogo all'altro. È un (...) sistema autopoietico, straordinariamente adattativo, in espansione e capace di dominare altri sistemi grazie alla continua trasformazione dell'ambiente in cui gli altri operano (Urry, 2007: 110)

Quando Urry parla di sistema autopoietico si riferisce al fatto che il sistema *automobility* da un lato impone se stesso e dall'altro si auto-naturalizza. Innanzitutto ha completamente trasformato l'ambiente in cui le persone vivono. La costruzione di strade e autostrade, di quartieri residenziali e centri commerciali, di parcheggi e ponti sono solo alcuni degli esempi di come nella storia l'intervento architettonico e ingegneristico sul paesaggio abbia contemporaneamente permesso, facilitato e reso dominante il

sistema automobile.

Il potere che l'automobile ha sulla vita degli individui non viene esercitato e riprodotto solamente attraverso la colonizzazione dell'ambiente fisico, ma anche e contemporaneamente dell'immaginario culturale. L'automobile è entrata nell'immaginario collettivo italiano, fin dal periodo fascista: dapprima attraverso le gare di automobilismo sportivo e in seguito grazie ai discorsi prodotti dalla corrente del futurismo che vide nell'automobile il motore della civiltà industriale fascista (si pensi alla Balilla) (Paolini, 2007). È però durante il boom economico, periodo in cui muove i primi passi la motorizzazione di massa in Italia, che l'automobile comincia a incarnare sogni collettivi prima solo privilegio di pochi. Le scelte portate avanti dalla classe politica italiana hanno avuto, secondo Paolini, un'importanza straordinaria nella costruzione del mito dell'automobile.

In buona sostanza, anche il dibattito parlamentare era imbevuto del sogno che l'automobile rappresentava: quello di permettere di vivere meglio muovendosi senza difficoltà e in piena libertà, di lavorare e produrre con minore fatica, di avvicinarsi alla natura, di decentrare le abitazioni con il vantaggio di abitare in prossimità della campagna, di facilitare i viaggi e, conseguentemente, di favorire la conoscenza delle “bellezze” artistiche e paesaggistiche (Paolini, 2007: 69).

L'altro elemento della vita sociale in cui l'automobile si è imposta è l'immaginario culturale. Si pensi come esempio al modo in cui è articolata la mobilità a livello legislativo. L'essere membro competente sembra essere sempre più connesso all'esercizio di questo diritto fondamentale. Come sottolinea Cresswell (2006) parlando del panorama giuridico statunitense, esistono due pratiche di mobilità ritenute predominanti: la cittadinanza e il commercio. In questo lavoro di ricerca non ci occuperemo del commercio visto che tema d'interesse è la motorizzazione privata e non quella pubblica o commerciale. Ciò che interessa qui è, però, vedere come questo tipo di articolazione giuridica della mobilità abbia una forte influenza anche sulla vita quotidiana degli individui e sul modo che essi hanno di immaginarsi come appartenenti a una collettività.

Quando si parla di mobilità, infatti, non ci si riferisce semplicemente allo spostamento

nello spazio, essa viene spesso articolata e percepita come diritto umano fondamentale¹⁰ e come un diritto di cittadinanza¹¹. Esiste però una stretta relazione tra mobilità personale e crescita economica e, come sottolinea Urry, la giustificazione che viene spesso usata per questa, e altre, forme di libertà positiva è il Prodotto Interno Lordo dei paesi da cui le persone provengono. Non tutte le società, infatti, hanno lo stesso grado di mobilità. Più ricca è una società e più complessi sono le interconnessioni esistenti tra diversi sistemi di mobilità (Urry, 2007). Abbiamo infatti già sottolineato come l'accrescersi di forme sempre più veloci e complesse di mobilità, necessitano sistemi di immobilità. Il tema delle mobilità, quindi, si intreccia anche con questioni di disuguaglianza e con forme di esclusione. Da un lato non tutte le persone sono libere di muoversi dove e quando vogliono e dall'altro non in tutti i luoghi è possibile trovare sistemi di mobilità o infrastrutture che permettano questi movimenti.

1.2.5 Automobile e reti sociali

Le disuguaglianze di mobilità possono riguardare due aspetti distinti: da un lato il 'potenziale di movimento' e, dall'altro, l'accesso ai *network* sociali indispensabili per la vita quotidiana degli individui. Questi aspetti risultano fondamentali ai fini di questa ricerca e meritano di essere analizzati un po' in profondità. Il campo di questa ricerca, infatti, coinvolge individui che, proprio perché stanno prendendo la patente, sono in un momento della loro vita in cui stanno cercando di trasformare il loro potenziale di movimento entro l'acquisizione dell'accesso ai benefici veicolati dall'automobile. Allo stesso modo, come vedremo nei capitoli dedicati al materiale empirico, sono gli stessi intervistati che, pensando al loro futuro con l'automobile, parlano dei loro *network* sociali e di come la macchina sarà in grado di modificare la loro vita quotidiana.

¹⁰ Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo, Articolo 13 - Ogni individuo ha diritto alla libertà di movimento e di residenza entro i confini di ogni Stato. 2. Ogni individuo ha diritto di lasciare qualsiasi paese, incluso il proprio, e di ritornare nel proprio paese.

¹¹ Trattato di Maastricht, Articolo 8a - 1. Ogni cittadino dell'Unione ha il diritto di circolare e di soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri, fatte salve le limitazioni e le condizioni previste dal presente trattato e dalle disposizioni adottate in applicazione dello stesso. 2. Il Consiglio può adottare disposizioni intese a facilitare l'esercizio dei diritti di cui al paragrafo 1; salvo diversa disposizione del presente trattato, esso delibera all'unanimità su proposta della Commissione e previo parere conforme del Parlamento europeo.

Per quel che riguarda il primo tipo di disuguaglianza, Kaufmann utilizza il termine *motility* per riferirsi al «modo in cui un individuo si appropria di ciò che gli è possibile nel dominio della mobilità e utilizza questo potenziale per portare avanti le sue attività» (Kaufmann, 2002: 37). Il suo ragionamento parte dalla constatazione che l'incremento delle possibilità di spostamento, non coincide con un maggior grado di mobilità delle persone (questo anche come conseguenza della nascita di nuove tecnologie informatiche che permettono per esempio di lavorare da casa o di comunicare a lunga distanza). Il concetto di motilità è determinato da alcuni elementi interdipendenti quali l'accesso a diverse forme e gradi di mobilità, la competenza nel riconoscere e utilizzare la possibilità d'accesso e l'appropriazione di una particolare scelta di mobilità o immobilità. A partire da queste considerazioni Kaufmann evidenzia come in alcune società contemporanee esista una nuova forma di capitale, che egli chiama capitale di motilità. Differenti livelli di capitale di motilità permettono agli individui di «eludere le costrizioni spaziali che li legano. La qualità della vita spesso dipende nella ingegnosità delle soluzioni inventate e applicate» (Kaufmann, 2002: 103).

Urry (2007) invece si focalizza sull'importanza dei sistemi di mobilità per la vita quotidiana delle persone e sviluppa la nozione di capitale di motilità fornita da Kauffman trasformandola in quella di *network capital*. Secondo l'autore, questo tipo di capitale è in grado di suggerire quali possibilità o costrizioni le persone incontrano nel mantenimento delle relazioni sociali, lavorative, di cura, etc. La mobilità, infatti, è spesso collegata ai doveri, alle obbligazioni che ogni individuo ha rispetto agli altri individui significativi nella sua vita. Le reti di relazione in cui le persone sono inserite sono spesso intrecci di obbligazioni reciproche necessarie a dare forma alla vita quotidiana. La mobilità riguarda le routine sociali, quelle attività che possono essere svolte quando si arriva, prima di partire o durante il viaggio. Lavorare, prendersi cura dei propri familiari, fare la spesa, divertirsi o fare politica sono attività relazionali che coinvolgono, in un modo o nell'altro, il movimento o il 'potenziale di movimento'. Se la mobilità permette agli individui di incontrarsi faccia-a-faccia e di riprodurre la propria vita quotidiana, la questione dell'accesso ai *network* sociali diventa di rilevanza straordinaria.

Il *network capital* è «la capacità di produrre e sostenere relazioni sociali con le persone che non sono necessariamente prossime e che genera benefici di tipo emozionale, finanziario e pratico» (Urry, 2007: 197). Urry mette in luce otto elementi distinti che nella loro combinazione generano stratificazione sulla base del *network capital*. Non tutti questi elementi interessano l'*automobility*, ma vista l'importanza che assume il concetto di *network capital* in questa ricerca (a tale proposito rimando ai capitoli empirici) mi sembra comunque necessario elencarli. Il primo riguarda la disponibilità di appropriarsi dei documenti (visti, patente) e dei soldi necessari per viaggiare. Nel caso studio che stiamo analizzando, questo si traduce nel passare o meno gli esami necessari per la patente o avere i soldi per permettersi una macchina una volta ottenuto il documento. Il secondo concerne l'esistenza di 'altri a distanza' che offrono ospitalità e creano le possibilità per visite a intermittenza. Il terzo punto si riferisce alle capacità fisiche al viaggiare, ad esempio alla possibilità di portare i bagagli, di camminare, di accedere alle informazioni necessarie, di utilizzare le tecnologie informatiche, etc. Inoltre, il grado di *network capital* di un individuo è costituito dall'accesso ai - e l'utilizzo dei - punti in cui vengono immagazzinate le informazioni, come ad esempio le scuole guida. Un quinto elemento riguarda la capacità di tenersi in comunicazione con gli altri, sia quando si è in movimento che quando si è fermi in un luogo specifico. La possibilità di arrivare in luoghi d'incontro sicuri e appropriati (come alberghi, uffici, case) rappresenta un ulteriore elemento. Il settimo riguarda nello specifico l'accesso ai diversi sistemi di mobilità: macchina, treno, aereo, email, etc. Infine, troviamo la capacità di gestire e coordinare il tempo e altre risorse (ad esempio i soldi) soprattutto nel momento in cui c'è un fallimento del sistema che rompe la routine, come ad esempio un treno in ritardo o un incidente stradale.

La questione dell'accesso o dell'esclusione dai sistemi di mobilità e dalle reti sociali acquisisce un'importanza particolare se si considera che la mobilità è qualcosa che sempre più partecipa alla costituzione delle identità personali degli individui e del loro stile di vita. Il *capital network*, dunque, concerne anche temi quali la partecipazione sociale e la cittadinanza, dal momento in cui essere membro competente di una società significa avere accesso e saper utilizzare una serie di elementi che hanno a che vedere

con la mobilità.

Portare avanti le attività quotidiane che ciascuno di noi necessita di svolgere (lavoro, studio, tempo libero, cura delle persone care) è infatti parte di questo diritto fondamentale, è parte dei compiti dei membri competenti della società. Come sottolinea Turner,

La cittadinanza può essere definita come un set di pratiche (giuridiche, politiche, economiche e culturali) che definiscono la persona come membro competente della società, e che di conseguenza danno forma al flusso di risorse disponibili alle persone o ai gruppi (Turner, 1993: 2)

Nell'attuale configurazione sociale, l'accesso ai *network* che caratterizzano le vite degli individui è, vincolata all'accesso ai sistemi di mobilità. In particolare, la possibilità di guidare è diventata una delle risorse indispensabili per accedere alle attività, ai valori e ai beni che sembrano determinare una piena cittadinanza. In questo caso il concetto di cittadinanza non è articolato in termini di possesso di uno status giuridico particolare o di documenti specifici, ma si avvicina di più al termine inglese *membership* riferito, quindi, a una serie di competenze tecnico-culturali in grado di definire chi è membro competente di una società e chi no. In particolare, «essere in grado di incontrare le persone faccia a faccia è cruciale per continuare a essere membri di un *network*» (Cass, Shove e Urry, 2005: 545). Essere autonomi e liberi nell'accedere ai propri *network* lavorativi, familiari o amicali sono valori ritenuti imprescindibili e sono parte di ciò che caratterizza i membri adulti della nostra società.

1.2.6 Automobility e processi di individualizzazione

Un'altra caratteristica dell'*automobility* riguarda la tensione che è in grado di creare tra elementi di flessibilità e coercizione. In termini di flessibilità l'*automobility* favorisce le possibilità che gli individui hanno di spostarsi tra un luogo e un altro e, di conseguenza, anche la sfera delle possibilità d'azione.

La sua flessibilità permette al guidatore di viaggiare a tutta velocità, in qualsiasi momento e direzione lungo il complesso sistema stradale delle società occidentali che connettono la maggior parte delle case, dei posti di lavoro e dei luoghi di svago

(Urry, 2006: 19)

Grazie alla pervasività della rete stradale il sistema automobile garantisce una libertà di movimento che gli altri sistemi non sono in grado di offrire. Il percorso storico e le scelte politiche che hanno portato all'attuale espansione delle strade, hanno contribuito a modificare il senso comune di distanza e vicinanza dei luoghi avvicinando le periferie ai centri, connettendo luoghi che prima erano remoti, contribuendo alla creazione di un senso di unità spaziale (e nazionale) (Koshar, 2004). La flessibilità del sistema *automobility* non riguarda solo la contrazione dello spazio, ma anche le modalità con cui le persone concepiscono il tempo in relazione alla loro mobilità personale. L'automobile, al contrario di altri mezzi di trasporto che viaggiano a grandi velocità, è disponibile ventiquattro ore su ventiquattro e può essere utilizzata secondo un programma orario individualizzato (Sheller e Urry, 2006).

Se da un lato l'*automobility* seduce e 'libera' l'uso del tempo e dello spazio, dall'altro il suo dominio sulle altre forme di mobilità imbriglia gli individui entro tale flessibilità. Infatti, l'*automobility* «obbliga le persone a giocare con frammenti di tempo e le mette di fronte alle costrizioni spaziali e temporali che il sistema stesso genera» (Sheller e Urry, 2000: 744). Ciò che comunemente chiamiamo vita sociale è ormai possibile quasi esclusivamente attraverso l'utilizzo o la dipendenza dall'automobile. Come suggerisce Urry

Automobility è una specie di Frankenstein, in grado di espandere la sfera d'azione individuale in un reame di libertà e flessibilità in base al quale abitare l'automobile può essere visto positivamente, ma anche costringe gli 'utilizzatori' dell'automobile a vivere la loro vita allungata da un punto di vista spaziale e compressa da un punto di vista temporale (Sheller e Urry, 2006: 20)

La flessibilità dell'automobile ha portato a grandi cambiamenti nei modi in cui le persone vivono le loro vite: la separazione casa – lavoro, la dislocazione delle attività di cura, di consumo e di *leisure*. Senza l'accesso all'automobile anche le attività che sembrano banali divengono più complicate da svolgere, perché la forma di mobilità auto-centrata è quella che permette la riproduzione sociale, in occidente e sempre più diffusamente in tutto il globo. Ciò che da un lato libera, dall'altro intrappola; ciò che da un lato può diventare una forma di *empowerment*, dall'altro invece può rendere incapaci

le persone che non sono guidatori. Nella letteratura in lingua inglese viene utilizzato il verbo *to disable* che permette di evidenziare con un unico termine due aspetti importanti. Da un lato il fatto che il dominio dell'automobile (non solo dal punto di vista dell'immaginario, ma anche in termini di infrastrutture) rende più immobili o più in pericolo gli altri utenti della strada. Dall'altro si riferisce alla complessa relazione essere umano-macchina (di cui ci occuperemo più avanti in questo capitolo): se l'automobile può essere vista come prolungamento metallico del corpo umano, le persone che ne sono sprovviste (bambini, non-guidatori) sono 'fisicamente' privati di alcune abilità, opportunità e capacità.

Abbiamo visto in precedenza come il controllo sul proprio tempo, sulle distanze e sugli spazi da raggiungere abbiano avuto una crescente importanza nella formazione dell'idea stessa di individuo e di modernità. Sottostare alle regole del trasporto pubblico, per esempio, significa regolare il ritmo e lo spazio della propria vita quotidiana agli orari e ai tragitti del mezzo che si utilizza per spostarsi. Il sistema di mobilità auto-centrato ha trasformato il concetto di tempo entro quello di convenienza: sganciando il guidatore dagli orari pubblici, questo sistema investe gli individui del potere di organizzare il tempo della loro vita sociale (Urry, 2007). Anche per questo motivo l'*automobility* incarna quegli assunti caratteristici dei processi di individualizzazione tipici del capitalismo,

Che vanno dall'identificazione della libertà con le scelte individuali al consolidarsi dell'universalismo e dell'impersonalità delle relazioni sociali, dall'idea che i bisogni umani siano infiniti e indefiniti all'idea che ciascuno possa e debba trovare uno stile proprio e il più personale possibili (Sassatelli, 2004: 22).

Questa accezione di mobilità costruita intorno alla libertà dei singoli è inscritta nella storia sociale dell'automobile: nata come bene di lusso, rispondeva all'esigenza di autodeterminazione della borghesia di fine ottocento (Bachmair, 1991). Inoltre l'acquisto, il consumo e l'utilizzo dell'automobile costituiscono fattori fondamentali per stimolare e soddisfare alcuni aspetti della vita psichica e sociale: risparmiare tempo, acquisire status, soddisfare l'ego, incontrare e vincere certe sfide, acquisire competenze, mantenere legami sociali (Freund e Martin, 1997). Attraverso le attività quotidiane viene ricorsivamente confermata e riprodotta la forza e l'importanza dell'ipermobilità .

La cultura dell'ipermobilità è associata dunque a due valori fondamentali del capitalismo: la velocità e la libertà. Libertà di chi, da che cosa? Velocità per chi, a che prezzo? A livello di senso comune la possibilità – o la necessità – di spostarsi nel modo più veloce e confortevole da un luogo all'altro è un assunto che non viene messo in discussione: si ritiene giusto che le persone si possano muovere velocemente e liberamente, anche se il prezzo da pagare in termini di costi sociali, umani, ambientali può essere molto elevato (Jensen, 2006). Approfondiremo nei capitoli dedicati all'analisi dei materiali empirici le modalità attraverso cui gli individui articolano questi concetti.

Altre due caratteristiche irrinunciabili dell'automobile sono la necessità e la comodità. Un sistema sociale organizzato secondo i principi dell'ipermobilità tende a rendere la maggior parte delle persone dipendenti dalla macchina: guidare diviene indispensabile per lo svolgimento delle attività quotidiane e di conseguenza la macchina diventa necessaria. La retorica della necessità dell'automobile è costruita e rinforzata principalmente attraverso due meccanismi. Innanzitutto entrano in gioco variabili geografiche e ambientali: il paesaggio è dominato dalla presenza delle automobili e da infrastrutture e servizi che ne facilitano l'utilizzo e che, contemporaneamente, sfavoriscono altre forme di mobilità (Urry, 2007). In secondo luogo, la forza dell'automobile risiede nella forza simbolica dei messaggi prodotti sull'automobile rispetto a quelli che circolano su altri sistemi di mobilità (Redshaw, 2009). Il risultato della combinazione di questi due elementi è che, anche in presenza di alternative valide, comode e sostenibili, le scelte delle persone ricadono spesso sull'utilizzo dell'auto, proprio in nome di quella autonomia individuale, articolata in termini di libertà di scelta e di controllo sullo spazio e sul tempo promessi dall'automobile. Una ricerca del 2009, commissionata dalla compagnia di assicurazioni Europe Assistance e basata su 6000 questionari, mette in luce che il 42% del campione considera l'automobile come necessaria per gli spostamenti quotidiani. In particolare, il 53% usa l'auto per coprire distanze medie, il 35,5 per coprire distanze brevi o molto brevi e solo l'11,5 per viaggi a lunga percorrenza.

Anche per quel che riguarda la comodità, gli assunti base dell'ipermobilità permettono la costruzione di discorsi basati sull'importanza del controllo sul proprio tempo e spazio

di azione. L'automobile è comoda perché non dobbiamo aspettare nessuno che ci dia un passaggio o stare alla pensilina sperando che il nostro tram sia il prossimo. Soprattutto però, la macchina è comoda perché ci permette di viaggiare nel mondo entro uno spazio familiare, spesso personalizzato, di ascoltare la musica che ci piace, di portare in giro i nostri amici e le persone care. La macchina permette di attraversare spazi, spesso anonimi, mentre abitiamo un luogo domestico carico di ricordi ed emotività (Urry, 2006).

Da quanto detto fino a questo momento emerge che i processi di individualizzazione e il successo dell'automobile sono eventi che s'intrecciano e si rafforzano vicendevolmente. Secondo l'antropologo Daniel Miller (2008) l'enfasi sull'individuo, costruito come 'altro' rispetto alla società, è il fondamento del liberalismo. L'individuo viene interpretato come soggetto che ha il diritto e la possibilità del controllo sulla natura, sul tempo, sullo spazio circostante e sul ritmo di tutto il resto della società. La salvaguardia del diritto di scelta, della libertà di andare, della comodità individuale sono l'ordine morale e simbolico che governa tutto il nostro sistema sociale. Questo suggerisce che i miti prodotti intorno all'automobile offrano uno sguardo attraverso cui analizzare alcune delle assunzioni cosmogoniche della società capitalista. Questi miti ci dicono, infatti, che l'automobile permette di avere la libertà di spostarsi dove, come e quando si vuole, ci dicono che non ne possiamo fare più a meno, sia perché è comoda sia perché è la nostra stessa organizzazione sociale. Questo meccanismo discorsivo potentissimo funziona attraverso un argomento morale (e ideologico): come si fa a non perseguire quella libertà promessa dall'automobile? Chi può essere contrario al possedere gradi di autonomia che altrimenti non sarebbero possibili? Come si può rinunciare a certe comodità? Insomma, come si fa a essere contro all'automobile e a ciò che essa rappresenta? Come si fa a resistervi?

Quel che a mio avviso emerge dalla letteratura fin qui esposta è che l'automobile può essere considerata un oggetto politico perché incarna alcuni dei valori fondanti e delle ideologie culturali del capitalismo: la velocità, il controllo individuale sul tempo e sullo spazio, la libertà individuale sopra ogni altra forma di libertà, l'enfasi sulla centralità dell'individuo, l'idea che l'identità sia basata principalmente sulle scelte di consumo.

Come afferma Gilroy,

Queste automobili sono prodotte, ma abbiamo visto come esse stesse siano cospicuamente produttive. (...) le macchine sono parte integrante della privatizzazione, individualizzazione ed emozionalizzazione della società dei consumi nel suo complesso. Esse sono la merce per eccellenza e come tali non ci aiutano solo a periodizzare il nostro incontro con il capitalismo lungo tutta la sua fase industriale, esse politicizzano e moralizzano la vita quotidiana in configurazioni imprevedibili (Gilroy, 2001: 89)

1.2.7 Automobile e consumo.

Proprio perché l'automobile incarna certi assunti di base delle società capitaliste, come quelli che abbiamo appena descritto, essa ha anche caratterizzato la storia dei consumi dell'ultimo secolo. Gli oggetti ci circondano e hanno un grosso effetto sul nostro modo di comportarci, sul nostro modo di relazionarci con essi e con gli altri esseri umani.

Gartman (2004) traccia un'analisi delle interconnessioni tra consumo e automobile. L'autore, basandosi sulla storia sociale dell'automobile negli Stati Uniti, definisce tre diverse 'ere dell'automobile' che corrispondono ad altrettante teorie del consumo. La periodizzazione proposta in questo articolo è basata su una ricerca empirica su consumo e automobile negli Stati Uniti pubblicata nel volume "Auto-opium" (Gartman, 1994). Come suggerisce lo stesso autore, lo sviluppo dell'industria automobilistica e del consumo di automobili negli Stati Uniti e in Europa ha avuto tempi diversi, anche se percorsi simili. Nonostante la specificità del contesto a cui Gartman si riferisce, infatti, molte analogie possono essere ritrovate con la storia sociale dell'automobile nei contesti europei. Lo stesso autore sottolinea come ci sia

Un tema o impulso comune che sta sotto a tutte queste fasi – la ricerca per l'identità individuale all'interno della società capitalistica la quale persegue la promessa di autonomia, ma simultaneamente la nega nell'eteronomia economica. (Gartman, 2004: 170).

La prima di queste ere si riferisce ai primi passi dell'automobile nel mercato. Siamo agli inizi del 1900, periodo in cui le automobili erano molto costose e potevano essere comprate e utilizzate solo dall'alta borghesia. In questa prima fase l'automobile era utilizzata principalmente per attività di *leisure* e simboleggiava ricchezza e ostentazione.

In quegli anni le attività ricreative e l'uso del tempo libero distanziavano un'intera classe sociale dal resto della società (Gartman, 2004). Anche in Italia assistiamo a una fase simile, seppur con una periodizzazione diversa: il primo momento di espansione del mercato automobilistico avvenne durante il periodo fascista. L'immagine dell'Italia che il regime voleva costruire, ovvero quella di una nazione moderna, industrializzata e progredita, si incarnava perfettamente nell'automobile e nei sogni che essa prometteva, portando il regime ad attuare politiche protezionistiche. Non esistono dati sufficienti per tracciare un profilo preciso del guidatore dell'epoca, però

Il costo della vita non era a buon mercato e, conseguentemente, l'automobile era un lusso che potevano permettersi davvero in pochi, anche perché i costi annuali di esercizio erano elevati. (Paolini, 2007: 27)

Gartman (2004) afferma che questa prima fase del mercato automobilistico è coerente con la teoria del consumo come distinzione di classe proposta da Bourdieu (2001) . Gli oggetti culturali portano con sé significati socialmente costruiti che testimoniano la posizione sociale dell'individuo che li possiede. Il gusto del consumatore opera in base a una logica distintiva, che Bourdieu chiama *habitus*, una «struttura strutturante» il nostro modo di relazionarci al mondo (Sassatelli, 2004: 121), di usare il corpo e selezionare le esperienze che provocano piacere o malessere.

Con l'avvento della produzione di massa, essere proprietari di una macchina non fu più interpretato come simbolo di distinzione, soprattutto in relazione al fatto che i nuovi modi di produzione esigevano nuovi modelli di consumo. Nel 1914, poco dopo aver introdotto la catena di montaggio nelle sue fabbriche, Henry Ford istituì il 'Five Dollar Day Program' che permise contemporaneamente l'aumento degli stipendi dei lavoratori e la creazione di nuovi consumatori per le sue macchine. Nozioni quali efficienza e funzionalità permisero la costruzioni di automobili sempre più semplici, veloci ed economiche, seppur la distinzione tra auto di lusso e utilitarie rimase (Gartman, 2004).

Secondo Paolini, tra il 1946 e il 1959 assistiamo ai prodromi della motorizzazione di massa in Italia, anche se, come dimostrato da una ricerca del 1959 condotta dalla Doga (citata in Paolini 2007), non si può parlare di una vera e propria motorizzazione di massa perché i guidatori dell'epoca appartenevano principalmente alla classe media.

L'età dell'oro dell'economia italiana, e della motorizzazione privata, sono gli anni Sessanta del secolo scorso. Sono anni in cui anche la classe operaia vuole sentirsi parte della società del benessere, accessibile solamente mediante il possesso di beni durevoli, quali la televisione, il frigorifero, la lavatrice e, ovviamente, l'automobile.

In questo nuovo panorama però le differenze tra classi, più che ordinate secondo una gerarchia simbolica, venivano nascoste dalla nascente cultura di massa. Secondo Gartman la tradizione sociologica che meglio spiega questa seconda era dell'automobile è quella della Scuola di Francoforte. Secondo Adorno (1984), infatti,

Gli oggetti di consumo come l'automobile oscurano le relazioni di classe inscritte nella loro produzione dietro una facciata reificata di individualità di massa, dando ai consumatori differenti quantità della medesima illusione per scongiurare il loro rifiuto della produzione di massa (Gartman, 2004: 170).

Secondo gli studiosi della Scuola di Francoforte, le diverse condizioni lavorative e salariali assieme ai livelli d'istruzione continuano a rappresentare disuguaglianze di classe. Queste differenze permangono nella sfera della produzione, mentre in quella del consumo vengono a sfumarsi e diluirsi grazie alle nuove possibilità di acquisto e ai conseguenti cambiamenti dei bisogni e dei costumi della classe operaia.

Negli Stati Uniti le contraddizioni di un sistema basato sull'individualità di massa, sostiene Gartman, cominciarono a far sentire i loro effetti agli inizi degli anni Sessanta. Un numero sempre crescente di individui poterono accedere ai benefici legati all'automobile (possibilità di fare gite in campagna, spostamenti frequenti e veloci, ecc.), producendo come risultato, da un lato, l'inasprirsi di probative quali il traffico, l'inquinamento, gli incidenti stradali e il rumore e, dall'altro l'erosione del piacere e delle promesse dell'*automobility*. Fu in questo stesso periodo che negli Stati Uniti il sogno dell'automobile cominciò a vacillare e diversi movimenti (soprattutto di ambientalisti e consumatori) si fecero promotori di campagne contro l'automobile. Discuteremo più avanti in questo capitolo come tali criticità, aggiungendosi ai significati disponibili nella cultura popolare per parlare di automobile, abbiano avuto un ruolo di straordinaria importanza nel modificare l'immaginario connesso alla macchina. La terza era dell'automobile è, quindi, caratterizzata dal tentativo di superare questa crisi d'immagine attraverso un cambiamento dei prodotti offerti sul mercato. La risposta fu quella di

creare nuovi modelli di autovetture differenziati soprattutto a livello estetico. Ciascuna nuova tipologia di macchine (compatte, sportive, di lusso, ecc.) è rivolta a specifiche nicchie di consumatori, sulla base di categorie diverse da quella di classe. I mutamenti che caratterizzarono il mondo industriale di quegli anni riguardarono i modi di produzione, i prodotti offerti sul mercato e le modalità di consumo. Tra gli anni Settanta e gli anni Ottanta si passò dal Fordismo al Toyotismo, un sistema più flessibile ed efficiente che, attraverso il sistema del *just in time*, permetteva di non avere giacenze invendute. Si passerà poi, tra gli anni Ottanta e Novanta al modello di produzione postfordista. Il postfordismo è caratterizzato, come il *just in time*, dalla produzione di piccole infornate di prodotti, dall'enfasi posta su gruppi di consumatori aventi specifiche finalità e bisogni e dalla progressiva deregolamentazione statale con la conseguente nascita del mercato globale e delle multinazionali (Gartman, 2004).

Quello che è importante sottolineare è che in questa fase dello sviluppo del settore automobilistico diventano importanti gli stili di vita: le automobili sono disegnate pensando a diversi modi di vivere il tempo libero e alle identità particolari dei consumatori. Secondo Gartman, un'interessante lettura delle nuove modalità di concepire il consumo, tipiche di questa fase, è quella proposta dai *cultural studies* britannici. In particolare, autori come Stuart Hall evidenziano come il capitalismo avanzato sia caratterizzato da un'alta diversificazione e frammentazione. L'identità di classe, che definisce la posizione di un individuo rispetto al resto della società, comincia a sgretolarsi, soprattutto in seguito alle critiche sociali portate avanti da diversi movimenti di contestazione e avanguardie degli anni Sessanta e Settanta (femminismo, Black panthers, ecc.). La nascita di gruppi culturali e politici sulla base di temi non-economici e non di classe segnano, secondo questi autori, anche il crollo della distinzione tra cultura alta e cultura di massa (Hall, 1958). Il genere, l'orientamento sessuale, l'età, gli stili di vita o la subcultura di riferimento diventano le variabili attorno alle quali si organizzano le identità individuali e si costruiscono nuove categorie di consumatori e nuove esigenze di consumo. Una lettura simile è quella proposta da Daniel Miller nel volume "Car cultures" da lui curato nel 2001. La tesi di fondo di questo testo è che le persone vedono ed esprimono se stesse attraverso la macchina.

Miller, però, si pone in contrasto con la tendenza a studiare l'automobile mettendo l'accento solamente sulle sue negatività, perché rischiano di non vedere in essa «un mezzo per resistere all'alienazione più che un segno di alienazione» (Miller, 2001: 3). La prospettiva antropologica proposta da Miller vuole evidenziare l'importanza del contesto d'uso, dei significati culturali propri di quei contesti e delle pratiche che permettono all'automobile di esprimere la sua umanità.

1.2.8 L'automobile come veicolo del Sè.

Il consumo è un ciclo e come tale è composto da diversi momenti che contemporaneamente influiscono sui processi di produzione e acquisizione di oggetti.

La nozione del ciclo implica che gli oggetti non si muovono solamente dentro e fuori la compravendita, ma che il loro status è costantemente nel flusso visto che essi si muovono attraverso i vari momenti del consumo (Carrabine e Longhurst, 2002:187).

In questa sezione vedremo in che modo la macchina veicola significati, valori e identità che riguardano le soggettività degli individui che trasporta e il loro modo di appropriarsi e trasformare questo oggetto per farlo proprio e renderlo, in qualche modo, unico.

L'automobile può assumere una molteplicità di significati; il senso che le viene attribuito varia a seconda dei diversi gruppi sociali e degli scopi, dei valori e delle culture che caratterizzano tali gruppi. Un esempio in questo senso è lo studio di Hebdige (1979) in cui analizzò il modo in cui i Mods trasformarono il motorino da un mezzo di trasporto rispettabile entro il simbolo di quella specifica subcultura e della solidarietà entro quel gruppo. In questa ricerca ho deciso di concentrarmi maggiormente sulle interpretazioni di senso comune riferite all'automobile. Studiare il senso comune o parlare di cultura dominante non significa, però, negare l'esistenza di una serie di modalità specifiche e differenziate di relazionarsi, pensare e usare la macchina. In questo senso, il progetto teorico di Daniel Miller (2001), più attento alle diversità e alle specificità culturali attraverso le quali l'automobile veicola una certa dose di umanità, convive in questo testo con l'intenzione di decostruire gli assunti culturali che sostengono la cultura dominante dell'*automobility*.

Alcuni autori afferenti alla tradizione sociologica detta Scot (*Social construction of technology*) parlano di *interpretative flexibility* per riferirsi al fatto che diversi gruppi sociali associano alle tecnologie, agli oggetti o agli artefatti diversi significati (Kline e Pinch, 1996). Questi specifici modi di comprendere un oggetto, o il modo in cui funziona, portano gli utilizzatori ad appropriarsene in modi diversificati, a volte fino a cambiarne radicalmente il valore e la funzione d'uso (Bicker e Law, 1992). Un esempio di diversi modi di interpretare l'automobile ci viene fornito da Paolini (2007), il quale racconta come la macchina veniva vissuta e interpretata in modi diversi, e spesso contrastanti, dai giovani, dagli adulti, dai politici o dagli intellettuali:

Nel giugno 1955, un giudice della Corte di Cassazione di Roma arrivò a emettere una sentenza in cui faceva rientrare il bacio, qualora scambiato all'interno dell'abitacolo dell'automobile, nella categoria degli atti osceni, punibile con una pena variabile da tre mesi a tre anni di reclusione (Paolini, 2007: 53)

In Italia, soprattutto nel periodo che va dalla fine degli anni Cinquanta alla fine degli anni Settanta, l'automobile è stata il motore di diverse trasformazioni sociali e culturali. Innanzitutto, la crescita delle possibilità di mobilità privata ha fortemente modificato le abitudini quotidiane delle persone e le modalità di gestire il tempo libero (Paolini, 2005). L'automobile cominciò a essere usata dalla maggior parte degli automobilisti per spostarsi da casa al lavoro, sia nel contesto urbano che extraurbano; per raggiungere locali e attività ricreative, soprattutto negli orari serali; per portare la famiglia in gita fuori città; e infine, per le vacanze estive. Grazie all'automobile anche il settore del turismo, strategico per l'economia italiana, ebbe una crescita esponenziale. La costruzione di autostrade e reti stradali, più adatte alle nuove esigenze di mobilità, ci segnala come l'intervento politico facilitò questo processo (Paolini, 2005). Le vacanze in agosto a bordo di un'autovettura fanno parte del nostro immaginario collettivo: evocano tutt'oggi le immagini di 'esodo', di 'partenze intelligenti' e di macchine caricate all'inverosimile. Inoltre,

La macchina contribuì a unificare l'Italia: mentre la televisione abbatteva le barriere linguistiche, l'auto accorciava le distanze fisiche annullando la segregazione geografica dei piccoli paesi esclusi dalle reti di trasporto pubblico (Paolini, 2007: 77)

La macchina, quindi, facilitò la possibilità di sviluppo economico per una serie di nuovi

settori come appunto quello turistico o quello connesso allo svago, aprendo mercati e creando nuovi bisogni di consumo. Un altro aspetto della vita quotidiana ed economica sul quale l'automobile ebbe un grosso impatto fu la nascita della grande distribuzione. Senza la possibilità di muoversi in automobile per andare a fare la spesa al centro commerciale, l'idea stessa di grossi poli di vendita fuori dal centro abitato non avrebbe avuto successo (Paolini, 2005). Dall'altro, la nascita dei grandi magazzini ha modificato l'organizzazione del lavoro domestico di molte famiglie perché acconsentiva di risparmiare tempo facendo, ad esempio, un'unica grossa spesa una volta al mese anziché servirsi nel negozio sotto casa.

Abbiamo visto nel paragrafo precedente che, secondo i *cultural studies*, le alleanze di classe vengono erose dalla trasformazione del lavoratore (dell'operaio) in consumatore. «Quando compri la tua seconda automobile, assicurati che sia una Morris». Questo è uno degli esempi citati da Hall (1958) per discutere il ruolo attivo della pubblicità nella creazione di questo senso di 'assenza di classe'. Utilizzando il pronome personale alla seconda persona singolare il messaggio produce nel lettore la sensazione di essere un individuo isolato, non appartenente a nessun gruppo di riferimento, libero di scegliere in base alle proprie 'vere' esigenze personali. Libero dai vincoli della propria posizione di classe, l'individuo può ora identificare i propri bisogni, necessità e sogni lungo traiettorie identitarie differenti: particolare rilevanza vengono assunte da variabili quale il genere, l'età, l'etnia o la sessualità. Seguendo Bauman (2006: 97)

La mobilità e la 'flessibilità dell'identificazione' che caratterizzano il tipo di vita da 'shopping continuo' non sono tanto veicoli di emancipazione quanto strumenti di redistribuzione delle libertà.

Da un punto di vista storico e culturale età e genere rappresentano le variabili che contribuiscono maggiormente a strutturare le identità degli individui nella loro relazione materiale con l'automobile.

Il giovane, come categoria sociale ed economica, nasce intorno alla fine degli anni Cinquanta, prima di allora non erano mai esistiti adolescenti e giovani per come vengono definiti attualmente. Una nascita determinata da una serie di circostanze favorevoli tra le quali: una maggiore disponibilità economica (paghetta e welfare state),

la consapevolezza di vivere un momento storico fortunato, ovvero senza guerre, senza preoccupazioni e con tanto tempo libero e, infine, la semplicemente scoperta del piacere di stare con i propri coetanei (Donadio e Giannotti, 1996). L'emergere di questa nuova categoria sociale, presto trasformata anche in categoria di consumatori, fu, da un lato, specchio di trasformazioni in atto nella società dell'epoca e, dall'altro, fu motore di ulteriori mutamenti.

Sono le trasformazioni che investono il paese in un arco di tempo abbastanza breve, il decennio 1958-1968, a porre l'esigenza di una nuova rappresentazione sociale della gioventù che sia in linea con quella dei paesi industriali più avanzati (Dal Lago, Molinari, 2001: 14).

Questo processo è stato facilitato anche dalla circolazione di prodotti culturali provenienti dagli Stati Uniti; i valori del sogno americano e del *american way of life* suscitano l'interesse e la curiosità di un'intera generazione (Paolini, 2007). Sempre in questi anni, cominciano a circolare anche diversi discorsi che dipingono l'automobile e la mobilità personale come elementi di emancipazione del giovane (e della giovane) dal contesto tradizionale, familiare e locale: film come *Gioventù bruciata* e romanzi come *On the road* diventano simbolo del binomio giovani – automobile e contribuiscono alla nascita di sottoculture che spesso rompevano con i valori tradizionali e offendevano la cultura dominante. Come ci ricorda Paolini

Si pensi all'impulso dato dall'automobile all'industria dell'intrattenimento, il cui sviluppo fu indubbiamente favorito anche dal prepotente emergere dei giovani come soggetto autonomo e ben definito: grazie alla mobilità personale permessa dall'autovetture i giovani (e non solo loro) potevano superare facilmente i confini dei quartieri e recarsi al cinema, alle feste private, nei locali da ballo, ai concerti (Paolini, 2007: 75)

Tutt'oggi, il rapporto tra automobili e giovani sembra essere interpretato lungo due linee: da un lato l'interesse per le sottoculture e i significati che veicolano e dall'altro l'allarme per le pratiche di guida dei neopatentati. Un esempio di sottocultura giovanile che ha recentemente attirato l'attenzione dei sociologi è il *raggare* (O'Dell, 2001). Questo gruppo formato da giovani maschi provenienti dalla classe lavoratrice svedese recupera e utilizza auto d'epoca americane degli anni Cinquanta o Sessanta. Attraverso una distinzione basata sul gusto e sull'estetica, i *raggare* prendono le distanze dalla cultura dominante in Svezia, che preferisce macchine sobrie ed efficienti. L'automobile

diventa lo strumento per distinguersi dalla classe media svedese che vede nelle automobili americani un simbolo di volgarità, declino morale e pericolo. Come suggerisce O'Dell (2001: 115)

L'automobile diventa un luogo di espressione del sé, e i ragazzi sviluppano i loro specifici codici estetici che sono solo parzialmente una reazione contro la preferenza svedese, dominante e normativa, per il pratico e il razionale.

Ciò che i ragazzi mettono in atto è una forma di «resistenza rituale» (Hall e Jefferson, 1976), ovvero un processo di riappropriazione e negoziazione continua, in cui gli oggetti (nel nostro caso le macchine) vengono

Rimossi dal loro contesto originario, privati di alcuni dei loro caratteri convenzionali e riutilizzati dai membri del gruppo in un insieme nuovo e coerente nel quale acquistano uno speciale significato (Murdock e McCron 1976: 199).

La maggior parte della letteratura reperibile sul tema del rapporto tra giovani e automobili, soprattutto quella in lingua italiana, è interessata principalmente a tracciare un profilo dei giovani considerati come 'problema'. La maggior parte di questi studi, prodotti nell'ambito della psicologia viaria o dell'epidemiologia, si sono concentrati sui temi della sicurezza stradale, degli incidenti, degli errori e delle pratiche sociali, come l'uso di alcol e di sostanze psicotrope, che incidono negativamente sulla guida e l'attenzione (Redshaw, 2008). In questo ambito poca attenzione è stata data all'aspetto simbolico: la differente valutazione individuale del rischio, connesso alla mobilità, e la diversa interpretazione dei concetti di devianza e normalità danno forma alle rappresentazioni culturali e valoriali attraverso le quali gli attori sociali attribuiscono significato alla sicurezza stradale (De Cristofaro Longo, 2001). Come vedremo nei capitoli dedicati all'analisi del materiale empirico, gli atteggiamenti e i valori individuali si formano sulla base di ciò che viene definito legittimo dalla cultura dominante, unitamente però alle prescrizioni informali che derivano dalla cultura del proprio sottogruppo di riferimento, ovvero in associazione con l'appartenenza di genere, l'età, o gli stili di vita propri di specifici gruppi. Questi atteggiamenti e valori influenzano il rispetto delle regole formali dando forma a diverse interpretazioni delle norme e a specifiche «culture della sicurezza stradale» (De Cristofaro Longo, 2001).

Per quel che riguarda il genere, anche al di fuori dell'Italia, la cultura popolare è ancora

fortemente segnata da credenze e stereotipi che vede le donne come naturalmente incapaci, o meno capaci, di guidare. Femminilità e mascolinità sono, però, strutture di relazioni sociali e non ruoli statici (Donaldson, 1993). La costruzione delle identità di genere, così come della tecnologia, è un processo relazionale e avviene nelle interazioni sociali quotidiane tra individui e tra individui e oggetti (Faulkner, 2001). Nel caso dell'automobile il fatto che siano le competenze tecniche a definire la posizione di genere nella società ha contribuito a rinforzare uno specifico sistema di relazioni di genere (Cockburn, 1983; Wajcman, 1991). Sembra banale ricordare come la socializzazione primaria strutturi profondamente le modalità con cui ciascun individuo si relaziona col mondo circostante e come in alcuni ambiti della vita sociale la differenziazione dei ruoli di genere si presenta con grande evidenza, e il rapporto con la tecnologia è sicuramente uno di questi. Da un lato sono le stesse donne che spesso incorporano paure, tabù o timidezze nei confronti della tecnologia e, dall'altro, questo processo di incorporazione viene utilizzato come evidenza empirica della naturale incapacità delle donne. Ne è un esempio questo stralcio preso da un articolo di Quattroruote del 1961

Anche la scarsa attitudine femminile ad assimilare le nozioni meccaniche più semplice alimenta gli aneddoti che fanno cornice alla figura della donna-guidatrice e purtroppo, anche se involontariamente, sono proprio le donne che offrono il destro alle storielle più esilaranti [...] Ma anche se siamo convinti della superiorità maschile nella guida, le statistiche, gli istruttori, gli psicologi e la Polizia Stradale non la pensano così (Quattroruote, Marzo 1961, cit. in Paolini 2007: 78)

La rappresentazione simbolica dell'automobile è strettamente connessa con i miti e le icone storicamente associate all'immagine pubblica degli uomini, visto di volta in volta come avventuriero, esploratore, conquistatore o eroe (Whitehead, 2002). L'automobile rimanda spesso alla potenza (sessuale) del maschio adulto nella giungla della strada e del traffico. Anche il corpo delle donne e l'automobile possono descriversi mutualmente, ma in questo caso a partire da differenti valori, come la protezione o la seduzione. Il tema è complesso perché né l'immagine della mascolinità (o della femminilità) né l'automobile sono categorie fisse, ma contengono possibilità multiple e sono costruite nella relazione con gli altri elementi. Baudrillard evidenzia con maestria questo aspetto:

A seconda dell'uso che se ne fa e delle sue caratteristiche (dallo spider da corsa alla comoda berlina) l'automobile si presta altrettanto bene a un investimento di potenza come a un investimento di rifugio – dipende se è proiettile o casa (Baudrillard, 2004: 90)

Abbiamo visto che l'automobile è stata spesso identificata anche come un veicolo di liberazione. La possibilità di muoversi con facilità, di spostarsi al sicuro di un abitacolo chiuso, di scappare dalla schiavitù delle attività della vita quotidiana, sono solo alcune argomentazioni portate a favore della mobilità femminile. Seppure da principio vi furono delle resistenze all'emergere della figura della guidatrice, ben presto venne considerato 'normale' vedere una donna alla guida. Questo nuovo ingresso, però, implicò un piccolo spostamento del significato dell'automobile:

Nell'automobilismo, le guidatrici, sempre più numerose, sdrammatizzano il vecchio concetto dell'automobile: ormai non più un mostro d'acciaio, ma un utile strumento di svago e indispensabile mezzo di lavoro (Quattroruote, "Anche la donna deve avere l'automobile", Luglio 1966, cit. in Paolini, 2007: 78)

Anche le donne diventano consumatrici di automobili, possibili acquirenti, una nuova nicchia di mercato a cui indirizzare messaggi specifici. Secondo Donatelli (2001), questo ingresso delle donne nel mercato ha reso la liberazione femminile attraverso l'automobile più che altro retorica. Dietro questa nuova libertà, connessa maggiormente al consumo che non all'acquisizione di diritti, si cela un'ennesima trappola per ancorare le donne ai ruoli tradizionali. Nel suo studio sullo stile di vita della suburbia americana, l'autrice identifica nel minivan il veicolo di un'intera concezione della famiglia e della società:

Una conchiglia materiale per l'agenda conservatrice sui 'valori familiari' che divenne uno dei temi dominanti nel discorso politico quando Ronald Regan venne eletto agli inizi degli anni Ottanta (Donatelli, 2001: 85)

Abbastanza grandi da caricare spesa e bambini, certe automobili rinforzano l'idea del matrimonio eterosessuale nel quale la divisione sessuale dei compiti rimane fortemente asimmetrica. Molti messaggi veicolati dalle pubblicità rappresentano il rapporto tra donne e motori principalmente in due modi: o l'auto è rappresentata come un oggetto che facilita i compiti quotidiani (tradizionalmente) attribuiti alle donne oppure è il corpo della donna che viene utilizzato per aumentare l'appeal erotico del prodotto da vendere.

Possiamo, dunque, affermare che l'automobile ha avuto un ruolo importantissimo e ambivalente dare forma alla femminilità: se da un lato garantisce effettivamente un diritto alla mobilità, dell'altro le definisce entro stereotipi e ruoli specifici. Per esempio, i detti popolari come «donna al volante, pericolo costante» sono smentiti dall'evidenza empirica che dimostra come le donne siano meno propense al rischio e, quindi, causino meno incidenti rispetto agli uomini (Taggi e De Cristofaro Longo, 2001). Questo dato è confermato, per esempio, da alcune compagnie assicurative che prevedono sconti sulle polizze intestate alle donne (De Cristofaro Longo, 2001).

È comunque innegabile che il valore simbolico associato all'automobile sia differente per gli uomini e per le donne; i processi di socializzazione per quel che riguarda la guida, l'amore per le macchine, per la velocità e per la competizione sono infatti diversi a seconda dell'appartenenza di genere. All'interno del sottogruppo dei giovani maschi l'assunzione di comportamenti rischiosi viene, a volte, valutata positivamente e gioca un ruolo centrale nella costruzione delle identità dei membri, nel rafforzare la coesione del gruppo e il senso di appartenenza a esso. La velocità, il consumo di alcolici, l'indifferenza per i divieti sono finalizzati a esibire coraggio, intraprendenza, capacità di resistenza; permettono di condividere con altri un obiettivo comune, di sentirsi in qualche modo simili e di riconoscersi in un modello socialmente condiviso (De Cristofaro Longo, 2001). Ciononostante, i comportamenti aggressivi o competitivi alla guida non sono un'esclusiva maschile: uno studio prodotto negli Stati Uniti mostra come l'anonimato e la spersonalizzazione tipici dell'ambiente urbano, e di quello automobilistico in particolare, può causare un'escalation dell'aggressività femminile (Hennessy e Wiesenthal, 2001). Il fatto di essere chiusi nella propria 'scatoletta', che costituisce sia un guscio protettivo sia un prolungamento del proprio corpo verso l'esterno, e la spersonalizzazione degli altri conducenti, che non vengono visti come persone con le quali intrattenere un'interazione diretta e ripetibile, fa in modo che tutti, uomini o donne che siano, acquisiscano comportamenti molto più aggressivi di quelli che terrebbero nei normali contatti faccia a faccia. Se è vero che quando si è in macchina non si è inseriti in un'interazione strettamente definibile come faccia a faccia e, quindi, l'individuo può sentirsi meno a rischio rispetto a quando è di fronte a un

interlocutore, è pur vero che la strada è uno spazio pubblico, per cui le persone sono comunque in relazione tra loro.

1.3 Conseguenze dell'utilizzo dell'automobile: i mali necessari

Come abbiamo visto nel corso del capitolo, la macchina ha avuto un ruolo determinante nella storia delle società capitaliste e nel dare forma a nuove modalità di concepire la produzione e il consumo. È importante sottolineare che l'automobile incarna il capitalismo non solo attraverso l'investimento emotivo o il rimando ai miti e ai sogni di cui gli individui possono impossessarsi attraverso il suo utilizzo. La macchina è anche l'oggetto chiave attraverso cui analizzare la relazione contraddittoria che, nella tarda modernità, gli esseri umani intrattengono con il mondo in cui vivono (Dant, 2001). L'automobile è un oggetto ambivalente:

Un numero consistente di autori hanno sottolineato che l'automobile simultaneamente abilita e disabilita, individualizza e reintegra, libera chi la usa da una temporalità spaziale auto-centrata e la vincola entro un'altra (Beckmann, 2004: 89)

Alcuni oggetti, come la televisione, il computer o la lavatrice hanno avuto un grosso impatto sull'organizzazione della vita quotidiana delle persone e del loro modo di interagire col mondo e gli altri individui. L'automobile fa parte di questo gruppo di oggetti e possiede delle specificità che la rendono particolarmente interessante: la maggior parte dello spazio pubblico in cui viviamo è colonizzato dalla presenza delle auto e delle infrastrutture dell'*automobility*; necessita maggiori risorse economiche rispetto ad altri sistemi di mobilità (come la bicicletta per esempio); gli individui spendono molto tempo della loro vita negli spostamenti e spesso lo fanno in auto.

Nella maggioranza dei casi, l'automobile viene semplicemente utilizzata e data per scontata. Sono le sue «esternalità negative» che la trasformano prepotentemente in oggetto di discussione e dibattito politico (Sheller, 2007: 175). Secondo Dant (2001) le contraddizioni portate dall'automobile nella prima modernità erano di natura più che altro economica, ovvero inscritte nel sistema di produzione industriale, mentre quelle che si manifestano nella tarda modernità hanno una natura sociologica, sono, cioè

incorporate nella vita quotidiana di ciascuno.

Alcuni autori hanno, però, sottolineato come gli effetti negativi prodotti dalla macchina su ambiente e società cominciarono a manifestarsi abbastanza presto nella storia sociale dell'automobile (Ward 1992; Paolini 2007). Nel contesto italiano, l'automobile ha suscitato fin da subito diverse resistenze, soprattutto da parte di chi la considerava un simbolo del nuovo, produttore di cambiamenti di cui ancora si ignoravano le conseguenze in termini di mutamento dei costumi, impatto sull'organizzazione sociale e sull'ambiente. Per i laici le preoccupazioni risiedevano più che altro nella potenziale americanizzazione dei costumi e dei consumi. Le gerarchie ecclesiastiche, invece, consideravano l'automobile come un oggetto immorale, un simbolo di volgarità e mezzo verso la via della perdizione, non adatto, per esempio, alla vita morale di un sacerdote (Paolini, 2005). Secondo Paolini (2007: 60) già negli anni Cinquanta si parlava di inquinamento atmosferico dovuto ai gas di scarico delle vetture e sorgevano i primi dibattiti sul problema del traffico, della scarsità dei parcheggi e della «crescita disordinata della città». Negli ultimi decenni le problematiche connesse alla motorizzazione privata di massa si sono manifestate con forza. L'automobile ha cominciato ad attirare resistenze non più in quanto simbolo del nuovo o dell'ignoto, ma in quanto simbolo del vecchio, di un sistema che non è in grado di sostenersi. Queste critiche riguardano soprattutto le conseguenze che il sistema dell'*automobility* produce in termini di insostenibilità ambientale (inquinamento) e sociale (sicurezza stradale, traffico, *road rage*, ecc.).

1.3.1 Inquinamento atmosferico

Se in questa ricerca ho voluto concentrarmi sulla valenza politica dell'automobile è proprio in relazione al fatto che l'utilizzo individuale della macchina produce delle conseguenze negative sulla vita collettiva e sul tessuto sociale. Come analizzeremo meglio nei capitoli dedicati all'analisi empirica, tale esternalità negative sono entrate a fare parte del discorso pubblico sull'automobile, ma nonostante ciò non hanno ancora penetrato il senso comune degli individui, almeno di quelli da me incontrati nel corso

di questa ricerca. Questo significa che c'è una discrepanza tra il livello teorico, in cui negli ultimissimi anni si comincia a parlare di società post-automobile (Dennis e Urry, 2009), e la percezione degli uomini (e delle donne) della strada. Per questo motivo credo che l'analisi culturale degli elementi che sostengono il dominio dell'automobile sulle altre forme di mobilità, e di contro di quelle caratteristiche che ne mettono in crisi la supremazia, sia fondamentale non solo come progetto conoscitivo in sé, ma soprattutto per l'eco che essa può avere sulle politiche di pianificazione urbana.

Detto questo mi sembra importante fare una breve rassegna delle principali criticità del sistema *automobility*. La prima di queste è sicuramente l'inquinamento atmosferico. La crescita dei gas serra presenti nell'atmosfera (vapore acqueo, biossido di carbonio, ossido di diazoto, metano e ozono) è la causa primaria dell'innalzarsi della temperatura della Terra. Il riscaldamento globale si traduce in conseguenze fisiche e geologiche su diversi ecosistemi: innalzamento della temperatura ai poli, riduzione della dimensione degli iceberg, cambiamenti nelle caratteristiche delle piogge, riscaldamento degli oceani, innalzarsi del livello dell'acqua, nuove formazioni di venti, inondazioni, onde anomale, cicloni tropicali e altri eventi climatici estremi. In quanto interconnessi, gli ecosistemi producono effetti negativi e non lineari gli uni sugli altri (Diamond, 2005).

La produzione di gas serra è dovuta a cause sia naturali sia antropiche, ma l'accelerazione dei cambiamenti nella temperatura globale sembra essere dovuta principalmente alle attività umane. In particolare, la lavorazione industriale e lo sfruttamento delle risorse che ne deriva (come la deforestazione), il riscaldamento degli edifici e i trasporti sono le attività umane che producono la maggior quantità di CO₂ (IPCC, 2007). Come sottolineano Dennis e Urry «La natura della 'vita sociale' è centrale per le cause, le conseguenze e la possibile 'mitigazione' che coinvolgono il riscaldamento globale» (Dennis e Urry, 2009: 8)

Per dare un'idea della portata dell'impatto umano sui cambiamenti climatici basti pensare che i trasporti producono da soli il 14 per cento del totale delle emissioni di gas serra (Dennis e Urry, 2009). Il trasporto stradale è stata individuata come una delle fonti principali dell'inquinamento atmosferico, anche in Italia. Secondo Legambiente nel

2004 il trasporto stradale ha inciso nella produzione di gas serra e altri inquinanti per

59% circa del monossido di carbonio (CO) totale emesso, per il 46% degli ossidi di azoto (NOx), 33% per i composti organici volatili (COV) e per il 31% del PM10. Se negli anni il miglioramento ambientale dei veicoli e dei carburanti ha permesso di ridurre notevolmente le emissioni di alcuni inquinanti, come CO e SO_x, l'impressionante numero di veicoli in circolazione nel nostro Paese (oltre 58 vetture ogni 100 italiani, contro un media europea di quasi 49) ha al tempo stesso aggravato la situazione per altre sostanze emesse in atmosfera. Ad esempio negli ultimi 10 anni le emissioni di CO₂ da trasporto stradale sono aumentate del 18%, contribuendo nel 2004 al poco più del 22% del totale nazionale di emissione del principale gas serra. (Legambiente, 2007: 4)

In questo contesto l'utilizzo dell'automobile ha un peso notevole. La combustione di carburante e di altri derivati del petrolio, l'erosione dei pneumatici e del manto stradale, con la conseguente produzione di particolato, sono state individuate, ormai da decenni, come alcune delle maggiori cause dell'effetto serra e dei conseguenti cambiamenti climatici, nonché come attività su cui gli esseri umani possono agire per mitigare tali effetti distruttivi. Come evidenzia Adams (2001: 2) «La crescita del numero di coloro che esercitano la loro libertà e il loro potere sta inquinando il pianeta e intasando le sue arterie». Le conseguenze ambientali prodotte dall'*automobility* non colpiscono solamente chi vive in società in cui si beneficia di questo sistema di mobilità (livello del PM10 nelle città o nelle aree a forte motorizzazione privata), ma si manifestano con un eco più ampio: sfruttamento di risorse non rinnovabili, cementificazione e la risultante erosione dei delicati equilibri naturali del pianeta.

In particolare, l'economia mondiale e, di conseguenza, la nostra vita quotidiana sono fortemente dipendenti dalla disponibilità di petrolio. Non si è attualmente a conoscenza di quanti giacimenti di petrolio esistano ancora sotto il suolo terrestre, si sa però con certezza che anche nel caso in cui se ne scoprissero altri, i costi di estrazione e lavorazione sarebbero più alti in quanto il materiale si troverebbe in profondità nel terreno e avrebbe una qualità più grezza (Diamonds, 2005). L'ipotesi del peak oil suggerisce che ogni giacimento abbia risorse di petrolio limitato; il picco viene raggiunto approssimativamente quando metà del potenziale del petrolio disponibile è stato estratto. Su ampia scala superare il picco significa pensare che si possa raggiungere un punto di produzione massima, oltre il quale essa non può che diminuire.

Di conseguenza la disponibilità di greggio a 'basso costo' non sarà più possibile e il prezzo salirà. Gli studiosi del peak oil sostengono che senza un strutturale cambiamento nella forma produttiva, di consumo e di trasporto delle società la crescita del prezzo del petrolio ci coglierà del tutto impreparati perché la dipendenza da questa risorsa, che caratterizza il sistema attuale, potrebbe portare a conseguenze drammatiche su scala globale (guerre, povertà, sconvolgimenti politici, ecc.) (Dennis e Urry, 2009). La necessità di procurarsi petrolio produce già i suoi effetti nefasti: non solo perché logora le risorse e gli ambienti naturali, ma anche perché implica lo sfruttamento di particolari popolazioni e luoghi in cui queste risorse sono allocate (Dant, 2001). Non è un caso che le aree del pianeta in cui ci sono i maggiori giacimenti petroliferi mondiali sono anche aree ad alta instabilità politica; le interferenze nelle economie e nella politica locali da parte delle compagnie petrolifere e degli stati più ricchi portato, come dimostrano le vicende della storia più o meno recente, a guerre la cui sola finalità è la protezione degli interessi economici su quelle risorse petrolifere (ne sono esempi la prima e la seconda guerra del golfo).

La relazione tra esaurimento della disponibilità di petrolio a basso prezzo e utilizzo dell'automobile è abbastanza ovvia: la benzina è il combustibile grazie al quale le automobili si muovono e la maggiore fonte di spesa per i proprietari di auto. La nostra dipendenza dal petrolio è celata dal carattere quotidiano e dato per scontato delle attività in cui lo utilizziamo. Diamond ricorda come

Per un anno o due dopo la crisi petrolifera del 1973, che aveva determinato una grave carenza di benzina, noi americani ci siamo tenuti alla larga dalle automobili che consumavano troppo, ma poi ci siamo dimenticati di quella esperienza, al punto che oggi tutti comprano in massa grandi fuoristrada, nonostante siano stati versati fiumi d'inchiostro sulla crisi del 1973. (Diamond, 2005: 430)

I problemi legati all'inquinamento atmosferico e allo sfruttamento di risorse non rinnovabili ha messo in crisi l'immagine dell'automobile. Le industrie automobilistiche hanno dovuto rispondere e adeguarsi a queste pesanti accuse. Questo processo è confermato dalle tecnologie che sono state sviluppate negli ultimi decenni per ridurre le emissioni (come ad esempio la marmitta catalitica, la benzina senza piombo e le auto ibride) o la dipendenza dal petrolio (come ad esempio le macchine elettriche). Nella produzione di discorsi intorno a inquinamento e automobili si gioca il futuro stesso

dell'*automobility*. Molte pubblicità stanno puntando alla costruzione di una nuova immagine dell'automobile, descritta come amica dell'ambiente. Questa operazione, definite da molti *green washing*, viene monitorata da associazioni e movimenti che sono nati in opposizione all'automobile, proprio in risposta agli effetti ambientali e culturali che essa produce. Né è un esempio il lavoro svolto dall'Associazione NoAUTO:

L'associazione NOAUTO ha segnalato all'Antitrust l'uso di termini – come “verde”, “rispettoso dell'ambiente”, ecc. – che alludono a benefici ambientali che le automobili non possono generare. Tutte le automobili infatti emettono inquinanti atmosferici dannosi non solo per la salute umana, ma anche per l'ambiente. (Associazione NOAUTO, 2008)

Da quanto emerge finora l'utilizzo privatistico dell'automobile assume caratteristiche preoccupanti. Non a caso i movimenti socio-culturali, sorti negli ultimi decenni, contro l'automobile come stile di vita definiscono l'*automobility* un'arma di distruzione di massa: un'immagine che descrive bene questa metafora un omino stilizzato con la pompa di benzina puntata alla testa come fosse una pistola.

1.3.2 Sicurezza stradale

Anche se di fronte alla portata del problema ambientale le altre criticità sono sicuramente secondarie, l'automobile impatta negativamente anche tutta un'altra serie di aspetti della vita sociale. La sicurezza stradale è una di queste problematiche dalle vaste implicazioni. Intorno a questo tema si incrociano, infatti, aspetti tecnici legati all'organizzazione delle infrastrutture, come il loro assetto, la loro capacità di soddisfare le domande di mobilità; aspetti culturali legati ai comportamenti dei diversi attori sociali alla guida; aspetti sociali legati ai costi delle conseguenze dell'incidentalità stradale e anche alla qualità della vita; aspetti urbanistici, a partire da un ripensamento delle aree urbane che tenga conto delle categorie più deboli; aspetti legislativi connessi con le pratiche repressive, il controllo e la vigilanza.

I dati ACI - Istat del 2008 sulla sicurezza stradale ci informano che

Ogni giorno in Italia si verificano in media 598 incidenti stradali, che provocano la morte di 13 persone e il ferimento di altre 849. Nel complesso, nell'anno 2008 gli incidenti stradali rilevati sono stati 218.963. Essi hanno causato il decesso di 4.731

persone, mentre altre 310.739 hanno subito lesioni di diversa gravità. (ACI - Istat, 2009)

Oltre all'aspetto epidemiologico, il problema della sicurezza stradale si intreccia con la dimensione culturale dell'automobile. Fattori solo apparentemente soggettivi quali la percezione del rischio, l'atteggiamento verso il pericolo e verso la norma, la fiducia nelle proprie competenze di guida e nella tecnologia a disposizione impattano in modo molto negativo sul tasso d'incidentalità. La sicurezza stradale risulta, infatti, fortemente condizionata dalle caratteristiche dell'attuale mobilità. In un sistema di mobilità auto-centrato, che privilegia l'automobile come mezzo per gli spostamenti quotidiani dei cittadini, le possibilità di errore umano crescono all'aumentare del numero dei guidatori su strada; l'effetto perverso insito in un tale sistema è costituito dagli incidenti e dalle morti provocate dal traffico veicolare (Freund e Martin, 1997). Fra i fattori che causano l'incidentalità stradale, quello umano è particolarmente imprevedibile: la distrazione, la difficoltà ad avere un controllo fisico ed emotivo sull'automobile e le tecnologie, gli atteggiamenti nei confronti delle norme e nei confronti degli altri individui sulla strada sono tutti elementi della vita individuale che hanno un ruolo fondamentale nell'ambito della sicurezza stradale. Guidare è diventato parte del nostro modo di vivere; è, infatti, un'esperienza diffusa e collettiva, durante la quale trovano espressione molteplici atteggiamenti, valori, valenze simboliche e strumentali. Sulla strada, afferma Gioia De Cristofaro Longo (2001: 368)

Noi agiamo e reagiamo secondo convincimenti culturali, atteggiamenti, aspirazioni e aspettative che si ricollegano più o meno direttamente al nostro sistema culturale di riferimento.

Va peraltro ricordato che non esiste un modo monolitico di vivere la strada: le persone possono essere nel corso della stessa giornata pedoni, ciclisti e automobilisti, possono utilizzare i mezzi pubblici o essere trasportati da altri su mezzi privati. E in ognuna di queste situazioni si agisce sulla base del proprio sistema culturale di riferimento. È all'interno di questo sistema culturale che vanno ricercati anche i concetti di devianza e normalità che, nell'ambito della sicurezza stradale, si riferiscono alla modalità individuale di valutare il rischio. L'automobile, infatti, rende la mobilità un rischio non solo per chi guida, ma anche per coloro che il guidatore incontra sulla sua strada (Dant, 2001). Esiste quindi una relazione tra principi etici, valori culturali e ambiente sociale

(De Cristofaro Longo, 2001). Gli individui sono influenzati, nelle loro scelte personali, da diversi messaggi, spesso contraddittori, che arrivano loro da diversi attori e istituzioni: i mass media, le pubblicità delle automobili, la famiglia, la scuola, la politica, e così via. Ciascun attore è portatore di esigenze, bisogni e culture diverse e questa pluralità di significati produce una pluralità di interpretazioni possibili di ciò che è normale e ciò che è deviante. In questo senso

La costruzione di una percezione e, conseguentemente, una corretta valutazione del rischio diventa impegno prioritario, che attraverso la conoscenza e la consapevolezza delle “disgrazie” culturalmente note rimanda, da una parte, all’analisi delle responsabilità, dall’altra all’individuazione di specifici interventi formativi e preventivi. (De Cristofaro Longo, 2001: 370).

Così come accade per quel che concerne l’inquinamento e le altre esternalità negative, anche nel caso della sicurezza stradale quando si tratta di problematiche connesse all'utilizzo privatistico dell'automobile solitamente esse sono taciute:

L’automobility funziona, perché nega l’incidentalità. La negazione collettiva permette la mobilità individuale (...) Uno sguardo più attento all’organizzazione sociale degli incidenti stradali rivela che questa interpretazione più che essere sbagliata, descrive abbastanza bene la situazione nelle strade. (Beckmann, 2004:94).

1.3.3 Spazio e comunità

La crescente domanda di mobilità introduce un’ulteriore problematica che implica una riflessione sull’utilizzo e la gestione dello spazio pubblico. Si tratta della contraddizione tra *free space* e *car space* che si concretizza in diversi modi: per esempio la costruzione di nuove arterie stradali in località rurali e le conseguenti ribellioni da parte delle popolazioni locali; la costruzione di nuovi parcheggi in aree urbane già congestionate dalla presenza delle automobili; la progressiva riduzione di spazi pubblici sicuri per pedoni e ciclisti; la progettazione di grandi centri commerciali nelle periferie urbane che implicano un sistema stradale adatto a ospitare i flussi di consumatori/automobilisti (Dant, 2001).

Quello che emerge dall'analisi di questa contraddizione è che la colonizzazione spaziale delle infrastrutture dell'*automobility* ha effetti molto pesanti su ciò che in sociologia

viene chiamato il senso di comunità o collante sociale. Le teorie classiche (Durkheim, Tönnies, Park) hanno visto nel deterioramento del senso di comunità e nel conseguente logorio delle relazioni sociali informali le ragioni della crescita di un sentimento di frammentazione e insicurezza. In sociologia si è fatto grande uso di questo concetto, tanto che esso ha perso quella forza euristica che aveva agli albori del pensiero teorico della disciplina. Non è negli scopi di questa ricerca, però, ricostruire questo dibattito¹²; ci interessa qui sottolineare come, accanto alla mobilità abitativa e professionale e alle logiche consumistiche, l'*automobility* sia parte integrante di quel processo di frammentazione delle reti tradizionali di protezione (famiglia, comunità locale, quartiere ecc.) di cui si parla quando si fa riferimento alla comunità. Di particolare rilevanza sembra dunque l'analisi proposta da John Urry in "Sociology beyond societies" (2000: 133), che riassume entro tre differenti modalità di abitare i luoghi altrettante definizioni di comunità. Un primo tipo è basato sulla prossimità geografica (*propinquity*) e non tiene conto della qualità delle relazioni che intercorrono tra le persone in co-presenza spaziale. Una seconda tipologia si riferisce al senso di comunità visto come un sistema sociale locale (*local*), in cui esiste un set di relazioni sociali relativamente strette tra individui, gruppi sociali e istituzioni locali. Un terzo tipo si basa sulla comunione (*communion*) e descrive quei gruppi caratterizzati da forti legami sociali, calore umano e senso di provenienza tra i membri. È importante sottolineare che se da un lato si indeboliscono certi modelli di comunità, l'attuale configurazione delle società *on the move* facilita la nascita di nuovi modi di comprendere e interpretare questo concetto (si pensi ad esempio alle possibilità aperte da internet, dai social *network*, dai forum, ecc.).

Abbiamo già messo in evidenza come le possibilità di spostamento offerte dall'automobile permettano agli individui di allargare il loro raggio di azione e scegliere dove andare, quando muoversi e con chi incontrarsi. Le persone hanno quindi concrete possibilità di sviluppare nuovi *network* di relazioni con persone a loro più affini ma che non condividono la zona di residenza o lavoro (*communion*). Di contro però, l'automobile riduce le possibilità di incontri informali accidentali, dovuto anche all'incremento degli spostamenti in auto per brevi distanze, contribuendo così a sfaldare

¹² A questo proposito rimandiamo al libro di Alessandro Bagnasco, *Tracce di comunità: temi derivanti da un concetto ingombrate*, Il Mulino, Bologna, 1999.

il legame tra le persone e i luoghi in cui esse abitano (Sloman, 2006). Inoltre, nel processo di erosione del senso di comunità legato allo spazio (*local*) ha avuto un ruolo importante anche la nascita di centri commerciali e di svago (multisale, sale gioco), solitamente costruiti in zone periferiche e pertanto raggiungibili prevalentemente in automobile. La comparsa di questi luoghi ha prodotto come effetto negativo anche la riduzione dei servizi locali nei centri abitati; i piccoli negozi, che hanno sempre avuto un ruolo fondamentale nella costruzione di un senso di vicinato, non sempre hanno retto alla concorrenza e hanno chiuso lasciando intere aree sprovviste di questi servizi (Sloman, 2006). Con la scomparsa di certi servizi, si produce un effetto di rinforzo dell'idea dell'automobile come bene necessario. L'*automobility* è, quindi, uno di quei processi che ha contribuito a rendere le strade dei luoghi meno ospitali perché abitate da estranei e da automobili, a impoverire certi posti dalle relazioni informali, a trasformare i luoghi che attraversiamo in comunità basate sulla *propinquity*.

1.3.4 Velocità e traffico

Uno dei miti fondatori dell'*automobility* è la velocità; i discorsi sulla velocità circolano sin dalle origini dell'automobile (Redshaw, 2008).

La velocità si riferisce alla distanza coperta in uno specifico arco di tempo, o il tempo necessario per coprire una specifica distanza. (Wolf, 1996: 184)

'Il tempo è denaro', recita un famoso detto popolare; risparmiare tempo è un valore prezioso in società in cui il tempo è misurabile in unità e rappresenta precise quantità di denaro (costo orario) (Urry, 2007).

Se si vuole quantificare il tempo necessario per andare da un punto A a un punto B con i mezzi pubblici, per esempio, bisogna calcolare questa variabile dal punto di partenza al punto di arrivo. Significa, quindi, prendere in considerazione il tempo speso nel raggiungere la stazione o la pensilina, nell'attendere il bus o il treno, nel viaggiare tra A e B, nell'andare dalla stazione di arrivo al punto desiderato. L'automobile, invece, offre la possibilità di ridurre al minimo il tempo utilizzato: per raggiungere due luoghi bisogna calcolare solo il tempo necessario per coprire la distanza che li separa.

La macchina sembrerebbe, dunque, il modo più veloce per raggiungere qualsiasi luogo e questa promessa di velocità è ciò che spinge la maggior parte dei guidatori a utilizzarla. Quest'idea è rinforzata dalle pubblicità delle auto che rappresentano un mondo in cui i guidatori non stanno mai andando al lavoro, non sono mai bloccati nel traffico, non stanno mai cercando parcheggio, non sono mai arrabbiati col pedone che vuole attraversare sulle strisce pedonali e li obbliga a rallentare. Le pubblicità più che vendere automobili, vendono sogni: di potere, successo, velocità, comodità, flessibilità, sicurezza, piacere nella guida, ecc. (Hagman, 2006). In questi messaggi la macchina è il mezzo più veloce per spostarsi, soprattutto nell'ipotetica situazione in cui non ci sono altre macchine sulla strada, non esistono semafori rossi, si trova sempre parcheggio o i passaggi a livello sono sempre alzati. Non è detto, però, che nella realtà di tutti i giorni questa credenza risulti vera. Le attività che caratterizzano il guidare, infatti, sono spesso connesse a situazioni che non provocano piacere bensì frustrazione. Questa ambivalenza verrà analizzata ulteriormente nei capitoli dedicati all'analisi dei materiali empirici.

Il diritto a muoversi liberamente e velocemente sfocia in contraddizioni paradossali nel momento in cui viene acquisito dalla maggior parte delle persone. Il progressivo avanzamento delle possibilità di mobilità privata si è tradotto in termini di traffico (Dant, 2001): sempre più persone hanno cominciato a utilizzare l'automobile per gli spostamenti di breve e lunga distanza. Per questo si è venuta a creare la necessità di costruire sempre più strade, in modo da alleggerire quelle esistenti dal volume di veicoli in circolazione. Infine, la disponibilità di mezzi e infrastrutture ha creato nuove esigenze di mobilità, che si traducono anche in più chilometri guidati. Secondo l'ISTAT (2009), in Italia la maggior parte del trasporto continua a essere quello su strada; sono, infatti, oltre 40 milioni le vetture circolanti dei quali più di 36 milioni sono automobili, il più utilizzato tra i mezzi di trasporto privato. Nel 2009 oltre due terzi degli occupati utilizza l'auto come conducente per recarsi sul posto di lavoro e uno studente su tre è passeggero nel tragitto per andare a scuola. Il tempo di vita passato in automobile è, quindi, cresciuto esponenzialmente al crescere dei tassi di utilizzo dell'automobile, dei bisogni di mobilità, delle possibilità infrastrutturali offerte.

Se l'economia, le scuole, il traffico automobilistico, o qualsiasi altra realtà del vivere quotidiano peggiorano poco alla volta, è difficile riconoscere che, ogni anno

che passa, la situazione diventa leggermente peggiore; di conseguenza, lo standard in base al quale definiamo la 'normalità' cambia in modo graduale e impercettibile. (Diamond, 2005: 433)

Il problema delle code nelle ore di punta e dei parcheggi sono il prodotto, inevitabile, del successo dell'*automobility* (Hagman, 2006). Come afferma il filosofo Ivan Illich (2006: 24)

L'americano tipo dedica ogni anno alla propria auto più di 1600 ore: ci sta seduto, in marcia e in sosta; la parcheggia e va a prenderla; si guadagna i soldi occorrenti per l'anticipo sul prezzo d'acquisto e per le rate mensili; lavora per pagare la benzina, i pedaggi dell'autostrada, l'assicurazione, il bollo e le multe. Ogni giorno passa quattro delle sue sedici ore di veglia o per strada o occupato a mettere insieme i mezzi che l'auto richiede.

Il volume di traffico, oltre a rendere evidente la contraddizione tra la promessa di mobilità e la progressiva immobilità prodotta dell'automobile, incide anche sulla qualità della vita e sulle relazioni tra individui.

1.3.5 Road rage

Per quel che riguarda le interazioni che intercorrono tra gli utenti della strada, in lingua inglese si utilizza il concetto di *road rage* per riferirsi a un fenomeno specifico. Nato nel dibattito mediatico statunitense, questo termine può essere tradotto in italiano con 'rabbia da strada' e indica un'ampia gamma di comportamenti che coinvolgono l'utilizzo della macchina: suonare il clacson, fare gestacci, gridare insulti, speronare le altre macchine, assalire o persino uccidere altri utenti della strada (Lupton, 1999). Come suggerisce Deborah Lupton, la *road rage* incorpora una serie di sentimenti che non si esauriscono con la sola rabbia (*rage*): fastidio, frustrazione, stress, irritazione, impazienza, aggressività sono emozioni racchiuse da questo concetto.

Il problema della *road rage* è estremamente interconnesso con quelli della frammentazione sociale e del traffico. La progressiva perdita della dimensione affettiva dei luoghi che attraversiamo si accompagna a una graduale deumanizzazione degli altri individui che incontriamo. Questo fenomeno si manifesta con particolare forza nel momento in cui siamo a bordo di un veicolo, dato che la macchina fornisce uno specifico senso di isolamento, di protezione e di potere (Michael, 2001). La strada è

percepita come un ambiente ostile e alcuni modelli di automobile sono pensati proprio per la sopravvivenza in tali contesti. Per esempio, l'Hummer è simile ad alcuni veicoli da guerra e lo stesso Clotaire Rapaille, uno dei designer di questo modello, dichiara di aver tratto ispirazione dalle armature dei blindati (Schulz, 2006). I SUV sono entrati nel mercato italiano nel 1999 e nel 2004, secondo Legambiente (2008), avevano già raggiunto il 5,47% delle nuove immatricolazioni. Nel caso dei SUV il maggior senso di sicurezza dovuto alla massa del veicolo e la sensazione di stare al di sopra degli altri utenti della strada peggiorano e reiterano questo tipo di interpretazione del guidare e dello stare sulla strada (Schulz, 2006).

Michael (2001:60) afferma che nel discorso pubblico britannico sulla *road rage* si assiste a un processo di «purificazione», in cui l'automobile non sembra avere un ruolo decisivo sui comportamenti catalogabili come *road rage*. La responsabilità ricade solamente sull'individuo mentre la relazione tra essere umano e macchina viene sottilmente taciuta. La *road rage* si manifesta in comportamenti di competizione, di perdita di controllo, di fretta, di intolleranza per la minima indecisione o per le necessità degli altri utenti; a partire da ciò l'autore si chiede se sia il nostro carattere a cambiare quando saliamo in auto oppure se sia l'automobile a cambiare quando il guidatore è a bordo¹³. Riprenderemo questa discussione, sia in questa parte teorica sia nell'analisi del materiale empirico, in connessione con l'analisi delle metafore usate per descrivere la relazione essere umano – macchina. La *road rage* può essere considerata una caratteristica tipica del guidatore-auto, di quella forma di ibrido temporaneo che nasce dall'interazione tra il guidatore e l'automobile. Secondo Lupton, è importante sottolineare come, una volta formatosi, il guidatore-auto entra in uno spazio di interazione con altre presenze sulla strada.

Le soggettività cyborg, perciò, non hanno semplicemente a che vedere con le modalità attraverso cui noi, corpi/Sé, interagiamo con le nostre macchine, ma anche con come noi interagiamo con gli altri cyborg come parte di una 'politica del corpo' cyborg: la politica del corpo cyborg è contemporaneamente una ragnatela, una catena fluttuante di corpi interrelati, taluni umani-macchine, altri macchine. (Lupton, 1999: 59)

¹³ Un problema simile a quello posto da Latour (1993) rispetto all'agency della pistola. Presi singolarmente individuo o pistola non possono commettere quel particolare tipo di atto che è possibile, invece, attivare nel momento in cui una persona ha in mano la pistola

Inoltre, la strada come spazio pubblico ha delle regole di condotta specifiche, sia di tipo formale, riassunte nel Codice della strada, sia di tipo informale, che generalmente vengono definite 'regole del vivere civile'. La strada è uno spazio in cui queste regole si intrecciano, si mescolano e si sovrappongono; il progredire di forme altamente individualizzate di comportamento sembra aver contribuito alla trasformazione del valore attribuito al rispetto degli altri e degli spazi pubblici e, di conseguenza, al consolidarsi di atteggiamenti aggressivi e irrispettosi come comportamenti socialmente accettati:

Il possessore di un'auto di grossa cilindrata presume che la strada sia solo per sé ed è fortemente infastidito dalla presenza altrui; chi guida un motorino, allo stesso modo e, volendo per motivi opposti, si sente padrone della strada perché le sue ridotte dimensioni gli permettono slalom ad altri impossibili. In tutti i casi, l'attribuzione delle responsabilità delle colpe riguarda sempre gli "altri": ogni conducente si sente per definizione esente da colpe e responsabilità e contemporaneamente invulnerabile. (De Cristofaro Longo, 2001: 375).

Da questa discussione sulla *road rage* possiamo concludere che l'automobile non è solamente veicolo del sé, ma aiuta a produrre e far circolare sentimenti negativi, di infelicità e antagonismo nei confronti degli altri.

La necessità dell'utilizzo dell'automobile per il 'normale' svolgimento della vita quotidiana rende queste criticità dei mali strutturali. Non potendo fare a meno di questo sistema siamo disposti a non prendere in considerazione problemi che impattano così pesantemente sulle nostre vite. Proprio lungo questa traiettoria è cresciuto, negli ultimi decenni, un certo malcontento nei confronti dell'*automobility*.

In questo senso credo che si possa affermare che l'automobile giochi un ruolo in qualche modo ideologico. Per spiegare meglio questo passaggio può venirci in aiuto il modo con cui i *cultural studies* britannici sono soliti definire l'ambito della cultura. Secondo gli autori afferenti a questa corrente, per cultura bisogna intendere il luogo in cui i significati, le rappresentazioni e i discorsi vengono prodotti e consumati, ovvero, il modo in cui si organizzano e selezionano i significati e i valori (Williams, 1980). Secondo questa tradizione di pensiero la produzione e il consumo di messaggi culturali è un processo relazionale e dinamico; per dirla con Stuart Hall (1980), le culture si formano, negoziano e riproducono nel processo di codifica e decodifica dei significati

attribuiti a oggetti, eventi o persone. Hall mette il luce come tra codifica e decodifica debba esistere un certo grado di reciprocità, senza il quale non avverrebbe nessuno scambio comunicativo. Secondo l'autore «è necessario pensare a differenti combinazioni dell'articolazione codificazione/decodificazione» (Hall, 2006: 53).

A questo scopo Hall prende a prestito da Gramsci il concetto di egemonia, definito come il modo in cui le relazioni di potere sono mantenute, non solo attraverso la coercizione o l'uso della violenza, ma soprattutto per mezzo dell'esercizio del potere indiretto e della persuasione. L'idea sviluppata dal filosofo italiano è che, per ottenere consenso da parte della popolazione, è auspicabile che la popolazione sia portatrice degli stessi valori della classe dominante.

In ogni caso, quello che ho in mente è il sistema di significato dominante, centrale ed efficace che non è solo astratto ma organizzato e vissuto. Ecco perché l'egemonia non deve essere compresa a livello di mera opinione o manipolazione. Essa è un intero corpo di pratiche e aspettative; il nostro dispendio di energie, la nostra comprensione della natura dell'uomo e del suo mondo. L'egemonia è un set di significati e valori che in quanto esperiti nella pratica appaiono come reciprocamente rinforzanti (Williams, 1980: 38)

Attraverso la cooptazione e la seduzione della popolazione il potere è in grado di trasformare i propri valori specifici in principi universali e in senso comune. Per questa ragione, sostiene Gramsci, è possibile riconoscere, analizzare e studiare la presenza dell'ideologia nella vita quotidiana delle persone (Landy, 1986; Jones, 2006; Storey, 2001). Quando un sistema di significati, pratiche o valori è egemonico esso può imporre questi valori o significati grazie all'esistenza di un intero apparato di istituzioni che si adoperano nella creazione, produzione e diffusione di tali messaggi (Williams, 1980). Quando il lettore (ascoltatore, telespettatore) prende questi significati, già codificati, e li decodifica attraverso gli stessi codici con cui sono stati prodotti ci troviamo nella situazione in cui il lettore opera all'interno dei codici dominanti (Hall, 1980). Questo è il classico esempio, dice Hall, di comunicazione perfetta che raramente si incontra nelle situazioni reali.

Oltre a quello dominante esistono, abbiamo detto, altri posizionamenti di potere che un discorso può acquisire; seguendo il modello gramsciano, una seconda posizione può essere definita contro-egemonia. In questo caso i discorsi mantengono delle relazioni

ambigue con i valori, le pratiche e i significati culturali dominanti. Secondo alcuni autori la posizione contro-egemonica «aspira a costruire consenso attorno a progetti emancipatori» (Sanbonmatsu, 2004: 130) per questo da un lato disobbedisce alle norme dominanti, ma dall'altro lato contribuisce alla loro riproduzione (Cresswell, 1993).

I significati, i valori e le pratiche contro-egemoniche vengono prodotte da agenzie e istituzioni che non posseggono la forza persuasiva di quelle egemoniche; ciò nonostante riescono comunque a produrre rappresentazioni e valori che differiscono da quelli dominanti pur rimanendo nello spazio di possibilità imposte dall'egemonia. Nel processo di decodificazione il "codice negoziato" contiene un mix di elementi adattativi e opposizionali: riconosce la legittimità delle definizioni egemoniche quando si tratta di grandi "significazioni" (astrazioni), ma al contempo, a un livello più situato, si riserva il diritto di reinterpretare e adattare il messaggi alle micro-condizioni.

I codici negoziati operano attraverso quelle che potremmo definire logiche particolari o situate: e queste logiche dipendono dalla loro relazione parziale e ineguale con le logiche di potere. (Hall, 1980: 175)

I valori, le pratiche e significati culturali opposizionali, ovvero che si oppongono all'egemonia, sono prodotti, sostenuti e diffusi per promuovere un cambiamento nella società e negli stili di vita (Williams, 1980). Nel processo di decodificazione può accadere che le persone comprendano il messaggio, ma decodifichino le rappresentazioni in modo del tutto differente dal motivo per cui sono state prodotte «de-totalizzando il messaggio espresso nel codice privilegiato per ri-totalizzarlo entro modelli alternative di riferimento» (Hall, 2006: 56).

In completa oppositore con quella dominante è la posizione anti-egemonica. In questo caso, i discorsi vengono prodotti contestando e mettendo in dubbio le assunzioni profonde (politiche, culturali, economiche) su cui si fonda l'ordine sociale. Si tratta di posizioni che non negoziano con le posizioni egemoniche, ma che possono sovrapporsi o talvolta partire da presupposti simili a quelle contro-egemoniche. Le esternalità negative hanno quindi reso visibili gli effetti perversi e paradossali dell'*automobility* facendo diventare il tema della mobilità privata uno dei nodi attorno a cui si sono nati alcuni dei movimenti sociali degli ultimi decenni. Alcuni esempi di discorsi che

occupano posizionamenti di potere differenti e che veicolano diverse logiche e significati associati all'automobile saranno presentati nel capitolo metodologico.

1.4 Automobile e aspetti materiali

L'immaginario dell'automobile si costituisce dunque attorno a certi valori, simboli e idee e, come analizzeremo nei capitoli empirici, questi ultimi costituiscono l'intelaiatura dei significati entro cui gli individui danno senso a molti aspetti della loro vita quotidiana. Nell'analisi dei discorsi che ruotano attorno all'automobile ho utilizzato come riferimenti teorici principali il *new mobilities paradigm* e i *cultural studies*, e in particolare l'utilizzo che fanno del concetto gramsciano di egemonia; questa particolare modalità di teorizzare le relazioni tra cultura e potere mi sembra un utile strumento per comprendere le diverse posizioni di potere che un discorso può occupare a seconda dei momenti storici. I *cultural studies* ci aiutano a capire la pluralità degli immaginari esistenti su un oggetto come l'automobile e, contemporaneamente, ci sono utili per capire lungo quali traiettorie si sviluppa il conflitto o la negoziazione tra differenti modi di interpretare il campo della mobilità. Il concetto di cultura che voglio utilizzare in questa ricerca tiene conto di due aspetti interrelati e sovrapposti. Da un lato, mi interessa decostruire il senso comune che si è sviluppato attorno all'automobile e in particolare quali sono i significati che gli individui attribuiscono a questo oggetto. Ciò che abbiamo discusso fino a questo momento sono infatti le assunzioni naturalizzate e neutralizzate che si sono costituite nel corso dell'ultimo secolo come il discorso dominante sull'automobile. Questo è quella che chiamo la dimensione immateriale, quella simbolica, caratterizzata da una coesistenza di diverse fonti di produzione e di consumo discorsivo sull'automobile. Il capitolo terzo sarà dedicato all'analisi empirica di questa dimensione, dove prenderemo in esame certe variabili socio-demografiche (soprattutto età e genere) che sembrano giocare un ruolo fondamentale nell'indirizzare certi bisogni o valori associati all'automobile.

L'altro aspetto del concetto di cultura che mi accingo ad analizzare, sempre attraverso il caso studio dell'auto, è quello che concerne la sfera materiale, quella dei corpi fisici di

oggetti e individui e delle pratiche attraverso cui le relazioni tra attori umani e non umani vengono a consolidarsi. In questa sezione del capitolo ci soffermeremo sugli aspetti materiali di questo processo andando a indagare le modalità attraverso cui gli individui si relazionano all'oggetto automobile e le metafore che sono state coniate per descrivere il rapporto tra corpi umani e non umani.

Secondo Tim Dant (2006), le interazioni materiali sono l'incontro tra i corpi degli individui, includendo nella definizione di corpo anche la mente e l'immaginazione, con la fisicità degli oggetti. Gli esseri umani sono sempre, e sono sempre stati, in continua interazione materiale con le cose di cui si circondano. Alcune caratteristiche rendono peculiare «la civilizzazione materiale della tarda modernità»: il «volume», ossia l'ammontare complessivo delle cose prodotte dagli umani nel mondo; la «funzionalità complessiva», ovvero l'aumento del range di funzioni che diversi tipi di oggetti possono avere sulle nostre vite grazie a scoperte quali l'elettricità, l'elettronica e i sistemi digitali; e infine la «specificità materiale», il fatto, cioè, che ciò che determina la forma e la durata di vita di un oggetto è il design e non più solo i materiali con cui vengono fabbricati gli oggetti stessi (plastiche, metalli, ceramiche, ecc.), per questo motivo la moda o il fatto che le funzioni di un oggetto vengano superate fanno diventare l'oggetto stesso obsoleto prima ancora che si rompa (Dant, 2006: 301-02).

Nel corso di questo capitolo abbiamo parlato di miti, di significati, di modi di produzione e di consumo, ci resta ora da indagare un'ulteriore dimensione nella quale l'automobile gioca un ruolo centrale: la dimensione corporale della relazione essere umano – macchina. L'automobile, infatti, ha trasformato il senso profondo di come le persone si relazionano al mondo: l'impatto che esercitata sull'ambiente circostante, la trasformazione dei luoghi in cui viviamo, il tipo di pratiche sociali che permette, l'espansione del raggio di azione degli individui sono aspetti che incidono sulla relazione materiale tra umani e macchina e aprono «nuovi orizzonti e orientamenti corporei» (Thrift, 2004: 49). Come suggerisce Sassatelli,

Se con cultura si intende l'insieme delle pratiche significative mediante le quali gli attori sociali si orientano nel mondo, con cultura materiale si vuole intendere l'insieme degli oggetti, artefatti o meno, che vengono dotati di senso da tali pratiche e che, a loro volta, contribuiscono a dar senso alle pratiche stessa: è un

concetto che supera la distinzione materiale/simbolico e che sottolinea che gli oggetti fanno parte di un sistema di significati aperti che richiedono un'attività di messa a punto da parte dei soggetti (Sassatelli, 2004:13)

Questo tipo di mutamento non coinvolge solo ed esclusivamente chi guida, ma coinvolge tutti gli individui il cui contesto di vita è fortemente segnato dalla presenza di automobili, strade, semafori, strisce pedonali, rotonde, cinture di sicurezza, benzinai. Per capire come avviene questo processo corporeo di assimilazione degli oggetti nelle nostre vite ci viene in aiuto il concetto di incorporazione:

Se assumiamo che l'incorporazione sia una condizione esistenziale in cui il corpo è la fonte soggettiva e il terreno intersoggettivo dell'esperienza, dobbiamo allora riconoscere che gli studi inclusi sotto la rubrica 'incorporazione' non riguardano solo il corpo in sé. Essi riguardano invece la cultura e l'esperienza, nella misura in cui queste possono essere comprese dal punto di vista dell'essere-nel-mondo-corporeo (Csordas, 2003:18)

Il concetto di incorporazione connette il mondo materiale (degli oggetti, dei corpi umani e della loro interazione) con quello della cultura (dei simboli, dei significati, delle interpretazioni). Mentre la semiotica ci aiuta a comprendere i rimandi simbolici insiti negli oggetti, l'incorporazione ci informa sull'impatto capillare e fisico che gli aspetti culturali immateriali hanno sui corpi umani, e non, che costituiscono il mondo in cui viviamo. Possiamo riferirci al concetto di microfisica di potere di Foucault (1980) ci viene in aiuto per comprendere le modalità con cui certe idee sul mondo, non naturali e non neutrali, siano normalizzate e date per scontate anche attraverso la loro sedimentazione sotto l'epidermide o, se ci riferiamo all'automobile, dentro l'acciaio.

1.4.1 Metafore del rapporto essere umano – macchina

Alcune metafore sviluppate per descrivere il rapporto tra esseri umani e mondo materiale ci vengono in aiuto nella comprensione della relazione tra gli individui e l'automobile. In questa ricerca ci interessa esplorare tali metafore, non tanto ai fini di un'analisi culturale delle origini o dell'antropologia di ciò che esse descrivono, bensì nel tentativo di dare una definizione più accurata di guidatore-automobile: che tipo di attore sociale è e che tipo di azione sociale produce? (Dant, 2004).

Sono fondamentalmente tre le metafore che sono state utilizzate per descrivere la relazione materiale tra esseri umani e macchina: il *cyborg*, l'ibrido e l'assemblaggio, ognuna delle quali pone l'accento su aspetti particolari di questa relazione.

Il più importante contributo allo sviluppo dell'idea di *cyborg*¹⁴ si deve a Donna Haraway (1995: 39). L'«ironico mito politico» del *cyborg* è il risultato della proliferazione delle tecnologie nella nostre vite e ci aiuta a comprendere l'influenza esercitata da esse sul piano del simbolico e della cultura. Per Haraway, infatti,

Il cyborg è un organismo cibernetico, un ibrido di macchina e organismo, una creatura che appartiene tanto alla realtà sociale quanto alla finzione. La realtà sociale è costituita dalle relazioni sociali vissute, è la nostra principale costruzione politica, una finzione che trasforma il mondo (Haraway, 1995: 39 - 40)

Attraverso questa metafora Haraway riesamina quei confini che per secoli sono stati considerati invalicabili: organismo/macchina, natura/cultura, fisico/non fisico. La metafora del *cyborg* suggerisce l'idea dell'estensione del corpo umano al di fuori dei suoi confini spaziali e delle sue normali capacità e funzioni (Dant, 1999). Secondo Caronia (2008) il rapporto tra essere umano e macchine si definisce in base allo sviluppo di nuove tecnologie. Con l'era analogica abbiamo assistito all'estensione del corpo fisico attraverso gli oggetti: le macchine hanno cominciato a sostituire o ad aiutare gli umani a svolgere funzioni lavorative e quotidiane. Nell'era digitale, invece, le macchine sono inserite nel processo di elaborazione di contenuti, di sapere e di processi mentali. Per questo motivo,

Il cyborg è stato per buona parte del Novecento una metafora limite del nostro rapporto con le macchine e con la tecnologia, verso la fine del secolo scorso, ha letteralmente preso corpo (Caronia, 2008: 12)

Secondo l'interpretazione data da Tim Dant (1999), il *cyborg* è un'utile categoria politica che ci aiuta a pensare al di là delle ideologie esistenti (sia di carattere epistemologico, sia di carattere squisitamente politico), per assumere una nuova posizione riformulando l'idea stessa di soggettività (Braidotti, 1995). Secondo Dant la discussione teorica sul *cyborg*

Riguarda i soggetti nel flusso più che i soggetti nella loro combinazione con gli

¹⁴ *Cyborg* è un termine coniato negli anni Sessanta da due medici del Rockland State Hospital, Manfred Clynes e Nathan Kline, esperti di astronautica (Dant, 1999).

oggetti. La responsabilità per le macchine ancora rimane con gli umani perché noi li produciamo e per questo essi sono «un aspetto della nostra incorporazione» (Haraway, 1991: 180) (Dant, 1999: 192).

Per questo motivo, continua Dant, la metafora del *cyborg*, seppur importantissima per l'impatto che ha avuto sul modo di pensare il rapporto tra tecnologia, genere, cultura e identità, non ci aiuta però a cogliere i processi di incorporazione tra umani e macchine.

La nozione di ibrido è utilizzata, sia nell'ambito dell'antropologia della materialità sia nella sociologia della scienza, per descrivere le modalità attraverso cui si esprimono quelle pratiche sociali che, estendendo l'*agency* agli oggetti e all'ambiente costruito, intrecciano gli esseri umani e quelli non umani, gli individui e gli oggetti, il materiale e l'immateriale (Sheller, 2007) entro relazioni sempre più dense (Faulkner, 2001). Attraverso nozioni quali *heterogenous network* o *sociotechnical*, autori del calibro di Bruno Latour (1987) o John Law, (1994) vogliono superare l'idea che il sociale e le tecnologie siano situate in sfere separate dell'esperienza umana: la tecnologia non è solo tecnologia e il sociale non è solo sociale. Un esempio di questo modo di interpretare gli oggetti è quello proposto da Latour (1992) a proposito dell'*agency* del dosso. Anche se gli oggetti non hanno intenzionalità, nel momento in cui vengono inventati, disegnati e prodotti rimangono imbevuti dell'intenzione del loro creatore; il dosso agisce come un attore sociale producendo l'effetto di far rallentare le macchine, lo stesso che produrrebbe un poliziotto (da qui il termine inglese *sleeping policeman*). Il dosso, secondo Latour, è un oggetto in grado di disciplinare l'uso della macchina perché incorpora l'intenzionalità delle autorità locali.

La metafora dell'ibrido è stata utilizzata da diversi autori per riferirsi allo specifico esempio del rapporto tra individui e automobili e della pratica sociale del guidare. L'automobile, per esempio, è stata interpretata come

Uno di quegli oggetti d'uso dove gli esseri umani incontrano regolarmente nuove tecnologie nella quotidianità delle loro vite e imparano ad abitarle (Featherstone, 2004: 10)

Il fatto che la macchina e il guidatore siano stati considerati separati per lungo tempo, riflette la tradizione filosofica occidentale che tende a dividere mente e materia (Lee e Moeckli, 2007), nonché umano e non umano, naturale e artificiale. In questo senso si

assumeva che il guidare fosse un'attività esclusivamente umana, un'azione messa in atto dal guidatore su un'automobile intrinsecamente passiva (Dant, 2004).

Deborah Lupton (1999) sottolinea come le automobili, così come altri tipi di oggetti e tecnologie, producano relazioni sociali e come, contemporaneamente, ne siano il prodotto. L'azione di guidare diventa per l'autrice una forma ibrida tra corpo e macchina, perché «la forma e la funzione delle automobili e altre macchine servono a dirigere lungo traiettorie specifiche le azioni, l'incorporazione e il pensiero umani» (Lupton, 1999: 59). Lupton riprende il concetto di soggettività *cyborg* inserendola nel contesto di *network* eterogenei, ovvero quelle relazioni sociali, norme e aspettative che si sviluppano attorno all'uso dell'auto, al codice stradale, allo spazio fisico della strada (come la presenza di un semaforo o di un dosso). Come abbiamo già avuto modo di vedere, queste considerazioni aiutano Lupton a sviluppare la sua idea di *road rage*, in termini di forma relazionale che si instaura tra *cyborg* ibridi e altri *cyborg* ibridi presenti sulla strada (Lupton, 1999). Sulla stessa lunghezza d'onda, Thrift (2004) utilizza la metafora dell'entità ibrida per descrivere come, nel guidare, la separazione tra guidatore e automobile diventi sempre più sfuocata. Parlando di «inconscio tecnologico» (Thrift, 2004: 43) l'autore vuole sottolineare come l'azione di guidare faccia ormai parte della nostra vita quotidiana, tanto che la natura storicamente determinata dell'utilizzo dell'automobile viene celata dalla routinizzazione delle nostre interazioni con essa. Come sottolinea Redshaw

La pratica di guida include discorsi e incorporazione, la dimensione emozionale e i desideri connessi al guidare, ma include anche la routinizzazione della guida, che la rende una pratica culturale. Ci sono una serie di pratiche di guida differenti, ma queste sono non di meno limitate dalle relazioni sociali e culturali con l'automobile che sono permesse e facilitate dell'uso della macchina, così come dall'auto stessa (Redshaw, 2008: 17)

Recentemente una nuova metafora si è affiancata a quella di ibrido nelle analisi sociali sul guidatore-auto e sulla guida come azione sociale significativa. Coniata da Tim Dant (2004), l'idea di assemblaggio nasce con l'esigenza di superare alcuni dei limiti della metafora dell'ibrido usata con riferimento al guidatore-automobile. Secondo Dant, infatti, il termine ibrido rimanda alla nozione scientifica che descrivere la combinazione permanente di due specie, caratteristica che rimane anche nella versione latouriana. Nel

caso del guidatore-auto, invece, il legame tra individuo e macchina si rompe nel momento in cui il guidatore esce dall'auto e la chiude. È un ibrido temporaneo, un assemblaggio appunto:

Né il guidatore umano né l'automobile che agiscono indipendentemente possono portare a compimento i tipi di azione possibili all'assemblaggio; sono le particolari modalità in cui le loro capacità sono messe insieme che causano l'impatto dell'automobile sulle società moderne (Dant, 2004: 62)

La metafora dell'assemblaggio del guidatore-auto mi sembra convincente, ed è quella attraverso cui ho analizzato il processo di costruzione sociale del guidatore-auto, perché pone l'enfasi sulle particolari forme di azione sociale prodotte dalla connessione tra persone e macchine: guidare, trasportare, parcheggiare, consumare, inquinare, uccidere, comunicare e così via (Dant, 2004). Il guidatore-auto può essere interpretato come un assemblaggio di pratiche sociali e conoscenza incorporata. *Affordance* è un concetto che deriva dallo psicologo Gibson che lo adoperò in un studio sui comportamenti alla guida nel 1938. Questo termine si riferisce alle possibilità offerte dall'ambiente materiale agli esseri che lo utilizzano: sappiamo che tipo di possibilità d'uso vengono offerte da un oggetto perché sappiamo come usarlo (Dant, 2004). Questo concetto ci aiuta a capire meglio la relazione che gli umani instaurano con gli oggetti che creano e, quindi, anche quello con l'automobile. Secondo Dant (2004) l'automobile offre mobilità agli individui e motilità¹⁵ al guidatore. L'assemblaggio del guidatore con la macchina, permette azione sociale che, una volta diventata routine si trasforma in una forma di azione sociale incorporata¹⁶. Da quanto detto finora emerge, dunque, che il guidatore-auto è un'entità che necessita di «incorporare ed essere incorporato dall'automobile» (Kantz, 1999: 33), per usare le parole di Urry

Gli occhi devono costantemente stare attenti ai pericoli, le mani e piedi son già pronti per la prossima manovra, il corpo è tenuto nella medesima posizione fissa, luci o suoni possono indicare che il guidatore-auto necessita di fare un aggiustamento istantaneo, e così via. Il resto del traffico obbliga le modalità con cui l'automobile deve essere guidata, la sua velocità, la direzione, la carreggiata e così via. Il corpo del guidatore è esso stesso frammentato e disciplinato dalla macchina, con gli occhi, le orecchie, le mani e i piedi, tutti allenati per rispondere istantaneamente e costantemente vengono repressi, qualora desiderassero stendersi,

¹⁵ Questo concetto, già introdotto nelle pagine precedenti, si riferisce alla capacità degli individui di muoversi spontaneamente e indipendentemente (Kaufmann, 2002)

¹⁶ Come abbiamo già sottolineato, l'automobile produce anche un'*affordance* negativa: consuma petrolio, produce inquinamento, richiede periodica manutenzione (Dant, 2004).

cambiare posizione, riposarsi o guardare altrove (Urry, 2004: 31)

Sono proprio i corpi, in connessione con il contesto culturale in cui esse hanno luogo, l'oggetto d'analisi di questa ricerca. Se, come ho più volte sottolineato nel testo, il potere dell'automobile lavora contemporaneamente su più livelli dell'esperienza umana, ovvero quella simbolica, quella corporale e quella dell'intersoggettività, pratiche sociali quali guida diventano un elemento centrale per comprendere il dominio dell'automobile nel campo della mobilità. Per una trattazione del concetto di guidare come pratica sociale significativa, rimando al capitolo metodologico dove questo concetto è stato operativizzato in vista dell'analisi del materiale empirico esposto nei capitoli quattro e cinque.

1.4.2 La macchina come oggetto politico

Da quanto detto finora emerge come l'automobile possa effettivamente essere considerata come un oggetto politico. Usare l'automobile, come comprare certi prodotti o scaldare le nostre case, sono azioni scontate e banali del quotidiano individuale che producono effetti più o meno devastanti sull'ambiente (naturale e sociale) che ci circonda. Come abbiamo messo più volte in evidenza nel corso di questo capitolo l'*automobility* ha una natura socialmente costruita: l'intrecciarsi di specifici fattori, quali eventi storici favorevoli, determinate scoperte scientifiche, i cambiamenti nell'assetto storico-economico, grossi investimenti privati e statali, specifiche e mirate scelte politiche, hanno contribuito in egual misura al successo di questo sistema di mobilità. Mi trovo in sostanziale accordo con Merriman quando afferma che

La macchina o auto promette autonomia, ma come accademici, ambientalisti e guidatori siamo tutti consapevoli, la 'promessa' di autonomia oscura la rilevanza e i collegamenti che questa forma di mobilità ha con i network dell'economia globale, con le risorse ambientali, con la legislazione politica e con la costruzione di infrastrutture troppo costose (Merriman, 2009: 586)

La dominazione di questo sistema sulle altre forme di mobilità non è dunque né naturale né neutrale: la libertà di andare in automobile è stata conquistata a scapito della libertà degli altri utenti della strada (Ward, 1992) e, aggiungerei, mettendo un'ulteriore ipoteca sul pianeta. Le pratiche che strutturano l'*automobility* sono parte costitutiva delle

specifiche configurazioni delle odierne politiche del quotidiano, ovvero delle interrelazioni tra pratiche culturali e forme di potere specifiche. Come sottolineato da diversi autori

C'è la necessità cruciale di riconoscere che l'*automobility* è fondamentalmente politica – che implica forme di relazione di potere e visioni collettive del come si definisce un 'buono stile vita' che sono, allo stesso tempo, altamente contestabili e contestate (Böhm, Jones, Land e Paterson, 2006: 4)

La presunta neutralità dell'automobile nasconde un grosso potere di dare forma e organizzare la nostra vita sociale, non solo in quanto guidatori, ma come membri di una particolare società. Nelle società in cui la motorizzazione di massa si è manifestata da tempo, infatti, nessuno è escluso dall'*automobility*. Non voglio qui negare l'esistenza di disuguaglianze di accesso alle risorse di mobilità; anzi, queste differenze nel capitale di motilità e nel *network capital* sono parte strutturante delle politiche dell'automobile (Urry, 2007). Voglio, però, altresì mettere in risalto che nemmeno un neonato, la cui mobilità dipende del tutto dagli adulti, può considerarsi al di fuori di questo sistema. È un sistema che ci accompagna nelle diverse fasi della vita e che, volenti o nolenti, ci circonda e ci condiziona.

Le politiche dell'automobile non si esauriscono semplicemente in una serie di idee incorporate o di formazioni discorsive o ideologiche, ma possono essere interpretate come una molteplicità di pratiche sociali che hanno come effetto concreto e materiale quello di trasformare l'*automobility* come il sistema di mobilità naturale e ovvio. La necessità dell'automobile è prodotta e riprodotta attraverso le pratiche, le esperienze e le interazioni quotidiane così come dalle scelte politiche ed economiche. Böhm, Jones, Land e Paterson (2006: 3) affermano che l'*automobility*

Implica una fenomenologia, una serie di modi di fare esperienza del mondo che da un lato servono a legittimare il suo dominio e dall'altro ad alterare radicalmente i confini, dati per scontati, che separano gli umani dalle macchine, la natura dall'artificiale, e così via.

Secondo questi autori, per comprendere come l'*automobility* riesce a mantenere il suo dominio, è necessario analizzare i meccanismi in cui la dimensione culturale e quella politica si intrecciano al tema della mobilità. Prendendo spunto dalle teorie di Foucault, Böhm, Jones, Land e Paterson considerano l'*automobility* a partire dalle relazioni che è

in grado di produrre tra regimi di verità, di potere e di soggettività. I regimi di verità dell'*automobility* riproducono la neutralità e naturalità del sistema attraverso una molteplicità di affermazioni spesso contraddittorie tra loro. Solitamente nei discorsi in favore dell'*automobility* le macchine vengono associate a una serie di valori e benefici irrinunciabili. In particolare, gli autori individuano sette di queste associazioni; le automobili sono:

- efficienti, sia da un punto di vista individuale sia in termini sociali ed economici. Le macchine sono strumenti che permettono di raggiungere determinati scopi con il minimo sforzo;
- convenienti, perché permettono di muoversi tra due luoghi decidendo quando partire e dando la possibilità di portare con sé ciò che si vuole;
- economiche, perché in alcuni contesti o in situazioni specifiche il costo del viaggio può essere più basso rispetto a quello in treno o in autobus;
- parte dello stile, permettono all'individuo di esprimere parte del proprio sé;
- moderne: rappresentando al contempo mobilità e individualizzazione le macchine sono associate all'idea stessa di modernità;
- democratiche in quanto dentro a un'auto gli automobilisti (e i passeggeri) sono considerati eguali;
- 'liberatrici' nella doppia accezione di rendere autonomi e di permettere lo sviluppo di una politica di libertà ed equità.

Queste affermazioni sono prodotte e riprodotte dalla pubblicità e ri-articolate più o meno in questa forma nel senso comune (Hagman, 2006; Redshaw, 2007). Dal materiale empirico raccolto, vedremo, emerge come questi regimi di verità fanno parte di un senso comune ormai consolidato che molto raramente mostra segni di cedimento e, per questo motivo, sono i repertori attraverso i quali le persone parlano della loro esperienza con l'automobile.

Il regime di potere, proseguono gli autori, si manifesta soprattutto nel governo dell'*automobility*. Seguendo l'interpretazione fornita da Foucault, secondo il quale il potere si manifesta producendo certi tipi di discorsi e di conoscenza che vengono interiorizzati dagli individui e che li guidano nelle loro azioni, gli autori sostengono che

L'*automobility* implica una pletera di schemi regolatori, regolazione dei limiti di velocità, della direzione del viaggio, di dove si può parcheggiare, delle precedenzae, tutte disegnate per regolamentare le forme di movimento in automobile. (Böhm, Jones, Land e Paterson, 2006: 7)

La sicurezza dei veicoli, la quantità e la tipologia delle emissioni, l'efficienza dei combustibili sono altri elementi sottoposti allo stesso tipo di regolamentazione. Infine, queste forme di governamentalità coinvolgono la disciplina dei comportamenti alla guida; una serie di istituzioni pubbliche e private sono nate proprio allo scopo di dare forma e di monitorare la condotta degli utenti della strada (motorizzazione, scuole guida, assicurazioni). La retorica della libertà individuale connessa all'utilizzo dell'automobile cela una realtà ben più complessa, una forte ingerenza da parte delle autorità di governo e istituzionali. Anche questo aspetto verrà ripreso e analizzato a partire dal materiale empirico raccolto per questa ricerca. Vedremo, infatti, come a livello di senso comune certe contraddizioni (come appunto quella tra libertà e disciplinamento dei corpi) restano ben celate alla coscienza individuale. La forza persuasiva di certi regimi di potere è più forte di altri, tanto che, per esempio, certe conseguenze dovute all'utilizzo dell'automobile non vengono semplicemente prese in considerazione.

Il regime di soggettività coinvolge un aspetto di cui abbiamo parlato più volte nel corso di questo lavoro, ovvero la stretta connessione esistente tra automobile e individualismo. Rispetto a questo tema, gli autori aggiungono un elemento interessante affermando che l'azione di guidare incorpora una «soggettività modernista» (Böhm, Jones, Land e Paterson, 2006: 8), ovvero quella considerata legittima in una società in cui guidare è ciò che le persone fanno normalmente. Seguendo questo ragionamento, si può affermare che i corpi e le pratiche assumono un ruolo centrale e, quindi, diventa necessario analizzarle se si vuole comprendere le modalità con cui l'automobile come oggetto politico esercita potere sulla vita degli individui. Per questo motivo l'oggetto di

interesse di questa ricerca ricade sul processo di costruzione sociale del guidatore, processo che coinvolge, come già detto, non solo la produzione e riproduzione dei significati e dei simboli associati all'automobile e al guidare, ma anche le pratiche, i corpi e gli oggetti.

Questi tre regimi sono strettamente interrelati tra loro e partecipano all'articolazione di diverse concezioni dell'automobile. La nozione di articolazione è stata utilizzata da Stuart Hall (1980) per analizzare le modalità attraverso cui i significati e le rappresentazioni circolano nella vita sociale e vengono organizzati in discorsi. La cosiddetta unità (coerenza) di un discorso è il prodotto della composizione (o articolazione) di differenti elementi discorsivi che potrebbero essere ri-articolati in differenti modi. In altre parole

L'articolazione è perciò la forma della connessione che, in certe circostanze, può produrre unità a partire da due elementi differenti. L'articolazione è un legame che non è sempre necessario, determinato, assoluto o essenziale (Morley and Chen, 1996: 141)

Applicare l'idea di articolazione all'automobile, o alle pratiche di guida, significa mettere in luce non solo la natura costruita dei discorsi che circolano sulla macchina, ma anche analizzare la diversa forza persuasiva di questi discorsi (Redshaw, 2007). Come è stato sottolineato nel corso del capitolo, le persone fanno esperienza dell'automobile in modi diversi a seconda del loro posizionamento sociale (genere, età, etnia, subcultura, ecc.); le molteplici rappresentazioni dell'automobile corrispondono ad altrettanti valori a essa associati. Per esempio, l'industria pubblicitaria rappresenta lo strumento più potente attraverso cui è stata veicolata la rappresentazione dell'automobile vista come piacere e/o come necessità. Possiamo definire questo tipo di discorso sull'automobile (che, ripetiamo, si traduce anche in pratiche ben precise come la costruzione di strade o il guidare per portare i bambini a scuola) come quello egemonico, in opposizione ad altri tipi di discorsi (e di pratiche) nei quali l'immagine illibata dell'auto viene macchiata dall'enfasi posta sui lati oscuri dell'*automobility* (Redshaw, 2008). Queste diverse articolazioni dell'automobile mettono in evidenza la continua tensione tra gli aspetti individuali e quelli collettivi interessati dall'*automobility*. Per esempio, se portato alla sue estreme conseguenze il valore della libertà di spostamento può caratterizzarsi come

liberazione dai vincoli sociali di convivenza civile; si configura, in altre parole, come libertà di non pensare alle conseguenze delle proprie scelte di mobilità: inquinamento, alti tassi d'incidentalità, organizzazione di uno spazio sociale auto-centrico. Questo 'rovescio della medaglia' dell'utilizzo privatistico dell'automobile viene spesso ignorato e stride con la necessità e il 'diritto' che ciascuno di noi ha di organizzare nel modo più efficiente possibile le proprie attività quotidiane. L'ipermobilità, così come si sta configurando, dimostra di non aver compreso il significato sociale della mobilità, tanto che il diritto privato alla velocità e alla libertà di spostamento rischia di schiacciare valori collettivi come la sostenibilità (in termini ambientali), l'accessibilità (ai luoghi) e la qualità della vita (Van der Stope e Kee, 1997).

Se da un lato l'*automobility* si configura come un sistema auto-poietico in grado di definire se stesso come naturalmente dominante e al quale gli altri sistemi di mobilità devono definirsi e adeguarsi, dall'altro trae la sua forza da pratiche e discorsi che fanno leva su un argomento morale al quale non si può essere contrari: essere critici nei confronti del sistema di mobilità auto-centrato significa non aderire al sistema valoriale che sostiene il sistema sociale capitalista. Abbiamo visto, inoltre, come la macchina permetta libertà di scelta: è il mezzo di locomozione descritto come il più flessibile perché permette di scegliere l'itinerario (nei limiti delle rotte stradali predefinite) e il momento in cui partire, andare, fermarsi o sostare. Ma la logica che sottende l'*automobility* può anche ridurre la possibilità di scelta (per esempio riconfigurando la società con la separazione fisica dei luoghi di lavoro e quelli abitativi) (Redshaw, 2008) o diventare coercitiva (per esempio imponendosi come unico sistema in grado di raggiungere determinati luoghi). L'enfasi sulla libertà di scelta connette l'automobile alle radici ideologiche del capitalismo: individualismo e cittadinanza articolata in termini di consumo.

Nel dibattito pubblico, le persone come cittadini adempiono le loro obbligazioni verso gli altri, sono inserite momenti deliberativi mutuali, esercitano pensiero e scelta definendo e cercando 'l'interesse pubblico'. Al contrario. Il consumatore è una figura motivata da desideri personali, che cerca di soddisfare i propri interessi attraverso anonime transazioni in cui le relazioni tra compratore e venditore sono caratterizzate da una mutua indifferenza. (Clarke et al., 2007: 2)

Anche le relazioni e le interazioni tra guidatori-auto possono essere letti in termini di

anonimato, egoismo e soddisfazioni delle necessità personali. Nonostante l'*automobility* continui a mostrare la sua forza è indubbio che negli ultimi decenni le contraddizioni conseguenti alla crescita della motorizzazione privata abbiano mostrato le debolezze del sistema. Ciò che emerge dall'analisi della letteratura è, infatti, l'esistenza di una pluralità di discorsi che ruotano attorno all'automobile, discorsi spesso discordanti tra loro:

I significati attribuiti all'uso dell'automobile sono contestualizzati culturalmente e socialmente; nonostante ciò i modi intricati attraverso i quali questi significati vengono negoziati, creati e mantenuti, nell'interazione con gli altri, noi stessi e sono spesso ignorati. Al contrario, molti dei benefici utilitaristici dell'utilizzo dell'automobile sono ben riconosciuti. (Maxwell, 2001: 203)

Da un lato l'automobile è rappresentata come un oggetto del sogno: incarnazione di desideri e miti che affondano le radici nel profondo dell'immaginario collettivo; dall'altro, invece, la macchina mostra le conseguenze negative che provoca sulla vita individuale, ma soprattutto collettiva: mette in evidenza i paradossi delle società in cui viviamo, evocando in questo caso l'immagine dell'incubo. L'automobile può quindi essere contemporaneamente interpretata sia come strumento di «liberazione personale sia una minaccia sociale» (Ward, 1992: 24). Rimando al capitolo metodologico e a quelli empirici per una discussione più approfondita di queste diverse immagini dell'automobile.

L'automobile, inoltre, ci offre un punto di osservazione privilegiato per comprendere la natura paradossale del rapporto tra gli individui e il mondo (ambiente/società) in cui essi vivono nel tardo capitalismo. Come mai alla luce delle informazioni a nostra disposizione non siamo di fronte a una decisiva inversione di rotta? Come mai gli individui continuano a ipotecare il proprio futuro piuttosto che rinunciare a certe necessità derivanti dalle specificità della società del consumo? Queste non sono le domande di ricerca principali di questa ricerca, ma riflessioni che emergono alla luce della rassegna della letteratura qui proposta. Credo che per affrontare un tema così complesso servirebbe un lavoro di ricerca a parte, più di natura filosofica che sociologica. Per concludere questo capitolo, però, mi sembra interessante riprendere alcune delle riflessioni proposte da Jared Diamond nel suo libro “Collassi. Come le società scelgono di morire o vivere” (2005). Basandosi su innumerevoli documentazioni storico-scientifiche, in questo lavoro l'autore esplora il perché alcune civiltà nella storia

sono collassate e scomparse, individuando cinque gruppi di fattori che hanno inciso su questo processo.

Quattro di questi gruppi (relativi ai danni ambientali, ai cambiamenti climatici, all'ostilità delle popolazioni vicine e alla presenza di partner commerciali con cui si intrattengono relazioni amichevoli) possono o meno dimostrarsi significativi per una data società. La quinta serie di fattori, ovvero la risposta delle società ai suoi problemi ambientali, si dimostra invece sempre importante (Diamond, 2005: 14).

Parlando del processo decisionale che un popolo o un gruppo mette in atto di fronte a un situazione catastrofica l'autore identifica quattro modelli di comportamento possibile. Il primo caso riguarda quei gruppi che non riescono a prevedere l'emergere del problema; il secondo quelli che non si accorgono del problema esistente; il terzo tipo di gruppo, invece, se ne accorge ma non cerca di risolverlo; il quarto modello descrive quei casi in cui i gruppi cercano di risolvere il problema ma per una serie di motivi non ci riescono. Stando a questa categorizzazione proposta da Diamond, proporrei di inserire il caso della persistenza dell'*automobility*, nonostante tutte le sue conseguenze negative, all'interno del terzo caso: seppure in grado di vedere il problema (si pensi all'allarme polveri sottili dell'inverno 2009-2010 nella città di Milano), viene messo in atto un meccanismo di rifiuto, tale per cui le risposte che vengono messe in atto rispondo a un logica emergenziale e di riduzione del danno più che a un ragionamento complesso che implica una visione per il futuro. Esplorando i motivi di questo rifiuto all'azione, Diamond riconosce l'esistenza di due ordini di ragioni: una basate su argomentazioni razionali, l'altra su attaccamento a certi valori (religiosi o laici).

Per quel che riguarda le argomentazioni razionali Diamond riporta due esempi; il primo riguarda l'interesse a mantenere lo status quo da parte di gruppi specifici (lobby di potere) e si basa su una formula tristemente nota e fortemente radicata nella cultura italiana:

Chi commette un abuso sa che la farà spesso franca, soprattutto se una legge che vieta quel dato comportamento non è fatta rispettare severamente o, addirittura, non esiste (Diamond, 2005: 435)

Non importa quali siano le conseguenze sulla collettività, e di ritorno sul singolo individuo, la forza di questa argomentazione sta nel fatto che l'interesse immediato è più importante di qualunque effetto a lungo termine, logica che rende complesso e

problematico la relazione tra business e ambiente. Inoltre, il rifiuto su base razionale si basa su un tipo di logica paradossale nota come il dilemma del prigioniero: siccome non è detto che se io smetto di sfruttare una risorsa o di avere un determinato comportamento anche gli altri lo facciano, allora non smetto perché sarei l'unico a rimetterci. Entrambi questi esempi si basano, secondo Diamond, su logiche razionali anche se moralmente riprovevoli. Vedremo nell'analisi del materiale empirico come repertori di questo tipo siano molto utilizzati dalle persone intervistate per questa ricerca.

Per quel che riguarda i comportamenti irrazionali, Diamond sottolinea come una condotta di questo tipo debba basarsi su uno scontro valoriale all'interno delle coscienze degli individui. L'autore riporta l'esempio della popolazione dell'isola di Pasqua per discutere il ruolo di valori religiosi nella messa in atto di comportamenti distruttivi; più utile ai fini di questa ricerca sembra essere, invece, il riferimento a valori laici. Abbiamo discusso nel corso di questo capitolo la portata dell'investimento emotivo, valoriale e culturale incorporato dall'automobile e dai guidatori; non stupisce dunque che, nonostante i ripetuti allarmi sull'inquinamento atmosferico e la crescente consapevolezza delle altre conseguenze prodotte dall'automobile, il rumore del traffico che scorre rappresenta ancora il suono e il ritmo della nostra quotidianità.

È difficile e doloroso decidere se sia il caso di abbandonare alcuni dei nostri valori fondamentali quando ci pare che stiano diventando incompatibili con la nostra sopravvivenza (Diamond, 2005: 441).

Questo tipo di scelte coinvolge sia la scala collettiva sia quella individuale. Per risolvere e cambiare certe condizioni sociali che si presentano come insostenibili, continua Diamond, sono necessari interventi congiunti che coinvolgo le diverse scale degli attori coinvolti: serve da un lato l'intervento del governo o di altri organismi regolatori che impongano limiti allo sfruttamento e ai comportamenti dannosi; dall'altro è necessaria una maggiore consapevolezza collettiva dei rischi e una comunanza di interessi, in grado di portare a una condivisione rispetto a ciò che deve essere considerato sostenibile (e quindi perseguito) e ciò che non lo è (e di conseguenza abbandonato).

PARTE II – La ricerca

Capitolo 2

Il disegno della ricerca

«Se l'uomo non è un foruncolo sul naso di Dio, lo straordinario non è che un granello nell'universo delle cose ordinarie»

Schwartz e Jacobs, 1987:20

L'automobile non esaurisce la sua importanza nel permettere alle persone di spostarsi bensì è un oggetto denso, ricco di connessioni con diversi aspetti della vita quotidiana e sociale, di associazioni simboliche possibili e di legami con la produzione ricorsiva di bisogni e necessità. La macchina, per esempio, è un oggetto interessante dal quale partire per comprendere e studiare alcuni dei grandi cambiamenti che hanno caratterizzato il XX secolo (Dant, 2001); da un punto di vista sociologico, l'invenzione dell'automobile e il suo sviluppo industriale sono inseriti nel processo di modernizzazione che ha avuto come esito le trasformazioni a cui abbiamo assistito nel secolo scorso, sia sul piano della struttura sociale sia su quello culturale e simbolico. Per quel che concerne la struttura sociale basti pensare alla trasformazione nei modi di produzione industriale (fordismo, toyotismo, just in time), al mutamento nelle modalità di spostamento delle persone (contribuendo all'avvicinamento delle periferie ai centri urbani) e alla creazione di un senso di unità nazionale connesso alla vicinanza/lontananza geografica. Da un punto di vista culturale, l'automobile è stato l'oggetto simbolo del boom economico che ha caratterizzato l'Italia degli anni '50-'70: ha plasmato i sogni di libertà e di avventura di intere generazioni, ha modificato sensibilmente il concetto di tempo libero e ha permesso alle donne di acquisire autonomia di movimento. Inoltre, le contraddizioni prodotte da tale sistema di mobilità, stanno diventando elementi che sempre più preoccupano e interessano diversi settori: dalle pianificazione urbana alla sicurezza stradale, dalle politiche ambientali alle industrie della *green economy*.

Come evidenziato nel capitolo precedente, al di là di alcune rare e illustri analisi (Lefebvre, 1979; Baudrillard, 2004; Barthes R., 1974; Illich, 2006; Flink, 1975) l'interesse per il tema dell'automobile è emerso nel contesto britannico solo nell'ultimo decennio; per quel che concerne il contesto italiano, invece, gli studi e le ricerche su questo fenomeno si possono contare letteralmente sulle dita di una mano (Paolini, 2005 e 2007; Cattaneo, 1998; Donolo, 2004; De Cristofaro Longo, 2002). Uno degli intenti di questo progetto di ricerca è quello di contribuire allo sviluppo delle linee teoriche ed empiriche sul tema delle rappresentazioni culturali dell'automobile, anche nel contesto italiano.

Come emerge dall'analisi critica della letteratura sociologica sull'automobile in questo ambito di studi non si sono ancora imposte linee teoriche forti. Essendo un ambito d'indagine relativamente nuovo, disponiamo di una quantità di casi studio - numericamente discreta - rispondenti ad interessi e orientamenti (dalla sociologia urbana all'antropologia degli oggetti) che si rifanno a

Schemi interpretativi, apparati categoriali, sistemi tipologici, definizioni o stipulazioni in questi casi tutto ciò di cui il ricercatore dispone prima di fare una ricerca sono vari sistemi di lenti, filtri, zoom per guardare la realtà, e non teorie¹ che asseriscono qualcosa sulla realtà. (Ricolfi, 1997:20)

Per questo motivo, la seguente ricerca si sviluppa a partire da una serie domande cognitive più che a ipotesi vere e proprie e assume un carattere esplorativo e descrittivo del caso studio milanese.

2.1 Interessi e obiettivi di ricerca.

Il tema centrale di questo progetto di ricerca è il processo di costruzione sociale del guidatore, ovvero quell'insieme di assunti culturali, necessità, bisogni individuali che spingono le persone a prendere la patente in combinazione con le regole, i discorsi e le pratiche che disciplinano il passaggio di status da passeggero a guidatore. In questa

¹ «Possiamo definire una teoria come *un insieme di proposizioni organicamente connesse, che si pongono a un elevato livello di astrazione e generalizzazione rispetto alla realtà empirica, le quali sono derivate da regolarità empiriche e dalle quali possono essere derivate delle previsioni empiriche*» (Corbetta, 1999:47)

cornice, la possibilità di guidare, le prime esperienze di guida, la relazione materiale tra il corpo dell'allievo e la macchina diventano elementi di indagine fondamentali.

Guidare può essere considerata una pratica sociale significativa per diverse ragioni. È un'esperienza condivisa da moltissimi attori nella nostra società ed è un'azione che permette di portare avanti molte delle pratiche quotidiane. Saper guidare, o meno, sancisce la differenza tra guidatori e non guidatori e, da punto di vista sociologico, permette di indagare il rapporto tra gli esseri umani e le tecnologie che essi costruiscono. Diversi modi di guidare rappresentano diverse culture della strada e della sicurezza stradale perché attraverso il guidare le persone veicolano parte della loro identità ed esprimono un raggio di emozioni piuttosto variegato. Guidare può assumere diversi significati nella vita delle persone: incorpora l'ambivalenza dell'automobile e, di volta in volta, può essere considerata un'esperienza piacevole o un'orribile costrizione. Guidare non è una pratica naturale: da un lato, infatti, essa è rigidamente regolata (dal Codice della Strada e da una serie di altri regolamenti come ad esempio la legislazione in materia di test per la patente) e, dall'altro, necessita l'acquisizione di una serie di competenze tecniche (ad esempio l'uso di pedali) e psicologiche (la gestione della paura o dell'aggressività) che devono essere non solo trasmesse e apprese, ma soprattutto incorporate, prima che una persona possa dire di saper guidare. Redshaw (2008: 13) mette in evidenza come

La ricerca sociale e culturale relativa ad una pratica come quella del guidare, non riguarda solamente il sistema di mobilità ovvero il sistema stradale o il traffico, i processi di produzione o di governo. Essa riguarda anche le relazioni che costituiscono questo sistema, vale a dire, le relazioni tra le automobili e le persone e tra individui a bordo delle macchine, così come tra i guidatori e le autorità che regolano il guidare e i discorsi che circolano sulla guida in diversi contesti, dalle riviste alla letteratura, ai prodotti o le pubblicità sulla sicurezza stradale.

Guidare è, dunque, una pratica complessa e sfaccettata, un punto di osservazione dal quale è possibile cogliere diversi fenomeni che sembrano essere significativi per comprendere la vita sociale. Essendo un tema che apre così tanti interessi e domande di ricerca, per rispondere agli interrogativi specifici di questo lavoro ho dovuto compiere delle scelte.

Guidare sarà qui interpretato come un'azione interattiva che coinvolge gli attori sociali e

l'automobile almeno per quel che concerne due momenti specifici che ho individuato come costitutivi del processo di costruzione sociale del guidatore. Il primo riguarda i significati, mentre il secondo concerne la relazione materiale tra i corpi fisici degli individui e la tecnologia.

Guidare è un'azione carica di senso attraverso cui gli individui veicolano modi di interpretare il mondo e i valori per loro fondamentali. Vedremo nei capitoli dedicati all'analisi come i commenti su come si guida e su cosa significa guidare, le narrazioni sulle esperienze fatte e su come guidano gli altri, trascendano l'azione stessa. Questo anche perché, spesso, i concetti di automobile, di patente e di guida vengono utilizzati come sinonimi e tendono a descrivere un amalgama di valori, sentimenti e sensazioni che si inseriscono entro il quadro più ampio rappresentato degli immaginari dell'*automobility* che le persone costruiscono. Inoltre, modi specifici di guidare o interpretare la guida, veicolano identità di genere, se non nelle concrete situazioni quotidiane, almeno per quel che concerne il modo in cui gli individui attribuiscono senso a quest'azione. Senza anticipare alcuni dei risultati di questa ricerca, possiamo evidenziare come la relazione dialettica tra socializzazione di genere, stereotipi e incorporazione di determinati atteggiamenti sia particolarmente visibile nel caso del guidare. L'età, invece, è la variabile che più incide sui bisogni che sia la macchina e sia il guidare sembrano soddisfare. Queste considerazioni saranno oggetto del prossimo capitolo, dedicato appunto all'analisi dei significati culturali e dei repertori narrativi utilizzati dagli intervistati per parlare dell'automobile.

Il secondo momento della costruzione sociale del guidatore riguarda i corpi. Guidare è un'esperienza che coinvolge la dimensione psicofisica degli individui. Riguarda i sensi e lo stato emotivo. I corpi dei guidatori devono essere addestrati a compiere determinati gesti: la presa sul volante o la sincronizzazione dei piedi permettono il funzionamento dell'interazione col veicolo, gli occhi vengono allenati a leggere i messaggi provenienti dalla strada, le orecchie sentono quello che succede intorno (sia che si tratti della musica proveniente dall'autoradio sia del clacson di un altro automobilista), la vigilanza per quel che accade o la gestione dello stress sono elementi che mettono in relazione l'assemblaggio umano-macchina con il mondo circostante. Tutte queste attività, e molte

altre, avvengono nello stesso momento. Se il lettore è un guidatore sa benissimo però che questi gesti fanno parte di un bagaglio che una volta acquisito diventa automatico, si trasforma in una sorta di istinto; non c'è più bisogno di pensare al piede della frizione quando si passa dalla seconda alla terza, non sorprende che, al suono di un clacson, si cerchi di reperire informazioni su ciò che avviene al di fuori dell'abitacolo attraverso l'uso degli specchietti retrovisori, senza per questo perdere il controllo su tutto il resto delle attività. Imparare a guidare è una questione di disciplinamento del corpo alla doppia interazione che questo deve imparare a gestire: quella con l'automobile e quella con la strada. Disciplinamento che dà forma ad un particolare attore sociale e che, come vedremo, nel momento stesso in cui obbliga i comportamenti entro certi schemi, produce le possibilità di resistenza agli schemi stessi. Questi saranno i temi che approfondirò nel quarto e quinto capitolo, che saranno dedicati all'analisi dei materiali empirici e dove, attraverso la metafora dell'assemblaggio, si descriveranno le modalità con cui insegnanti, istruttori e allievi parlano di come avviene il processo di apprendimento delle competenze tecniche e teoriche che costituiscono il guidare.

La domanda generale di questo progetto di ricerca, dunque, può essere formulata nel seguente modo: come viene costruito socialmente il guidatore-auto? Si tratta di approfondire la complicata relazione che intercorre tra il piano delle idee e il piano della materialità degli oggetti e dei corpi, tra cultura simbolica e materiale, tra le rappresentazioni del mondo e il mondo degli oggetti. Thompson (1987:11), infatti, ci ricorda che le idee non fluttuano sopra le nostre teste in modo caotico e disorganizzato, bensì «circolano nel mondo sociale sotto forma di discorsi, espressioni e parole dette o scritte» e sotto forma di oggetti, pratiche e simboli che le veicolano.

Abbiamo più volte sottolineato come l'automobile possa essere considerata un oggetto che attualmente è in grado di dare contenuto e forma ad una serie di azioni specifiche e di plasmare il nostro spazio di vita quotidiano. Ciò significa riconoscere l'importanza che quest'oggetto riveste nella vita quotidiana di molti individui, ne scandisce il ritmo, lo spazio e ne influenza le traiettorie d'azione. L'automobile è un oggetto che permette lo sviluppo delle nostre abitudini, dei nostri stili di vita e di molte delle nostre credenze. Tutte le dimensioni della vita sociale, infatti, poggiano sulla certezza che anche oggi

(come ieri e domani) non si debba mettere in dubbio il buon funzionamento del sistema della mobilità: senza un sistema di questo tipo, la riproduzione sociale non sarebbe possibile perché la complessità della struttura si è inscindibilmente legata alle tecnologie logistiche, di comunicazione e infrastrutturali. Ogni individuo organizza le attività quotidiane in relazione alle proprie possibilità di mobilità e, quindi, all'efficiente andamento di queste tecnologie e ai sistemi esperti che ne permettono il funzionamento (Giddens, 1994). In quanto oggetto in grado di dare forma alla nostra organizzazione dell'esperienza, l'utilizzo dell'automobile può essere letto come uno dei rituali che facilitano, supportano e regolano la nostra vita quotidiana (Dal Lago, 1995). Ma la forza simbolica dell'automobile non è una caratteristica intrinseca all'oggetto, bensì sta nel valore che gli individui gli attribuiscono. L'organizzazione spaziale a misura di automobile, i messaggi dei mass media e i piccoli gesti di cura routinari nei confronti delle auto contribuiscono a produrre e ricorsivamente riprodurre l'ideologia culturale dell'automobile (Gorz, 2009).

Come abbiamo visto nel capitolo precedente, se da un lato l'automobile ha avuto – e ha tuttora – il merito di incarnare sogni di ricchezza, di rivalsa e di libertà, dall'altro sta mostrando con sempre più evidenza e prepotenza la sua faccia oscura. Il disincanto nei confronti di un sistema sociale basato sull'utilizzo privatistico dell'automobile porta alla luce diverse problematiche che mostrano l'insostenibilità di questo sistema e ne evidenziano le contraddizioni (Dant, 2001). L'emergere di queste esternalità negative nell'arena dei significati che abbiamo a disposizione per riferirci all'automobile, ha prodotto l'affiorare di una pluralità di punti di vista e culture che sfidano il - o si oppongono al - sistema dominante dell'*automobility*.

2.2 Alcuni concetti chiave.

In questo paragrafo verranno specificati e resi più chiari i concetti utilizzati in questa ricerca. Anche nelle ricerche con orientamento qualitativo, la fase di concettualizzazione è di estrema importanza. È nella definizione operativa dei concetti, infatti, che il ricercatore trova una guida per orientare le proprie osservazioni, per procedere nella

rilevazione e nell'analisi rigorosa dei dati (Ricolfi, 1997; Cardano, 2007; Gobo, 2001).

Ciò che la nostra disciplina studia, secondo Blumer (1954), è il mondo sociale naturale dell'esperienza quotidiana in cui «ogni oggetto che consideriamo ha un carattere peculiare, particolare e unico ed è situato in un contesto altrettanto specifico» (Blumer, 1954: 7). Se il mondo che le scienze sociali studiano ha una natura contestuale, i concetti adoperati per comprendere un fenomeno non potranno essere riferiti ad un unico significato, bensì dovranno necessariamente rimandare ad uno spettro semantico ampio. Questi concetti, definiti da Blumer *sensitising concepts*, suggeriscono al ricercatore la direzione verso cui guardare.

Anche i concetti utilizzati in questa ricerca appartengono a questa categoria. Sono astrazioni logiche, intuizioni, che consentono di procedere nel percorso di studio pur in assenza di ipotesi precise di partenza (Bichi, 2004). In particolare, sono due i concetti che adopererò e che necessitano qui di essere definiti: le culture dell'automobile e l'oggetto automobile.

2.2.1 Culture dell'automobile – una proposta idealtipica

Come abbiamo già sottolineato nel precedente capitolo, l'arena entro cui si sviluppano i discorsi sull'automobile non è neutra, bensì carica di significati e di senso politico. Un aspetto fondamentale che costituisce parte del complesso fenomeno culturale del guidare, infatti, riguarda le connessioni tra l'automobile e i discorsi dominanti. Potere e cultura non sono entità separabili nello scorrere della vita quotidiana, sono radicati nel linguaggio, nelle azioni sociali e funzionano attraverso la pratica della significazione. Secondo Hall, infatti, le rappresentazioni connettono i significati culturali al linguaggio; sono incorporazioni di concetti, idee ed emozioni in forme che possono essere trasmesse, comunicate, codificate, decodificate e interpretate (Hall, 1997). Lo stesso autore definisce l'ideologia come

Quelle immagini, concetti e premesse che costituiscono il framework attraverso cui noi rappresentiamo, interpretiamo, comprendiamo e diamo senso ad alcuni aspetti dell'esistenza sociale (...) Innanzitutto le ideologie non consistono in concetti isolati e separati, ma nell'articolazione di diversi elementi entro una serie specifica

di catene di significati (...) In secondo luogo, le affermazioni ideologiche sono prodotte dagli individui; ma le ideologie non sono originate nelle coscienze o intenzioni individuali, piuttosto, noi formuliamo le nostre intenzioni entro l'ideologia (...) Terzo, le ideologie funzionano fornendo ai loro soggetti (siano essi individui o collettivi) posizioni in cui identificarsi o conoscenza che permette loro di esprimere verità ideologiche come se essi ne fossero gli autentici autori. (Hall, 1981: 31-32)

Nel caso delle culture dell'automobile esistono alcuni discorsi che possono essere definiti dominanti rispetto ad altri: in particolare questi discorsi si fondano sull'assunzione culturale dell'ipermobilità e interpretano la macchina come incarnazione di desideri positivi e apertura per le possibilità individuali. Questo tipo di cultura, diffusa e riprodotta soprattutto dai mass media, sostiene e mantiene, attraverso differenti tipologie di linguaggio (si pensi al cinema oppure alle pubblicità), un sistema di potere connesso ad importanti aree del mercato nazionale e internazionale, in particolare, alle industrie petrolifere, automobilistiche e alle imprese che si occupano di infrastrutture. Proprio perché egemonica questo tipo di cultura è la più diffusa nel senso comune; è bene comunque ricordare che gli attori sociali non sono fruitori passivi dei messaggi prodotti dalla cultura dominante, bensì decodificano (Hall, 1980) e incorporano (Dant, 2004) tali messaggi attraverso la loro ri-articolazione in forme linguistiche o in pratiche quotidiane contestuali (Garfinkel, 1967). Un esempio di discorso dominante sull'automobile è rappresentato dall'immagine che segue.



New 4x4 Tiguan. For city addicts.



Questa pubblicità vuole rappresentare la doppia anima dell'automobile: intrinsecamente urbana, la macchina permette di uscire dalla monotonia e del grigiore della città concedendo alle persone una via di fuga, senza per questo rinunciare allo stile di vita e ai benefici del contesto cittadino. Questo binomio natura/contesto sociale (città, lavoro, famiglia, impegni di vario tipo) è uno dei principi culturali su cui si basa la forza simbolica dell'automobile perché rinforza l'idea che la macchina permette più che negare, apre invece di chiudere, concede spazi di libertà anziché essere coercitiva. I significati e i valori attribuiti all'automobile non sono monolitici e fissati una volta per tutte, ma possano essere ri-articolati in diversi modi all'interno di discorsi che hanno scopi comunicativi molto differenti. Nell'immagine proposta, l'automobile parcheggiata tra gli elefanti fa riferimento al problema dei parcheggi in città. Questa problematica viene rappresentata in accostamento ad una natura incontaminata e selvaggia raggiungibile solamente in automobile; in questo modo viene depotenziata l'associazione negativa tra automobile e parcheggio e rafforzata quella della macchina come oggetto del sogno. Questo tipo di messaggio è culturalmente egemonico, non solo perché veicolato dalle industrie automobilistiche attraverso le pubblicità, ma perché nel senso comune è ancora forte l'idea, suggerita anche da questo manifesto, che i vantaggi di avere un'automobile siano maggiori rispetto ai suoi svantaggi.

Una seconda tipologia di culture dell'automobile è quella contro-egemonica. Essa può assumere diverse articolazioni, a seconda del livello e del motivo per cui si oppone alla cultura egemonica; nel particolare caso delle rappresentazioni sull'automobile, ne ho individuate due. La prima si sviluppa a partire da ragionamenti, valori o significati attribuiti alla macchina che non sono quelli veicolati dai discorsi egemonici. Un esempio di questa prima articolazione è quella in cui l'automobile viene descritta e interpretata a partire dalle contraddizioni e dalle conseguenze sociali problematiche che produce. In questo caso l'enfasi non è posta sulle possibilità individuali offerte dall'automobile, ma sull'impatto del suo utilizzo privatistico sulla vita collettiva. Nel corso degli ultimi vent'anni, in concomitanza con una sempre maggiore presa di coscienza dei rischi ambientali e delle conseguenze dell'incidentalità stradale, questo sistema discorsivo è riuscito ad imporsi ad alcuni livelli dell'organizzazione sociale. In

qualità di gestori della *res publica* sono state soprattutto le istituzioni politiche locali, nazionali e internazionali ad 'assumersi' questa responsabilità attraverso la formulazione di progetti, linee guida e leggi atte alla sensibilizzazione e/o riduzione dei rischi connessi all'utilizzo dell'automobile. Questo tipo di interpretazione è contro-egemonico nel senso che, seppur non dominante, ha avuto la forza di imporre alcune istanze a livello di arena politica e di discorso pubblico, senza però mettere in discussione quegli assunti culturali che legittimano il potere dell'automobile, limitandosi a proporre una logica della riduzione del danno. Un esempio di questa modalità di articolazione di discorsi contro-egemonici sono le campagne di prevenzione sulla sicurezza stradale. Nell'immagine sotto riportata, l'oggetto rappresentato è un pedone degli scacchi rovesciato su delle strisce pedonali con una pozza di sangue all'altezza di quella che metaforicamente rappresenta la testa. Nella combinazione testo visuale e testo scritto lo stile di comunicazione può essere definito metaforico: "la strada è un posto pericoloso e va presa sul serio, non è una scacchiera su cui si gioca una partita poco importante; sulla strada, infatti, è in gioco la propria vita e quella degli altri". Nei testi scritti che appaiono sotto l'immagine vengono usati altri stili di comunicazione. «Quando vedi un pedone sulle strisce non accelerare, ma rallenta, non dimenticare che è lui ad avere la precedenza. Troppe persone si ricordano dei diritti dei pedoni solo quando sono loro stesse ad essere sulle strisce. Non farlo anche tu».

Lo stile comunicativo di questa frase può essere definito 'morale' perché parla di valori; impone un determinato comportamento partendo dal concetto di giustizia: i pedoni sono i soggetti più deboli della strada e fanno fatica ad imporre i propri diritti su quelli degli automobilisti. Rispettare i diritti dei pedoni significa rispettare i diritti di tutti: se quando sei pedone ti arrabbi per i comportamenti degli altri devi rispettare i diritti dei pedoni anche quando sei tu in una posizione di potere².

² Non esiste, infatti, un modo univoco di vivere la strada: le persone possono essere nel corso della stessa giornata pedoni, ciclisti e automobilisti, possono utilizzare i mezzi pubblici o essere trasportati da altri su mezzi privati. A ogni mezzo utilizzato è associato un sistema simbolico specifico connesso anche al posizionamento di potere del veicolo sulla strada. Se ogni individuo vive la strada a partire dal proprio universo culturale è anche vero che ciascun individuo cambia le proprie modalità relazionali con gli altri veicoli presenti a seconda del mezzo che utilizza. Nella campagna che stiamo analizzando questo meccanismo viene dato per scontato, così come viene dato per "naturale" il fatto che quando si è in automobile le persone diventano arroganti e prevaricatrici con chi ha meno potere (i pedoni, i ciclisti o i motociclisti) (IRER, 2007).



La commistione di stili comunicativi e il linguaggio neutro utilizzato nella campagna rendono difficile l'identificazione di un destinatario specifico. In questo caso possiamo capire dai riferimenti riportati nel testo che i destinatari sono i guidatori in generale (più probabilmente di automobili, ma anche di motocicli). La costruzione del testo, tuttavia, potrebbe suggerire un messaggio di sensibilizzazione più ampio: se ciascun individuo può alternativamente essere un soggetto forte o un soggetto debole della strada, il rispetto dei diritti di tutti diventa un impegno affinché siano rispettati i diritti di ciascuno. In questo senso, quindi, il destinatario di questa immagine potrebbe essere la popolazione intera e si può supporre che lo scopo di questa campagna sia quello di produrre un cambiamento valoriale nei destinatari: rendere la strada un posto più sicuro anche per i soggetti deboli, prendere coscienza della posizione di dominio che l'automobile ha rispetto agli altri utenti della strada. In questo caso dunque si cerca di minare le relazioni di potere tra gli utenti della strada, ma non si prende una posizione netta; la campagna si limita a sensibilizzare su un piano morale i suoi destinatari.

Inoltre, possono essere considerati contro-egemonici anche quei discorsi che ri-articolano significati, pratiche o rappresentazioni egemoniche all'interno di uno specifico *framework* culturale che ne sovverte i significati. Si tratta, infatti, di discorsi e pratiche che si caratterizzano principalmente per l'esistenza di codici e consuetudini

condivise solamente dai membri dei gruppi in cui nascono e si sviluppano.



Ne è un esempio quella cultura giovanile espressa nel programma televisivo di Mtv *Pimp my ride* in cui i proprietari di automobile si rivolgono al rapper XZibit per, come recita la presentazione del programma sul sito di Mtv Italia, “intamarrare a modo una vettura”. Da questa trasmissione emerge una cultura dell’automobile del tutto particolare. Da un lato abbiamo l’idea, appartenente alla visione egemonica, che l’automobile è un oggetto imprescindibile della vita moderna, indispensabile non solamente per gli spostamenti quotidiani, ma anche come veicolo di se stessi e della propria unicità. Nel programma, infatti, ciò che avviene è la trasformazione della propria vecchia auto in un veicolo nuovo, fiammante e, soprattutto, personalizzato. Dall’altro lato, però, alcune subculture urbane, nel caso specifico quella *hip hop*, si sono impossessate di questa visione egemonica sovvertendone i significati per adattarli alle proprie esigenze (Hebdige, 1979); siamo di fronte ad un caso molto simile a quello, esposto nel precedente capitolo, della subcultura *raggare* dei giovani sottoproletari svedesi (O'Dell, 2001). Il programma *Pimp my ride* è un format statunitense, ma è un esempio interessante anche per il caso italiano. Innanzitutto perché è stato molto seguito

anche nel nostro paese e, in secondo luogo, perché il *tuning* è un fenomeno in espansione anche in Italia, visibile soprattutto nell'aumento di automobili che hanno impianti stereo molto potenti, colori stravaganti o luci blu che illuminano la parte inferiore dei veicoli. I meccanici del programma provengono dalla 'strada' e hanno imparato l'arte del *pimping* fin da ragazzi; come loro, anche gli ospiti appartengono quasi tutti a minoranze etniche della variegata popolazione statunitense. Questo facilita l'identificazione da parte dei giovani non solo con i protagonisti del programma, ma in generale con un'idea di mascolinità 'a pavone' ovvero fondata sui colori, la bellezza, la grandezza e la lucidità della foggia esteriore dell'automobile. Questa cultura contro-egemonica, sebbene distinta e ancorata a valori differenti rispetto a quella dominante, convive con essa, si sovrappone e si intreccia con i discorsi prodotti dalle culture egemoniche.

Le culture dell'automobile anti-egemoniche sono quelle che si propongono come alternative (radicali o opposizionali) e nelle quali i principali assunti culturali dell'*automobility* vengono messi in discussione e re-interpretati all'interno di cornice di valori e pratiche totalmente differenti.



In questo caso si tratta di discorsi radicalmente contro il sistema di mobilità auto-centrato a causa delle sue conseguenze non solo sull'ambiente, ma anche sulla coesione

sociale nel suo insieme. Le automobili veicolano un determinato tipo di socialità (o asocialità) che distrugge le comunità e rende difficile la relazione tra esseri umani. Le automobili sono viste come degli oggetti di morte, delle armi di distruzione di massa che stanno lentamente portando gli esseri umani al suicidio in quanto ecologicamente, economicamente, socialmente insostenibili. Nell'immagine proposta viene messa in evidenza la posizione di marginalità e svantaggio che quotidianamente i ciclisti occupano nello spazio pubblico dedicato alla viabilità. Proponendo una realtà capovolta, in cui non sono più le macchine a dominare la strada, questa immagine ha l'effetto di sovvertire la naturalità e la neutralità che assume la configurazione spaziale entro cui siamo abituati a muoverci quotidianamente. All'interno della produzione discorsiva anti-egemonica, dunque, vengono messi in discussione i principi stessi su cui si fonda lo stile di vita dominante e gli assunti culturali che lo sostengono.

La presentazione di questi modelli ideal-tipici è centrale, ai fini di questo lavoro, in quanto ci permette di cogliere la complessità della produzione culturale, di codifica e consumo di discorsi sull'automobile. Le tre posizioni di potere qui presentate (egemonica, contro-egemonica e anti-egemonica) rappresentano tipi-ideali, ovvero utili strumenti euristici che non si presentano in modo puro, uniforme e sempre uguale nella realtà sociale: questi posizionamenti di potere sono per lo più sovrapposti e mutevoli. Pensiamo ad esempio al progressivo successo avuto da alcune istanze sulle esternalità negative dell'automobile. Le sollecitazioni partite dal basso (da posizioni contro o anti-egemoniche) sull'inquinamento prodotto dalle automobili hanno via via acquisito un riconoscimento nel dibattito pubblico. Questo processo è stato possibile solamente nel momento in cui le istanze di singoli cittadini, associazioni o movimenti sono state supportate dal crescente numero di dati e ricerche scientifiche sull'impatto della produzione di CO₂ e del particolato (come il PM₁₀) sull'inquinamento atmosferico. Questo esempio è uno specifico caso, ma l'emergere di nuovi significati disponibili nell'arena delle possibili interpretazioni di un fenomeno non segue una logica di consequenzialità causale lineare. La continua circolazione di discorsi non produce effetti prevedibili; si tratta, infatti, di relazioni tra discorsi che possono essere mutuali, negoziali o di conflitto e possono essere influenzati da una molteplicità di elementi: da

diverse variabili socioeconomiche appartenenti sia all'ambito micro sia a quello macro; dalla pluralità delle fonti di produzione culturale, come la socializzazione primaria o i mass media; e, infine, dalle diverse modalità attraverso cui i singoli consumano e ri-articolano i significati che circolano.

2.2.2 Una proposta di concettualizzazione: l'automobile

Si è scelto di teorizzare l'automobile a partire da tre aspetti interrelati che si rifanno al consumo, agli studi di genere e alla questione dell'*agency* degli oggetti. Sono queste le dimensioni attraverso cui si analizzerà l'automobile nel corso della ricerca. Di seguito, brevemente, verranno riprese alcune delle considerazioni, contenute nel capitolo precedente, riguardanti queste modalità interpretative.

Seguendo il ragionamento di Gartman (2003), il modo attraverso cui la sociologia dei consumi si è interessata all'oggetto automobile sono molteplici: si passa dall'attenzione per il valore simbolico ad essa associato, valore segnico per Baudrillard (2004), passando per l'analisi della posizione sociale (Veblen, 1971) o della distinzione sociale (Bourdieu, 2001), arrivando fino alla sua importanza in termini di creazione d'identità, subculture e stili di vita (Hebdige, 1979). Miller (1987) definisce il consumo a partire dalla metafora del riassorbimento. Gli oggetti, elementi che fanno parte della realtà materiale esterna, vengono fatti propri e assimilati dai soggetti mediante il consumo. Come suggerisce Sassatelli (2004: 137)

Beni che sono identici al momento dell'acquisto possono essere ricontestualizzati in un'infinita varietà di modi diversi dai consumatori, tanto che le pratiche di consumo tendono a generare diversità più che a promuovere omogeneizzazione.

Consumare è una pratica sociale attraverso cui il soggetto, non solo veicola una parte del proprio sé, ma contribuisce alla riorganizzazione del contesto in cui opera. Partendo da queste teorie della sociologia del consumo possiamo considerare l'automobile come un oggetto culturalmente contestualizzato dal momento della produzione fino all'utilizzo quotidiano che ne fanno i soggetti. La tecnologia, gli artefatti e, nel caso specifico di questa ricerca, l'automobile sono mezzi di comunicazione che trascendono il loro uso strumentale; sono testi riempibili di - e interpretabili attraverso - molteplici

significati. Da questo punto di vista non c'è separazione tra la sfera materiale e quella simbolica (Wajcman, 2000), anche se in questo lavoro sono state prese in considerazione separatamente a fini euristici.

Una seconda modalità di interpretare l'automobile che verrà utilizzata durante l'analisi del materiale empirico è l'assunzione di un'ottica di genere. L'automobile, come molte delle tecnologie e degli oggetti del nostro mondo sociale, può essere, da diversi punti di vista, definito come un oggetto *gendered* (Faulkner, 2001). In primo luogo, perché l'automobile è progettata e messa in produzione da ingegneri e designer uomini. Il filone di studi interessato alla costruzione sociale delle tecnologie (SCOT) studia le modalità attraverso cui diversi gruppi sociali danno forma alle tecnologie (Kline and Pinch, 1996). Le tecnologie incorporano una visione, veicolano il mondo di chi le ha inventate, sono oggetti parlanti (Wajcman, 2000). Inoltre, le tecnologie sono tradizionalmente definite come maschili e il corpo degli uomini definito in termini di competenze tecniche o potenza. Sappiamo, però, che i significati degli oggetti vengono attribuiti loro dagli attori che li usano e ne parlano; non sono, cioè, una loro caratteristica intrinseca o essenziale (Hall, 1997). Chi utilizza l'automobile si confronta con questo oggetto a partire da uno specifico *technological frame* (Bijker, 1995), ovvero può rinegoziare il suo significato e modificarne l'uso (Wajcman, 2000). Come già accennato precedentemente, la SCOT ha definito questo processo *intepretative flexibility*.

Differenti gruppi sociali associano agli artefatti differenti significati che conducono *interpretative flexibility* che trascendono gli artefatti. Lo stesso artefatto può significare differenti cose a seconda del gruppo sociale da cui proviene chi li usa (Kline and Pinch, 1996: 766).

L'ultima caratteristica dell'automobile, e degli oggetti in generale, che ci sembra rilevante ai fini della ricerca è la capacità di produrre azione sociale. Latour rilegge la relazione tra esseri umani e oggetti a partire dalla considerazione che i primi hanno delegato ed esteso molte delle azioni agli ultimi. La metafora del *heterogeneous network* comunica la visione che tecnologie e società siano mutualmente costitutive: sono *network* che connettono umani e non umani (Wajcman, 2000). Questi *network* non sono statici, ma sempre inseriti in un processo di costruzione; le conoscenze che da essi

emergono sono specifiche di un determinato *network*; i significati sono continuamente generati all'interno dei *network* in cui l'azione ha luogo (Barnes, 2001). La tecnologia non è qualcosa di separato dal sociale, bensì è ciò che permette la possibilità stessa di una società su larga scala (Molotch, 2005). L'automobile è, dunque, un *attante* (Latour, 2005), un attore inanimato di azione sociale, e influenza le modalità con cui gli individui interagiscono tra loro, si muovono negli spazi e interagiscono con gli oggetti. Di conseguenza le pratiche di guida e i significati attribuiti al guidare sono necessariamente situati nei *network* in cui l'azione del guidare avviene (Moeckli e Lee, 2007).

2.3 Contesto della ricerca

Questo studio non vuole soltanto dare un contributo alla conoscenza sociologica sulle culture dell'automobile anche nel contesto italiano, ma vuole altresì essere un punto di partenza da cui sviluppare politiche della mobilità urbana che tengano conto degli elementi culturali. Abbiamo visto come i più recenti contributi nello studio della mobilità, nonché molte delle politiche sviluppatesi negli ultimi anni in alcune città europee³, si stanno muovendo verso scenari in cui il futuro della mobilità urbana è articolato in termini di sostenibilità, ambientale e sociale, e in cui il ruolo dominante dell'automobile viene messo in discussione in favore di sistemi di mobilità multipli e più interrelati fra loro (Dennis e Urry, 2009).

In questo senso Milano è un contesto di ricerca particolarmente rilevante da diversi punti di vista. Innanzitutto, è da sempre considerata la capitale morale d'Italia: Milano costituisce un osservatorio interessante per analizzare alcune delle dinamiche culturali e politiche in atto nel nostro paese. Per usare le suggestive parole di (Foot, 2001: 13)

Tutti i momenti decisivi, i momenti di espansione economica, di recessione, di svolta della storia italiana del ventesimo secolo hanno avuto inizio a Milano. Qui si radicano le prime organizzazioni sindacali; qui nasce il fascismo; i riformisti

³ Si pensi per esempio ai nuovi quartieri che stanno nascendo in molte città europee, come ad esempio il quartiere GWL ad Amsterdam, quello di Nordmannngasse a Vienna o il Falkenried-Terrassen di Amburgo. Da questo punto di vista l'esperimento più riuscito sembra essere il quartiere ecologico di Vauban a Friburgo, dove possedere una macchina è un'alternativa scomoda rispetto alle possibilità offerte da altri sistemi di mobilità.

socialisti ne fanno il loro gioiello. La Resistenza viene diretta di Milano ed è qui che ha luogo il suo “atto conclusivo” nel 1945, a piazzale Loreto. La città rappresenta il cuore del miracolo economico che trasforma l'Italia. È la sede del programma televisivo più popolare della storia del paese, *Lascia o raddoppia?*. È a Milano che Silvio Berlusconi crea il primo impero televisivo privato. La strategia della tensione inizia con la bomba in una banca milanese. È in questa città che la deindustrializzazione degli anni ottanta colpisce per prima. Milano è il centro della rivoluzione creativa e industriale del design degli anni sessanta e diventa in seguito una delle capitali mondiali della moda. Gli Armani, i Prada e i Versace succedono ai Falck, ai Breda e ai Pirelli al vertice dell'economia della città. La storia d'Italia è strettamente collegata a quella della città di Milano e la storia della città può essere letta come storia dell'intera nazione. (Foot, 2001: 13)

Milano però non è l'Italia. I risultati di questa ricerca non hanno valore universale o nazionale, ma sono, seppur generalizzabili per alcuni dei loro aspetti, contestualizzati entro una città in cambiamento.

Il contesto milanese è in forte trasformazione; nonostante sia caratterizzato contemporaneamente da una forte interconnessione interna e da molteplici collegamenti esterni, la presenza di alternative di mobilità, come vedremo dal materiale empirico, non si traduce in un cambiamento nelle pratiche di mobilità quotidiane o in un'inversione di rotta rispetto all'appeal che l'automobile esercita sugli individui. Questo non solo perché certi messaggi diventano dominanti in quanto prodotti all'interno di sistemi economico-politici strategici (come ad esempio le case automobilistiche o le altre industrie correlate), ma anche perché le politiche locali sulla mobilità sono ancora ancorate all'idea che l'automobile sia il mezzo più efficace, e quindi favorito, per gli spostamenti urbani. È importante lavorare su Milano con l'idea di proporre forme di mobilità sostenibili soprattutto perché, nei prossimi anni, sarà interessata da diverse trasformazioni, anche in termini di mobilità urbana, in relazione all'annunciato Expo 2015. L'Esposizione Universale ha messo in circolo nuovi investimenti finanziari che non potranno che modificare profondamente il volto della città e della mobilità urbana: il prolungamento della linea MM2 fino ad Assago, della linea MM3 fino alla Comasina, la costruzione della nuova linea metropolitana MM5 dal quartiere Isola fino a Bignami e il servizio *bike sharing* di ATM sono alcuni dei progetti in corso d'opera in materia di trasporto urbano. È difficile analizzare però processi che sono in corso di realizzazione, progetti sulla carta o solamente promesse politiche in una fase storica di campagna

elettorale perenne. Tutti gli interventi appena citati vanno nella direzione di uno sviluppo del trasporto pubblico urbano che non potrà che portare a una diversa mobilità all'interno del territorio della città e del suo hinterland.

Inoltre, le motivazioni di questa scelta risiedono principalmente nella peculiarità della condizione del traffico automobilistico e del rischio di incidentalità del capoluogo lombardo. L'area urbana di Milano è interessata da circa 8 milioni di spostamenti quotidiani, più del 50% dei quali è originato o diretto alla città; nonostante ciò solo il 28% degli spostamenti sono effettuati con mezzi pubblici. La pianificazione urbana, storicamente centrata sull'automobile intesa come strumento e fine del benessere, non è stata in grado di esprimere politiche alternative o integrate che alleggerissero il tessuto urbano dal peso di un traffico veicolare chiaramente insostenibile. L'utilizzo privatistico dell'automobile, che caratterizza la cultura del trasporto a livello nazionale, nel contesto di Milano emerge in tutta la sua drammaticità e problematicità, sia per quel che riguarda le conseguenze in termini di inquinamento atmosferico, sia per l'elevata incidentalità (Rapporto OCSE, 2006).

2.3.1 Unità d'analisi

La costruzione sociale del guidatore è costituita da un processo di educazione culturale e uno di addestramento tecnico. In Italia non esiste l'obbligo di seguire dei corsi di teoria e pratica di guida; un individuo che vuole prendere la patente può presentarsi da privatista in Motorizzazione anche se per l'esame di guida necessita di una macchina con i doppi comandi e di un istruttore, reperibili praticamente soltanto tramite un'autoscuola. Proprio per questo, per studiare il processo di costruzione sociale del guidatore, le scuole guida sono dei luoghi privilegiati, in quanto socialmente adibiti all'insegnamento delle competenze teoriche e pratiche di guida.

Più difficile invece è capire dove sia possibile indagare empiricamente il prodursi e il riprodursi delle rappresentazioni culturali dell'automobile, visto che il suo utilizzo è una delle azioni sociali più diffuse nella nostra società. È, infatti, una pratica rilevante benché banale. Occuparsi del significato sociale dell'automobile implica un confronto

diretto con la banalità della vita quotidiana; significa indagare come questo veicolo è percepito dagli individui tenendo presente che, essendo totalmente dato per scontato, non solo scompare dalla nostra vista e diventa parte del nostro ambiente sociale, ma ne plasma la fisionomia e ne riformula i significati.

La conclusione sorprendente è che gli oggetti sono importanti non perché sono evidenti e fisicamente ci costringono o abilitano, ma spesso precisamente perché noi non li vediamo. Così, meno li percepiamo, più essi diventano potenti nel determinare le nostre aspettative configurando la scena d'azione e assicurandosi comportamenti normativi, senza essere aperti alla sfida. Loro determinano quello che succede nella misura in cui noi siamo inconsapevoli della loro capacità di farlo. (Miller, 2005: 5)

Lo sforzo del ricercatore, quindi, dovrà essere quello di trasformare qualcosa di ordinario, di comunemente noto, in qualcosa di straordinario (Dino, 2002) e di significativo per il sistema di rilevanza interno della sociologia accademica (Schwartz e Jacobs, 1987).

Uno dei principali ostacoli alla descrizione e alle analisi accurate dei fenomeni sociali è che pensiamo di sapere in anticipo la maggior parte delle risposte. Diamo molto per scontato, dal momento che siamo pur sempre membri adulti competenti della nostra società e sappiamo quello che ogni membro adulto competente sa. Non ci manca, come si suol dire, il «buon senso». Sappiamo, per esempio, che le scuole servono a educare i bambini e gli ospedali a curare gli ammalati. «Tutti» lo sanno. Non rimettiamo in questione quello che tutti sanno; sarebbe stupido. Ma siccome quello che tutti sanno è il nostro oggetto di studio, dobbiamo rimetterlo in questione o almeno sospendere il giudizio su di esso, andare a vedere con i nostri occhi cosa fanno le scuole e gli ospedali, piuttosto che accettare le risposte convenzionali. (Becker, 2007:108)

Nel caso del mio oggetto d'indagine, la riflessione di Becker è di particolare importanza: tutti sanno perché usano la macchina e sono consapevoli dei benefici e delle conseguenze negative che quest'azione ha sulla propria vita.

Per rispondere empiricamente a un interesse di ricerca come questo si possono adottare principalmente due prospettive d'analisi. Da un lato si apre il sentiero che conduce all'indagine della codifica dei discorsi prodotti attorno all'automobile e al guidare, siano essi discorsi che incarnano la cultura egemonica, quella contro-egemonica o quella anti-egemonica. Esempi di ricerca di questo tipo possono essere lo studio dei cambiamenti delle rappresentazioni cinematografiche dell'automobile nel tempo, oppure l'analisi dei discorsi politici (per esempio dell'Unione Europea) rispetto alle conseguenze sociali

dell'utilizzo privatistico della macchina. Un'attenzione, quindi, alla produzione culturale, un'enfasi sui discorsi creati e riprodotti da quelle istituzioni che governano la comunicazione o i territori, o da gruppi portatori di interessi specifici. Una seconda strada percorribile è quella in cui l'analisi ricade sulle forme con cui gli individui organizzano la propria immagine dell'automobile e la trasformano in pratica nel loro vivere quotidiano. Entrambe le prospettive rispondono a interrogativi di ricerca stimolanti e aprono possibilità teoriche interessanti.

In questa ricerca, ho deciso di focalizzare l'attenzione sull'analisi delle rappresentazioni culturali così come esse vengono decodificate, incorporate e articolate dagli attori sociali. Se, come suggerisce Crespi (1987), l'ideologia è contemporaneamente azione sociale ed elemento imprescindibile del rapporto tra cultura (rappresentazioni, valori e norme) e azione sociale è possibile ipotizzare che gli attori sociali assemblino la propria cultura dell'automobile a partire dalle proprie esperienze individuali vissute in diversi ambiti della vita, che lungi dall'essere neutri si configurano come campi in cui i significati circolano, si mescolano e competono tra di loro. Essendo il processo di costruzione sociale del guidatore formato sia dall'apprendimento e insegnamento delle competenze di guida, sia dal vissuto che le persone hanno con l'automobile, ho scelto come campo d'indagine le autoscuole, luoghi in cui è possibile cogliere contemporaneamente le pratiche e i discorsi che costituiscono il guidatore-auto.

Tim Dant (2004) descrive il guidatore come un tipo di attore sociale, un particolare tipo di essere umano che produce una serie di azioni associate alla macchina, come ad esempio guidare, trasportare e parcheggiare. La mia unità di analisi è, quindi, il momento di transizione dall'essere non-guidatore all'essere guidatore. In questo ambito di studi, è stata dedicata poca attenzione al processo di costruzione sociale del guidatore. Il conseguimento della patente è una situazione sociale organizzata in cui, da un lato, abbiamo delle istituzioni che regolano il sistema e, dell'altro, degli individui che vivono una transizione biografica, che assume sempre più rilevanza in una società in cui la mobilità urbana è organizzata sulla base dell'utilizzo privatistico dell'automobile.

La patente, specie di attestato di cittadinanza, è la credenziale di quella strana

nobiltà mobiliare il cui sangue blu è la compressione [degli spazi] o la velocità di punta. Il ritiro della patente non è forse vissuto come una scomunica, una castrazione sociale? (Baudrillard, 2004: 86)

2.3.2 La costruzione sociale del guidatore: specificazione delle domande

Vediamo ora, più nel dettaglio, quali sono le domande che scaturiscono dall'analisi dei due momenti appena descritti: quello delle associazioni simboliche e quello delle relazioni materiali. Questi quesiti e specificazioni della domanda cognitiva generale derivano da una metodologia combinata induttiva - deduttiva. Alcuni interrogativi derivano dalle teorie che ho utilizzato come riferimento, mentre altri sono stati stimolati dalle prime interviste esplorative e dalle osservazioni sul campo. Proprio a causa della scarsità di studi sul tema specifico della costruzione sociale del guidatore, questa fase preliminare della ricerca, mossa dalla convinzione di fondo dell'importanza che gli aspetti culturali hanno in questo processo, mi ha permesso di articolare meglio il disegno della ricerca, soprattutto per quel che concerne la scelta delle variabili da utilizzare nell'analisi dei casi studio. Nei paragrafi che seguono specificherò meglio di quali variabili si tratta e del ruolo che giocano a seconda degli attori sociali presi in esame.

- *Aspetti immateriali: le culture, i simboli e ciò che ne deriva.*

Il processo di costruzione sociale del guidatore-automobile (Dant, 2004) è costituito da due momenti interrelati che per fini analitici verranno distinti: uno culturale e uno materiale. Innanzitutto, ciascun individuo è immerso in una particolare cornice culturale all'interno della quale fa esperienza dell'automobile. Si tratta degli ambiti in cui tradizionalmente avviene la socializzazione: la famiglia, il gruppo dei pari, gli amici, la strada, i mass media e, negli ultimi anni, anche i social *network*. Siamo tutti inseriti in contesti sociali che producono, riproducono e articolano molteplici rappresentazioni dell'automobile, per lo più conflittuali tra loro e ambivalenti al loro interno. Ciascun individuo, quindi, arriva in autoscuola con una propria idea, più o meno strutturata, sul significato dell'automobile e sulla sua importanza all'interno del proprio microcosmo e

del mondo sociale nella sua interezza.

Le autoscuole, inoltre, sono il luogo privilegiato in cui incontrare e contattare individui fortemente motivati a raccontare la propria esperienza con l'automobile o perché addetti ai lavori o perché impegnati nell'acquisizione delle conoscenze e abilità che permetteranno loro di guidare. Ciò che mi interessa indagare, quindi, non sono le rappresentazioni dell'automobile condivise all'interno di un gruppo coeso (di una subcultura per esempio) e nemmeno la particolare cultura organizzativa delle autoscuole. Al contrario, mi interessa cogliere un momento, un avvenimento importante nella vita di molti attori sociali, all'interno dello spazio istituzionalmente dedicato al conseguimento della patente.

Prendere la patente sancisce il passaggio tra l'essere passeggero e l'essere guidatore, mutamento che implica per gli attori coinvolti un cambiamento di status e, conseguentemente, un modo diverso di auto-rappresentarsi. Nell'analisi del processo che porta al conseguimento della patente ci viene in aiuto il concetto di rito di passaggio sviluppato dall'antropologo francese Van Gennep (1981). Il rito di passaggio è un cerimoniale in cui vengono socialmente sanciti e controllati determinati cambiamenti individuali. Durante i riti di passaggio l'individuo, infatti, è impegnato in una serie di azioni sociali che gradualmente lo porteranno all'assunzione di una nuova identità e di un ruolo diverso all'interno della sua comunità di riferimento. La possibilità di guidare è un cambiamento rilevante, non solo per la sua utilità immediata, ma soprattutto per i significati sociali connessi al diventare autonomi e all'acquisizione di competenze tecniche così rilevanti per lo svolgersi della vita quotidiana. Questo vale soprattutto per quel che riguarda gli allievi più giovani. La tensione tra passività/attività, dipendenza/autonomia, pubblico/privato sono solo alcune delle dicotomie che descrivono, in termini qualitativi, questo passaggio. L'ottenimento della patente fa parte, infatti, di quei

Riti formali che contengono la promessa di una conferma, l'insediamento o il conseguimento di qualcosa di formale che permetta loro di diventare membri responsabili della società (Erikson, 2003: 241)

Mi interessa, quindi, indagare le modalità attraverso cui gli individui incontrati in

autoscuola assemblano le proprie rappresentazioni dell'auto e come discorsivamente organizzano le contraddizioni tra miti e contro-miti. Quali sono i simboli che l'automobile incorpora per gli allievi? Come vengono descritti? A partire da quali esperienze personali con l'automobile? Gli allievi sono consapevoli delle contraddizioni insite nell'utilizzo privatistico dell'automobile? Come le interpretano? Come vengono giustificati, criticati o incorporati i miti e i contro-miti connessi all'automobile?

Per quel che riguarda gli allievi, prenderò in considerazione alcune variabili socio-demografiche (genere, età e luogo di provenienza) per studiare se e in che modo esse influenzano le rappresentazioni socio-culturali e socio-tecniche dell'automobile. La tecnologia è solitamente definita come maschile, soprattutto per quel che concerne le competenze tecniche. Nel caso dell'automobile è ancora molto diffuso lo stereotipo secondo cui i maschi sono più abili alla guida e più interessati agli aspetti meccanici (come ad esempio al funzionamento del motore), mentre alle donne viene attribuita una certa dose di *technofear*, paura di confrontarsi con gli aspetti tecnologici degli oggetti che utilizzano quotidianamente. Mentre alcune autrici sottolineano la sostanziale disparità di genere insita nelle tecnologie (Faulkner, 2001), altre, come Donna Haraway (1995), danno importanza al potere che le tecnologie hanno nel creare nuovi significati e nuovi modi di definire le relazioni tra i generi e, quindi, di destabilizzare gli stereotipi tradizionali. Come si percepiscono in termini di competenze gli attori sociali? Le competenze tecniche definiscono delle differenze di genere? Come gli attori sociali si relazionano ai modelli di genere egemonici? Esistono forme di mascolinità e femminilità che contraddicono questi modelli?

Un'ulteriore variabile è quella geografica del luogo di provenienza, particolarmente rilevante per due ordini di motivi. Da un lato non avrei potuto ignorare la crescente presenza nelle autoscuole milanesi di allievi migranti. Dall'altro le persone provenienti da altri luoghi del mondo sono portatori di un senso comune diverso da quello condiviso dagli allievi italiani ed è, quindi, possibile ipotizzare che abbiano un bagaglio di esperienze pregresse e di modalità di articolare i propri discorsi sull'automobile in qualche misura differenti. Questa variabile sarà utilizzata come strumento di controllo del peso e dell'importanza dell'elemento culturale di partenza nella formulazione delle

diverse *car cultures*.

L'automobile contribuisce alla definizione e organizzazione della vita quotidiana degli individui, come pianificazione degli spazi e dei tempi di vita sia individuali sia collettivi. Le tre variabili socio-demografiche che si è deciso di prendere in considerazione diventano di straordinaria importanza per comprendere i diversi modi di percepire e utilizzare la macchina. Quale rappresentazione di ciò che differenzia il bene pubblico dal bene privato (mezzi pubblici, bicicletta, car sharing vs motorizzazione privata) hanno gli allievi? Quale rappresentazione dello spazio pubblico? Come e quando utilizzeranno l'automobile? Come questi elementi cambiano in relazione all'età, al genere e al luogo di provenienza?

- *Aspetti materiali: i corpi e le macchine*

Da un punto di vista materiale, è proprio in autoscuola che questi individui cominciano a pensarsi come inseriti in una relazione più dinamica con l'automobile. Il fatto di vivere l'esperienza del comprendere materialmente che cosa significa guidare (imparare a sviluppare l'attenzione necessaria, a gestire l'ansia, a utilizzare in modo pertinente i comandi dell'automobile, a diventare competenti nel riconoscere le regole del linguaggio segnico dei cartelli stradali, ecc.) porta con sé un differente modo di interpretare se stessi, il proprio corpo e le proprie possibilità. Gli allievi di scuola guida, quindi, definiscono qualcosa del proprio *self* sulla base delle loro rappresentazioni dell'automobile (*car cultures*) e costruiscono una nuova 'identità' a partire dalla relazione tra il proprio corpo e il veicolo, producendo una serie di discorsi e attivando delle pratiche in grado di costruire sociotecnicamente e di dare senso a se stessi e all'oggetto materiale (Bijker, 1992; Haraway, 1995).

Le autoscuole sono le istituzioni preposte per la formazione e l'adempimento delle pratiche burocratiche connesse alla patente. All'interno di questi luoghi vengono prodotte delle narrazioni che riflettono le modalità con cui gli addetti ai lavori interpretano l'automobile, la guida e i problemi a essa connessi, in particolare la sicurezza stradale. Nell'analizzare il momento dell'insegnamento delle competenze di

guida, sono interessata a capire quali rappresentazioni del guidare vengono proposte dalle scuole guida e attraverso quali strumenti didattici passano. Non solo. Il lavoro delle autoscuole è inserito entro un quadro più ampio del disciplinamento delle pratiche di guida, non solo in termini di legislazione ma anche per quel che concerne il modellamento dei corpi dei futuri guidatori. Possiamo interpretare il percorso che conduce un attore sociale al conseguimento della patente come un *dispositif* (Foucault, 1980) che controlla e disciplina le pratiche di guida e che sancisce certe azioni piuttosto che altre (Dant, 2004). La costruzione sociale del guidatore passa attraverso meccanismi discorsivi e pratiche di regolazione dei comportamenti; è un *apparato* composto da strutture eterogenee (discorsi, leggi, pratiche e istituzioni), ovvero «strategie di relazione tra forze che sono sopportate e supportate da tipi di conoscenza specifici» (Foucault, 1980).

Chi è dunque il guidatore? In relazione (o opposizione) a chi (o a cosa) si definisce? Come si diventa – materialmente – guidatori? E come si insegna – praticamente – a guidare? Come viene disciplinato il processo che porta all'acquisizione della patente?

Nel lavoro quotidiano di molte autoscuole è diffusa l'idea che la patente non si debba negare a nessuno; il corso di guida si riduce spesso alla mera preparazione finalizzata agli esami e non si configura come un momento importante di socializzazione e formazione dei futuri guidatori. Da questo punto di vista, quindi, esistono delle discrasie nell'interpretazione che viene data dai legislatori e dalle scuole, soprattutto per quel che riguarda gli standard formativi da trasmettere in relazione alla normativa vigente o in materia di sicurezza stradale. Jacobs (1987) parla della differenza tra pratiche effettive e pratiche presunte ed evidenzia come, nelle burocrazie simboliche⁴, sia possibile istituire un mutamento non ufficiale pur mantenendo l'apparenza che tutto funzioni secondo le regole stabilite. Altri concetti come quello di «mutamento non ufficiale» e «sviluppo adattivo⁵» (Blau, 1973) si adattano bene al *modus operandi* delle autoscuole in cui,

⁴ Le burocrazie simboliche sono, secondo Jacobs, quelle organizzazioni che, pur conformandosi poco o nulla alle «condizioni di una burocrazia» comunque «mantengono un'immagine di completa aderenza agli ideali burocratici» (Schwartz e Jabos, 1987:169)

⁵ Con mutamento non ufficiale si intende qualsiasi cambiamento interno all'organizzazione burocratica che non è stato deciso dai vertici gerarchici; lo sviluppo adattativo si riferisce, invece, al continuo aggiustamento delle norme prodotto dai funzionari per facilitare il compimento del proprio lavoro quotidiano.

spesso, il bagaglio di norme e regole proveniente 'dall'alto' viene reinterpretato e utilizzato per perseguire le finalità pratiche tipiche dell'organizzazione, ovvero fare in modo che i clienti passino i test della patente. Le scuole guida sono quindi dei soggetti che partecipano alla produzione discorsiva sull'automobile e cercano di passare le loro particolari modalità di interpretare le regole della strada, il ruolo dell'automobile nella mobilità urbana, l'inquinamento e la sicurezza stradale.

Inoltre, alcune recenti trasformazioni socio-economiche hanno radicalmente mutato la posizione di potere occupata dagli uomini nella società (Hearn, 1995). Tradizionalmente la legittimità del potere maschile era legata all'età oppure alla proprietà delle risorse materiali, mentre a oggi si articola attraverso «il possesso e la gestione del corpo» (Mac an Ghail and Haywood, 2007: 117); un corpo che per lo più è rappresentato come giovane, snello, in forma e bello. La dimensione corporale ha una valenza significativa nel lavoro in autoscuola per diverse ragioni. Nell'immaginario collettivo esistono dei meccanismi di identificazione tra potere, prestazione del corpo e veicolo, tali per cui

Da una parte si assiste a un suo [dell'auto] 'processo di umanizzazione', dall'altra, attraverso il processo di identificazione con lo stesso (estensione della propria sfera dell'io), ci si riappropria di caratteristiche che “meccanizzano” l'uomo. (De Cristofaro Longo, 2002:20).

Un rimando a questo processo, continua De Cristofaro Longo, lo si rintraccia in alcune espressioni del linguaggio corrente in cui per descrivere sensazioni psicofisiche umane si ricorre a metafore automobiliste come ad esempio “avere le batterie scariche”, “avere le gomme a terra” oppure “essere su di giri”. Oppure, quando si parla dell'automobile come se fosse in grado di produrre un'azione in modo autonomo, ad esempio “quell'auto mi ha tagliato la strada” (Latour, 1992). Anche le rappresentazioni visuali dell'automobile sono spesso costruite a partire dal legame tra veicolo e corpo. I mass media, le pubblicità e il cinema rappresentano un mondo in cui le macchine sono dominate, simbolicamente e materialmente, da uomini giovani o al massimo di mezza età, attraenti e di successo oppure da donne che incarnano le caratteristiche del veicolo come la seduzione, la passione, l'audacia o l'eleganza.

Inoltre, anche in autoscuola, il lavoro riveste una grande importanza nella costruzione dell'identità personale; questo anche per le donne che spesso si trovano a ricoprire ruoli

che sono *gendered*

C'è una chiara divisione di classe, sessuale, di competenze, professionale, etnica, generazionale, educativa, d'autorità e di status che definisce e permea le culture multiformi all'interno dei luoghi di lavoro *gendered*. (Whitehead, 2002:125)

Le autoscuole della città di Milano rappresentano un caso interessante di timida femminizzazione di questo mercato lavorativo. Infatti su un totale di 123 scuole guida, abbiamo 40 donne, che ricoprono ruoli come quello di titolari, insegnanti o istruttrici. Si tratta evidentemente di un numero ancora irrilevante, ma in crescita negli ultimi dieci anni. Il genere e l'età degli insegnanti, istruttori o titolari pesano sulla relazione con gli allievi e sui metodi d'insegnamento. Quali sono i modelli ideali di mascolinità e femminilità che si costruiscono in relazione all'automobile? Quali sono, se ci sono, le strutture discorsive che vengono utilizzate per mantenere e riprodurre le differenze di genere? Vengono ancora riprodotti i vecchi stereotipi sulle innate competenze tecnologiche maschili o sulla *technofear* femminile (Faulkner, 2001)?

2.4 Metodi e tecniche

Poiché ogni "conoscenza" umana viene formata, trasmessa e conservata entro una situazione sociale, la sociologia della conoscenza deve capire i processi che fanno sì che una "realtà" data per scontata si cristallizzi per l'uomo della strada (Berger e Luckmann, 1969:17)

L'oggetto d'interesse di questa ricerca è calato entro il paradigma epistemologico costruttivista. La realtà sociale è qui interpretata come un processo intriso di significati culturali mutevoli, ambivalenti e conflittuali che vengono prodotti e riprodotti quotidianamente attraverso il linguaggio. I significati culturali sono prodotti in diversi processi e attraverso differenti pratiche: vengono costantemente elaborati e scambiati in ogni interazione, personale o sociale, in cui siamo coinvolti; sono diffusi e costruiti da media di diversa natura (televisione, radio, internet, giornali); sono articolati e veicolati ogni qualvolta ci esprimiamo attraverso l'utilizzo, il consumo o l'appropriazione di un oggetto culturale (Hall, 1997). Tali significati organizzano e regolano le nostre pratiche sociali e influenzano i nostri modi di agire. È solo all'interno di un contesto culturale specifico che le cose, gli eventi e le persone acquisiscono un senso; essi non possiedono

un unico significato culturale statico, fisso e imm modificabile, ma acquisiscono senso solamente all'interno del loro contesto d'uso e d'azione. La natura dell'oggetto di questa ricerca è intimamente connessa alle motivazioni soggettive che spingono gli attori sociali a fare o dire qualcosa in un particolare contesto. Per questo motivo la sociologia comprendente diventa la lente più adeguata per cogliere i meccanismi che regolano il processo di costruzione sociale del guidatore. La presente ricerca è stata condotta utilizzando prevalentemente una metodologia qualitativa, in grado di ricostruire i significati prodotti nell'interazione sociale e nelle pratiche degli attori oggetto d'indagine (Schwartz e Jacobs, 1987).

Detto questo, è chiaro che lo scopo di questa ricerca non è quello di arrivare a una verità assoluta e oggettiva che spieghi quali sono e come si costruiscono le rappresentazioni culturali dell'automobile in Italia. Gli interrogativi a cui si vuole rispondere con questa ricerca sono orientati alla comprensione di alcune dinamiche culturali che contribuiscono alla costruzione sociale del guidatore. Nella specificazione delle domande cognitive, abbiamo visto che il focus di questa ricerca è quello di comprendere e descrivere le rappresentazioni culturali, le strategie d'azione e le risorse discorsive utilizzate e prodotte all'interno di alcune autoscuole milanesi.

La metafora dell'imbuto (*funnel*) (Marshall e Rossman, 2006) è utile per descrivere il processo che mi ha portata da una domanda di ricerca ampia e generale, ovvero come si diventa guidatori, a una definizione più precisa dell'interesse e dell'oggetto di ricerca, vale a dire come le associazioni simboliche e le relazioni materiali influenzano questo processo (fig. 1). A livello metodologico, lavorare su un tema poco studiato significa per il ricercatore costruire a tavolino le modalità con cui andare a rilevare il fenomeno oggetto di studio. Non potendosi confrontare con esperienze precedenti, il ricercatore deve far fronte a

Difficoltà nell'individuare e predisporre strumenti d'analisi e di osservazione che consentano di conservare la ricchezza delle sfumature dei fenomeni con cui si entra in contatto, lasciandone emergere gli aspetti contraddittori e, talvolta, irripetibili e garantendo –al contempo– una ricostruzione critica del quadro che va emergendo. (Dino, 2002: 134)

Come si evince dalla figura 1, questo processo è caratterizzato da un continuo dialogo

tra le conoscenze teoriche, i dati empirici che di volta in volta emergono dal campo e il ruolo del ricercatore all'interno del contesto di ricerca. Si tratta di una pratica che segue una logica avanti-indietro imposta dalla continua azione auto-riflessiva del ricercatore che, a ogni fase, ridefinisce le categorie che utilizza, rimette a punto il farsi della ricerca nel fare ricerca ed esplicita i ragionamenti che la strutturano.

Possiamo immaginarci questo processo entro uno schema complesso formato da connettori e frecce che rimandano all'influenza reciproca tra le diverse fasi dell'indagine. La riflessività invita a praticare un ragionamento consapevole sulla costruzione del sapere, sollecitando i ricercatori a una pratica di ricerca tesa al riconoscimento dei legami che agiscono tra le dicotomie: una pratica consapevole del processo, continuo e circolare, di reciproca influenza tra ricercatore e campo e del carattere co-costruito di qualsiasi forma di conoscenza (Navarini, 2003); esorta, inoltre, i ricercatori a un continuo ripensamento delle proprie scelte teoriche e pratiche, non come indice d'insicurezza o d'incertezza del progetto e del processo di ricerca, ma come un modo di fare i conti con le ambiguità in maniera virtuosa, trasformandole in risorse.

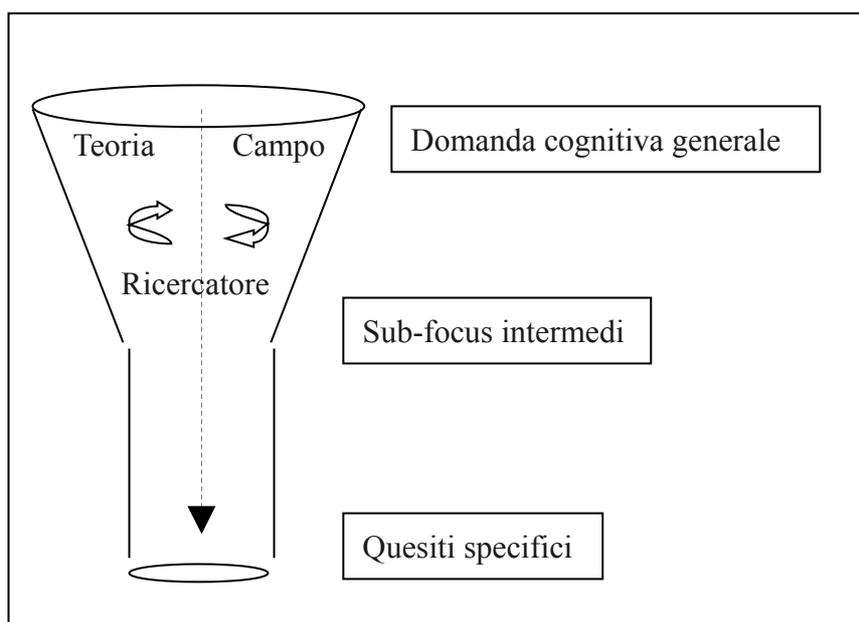


Figura 1. La metafora del *funnel*

2.4.1 Le tecniche utilizzate

Inizialmente avevo pensato di utilizzare prevalentemente uno stile di ricerca etnografico, l'unico in grado di «rendere familiare l'ignoto, vale a dire [...] descrivere i retroscena della vita sociale difficilmente accessibili o poco noti» (Marzano M., 2006:4) e di «defamiliarizzare il già noto» (Dal Lago A. e De Biasi R., 2002) ovvero rilevare particolari inediti di una pratica sociale tanto diffusa come il guidare. Nei miei progetti c'era l'idea di sviluppare le mie osservazioni partecipanti all'interno dei corsi di teoria e durante le 'guide'. Purtroppo, per problemi burocratici, legati a permessi assicurativi, non ho potuto accedere a queste ultime. La scelta di uno stile di ricerca etnografico è motivata dalla necessità di osservare le modalità pratiche che formano, rinforzano o contraddicono i discorsi razionalizzati che emergono dalle interviste. La conduzione di interviste in profondità è l'altra tecnica di ricerca che è stata impiegata e dalla quale si trarranno la maggior parte dei dati che verranno analizzati e discussi nei prossimi capitoli.

Prima di decidere in quali autoscuole presentarmi per fare ricerca ho preso i contatti con la Provincia di Milano, Settore trasporti e viabilità, per raccogliere i dati relativi all'età e al genere dei titolari, insegnanti e istruttori delle scuole guida milanesi. Non sono riuscita ad acquisire molti dati, se non un elenco di nove pagine con il nome, l'indirizzo e il numero di donne (titolari, insegnanti o istruttrici) presenti in ciascuna autoscuola di Milano. Tale rigidità, mi è stato spiegato dalla funzionaria della Provincia, era dovuta al fatto che, al momento della mia richiesta, con l'introduzione del decreto Bersani, sulla liberalizzazione delle licenze, moltissime persone stavano richiedendo gli elenchi delle autoscuole per capire dove poter aprire la loro attività. Avendo esplicitato la mia volontà di contattare il personale dell'Unasca, Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica, la funzionaria provinciale mi ha raccomandato di non divulgare loro i dati e le informazioni che mi aveva fornito. Ho contattato in seguito l'Unasca - Milano, l'associazione di categoria di cui fa parte la maggior parte delle autoscuole milanesi. Il segretario provinciale si è rivelato una persona molto disponibile e mi ha fornito i contatti di due autoscuole del centro cittadino, in cui poi effettivamente ho svolto la ricerca.

Questa breve premessa rispetto ai contatti che ho preso durante la fase preliminare della

ricerca serve in realtà per descrivere il modo in cui ho capito che non avrei potuto svolgere le osservazioni partecipanti durante le lezioni di guida. Durante uno degli incontri avuti con il segretario provinciale dell'Unasca, gli ho chiesto se sarebbe stato possibile poter assistere alle lezioni di guida; mi ha risposto che avrei avuto bisogno di un permesso della Provincia senza il quale la mia presenza sarebbe stata ingiustificata. Ha inoltre precisato che non mi sarebbe stato difficile entrare in contatto con gli impiegati che stanno allo sportello, ma non sarebbe stato lo stesso con i 'pezzi grossi', di cui avevo bisogno per avere l'autorizzazione. Sono andata, dunque, in Provincia per chiedere a chi dovessi rivolgermi per avere questa autorizzazione e mi è stato risposto che «assolutamente noi non c'entriamo nulla, come al solito le autoscuole cercano di caricare su di noi delle responsabilità che non ci competono» (Appunti etnografici, quaderno 1). Anche in altre occasioni mi è capitato di cogliere un clima conflittuale tra autoscuole e Provincia; durante una delle prime uscite etnografiche, l'istruttore di una delle autoscuole del centro mi ha detto: «Ah! Quelli della Provincia, gran lavoratori!» (Appunti etnografici, quaderno 1). Credo che questi aspetti conflittuali abbiano avuto un ruolo centrale nella fase iniziale della ricerca soprattutto per quel che concerne l'accesso al campo.

Non avendo potuto partecipare alle lezioni di guida ho deciso comunque di portare avanti le osservazioni durante le lezioni di teoria; la durata delle osservazioni è stata di tre mesi all'interno di ciascuna delle quattro autoscuole scelte. Le autoscuole sono state selezionate, per i motivi che ho illustrato precedentemente, sulla base di tre variabili: età e genere dei titolari, istruttori e insegnanti e la zona della città. Le interviste in profondità sono state condotte sia con i titolari, insegnanti e istruttori di scuola guida sia con gli allievi, selezionati sulla base delle variabili descritte nel capitolo precedente⁶.

Si è deciso di utilizzare l'intervista semi-strutturata perché è quella che permette un certo grado di libertà senza per questo perdere di vista gli obiettivi specifici dell'intervista. La traccia d'intervista (in allegato) è paragonabile a un canovaccio, una

⁶ Viste le finalità di questa ricerca, volta all'analisi e alla descrizione delle modalità discorsive attraverso cui gli individui danno significato alle loro rappresentazioni culturali dell'automobile, l'intervista è uno degli strumenti della ricerca qualitativa che ci consente di portare alla luce «il mondo dell'intervistato, nel rispetto cioè del suo universo di senso» (Bichi, 2004).

guida che cambia di volta in volta, a seconda delle informazioni che ci può dare la persona che abbiamo davanti. Come ci viene suggerito da Cardano (2007: 86)

Quando [...] ci preme mettere a confronto le rappresentazioni, i valori e, in certa misura, anche i modelli argomentativi dei nostri interlocutori, in relazione a un insieme specifico di temi [...] allora è opportuno che la ricerca non sia libera, ma guidata.

Per qual che riguarda il profilo delle persone che sono state intervistate (in allegato) si può dire che il campione scelto è di tipo non-probabilistico o a scelta ragionata. Con campione non-probabilistico si vuole mettere in evidenza il fatto che la scelta dei soggetti non è rivolta al raggiungimento di un campione rappresentativo, bensì alla 'copertura' di tutte quelle caratteristiche individuali che dalla teoria emergono come rilevanti ai fini della ricerca (Cardano, 2007). Nello specifico, si tratta delle variabili di genere, età e zona della città in cui lavorano, per quel che riguarda i titolari, gli insegnanti e gli istruttori di scuola guida, mentre per gli allievi si prenderanno in considerazione quelle di genere, età e luogo di provenienza. Infine, vorrei sottolineare il fatto che le tipologie di persone da intervistare sono state scelte prima di iniziare la ricerca e la loro selezione è stata guidata dalla domanda cognitiva e dal quadro teorico che ho preso come riferimento (Cardano, 2007).

Sono state effettuate un numero totale di 35 interviste, e in particolare 16 con titolari, insegnanti e istruttori e 19 con gli allievi (si vedano gli allegati). In particolare, nel caso dei lavoratori delle diverse autoscuole si è scelto di distribuire le interviste per genere ed età. In particolare, ho scelto di intervistare sia gli insegnanti, istruttori e titolari al di sotto dei 40 anni, quelli cioè di 'nuova generazione' sia quelli appartenenti alla 'vecchia scuola', ovvero sopra ai 40 anni. Per quel concerne la scelta degli allievi da analizzare ho utilizzato il criterio dell'appartenenza territoriale, il genere e l'età⁷. Come vedremo, il continuo aumento di migranti che prendono la patente, o che devono farsi 'tradurre' quella conseguita al paese d'origine, ci consente di utilizzare il luogo di provenienza come variabile di controllo utile alla comprensione delle modalità con cui le persone costruiscono le proprie rappresentazioni dell'automobile.

⁷ In particolare ho suddiviso gli allievi entro due fasce d'età: quelli compresi tra i 17 e 25 anni e quelli maggiori di 26. L'ipotesi è che le motivazioni che spingono a prendere la patente e le associazioni simboliche connesse all'automobile e al guidare cambino a seconda dell'età.

PARTE III – I risultati

Capitolo 3

Culture dell'automobile a Milano

Tema di questo capitolo sono le culture dell'automobile a Milano. A partire dal materiale empirico raccolto, analizzerò quali sono i valori, i simboli e i bisogni che vengono visti come incorporati dalla macchina; altro elemento d'analisi saranno le particolari modalità con cui gli individui si relazionano a essa e, infine, quali repertori vengono utilizzati per giustificare il dominio dell'automobile sugli altri sistemi di mobilità, nonostante le gravi implicazioni ambientali, sociali ed epidemiologiche che essa produce. Attraverso l'analisi di questi tre aspetti del materiale empirico voglio dare risposta a una domanda di ricerca poco esplorata ma che, visto quanto affermato in precedenza, mi sembra centrale per comprendere il tipo di investimento culturale che circonda all'automobile. Quali simboli, valori, bisogni o 'poteri' associati all'automobile spingono le persone a prendere la patente?

La struttura del capitolo è organizzata in modo da fornire un resoconto organico di ciò che è emerso dalla ricerca sul campo. Come risulterà chiaro dalla lettura, è stato necessario separare le categorie d'analisi utilizzate, allo scopo di mettere in evidenza le dimensioni significative del fenomeno in analisi, anche se è bene qui ricordare la loro interdipendenza. Il capitolo si apre con una descrizione dei principali elementi che emergono dal campo rispetto alle suggestioni evocate dall'automobile, e ai simboli che essa incorpora, per le persone intervistate. Questa rassegna ci consentirà, in un secondo momento, di analizzare le implicazioni profonde di questo investimento emotivo e materiale, i bisogni e le necessità che cela, le opportunità che apre e le chiusure che provoca. L'ultima parte dell'analisi è dedicata a esplorare la consapevolezza dei limiti e delle contraddizioni dell'*automobility* e i repertori discorsivi utilizzati per descriverli.

Il materiale che analizzerò in queste pagine proviene soprattutto dalle interviste che ho condotto con gli allievi di quattro autoscuole sparse per il territorio milanese (in allegato). In ciascuna autoscuola l'esperienza è stata molto diversa soprattutto in termini di relazione con i titolari/insegnanti, miei referenti all'interno della scuola, e, di

conseguenza, in termini di facilità a incontrare gli allievi per le interviste. Le due autoscuole del centro città mi sono state suggerite dal segretario provinciale dell'Unasca Milano e per questo motivo contattare le persone e accedere al campo mi è stato più semplice rispetto alle due autoscuole di periferia. Nonostante questo, il contesto più ostico è stata una scuola guida del centro di Milano, gestita da una giovane donna V., che ha ereditato l'attività quando il padre è andato in pensione. In questo contesto ho sempre avvertito una certa mancanza di fiducia nei miei confronti da parte della titolare.

“All'inizio mi aveva accolta bene. Mi ricordo la prima volta che sono andata a fare osservazione (l'avevo già incontrata e sapeva che sarei andata quel giorno). Appena sono entrata mi ha fatto un sorriso e mi ha detto: “Sei nuova? Prendi una scheda come gli altri e vedi un po' a che livello sei”. Ho fatto la scheda e quando gliel'ho consegnata mi ha fatto i complimenti perché avevo fatto 3 errori (numero massimo di errori ammessi al test). “Non male per essere la prima scheda”. Sorride e mi fa l'occhiolino. Poi non so bene cosa sia successo. Forse il fatto che me ne sto sempre seduta in ultima fila a prendere appunti la fa sentire sotto controllo” (Appunti etnografici, quaderno 1)

A distanza di tempo mi sono resa conto di quanto il mondo delle autoscuole sia piuttosto chiuso e questo per due ragioni principali, che verranno approfondite nel prossimo capitolo quando analizzerò il contesto istituzionale in cui una persona prende la patente. Un motivo di questa chiusura risiede nel fatto che, seppure a diversi livelli, e a seconda del territorio in cui operano (con delle differenze quantitative tra Nord/Sud Italia), le autoscuole sono state coinvolte negli scandali di compra-vendita delle patenti. Secondo molti dei titolari con cui ho parlato, questo aspetto ha contribuito, da un lato, a inquinare l'immagine delle autoscuole agli occhi della popolazione e, dall'altro, ad aumentare i controlli burocratici e istituzionali delle attività. Proprio in questo secondo aspetto risiede un ulteriore motivo di chiusura del mondo della autoscuole: i titolari descrivono il loro mestiere in termini conflittuali rispetto alle agenzie governative (Provincia e Motorizzazione) che hanno il compito di esercitare un controllo burocratico e amministrativo sul loro operato. Vedremo meglio nel prossimo capitolo i ruoli svolti da questi due enti e le conflittualità che emergono. Qui mi preme sottolineare che queste relazioni conflittuali fanno sì che i titolari si sentano contemporaneamente oppressi e non riconosciuti dalle istituzioni, sensazione che costituisce il discorso dominante dei lavoratori di scuola guida. In questo tipo di ambiente il mio arrivo non sempre è stato vissuto in modo positivo e nemmeno compreso fino in fondo. Questo alone di sfiducia

che i lavoratori delle autoscuole hanno avuto nei miei confronti, in maniera più o meno forte a seconda dei contesti e più o meno persistente man mano che il campo procedeva, mi ha accompagnato lungo tutta la ricerca.

Per tornare all'autoscuola del centro di Milano in cui ho incontrato le maggiori difficoltà è bene sottolineare un altro aspetto importante. Nelle ricerche di campo la collaborazione dei testimoni privilegiati è fondamentale, non solo per le informazioni che essi possono fornire, ma anche perché spesso, come nel nostro caso, essi sono anche dei *gatekeeper* e, quindi, possono, o meno, facilitare la disponibilità di altri soggetti a farsi intervistare. C'è da aggiungere, inoltre, che le difficoltà incontrate nel trovare persone disponibili a farsi intervistare risiede anche nel fatto che, tendenzialmente, gli allievi passano un'ora alla lezione e poi tornano alle loro abituali attività, raramente si fermano a chiacchierare con l'insegnante o con gli altri allievi. Anche per questo la collaborazione con gli insegnanti o gli istruttori si è rivelata fondamentale.

Nell'altra scuola guida del centro, i cui titolari sono un anziano signore e un giovane ragazzo senza relazione di parentela tra loro, l'esperienza è stata decisamente diversa. In questo caso il mio interlocutore principale è stato L., il titolare più giovane, che svolge anche il ruolo di insegnante e istruttore di guida per la macchina e per la moto. L. è sempre stato abbastanza curioso rispetto alla mia ricerca e, spesso, capitava che mi chiedesse di specificare alcune delle cose che stavo analizzando. Nel far ciò ho sempre risposto che il mio interesse di studio erano le rappresentazioni culturali dell'automobile articolate dagli allievi e, quindi, che la mia partecipazione alle lezioni di teoria era finalizzata, da un lato, a intercettare individui per le interviste e, dall'altro, ad analizzare come gli allievi parlano della patente, della sicurezza stradale o degli esami durante le lezioni. In questo senso la mia ricerca si può definire semi-coperta. Se da un lato non ho mai nascosto il mio interesse per le rappresentazioni culturali dell'automobile, né ai lavoratori di scuola guida né agli allievi, il mio interesse più ampio per il processo di costruzione sociale del guidatore, che ovviamente riguarda anche le modalità con cui il processo patente è interpretato e messo in pratica le autoscuole, è stato taciuto al fine di non condizionare il 'normale' svolgimento delle attività quotidiane dell'autoscuola. Anche in questo caso il fatto che il mondo delle autoscuole sia una realtà un po' chiusa

mi ha fatto preferire l'omissione di questo aspetto della ricerca.

L'esperienza in questa scuola è stata molto positiva sia in termini di dati raccolti con le osservazioni etnografiche sia per quel che concerne la qualità delle relazioni instaurate con gli allievi. L'informalità di L., il modo in cui invitava gli allievi a intervenire e partecipare in modo attivo alle lezioni e il fatto che, a volte, mi coinvolgesse con frasi del tipo “Abbiamo qui l'esperta” sono fattori che hanno inciso profondamente sulla riuscita di quell'esperienza, soprattutto se messa a confronto con gli altri contesti della ricerca. In questa autoscuola le persone mi conoscevano e mi salutavano e, anche tra gli allievi i rapporti mi sono sembrati più informali. Una volta, per esempio, erano presenti in aula praticamente solo allievi che avevo già intervistato o con cui avevo già fissato le interviste. In quell'occasione mi è capitato di assistere a un dialogo tra una delle donne che avevo già intervistato e un altro allievo:

“L: Hmm, dopo devo fare l'intervista ...

I: No! Non ti preoccupare! Non è nulla di stratosferico. L'intervista è facile, non ti chiede cose complicate, sono tutte domande a cui sai sicuramente rispondere”
(Appunti etnografici, quaderno 2)

Questa semplice osservazione ci svela come lo stile di ricerca etnografico sia un qualcosa di complesso e sfaccettato. Il ricercatore ovviamente gioca un ruolo importante: riuscire a instaurare un rapporto di fiducia con le persone presenti sulla scena, la bravura nel cogliere piccoli gesti di apertura e saperli sfruttare per arricchire la ricerca, sapersi muovere nei diversi contesti e utilizzare il linguaggio appropriato diventano elementi fondamentali che hanno un grosso impatto sulla buona riuscita della ricerca stessa. Ma questo evidentemente non basta: a volte i contesti in cui si fa ricerca possono essere particolarmente favorevoli oppure ostili e, quindi, aprire o chiudere la possibilità di cogliere elementi ritenuti fondamentali dal ricercatore; altre volte, però, anche contesti ostili possono rivelarci qualcosa di interessante del contesto che stiamo studiando.

Nelle due autoscuole in periferia le esperienze non sono state così polarizzate. In entrambi i casi i rapporti con i titolari e gli insegnanti sono stati gradevoli e cordiali. Le autoscuole si collocano una all'estrema periferia Nord di Milano mentre l'altra

all'estremo Sud. La prima è gestita da mamma (titolare) e figlia (insegnante e istruttrice fino a qualche tempo prima), mentre nella seconda un signore abbastanza anziano svolge tutti i ruoli (i figli non vogliono continuare l'attività) aiutato dalla moglie che si occupa degli aspetti amministrativi e di segreteria.

Quando andai in Provincia per chiedere in quali autoscuole ci fossero insegnanti, istruttrici o titolari donne rimasi molto sorpresa nel constatare che proprio l'autoscuola di uno dei quartieri più stigmatizzati del territorio di Milano, in termini di delinquenza, criminalità e tassi di violenza, ospitasse una tale realtà. Per questo decisi di andare a sondare la loro disponibilità a diventare uno dei contesti della mia ricerca. In questo caso credo che il fatto di essere donna e l'enfasi che posi sulla loro specificità (di genere) siano stati i fattori determinanti che mi permisero di accedere facilmente a quella particolare autoscuola. Per quel che riguarda la seconda autoscuola di periferia, mi preme ricordare un episodio a mio avviso significativo sempre nell'ottica di far emergere le specificità dello stile etnografico rispetto ad altre forme di ricerca. Un giorno mi avvicinai a un gruppo di allievi che stazionavano fuori dalla porta dell'autoscuola. Chiesi a una donna sulla quarantina se fosse disponibile a farsi intervistare per la ricerca. Lei sembrò entusiasta fin da subito e cominciò a raccontarmi la sua storia: il perché aveva scelto quell'autoscuola e perché aveva deciso di prendere la patente alla 'sua età'. L'incontro con P. fu fondamentale per il mio accesso al campo in quella specifica autoscuola. Mi disse di essere la cognata dei due proprietari dell'autoscuola e, come mi resi conto di lì a poco, per questo motivo godeva di uno 'status' particolare rispetto agli altri allievi. Inoltre P., forse per la differenza d'età era riuscita a instaurare dei rapporti informali con altri ragazzi e ragazze che frequentavano la scuola. Fu lei, per esempio, a fermare E., che stava uscendo dall'autoscuola con l'istruttore per andare a fare una guida, e a convincerla a fare un'intervista con me.

Mi è sembrato necessario riportare questi brevi racconti su come materialmente si è svolta la ricerca sul campo per far meglio comprendere al lettore il tipo di contesto in cui ho svolto la ricerca e quali fattori sono stati determinanti nel dar forma alle specifiche esperienze sul campo vissute in ciascuna autoscuola. Avrò modo di riportare altri particolari etnografici sul funzionamento delle autoscuole nel prossimo capitolo. Le

pagine che seguono sono dedicate, invece, all'analisi delle specifiche idee sull'automobile articolate dagli allievi incontrati nei contesti appena descritti.

3.1 Guida ai significati

Punto di partenza per analizzare come si articolano le culture dell'automobile tra le persone che stanno prendendo la patente a Milano sono sicuramente i simboli e i valori che compongono il variegato immaginario dell'automobile.

Ciò che emerge nelle interviste è frutto dei diversi modi attraverso cui le persone attribuiscono significato all'automobile, ovvero delle particolari modalità con cui nel corso delle interviste essa viene descritta e interpretata a partire sia da esperienze personali e concrete sia da immagini di potenziale futuro in compagnia della macchina. Quest'ultimo aspetto è particolarmente importante e, laddove possibile, cercherò di far emergere la distinzione tra questi due modi di organizzare la narrazione in quanto, a mio avviso, costituiscono il processo di costruzione sociale del guidatore. Le articolazioni dei significati attribuiti all'automobile qui presentate sono il risultato anche di specifiche domande poste durante l'intervista con lo scopo di comprendere l'immediata reazione a sollecitazioni quali “Se dico automobile, che cosa ti viene in mente?”.

La scelta di iniziare le interviste con la richiesta di verbalizzare un pensiero sull'automobile sembra mettere in evidenza una contraddizione tra un forte investimento emozionale e il totale dato per scontato dell'utilità e del valore che l'automobile assume nella vita delle persone. Sono pochissimi gli intervistati che vedono nella macchina semplicemente un oggetto di uso quotidiano. Nella maggior parte dei casi, infatti, l'auto non è solo un mezzo per raggiungere luoghi, ma è un veicolo che permette di raggiungere qualcosa di più alto: valori ritenuti fondamentali o esperienze che altrimenti sarebbero negate. Anche chi risponde riferendosi principalmente all'uso strumentale dell'automobile lo fa specificando o sottintendendo che probabilmente l'automobile rappresenta qualcosa di altro, se non per loro almeno per le altre persone. Così risponde per esempio una intervistata di 43 anni.

“L'ho sempre considerato un mezzo utile per spostarsi, non sono mai stata attirata

dalla bellezza, dalla potenza .. tanto è vero che anche ora i modelli di automobile non li distinguo .. non è una cosa che mi è mai interessata” (al_05)

Questo tipo di risposte mettono in evidenza la forza simbolica, forse addirittura ideologica, dell'automobile. Sembra, infatti, che ritenere la macchina semplicemente un oggetto, un mezzo per spostarsi, possa essere ritenuto 'strano' o non soddisfare la richiesta l'intervistatrice.

“Un mezzo di trasporto. Troppo banale? Una cosa utile. Per molte cose. Per esempio io la faccio [la patente] perché sai, come ragazzo, magari alla sera vuoi fare qualcosa, non è che puoi sempre andare a piedi. Magari vuoi andare lontano e con l'automobile possiamo andare. Poi anche per quel che riguarda il lavoro, magari finisco la scuola e mi prendono a lavorare abbastanza lontano. Ho la mia automobile sono molto più facilitato rispetto a prendere i mezzi o andare a piedi” (al_14)

In generale l'automobile suggerisce agli intervistati idee quali autonomia, libertà, controllo sul proprio tempo o sullo spazio in cui si muovono; sebbene questi concetti sfumino l'uno nell'altro è possibile comunque distinguerli e riconoscere le caratteristiche specifiche che vengono loro attribuite.

3.1.1 Autonomia: indipendenza da chi e da cosa

Sono principalmente due i tipi di discorsi entro cui le persone organizzano il concetto di autonomia nella sua connessione con l'automobile. Nel primo discorso la macchina è descritta come qualcosa in grado di rendere un individuo autonomo rispetto ad altre persone, mentre nel secondo caso l'autonomia è articolata in relazione agli altri sistemi di mobilità, e in particolare ai mezzi di trasporto pubblico.

Nel primo caso l'autonomia, o l'indipendenza dagli altri, si traduce in diversi modi: a seconda dell'età, del genere e dell'etnia questi 'altri' da cui diventare indipendenti cambiano. Nel caso delle persone più giovani la ricerca di autonomia è pensata in relazione alla famiglia. 'Fare' la patente significa acquisire la possibilità di spostarsi da un luogo a un altro senza dover chiedere ai genitori, senza che gli adulti sappiano dove e quando uno si sposta. In questo caso guidare permette la conquista di una fetta di privacy e di gestione della propria vita in più rispetto a prima.

“Più che altro perché è a una cosa che voglio, mi serve, non posso sempre contare sui miei genitori perché non ci sono mai a casa, sono sempre al lavoro. Poi anche mio nonno ha la sua età non può sempre scarrozzarmi. Se voglio fare un po' quel cavolo che voglio... ti ho detto è una cosa di cui ho bisogno e quindi mi sta impegnando per farla” (al_03)

Sebbene prendere la patente, spesso, coincida col complimento del diciottesimo anno, e con la conseguente acquisizione di livelli di autonomia sempre maggiori, dalla ricerca emerge come sia proprio la patente o, per meglio dire, avere la possibilità di guidare una macchina, a rendere più sottile la maglia del controllo familiare.

“Quindi se prendo la macchina faccio un po' come voglio. E poi anche per non chiedere sempre “Posso? Posso? Posso?”. E poi per non chiedere sempre a mio padre di portarmi a Milano centro che poi da qui posso spostarmi coi mezzi” (al_10)

L'autonomia dai genitori connessa alla possibilità di guidare e di andare sembra però essere più simbolica che materiale:

“Prendere la patente significa anche avere la macchina altrimenti che cazzo la prendi a fare ... e sono comunque i genitori che si prendono la briga di pagare queste cose per i loro figli” (al_01)

Una certa cultura lombarda connette in modo molto stretto l'autonomia con l'indipendenza economica: una persona non si può dire completamente indipendente dalla famiglia fino a quando non è in grado di provvedere al proprio mantenimento attraverso il lavoro. Nel caso degli allievi più giovani, che sono quasi tutti ancora studenti, questo aspetto non viene, però, articolato come problema.

“Dopo la patente se i miei genitori gentilmente mi presteranno la macchina... anzi mio padre ha detto che me la regala per la maturità. Mi compra una macchina piccola, anche perché in città...sicuramente usata anche perché sai, all'inizio. Mi ha detto “Almeno per i primi sei mesi te la compro usata, poi ti compro quello che vuoi” (al_03)

Molti degli intervistati, dunque, distinguono diversi piani di autonomia dai genitori: una cosa è il denaro, un'altra è il controllo che la famiglia è in grado di esercitare sugli spazi e sui tempi di vita del figlio o della figlia. Per questo credo che il concetto di autonomia, per come articolato dai ragazzi, non sia del tutto scindibile da quello, più ampio, di libertà. È interessante notare come autonomia e libertà vengano, di volta in volta, adoperate per riferirsi a effetti specifici prodotti dall'auto oppure utilizzate come due

sinonimi.

Nelle autoscuole milanesi, un numero crescente di allievi è composto da migranti; dopo un anno di residenza in Italia, infatti, le persone provenienti da diversi Paesi¹ devono rifare la patente di guida italiana. La patente è vista dal legislatore come il modo per impadronirsi del Codice della Strada italiano e questo provvedimento come uno degli strumenti per rendere più sicura la strada. Avremo modo nel corso dell'analisi dei dati di soffermarci ancora sulla variabile etnica, quello che mi preme qui sottolineare è che alcune delle donne migranti (adulte) intervistate per questa ricerca vedono nel conseguimento della patente un modo per acquisire maggiori spazi di autonomia rispetto al marito.

“Mia mamma aveva la patente ma usava la macchina solo qualche volta. Poi quando si è ammalato mio padre e le serviva per portalo in giro, ma non per se stessa! Tu ti devi trovare un uomo che ti porta dove vuoi. Qui siete molto più indipendenti. A me piace! Cosa devo aspettare? Ciao, visto che ho la patente me ne vado. Anche mia figlia è così. Mio marito invece .. forse c'è la differenza tra gli anni, lui ha 10 anni in più di me, lui vuole la vita più tranquilla. Io invece ho ancora voglia di andare in giro” (al_11)

Con questo non voglio affermare che le donne italiane sono più autonome rispetto a quelle migranti. Tendenzialmente, per come si è strutturato il sistema patenti in Italia, le donne che sentono la necessità di prendersi spazi di autonomia sono coloro che prendono la patente a diciotto anni o poco più, mentre chi la consegue da adulta lo fa, solitamente, con altre finalità. Infatti, la patente come strumento di acquisizione di autonomia è un aspetto che non emerge nelle interviste alle donne italiane per almeno due ragioni. Da un lato perché, in generale, l'età media delle allieve italiane è, generalmente, più bassa di quella delle migranti e, quindi, è la variabile età che incide molto di più nel strutturare il modo di articolare il concetto di autonomia. Dall'altro

1 Stando alla legge italiana “La conversione è possibile solo per le patenti rilasciate dai seguenti Stati esteri, con i quali l'Italia ha stabilito rapporti di reciprocità (dati aggiornati al 09/01/06): Conversione permessa a tutti i cittadini: Algeria, Argentina, Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia Filippine, Finlandia, Francia, Germania, Giappone, Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Islanda, Lettonia, Libano, Liechtenstein, Lituania, Lussemburgo, Macedonia, Malta, Marocco, Moldova, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Principato di Monaco, Repubblica Ceca, Repubblica di Corea (Corea del Sud), Repubblica Slovacca, Romania, San Marino, Slovenia, Spagna, Sri Lanka, Svezia, Svizzera, Taiwan, Tunisia, Turchia, Ungheria. Conversione permessa solo ad alcune categorie di cittadini: Canada (personale diplomatico e consolare), Cile (personale diplomatico e loro familiari), Stati Uniti (personale diplomatico e loro familiari), Zambia (cittadini in missione governativa e loro familiari)”

perché, come vedremo in seguito, le donne italiane adulte che decidono di prendere la patente lo fanno perché mutano i loro bisogni di mobilità.

Gli amici sono un'altra categoria che viene nominata come gruppo dal quale gli individui sentono la necessità di rendersi più autonomi. In questo caso non si tratta solo di acquisire maggiore libertà, quanto piuttosto di non pesare più sugli altri per i propri spostamenti. In un certo senso si tratta di liberare gli altri dalle proprie necessità di mobilità e di poter decidere per se stessi se restare oppure andare.

“Libertà e indipendenza, sono queste le cose. Libertà perché vai in giro senza che nessuno ti dica vai qui, vai lì. Indipendenza perché non pesi su nessuno. Ad esempio quando esci con gli amici devi stare con gli altri perché sei dipendente da loro, invece se tu prendi ed esci con la tua macchina te ne vai quando vuoi. Sei libero di fare quello che vuoi con la tua di macchina. Se hai voglia resti se non hai voglia te ne vai, se devi andare da qualche parte prendi e vai e non devi chiedere passaggi a nessuno e non devi prendere i mezzi” (al_06)

Rispetto al gruppo di amici emerge anche un ulteriore elemento di interesse. Dalle parole degli intervistati, soprattutto quelli di giovane età, l'automobile viene descritta non solo come strumento per acquisire maggiore autonomia rispetto al gruppo, ma anche come oggetto in grado di migliorare il proprio status all'interno della 'compagnia'. Prendere la propria macchina, dare passaggi e portare in giro gli amici significa giocare un ruolo più attivo all'interno del gruppo dei pari. Avere la macchina e usarla è un modo di acquisire un elemento di scambio in più nelle piccole economie ed equilibri interni ai gruppi giovanili.

“La cosa che mi piacerà sarà quella di fare il taxista a un sacco di persone, devo ridare passaggi a un sacco di persone. Con molti amici dovrò fare molti, molti giri (ride). Sai, dopo 10 anni che la gente ti da sempre passaggi... “ (al_01)

Cresce anche il riconoscimento sociale; 'mettere' la macchina permette a tutto il gruppo di andare e, in questo modo, l'individuo partecipa maggiormente alla felicità e alle attività del gruppo di cui è membro.

“Quando avrò la patente un po' cambierà. Cambierà qualcosa. Tipo per esempio, magari devo andare lontano, devo andare a trovare qualche mio amico o amica. Oppure se organizziamo qualcosa e manca la macchina sarò disponibile anche io. Oppure le vacanze ... poi vediamo” (al_14)

L'altro discorso lungo cui si struttura il concetto di autonomia, abbiamo detto, è invece

costruito in relazione ai mezzi pubblici che sono vissuti come qualcosa da cui liberarsi, una costrizione che impedisce lo svolgimento delle attività quotidiane più che facilitarlo. La zona di residenza, e in particolare l'abitare fuori Milano, segna profondamente i discorsi connessi al rendersi autonomi rispetto ai mezzi pubblici e quelli relativi all'utilizzo che si farà dell'automobile una volta presa la patente.

“In primis il fatto che io comunque avendo in casa soltanto due persone con la patente devo sempre chiedere o a mio padre o a mio fratello .. mia mamma non guida e non ha la patente. Quindi ho detto..va beh se fossi a Milano non importa ci sono i mezzi .. essendo a Pavia ci sono degli autobus i cui orari .. insomma .. è un po' una rottura seguirli. Prima stavo a Milano e quindi non avevo questa urgenza sinceramente. Perché devo prendere la patente? Sarebbe servita soltanto al mare, ma prendere la patente per usarla solo due mesi all'anno... Quindi avevo pensato perché prendere la patente? Mentre adesso ho l'occasione di prenderla” (al_10)

Secondo gli intervistati, il fatto di vivere fuori Milano, o anche solo alle porte della città, implica una diminuzione della qualità del servizio di trasporto.

“Qui i mezzi sai, finché sei in centro. Io quando abito con i miei datori di lavoro in centro, qui, ci sono i mezzi, ma appena vai fuori, tipo dove abito io che ci vado nei week end non ci sono i mezzi. Abito a Paderno Dugnano. Per esempio c'è il tram ad Affori ma d'inverno devi aspettare un'ora per il tram se perdi quello delle 20.05 poi devi aspettare il pullman delle 9 .. per quello che io volevo comprare una macchinina. È questo il problema” (al_08)

Se però analizziamo ciò che dicono le persone che vivono a Milano ci rendiamo conto che la macchina sembra essere, anche in presenza del servizio pubblico, comunque indispensabile. Quello che segue è un esempio di come 'tipicamente' viene organizzato il discorso della relazione tra automobile e mezzi pubblici. Nel brano vengono menzionate due fermate della metropolitana che sono sulla stessa linea, la MM1 (la rossa); il tempo di percorrenza tra una fermata è l'altra, anche in orari di punta, non supera i quaranta minuti. Nonostante la relativa comodità del metrò, l'intervistato attribuisce all'automobile strani poteri:

“Intanto se ci sarà una macchina, credo per fare viaggi con gli amici. Poi abitando lontano da scuola credo che la userò anche per andare a scuola. Io abito a Precotto e vado a scuola a Pagano. Quindi è abbastanza lunga. Per carità il metrò è comodo però insomma la macchina è un'altra cosa” (al_09)

Non mi interessa in questa sede valutare la veridicità o meno delle affermazioni sul trasporto pubblico della città di Milano, anche se certi aspetti dell'attuale configurazione

del servizio offerto hanno sicuramente un ruolo nel strutturare un'abitudine di senso comune a pensare all'*automobility* come al sistema che supera in comodità e qualità tutti gli altri. Questo aspetto deve essere ritenuto particolarmente importante per sviluppare delle politiche di mobilità urbana sostenibili ed efficienti che, a mio avviso, non possono ignorare il dato culturale se vogliono essere efficaci e incisive. Il paragone tra mezzi pubblici e *automobility* risente, infatti, della forza simbolica che l'automobile esercita sulla maggior parte della popolazione.

Le esigenze di mobilità dei giovani, cioè di quegli individui che in mancanza di alternative valide prenderanno la patente e si aggiungeranno alla folta schiera dei guidatori, sembrano non essere soddisfatte dall'attuale configurazione dei mezzi pubblici, soprattutto per quel che riguarda le fasce orarie coperte dal servizio. Vedremo nei prossimi paragrafi come alcune esigenze di tipo sociale, come ad esempio incontrarsi con gli amici, siano fortemente legate alla questione della mobilità. Come si può notare nella figura sotto riportata, il piano orario di ATM non copre adeguatamente fascia oraria notturna dove i tempi di attesa possono protrarsi fino ai 30 minuti. Inoltre, l'automobile sembra soddisfare bisogni che non sono immediatamente connessi alla necessità di muoversi sul territorio cittadino. In questo caso, il discorso va al di là della qualità del servizio di trasporto pubblico che viene utilizzato solamente come paragone per presentare le opportunità offerte dall'*automobility*. Quello che segue è uno stralcio di alcuni appunti etnografici presi durante lo svolgimento della ricerca sul campo.

«Ma se Milano avesse un sistema di mezzi pubblici più capillare ed efficiente, le persone smetterebbero veramente di usare la macchina? Stando a quello che sta emergendo dalla ricerca a me sembra che sì, un migliore servizio di trasporto permetterebbe alle persone che non sono interessate a prendere la patente di non farla anche qualora i loro bisogni di mobilità aumentassero. Per la maggior parte degli intervistati però l'elemento culturale, la portata simbolica dell'automobile è molto forte. Sembra che i bisogni connessi all'automobile, oltre a essere volti alla soddisfazione di bisogni utilitaristici di mobilità, siano fortemente legati a bisogni identitari degli individui. Emancipazione, autonomia, libertà sono quei valori fondamentali che stringono le persone intorno all'oggetto automobile. Questo trasforma l'automobile in un oggetto magico, perché le viene attribuita una forza, una potenza di fondo che trascende le condizioni materiali. Senza contare che, finché andare in macchina sarà considerato il sistema di mobilità più *cool* sarà difficile che nelle nuove generazioni questa convinzione cambi» (Appunti etnografici, quaderno 4)

SERVIZIO DI SUPERFICIE DI AREA URBANA		
Orario		
Tipologia linea	Inizio servizio	Fine servizio
linee 90/91	Servizio continuativo	
linee 29/30	4-4.30	2.15-2.45
linee tranviarie	4.30-5	2-2.30
linee automobilistiche	5.30-6	0.30-1.45
gli orari di inizio e di conclusione del servizio variano a seconda della tipologia delle linee		

SERVIZIO METROPOLITANO						
Frequenze programmate (in minuti)						
Orario	Invernale		Estivo		Agosto	
ore di	punta	morbida	punta	morbida	punta	morbida
Linee di forza*	3'-6"	4'-8"	4'-7"	6'-10"	6'-9"	8'-11"
Altre linee	7'-9"	9'-11"	8'-10"	9'-13"	9'-13"	10'-14"
*Tranviarie: 3-4-9-12-14-15-24-27-29/30-31; filoviarie: 90/91-92-93; automobilistiche: 49-50-54-56-57-58-60-61-63-67-70-73-94-95						

SERVIZIO METROPOLITANO							
Frequenze programmate (in minuti)							
Orario	Invernale		Estivo		Agosto		
ore di	punta	morbida	punta	morbida	punta	morbida	
M1 tratta centrale: Sesto 1° Maggio FS – Pagano	2'	3' 30"	3'	4' 15"	4' 30"	4' 30"	
M1 diramazioni: Rho Fieramilano Bisceglie	4'	7'	6'	8' 30"	9' 00"	9' 00"	
M2 tratta centrale: Abbiategrosso – Cascina Gobba	2' 45"	4'	4'	5'	6'	7' 30"	
M2 diramazioni: Gessate Cologno Nord	5' 30"	12'	8'	20'	12'	30'	
M3 San Donato - Maciachini	3'	4' 30"	4'	6'	6'	7' 00"	

Il servizio sulle 3 linee metropolitane ha inizio alle 6.00 circa e si conclude intorno alle 00.30.
Il sabato sera il servizio termina all'1.30 (tranne che nella tratta della M2 Cascina Gobba – Cologno Nord/Gessate).

I mezzi pubblici vengano spesso utilizzati come sponda o come specchio per parlare delle positività dell'automobile, non solo in relazione al controllo sul proprio tempo e all'autonomia. Le interviste abbondano di riferimenti al trasporto urbano descritti come inefficienti, scarsi dal punto di vista del territorio, della fascia oraria coperti e generalmente insicuri. Dai dati emerge che gli allievi vedono nella macchina il sistema di mobilità preferibile, mentre il trasporto pubblico rappresenta un'alternativa poco appetibile².

La libertà è l'altro concetto utilizzato per descrivere l'automobile. Anche in questo caso abbiamo diverse versioni di libertà a seconda degli scopi, delle esperienze e dei valori specifici delle persone che vengono invitate a esprimersi sul tema. In alcuni resoconti questo concetto si traduce in termini di autonomia e assume le caratteristiche descritte nelle pagine precedenti. Da un lato, infatti, è difficile interpretare frasi come quella che segue:

“Che non vedi l'ora di prenderla [la patente]. Sembrava tanto una cosa impossibile. Non vedevo l'ora di iniziare le guide. Perché è comodo puoi andare ovunque senza disturbare nessuno: aiutami a fare la spesa, portami di qui, portami di là” (al_11)

2 Se i mezzi pubblici, per quanto descritti in termini negativi, rappresentano un'alternativa possibile all'automobile, la bicicletta è completamente assente dai discorsi degli allievi di autoscuola. Nonostante i tentativi del Comune per proporsi come città 'amica delle bici', attraverso iniziative quali l'apertura del servizio comunale di bike-sharing nelle zone centrali, andare in bicicletta a Milano è ancora troppo pericoloso a causa dalla centralità dell'auto nell'organizzazione della mobilità urbana.

Affermazioni di questo tipo sono molto frequenti nelle interviste raccolte, si riferiscono all'automobile, o alla patente, come strumenti in grado di fornire all'individuo diversi apporti positivi alla vita quotidiana. Oltre ad associare la patente alla comodità, in questo tipo di commento autonomia e libertà diventano due facce della stessa medaglia. Se non si dipende dagli altri si è liberi di andare dove si vuole, senza chiedere e senza disturbare.

Nel caso che segue, invece, il concetto di autonomia articolato in relazione ai mezzi pubblici sfuma entro quello di comodità (salire in macchina e partire) e di libertà (fare quello che ti viene in mente). Poter fare quello che si vuole, poter andare dove si vuole senza il peso della dipendenza da altri o dai mezzi pubblici vanno spesso di pari passo.

“Automobile? Eh ... Diciamo non libertà, neanche comodità ... ma sì diciamo comodità. Perché se ti viene in mente di fare una roba .. prendi e la fai senza dover pensare, devo prendere il treno, oppure devo comprare il biglietto. Automobile .. comodità ed essere più autonomo” (al_04)

La libertà che l'automobile è in grado di fornire agli individui si configura in questi casi come una combinazione di comodità e indipendenza. Per quel che concerne la comodità non si tratta solo del controllo sul proprio tempo, come nel caso appena citato, ma può essere anche articolata in termini di vita quotidiana più spicciola.

“Libertà di fare cosa?”

Niente di che (ride)! Giusto anche uscire quella mezz'oretta senza stare ad aspettare l'autobus. Vuoi andare a lavorare dieci minuti più tardi ti svegli più tardi tranquillamente. Tutto perché se sei abituata a prendere i mezzi perdi tutto il tempo che hai, soprattutto nell'attesa. Invece con la macchina è un'altra cosa. Io più che altro per il lavoro. Io lavoro vicino, ma con i mezzi ci metto mezz'ora con la macchina dieci minuti. E poi capita che faccio il turno alla mattina presto. Potrei alzarmi un'ora più tardi ma con i mezzi non posso” (al_13)

Nella sua versione negativa questo tipo di comodità può delinarsi come pigrizia e sfociare in atteggiamenti che vengono fortemente criticati da alcune delle persone intervistate.

“I miei amici la usano per andare all'università, oppure per andare alle feste, per svago. Anche per fare 200m per andare degli amici o della fidanzata. Ma cavolo poi non troverai mai parcheggio. Quello che dico io è che la macchina ti impigrisce e sta diventando stra scomoda a Milano per vari motivi: il parcheggio, l'ecopass. Ti impigrisce. Io vedo i miei amici che la prendono per nulla. Non dico che sono uno da bicicletta però preferisco andare a piedi” (al_01)

Il tema dell'autonomia dai mezzi pubblici è particolarmente sentito dalle donne, confermando il fatto che il genere possa essere considerata una variabile molto importante nella costruzione di specifici immagini dell'automobile. Lungo questa variabile, infatti, si struttura un discorso che viene articolato in termini di diritto a spostarsi liberamente senza dover provare un sentimento di incolumità personale e, conseguentemente, viene attribuito un certo grado di preferibilità all'automobile rispetto ai mezzi pubblici. È un discorso al cui centro troviamo la dimensione della paura e dell'insicurezza personale. Vedremo nel prossimo capitolo come il discorso di genere sulla paura si sviluppi anche in altre direzioni, come ad esempio in termini di paura di guidare e di insicurezza rispetto alle proprie competenze tecniche. In questo capitolo mi interessa, invece, sottolineare come la maggior parte delle intervistate si sentano più sicure a muoversi in città con la macchina, perché sentito come un luogo protetto. Abbiamo già visto che l'automobile è in grado di fornire una sorta di corazza protettiva per il guidatore (e la guidatrice), e per i/le passeggeri/e, che l'incontro con gli estranei diventa meno invadente e problematico dal punto di vista corporale. Come afferma Urry (2005), l'automobile è uno spazio semi-privato che permette agli individui di spostarsi senza l'ansia provocata dalla prossimità fisica o dagli scambi interazionali faccia a faccia con persone che non si scelgono. Infatti, in automobile è il guidatore-auto che decide chi può salire e chi no, mentre sui mezzi pubblici siamo costretti all'incontro con chiunque. Come suggerisce Merriman (2007), nel corso degli ultimi decenni abbiamo assistito a un progressivo distacco dallo spazio pubblico, che di conseguenza è diventato anonimo e privo di relazioni sociali (almeno per coloro che quello spazio attraversano e non vivono). Il fatto di guidare attraverso i luoghi a bordo di un veicolo ha prodotto alcuni effetti anche sulle modalità con gli individui si relazionano tra loro negli spazi di socialità pubblica. Incontrare sconosciuti in luoghi in cui la prossimità fisica è molto ravvicinata, come ad esempio i vagoni della metropolitana, può trasformarsi per alcuni in un'esperienza fastidiosa. Gli odori dei corpi degli altri, per esempio, sono spesso evocati per descrivere questo fastidio. Il discorso sulla prossimità fisica si sviluppa solitamente in riferimento ai mezzi pubblici, come nel caso che segue.

“Ci sono troppe persone che vanno in macchina... alla fine è una spesa inutile. Spendi più soldi tra bollo, assicurazione e benzina quando puoi benissimo prendere

il biglietto del tram che costa 1 euro e andartene in tram. Probabilmente molta gente lo fa perché è schizzinosa e le fa schifo andare sui mezzi pubblici...certo, non hanno tutti i torti... giuro che non hanno tutti i torti! Perché alcuni mezzi fanno veramente schifo, però se magari questi mezzi venissero più puliti o usati comunque in modo corretto magari la gente li userebbe di più. Già sono strapieni” (al_13)

La questione dell'insicurezza non viene mai menzionata dalle persone di sesso maschile intervistate in questa ricerca, sono solo le donne che lo esplicitano in connessione soprattutto allo spostarsi nelle ore serali da sole, ad aspettare alla pensilina o camminare dalla fermata al portone di casa.

“Quando avrò la patente non la userò mica per venire al lavoro. La metropolitana è comodissima. Però forse..avevo pensato qualche mese fa quando erano venute fuori delle notizie sulle violenze sulle donne .. allora avevo pensato. Magari porto la macchina alla metropolitana che dista da casa mia 10 minuti. Sai 10 minuti è poco però può succedere di tutto. Basta un minuto in realtà. Magari posso lasciare la macchina davanti alla metropolitana e mi faccio una guidatina dalla metrò a casa. Sarà forse il problema del parcheggio” (al_10)

Questa sensazione è connessa a un generale senso di paura che circola nella nostra società e che, soprattutto per le donne, si traduce in termini di preoccupazione per la propria incolumità fisica. Risponde così un'intervistata, di diciotto anni, alla domanda “Come pensi che utilizzerai l'automobile?”.

“Cioè dovrò andare da una parte, prendo e vado senza rompere le scatole a nessuno. Per esempio io che ho paura di andare la sera in giro da sola. È una cosa che non mi piace molto prendere i mezzi alla sera o fare due tre minuti a piedi da sola. Prendere la macchina sarebbe molto più comodo, sarei molto più tranquilla. La userei più che altro la sera, anche perché durante il giorno devo studiare. Anche la sera magari voglio andare dal mio ragazzo che abita a 200 metri da casa mia, al posto che farmi una fermata di tram con l'ansia alla gola e tutto il resto... prenderei la macchina e in due minuti sono lì” (al_03)

La comparazione tra *automobility* a trasporto pubblico mette in risalto l'importanza a livello individuale del controllo sulla dimensione temporale e spaziale.

3.1.2 Controllo su tempo e spazio

Quello che emerge dalle interviste è come attraverso il paragone tra il sistema di mobilità pubblico e l'*automobility* vengano riprodotte alcune catene di equivalenza che giustificano la necessità dell'automobile. In particolare, il controllo sullo tempo e sullo

spazio è un elemento centrale di queste associazioni che, riproducendo una serie di stereotipi e verità su entrambi i sistemi, relegano il primo in una posizione subordinata rispetto all'*automobility*. Come abbiamo sottolineato nel primo capitolo, le categorie di tempo e di spazio sono parte di un modo unitario di vivere l'esperienza nella modernità (Giddens, 1994). Secondo Bauman (2002) l'invenzione di mezzi di trasporto sempre più veloci ha trasformato il rapporto tra spazio e tempo in modi non lineari. In particolare l'autore sottolinea che

La conquista dello spazio finì col significare macchine più veloci; l'accelerazione del movimento significò spazi più ampi e accelerarlo ulteriormente divenne l'unico mezzo possibile per ampliare lo spazio (Bauman, 2002: 126)

Una di queste catene di equivalenza poggia sul presupposto secondo cui l'automobile garantisce un risparmio di tempo, mentre il trasporto pubblico presuppone un adeguamento del singolo alla gestione collettiva degli spostamenti. Come abbiamo già affrontato da un punto di vista teorico, gli individui possono disporre della loro vettura ventiquattro ore su ventiquattro e questo garantisce all'automobile una flessibilità maggiore rispetto al sistema di trasporto pubblico (Urry, 2006). Il controllo sul proprio tempo, infatti, si manifesta innanzitutto nel fatto che l'automobile permette di partire quando si vuole, non necessita pianificazioni eccessive, tempi di attesa o ritardi.

“Devo andare in un luogo che è a 30km da casa mia ... devo sapere a che ora c'è il pullman, devo svegliarmi. Invece con la macchina parto all'ora che voglio. Cioè questa è indipendenza” (al_07)

Il controllo sul proprio tempo è dovuto sostanzialmente al fatto che l'unica variabile in gioco nella gestione del viaggio è l'individuo. Se un individuo viaggia da solo non deve rendere conto a nessuno: parte quando è pronto, decide la velocità di marcia, sceglie il percorso che preferisce. Non viene influenzato da altri fattori che sfuggono al suo controllo, come per esempio ritardi o scioperi.

“I mezzi ... guarda io è tanto che li piglio e molte volte mi arrabbio perché non arrivano mai puntuali, e poi hanno anche il coraggio di dirti 'eh ma io devo fare la pausa'...ma come, arrivi in ritardo e ti prendi pure la pausa” (al_06)

Il controllo sul tempo viene spesso anche associato alla velocità. Gli individui hanno una quantità finita di tempo per portare avanti le attività da loro ritenute fondamentali durante la giornata. Essere il più veloce possibile nel coprire il tempo interstiziale tra

un'attività a l'altra significa avere una maggiore quantità di tempo da spendere nello svolgimento della stessa.

“Io mi sposto, va beh la scuola è qui vicino per cui vado a piedi. Poi autobus, metropolitana e a piedi. Mentre la sera con i miei amici andiamo in giro in motorino, piedi e sempre autobus. Però è lento. Mentre con la macchina la vedo più facile” (al_12)

La velocità può tradursi, quindi, anche in termini di liberazione del tempo. Come abbiamo più volte sottolineato nel corso del primo capitolo, l'automobile in linea teorica permette di ridurre al minimo i tempi di viaggio: per andare da A a B viaggiando sui mezzi pubblici bisogna calcolare il tempo percorso da casa alla fermata, quello del viaggio e quello dalla stazione di arrivo al luogo desiderato, mentre in automobile no (Cresweel, 2006). Da questo punto di vista, il tempo diventa un categoria di tipo economico: quello che conta è il risparmio di qualche unità temporale sulla totalità del tempo impiegato nel viaggio (Urry, 2007).

“Mi viene in mente ... andare in giro, viaggiare, andare dovunque .. sei un po' più libero ... spostarti. Essere anche più veloce a spostarti. Tipo andare dalla ragazza e tutto .. invece di prendere l'autobus che poi magari fa tardi, in dieci minuti sei lì. È più veloce” (al_16)

La specificità del mito della libertà concessa dall'auto si articola attraverso repertori che suggeriscono l'importanza anche della dimensione spaziale. Alcuni dei discorsi che connettono automobile e libertà si strutturano lungo immagini di autenticità dei luoghi o *wilderness* dell'esperienza. Nel precedente capitolo, abbiamo visto un esempio di questo tipo quando abbiamo analizzato la pubblicità di una BMW. Altri modi di rappresentare questo legame sta nel rendere l'automobile un oggetto in grado di dare accesso a tipologie di esperienze 'al limite'. Sono le stesse case automobilistiche che costruiscono questo tipo di immaginario: l'immagine riportata qui sotto, per esempio, comunica che non è solamente grazie allo sviluppo di tecnologie applicate al veicolo (ad esempio le marce 4X4) che diviene possibile raggiungere luoghi incontaminati in cui fare esperienza della solitudine di un paesaggio deserto o dell'estasi prodotta da paesaggi naturali mozzafiato. È tutto il sistema *automobility*, quindi le macchine ma anche la rete stradale, che generosamente concede agli individui la possibilità di aprire le porte (o come nell'immagine, le portiere) di paradisi naturali. Lo slogan “Think, feel, drive”

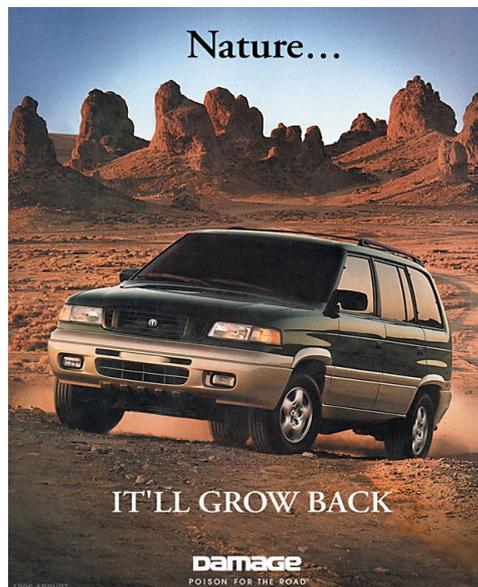
rafforza l'idea che il consumo di questa esperienza è immediato: basta pensarla, sentirla e guidarci attraverso.



L'immagine suggerisce un ulteriore elemento particolarmente interessante dal punto di vista della costruzione della catena di equivalenza automobile = libertà = controllo sullo spazio. Il dominio degli individui sulla natura avviene sempre attraverso l'intervento umano in spazi incontaminati. La lingua di terra che squarcia il paesaggio può essere letta anche come metafora sessuale implicita a questa idea di dominio e si struttura lungo dicotomie quali femminile/maschile, naturale/artificiale, subordinazione/dominio: non esistono limiti alla conquista e alla penetrazione dell'uomo all'interno della natura vergine.

Questo tipo di immaginario, che connette l'utilizzo dell'automobile all'erosione delle aree non antropizzate, è stato preso d'attacco da quei movimenti sociali che producono discorsi anti-egemonici. Su internet si trovano diversi esempi di *subvertising*, ovvero l'utilizzo e la modificazione di immagini pubblicitarie allo scopo di sovvertirne il senso, che articolano l'idea di dominio sulla natura in termini ecologisti piuttosto che in chiave romantica. L'immagine sotto riportata è sostanzialmente identica alla precedente. Gli slogan, però, veicolano messaggi connessi all'aspetto paradossale di questo immaginario: grazie a macchine come quella del marchio *Damage. Poison for the road*

(Danno. Veleno per le strade), alla natura non resta che la speranza di un futuro, senza esseri umani in cui ricrescere rigogliosa.



Nonostante questi deboli segnali di opposizione, il sentimento romantico appena descritto caratterizza l'immaginario collettivo fin dai prodromi della motorizzazione di massa. Come sottolinea Andreoni questo sogno si colloca nell'interstizio tra desiderio e potenzialità:

Il fascino psicologico che essa [l'automobile] produce non è solo reale. È fantastico e simbolico. Possedendo un'auto si può perfino andare in nessun luogo in termini concreti, e contemporaneamente andare in tutti i luoghi sulle ali della fantasia, del desiderio, della potenzialità costituita dal possesso del nostro veicolo che diventa il simbolo e l'immagine della nostra libertà (potenzialmente infinita) di andare (Andreoni, 1999: 17)

Come emerge anche da alcune interviste l'immagine dell'automobile come oggetto che offre la possibilità di vagabondare, e assicura una libertà di andare senza pari, sopravvive alle concrete situazioni di congestione e costrizione che quotidianamente ci circondano.

“Per ora per me l'automobile rappresenta solo un momento di cazzeggio e di libertà. Se mi rompo le palle che non so cosa fare, vado a Bologna e mi distruggo. La macchina usata solo per viaggiare, senza avere una meta, per occupare il tempo. Non ce la faccio coi mezzi, coi passaggi. Così posso andare con la mia macchina. Mi sono stufato di chiedere sempre” (al_01)

Altri intervistati invece evidenziano la discrasia tra la possibilità di immaginare spazi

lontani e incontaminati e il deterioramento prodotto dalle automobili nei luoghi vicino a noi, non solo in termini di ambiente urbano, ma anche in rapporto alla qualità delle relazioni sociali.

“Anche adesso ci si parla .. si parla ma in maniera diversa ... tipo tra macchine ci si dice .. mavaffanculo, stronzo, ecc .. mentre prima a piedi incontravi la sciura Rosa che ti chiedeva dei nipoti ecc .. insomma era una comunicazione diversa”
(al_04)

Il controllo sul proprio tempo e sullo spazio può essere interpretato come particolare modalità di organizzare il concetto di autonomia individuale, in quanto articolato in termini di velocità e libertà individuali. In quest'ottica prevale la logica individualistica, secondo la quale il soddisfacimento dei bisogni e dei desideri individuali, e a ogni costo, produce maggiore felicità rispetto a una logica che pone al centro il benessere della collettività.

3.1.3 Autonomia: dipendenza da cosa

Prendendo a prestito le parole di Maxwell (2001: 203) possiamo affermare che

Molte delle costruzioni di senso attorno all'utilizzo dell'automobile cercano di ridurre la colpa e l'ansia vissute in relazione alla crescita dei livelli di dipendenza e possesso dell'automobile.

Questo, a mio avviso, è parzialmente vero. Da un lato, quelli appena descritti sono meccanismi discorsivi non sempre in grado di fare i conti con le ambivalenze prodotte dai comportamenti dei singoli, dall'altro, però, la dipendenza dall'automobile (e dal petrolio) è, come direbbero gli svedesi, il grosso elefante nella stanza di cui nessuno parla. A livello di senso comune si privilegiano, infatti, determinate associazioni per descrivere l'automobile (= autonomia), mentre altre, spesso conseguenze inevitabili delle prime, vengono negate (autonomia da altri sistemi di mobilità = dipendenza dall'automobile). Nel momento stesso in cui gli intervistati indicano l'autonomia come principio fondamentale e irrinunciabile garantito dall'automobile, non nominano assolutamente le conseguenze di questa indipendenza. La forza simbolica e discorsiva del mito dell'autonomia è in grado di cancellare dalla coscienza collettiva l'ambivalenza e le criticità che l'automobile porta con sé. Un esempio di questa forma di negazione

collettiva la si può rintracciare nel caso dello stretto legame tra lavoro, denaro e automobile. Le radici di questo meccanismo è il cuore stesso della società dei consumi, come afferma Sassatelli

Nella società dei consumi, in effetti, non solo soddisfiamo i bisogni anche più quotidiani ed elementari mediante l'acquisto di merci, ma anche concepiamo queste azioni come azioni di consumo. Il consumo appare oggi come una sfera di azione a sé stante, fatta di luoghi e tempi dedicati a pratiche che sono pensate come contrapposte a, e separate da, quelle del lavoro. La nostra quotidianità è tipicamente organizzata come un'alternanza assai strutturata di tempi di lavoro e tempi del consumo (...) A fare da tramite tra questi due momenti della nostra esistenza, il lavoro e il consumo, è la sfera dello scambio. (Sassatelli, 2004: 11-12)



Questo legame è ben illustrato dalla vignetta di Andy Singer, artista molto impegnato nel portare avanti un discorso di tipo anti-egemonico sull'*automobility*, in cui viene rappresentato come l'utilizzo dell'automobile abbia impoverito di qualità la vita delle persone, non solo per lo stress causato dagli spostamenti quotidiani, ma anche perché rappresenta una grossa fonte di spesa. Secondo l'interpretazione dell'artista la macchina ha partecipato all'imporsi di forme di alienazione tipiche della società dei consumi. Nella prima vignetta il protagonista si lamenta del fatto che sia obbligato a guidare per andare e lavorare, nella seconda si lamenta del fatto che debba lavorare per pagare le rate della macchina.

L'aspetto strettamente economico connesso al mantenimento della macchina viene nominato solamente da alcuni intervistati soprattutto in termini di anticipazione del futuro.

“Per il momento avrò la macchina di mio padre e quindi la condividerò con lui. Quando lavorerò e avrò il mio stipendio potrò mantenermela una tutta mia. A luglio ho la maturità, non penso di andare all'università perché non mi piace studiare. Però col diploma che avrò in mano potrò avere un lavoro ...” (al_14)

Inoltre, grazie all'automobile possono aver luogo delle mediazioni tra persone la cui relazione dipende totalmente dalla possibilità di guidare. Per esempio un'intervistata racconta come lei e il suo fidanzato contrattano la propria economia interna proprio a partire dall'automobile.

“Il mio ragazzo ha detto che è d'accordo soprattutto perché la macchina mi servirebbe moltissimo per andare da lui, che vive fuori Milano, quindi far muovere sempre lui .. poverino è anche uno spreco di soldi. Sai fin quando stavo a Milano raggiungerlo mi era più semplice, perché prendevo la metropolitana e lui mi veniva a prendere alla fermata della metro. Adesso si deve fare 40 km andata e ritorno. E quindi lui dice “a me metà stipendio mi va fuori per la benzina. Non è per cattiveria però io non posso sempre far fuori lo stipendio per vederti. Quindi vediamo di fare sta patente”. E va bene, facciamola sta patente! Cerco di andargli incontro” (al_10)

In diverse interviste emerge con chiarezza come i passaggi ricevuti dagli amici o la disponibilità di genitori e fidanzati/e ad accompagnare fa in modo che gli individui siano già a vari livelli dipendenti dell'automobile, ancora prima di conseguire la patente.

“Io a 18, 19 anni avevo pensato di prendere la patente , ma poi non mi serviva e quindi non avevo la necessità di spostarmi... cioè ero abituata a usare i mezzi. Per cui non avendo la necessità perché mi son sempre mossa coi mezzi .. e poi ero fidanzatissima per cui uscivo sempre con lui. Se vuoi ho avuto forse problemi nel momento in cui è finita la storia con questa persona perché mi sono dovuta arrangiare da sola, soprattutto alla sera. Però poi ho cominciato a usare il radio bus, i taxi sono carissimi” (al_05)

Questo porta inevitabilmente, anche come conseguenza della semplice imitazione e abitudine, a mantenere, se non aumentare, la desiderabilità dell'automobile nelle nuove generazioni.

“La patente? Mi viene in mente macchina... insomma, 18 anni. Prima con la macchina non ci fai nulla, la sfrutti e basta. Non cambia più di tanto. È comoda, per carità ti dà autonomia, parecchia. I miei mi hanno sempre accompagnato ovunque. Io vado a scuola dall'altra parte di Milano e mi miei mi hanno sempre accompagnato in auto” (al_09)

Un altro aspetto paradossale connesso al concetto di autonomia risiede nel fatto che elevati livelli di indipendenza in alcune sfere della vita producono, come effetto perverso e involontario, l'accettazione e la subordinazione a un sistema che costringe i

soggetti a pratiche di mobilità egemoniche e a vivere in città spesso paralizzate, inquinate e costruite a misura di automobile.



Il processo di costruzione sociale del guidatore è caratterizzato dal passaggio di status da passeggero a guidatore. Il conseguimento della patente di guida può essere interpretato come una forma di passaggio, organizzato socialmente, in cui le persone acquisiscono una posizione diversa all'interno dei *network* in cui quotidianamente sono inseriti e, conseguentemente, assumono un differente modo di rappresentare se stessi. Questo processo può essere interpretato come un timido rito di passaggio ancora vivo nelle nostre società. L'aggettivo timido si riferisce al fatto che rispetto ai riti di passaggio descritti da Van Gennep (1981), ovvero quei cerimoniali nei quali i mutamenti individuali vengono organizzati e controllati socialmente, la patente è un rituale di tipo burocratico più che iniziatico. Se da un lato si articola come superamento di due esami da espletare in presenza dei funzionari della motorizzazione, dall'altro è un particolare evento nella vita dei giovani e delle giovani, perché accompagna il passaggio alla vita adulta in termini di acquisizione di nuove responsabilità, diritti e doveri. Come abbiamo visto, con la possibilità di guidare le persone favorisce sia l'acquisizione dei benefici dell'automobile in termini di spostamenti sia l'incorporazione dei significati sociali veicolati dalla macchina. Non voglio qui negare le differenze nel modo di interpretare, usare o abitare l'automobile o i diversi gradi di importanza che essa può assumere nella vita di ciascuno. È però vero che l'automobile è un oggetto quasi completamente dato

per scontato, ovvio, banale³. Lo stesso spazio pubblico a Milano è costituito per lo più da macchine che sfrecciano o da file interminabili di veicoli parcheggiati lungo il ciglio della strada, dalla presenza delle strisce pedonali per l'attraversamento sicuro e del sottofondo sonoro del flusso veicolare. Per un milanese, cosa c'è di più ovvio, scontato e familiare? A mio avviso, l'importanza che assumono i valori e la forza simbolica dell'automobile si sono rafforzati in questa assenza di pensiero rispetto alla configurazione sociale (e spaziale) che abbiamo costruito intorno a noi e alle nostre automobili. Ed è qui che risiede il potere che essa è in grado di esercitare sulla persone, come se Barthes (1994) avesse centrato il segno nel definirla un oggetto magico.

Attraverso l'analisi del particolare rito di passaggio costituito dal processo di acquisizione della patente possiamo comprendere meglio quali sono i valori e le credenze ritenute fondamentali in un dato momento e in una data società. Diventare guidatori è un processo che non si esaurisce nel passaggio di status bensì, soprattutto per gli allievi, significa un passaggio dalla dipendenza all'autonomia, da possibilità di movimento limitate ad altre che vengono descritte come più flessibili. Come dimostrerò tra poco, l'automobile non solo permea molte sfere della vita sociale e individuale, non solamente fa ormai parte dell'esperienza quotidiana delle persone, ma attraverso il suo uso assistiamo a diverse transizioni, piccole oscillazioni identitarie, che dipendono dai diversi bisogni che l'automobile, di volta in volta, incorpora.

3.2 Sedotti e abbagliati

Come emerge da questa prima analisi dei dati c'è un sostanziale accordo sulle associazioni simboliche evocate dall'automobile. Seppur con sfumature e articolazioni diverse, a seconda del genere, dell'età e della provenienza geografica, l'autonomia individuale e la libertà sono i concetti citati dalla maggior parte degli intervistati. Una delle idee di fondo di questo lavoro è che l'automobile può essere considerata come un

3 Questo è visibile, per esempio, nel fatto che la sociologia si sia accorta di questo ambito di studi solo di recente; anche se si potrebbe obiettare che alcune delle sue esternalità negative non fossero evidenti fino a pochi decenni fa, e che quindi non ci fosse la necessità di interessarsi al tema, è altrettanto vero che dal punto di vista scientifico l'interesse per questo oggetto avrebbe potuto manifestarsi semplicemente per la sua rilevanza sociale anche a prescindere dalle sue criticità.

oggetto in grado di incorporare alcuni dei valori fondamentali del capitalismo (Gilroy, 2001). I dati empirici raccolti nell'ambito di questa ricerca confermano come l'espansione delle possibilità individuali future, articolata in termini di autonomia da altri attori sociali o dalle infrastrutture pubbliche, è il centro simbolico del potere che le automobili esercitano sugli individui. Questo è vero soprattutto in relazione al fatto che le forme di dipendenza create nel processo di acquisizione di questa autonomia sono sostanzialmente omesse. Solo in rarissimi casi questo elemento viene nominato:

“Secondo me ci sono delle cose reali .. dei bisogni reali .. tipo essere indipendenti, muoversi, se devi fare delle cose ... e questo è un bisogno reale e primario .. poi se ti industri te la cavi ... perché io vado ogni 3 mesi a fare la spesa all'Iper di Portello. Comprò le confezioni immense, i detersivi, mi stipo il carrello. Vado col tram che mi scarica lì davanti e al ritorno mi prendo il taxi. Con 8 euro me la sono cavata. Questo perché non mi fanno la consegna a casa ed è il costo della consegna. Ci sono dei bisogni reali e poi il resto ce li creano maggiormente .. per cui poi crediamo che non possiamo stare senza. Io ho 32 anni e sono sopravvissuta” (al_02)

Se da un lato questo meccanismo di negazione si fonda sull'importanza attribuita all'autonomia individuale, dall'altro i dati raccolti per questa ricerca mettono in evidenza un ulteriore aspetto del fenomeno connesso al consumo dell'automobile.

L'analisi di Gartman (2004), esposta nel primo capitolo, fornisce un'interessante chiave interpretativa per l'analisi del processo di identificazione tra esseri umani e automobile. Attraverso il consumo, infatti, gli individui esprimono contemporaneamente preferenze estetiche e interpretazioni del mondo in cui vivono. Questo paragrafo è dedicato all'analisi delle modalità attraverso cui gli individui utilizzano discorsivamente l'automobile per conferire senso ad aspetti concernenti le identità e l'organizzazione sociale.

Per l'attore sociale l'atto di consumo risponde a una logica di affermazione delle proprie interpretazioni e classificazioni non solo come socialmente accettabili, ma anche come vincenti. Ogni individuo mira, in competizione con gli altri, a occupare una posizione dominante nella creazione dei significati (Sassatelli, 2004: 129)

Ciò che mi interessa mettere in evidenza sono i bisogni che le persone intervistate vogliono soddisfare attraverso l'acquisizione della patente. In particolare ne ho individuato due tipologie. In una prima fase analizzerò come, attraverso specifici

significati e interpretazioni attribuiti all'automobile, vengono veicolate le idee circolanti su alcune categorie fondamentali quali femminilità, mascolinità o giovinezza. Questo tipo di repertori discorsivi sono, a mio avviso, connessi con un bisogno di dar senso alle specificità identitarie. Un secondo elemento d'analisi saranno le modalità attraverso cui gli individui affermano i loro bisogni di mobilità. In questo caso si tratta, come vedremo, di un consumo utilitarista dell'automobile: la macchina è necessaria per spostarsi da un luogo a un altro al fine di portare a compimento le attività quotidiane che danno senso alla vita degli individui. Anche nel caso dell'articolazione di questi bisogni vedremo come il genere e l'età siano le variabili lungo le quali si strutturano le maggiori differenze tra gli individui.

3.2.1 Trasportare identità

Gli oggetti di consumo sono in grado di esprimere qualcosa delle persone che li adoperano; per usare le parole di Woodward (2007: 135)

È questa capacità espressiva degli oggetti che fornisce agli individui l'opportunità di articolare aspetti del proprio sé attraverso l'esperienza materiale concreta, nel tentativo di comunicare qualcosa di – e certamente a – se stessi

Le categorie come distinzione (Bourdieu, 2001) o individualità di massa (Adorno, 1984) adoperate per descrivere le modalità attraverso cui gli individui si identificano con gli oggetti che utilizzano, sottendono che il consumo è una delle modalità attraverso cui gli attori producono il senso che essi danno, non solo alle cose, ma soprattutto a se stessi in relazione al mondo in cui vivono. A questo proposito così si esprime una donna da me intervistata:

“Io le pubblicità le trovo snervanti. Sembra che tutti abbiano questo bisogno di comprare l'auto nuova, di cambiarla, questa è più ecologica. È come ti dicessero: consuma! Fai andare avanti l'economia! Sono dei bisogni che non abbiamo, non è un bisogno così forte, così necessario. Però se il popolo è bue, diamogli quello che vuole: li mandiamo domenica allo stadio e poi li diamo tante auto. Noi comunque veniamo da una famiglia intellettuale, ho anche dei lati consumistici ma che non sono molto creati dalle pubblicità” (al_02)

In generale, però, dalle interviste agli allievi delle autoscuole milanesi, i repertori utilizzati per articolare specificità identitarie, basate su genere ed età, sono connessi alle

mitologie costruite attorno alla macchina. Nell'analisi di come il genere viene riprodotto attraverso particolari articolazioni dell'automobile non si può non partire dal riferimento alle modalità con cui le case automobilistiche, attraverso i messaggi pubblicitari, costruiscono specifiche soggettività a partire da particolari definizioni di mascolinità e di femminilità. Le pubblicità, infatti, veicolano i loro messaggi interpellando i fruitori, cercando, cioè, di costruire un legame tra il soggetto creato tramite la manipolazione dei significati e il consumatore o la consumatrice dell'immagine. Il successo, o meno, di tale strategia dipende dal processo di interpretazione e re-interpretazione messa in atto dal destinatario del messaggio, a partire dalle sue conoscenze pregresse (pratiche, nazionali, estetiche e culturali) (Storey, 2001). Le immagini che seguono sono, a mio avviso, dei buoni esempi per vedere come attraverso la pubblicità vengono riprodotte categorie di consumatori ben delineate, plasmate su estetiche differenziate per uomini e per donne e forgiate su specifiche articolazioni della femminilità o della mascolinità.

La prima è una pubblicità delle due case automobilistiche BMW e Mercedes che hanno prodotto una campagna unitaria per promuovere le automobili tedesche; guardandola viene da chiedersi cosa stiano vendendo.



Il testo recita: “Se non te la sei fatta d'estate, fattela d'inverno. È il momento di farsi una tedesca”. Il chiaro riferimento sessuale suggerisce che ciò che si vuol vendere, a un pubblico essenzialmente maschile interessato a berline eleganti e potenti, è l'esperienza erotica provocata dalla guida delle macchine di questi due marchi. Messaggi con forti

rimandi sessuali sono molto comuni nelle pubblicità di automobili e il corpo delle donne viene spesso utilizzato come campo sul quale costruire una determinata interpretazione della mascolinità: la donna viene rappresentata, di volta in volta, come preda oppure cacciatrice a seconda del tipo di mascolinità che la pubblicità vuole veicolare.

Anche dalle parole di alcuni intervistati emerge come vi sia una forte tendenza ad assimilare il corpo del guidatore con l'oggetto automobile. Nel caso che segue, per esempio, si esprime l'idea che la potenza (del motore) possa 'stare per' la potenza (sessuale) di chi la guida.

“la macchina è un simbolo importante perché sei hai la macchina puoi anche conquistare una donna, nel caso. Cioè se uno arriva con un macinino e quell'altro con la Maserati .. chi vince? (ride)” (al_07)

L'intervistato dà per scontato che l'automobile veicoli modelli di mascolinità e femminilità costruiti attorno a idee quali il successo, la ricchezza e la posizione sociale. Le associazioni simboliche tra le automobili e i corpi degli esseri umani che vorrebbero o dovrebbero guidarle possono articolarsi anche in altri modi: secondo uno dei ragazzi da me intervistati, esistono automobili che sono maschili e altre che sono femminili, come se il genere fosse incorporato dalla carrozzeria:

“A me è sempre piaciuta la 147 l'alfa e ho visto anche i prezzi .. però tu dici per esempio 15.000€ però è a partire da .. poi vedi che gli mancano i vetri elettrici, il climatizzatore, le robe che a te ti interessano quella non ce l'ha. Ci sono delle cose che adesso come adesso per me sono necessarie. Il climatizzatore, cioè l'aria condizionata. Penso anche un computerino, cioè il navigatore. Spesso ormai è già integrato. Tipo invece mia sorella .. è più su macchine femminili. Tipo che le piace la Lancia, la Musa.

Perché dici che sono macchine femminili?

Si sono macchine femminili perché si adattano alle femmine, sono macchine dove io ... io dico femminili perché ci vedo sopra più una femmina che un uomo. Per l'estetica della macchina” (al_16)

Effettivamente questo tipo di discorso è veicolato dalle stesse case automobilistiche che, differenziando i loro consumatori per genere ed età, strutturando e assicurandosi nicchie di mercato diversificate. Un esempio in questo senso è la campagna della Opel Agila “High-Heel Shoes” lanciata il 2 aprile del 2008 nel negozio di scarpe Shoebaloo di Amsterdam. In questo caso ciò che i pubblicitari vogliono vendere è una macchina pensata esclusivamente per essere utilizzata dalle donne.



La risorsa simbolica su cui si fonda il messaggio della campagna è lo stereotipo di una donna *shopping addicted*: attenta al particolare e interessata all'accessorio (da qui il rimando alla scarpa), il soggetto che questa pubblicità costruisce è colei che nel consumo non cerca solo di soddisfare dei bisogni concreti, ma soprattutto è in cerca di un'esperienza estetica ed estatica con il prodotto. È una donna in cerca di qualcosa che possa calzarle alla perfezione e che, allo stesso tempo, possa veicolare la sua femminilità, flessuosa ed elegante (Open Agila “Tacchi a spillo”).

Nel caso appena riportato, per esempio, si assume come naturale e scontato che la donna abbia bisogno di una macchina piccola e agile, non solo per le dimensioni del suo corpo biologico, ma anche in relazione a determinati ruoli sociali: sempre in movimento e dedite a mille attività (lavoro, cura, consumo e *leisure*) le donne sembrano necessitare di un'automobile comoda e agile per la vita di città. Secondo una delle intervistate

“Quelle che usano la macchina sono le donne, questo è quello che vedo. Le donne hanno i bambini, l'asilo, la scuola, la spesa, shopping. Sono loro che la usano di più” (al_08)

Questo pezzo di intervista ci ricorda l'ambivalente ruolo giocato dall'automobile nel processo di emancipazione delle donne. Come abbiamo già visto nel primo capitolo, se, da un lato, la macchina garantisce effettivamente forme di autonomia di movimento, non solo per le donne, dall'altro, è un oggetto che può contribuire a ingabbiarle in ruoli e mansioni tradizionali. Nei prossimi capitoli analizzerò come le differenze di genere vengano discorsivamente prodotte in modi molto efficaci anche quando si discute di pratiche di guida, stili di guida e di relazione materiale tra esseri umani e macchina.

Per quel che concerne la variabile dell'età ciò che emerge dal campo è una differenziazione tra i bisogni che la macchina soddisfa per le persone che prendono la patente da giovani e quelle che la conseguono da adulte. Il fatto di prendere la patente da adulti, infatti, viene motivato ricorrendo al sorgere di nuovi bisogni di mobilità che rendono l'automobile necessaria in un determinato momento della vita; questi bisogni saranno analizzati nel prossimo paragrafo.

Per i più giovani, invece, l'automobile è una risorsa identitaria fondamentale. Abbiamo già visto nel corso del capitolo che prendere la patente può essere letto come una forma di rito di passaggio che viene vissuta dagli adolescenti come una tappa importante, e a volte obbligata, della loro vita.

“Beh 18 anni uguale patente. È quasi un must! Un obbligo. A dirti la verità io sono uno dei più grandi della mia classe però alcuni hanno già fatto l'esame di teoria e quindi adesso devono aspettare di compiere 18 anni e prendere il foglio rosa. Ma non potevano aspettare!” (al_09)

I giovani allievi articolano le connessioni tra età e automobile mettono in evidenza come la possibilità di guidare costituisca un elemento fondamentale per la loro transizione alla vita adulta.

“La patente ... crescita. È automatico. Hai 18 anni, patente, automatico. La maggior parte fa così. Io ho aspettato. Mi capita sempre di sognare di guidare. A me è sempre piaciuto e lo sogno da una vita” (al_13)

Questo perché, come vedremo meglio nel prossimo capitolo quando analizzerò i possibili significati attribuiti alla pratica del guidare, prendere la patente coincide con l'acquisizione di nuove responsabilità e la possibilità di dimostrare che si è persone affidabili e mature.

“Io mi sono sempre mosso coi mezzi... un po' perché c'era un periodo in cui non mi interessava perché dicevo... comunque è comodo. poi arrivi a una certa età e dici “è giusto che tu prenda la tua responsabilità” perché quando hai l'automobile di solito, di solito perché i ragazzi di adesso sono incoscienti, però quando hai l'automobile sei più responsabile...è anche un fatto di crescita. Perché quando hai l'automobile ... sei cresciuto e sei responsabile delle tua azioni” (al_06)

Una seconda modalità di articolare aspetti identitari connessi all'età riguarda l'idea di autonomia dalla famiglia questa volta articolata in relazione allo spazio fisico del veicolo. Come sottolinea Urry, e come abbiamo già avuto modo di vedere, l'automobile

costituisce uno spazio semi-privato che permette di riprodurre una certa domesticità pur muovendosi in uno spazio pubblico: “La Ford 49 è un soggiorno su ruote” recita una brochure del 1949 della Ford (Urry, 2006: 23). L'idea che esistano diversi modi di abitare l'automobile è ormai parte del senso comune scientifico per chi si occupa di studi sociali e culturali sulla mobilità; si pensi ad esempio alla ricerca di Eric Laurier (2005) sui professionisti costretti a lavorare in -e dalla- macchina durante i lunghi spostamenti nelle trasferte, in cui l'automobile si trasforma in ufficio. In questa ricerca, data la particolarità delle persone intervistate, che ancora non sono dei guidatori, l'elemento dell'abitare emerge proprio in relazione all'età. In particolare, nel caso dei giovani allievi milanesi la macchina viene vissuta come uno spazio da abitare al di fuori della casa dei genitori; una sorta di cameretta mobile che permette loro, non solo di dimostrare il loro senso di responsabilità, ma anche di vivere esperienze che producono piacere estetico del movimento. In particolare dall'analisi dei dati empirici emergono due modi di descrivere questo aspetto. Il primo riguarda l'arredo vero e proprio del veicolo.

“Magari qualche gadget, dei led. Oppure dentro il tettuccio lo fai ricolorare. Io credo che l'estetica non conti molto ... è più l'interno! Anche perché se l'auto è molto appariscente nella città da molto più nell'occhio e poi non dura molto. Mentre all'interno ... così per fare un po' il pirla. Ci metterò dei gadget stravaganti. Ecco, è come un telefono, no?! Nel cellulare ti metti il tuo sfondo, con la macchina fai la stessa cosa ... te la decori, te l'arredi” (al_04)

Credo che in questo caso il paragone con la cameretta sia adeguato: così come in camera ciascuno appende i poster delle proprie stars e personalizza pareti e arredamento, così accade in automobile. Particolarmente interessante da questo punto di vista è il racconto fornitomi da una giovane intervistata.

“Non mi piacciono tante cose sulla macchina... ci sono dei miei amici che hanno dentro di tutto in macchina. Uno ha praticamente una sala giochi dentro. Ha pupazzi ovunque. Lui è uno fissato con la ... va alla sala giochi e gli piacciono quei giochi in cui devi prendere i pupazzi e poi li appiccica tutti in macchina, nel sedile dietro ... ovunque ci sono pupazzi. Invece un'altra coppia di miei amici ... c'è lui e la sua ragazza. Questi addirittura hanno un piccolo frigorifero. Loro vivono lì dentro praticamente. Hanno uno di quei frigoriferi, sai quelli piccolini e poi hanno dentro le cose da bere ad esempio l'acqua, la coca. E poi hanno qualcosa da mangiare, sempre piccole cose, però hanno sempre qualcosa. Capito! Poi si sono fatti il tavolino. Questo mio amico ha costruito lui in legno tavolino, che poi è un asse con due gambine piccole. E loro la sera possono giocare a carte, mangiare là

sopra ... hanno anche i piatti. Visto che si vedono solo la sera, come me e il mio ragazzo praticamente, loro preferiscono stare fuori io preferisco stare in casa, piuttosto che stare in macchina. Sono anche più comoda a casa, sul divano. Posso mangiare, posso stare comoda. A loro invece piace stare in macchina. È una loro decisione. Una volta sono andati a mangiare da spizzico e li hanno regalato i piatti. Si sono fatti praticamente l'arredo in macchina” (al_03)

In questo caso la macchina diventa uno spazio di libertà, un luogo che le persone possono abitare a seconda delle loro esigenze, in modi che non sarebbero pensabili nello spazio pubblico o a casa dei propri genitori. I diversi modi di abitare l'automobile sono connessi al discorso sulla libertà, non solo perché viene vissuto simbolicamente come spazio di autonomia, ma anche perché l'auto può costituire un luogo materiale in cui vivere delle esperienze strettamente connesse a quel particolare momento della vita. La cameretta mobile può dunque diventare un luogo in cui invitare gli amici, provare nuove esperienze (come ad esempio quelle sessuali⁴) o il piacere di sentire la musica.

“Penso soprattutto indipendenza dagli altri. Posso fare quello che voglio .. va beh quello che voglio ... posso muovermi senza dover chiedere al mio ragazzo oppure a mio fratello portami a Milano. Poi mi viene in mente: mettere la musica in macchina, ascoltarla .. cioè potermi muovere e fare un attimo quello che voglio. Insomma mi posso muovere come voglio” (al_10)

Il tema dell'ascolto di musica in auto è l'oggetto di una ricerca condotta da Michael Bull (2005). Qui l'autore sottolinea come la volontà di occupare con la musica lo spazio interno del veicolo fa parte di una trasformazione più ampia che coinvolge la capacità, o la volontà, del cittadino urbano di rendere lo spazio pubblico più confortevole e domestico attraverso la sua privatizzazione. Anche per i giovani allievi intervistati per questa ricerca, l'automobile si configura come un spazio che segna un confine netto tra dentro e fuori, tra domestico ed estraneo, tra pubblico e privato, tra esperienza diretta dell'ambiente circostante e quella mediata dal vetro del parabrezza.

3.2.2 Azioni e interazioni

Come abbiamo precedentemente introdotto, quando le persone intervistate parlano di

4 A tale proposito è importante sottolineare che durante le prime interviste ho provato ad incalzare i ragazzi e le ragazze a raccontarmi qualcosa sul rapporto tra automobile e sessualità. Purtroppo non è emerso molto e, visto che a volte si sono creati momenti imbarazzanti che avrebbero potuto inficiare sulla qualità dell'intervista, a un certo punto della ricerca ho deciso di abbandonare la mia curiosità per questo tema.

patente o di automobile lo fanno frequentemente in connessione con bisogni di mobilità che pensano potranno essere soddisfatti dall'acquisizione del diritto di guidare. È interessante notare come gli allievi tendano a considerare sinonimi il concetto di patente e quello di automobile.

“Mio padre lavora in un officina e quindi ha un buon giro di macchine. Per cui se dovesse andare bene poi prenderemo una macchina che condividerò con mio fratello che anche lui sta prendendo la patente. La userò comunque più io che lui. L'idea è quella: appena si prende la patente bisogna avere una macchina, altrimenti è un po' inutile” (al_13)

La patente e la macchina sono considerate come dei beni primari; il loro valore d'uso o la loro portata simbolica, seppur inconsapevolmente, vengono definiti e articolati a partire proprio dal loro essere considerati di primaria necessità. Questo meccanismo è tipico della società dei consumi in cui

A ciascun consumatore è chiesto di lavorare continuamente sulla propria capacità di rivalutare gli oggetti oltre i loro prezzi, come sostegni per l'interazione e le relazioni sociali (Sassatelli, 2004: 15)

Se l'automobile viene interpretata come un oggetto necessario per portare avanti le attività quotidiane e mantenere le relazioni sociali significative per le persone, la patente è vista come un documento che permette l'accesso ai principali *network*, economici e sociali, di cui le persone si sentono parte, quali il lavoro, le attività ricreative, il consumo o la cura. La patente dunque abilita le persone al pieno esercizio del diritto alla mobilità. Si può dunque affermare, utilizzando il concetto di *motility* di Kauffman (2002) che le persone a cui sto dando voce in queste pagine sono su una soglia, stanno mettendo in atto una serie di azioni che li porterà da una situazione di potenziale di movimento al pieno esercizio del diritto di guidare.

“Io a 18 anni non volevo prendere la patente. Vedevo tutti gli sbatti di mio padre: parcheggi non ho pazienza per la guida. Sono una testa calda. Non ho pazienza per la guida. Però adesso la prendo perché per un po' devo stare qua e quindi devo muovermi. Ho preso tantissime volte il treno e ti giuro che il treno ... si sa che in Italia i mezzi di trasporto non sono esattamente eccezionali. Allora a questo punto mi son detto .. va beh facciamoci questa autoscuola e prendiamo sta patente. Musica a palla così non mi faccio venire gli scleri. Insomma ho deciso di prendere la patente anche perché mia mamma non guida e ho deciso che così posso darle una mano per scorrazzarla in giro se ha bisogno. Anche per la mia autonomia così la smetto di chiedere sempre passaggi” (al_01)

Un concetto utile per comprendere il vissuto degli allievi è quello sviluppato da Carrabine e Longhurst (2002) nella loro ricerca sul ruolo dell'automobile nelle culture giovanili di Manchester. Qui i due autori utilizzano il concetto di anticipazione per riferirsi al meccanismo discorsivo utilizzato da coloro che ancora non guidano per parlare dei benefici che l'automobile porterà nella loro vita.

In questo paragrafo analizzerò i discorsi di anticipazione elaborati degli allievi a proposito dei loro bisogni di mobilità. Il repertorio discorsivo maggiormente diffuso nelle autoscuole milanesi, abbiamo visto, vede l'automobile come un oggetto necessario e desiderabile. Soltanto una delle intervistate, una donna di 31anni incontrata in una delle autoscuole del centro e avente un capitale sociale ed economico abbastanza elevato, sembra non essere così allineata su questa posizione. Come si evince dal pezzo di intervista che segue, secondo M. i bisogni di mobilità possono essere facilmente risolvibili attraverso diverse soluzioni.

“Io sono una che vota “No auto con conducente”. Non mi è mai interessato. Uno ci arriva per altri motivi, perché deve farlo. È vero che è una rottura perché il giorno che c'è lo sciopero dei taxi sono cacchi. Chiaramente è diverso: voglio partire domani, voglio andare al mare o in campagna e non devi fare il giro di telefonate “ragazzi chi è che ha voglia di farsi un week end?”. È chiaro che è diverso, sei autonomo, sei capace di decidere, hai il potere di decidere della tua vita senza dipendere da nessuno. Se proprio ci tieni e se giustamente ci sono i mezzi .. insomma un po' ci si arrangia. Secondo me il bisogno aguzza l'ingegno e quindi le soluzioni li trovi” (al_02)

Prendendo il caso di M. come esemplificativo di ciò che voglio discutere in questo paragrafo, vediamo cosa risponde quando le viene chiesto perché sta facendo la patente.

“Perché mio marito non ha la patente ed è più pigro di me. Voglio dire col taxi te la cavi .. il problema è che avendo i cani diventa tutto molto più complicato. Io mi sono spostata fuori Milano e devo dire che abbiamo degli amici eccezionali che ci hanno portato avanti e indietro dalla Franciacorta. Sinceramente la sto facendo perché adesso ho più tempo, mi hanno licenziata. Ma soprattutto in vista di una famiglia .. perché due cani, un bambino .. insomma diventa molto più difficile spostarsi tutti. Il mio è tutto un pensiero pro-famiglia, altrimenti avrei continuato tutta la vita senza macchina. Tra l'altro il taxi secondo me ti costa, meno di seccature e di costi vivi. Tra taxi, mezzi pubblici, aerei o treni .. arrivi ovunque” (al_02)

Alcuni eventi, o determinate scelte, possono rendere indispensabile avere un'automobile; a un certo punto della sua vita M. si trova a ritenere troppo complicata la

gestione delle sue attività quotidiane: tra bambino, lavoro, cani e marito senza patente, vede l'automobile come l'unica soluzione per soddisfare i bisogni di mobilità di tutta la sua famiglia. Come nel caso di M., solitamente gli intervistati sottolineano l'indispensabilità dell'auto in relazione all'uso pratico che ne faranno una volta avuta la patente.

Come abbiamo già visto nel primo capitolo, la partecipazione alla vita sociale è strettamente connessa alla capacità di mantenere quelle relazioni su cui poggia la quotidianità di ciascuno. È quello che Urry (2007) definisce *network capital* e che partecipa, accanto ad altri tipi di capitale (economico, sociale, culturale), a costituire una delle risorse disponibili agli individui per auto-rappresentarsi. Da questo punto di vista mi sembra significativa l'immagine della pubblicità dell'Alfa 147, nella quale vengono rappresentate le persone che si possono incontrare e le attività a cui si può partecipare grazie alla possibilità di guidare. Lo slogan “Oggi è una giornata fantastica” sottolinea come la quotidianità in compagnia dell'automobile rende la vita di tutti i giorni speciale e le persone più felici perché maggiormente connesse.



Nell'anticipare il loro futuro in compagnia dell'automobile gli allievi tendono a mettere in atto un processo di idealizzazione della felicità del guidatore.

“Allora non penso che mi cambierà la vita però sarò più indipendente. Sai il sabato, la domenica. Poi andrò a lavorare in macchina, sacramerterò per trovare parcheggio perché ci sono ventimila macchine e pochissimi parcheggi e adesso è peggiorato perché c'è gente che ha 5 o 6 macchine. Sì andrò a lavoro in macchina, uscirò a mangiar fuori in macchina, andrò a trovare i miei nipoti in macchina, porterò i miei nipoti in giro in macchina, e tutte queste cose qua che una persona

che ha già la patente fa di continuo” (al_06)

Quali sono, dunque, i *network* sociali imprescindibili per gli individui e quali attività e valori vengono a essi associati? Nel far questo bisogna tenere presente le peculiarità del campo in cui ho svolto la ricerca. Come vedremo tra un attimo infatti certi *network* sembrano essere più importanti di altri; dato che la maggior parte degli intervistati sono studenti medi o universitari, la dimensione lavorativa non sembra essere un ambito particolarmente rilevante, anche se emerge in più di un intervista.

“Io la userò principalmente per il lavoro. Con gli orari che faccio non ci sarà tanto traffico. Quindi con calma vado al lavoro in macchina. A me non mi interessa la macchina per uscire. Comunque se dovesse capitare, hai la tua macchinina e vai. Anche per una questione di sicurezza personale” (al_13)

Le esigenze di mobilità connesse all'ambito lavorativo vengono spesso messe in relazione con la presenza/assenza o affidabilità/inaffidabilità dei mezzi di trasporto pubblico. Così un intervistato articola il suo pensiero rispetto alla sua futura carriera lavorativa:

“Perché coi mezzi non mi posso più fidare perché comunque non hai mai... non so, magari ti chiamano per fare qualcosa, un lavoro. Tu dici: sto uscendo e ci impiego tot, ma non lo puoi sapere perché dipende da quanto ci mettono i mezzi. Mentre con la macchina prendi e vai. Questo a Milano perché a Londra non hai bisogno della macchina perché i mezzi funzionano troppo bene, come anche a Berlino. I mezzi costano tanto però ti portano veramente ovunque e a qualsiasi ora della notte e ti portano sempre a casa. È un'organizzazione che qui non c'è” (al_01)

Questo intervistato utilizza una duplice risorsa retorica interessante per mostrare la forza simbolica giocata dall'automobile. La prima è quella dell'anticipazione: il giovane si immagina una situazione futura, che forse non si realizzerà mai, in cui per colpa dei ritardi non riuscirà ad arrivare in tempo per svolgere un lavoro. La debolezza del trasporto pubblico è la seconda risorsa utilizzata dall'intervistato per evidenziare come la macchina sia una necessità nella sua vita. Questo è un esempio interessante per comprendere il concetto di sistema autopoietico (Urry, 2007), ovvero l'idea che l'*automobility* abbia permeato a tal punto il senso comune e l'immaginario connesso alla mobilità da fornire alle persone molteplici forme di legittimazione e giustificazione della loro scelta di mobilità.

Il tempo libero e lo svago sembrano essere quelle sfere della vita che più interessano le

persone da me intervistate. Ancora una volta gli intervistati articolano i loro discorsi sul futuro utilizzo dell'automobile connettendoli alla possibilità di essere o sentirsi più autonomi.

“Non credo che i miei mi compreranno la macchina, userò la loro. Non credo che mi daranno una macchina mia. Anche se sono neopatentato potrò guidare le macchine dei miei che sono di grossa cilindrata perché la legge entra in vigore dal gennaio 2010. Probabilmente la userò alla sera o per fare qualche viaggio, poi se ho bisogno di fare qualcosa... si vedrà. Per esempio io sono arbitro di basket e a volte mi chiamano dalla provincia di Varese...non è che posso andarci a piedi e quindi ho sempre bisogno di un passaggio e finalmente non dovrò rompere le palle a nessuno” (al_09)

Le relazioni familiari, il rapporto tra genitori e figli, l'elemento della fiducia e della responsabilizzazione impattano enormemente sulle possibilità di auto-mobilità dei giovani. Questo elemento emerge durante il corso delle interviste in diversi modi. Può riguardare, per esempio, la disponibilità dei genitori di accompagnare i figli non-patentati nei luoghi in cui essi desiderano, oppure può concernere le negoziazioni che i ragazzi e le ragazze saranno costretti ad avviare coi propri genitori, fratelli e sorelle, per prendere la macchina, almeno fino a quando non disporranno di un mezzo proprio.

“Penso di usarla .. allora i primi tempi, quando ancora non avrò una macchina mia, penso di usarla soltanto la sera. Avendo una sola macchina che la usa mio padre per andare a lavorare. E poi quando ne avrò una mia penso anche le mattine e i pomeriggi, così, penso che la userò. Magari il week end” (al_16)

Altro ambito della vita che sembra particolarmente significativo e che rafforza l'idea della necessità dell'automobile sono le vacanze. In questo caso è forte l'idea che attraverso l'acquisizione della patente aumenteranno le possibilità di guadagnarsi spazi di autonomia, come ad esempio passare un week end fuori porta con gli amici.

“Ti racconto la prima cosa che farò quando avrò la patente. Appena mi danno la patente in mano, vado a prendere le mie amiche e le porta a fare un giro fino a Genova. Ho già deciso... non sono mai andata a Genova, ci vado adesso. Poi boh... inizierò a pensare a cosa fare quest'estate ... penso che sarà molto bello” (al_03)

La macchina non è solo un veicolo che agevola questi spostamenti, è un mezzo che ti permette di avere una via di fuga, dalla città o dalla famiglia, più o meno facilmente accessibile.

“L'automobile è un mezzo che ti agevola in certe situazioni e ti da un bel po' di cazzeggio .. non è che è la macchina che ti fa diventare più grande e più fico, è un

mezzo. Poi certo dipende anche da dove vivi se stai in campagna ne hai bisogno per fare tutto. La macchina è solo un mezzo come il motorino o la bicicletta per darti autonomia e per i casi di necessità. Una volta che ce l'hai, sai come usarla” (al_01)

Come già messo in evidenza, quando gli intervistati parlano delle attività pratiche per le quali necessitano della macchina, o nelle quali vorrebbero utilizzarla, lo fanno spesso in riferimento a quei simboli e quei valori che ho identificato, all'inizio di questo capitolo, come quelli su cui si fonda il potere simbolico dell'automobile. Questo aspetto è di primaria importanza per comprendere come le esigenze di mobilità non siano inscindibili dal piano simbolico. Ai fini di questa ricerca è fondamentale sottolineare che i bisogni di mobilità non si collocano esclusivamente sul piano della nuda vita, ovvero delle basilari necessità quotidiane, bensì si mescolino con aspetti della vita simbolica dell'automobile e delle esigenze identitarie dei futuri guidatori.

“Prima di tutto penso alle vacanze perché quest'anno non le ho fatte. Vado di sicuro in macchina, con la tenda...farà le vacanze *on the road!* Poi credo che la userò principalmente per uscire la sera, forse anche durante la settimana. Per andare a lavoro no, perché mi costa un bordello. Invece per andare la sera, sì. Sai quando si decide di fare qualcosa e poi invece non fai nulla perché coi mezzi è un casino. Ecco invece con la macchina stai lì anche solo mezz'ora. Una volta ci siam fatti una scarpinata pazzesca: Maciachini - Gratosoglio a piedi. Quindi mi cambierà la vita! Sto pensando di fare anche la patente C, quella per il camion; magari poi non lo userò però la voglio” (al_04)

Il tema delle vacanze emerge anche dalle parole di alcune donne migranti. In questi casi si tratta di donne adulte che a un certo punto della loro vita sentono la necessità, o hanno la possibilità economica, di prendere la patente.

“La macchina è un obbligo, devi avere una macchina a casa per fare i tuoi giri. Non puoi aspettare il marito per fare la spesa. Io speravo di prendere la patente prima dell'estate così compro una macchinina. Qua o giù (Tunisia) sempre hai bisogno di una macchina” (al_08)

Anche un'altra intervistata è della stessa idea.

“Per un aiuto. Per esempio voglio andare a fare la spesa, mio marito non è a casa, non c'è nessuno. Posso andare. Oppure quando vado in Romania, mio marito è stanco posso guidare io. E poi in Romania ne hai bisogno perché non ci sono i mezzi pubblici come ci sono qui. Stai anche un'ora ad aspettare quindi magari devi prendere i taxi.” (al_12)

La mancanza di mezzi pubblici o l'impossibilità di muoversi senza macchina è la risorsa

discorsiva a cui attinge la maggior parte degli intervistati, stiano essi descrivendo la loro mobilità nella città di Milano, nel paese di provenienza o nella provincia milanese.

Un ulteriore ambito di vita in cui l'automobile può svolgere un ruolo molto importante è quello della cura familiare. Essa si può esprimere in diversi modi. Il primo caso che presento è quello di una giovane studentessa universitaria la cui madre non ha la patente.

“La cosa che mi piace è che ... non so mia mamma deve andare a Trezzano in un posto: la prendo, me la carico in macchina e andiamo. Soprattutto per quello. E poi anche al mare” (al_10)

Anche se non emerge direttamente da questo passaggio, la volontà di aiutare la famiglia deriva dal fatto che, per anni, il padre, il fratello e il fidanzato l'hanno portata ovunque; per questo motivo sente ora la necessità di responsabilizzarsi e partecipare alla vita della famiglia, ricambiando con la stessa generosità con cui lei è stata trattata. Ciò che emerge dai dati empirici è che quando gli intervistati fanno riferimento alla vita familiare e all'ambito della cura lo fanno praticamente sempre in relazione a condizioni particolari come un parente senza patente o eventi straordinari che irrompono nella quotidianità.

Infatti, se le persone decidono di fare la patente da adulti, lo fanno solitamente in relazione a qualche evento nella loro vita che porta, o potrebbe portare, degli squilibri rispetto al normale svolgimento delle loro attività quotidiane che, fino a ieri, non necessitavano dell'utilizzo della macchina. In particolare, dai dati empirici emerge che queste nuove circostanze possono riguardare la nascita di un figlio, come nel caso di M. precedentemente analizzato, o le mutate condizioni di salute dei genitori.

“Mia madre sta invecchiando. Non sta benissimo ed è sempre meno indipendente. Questo mi ha fatto pensare che se avessi la macchina potrei accompagnarla in giro. Quindi non so a fare le visite, eccetera. Questo è quello che ho pensato ed è per questo ho deciso di prendere la patente” (al_05)

In casi come questi, le obbligazioni familiari possono giocare un ruolo molto importante. Nel caso che segue, che riguarda un uomo di 36 anni che vive nella periferia sud di Milano, la situazione di crisi dovuta all'invecchiamento dei genitori necessita una più equilibrata distribuzione delle responsabilità e delle attività di cura tra i figli. Questo è, secondo l'intervistato, il motivo per cui diventa per lui obbligatorio prendere la

patente.

“Io adesso ho deciso di prendere la patente perché mio padre non si muove più, mia mamma inizia a perdere i colpi nonostante che sia una roccia. Adesso mi serve proprio. Mentre prima dicevo: “ma sì va beh, aspettiamo tanto non mi serve”. Adesso devo per forza prenderla. Mio fratello l'aveva presa tanti anni fa e infatti mi diceva: “Ma pigliala, prendila!” Adesso che mi sono iscritto mi ha detto “finalmente!!”. Finalmente anche perché se stava male mio padre doveva venire lui .. avendo due bambini .. come fai... da Cernusco vieni qua, prendilo, portalo all'ospedale. Per carità io posso anche capire che era un po' stufo. Infatti adesso che prendo la patente, la macchina me l'ha da lui che tanto ne ha tre macchine: una aziendale, la macchina della moglie e poi ha la Focus che praticamente la da a me. Quindi non devo neanche comprare la macchina. Mi ha detto “M. fai la patente, studia e vai, perché è anche ora!” (al_06)

Da quanto detto finora, l'automobile sembra fornire ai guidatori (e, in maniera diversa, anche ai passeggeri che trasportano) accesso ai *network* di azione e interazione che costituiscono la spina dorsale di quello che gli individui normalmente definiscono vita quotidiana. La macchina è un oggetto di *empowerment* in quanto offre alle persone maggiori opportunità di soddisfare i proprio desideri: raggiungere beni, servizi o individui significativi. Se, come affermano diversi autori (Cass, Shove and Urry, 2003), questi *network*, queste attività e questi beni raggiungibili attraverso la possibilità di guidare sono ciò che costituiscono una piena partecipazione alla vita sociale, significa che l'automobile ci rende membri più competenti, più responsabili, più autonomi della società in cui viviamo. Abbiamo già sottolineato come la letteratura afferente al *new mobilities paradigm* sottolinei l'importanza di questo aspetto soprattutto in relazione al concetto di *mobility capital* (Urry, 2007). Nel caso dell'*automobility* il diritto alla mobilità può essere esercitato legalmente solamente attraverso l'acquisizione della patente di guida e può essere messo in pratica attraverso la guida di un veicolo. La patente e l'azione di guidare si configurano come parti integranti e imprescindibili di questo diritto fondamentale. La conclusione logica di questo ragionamento è che il guidatore può essere considerato un membro più competente della società, dal momento che la possibilità di guidare espande il *mobility capital* personale, incrementando così anche quello sociale. Proprio per questo, credo che, i bisogni più sentiti dalla maggior parte delle persone intervistate siano quelli di mobilità, quelli cioè che legano profondamente le automobili alla vita quotidiana. I bisogni identitari e i simboli associati all'automobile hanno una grossa influenza sulle modalità con cui le persone

articolano le proprie necessità di movimento, ma sono i bisogni di mobilità sono a essere considerati imprescindibili. Il processo di costruzione sociale del guidatore, dunque, si costituisce a partire da interconnessioni dinamiche tra bisogni reali e anticipazioni del futuro.

3.3 Considerazioni conclusive: criticità privatizzate

In questo paragrafo analizzerò i diversi repertori discorsivi utilizzati dagli intervistati per riferirsi alle molteplici esternalità negative insite al sistema *automobility*. Parte della traccia d'intervista, che ho seguito come canovaccio, è stata dedicata all'indagine di queste problematiche. Stimolati a pensare alle criticità alcuni degli allievi intervistati si sono trovati in difficoltà nel gestire le contraddizioni tra benefici e danni prodotti dall'automobile.

Nelle pagine precedenti ho dimostrato come l'automobile è descritta dagli allievi della scuola guida milanesi sostanzialmente in modo positivo: in quanto veicolo di identità, mezzo attraverso il quale raggiungere i luoghi delle proprie azioni e interazioni quotidiane e strumento per ottenere l'autonomia e la libertà desiderata. I contributi teorici in materia di *automobility* ci informano però, se già non lo sapessimo per esperienza diretta, che l'automobile presenta anche delle criticità importanti (Dant, 2001; Sloman, 2006; Urry, 2007; Dennis e Urry, 2009). Hagman (2003), in una ricerca su i vantaggi e gli svantaggi derivanti dall'uso della macchina in Svezia, afferma che la visione comune all'interno dell'ambito di studi sui trasporti è che le positività dell'automobile sono sempre interpretate come individuali mentre le esternalità negative come collettive. Dal materiale empirico da me raccolto emerge che questa affermazione non è sempre vera in quanto, le problematiche che vengono maggiormente, e spontaneamente, citate riguardano più che altro il parcheggio e il traffico. Quei problemi, cioè, che disturbano il normale svolgersi delle attività quotidiane e che impattano in modo negativo rispetto all'immagine di libertà e comodità individuali che vengono così fortemente associate all'auto. Anche nel mettere in evidenza le esternalità negative, quindi, le persone pongono come metro di misura la propria individualità. I

problemi, come l'inquinamento o la sicurezza stradale, quelli cioè che maggiormente impattano sulla vita collettiva, vengono spesso ridotti a mere conseguenze inevitabili di cui siccome tutti siamo responsabili alla fine non lo è nessuno. Per definire questa modalità di relazionarsi con le conseguenze collettive dovute ad azioni individuali utilizzo il termine privatizzazione delle criticità. Esattamente all'opposto del «consumierismo politico», definito da Micheletti (2003: 16) come una forma di «azione collettiva individualizzata», queste criticità privatizzate mettono in evidenza gli effetti perversi dell'interdipendenza tra gli attori sociali, tale per cui azioni volte, nel nostro caso, a favorire la mobilità, la libertà e la velocità individuali, producono l'immobilismo e la paralisi collettiva; le criticità dell'automobile sono, dunque, degli effetti imprevisi dell'*automobility*. Boudon, a proposito della logica dell'azione sociale, parla di

Effetti individuali o collettivi che risultano dalla giustapposizione di comportamenti individuali, senza essere inclusi negli obiettivi perseguiti dagli attori. (Boudon, 1981: 15)

Da questo punto di vista il tema delle criticità si connette in modo evidente con una delle questioni centrali dell'attuale dibattito che si sta sviluppando all'interno dei cosiddetti studi sulla mobilità. Come abbiamo visto, una delle narrazioni collettive più diffuse è quella che identifica la guida con la possibilità di accesso e partecipazione ai *network* significativi (Urry, 2007). Diversi autori hanno messo in evidenza la stretta connessione tra le modalità di trasporto e il concetto di cittadinanza urbana. Di particolare rilevanza da questo punto di vista, sembra essere la ricerca di Aldred (2010) sulla costruzione della cittadinanza ciclistica; questa ricerca è basata su interviste in profondità a ciclisti nella città di Cambridge. Secondo l'autrice le scelte di mobilità sostenibile, come l'andare in bicicletta, vengono giustificate, più o meno esplicitamente, in termini di senso civico e responsabilizzazione individuale rispetto all'ambiente in cui gli intervistati vivono. In particolare Aldred indica quattro tipologie di cittadinanza ciclistica: la prima, quella ambientalista, descrive la scelta della bicicletta come modalità di prendersi cura dell'ambiente naturale e sociale; un secondo tipo, denominato *self-caring citizen*, si riferisce all'andare in bici come pratica che, da un lato, rende più liberi e indipendenti e, dall'altro, come modo per prendersi cura del proprio corpo e della propria salute; una terza tipologia, *locally-rooted citizen*, vede nel pedalare una

forma di piacere e di contatto diretto con l'ambiente locale in cui si viaggia; la quarta, invece, si riferisce al cittadino nella comunità, in cui l'andare in bici viene articolato in termini di pratica sociale e di condivisione in grado di stringere e rafforzare i legami sociali significativi (famiglia, amici). Secondo l'autrice

Il cittadino ciclista, nonostante questa non sia l'unica modalità per interpretarlo, rappresenta una risposta ai problemi e alle tensioni sociali contemporanee (incluso il cambiamento climatico), più che un atavismo nostalgico rispetto a tempi pre-motorizzazione o puramente una posizione in opposizione all'automobile. (Aldred, 2010: 50)

Il materiale empirico raccolto non permette di ricostruire tipologie così dettagliate di cittadinanza automobilistica. Innanzitutto perché gli intervistati basano le loro risposte su un'anticipazione rispetto all'utilizzo futuro dell'automobile o su idee circolanti nella società più che sull'esperienza diretta, proprio in quanto non ancora guidatori. Inoltre, il concetto di cittadinanza è una nozione troppo ampia rispetto all'oggetto di questa ricerca, perché i diritti e i doveri associati alla cittadinanza o le complesse sfaccettature che può assumere il tema del diritto alla mobilità (si pensi per esempio a questioni quali la regolazione dei flussi di persone) si distanziano troppo dal tema in analisi. Per questo motivo preferisco utilizzare il concetto di *membership*, utile per comprendere l'idea di comunità o società di cui gli allievi si sentono parte. Nelle pagine che seguiranno proporrò alcune interpretazioni che riguardano le modalità attraverso cui gli intervistati articolano questi concetti in associazione alle esternalità negative connesse all'utilizzo dell'automobile. È proprio attraverso l'analisi dei repertori con cui i futuri guidatori descrivono la relazione tra automobile, ambiente circostante, azione individuale, conseguenze collettive e responsabilità che è possibile cogliere la relazione che essi instaurano con le comunità che abitano, attraversano e vivono.

Un primo repertorio è quello in cui la responsabilità per alcune delle criticità dell'automobile ricade sulle scelte politiche istituzionali. Nonostante Milano sia una città caratterizzata da uno sviluppo urbano profondamente auto-centrico, gli intervistati accusano il governo della città di non fare abbastanza per i problemi del traffico o dei parcheggi.

“La negatività è il fatto che l'automobile....te l'ho detto ci sono pochi parcheggi, rispetto al numero di auto. Questa cosa qui dell'ecopass .. che secondo me è una

boiata solo per prendere soldi e basta” (al_06)

Il caso dell'Ecopass è particolarmente interessante perché i discorsi critici contro questo provvedimento sono moltissimi e, in questo senso, costituiscono un repertorio discorsivo facilmente utilizzabile. Nata come politica di riduzione dell'inquinamento (*pollution charging*) sulla base del ragionamento “chi più inquina più paga” questo provvedimento è stato oggetto di dure critiche da parte degli automobilisti, soprattutto per quel che riguarda il fatto che l'Ecopass sembra suggerire una logica secondo cui chi può permettersi di pagare può anche permettersi di inquinare.

L'opposizione all'Ecopass si è espresso in un modo abbastanza bizzarro nel gennaio 2010, quando il superamento dei livelli di attenzione per le polveri sottili in Lombardia, ha obbligato il Comune di Milano a bloccare il traffico per diverse domeniche consecutive e a estendere l'Ecopass ai Diesel Euro 4; la reazione di alcuni automobilisti organizzati fu quella di indire una manifestazione in auto, sullo stile di quelle organizzate da Critical Mass:

Auto in piazza domani a Milano per protesta contro l'Ecopass. A organizzare l'insolita manifestazione è l'Osservatorio di Milano che darà vita a tre raduni di vetture in viale della Liberazione, nella piazza del Cimitero Monumentale e in via Adige: le auto, rispettando il codice della strada si muoveranno in direzione del centro "senza creare problemi al traffico" contro un provvedimento definito "una tassa ingiusta, inefficace e immorale". (da La Repubblica del 5 febbraio 2010)

Una recentissima sentenza del giudice di pace della Settima sezione di Milano (18 marzo 2010) si aggiunge al coro di voci critiche sull'Ecopass. Il giudice ha definito il provvedimento illegittimo in quanto tassa i veicoli inquinanti solo in alcune ore del giorno. Trattandosi di una tassa sull'inquinamento, e non come il *congestion charging* di Londra che è invece una tassa sul traffico, le limitazioni dell'Ecopass dovrebbero, secondo il giudice, riguardare tutti i veicoli che inquinano in tutte le fasce orarie e tutti i giorni della settimana. Diverse critiche anti-Ecopass non mancano anche tra i miei intervistati.

“Mi sono anche stufato di starmi a preoccupare. Tanto quello che fanno è l'ecopass. L'inquinamento non è solo della città ma una cosa mondiale. Dipende da cosa volgiamo fare noi, noi parliamo tanto però non è che cambia se compri la macchina che inquina di più o meno. Se vivi in una città, l'inquinamento c'è. Anche i week end senza macchina ... mah! È una questione che.. o lo fanno tutti oppure

non lo fa nessuno” (al_01)

Come emerge dal brano d'intervista appena riportato, anche quando esiste una preoccupazione reale per problemi quali l'inquinamento atmosferico non si hanno gli strumenti per dare delle risposte adeguate alla gravità del problema. Esistono anche altre tipologie di discorso pubblico che richiamano esplicitamente le responsabilità politiche per l'inquinamento atmosferico. Di particolare interesse per il caso studio di Milano è ciò che avvenuto il primo dicembre 2009; a seguito di ripetute denunce e molteplici esposti presentati dal Codacons (Coordinamento delle associazioni per la difesa dell'ambiente e dei diritti degli utenti e dei consumatori) il Presidente della Regione Lombardia Formigoni, il Sindaco di Milano Moratti e il Presidente della Provincia di Milano Podestà sono stati raggiunti da avvisi di garanzia in relazione a presunte irregolarità in materia di contenimento dell'inquinamento atmosferico. I tre politici sono sotto accusa per inadempienze nella progettazione di interventi volti alla riduzione delle emissioni di CO₂ e alla presenza di particolato (PM₁₀) nell'aria.

Seguendo il ragionamento proposto da Hagman (2003) si può affermare che mentre per parlare di alcune criticità la risorsa discorsiva più utilizzata è quella delle esperienze personali, nel caso dell'inquinamento atmosferico gli intervistati utilizzano maggiormente discorsi provenienti dal discorso pubblico, utilizzando cioè risorse discorsive che si rifanno a concetti astratti o a problematiche ritenute distanti dall'esperienza quotidiana, in quanto problemi di scala globale. A proposito di questo tema, si esprime così un intervistato:

“L'inquinamento sì ma non è solo quello ... tutto inquina. Ci dovevamo pensare prima! I fatti sono questi.. io voglio guadagnare, faccio questo perché tanto lo Stato lo approva. Adesso piano piano si impronterà un discorso tra case automobilistiche e chi si occupa dell'inquinamento, cioè di inquinare di meno. Comunque inquinaeranno di meno...tamponi il danno” (al_06)

Un secondo aspetto rilevante riguarda la modalità di gestire il senso di colpa derivante dall'utilizzo di un mezzo di trasporto che notoriamente ha effetti negativi sulla qualità dell'aria che tutti respiriamo. Nel caso dell'intervista che segue, è interessante notare come la responsabilità per l'inquinamento atmosferico è in linea di principio allargabile a dismisura, fino ad arrivare a una critica dell'intero sistema e dello stile di vita del tardo

capitalismo. Interpretando il problema in questo modo viene difficile all'intervistata pensare a una soluzione possibile in grado di produrre un cambiamento significativo in termini di sostenibilità ambientale.

“Ma non lo so. Io non sono neanche una di quelle che: l'automobile inquinano, inquinano. Tutto quello che noi facciamo inquinano. Non è che se smettiamo di usare l'automobile allora l'inquinamento sparisce. Cioè dovremmo spegnere il riscaldamento, dovremmo smettere di conciare le pelli, dovremmo smettere di produrre farmaci. Quindi non lo trovo ... non mi fraintendere non voglio dire che l'auto è solo inquinamento, perché questa è una grande menzogna che ci raccontiamo così quando un giorno le auto saranno ecologiche il mondo sarà più pulito. Secondo me sarà forse meno sporco” (al_02)

Solo in un'intervista, un giovane diciottenne incontrato in una autoscuola del centro, viene riportato un discorso sull'inquinamento atmosferico in termini di esperienze personali.

“Traffico ... ce n'è tantissimo. Quando piove a Milano poi ... ce n'è troppe e c'è una puzza! Mi capita quando torno da altri posti più incontaminati di notare questa differenza nella qualità dell'aria. Una puzza allucinante. Fra l'altro la metrò è anche abbastanza comoda a Milano per cui la maggior parte della volte si potrebbe evitare la macchina. Però non lo fa nessuno” (al_09)

In questo caso, nonostante il ricorso a esperienze personali per descrivere gli effetti dell'inquinamento dell'aria prodotto dalle automobili (la puzza), rimane forte l'idea della de-responsabilizzazione del singolo automobilista. I ragionamenti di fondo sono sostanzialmente due: uno invita a pensare l'inquinamento come una problematica riconducibile a scelte di consumo specifiche, quindi, in qualche misura, risolvibile attraverso l'acquisto di una macchina ecologica; un altro, invece, critica la classe politica locale e nazionale vista come negligente rispetto ad azioni di contrasto contro questa criticità così importante. Così articolato, il discorso dominante sull'*automobility* deresponsabilizza e giustifica le scelte di mobilità individuali. Un ulteriore esempio di retorica ci viene fornito da un giovane allievo:

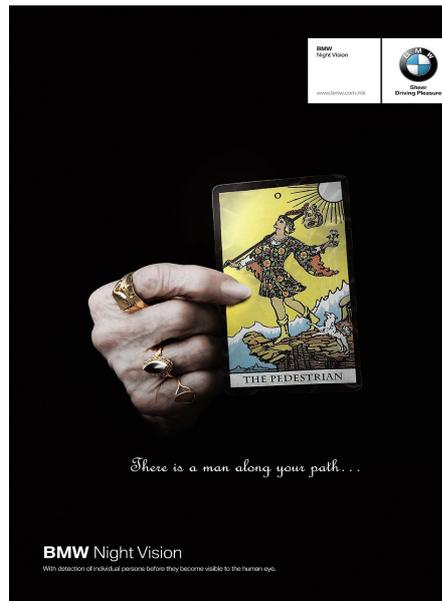
“Io credo che finché sono solo io ad avere la macchina ecologica non cambia nulla. Dovrebbe essere qualcosa di più grosso. Anche i blocchi o le targhe alterne. Devono farli totali” (al_16)

Secondo questo discorso dominante il singolo che agisce in autonomia, che compie scelte personali di riduzione dell'uso della macchina, che decide di comprare un'automobile ecologica, non è in grado di cambiare o migliorare la situazione; stando

così le cose nessuno vuole mettere in atto questi comportamenti, perché ciascuno rischia di rinunciare a delle comodità senza avere un tornaconto altrettanto appetibile. Da quanto detto, sembra che solo un intervento verticale della politica possa imporre ai cittadini una certa sensibilità ambientale. L'individuo, centro di discorsi su autonomia e libertà, svanisce quando si tratta di compiere delle scelte che vanno in favore del collettivo. La situazione descritta sembra suggerirci la presenza di processi biopolitici in atto: i cittadini delegano completamente alla classe politica la gestione della sostenibilità ambientale, questione che ovviamente riguarda i corpi e la salute di tutti, e, di conseguenza, assistiamo a un processo di esternalizzazione della colpa, ovvero di rifiuto ad assumersi individualmente una responsabilità tanto grande e tanto capillare come quella di essere tutti partecipi della distruzione del pianeta.

Nel parlare di sicurezza stradale vengono utilizzate risorse discorsive diverse da quelle appena presentate, in cui la problematica è articolata in termini di poli-responsabilizzazione. Vedremo che questa distribuzione di responsabilità è più retorica che reale. Le interviste confermano, infatti, quanto emerge da diverse ricerche, in cui la sicurezza stradale viene interpretata come fenomeno multidimensionale connesso principalmente a tre fattori di rischio: veicolo – strada – essere umano (IReR, 2007). All'automobile, infatti, può essere attribuita la colpa per l'incidentalità stradale, soprattutto a causa di malfunzionamenti meccanici. Quello che segue è un esempio di come, nel corso degli ultimi decenni, le tecnologie applicate ai veicoli abbiano avuto un forte impatto sul tema della sicurezza. L'immagine mostra una carta dei tarocchi, quella del pedone, e la previsione della cartomante è che ci sarà sempre un uomo sul cammino del destinatario del messaggio. Questa pubblicità promuove un particolare modello di automobile, la BMW Serie 7 Berlina Night Vision; come si legge dal sito della BMW Italia:

«il nuovo sistema Night Vision BMW trasmette direttamente sul Control Display, mediante una telecamera a infrarossi, immagini distanti fino a 300 metri. Un esordio mondiale: pedoni e ciclisti vengono immediatamente segnalati in giallo. Un algoritmo intelligente calcola la probabilità che il tragitto dei pedoni o ciclisti si incroci con quello della BMW Serie 7 e proietta sul display o nell'Head-Up Display (optional) un messaggio di avvertimento»



Nel brano che segue, per esempio, l'intervistato esprime questo passaggio riportando il discorso della responsabilizzazione del veicolo in questo modo:

“E poi io non attribuirei tutto il problema della sicurezza stradale all'auto. È ovvio che è una cosa meccanica, e quindi si può rompere, però se tu la controlli e stai attento .. sta alla persona che guida quindi io non attribuirei all'auto” (al_06)

Discorsi simili vengono fatti anche per quel che concerne le infrastrutture stradali. Dall'analisi degli articoli di giornali presentata nel rapporto di ricerca IReR “Studio sull'incidentalità stradale in Lombardia” del 2007 emerge che

L'importanza attribuita alla dimensione infrastrutturale, già forte in ambito istituzionale, la presenza continua di “oggettivi” dati statistici, nonché l'esternalizzazione della colpa verso la condizione stradale, ci sembrano indicare che, nella rappresentazione mediatica, si voglia valorizzare più le cause strutturali del fenomeno, mentre il comportamento individuale è contingente e sottodimensionato (IReR, 2007: 240)

Questo elemento discorsivo sembra ancora abbastanza forte nell'opinione degli intervistati, anche se, al contrario rispetto ai discorsi mediatici sulla sicurezza, in molti dei casi qui analizzati viene creato un legame tra carenza nelle infrastrutture e responsabilità istituzionali:

«Diciamo che sul traffico dovrebbero costruire strade più sicure. Buche, non buche .. sono legate .. sicurezza, manto stradale, automobile .. sono fattori a catena» (al_14)

Anche grazie ad apparecchiature e migliorie dei veicoli l'attribuzione della colpa

velocità riguarda tutti. Non concerne solo i guidatori, che comunque rimangono i responsabili per la morte delle persone, ma tutti fruitori della strada dato che la velocità uccide chiunque; infatti, il meccanismo discorsivo qui utilizzato mira a far immedesimare i guidatori negli altri utenti della strada. Nella parte scritta del manifesto leggiamo la raccomandazione finale «*Be part of the solution: don't speed*» che, insieme allo slogan di tutte le campagne promosse dalla WHO «*Road safety is no accident*», pone l'accento sulle possibilità individuali di incidere in modo positivo su questo aspetto.

Anche le case automobilistiche si sono spese in pubblicità che, nel promuovere il proprio modello di vettura, fanno contemporaneamente passare dei messaggi educativi sul tema della sicurezza. A differenza della pubblicità della BMW sopra descritta, questa campagna promossa da Fiat sembra essere interessata a far passare un messaggio in cui vengono criticati comportamenti pericolosi come guidare da ubriachi. Ovviamente si tratta di una pubblicità, per cui la scritta in basso a destra sponsorizza la nuova macchina della Fiat, dotata di sensori per il parcheggio, mentre il focus dell'immagine rimane la sicurezza “Morto per un barattolo di rum rosso”.



Vista la frequenza e la regolarità degli incidenti stradali, gli intervistati raccontano spesso esperienze personali. Solo raramente, però, questi eventi hanno segnato profondamente il senso di responsabilità dell'allievo o dell'allieva rispetto alla guida. Quella che segue è la storia di V., ragazza incontrata in un'autoscuola del centro, l'unica tra le intervistate ad avere un lutto in famiglia per incidente stradale.

“La cosa che stupisce è che era di mattina. Questo qui era già pieno. Era mio nonno, lui era sobrio e era andato al campo per vedere come stava andando la

coltivazione. E uno che praticamente ... bevuto e fumato, non ha visto che mio nonno aveva la precedenza e hanno fatto un frontale. Mio nonno poverino non c'è più e questo, nonostante, gli avessero revocato più volte ... aveva la patente e guidava. A me questa cosa tocca! È successo che avevo 11 anni ed è una cosa che ti colpisce. E siccome è successo questo .. io penso che non sarò mai dall'altra parte. Perché poi il paese non è grande le cose si fanno e questo tizio qui è ancora lì che guida. Era il terzo incidente. Quando sento queste cose ...” (al_12)

Altri intervistati evidenziano un aspetto che, come vedremo nel prossimo capitolo non è molto diffuso nell'opinione comune, in cui la guida viene interpretata come un'azione con una forte carica morale.

“le persone non tutte ragionano. Pensano di essere i re della strada. Sono sicura che quando guiderò avrò 100 occhi. Non è che dico che alla patente di debbano fare anche un test di coscienza, non è che siamo a catechismo, però un minimo di responsabilità” (al_10)

Altre tipologie di responsabilizzazione riguardano i discorsi connessi al traffico. In questo caso è interessante notare come, nonostante sembrerebbe scontata una riflessione sul fatto che questa problematica è la conseguenza collettiva di scelte individuali (più persone che decidono di mettersi in macchina = più traffico), i repertori utilizzati dagli intervistati sembrano essere indirizzati altrove.



Un primo repertorio riguarda la ricerca di soluzioni alternative che non prevedono l'abbandono della macchina, ma la ricerca di trucchi ed escamotage per svincolare il problema. L'ingegno di ciascuno diventa qui risorsa fondamentale:

“Per il traffico devo trovare una soluzione. Non dico che .. anche della serie muovermi anche due ore prima. Se son sicuro che devo fare certi lavori, piuttosto mi studio la piantina di Milano tipo taxista mi trovo tutte le viette di Milano e me le faccio tutte. È anche un modo per conoscere meglio la città. Vedi anche la città

da un altro angolo” (al_01)

Un secondo repertorio invece è quello che vede in altri sistemi di mobilità delle soluzioni al problema. In questi casi gli intervistati si rendono conto che il problema del traffico è connesso alla presenza di troppe macchine e di conseguenza connessa all'interdipendenza di singole azioni individuali che producono effetti perversi in termini collettivi.

“Sarebbe vantaggioso per la città se tutti usassero i mezzi pubblici, così si evita il traffico però quella indipendenza e il risparmio di tempo è molto meglio la macchina, ma se tutti usano la macchina c'è il traffico. Neanche quello con i mezzi e nemmeno quello con la macchina riesce .. però .. cosa posso dirti .. con la moto risolvi il problema, anche se è pericoloso” (al_07)

Di particolare interesse è il fatto che, seppur raramente, non mancano i casi in cui a essere responsabilizzato è l'intero sistema di credenze, significati e modelli d'azione. Così risponde un'intervistata a proposito del problema dello spazio pubblico quasi completamente dedicato alle automobili.

“Ormai noi ci siamo rincoglioniti. Facciamo un sacco di cose a misura di cose che non dovrebbero essere. È una questione culturale. È da prima della guerra che dobbiamo far andare la grande azienda FIAT. Ma non è solo il problema della FIAT. Non abbiamo mai prestato attenzione a un certo modo di costruire le città, non vedo grandi innovazioni sul fatto di fare delle città più verdi” (al_09)

Sempre sullo stesso tema uno degli intervistati opera una distinzione tra la modalità di vivere la strada da pedone e da automobilista.

“ci sono tante automobili...è giusto che...se ci fossero tanti pedoni...diciamo che da pedone molte volte mi è capitato di mandare a cagare gli automobilisti. Da pedone ti dico che è vero che ormai l'automobile è ovunque, che ormai c'è tanto spazio per l'automobile, ma è giusto ... son sempre stato pedone, ma adesso mi sto abituando a ragionare dall'altra parte” (al_13)

Iniziare a ragionare da futuro guidatore significa, per questa persona, ripensare completamente all'idea di mobilità urbana individuale, ripensandola in termini di comodità degli automobilisti; questa sembra configurarsi come l'evoluzione culturale, naturalmente accettata, da passeggero a guidatore.

Per concludere possiamo affermare che questi diversi modi di attribuire le responsabilità per le esternalità negative dell'*automobility* ci dicono qualcosa su come gli automobilisti, o meglio i futuri guidatori, interpretano il loro ruolo nella costruzione

dell'ambiente che li circonda. Sono partita dalla considerazione del fatto che gli intervistati sono interessati più ad evidenziare quelle criticità dell'automobile che intoppano la loro ricerca di libertà e di autonomia, piuttosto che quelle che producono effetti negativi sulla vita collettiva. Scarsità dei parcheggi e traffico diventano cioè delle spine nel fianco rispetto alla rappresentazione idilliaca del sistema automobile. Una volta interrogati su alcune delle principali esternalità negative (inquinamento, sicurezza stradale o configurazione urbanistica auto-centrata), gli intervistati utilizzano una serie limitata di repertori discorsivi tutti organizzati intorno al concetto di responsabilità.

All'inizio del capitolo ho messo in evidenza come le culture dell'automobile si articolino in modi complessi: i significati culturali che vengono attribuiti alla macchina si affiancano a elementi identitari ed emotivi, esigenze strutturali e necessità di riproduzione della vita quotidiana. Queste dimensioni costituiscono le intelaiature di senso su cui si fondano le credenze dominanti sull'automobile. L'individuo, abbiamo visto, è sempre il centro di questi processi di costruzione di senso specie quando si tratta di evidenziarne le positività e i vantaggi offerti dal sistema *automobility*. In ultima analisi ciò che sembra importante sottolineare è la discrepanza tra l'accento sull'individualità, quando si parla dei benefici dell'automobile, e le diverse risorse discorsive utilizzate per esternalizzare la colpa, quando si tratta delle conseguenze negative che l'automobile produce sulla vita collettiva. L'unica eccezione è il caso della sicurezza stradale in cui la connessione tra incidentalità e comportamenti individuali è maggiormente riconosciuta.

Capitolo 4

La costruzione sociale del guidatore: contesto sociale e forme di conoscenza

In questo capitolo verranno descritti i mondi sociali all'interno dei quali si diventa guidatori. Come ho già messo in evidenza, questo processo di costruzione sociale può essere studiato attraverso l'analisi di diverse dimensioni: una, già sviluppata nel precedente capitolo, concernente gli aspetti immateriali e simbolici delle rappresentazioni socioculturali dell'automobile che hanno un forte impatto sul modo in cui i futuri guidatori interpretano la guida; la seconda, tema di questo capitolo, riguarda le interpretazioni fornitemi dagli allievi rispetto all'azione di guidare e il contesto istituzionale in cui avviene il passaggio formale da passeggero a guidatore; una terza, che vedremo nel prossimo capitolo, è invece legata alle azioni pratiche e alle interazioni materiali che si sviluppano all'interno del sistema dell'*automobility*. Nella loro combinazione questi tre elementi sono in grado di informarci su una serie di specificità connesse alla pratica sociale del guidare. Scopo specifico di questo capitolo è quello di guardare il processo di costruzione sociale dei guidatori a partire dall'analisi dei *frame* discorsivi entro cui viene interpretata la pratica del guidare, il sistema patente nella sua complessità e le forme di conoscenza a essa connessi.

Per lo sviluppo delle analisi del materiale empirico raccolto, utilizzerò come stimolo e risorsa teorica principale le modalità con cui Loïc Wacquant ha sistematizzato il concetto di *habitus* nel suo studio sull'apprendistato dei pugili professionisti (Wacquant, 2009). Il concetto di *habitus* è stato sviluppato e definito da Bourdieu come contemporaneamente struttura sociale e struttura di percezione del mondo sociale:

Prodotto della storia, l'*habitus* produce pratiche, individuali e collettive, dunque storia, conformemente agli schemi generati dalla storia; esso assicura la presenza attiva delle esperienze passate che, depositate in ogni organismo sotto forma di schemi di percezione, di pensiero e di azione, tendono, in modo più sicuro di tutte le regole formali e di tutte le norme esplicite, a garantire la conformità delle pratiche e la loro costanza attraverso il tempo. (Bourdieu, 2005, p. 86)

Parlare di pratiche, per Bourdieu (2003), significa porsi alcune questioni relative al

rapporto tra soggettività e struttura sociale, tra interiorità ed exteriorità, ovvero significa collocare il proprio interesse di ricerca nell'intreccio «dell'interiorizzazione dell'esteriorità e dell'esteriorizzazione dell'interiorità» (Bourdieu, 2003: 206). In questo ricerca, sono soprattutto interessata a capire come si diventa guidatori attraverso l'analisi delle pratiche contestuali in cui avviene questo processo. Bourdieu definisce il concetto di pratica come

Al contempo necessaria e relativamente autonoma rispetto alla situazione considerata nella sua immediatezza puntuale perché è il prodotto della relazione dialettica tra una situazione e un *habitus*, inteso come un sistema di disposizioni durature e trasferibili che, integrando tutte le esperienze passate, funziona in ogni momento come matrice delle percezioni, delle valutazioni e delle azioni, e rende possibile il compimento di compiti infinitamente differenziati. (Bourdieu, 2003: 211)

Per questo motivo nella trattazione del capitolo analizzeremo diverse forme di socializzazione alla guida, anche quelle precedenti all'arrivo degli allievi in autoscuola. Wacquant (2002; 2009) utilizza i concetti di pratica e *habitus* per comprendere come si diventa *boxeur* e quali sono i meccanismi di incorporazione della pratica pugilistica. Come risulta evidente, il mio interesse di ricerca è molto simile a quello di Wacquant, e non nascondo l'influenza che egli ha avuto nel dare forma alle mie domande di ricerca. I nostri campi d'indagine, però, sono molto differenti: se lui è interessato a cogliere il meccanismo che porta all'apprendimento di un'abilità corporea molto specifica e settoriale, io sono interessata a comprendere l'incorporazione di un *habitus* di senso comune, di una pratica molto diffusa e data per scontata. C'è poi una diversità rispetto alle metodologie, quelle da me utilizzate non possono essere certo comparate con quelle adoperate da Wacquant. L'autore, infatti, sottolinea come l'*habitus* sia stato per lui contemporaneamente oggetto d'analisi e strumento metodologico: da un lato il suo interesse di ricerca era, appunto, capire le pratiche di incorporazione di un sapere corporeo (e morale) come il saper boxare e, dall'altro, attraverso l'apprendistato a cui egli stesso si è sottoposto, l'*habitus* è diventato anche una forma di etnografia sperimentale attraverso cui il sociologo è stato in grado di comprendere nella 'carne', nelle 'ossa' e nei 'muscoli' il fenomeno che stava studiando (Wacquant, 2009).

Come ho già evidenziato nel capitolo metodologico, a causa di problemi relativi

all'accesso al campo, non mi è stato possibile partecipare alle lezioni di guida, ovvero a quei momenti in cui avviene l'apprendistato formale alla guida attraverso l'interazione diretta col veicolo. Nonostante questo, dal materiale empirico emerge con forza come la dimensione delle pratiche e delle interazioni materiali con l'automobile siano elementi importanti da tenere in considerazione se si vuole costruire un resoconto completo sul come si diventa guidatori.

Ai fini di questa analisi mi sembra particolarmente pertinente la sistematizzazione proposta da Wacquant (2009) rispetto al concetto di *habitus*. In particolare, l'autore mette in luce quattro proprietà del concetto che, a mio avviso, possono essere considerate caratteristiche utili per comprendere il processo di costruzione sociale del guidatore. Per questo motivo ho deciso di utilizzare ciascuna di queste quattro caratteristiche per analizzare e comprendere i diversi momenti che ho individuato come strutturanti del processo in esame. Nel far ciò, non rispetterò, però, l'ordine cronologico proposto da Wacquant in quanto, nell'economia della scrittura, mi sembra più interessante utilizzare queste caratteristiche adattandole al materiale empirico in analisi.

Una prima proprietà individuata da Wacquant (2009: 11) è che «l'*habitus* è un insieme di disposizioni acquisite», ovvero che un individuo apprende attraverso un training specifico oppure, più genericamente, grazie alle diverse forme di socializzazione. Come sottolinea Sassatelli

L'*habitus* è iscritto nel corpo attraverso le esperienze passate, si standardizza nei primi anni di vita, ed è un meccanismo inconscio ma estremamente adattabile che definisce lo stato del corpo (l'*hexis*) nonché l'atteggiamento degli attori nei confronti del proprio corpo, degli altri e degli oggetti. Si tratta di un meccanismo classificatorio e generativo che, allo stesso tempo, classifica il classificante e contribuisce a stabilizzarne la collocazione nell'ordine sociale (Sassatelli, 2002: 432)

Partendo da questa caratteristica del concetto di *habitus*, approfondirò quali sono le idee che circolano nelle autoscuole milanesi rispetto all'esperienza del guidare. Quest'ultima è un'attività pratica intrinsecamente connessa, da un lato, alle associazioni simboliche che ciascun attore si costruisce attorno all'automobile e, dall'altro, ai modelli di costruzione di senso e ai modi specifici di relazionarsi con l'oggetto materiale. Se nel capitolo precedente ho analizzato quali sono le rappresentazioni dominanti costruite

attorno all'automobile nelle scuole guida milanesi, sono qui interessata a capire come le forme di socializzazione all'automobile influiscano anche sulle modalità con cui gli allievi interpretano la pratica del guidare.

La seconda proprietà dell'*habitus* che mi interessa analizzare riguarda il fatto che

Le strutture volitive e cognitive che formano l'*habitus* sono malleabili e trasmissibili in quanto risultano da un lavoro pedagogico. In altri termini se vuoi davvero capire l'*habitus* devi studiare le pratiche organizzate di inculcamento attraverso cui si sedimenta. (Wacquant, 2009: 11)

Per cogliere come si manifesta questa seconda caratteristica nel campo di questa ricerca, analizzerò l'iter che porta al conseguimento della patente. Come vedremo in seguito, il mondo che circonda la patente è composto da istituzioni che svolgono specifiche funzioni, da rapporti istituzionali spesso conflittuali, all'interno dei quali vengono prodotti e riprodotti le forme di conoscenza e i tipi di interpretazione del guidare. Sono interessata a far emergere la logica che il sistema patente assume per gli insegnanti, gli istruttori e i titolari di autoscuola, quali sono i messaggi che essi trasmettono agli allievi e come, di conseguenza, si costituisce il sistema patenti nella città di Milano.

Scopo di questo capitolo sarà, dunque, quello di analizzare come si diventa guidatori a partire dalle esperienze dirette di guida che si sono avute con l'automobile e come, imparando a leggere i messaggi provenienti dalla strada, a controllare il veicolo e cominciando a immaginare la propria relazione con l'auto in modo più diretto e consapevole, si passi da una condizione di passeggero totale¹ a quella di guidatore. Le altre due caratteristiche dell'*habitus* individuate da Wacquant, quelle che si riferiscono alle pratiche e all'incorporazione, saranno, invece, oggetto d'analisi del prossimo capitolo.

4.1 I significati del guidare

Abbiamo visto nel precedente capitolo che, quando arrivano in autoscuola, le persone hanno già un'idea abbastanza precisa su ciò che l'automobile rappresenta nella loro vita, quali sono i benefici e i valori che veicola e quali le problematiche che comporta.

¹ Per una trattazione del concetto di passeggero totale rimando al prossimo capitolo.

Ciascun allievo, infatti, ha un bagaglio di interpretazioni e di immagini da cui attinge per descriverne il ruolo che l'automobile potrà avere, o che ha avuto, nella loro vita quotidiana.

Queste idee, derivanti perlopiù dalle esperienze personali di ciascuno, prendono forma anche in relazione alle diverse agenzie in grado di fornire agli attori delle cornici interpretative entro cui dar senso alle automobili: le pubblicità, la famiglia, il gruppo dei pari, i film partecipano, anche se non in egual misura, alla costruzione di queste intelaiature di significati. Tali cornici di senso, però, non devono essere pensate come fisse, immutabili o uguali per tutti; già nell'analisi delle associazioni simboliche attribuite all'automobile, ho messo in evidenza come alcune variabili possano produrre mutamenti e spostamenti in questi modi di categorizzare il mondo. Inoltre, non esistono strutture di significato latenti che possano considerarsi omogenee e immutabili per tutti, in quanto il senso è sempre inserito in un processo dialettico tra momento della codifica e quello della decodifica dei significati, nonché inserito entro uno specifico socio-culturale (Storey, 2001). Con questo non si vuole negare l'esistenza di un senso comune, più o meno condivisi, bensì si vuole porre l'accento sul fatto che le rappresentazioni culturali sono delle entità dinamiche, passibili di oscillazioni e mutamenti. Infatti, da un lato i significati attribuiti all'automobile cambiano nel tempo; ne è un esempio il fatto che, in concomitanza con il boom economico, la macchina diventa accessibile ad ampie fasce della popolazione e da bene di lusso diventa oggetto di consumo quotidiano. Dall'altro, anche i bisogni, i desideri e i modi di interpretare il reale degli individui cambiano nel corso della vita, tanto che fattori quali l'età o specifici eventi incidono fortemente sulla costruzione di tali rappresentazioni.

Ciò che mi interessa, però, non è tanto rintracciare quale agenzia abbia più influenza nel costruire queste cornici; quanto piuttosto esplicitare il ruolo che esse assumono nel strutturare il range di significati disponibili, possibili e probabili, a partire dai quali gli allievi costruiscono le loro interpretazioni. In altre parole mi interessa indagare, come questi significati costituiscano il *frame* entro cui i prodotti di consumo, come la macchina, vengono utilizzati e dotati di senso (Redshaw, 2008). Come abbiamo sottolineato nei capitoli precedenti, i significati culturali che circolano attorno

all'automobile sono molteplici, possono essere critici o riportare un'immagine idilliaca dell'automobile, possono essere più o meno dominanti. Come afferma Couldry, da un punto di vista teorico c'è ancora molta incertezza sulle modalità attraverso cui i significati prodotti su certi oggetti o eventi «mediano tra il mondo che rappresentano e il mondo in cui sono consumati» (Couldry, 2004: 118). Quello che si può affermare, prosegue l'autore, è che, una volta messi in circolo, tali significati costituiscono le cornici entro le quali vengono strutturati sia le percezioni delle realtà che essi rappresentano, sia il *framework* di aspettative e desideri associati ai significati prodotti, i quali, a loro volta, chiamano a un'azione specifica. Un atto comunicativo è tanto più efficace quando più riesce a trasformare il discorso in pratica sociale (Hall, 2006) e questo è appunto uno degli scopi che si prefiggono i messaggi delle pubblicità di automobile o quelli delle campagne di prevenzione: trasformare i valori, gli atteggiamenti o i comportamenti in pratiche sociali vere e proprie, siano esse di consumo e di tipo normativo. Come afferma Redshaw:

Il framing sociale, in cui i media giocano un ruolo fondamentale, generano, rinforzano e determinano aspettative e credenze che limitano le opzioni disponibili a quelle preferite da gruppi dominanti quali imprenditori, governi e maggioranza della popolazione. (Redshaw, 2008: 35)

Abbiamo visto come le pubblicità delle case automobilistiche partecipino alla costruzione e riproduzione di determinate interpretazioni dell'auto e come esse siano tuttora lo strumento più potente per veicolare specifici significati. Questi messaggi sono, spesso, in contraddizione con le condizioni reali della mobilità urbana e possono risultare disorientanti. Nell'arena della comunicazione sull'automobile convivono, infatti, i messaggi normativi delle campagne di prevenzione nell'ambito della sicurezza stradale accanto a quelli edonistici delle pubblicità di automobili sempre più veloci e potenti; ai giovani viene proposto il rispetto delle norme del Codice della strada come segnale di maturità e responsabilità, ma i modelli di adulti vincenti sono spesso associati a comportamenti estremi e incuranti del rispetto per gli altri individui presenti sulla strada; i bambini ascoltano i consigli degli esperti durante gli interventi di educazione stradale, sempre più diffusi nelle scuole, ma poi assistono quotidianamente ai comportamenti di guida, non sempre corretti, dei propri familiari. Le pubblicità di automobili, ad esempio, sfruttano la propensione alla sfida e alla potenza tipica dell'età

giovanile e li spingono a compiere scelte che mettono a repentaglio la loro vita e quella degli altri (IReR, 2007). Gli esempi potrebbero essere molti, ma ciò che vorrei sottolineare è l'esistenza di questa confusione dovuta alla pluralità di interpretazioni possibili e prodotta dalla coesistenza di questi messaggi. Come sottolinea un insegnante di scuola guida, i messaggi a cui i giovani sono sottoposti sono incoerenti e spesso discordanti tra loro.

“E poi anche i genitori dei ragazzi di 18 anni che hanno appena preso la patente e che li dai in mano queste macchine che...poi hai voglia a dire a più di tanto non devi andare ma quando hai in mano delle macchine che appena schiacci alè va a 150....diciamo che sono un po' anche i genitori..le famiglie...è cambiato un po'. Anche gli esempi che vedono in casa. Tipo io sono andata a fare dei corsi di guida sicura in un liceo e dicevo...questo non si deve fare..e loro ah però mio papà..fa così, mio papà dice che...mi dispiace per tutto papà, ma molto furbo tuo papà non è..quindi non c'è proprio quell'educazione stradale neanche nelle famiglie e poi basta andare in giro. Tante volte sembra di giocare alla Playstation quando vai in strada, no?!ormai prevale solo....le regole...mah..una volta Milano era una città da portare come esempio per il traffico...adesso dio me ne liberi” (auto_07)

Nel seguente stralcio, le parole di un giovane intervistato mettono, invece, in evidenza il fatto che le pubblicità funzionano moltissimo come immaginario: le persone ricordano maggiormente i simboli o l'estetica associate all'automobile più che il modello o la marca.

“C'è da dire che su una pubblicità, su 10 spot 7 sono di macchine e quindi ci sono un sacco di pubblicità “compra la macchina, compra la macchina”, e poi un sacco di SUV, macchine enormi .. che sinceramente a Milano, un'utilitaria va benissimo, non siamo nel Texas con strade larghe 80km. Quindi secondo me i media ci stanno pressando dicendo “compra la macchina” e la gente pensa “allora adesso prendo quella con l'mp3, ecc”. Recentemente ho visto una pubblicità, credo della Peugeot che diventa Transformer. Non capisco bene il significato, ma dal punto di vista estetico era molto bella. Ce n'era un'altra tempo fa, ma di questa proprio non ricordo la marca, in cui la macchina passava su questa strada che appare solo con la bassa marea: appena la macchina passava le onde cominciavano a infrangersi . Cosa voleva dire? Che questa macchina va veloce, velocissimo, 320 all'ora. Però scusa .. ma se il limite in Italia è di 130 al massimo, allora fai delle macchine che arrivano a quel limite. Se no poi non ci possiamo lamentare per il sabato sera” (al_14)

Solo quando la persona è interessata a comprare la macchina guarda con attenzione, controlla il prezzo, chiede in giro e si informa sul consumo di carburante.

“Io come tutti posso essere influenzata dalle pubblicità, però avendo una persona così competente che è questo mio amico [che ha una concessionaria], credo che chiederò a lui. Lui è un dottore, accendi il motore e ti dice che cos'ha la macchina.

Io posso anche vedere un pubblicità però, immediatamente dopo, vado da lui e se non ci fosse lui .. magari avrei chiesto dei consigli in autoscuola” (al_09)

Nell'esempio appena riportato appare chiaro come la molteplicità di messaggi, opinioni e significati rispetto all'automobile possa costituire anche un'opportunità per le persone. Infatti, siamo di fronte a una situazione in cui, accanto a un tipo di comunicazione verticale, che struttura le cornici interpretative più ampie, i familiari, gli amici e i conoscenti partecipano alla produzione di significati che incidono sulle rappresentazioni individuali.

I significati di cui abbiamo discusso possono essere considerati le risorse discorsive e le rappresentazioni culturali a disposizione degli attori per dar senso all'azione del guidare e alla loro interazione con l'automobile. Come si è messo più volte in evidenza, tali significati possono assumere diverse posizioni di potere; alcune di esse sono talmente forti e radicate nell'immaginario collettivo da risultare invisibili. Per questo motivo, in questo lavoro, ho prediletto una lettura critica delle rappresentazioni dominanti: la mia posizione non deve essere letta come ideologica, ma come l'assunzione di uno sguardo dal quale partire per decostruire i significati prodotti attorno all'*automobility* e alla guida, allo scopo di comprendere meglio le conseguenze e i processi sociali che essi producono. Nel contesto culturale in cui si inserisce questo lavoro, in cui l'utilità e l'importanza dell'automobile costituiscono un regime di verità auto-evidente, la prospettiva critica è quella, secondo me, più efficace nella decostruzione delle diverse dimensioni dell'*automobility*. In quanto capace di nominare e riconoscere le logiche, i miti, le contraddizioni e le opportunità del sistema auto-centrato, questa prospettiva limita l'errore di un'adesione cieca ai valori e alle rappresentazioni dominanti o di senso comune a esso associate.

4.1.1 Drive me crazy: tra piacere e frustrazione

In questa sezione analizzerò i discorsi prodotti dagli allievi attorno ai quali strutturano loro interpretazioni della guida, ovvero i modi attraverso i quali descrivono le loro esperienze connesse a questa azione sociale. Molti degli *accounts* qui riportati, sono il

prodotto delle esperienze di socializzazione di cui gli intervistati sono stati protagonisti. Da quanto emerge dalle interviste, le esperienze in famiglia o con gli amici hanno un grosso impatto sulle interpretazioni che gli individui hanno della guida. Ne è un esempio il brano di intervista che segue dove una donna, che ha deciso di prendere la patente da adulta, descrive così la sua socializzazione all'automobile:

“Ecco anche questo penso che sia una cosa.. mio papà non guidava; lui era .. una questione di nervosismo. A un certo punto ha deciso che non era il caso di guidare perché lui era una persona molto nervosa, somatizzava molto e quindi preferiva andare in giro in bicicletta. Onestamente non so se aveva preso la patente in gioventù e non l'aveva mai usata, forse l'ha abbandonata da giovane. Ancora prima che io nascessi. Io mi ricordo di lui sempre in bici. Lui era di un paesino vicino a Mantova, forse là la situazione era diversa. Poi, quando è venuto a Milano, lavorava in Piazzale Bande Nere, vicino a casa, e si spostava con la sua bici. Magari c'erano dei problemi se dovevamo spostarci da qualche parte, però voglio dire .. treni, aerei .. insomma ... forse anche aver vissuto con lui, in una famiglia senza la macchina non me l'ha resa così necessaria. Mia mamma bene o male non ne sentiva neanche lei la necessità. Era casalinga e non si doveva spostare più di tanto. Mi ricordo che quando eravamo un po' più grandine aveva pensato di prenderla però poi ha abbandonato il progetto .. e quindi non l'ha mai presa ... onestamente lei a un certo punto quando mio padre è morto ha dovuto mettersi a lavorare e, quindi, non aveva più tempo per pensare alla patente. Neanche mia sorella ha la patente .. sinceramente dirti perché lei non l'abbia fatta non lo so .. lei ha dei problemi alla vista molto forti è molto miope ... però poteva guidare con le lenti a contatto .. immagino.. non mi sono .. penso che anche lei avesse le mie stesse motivazioni” (al_05)

Quello di P. è un caso abbastanza singolare; solitamente gli altri intervistati, soprattutto quelli più giovani, hanno avuto esperienze personali molto diverse da quella appena riportata. In particolare, quasi tutti provengono da famiglie in cui la maggior parte dei membri guidano, siano essi nonni, genitori, fratelli o sorelle.

Parte della traccia d'intervista è stata dedicata proprio all'esplorazione di ricordi ed esperienze passate in compagnia dell'automobile, con sollecitazioni a pensare a momenti della vita individuale particolarmente significativi. È stato interessante notare come, nella maggior dei casi, per gli intervistati sia impossibile ricordare la prima volta che sono saliti in automobile. Probabilmente per molti di loro, così come per chi scrive, la prima esperienza in auto risale al tragitto fatto dall'ospedale a casa poco dopo essere stati partoriti. Il fatto che l'automobile faccia parte del panorama ordinario delle persone ci dice qualcosa rispetto al motivo per cui essa sia diventato un oggetto completamente

dato completamente per scontato, tanto da non produrre conflitto se non in rarissimi casi. Come afferma Tully (2003), nell'esperienza dei giovani non sono più solamente la famiglia, gli amici e i media a costituire l'ambiente sociale in cui essi vivono e formano le proprie idee, ma, sempre più, le tecnologie colonizzano la loro esperienza quotidiana, facilitano le relazioni sociali, producono nuove tipologie di azioni e cambiano le modalità di percepire il mondo. Inoltre, al contrario della televisione, altro oggetto di uso quotidiano in grado di avere un'influenza straordinaria nella costruzione degli immaginari, l'automobile non produce direttamente dei contenuti e per questo motivo viene difficilmente considerarla tra gli oggetti in grado di produrre azione e senso diversi dal mero trasporto di persone.

Solamente alcuni degli allievi, quelli più adulti, hanno il ricordo ancora vivo della prima volta che sono saliti in un'automobile. È il caso per esempio di un intervistato che descrive l'episodio come segue.

“Mi ricordo la prima volta che sono salito in macchina. Mi ricordo...bello! Mi ricordo che da piccolo dicevo..non vedo l'ora di arrivare a guidare, per dire. C'era mio fratello che mi diceva...quando arriverai vedrai che...perché da un senso di libertà..vai in giro, guardi fuori..è bello...e poi sei indipendente e per una persona essere indipendente è importante. Comunque ero in macchina con mio fratello e stavo andando a un suo concerto. Mi ha fatto sedere sul sedile... ero lì piccolino con le mani sul volante ... mentre lui guidava ... vedere la strada che va avanti..mi ricordo come se fosse ieri, una cosa... avevo la faccia attaccata al parabrezza”
(al_06)

Come emerge dal brano appena presentato, i ricordi associati all'automobile sono spesso connessi a emozioni molto forti; le persone, infatti, hanno risposto alle mie sollecitazioni riportando ricordi imbevuti di emotività, come incidenti stradali in famiglia o eventi in cui l'automobile è stata di vitale importanza. Per esempio, un intervistato riporta alcuni episodi della sua infanzia in cui l'auto si è rivelata un oggetto utile per risolvere situazioni problematiche.

“È stata anche un salvavita. Per mia sorella...è stata un salva vita. Mia sorella è caduta da una scala di montagna, altissima. Via!! Abbiamo fatto delle corse pazze verso l'ospedale. Eravamo sui tornanti della Liguria .. corse pazze. Lo hanno anche fermato i Carabinieri “Ma dove sta andando?” e mio padre “C'è mia figlia che sta male”. Alla fine ci hanno scortati. Altro episodio. Io ero a scuola c'è stata una partita di carne avariata. Ho avuto un orribile mal di pancia. Allora chiamano a casa. Io stavo malissimo. Fortunatamente c'era mio zio che mi ha accompagnato al pronto soccorso. Insomma, per me nell'infanzia la macchina è stata un salvavita”

(al_04)

Il più delle volte, gli intervistati raccontano di quando hanno provato a guidare per la prima volta. Abbiamo già avuto modo di sottolineare come guidare sia ormai considerata dalla maggior parte delle persone (patentate o meno) un *know how* fondamentale. Guidare non solo apre nuove possibilità di accesso ai *network* ritenuti fondamentali per ciascun individuo, non solo rappresenta un'azione in grado di veicolare significati identitari molto profondi, ma stimola anche una particolare forma di innesto tra corpo e macchina, una modalità di controllo del veicolo che produce forti emozioni².

“Strano (ride) perché comunque se guidi non a scuola guida non ci sono i doppi pedali e quindi sei tu che la muovi. Infatti non riesco a tenerla, perché appena schiacciavo andava. Io comunque vado un po' in panico. Proprio perché appena schiacci la macchina va così veloce che comunque devi sempre essere super attenta. Troppo forte! Non che sento la potenza, anzi ho paura. Spero che col tempo diventerò più tranquilla, altrimenti...” (al_13)

Le emozioni associate alla guida sembrano essere sostanzialmente di due tipi: o di piacere o di frustrazione. Come emerge abbastanza chiaramente dal brano d'intervista appena presentato, questi sentimenti possono convivere e mutualmente prodursi; infatti, l'eccitamento per il controllo che l'individuo esercita sull'automobile può produrre come effetto la sensazione di non essere all'altezza del compito. Ma, come emerge dalle parole di un altro intervistato, l'incapacità di controllare la macchina, durante le primissime esperienze di guida, può essere interpretato anche in termini positivi.

“Tre anni fa c'era un mio amico con la macchina e io gli ho chiesto di poter guidare. E lui mi dice “Sei sicuro? Ma sai guidare” e io gli ho detto che sapevo guidare. Appena sono salito su: Wow! Tutto diverso, una cosa nuova. Mi sentivo un bambino. Appena ho messo in moto ho pensato: Wow, ce l'ho fatta! Poi ho messo la prima e la macchina non partiva perché avevo il piede sul freno. Sentivo il motore che andava, finché poi la macchina si è spenta perché è andata fuori giri .. e sto mio amico si è un po' arrabbiato. Io non ho neanche capito cosa è successo perché sentendo il rumore io pensavo di andare” (al_16)

2 Anche altri sistemi di mobilità garantiscono questo tipo di esperienza corporale. Penso per esempio a recenti ricerche sull'utilizzo della bicicletta in cui viene ampiamente sottolineato l'aspetto dell'interazione materiale tra corpo e veicolo. Per esempio alcune ricerche si occupano dell'esperienza in bicicletta a partire dal fatto che essa produce uno specifico senso dei luoghi e della città (Jones, 2005; Spinney, 2007); altre, invece, focalizzano l'attenzione sulla questione dell'esposizione del corpo allo sguardo degli altri utenti della strada (Horton, 2007) o al fatto che la bicicletta rappresenta al contempo un mezzo di trasporto e un modo per mantenersi in forma (Aldred, 2010).

Un elemento interessante che emerge più volte nelle interviste è la differente percezione del mondo che è possibile esperire quando si è seduti sul sedile del guidatore. È questo aspetto quello che sembra essere maggiormente connesso con l'emozione del piacere, la gioia di provare un'esperienza che segna l'inclusione nel club dei guidatori. Talvolta, come nell'intervista che segue, è il semplice fatto di sedersi su quel sedile, con il volante davanti e i pedali sotto i piedi, a permettere di vedere le cose da un punto di vista differente.

“Io non ho mai provato a guidare. Sempre mi siedo a motore spento .. la provo. E provo felicità .. vorrei avere la patente .. speriamo dai!” (al_08)

Questo nuovo modo di percepire l'ambiente circostante può essere articolato anche in termini di controllo. Non è sempre chiaro se si tratti di padronanza sul veicolo o di controllo sulla strada; abbastanza chiaro è che l'esperienza di sedersi per la prima volta davanti al volante, di assemblarsi col veicolo, evoca nelle persone l'apertura di nuove possibilità. Il brano di intervista che segue mette bene in luce la contraddittorietà dell'esperienza alla guida: da un lato questa sensazione di potenza e dall'altro il senso di ansia provocato da altri fattori.

“Guidare è però troppo bello. Mi diverto .. era come se io fossi .. non padrone della strada, ma finalmente ho il volante in mano Mi da una bella sensazione, poi magari stare in mezzo al traffico sarà panico totale!” (al_10)

Esempi di articolazioni del guidare che mettono in luce l'ambivalenza emergono anche in relazione ad altre sensazioni positive date dall'esperienza al volante, come, ad esempio, la velocità. Nel caso che segue, l'intervistato utilizza un repertorio discorsivo che gli permette di reprimere l'eccitazione dovuta al senso di apertura, potenzialmente illimitata, provocata dalla velocità, mettendo in risalto i rischi connessi a determinati modi di manovrare i veicoli.

“Sì ho provato a guidare. Mi ci trovo bene però un filino che schiaccio. Mi piace ... ho la guida un po' rally. Sono più da freno a mano che da pedale. So già guidare perché ho la casa in campagna e quindi nelle strade lì...sai com'è! Poi ho un amico che fa rally da anni e sono il suo copilota, quindi mi ha insegnato i trucchi. Ci siamo divertiti. A me la macchina serve solo per spostarmi nel modo più veloce possibile ovviamente senza ammazzare nessuno.” (al_01)

Anche se generalmente descritta come esperienza positiva, il solo fatto di aver provato a guidare sembra far emergere un certo grado di responsabilizzazione. Vedere gli altri alla

guida e provare a guidare sono effettivamente esperienze che appartengono a mondi sensoriali abbastanza distanti. Come vedremo meglio nel prossimo capitolo, l'automatismo del guidatore esperto è qualcosa di ancora sconosciuto alla maggior parte degli allievi di scuola guida; il caso che segue mostra come l'elemento del controllo del veicolo possa anche suscitare una messa in discussione di alcune credenze pregresse rispetto alla guida.

“Una bella sensazione! Devi concentrarti perché se no .. credevo che fosse facile, invece non lo è. Pensavo fosse una passeggiata, invece è come un giocattolo, appena tocchi si muove e se non stai attento sono fatti tuoi. Soprattutto se combini qualcosa” (al_14)

Sono però per lo più le donne che si soffermano sulle possibili conseguenze (negative) che potrebbero derivare dal loro modo di guidare. Abbiamo visto che la variabile del genere segna profondamente le modalità con cui le persone si relazionano col veicolo. Come sottolinea Redshaw

Le automobili e le norme sociali promosse attraverso di esse, come l'individualismo, sono centrali nelle culture dei consumatori. Le culture della guida, connesse a particolari tipologie di automobili, di guidatori e dei conseguenti stili di guida, esprimono ampiamente incorporazioni sociali e culturali, attitudini, aspettative e credenze. (Redshaw, 2008: 95)

Cockburn (1983) mette in evidenza come il processo di co-costruzione tra genere e tecnologia avvenga anche attraverso l'interazione tra copri e macchine. Come abbiamo già messo in evidenza altrove, la macchina è una tecnologia prodotta e pensata principalmente da uomini (Faulkner, 2001), ed aderisce perfettamente ai bisogni maschili di utilizzo e di potenza (Redshaw, 2008). Entrambi questi aspetti partecipano alla produzione e riproduzione di credenze ormai consolidate in cui le donne sono associate, anzi incorporano, una certa dose di paura della tecnologia, mentre gli uomini si rappresentano come tecnologicamente competenti. Infatti, anche nel riferirsi al guidare, certe differenze di genere permangono e continuano a essere molto forti; in particolare, molte delle allieve descrivono le loro esperienze di guida mettendo in evidenza la dimensione della paura. Da un lato, questa paura viene articolata in termini di senso di inadeguatezza rispetto alle proprie competenze di guida.

“Ho provato a guidare due o tre volte ma tanti anni fa. Questa cosa qui mi dà una scarica di adrenalina allucinante, mettermi al volante. Ma sono sicura che appena

mi avvicinerò alla macchina morirò “oddio cosa devo fare!!”. Una volta ho provato in un parcheggio, soltanto che c'era un albero da quelle parti, non l'ho visto, e l'ho preso in pieno. Per cui questa cosa mi terrorizza “oddio ammazzo qualcuno” però la voglia di andare in macchina c'è. E secondo me posso essere capace, poi se sono una frana...va beh. Comunque dico, ce l'ha tanta gente, perché io no” (al_10)

Dall'altro, invece, la paura è associata più all'essere in compresenza con altri automobilisti e si riferisce, probabilmente, alla proiezione delle proprie insicurezze sulla guida degli altri.

“Io ho paura degli altri. Sono ansiosa. Magari poi predo la patente e non guiderò. Le guide vanno abbastanza bene, però sono ansiosa, ho paura non di me ma degli altri. Magari qualcuno mi suona e io vado in panico. Io devo fare una cosa quando sono sicura di farla. Però vedo che serve (...) Io ho aspettato a prendere la patente perché ho paura. Finita la scuola poi ho iniziato subito a lavorare. Quindi all'inizio ho preferito sistemarmi col lavoro così anche in termini economici è stato possibile. Perché comunque io la volevo. Non è che sono molto convinta neanche adesso, ma se non la facevo ora non l'avrei più fatta. Sono un po' titubante. Credo di non essere portata e questo mi blocca” (al_13)

Altre volte ancora, la paura per i comportamenti degli altri si traduce in termini di aggressività e frustrazione.

“Io possibilmente sono un vandalo. Fosse per me io investirei tutti: pedoni, ciclisti, motorini. Mi vengono in contromano in una via stretta come Corso Garibaldi, a me girano le palle. Li investirei tutto ... mi rendo conto che non esistono le piste ciclabili però come io sto al mio posto tu devi stare al tuo. Io ho paura ... sto facendo le guide qua in questa via e vengono tutti contromano ... signore con la borsa della spesa, di tutto. A me girano le palle e investirei tutti. Perché a me Milano mi mette in ansia. L'istruttore mi dice che sono anche abbastanza brava che però ci sono dei momenti in cui mi spavento e dice che cambio colore. Magari siamo in fila qui in Via Statuto siamo fermi nel traffico e io comincio a muovermi, mi sorpassa il motorino, me lo vedo di fianco e io mi spavento. Oppure stiamo girando c'è l'auto ferma che comincia a partire mentre passo io .. no, ti prego” (al_02)

Secondo Redshaw (2008) il modo dicotomico di descrivere il guidare, o come piacere o come frustrazione, deve essere interpretato a partire dalle motivazioni che spingono gli individui a guidare. Nella sua ricerca Redshaw mostra come guidare risulti essere un'esperienza noiosa, quando si guida di mestiere o per recarsi al lavoro, mentre come qualcosa di piacevole, quando la macchina viene usata nel tempo libero. Se questo vale per i guidatori esperti, per chi ancora deve prendere la patente, e deve quindi farsi ancora un'idea di come userà la macchina, questa differenza risiede, più che altro, nella diversa modalità in cui genere e tecnologie si costruiscono l'un l'altra e, quindi, piacere e

frustrazione vengono articolati in relazione alle abilità tecniche che guidare richiede. Da quanto detto finora si può concludere che l'acquisizione di certi schemi di percezione e valutazione del guidare (*habitus*) avvenga tramite processi di socializzazione a cui partecipano contemporaneamente diversi attori, istituzioni e agenzie. Vedremo in seguito come certe idee, credenze e stereotipi siano riprodotti anche all'interno delle autoscuole.

4.2 Logiche e organizzazione del sistema patente.

Questa sezione è dedicata alla descrizione del mondo delle autoscuole a Milano, a partire da quel che è stata la mia esperienza di ricerca. Ciò che mi interessa mettere in luce sono i repertori discorsivi attraverso cui gli insegnanti, gli istruttori e i titolari descrivono il loro ruolo sociale, il rapporto con le altre istituzioni e le conoscenze teoriche, e competenze tecniche, che insegnano. È importante analizzare questi repertori perché essi costituiscono parte del *frame* entro cui si diventa guidatori a Milano; inoltre, essi ci informano sulla logica istituzionale che governa il sistema patente e che influenza la legislazione in materia di guida. Per far ciò assumerò che il lavoro dell'autoscuola possa essere inteso come un lavoro pedagogico, cioè «come lavoro di inculcamento che deve durare abbastanza per una formazione durevole, cioè un *habitus* come prodotto dell'interiorizzazione dei principi» (Bourdieu e Passeron, 2006: 68).

Per gli allievi la patente è un momento significativo della loro vita, anche se, tutto sommato, essi passano un breve periodo di tempo in autoscuola e, una volta conseguita la patente, sono pronti ad andare in strada e guidare da soli.

“Per i ragazzi è un momento importante. È praticamente il primo vero esame, perché la maturità la danno dopo. Devi vedere come sono tutti agitati prima di dare l'esame di teoria o di pratica. E poi è qualcosa che ti ricordi. È venuta l'altro giorno una mamma a iscrivere la figlia e aveva fatto la patente qui da noi. Si ricordava ancora di mio padre, del suo esame.” (auto_16 – appunti etnografici)

Mentre gli allievi passano, per i lavoratori delle autoscuole la patente è la loro vita quotidiana, è l'oggetto attorno al quale hanno accresciuto le loro competenze lavorative specifiche e conoscono il contesto, composto, contemporaneamente, da piccoli grandi

drammi personali e da relazioni burocratiche conflittuali.

“Per alcuni la patente è una conquista .. una volta ho avuto una ragazza che aveva preso il foglio rosa e stava facendo le guide con sua mamma e ha fatto un incidente. Questo qua è sceso dalla macchina e le ha tirato un pugno che l'ha mandata in ospedale. Lei non riusciva più a farla sta patente. Per cui per lei è stata una conquista. Per altri invece è una forzatura e non vorrebbero mai farla però poi ne hanno bisogno. Gli stranieri son costretti perché non possono convertire le loro .. viene vista come una tappa molto naturale..così come c'è la maturità, c'è la patente .. un traguardo. Credo che la vivono così. E poi c'è l'esame per cui si instaurano dinamiche strane .. c'è chi si sopravvaluta e prende la batosta chi si sottovaluta e prende le mazzate sui denti” (auto_06)

Alcune delle persone da me intervistate hanno fino a quarant'anni di esperienza in questo campo, si può dire che sono delle vere e proprie autorità in materia; uno di essi riporta un'interessante analisi storica sui mutamenti avvenuti, anche in termini di clientela, dagli anni del boom della motorizzazione privata a oggi.

“La nostra generazione ha messo in macchina mezza Italia. Arrivavano a fare la patente il 50enne, il 60enne. I favolosi anni '60, gente che non aveva mai avuto la patente perché non aveva la disponibilità economica. Adesso fai solitamente diciottenni. Adesso la clientela è cambiata tantissimo perché prima sono cambiate le fasce d'età e questo è importante. E poi sono cambiate le motivazioni. Come c'è la scuola dell'obbligo adesso sembra che ci sia la patente dell'obbligo. A te chi te l'ha detto che devi prenderla ... se non vai bene la patente non la prendi, punto! E poi abbiamo adesso i nostri nemici che sono i genitori. E questo penso che succeda in ogni scuola di ordine e grado. Questo è che ogni volta che il candidato è bocciato è colpa dell'esaminatore, dell'insegnante, ma mai del figlio. Fino ad arrivare a delle situazioni assurde di uno che è stato bocciato perché ha sbagliato 3 volte il parcheggio, ha preso il marciapiede, ecc e poi arriva la mamma e dice: ma perché hanno bocciato mio figlio. Eh, ma allora sei scema e dovrebbero bocciare anche te. Anziché dire a questo figlio: guarda che se su quel marciapiede c'era un bambino tu rischiavi di ammazzarlo .. vengono qui e se la prendono con te. Prima non era così .. ma non è così in assoluto, però nella maggior parte dei casi è così. Soprattutto le mamme. Vero è che adesso con questi sistema dei quiz noi abbiamo degli allievi che vengono bocciati moltissime volte” (auto_10)

Da questo brano d'intervista emerge una questione che sembra essere molto rilevante: la patente, negli ultimi anni, ha assunto un carattere di obbligatorietà a livello di percezione sociale. Dalle interviste emerge che, comunemente, la patente viene considerato un documento molto importante perché consente l'accesso a diversi servizi, benefici e *network* e, quindi, non può essere negata a nessuno. Come abbiamo già avuto modo di sottolineare, aumentando il capitale di mobilità la patente permette di ampliare le possibilità individuali di partecipare attivamente alle sfere e alle attività sociali in cui

ciascuno è inserito (Urry, 2007). Il carattere obbligatorio della patente può essere messo in relazione al fatto che l'importanza assunta dall'automobile sia strettamente connessa al tema della partecipazione alla vita sociale (non in termini politici, ovviamente) e, quindi, all'espletamento di alcuni diritti. In questo senso la patente, che di per sé è la certificazione che una persona sa e può guidare, viene percepita come un documento che assicura diritti, particolarmente nell'ambito della mobilità. Questa modalità di interpretare la patente non sembra, però, essere accompagnata da una presa di responsabilità, né istituzionale né individuale. Secondo molti addetti ai lavori, infatti, essa viene più che altro data per scontata: al di là delle capacità effettive di guida è considerato “normale” che uno debba prenderla.

“Nei ragazzi giovani ultimamente sono molto cambiate le cose rispetto a qualche anno fa. .. sai prima la patente era vissuta come una conquista, una cosa importante .. una tappa della vita importante. Adesso devo dire che .. ci sono ancora i ragazzi che non vedono l'ora di avere 18 anni per fare la patente, ma mi sembra una minoranza, la maggior parte sono della serie .. chi se ne frega. Secondo me perché .. non saprei.. è un po' tutto nell'insieme e comunque è molto collegato al modo che hanno i giovani al giorno d'oggi di vivere la vita. Non hanno voglia di impegnarsi, sono della serie tutto è dovuto .. è pappa facile .. ce ne sono alcuni che addirittura vengono iscritti dai genitori a forza, quasi. A me sembra che mentre una volta l'eccezione era il negato alla guida .. adesso eccezione è quello dotato alla guida...c'è un grosso disinteresse. non gliene può fregar de meno. Ho dei ragazzi di 18 anni che fanno scadere il foglio rosa .. non hanno per la testa di fare l'esame di guida..fanno passare mesi...e siccome ho chiesto anche ai miei colleghi perché questa percentuale altissima di imbranati cominciava a stupirmi..anche i miei colleghi mi dicono la stessa cosa, vuol dire che non è l'eccezione mia ma una cosa più generale..poi c'è sempre l'eccezione perché invece ci sono dei ragazzi che sono molto svegli .. cominciano ed essere in minoranza mentre prima la minoranza erano gli imbranati per intenderci. Saran già una decina d'anni sicuramente.. andando avanti è peggiorata la cosa” (auto_11)

I motivi che spingono gli individui a iscriversi in autoscuola e i modi in cui essi vivono il momento della preparazione agli esami per la patente variano a seconda della tipologia di allievo. Secondo l'interpretazione fornitami da una insegnante, gli allievi si diversificano per l'età, per le motivazioni e per tipologia.

“Se cerco di categorizzare gli allievi c'è. Innanzitutto il ragazzino che non vede l'ora di prendere la patente e di uscire. Molti dei nostri sono di San Felice, Peschiera [paesi dell'hinterland milanese] quindi hanno molta difficoltà a muoversi e non vedono l'ora di avere la macchina. Comunque il tipo di cliente va molto a zone. Ad esempio in centro trovi un certo target se vai a Pioltello è un altro. Questa è una zona strana perché non è centro, ma nemmeno periferia degradata .. è un po' un mix. Poi ci sono quelli angosciati dalla maturità e quindi devono farla prima

perché la maturità è il grande scoglio. Quindi arrivano con i genitori. Poi ci sono quelle bloccate, queste sono soprattutto ragazze. Sono quelle che sono state alla larga dalla patente fino a che poi verso i 22, 25, 30 si decidono: “no, la devo fare, devo superare”. Per loro però la patente è un piccolo trauma, più la guida che la teoria. Tipo magari vanno benissimo a teoria e poi ti fanno 60 guide perché non ce la fanno, odiano il traffico e hanno proprio un blocco psicologico. Oppure ci sono le sciure che a 50, 60 anni si mettono a fare la patente. Spesso perché hanno il marito che non sta tanto bene. Prima erano sempre andate in giro con lui e adesso devono arrangiarsi loro, magari accompagnarlo. Di solito è più questo il motivo scatenante, perché poi non è che uno decide di fare la patente a 50 anni per realizzarsi e sentirsi più libero. Diventa proprio una questione pratica. E comunque anche li 50 guide” (auto_06)

In generale quando si parla di patente si intende un iter specifico dalla doppia anima: burocratica e didattica.

“Una persona si iscrive in autoscuola, fa la visita medica (noi abbiamo il medico il martedì o il venerdì), dopo alcuni giorni lavorativi arriva il foglio rosa che dura 6 mesi entro i sei mesi il candidato deve fare sia l'esame di teoria che quello di guida. L'esame di teoria si può fare dopo un mese e un giorno dal ricevimento del foglio rosa, mentre quello di guida anche il giorno dopo. Se io so già guidare devo aspettare 15 giorni. Una volta si presentava all'esame il candidato con una pagellina dell'istruttore in cui si valutava. E veniva preso in considerazione in sede di esame. Ogni candidato aveva questa pagella e l'esaminatore leggeva quante ore aveva fatto e il giudizio. Ora se arriva uno che mi dice voglio fare l'esame ... hanno tolto le ore di guida obbligatorie da parecchio tempo ormai. Quindi se uno dice “Voglio fare l'esame”, io sono obbligato a portarlo. Il privatista c'è ancora ma deve presentarsi all'esame con la macchina coi doppi comandi, dell'autoscuola” (auto_02)

La patente però non è solamente un sequenza di documenti da presentare o ritirare, bensì è un sistema complesso che comprende specifiche logiche, culture e pratiche. Per comprendere il processo di costruzione sociale del guidatore è necessario, quindi, analizzare il contesto socialmente adibito a tale attività.

4.2.1 Le autoscuole: conflitti istituzionali e ruolo sociale

La costruzione sociale del guidatore è un processo che include i discorsi e le pratiche lavorative degli insegnanti, degli istruttori e dei titolari delle autoscuole. Le scuole guida, infatti, sono attori centrali di quell'apparato che costituisce il *frame* entro cui si diventa guidatori. Tim Dant (2004) propone di utilizzare il concetto di apparatus di Foucault per interpretare questo sistema; con questo concetto il filosofo francese intende

una struttura composta da elementi discorsivi e non-discorsivi che costituisce una specifica razionalità.

È un insieme eterogeneo che consiste in discorsi, istituzioni, forme architettoniche, decisioni regolatorie, leggi, misure amministrative, rapporti scientifici, proposizioni filosofiche, morali e filantropiche, in breve, il detto così come il non detto. (Foucault, 1980: 194)

A mio avviso, se si guarda al mondo della patente, alle istituzioni in esso coinvolte e alle logiche che lo governano, è possibile effettivamente mettere in evidenza una peculiare forma di razionalità e uno specifico sistema di regolazione interna. Vediamo nel dettaglio, a partire dai dati empirici raccolti, come funziona e quali sistemi discorsivi regolano questo apparato.

Le autoscuole sono delle attività commerciali private che contemporaneamente svolgono un servizio pubblico. Per queste ragioni credo che le scuole guida abbiano uno status abbastanza particolare. Insegnare a guidare significa, o almeno dovrebbe, trasmettere un sapere che riesca a incidere positivamente sul modo in cui le persone guideranno. Abbiamo visto nel corso di questo lavoro che guidare è un'attività che provoca diverse tipologie di emozioni, dalla paura alla rabbia, dal piacere alla frustrazione. Il controllo sulla dimensione psicologica della guida e sullo stress divengono parte essenziale del saper guidare. Queste dimensioni, che dovrebbero costituire l'ossatura del lavoro delle autoscuole, e che, quindi, dovrebbero essere sottoposte a qualche forma di controllo didattico, non sono ritenute, a norma di legge, molto importanti. Il lavoro delle autoscuole viene, invece, messo sotto controllo solamente per quel che riguarda irregolarità amministrative o questioni burocratiche. In termini generali, alle autoscuole non è riconosciuto un valore didattico, se non solamente a fini fiscali.

“Il nostro ruolo è didattico. Noi dobbiamo insegnare alla gente un certo tipo di mentalità, di guida e di comportamento stradale e cercare di metterglielo in testa, cosa che io ho sempre fatto. Noi siamo dei didatti. Non siamo dei commercianti. Infatti noi sotto certi punti di vista siamo riconosciuti come dei didatti perché come scuola guida non paghiamo l’IVA, esattamente come le scuole. Paghiamo l’IVA solo per le pratiche auto, ma non come scuola guida. Però questo riconoscimento è solo a quel livello fiscale lì, non a livello reale” (auto_11)

Come sottolineato da Leonardo Indiveri³ «l'autoscuola, nella maggioranza dei casi, è l'ultima frontiera per l'accesso alla mobilità meccanizzata» (Milano, 27 novembre 2006). Questo significa, in termini di politiche volte alla prevenzione, che le autoscuole sono l'ultimo baluardo in cui le istituzioni possono incontrare gli allievi prima che si mettano in strada. Questo ruolo delicato è sottoposto a una serie di regolamenti, controlli e pratiche burocratiche da parte di autorità politiche, quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Dipartimento per i Trasporti Terrestri (DTT, ex-motorizzazione) e la Provincia di Milano. In Italia prendere la patente è considerato qualcosa di estremamente importante per l'esperienza individuale; nonostante sia un'azione che produce conseguenze sociali e ambientali negative, a livello istituzionale non viene valutata come un'attività su cui vale la pena sviluppare delle politiche importanti.

Il Codice della strada⁴ nasce con l'era dell'automobile e ha come scopo quello di definire il ruolo e i comportamenti degli automobilisti. Si tratta per lo più di regole generali dell'uso della strada, quest'ultima concepita unicamente come arteria di scorrimento dei veicoli, senza porre particolare attenzione alle funzioni di spazio pubblico che ancora essa ricopre, soprattutto per chi non è a bordo di un veicolo. All'interno del Codice troviamo una serie di nozioni riguardanti le tipologie di veicoli e i limiti di velocità per ciascuno di essi, i diversi tipi di patente e i loro regolamenti, i comportamenti ammessi e quelli proibiti per i guidatori, le diverse tipologie di segnaletica stradale. Il Codice è anche il testo da cui sono tratte le conoscenze teoriche insegnate a lezione e il libro utilizzato per il corso è una selezione di alcune delle norme in esso contenute. Anche il lavoro delle autoscuole è regolato da un articolo del Codice della strada (art. n. 123) al cui interno vengono indicate le procedure per l'esame della patente, i doveri e le competenze delle scuole guida, nonché le forme di controllo messe in atto dal Ministero sul loro lavoro. Un ruolo particolare è svolto dagli uffici provinciali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, chiamati Dipartimenti dei trasporti terrestri (ex

3 Vice Segretario Nazionale Autoscuole Confedertaai (Confederazione Titolari Autoscuole Agenzie d'Italia).

4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è l'organo che promulga il Codice della strada, in cui sono esposte le norme per la regolazione della circolazione stradale (dei veicoli, dei pedoni, e degli animali).

motorizzazione). Organizzati localmente questi enti si occupano sia delle attività burocratiche riguardanti le patenti (fogli rosa, esami, etc.) sia della supervisione tecnica e amministrativa per quel che concerne, ad esempio, le licenze delle autoscuole o le qualificazioni di insegnanti e istruttori.

Detto questo risulterà chiaro che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è l'istituzione che costruisce il *frame* normativo e burocratico entro cui le scuole guida lavorano. Ciò che emerge dall'analisi dei dati empirici è che le autoscuole descrivono se stesse come degli enti inseriti in un sistema complesso di obbligazioni istituzionali e burocratiche che producono conflitto. Dall'intervista che segue, per esempio, emerge come il *frame*, fatto di norme e consuetudini, entro cui le autoscuole lavorano impone una logica che non è sempre condivisa delle agenzie.

“I quiz sono ingannevoli, sono impostati in un sistema ... l'esame non verte tanto sulla conoscenza della materia ma sulla conoscenza della lingua italiana capito. Perché sono dei deficienti quelli del Ministero. Quando io gliel'ho chiesto, l'ingegnere mi ha risposto che il Ministero vuole un tot di domande per ogni cartello. Allora è chiaro che su un cartello così farai 5 o 6 domande intelligenti e le altre te le devi inventare, ma non c'entrano nulla con la patente. Devi dilatare l'argomento e andare sul bizzantino. E poi non puoi, una volta che metti una domanda così, dare un punteggio diverso da quello del cartello di precedenza? Insomma! Invece non è così” (auto_10)

Il problema sembra essere l'incapacità delle autoscuole di far valere il loro punto di vista e, contemporaneamente, la mancanza della volontà politica di tenere in considerazione le loro richieste.

“Io ho anche provato a interagire col Ministero su questo aspetto che facevo parte dell'organizzazione sindacale però è difficile avere un referente. Adesso poi la situazione politica è complessa, non sai chi comanda. Il tanto vituperato periodo dei socialisti, lasciamo stare tangentopoli, però avevi la certezza che dovevi parlare con quello lì. Era il tuo referente e ti poteva risolvere il problema, se voleva” (auto_10)

Da altre interviste, però, emerge che il problema di questa incomunicabilità risiede non solo nella mancanza di referenti politici e istituzionali, ma anche dalle vicende giudiziarie che hanno riguardato diverse autoscuole. Il giro di compra-vendita di patente in Italia, che si è verificato alla fine degli anni Ottanta, ha causato non pochi problemi, anche a quelle autoscuole che hanno sempre lavorato seriamente.

“Un po’ purtroppo per colpa di alcune autoscuole poco serie che hanno sputtanato il ruolo che noi abbiamo, perché questi qui erano dei commercianti e non dei didatti. Per dire .. io invece mi son sempre vantata del contrario. Infatti noi non siamo mai stati neanche sfiorati da questi scandali che ci sono stati a Milano, ripetutamente tra l’altro. Ma io ... anche in provincia lo sanno che sono un autoscuola seria e infatti a volte mi mandano i loro conoscenti. Perché qui la patente la fai, non la compri” (auto_11)

Il biennio 1987-88 sono stati anni in cui la motorizzazione di Milano è stata oggetto di uno scandalo dalle proporzioni enormi. Come si legge da un articolo dell'epoca de La Repubblica

“Un ufficio periferico del ministero dei Trasporti quello della motorizzazione civile di Milano decapitato e da ieri praticamente bloccato: in galera sono finiti 58 tra impiegati e funzionari sui 118 dell'organico complessivo. Sospesa ieri la prova dell'esame di patente già in programma per i privatisti: gli ingegneri tutti fuorché il direttore dell'ufficio di Milano e un giovane assunto da poco arrestati da Di Pietro. Sospesi i collaudi; bloccate le pratiche di ogni genere. L'inchiesta era stata avviata in seguito alle segnalazioni della polizia stradale di Alessandria: per una strana coincidenza tutti i camionisti responsabili di incidenti nel territorio di loro competenza risultavano aver conseguito la patente a Milano, indipendentemente dal luogo di residenza. Si erano aggiunte lettere anonime di autoscuole che si autodefinivano oneste e che denunciavano una pratica illegale, ma diffusa: quella di pretendere una tangente dagli allievi per garantire la promozione” (Repubblica - 02 dicembre 1987)

Questa vicenda è un esempio che ci aiuta a comprendere il quadro dei rapporti di fiducia che intercorrono tra istituzioni e autoscuole. Se la motorizzazione ha avuto un ruolo centrale in questi scandali, non si può negare che anche le agenzie e gli allievi abbiano avuto la loro dose di responsabilità. Una giovane insegnante di un autoscuola milanese descrive come ancora si senta lo strascico di quel periodo.

“Perché poi c’è questa cosa, che la gente entra e ti chiede di comprare le patenti. Gli allievi! Soprattutto chi è sotto revisione perché ha fatto un incidente, allora magari gli è stata revocata la patente. Non ha voglia di rimettersi in gioco. Oh!ne fanno di telefonate così. Però nonostante ci sia un po’ un mondo chiuso .. è comunque un mondo in cui se tu cominci a giocare losco allora gli altri si attivano. C’è come un regolamento interno. Poi dipende dall’etica di ognuno, ma io sinceramente non saprei nemmeno come procurare la patente a uno senza fare l’esame. Perché c’è una burocrazia talmente pesante che non è facile. Forse devi avere un cugino in motorizzazione. Prima forse era più facile avere degli amici in motorizzazione. Adesso per fortuna c’è stato tutto un cambio di esaminatori per cui si vedono molte facce nuove e giovani, che sono molto più retti, fiscali e corretti. Qualche anno fa era ancora un po’ legato alle conoscenze, ai giri di parentela” (auto_06)

Su questo contesto si innestano, inoltre, una serie di altri conflitti connessi

maggiormente con la pesante macchina della burocrazia che intoppa il lavoro delle autoscuole.

“I registri sono tutti cartacei..c’è una burocrazia di un pesante .. forse mio papà la soffre meno, forse chi è di un’altra generazione..ma per me è allucinante. Per inoltrare una pratica, per avere il foglio rosa, devi fare due fotocopie di un documento, tre di quell’altro, pinzarlo in quel modo, timbrare lì perché se non timbri così è sbagliato ..ma a che cavolo serve. Fate un software semplicissimo. Si stanno un po’ attrezzando, ma c’è un software collegato a una linea ISDN, così online non si può fare...è veramente di una pesantezza inaudita .. ancora un sacco di carta sprecata...questa è la burocrazia della motorizzazione” (auto_06)

In termini generali, il sistema patente viene descritto come caotico perché governato da una logica burocratica che, se da un lato dovrebbe servire da garanzia rispetto all'arbitrarietà delle persone che ci lavorano, dall'altro è ancora troppo soggetta a relazioni di conoscenza che, a seconda dei casi, possono facilitare o meno il lavoro delle autoscuole.

“Il sistema patenti è un sistema molto disorganizzato e mio parere .. noi diciamo che siamo degli intermediari con la motorizzazione .. non è facile muoversi all’interno della motorizzazione perché ci sono una miriade di pratiche. Devi sapere dove andare per fare una determinata cosa, con chi parlare, cosa bisogna pagare .. la cosa più brutta è che molto spesso nessuno ti dice come funziona...io che mi sono trovata in un mondo totalmente nuovo mi sono trovata a chiedere “ma questo come si fa?” e loro ti guardano male come dire “ma questo tu lo devi sapere .. perché tu hai l’autoscuola e quindi lo devi sapere per forza”. Non è molto incoraggiante. Anche gli impiegati che lavorano lì ti chiedono “Ah, ma tu chi sei? Sei nuova?” proprio perché ... si conoscono tutti da anni e anni e quindi quando vedono una faccia nuova .. a me è capitato che mi dicessero “ma lei chi è? Non l’ho mai vista! Una faccia nuova” e quindi si stupiscono” (auto_09)

L'altra istituzione che ha il compito di controllare il lavoro delle autoscuole è la Provincia, nel nostro caso quella di Milano. Questo ente ha il ruolo di controllo sulle autoscuole, ma non interviene direttamente sulle patenti. Per esempio, per poter aprire un'autoscuola devi avere determinati requisiti: diploma di scuola superiore, aver fatto i corsi per diventare istruttore e insegnante, devi avere una certa capacità finanziaria, i locali devono essere adeguati e devi fornire determinate garanzie sui materiali didattici. Una volta accertate queste cose, la Provincia di Milano prende in considerazione la richiesta di apertura di un'autoscuola ed emette la licenza. Anche quando si riferiscono alle loro relazioni con la Provincia, le autoscuole assumono spessissimo un tono molto critico.

“Noi abbiamo rapporti purtroppo strettissimi con la motorizzazione civile di Milano .. perché sono poi i tecnici della motorizzazione che rilasciano l’idoneità, tutti i vari documenti, la patente, la carta di circolazione della macchina. E poi abbiamo rapporti di tipo amministrativo con la provincia di Milano, altro ente che non ho parole per descriverlo perché le parolacce le ho finite tutte, che ha il compito di svolgere dei controlli, che noi facciamo le cose come dobbiamo farle. Questi sono i due enti che ci riguardano direttamente” (auto_11)

Abbiamo detto che questi due enti sono descritti come forme di vita burocratiche che interferiscono con il lavoro delle autoscuole più che facilitarlo. Su questa conflittualità si strutturano una serie di narrazioni a proposito del ruolo sociale che le autoscuole hanno, o dovrebbero avere. La diversità di prospettive tra la rappresentazione che le autoscuole hanno di se stesse e il *frame* entro cui lavorano, e all'interno del quale devono negoziare il loro ruolo, ruota sempre attorno al binomio didatti versus commercianti.

“Siamo una categoria un po’ sottovalutata. Nonostante che si parli molto di sicurezza stradale alla fine puoi prepararti come privatista. Questo secondo me non è giusto. Certo vai fai i quiz, te li impari a memoria. Ma che cosa hai acquisitivo sul comportamento per strada. Noi questo l’abbiamo constatato: la gente che si prepara da privatista quando la metti per strada è un disastro. Anche se poi fanno qualche guida con noi. Allora che senso ha! Non c’è una formazione...non si punta ...a prescindere dal fatto che uno può dire “beh ma tu parli per i tuoi interessi economici” a prescindere da quello. L’autoscuola non è vista come punto di formazione, non è valutata nel modo giusto. Il ruolo nostro è quello di preparare gli allievi dando la conoscenza del cartello, del comportamento, un luogo di discussione in cui scambiare idee. Diciamo che siamo una categoria strana. Però tu [Provincia] come ci tratti: come il prestinaio, il fruttivendolo...alla stessa stregua. Dovrebbero vederci sotto un’ottica un pochino diversa. Siamo una categoria che si sottovaluta. Tutti tendono .. non so ad esempio anche sui prezzi. Per far concorrenza all’altro 250€/300€ sì però poi cosa offri, cosa dai alle persone. Perché anche una guida da noi sono 29€ e tutti dicono: “Oh 29€!” Sì però tu vai a prenderti una lezione di tennis o di sci, dove per altro ci metti tu la racchetta, lo skipass e gli scarponi sono i tuoi, dove paghi solo il maestro, quanto spendi? Io ti do l’istruttore, la macchina, la benzina e ti do una persona con un certo ruolo, non uno che si improvvisa. Tutto un po’ un insieme di cose, è una categoria un po’ nata male, e continuata peggio” (auto_07)

Infatti, la questione del ruolo è articolata a partire dalle relazioni che le autoscuole intercorrono con tutti i soggetti con cui sono in contatto e, quindi, con gli allievi e con le istituzioni. Per quel che riguarda gli allievi, il riconoscimento o meno dell'utilità del ruolo delle autoscuole è influenzato dal fatto che le agenzie, offrendo loro un servizio a pagamento, vengono per lo più interpretate come attività commerciali. Questo aspetto

viene descritto in modo particolarmente chiaro da una giovane lavoratrice di un autoscuola del centro.

“In generale credo che il nostro ruolo sia quello di educare .. di dare un'educazione stradale, di preparare le persone ad andare in strada e insegnare quelle che sono le regole di teoria e di pratica. Questo è quello che dovrebbe essere il ruolo. Però molto spesso molti ci vedono come un passaggio obbligatorio per ottenere la patente. Molte persone riescono a ottenere l'esame di teoria andando come privatisti poi per fare l'esame di guida devono obbligatoriamente iscriversi alla scuola perché devono presentarsi alla scuola con l'istruttore e la macchina adattata” (auto_09)

La questione del denaro relativa al costo dell'iscrizione, degli esami e, soprattutto, delle guide è ciò che, secondo l'interpretazione di diversi addetti ai lavori, rovina l'immagine delle autoscuole. Questo è uno dei punti utilizzati come ancora discorsiva a partire dalla quale molti operatori articolano i discorsi a proposito della loro professionalità; così come avviene per altri ambiti commerciali, anche per quel che concerne il lavoro delle autoscuole vige la logica, non sempre vera, secondo cui al crescere del prezzo migliora la qualità del servizio.

“Non veniamo visti molto bene. Vuoi per una questione economica perché la gente è molto sensibile al portafoglio. Questa è anche una cosa portata avanti dai giornali, per esempio l'altro consumo, questi giornali politicizzati. Anche il sistema degli appalti .. lo vince sempre chi fa il prezzo più basso. Ma poi il servizio?” (auto_10)

Un ulteriore problema, messo in evidenza soprattutto dagli istruttori, è il fatto che il tipo di conoscenza che essi devono trasmettere è condivisa da tutti quelli che fanno parte del club dei guidatori. Tutti coloro che hanno la patente da almeno dieci anni, infatti, possono insegnare a guidare e questo viene vissuto da molti istruttori come un'estromissione dal loro ruolo.

“Sai qual è il problema? È che troppi possono sostituirsi a noi [istruttori], anche se abbiamo un ruolo così importante. Noi non riusciamo e non possiamo seguirli bene. Perché poi vanno a casa e i genitori cambiano le regole, dicono loro di guidare così e così. Ma così non va bene. E poi comunque anche l'esame è una farsa” (auto_05)

In Italia, non è al momento obbligatorio seguire le lezioni di teoria e di guida. Una persona può presentarsi da privatista direttamente alla motorizzazione per svolgere entrambi gli esami, con l'unico obbligo di presentarsi a quello di guida con la macchina

con i doppi comandi e con un istruttore. Nel rivendicare una specifica professionalità le autoscuole attaccano duramente il livello istituzionale, ritenuto colpevole di non considerare seriamente il corpus di conoscenze necessarie per il conseguimento della patente.

“Volendo la legge non prevede neanche una guida .. sono persone principalmente incoscienti che fanno lezioni di guida con i propri genitori e che credono di essere bravissimi. Però fondamentalmente non conoscono le regole perché anche la teoria che fai a scuola guida è diversa da studiare il libro a casa..c'è un insegnante che spiega delle cose .. ci troviamo questi privatisti che non conoscono le regole teoriche, figurati quelle pratiche. Io credo che l'autoscuola abbia un grosso ruolo, ma molti non la pensano così. Infatti non è un mondo conosciuto. Uno perché non lo si vuole conoscere, due perché non ci danno l'importanza di cui avremmo bisogno e anche... per dire, le leggi, il fatto di mettere delle guide obbligatorie. Sono questi interventi che forse sarebbe il caso. Però un momento, non perché così l'autoscuola guadagna più soldi, ma per promuovere un'opera di consapevolezza da parte delle persone. Andate a scuola perché è importante” (auto_09)

Come vedremo nei prossimi due paragrafi, il riconoscimento della professionalità dei lavoratori delle autoscuole è messa fortemente in crisi anche dal modo in cui sono pensati, organizzati, gestiti e interpretati i due esami obbligatori per conseguire la patente e, quindi, ancora una volta, dal *frame* legislativo e burocratico costituito dalle istituzioni ministeriali. Credo sia necessario analizzare questi due aspetti separatamente al fine di comprendere meglio il contesto entro cui le autoscuole operano e il *frame* dominante entro cui si diventa guidatori a Milano.

4.2.2 Cosa si insegna a scuola guida: la teoria

Nel parlare delle conoscenze teoriche gli insegnanti utilizzano prevalentemente due tipi di discorsi. Da un lato viene posta l'enfasi sull'importanza del corso teorico in autoscuola che sembrerebbe offrire un valore aggiunto rispetto al mero studio del libro. Su questo aspetto si concentrano soprattutto quegli insegnanti che vogliono portare avanti un discorso di valorizzazione del ruolo delle autoscuole.

“Per me questo è uno dei lavori più seri che esistano, ma come tutte le cose deve essere affrontate con serietà. Se nel formare un automobilista tu vuoi avere la presunzione che quello che gli hai insegnato è servito a qualcosa, è servito a evitare mezzo incidente stradale... sai che soddisfazione! Io ci credo in questa funzione sociale. Sono cose da fare bene. Non è facile. Insegnare questa roba qua

non è facile. Il docente della sua università ha un gruppo di ascolto che è più o meno omogeneo, qui ti trovi a gestire una situazione in cui hai dal pizzaiolo all'ingegnere. Per cui devi riuscire a dosare la lezione in modo che vada bene all'ignorante ma che non scontenti l'altro” (auto_10)

L'altro discorso, quello più sentito dalle autoscuole, riguarda principalmente le conoscenze testate all'esame di teoria. La maggior parte delle persone che lavorano in autoscuola è fortemente critica rispetto all'organizzazione attuale del sistema patente, e questo per diversi motivi. In primo luogo il test teorico viene descritto come una serie di trabocchetti linguistici di cui molti non capiscono il senso. Da un lato, gli insegnanti si lamentano del fatto che i loro allievi spesso vengono bocciati, non tanto per carenze sulle conoscenze del Codice, ma a causa di incomprensioni dell'uso della lingua italiana.

“Ti rendi conto che certe volte per i ragazzi la difficoltà è sapere l'italiano. Al di là dei termini. Perché è anche vero che certe frasi sono messe in un italiano talmente farraginoso che devi spenderci 10 minuti prima di capire che cosa ti stanno chiedendo. Però certi l'italiano ... davvero poco. Tante volte devi riuscire a spiegare in modo tale da far capire contemporaneamente a quello che capisce al volo e alla badante che ha delle difficoltà linguistiche. Alla fine è una soddisfazione (...) Per gli stranieri i quiz sono gli stessi .. però loro possono scegliere di fare l'esame con sotto la traduzione in lingua” (auto_07)

Questa situazione peggiora ulteriormente quando si tratta di allievi migranti; anche se per alcuni aspetti sembrano essere facilitati, visto che hanno la possibilità di svolgere l'esame con la traduzione nella loro lingua madre⁵, le incomprensioni linguistiche sono ancora moltissime, soprattutto perché sembra che molte domande non siano tradotte molto bene.

“I quiz li puoi fare in tutte le lingue perché per gli stranieri è disponibile. Sono pochi gli stati di cui la patente è riconosciuta, grazie al cielo. Sai che infatti pagano delle assicurazioni spaventose perché sono considerati elementi a rischio. Però non è giusto. Perché un latino americano che fa gli esami come tutti gli altri... non vedo perché li devi considerare a rischio. Questi fanno gli esami come tutti gli altri, e si impegnano. I quiz per gli stranieri sono un pochino meno complicati perché loro hanno il computer, possono correggere anche all'esame e, dovendo tradurre la domanda, secondo me non hanno tradotto in quel modo così assurdo come sono in italiano. Anche perché è difficile tradurre in un'altra lingua una roba così. Però dicono che le traduzioni fanno schifo” (auto_11)

5 I libri dei quiz non sono disponibili in tutte le lingue, ma in italiano, inglese, spagnolo, arabo, cinese, russo, tedesco e francese. Il fatto che i migranti abbiano la possibilità di fare l'esame nella loro lingua non è considerato positivo da tutti. Su questa questione, infatti, viene spesso costruita una retorica dell'integrazione: se un migrante vuole prendere la patente in Italia, significa che è qui da almeno un anno e, quindi, dovrebbe quanto meno conoscere la lingua.

L'esame organizzato con i test a crocetta non viene visto come un momento utile per testare in modo approfondito se l'allievo è in grado di saper leggere, interpretare o rispettare i segnali e il Codice della strada. Se si parte dal presupposto che la quasi totalità dei lavoratori delle scuole guida da me intervistati ha avanzato delle pretese di riconoscimento del loro ruolo, non può che conseguire che una delle modalità per sentirsi più riconosciuti e apprezzati sarebbe quella di modificare il quiz della patente. Per gli insegnanti, infatti, ciò che è sbagliato nel sistema attuale è che non c'è una vera volontà, istituzionale e politica, di trasformare l'esame della patente in qualcosa di serio. L'esame, per come si configura, viene descritto come una modalità perfetta per valutare l'abilità a destreggiarsi tra le trappole linguistiche dei quiz. A tal fine, alcune delle persone intervistate fanno delle proposte concrete per migliorare la situazione; un esempio in questo senso ci viene fornito dalla titolare di un autoscuola della semi-periferia di Milano.

“L'unico esame sensato è quello l'orale. Non è facendo le domande a trabocchetto che capisci se uno ha capito come si deve comportare. D'altronde però non sarebbe possibile da gestire, troppo lungo rispetto alla quantità di quiz che riesci a fare in una mattina. Però sarebbe l'unico sistema per capire se hanno effettivamente capito determinati concetti. Io dico sempre che chi ha scritto quei quiz era un maniaco sessuale con disturbi psichici” (auto_11)

Questo è uno dei motivi di tensione tra motorizzazione e autoscuole: il fatto che l'esame sia organizzato in questo modo significa che il ruolo delle autoscuole non è riconosciuto o è sottovalutato dalle istituzioni, e viceversa. Finché l'esame è solo un momento per tendere tranelli e testare la comprensione di un italiano arzigogolato, il loro ruolo non verrà riconosciuto. Un titolare, che si auto-definisce un barone di questo settore, lamenta il fatto che esso risponde meramente a logiche di tipo burocratico più che a quelle del buon senso.

“Innanzitutto c'è un problema che considerano tutte le risposte sbagliate con la stessa gravità. E questo è sbagliato. Quindi uno può rischiare che ti fa un errore sulla precedenza ed è promosso. Uno invece te ne fa 4 su argomenti tipo la carta di circolazione, ci sono delle domande assurde. Hanno costruito di quelle cose che ci sono veramente assurde. Tipo una in cui c'è un cartello che ce ne saranno 3 in tutta Italia (il cartello n. 269). Alla stazione di Porta Garibaldi c'è. Praticamente ti chiedono se, una volta che hai caricato la macchina sul treno, puoi dormire in macchina. Ci sono domande assurde ... comunque l'ingegnere che ha fatto questa domande ... ma cosa c'entra con la sicurezza stradale. Anche se questo ti risponde che sì puoi dormire in macchina, mi dici cosa c'entra con il problema di dare la

patente alle persone. Ci sono delle robe che devi sapere, altre invece no” (auto_10)

Un aspetto che mi ha molto stupito molto è che questa insoddisfazione per i test teorici non si limita solamente a quello per la patente, ma è estesa anche alle modalità con cui vengono organizzati i corsi e gli esami per diventare insegnanti di scuola guida. Questo significa che anche chi ha il compito di istruire i nuovi guidatori è stato, a sua volta, formato seguendo una logica che predilige un sapere di tipo strumentale. Una delle intervistate riferisce che, almeno ai suoi tempi, anche l'esame per prendere il tesserino da insegnante poteva essere considerato una farsa.

“Al corso più che altro impari a prepararti per l'esame. Non è una preparazione .. Almeno questo quando l'ho fatto io. Adesso diciamo che anche l'esame da insegnante è un pochino cambiato, nel senso che mira di più a valutare se tu sei grado. Infatti l'esame consiste: ci sono quiz e quelli te li devi fare. Poi c'è un tema che quando l'ho fatto io, per esempio, era quasi sempre sul motore, su cose farraginose, che poi stringi stringi non ti servono a molto. Certo lo devi conoscere ma non è che devi diventare un meccanico. Invece era tutto sul motore, veramente pesante. Adesso invece sono più sulla segnaletica e sul comportamento. E soprattutto valutano di più il modo in cui tu esponi l'argomento, che è più giusto. Sei valutato sia nei concetti sia nel fatto di essere capibile per gli altri” (auto_07)

Spesso, infatti, sono gli stessi insegnanti a perpetuare questo tipo di logica, aspetto emerso abbastanza chiaramente durante le osservazioni che ho svolte durante le lezioni di teoria. Sembra esistere, infatti, una discrepanza tra il sapere insegnato nell'ottica di aiutare gli allievi a passare l'esame di teoria e la conoscenza effettiva delle regole della strada, che si impara sul campo. Da questo punto di vista, quindi, la retorica utilizzata dalle autoscuole per legittimare il loro lavoro rimane più che altro nella sfera degli intenti.

“La lezione di oggi sarà su alcuni segnali, esordisce L.. Per riepilogare L. ricorda agli allievi che l'altro giorno hanno visto alcuni test trabocchetto. Sembrano esserci due registri: uno in relazione a un sapere strumentale all'acquisizione della patente, l'altro maggiormente connesso alla professionalità di ciascun insegnante. Ci sono quelli che ci credono di più e quelli che ci credono di meno in questo mestiere” (Appunti etnografici, quaderno 5)

Anche alcuni dei software utilizzati dagli insegnanti hanno delle applicazioni specifiche per i quiz che presentano trappole linguistiche o concetti esposti in maniera complicata. Nei pacchetti informatici utilizzati per la didattica viene prevista la possibilità di soffermarsi maggiormente, dando la risposta corretta e svelando il motivo della

difficoltà di tali domande. Un caso emblematico in questo senso è quello che riguarda alcune precedenze. Solitamente per risolvere i quiz sulle precedenze bisogna seguire una regola semplice, ma efficace: il veicolo che ha la destra della sua traiettoria libera è il primo che passa. Le domande numero 617, 638 e 642 sono esempi di precedenze in cui tutti i veicoli raffigurati hanno la destra della traiettoria occupata; bisogna dunque impararli a memoria perché altrimenti non si può conoscere la risposta. Essendo le possibilità di sbagliare al test della patente abbastanza ridotte (4 errori su 30 domande), gli insegnanti a lezione insegnano il trucco per risolvere, senza errori, queste domande (Appunti etnografici, quaderno 3).



Nel corso degli anni le autoscuole si sono costituite in associazioni di categoria e hanno provato a incidere sulle scelte che riguardavano il loro lavoro, senza però grandi risultati. I lavoratori delle autoscuole lamentano l'incapacità di queste associazioni di essere incisive, sia per quel che riguarda le scelte istituzionali in merito al loro lavoro, sia nella costruzione di un'immagine pubblica delle scuole diversa da quella che circola. Una titolare racconta in prima persona la sua esperienza in una di queste associazioni.

“In più purtroppo non abbiamo un’associazione che sia in grado di portare avanti determinati discorsi. E infatti da lungo tempo mi son tolta perché io ero socia dell’Unasca, e poi c’è anche la Confedertaai, ma gli ho mandati al diavolo tre o quattro anni fa dopo l’ennesima volta che ... Era successo qualcosa in televisione. Mi pare a Striscia la notizia, avevano fatto vedere l’ennesima scuola guida corrotta. Subito, qualche giorno dopo, c’era stato sai quel programma che c’è Oggi al parlamento. Era basato sulla sicurezza e quando c’è da parlar male le autoscuole sono sempre in prima fila, quando c’è da parlar bene mai. C’era il ministro dei trasporti, uno dell’ACI (che tra l’altro è come se fosse un’agenzia pratica auto però più in grande e non vedo che cosa abbia a che fare con le patenti e la didattica) e non mi ricordo chi altro, forse il capo della polizia stradale. Di rappresentanti nostri non c’era nessuno. Io devo pagare una quota a un’associazione che quando c’è da farsi sentire è assente. Allora li ho mandati a quel paese e infatti non è cambiato nulla” (auto_11)

Le responsabilità dell'immobilismo in cui versano le autoscuole sembrano ricadere sui diversi attori coinvolti: le istituzioni hanno costruito un *framework* legale specifico a cui

le autoscuole si sono adattate riproducendone la logica e, in questa situazione, gli allievi utilizzano i corsi di autoscuola per acquisire informazioni, trucchi e dritte che studiando da soli non potrebbero conoscere.

4.2.3 Cosa si insegna a scuola guida: la pratica

Dall'analisi del materiale empirico emergono due cornici principali attorno le quali si organizzano i discorsi e le rappresentazioni che gli istruttori hanno rispetto al loro lavoro di insegnamento pratico della guida. Questi due *frame* sono connessi a due problematiche specifiche del contesto in cui operano le autoscuole. Abbiamo già cominciato a delineare questo scenario fatto di relazioni istituzionali, logiche burocratiche e scambi economici. Per quel che concerne la trasmissione delle competenze tecniche che definiscono il saper guidare, il problema principale per gli istruttori è che chiunque abbia conseguito la patente da almeno dieci anni può, per legge, insegnare a guidare. Questo primo aspetto è particolarmente importante, non solo perché da un punto di vista psicologico è alienante non sentirsi apprezzati per la propria professionalità, ma soprattutto perché produce una serie di conseguenze pratiche sulla qualità della guida di molti automobilisti. Sollecitati a descrivere le modalità attraverso cui insegnano a guidare, gli istruttori parlano di un processo che va dalla presa di confidenza con l'abitacolo e si sviluppa fino ad arrivare all'incorporazione di nuove capacità pratiche.

“Beh ... ci vuole esperienza .. ci sono dei protocolli. Nelle autoscuole si rispettano dei protocolli, degli standard. Nella prima guida porti lo studente dove c'è poco traffico, cominci a dirgli che ci sono i comandi, come sono le posizioni delle marce e tutti gli organi di manovra. Ci sono secondo me .. le prima guide sarebbe interessante farle su simulatore. Così impari e prendi dimestichezza, ma questo lo puoi fare anche in strada. Poi quando questo ha imparato la posizione delle marce, come s'impugna il volante ecc. allora cominci a insegnare ... non lo devi buttare subito nell'acqua alta, si comincia nell'acqua bassa. Poi dipende molto dalla persone. Infatti quello che è difficile in questo lavoro è capire la psicologia dell'allievo. C'è quello con cui puoi essere più duro, quello che invece va in panico. Ma se un istruttore è bravo poi entra in sintonia. Il problema è che molti si emozionano. Noi, insegnanti vecchi, modestamente i nostri allievi non si emozionavano all'esame. Perché arrivavano già martellati. Per loro l'esame era un momento di liberazione” (auto_10)

Da molte interviste agli addetti ai lavori emerge però un problema. Così come nel caso del test teorico, anche per l'esame di guida esiste una discrasia tra il modo in cui si impara a guidare a scuola guida e ciò che succederà quando gli allievi saranno patentati e guideranno in autonomia. Così, platealmente, mi risponde un titolare

“Allora, nelle lezioni di guida tutto è finalizzato al giorno dell'esame, perché come si guida il giorno dell'esame poi non si guida più perché nessuno fa le curve in seconda, da la precedenza ai pedoni sulle strisce pedonali. Poi noi conosciamo gli esaminatori. Sai che c'è quello col pallino per la retromarcia, chi è attento a come si mettono le mani sul volante. C'è chi preferisce la guida brillante e c'è chi ha paura. Quindi ripeto anche le persone che sanno guidare, s'informano e bisogna dire loro che all'esame devono guidare così o cosà” (auto_03)

Questo è il secondo *frame* ed è quello entro cui, a livello istituzionale, viene interpretata la guida. Tale credenza è diffusa anche tra gli allievi che, a volte senza nessuna esperienza di guida, hanno già ben chiaro che, una volta conseguita la patente, guideranno in modo diverso. Questo è dovuto anche al fatto che, come abbiamo sottolineato in precedenza, gli allievi hanno delle idee che sono pregresse al loro arrivo in autoscuola anche in merito a come 'normalmente' le persone guidano e quali sono le regole informali che governano le strade cittadine. Un'allieva descrive così la discrepanza tra i due modi di guidare.

“I miei amici hanno una guida diversa. Ho notato che comunque dalla scuola guida alla guida normale è diverso. Anche i miei genitori. I miei non è che guidano sempre con due mani sul volante o tutto quello che dicono loro delle scuole guida. Sì ok, quando partono guardano se lo specchietto è a posto, anche se la macchina è loro e quindi lo specchietto è sempre quello. Però è diverso perché magari anche solo quando scendi dalla macchina che devi girarti persino per guardare quando apri la portiera. Loro non lo fanno. Sì forse guardano lo specchietto. Oppure un'altra cosa che ho notato è che quando per esempio fai le rotonde, che qui ti dicono di mettere la freccia sinistra per entrare nella rotatoria. Beh! I comuni mortali non lo fanno. Questo perché è una cosa che si fa, viene spontanea, tutti sanno il senso della rotatoria e quindi inutile. A scuola guida insegnano queste cose perché sono pignoli... non lo so. Sarà così la tecnica per superare l'esame” (al_03)

Seppur non esplicitamente, sono gli stessi istruttori che trasmettono il messaggio secondo cui non è l'autoscuola il luogo in cui si impara a guidare, bensì la strada, grazie all'esperienza diretta, mentre alle lezioni di guida si apprendono le conoscenze di base, utili soprattutto per passare l'esame di guida. Essendo gli esempi che gli allievi vedono intorno a loro negativi, è ovvio che essi abbiano già una certa mentalità. Così si esprime

un giovane allievo incontrato alla periferia di Milano.

“Alcune sono veramente scomode, non tutte, non dico il divieto d'accesso, oppure quando ti dicono che non si può fare inversione a U. Però alcune infrazioni che non sono proprio gravi, perché alcune regole sono veramente scomode. Tipo: non ti puoi fermare e non puoi sostare. Cioè è un po' ridicolo, lo vedi in giro come fa la gente. Su queste cose qua, secondo me, è cercare il pelo nell'uovo. Mentre su altre, non so sul sorpasso sarei un po' più attento” (al_04)

Saper guidare si configura come l'incorporazione di un automatismo che avviene principalmente attraverso l'esperienza e la pratica quotidiana. Questo significa, a mio avviso, che, in modo più o meno consapevole, in autoscuola si insegna un modo di guidare quasi esclusivamente finalizzato all'esame. Un intervistato, un uomo sulla settantina che lavora e dirige un autoscuola da almeno 40 anni, descrive con queste parole lo iato tra guida in autoscuola e guida in strada.

“Guida scolastica ... È una guida carica di significato, un po' esagerata. Non devi fare errori ... anche quelli che nessuno segue. Però se l'esame deve essere un momento formativo allora è importante che le persone almeno in quel momento guidino in un modo preciso. Se questa adeguatezza della guida ti rimane anche dopo è anche meglio” (auto_10)

Questa discrepanza tra modo di guidare per l'esame e quello su strada mette in crisi l'immagine che gli istruttori hanno di sé. Se è vero che sono dei professionisti e che il loro ruolo è quello di formare dei buoni guidatori, allora il sistema attuale non è adeguato alle finalità che le autoscuole si pongono. Infatti, dalle interviste, mi sembra di cogliere due modalità attraverso cui, in termini discorsivi, viene elaborata questa frustrazione. Un primo approccio, è quello in cui gli istruttori si lamentano di come è organizzato il loro lavoro e, nel fare ciò propongono e suggeriscono modifiche all'attuale sistema.

“E poi gli esami sono una cosa scandalosa. Dovrebbero essere un pochino più vari, in più situazioni, sentire il parere dell'istruttore, anche quello è importante! Se quello è un professionista serio, se l'allievo ha delle carenze, mi dispiace te lo dico. Perché poi succedono quelle situazioni strane per cui c'è il caso di chi è preparato poi va all'esame e si emoziona e il caso di quello che è un cane ma ha fortuna. Poi è comunque vero che poi l'esperienza te la fai sulla strada. Ce da dire che quando fai l'esame hai in mano la patente non è che sai guidare. Per saper guidare dovresti guidare in qualsiasi situazione anche di pericolo, che per fortuna quando fai le guide non c'è, però così non sai valutarti, perché l'esperienza non ce l'hai. Forse ci vorrebbe un pochino più di serietà. Ma questo più che da noi dipende dalla motorizzazione” (auto_07)

Altri invece si indignano e prendono ad esempio altri sistemi europei, considerati migliori, più innovativi e più efficaci ai fini della formazione di guidatori preparati ad affrontare le difficoltà della strada.

“Credevo che fosse altro la scuola..appunto credevo che fosse La Scuola. Le autoscuole dovrebbero avere il ruolo che hanno in Germania o in Svizzera ovvero fare le autoscuole senza andare a cercare il significato di parole.. ma che significa questo! Noi dobbiamo imparare a guidare! A mettere le ruote, a frenare! La gente frena .. il 90% frena e schiaccia la frizione e schiacciare la frizione significa perdere aderenza e non controllare più il veicolo. Anche l'esame di guida non è attendibile. Prima c'era un libretto personale in cui gli istruttori esprimevano un giudizio, che comunque non era assolutamente tenuto in conto .. perché questi esaminatori si riempiono ancora la bocca nel dire “il mio giudizio è insindacabile”. Guardi, circa due mesi fa stavo mettendo le mani addosso a un esaminatore. Si è inventato una mancata precedenza, ma proprio inventata. Avevo alla guida una ragazza di un'educazione rara di questi tempi. Adesso un lava cesso è assunto dopo 40 ore di corso e diventa esaminatore .. non si possono dare le mansioni a certe persone. Si possono dare dei soldi per vivere dignitosamente ma non certe mansioni così importanti” (auto_08)

Un secondo approccio, già emerso in relazione ai quiz teorici, riguarda la trasmissione del sapere associato alla guida e vede la maggior parte degli istruttori adeguarsi al *frame* istituzionale, in cui guidare non è considerata un'azione sociale significativa. Il caso che segue è un esempio emerso durante le osservazioni da me effettuate durante il corso di teoria in una scuola guida del centro. Nell'affrontare i diversi argomenti d'esame l'insegnante (che è anche istruttore) è sempre stato molto attento nel portare su un piano pratico, con esempi concreti di situazioni di guida, i contenuti delle norme del Codice della strada. Nonostante ciò si esprime in questo modo parlando dell'atteggiamento migliore da tenere in sede di esame.

“Fate vedere agli esaminatori che vi fermate prima della riga dello stop. E poi dite “mi scusi signor esaminatore, posso andare un po' più avanti che non ci vedo?”. No, non ditegli così se no pensa che lo prendete per il culo. Perché loro sono un po' fissati con certe cose. Se vedono che andate sopra la riga vedrete l'esaminatore dallo specchietto che comincia ad andargli in subbuglio lo stomaco” (auto_15 – appunti etnografici)

L'istruttore non sottolinea il fatto che fermarsi alla riga dello stop sia importante perché altrimenti si rischia un incidente, ma mettendo in evidenza il fatto che gli esaminatori hanno delle manie e che, se si vuole superare l'esame, bisogna accontentarli. Sembra, dunque, che a scuola guida sia possibile accedere a piccole informazioni, dettagli e

trucchi, che faciliteranno la ben riuscita degli esami. Questo esempio mostra come, anche involontariamente, ci sia un'adesione alla logica burocratica che governa il sistema delle patenti. In primo luogo, infatti, le autoscuole si sentono, e sono, impotenti rispetto al sistema legislativo che le governa. Esse non possono nulla contro le regole e le norme imposte dal Ministero e, spesso, la conseguenza pratica di questa situazione è quella di accettare la logica. Questo atteggiamento di tipo passivo, ricorda ciò che Blau (1973: 69) chiama «eterogenesi dei fini», ovvero quelle situazioni in cui un'organizzazione tende a dimenticare (o ad accantonare) le proprie finalità esplicite (insegnare a guidare), assumendo l'auto-perpetuazione del sistema come fine in sé (insegnare a guidare per l'esame). Inoltre, questo atteggiamento è anche conseguenza della peculiarità del ruolo delle scuole guida che, come abbiamo visto, è costituito da una doppia anima: quella commerciale, che prevede la soddisfazione del cliente, e quella didattica, che presume la trasmissione di conoscenze utili per affrontare la strada. Soprattutto quando si parla di lezione di guida, il discorso del denaro emerge abbastanza chiaramente. Un discorso abbastanza diffuso, coerente con il *frame* istituzionale che afferma che chiunque può insegnare a guidare perché le competenze di guida si acquisiscono più che altro con l'esperienza, vede le lezioni di guida come uno dei modi che le autoscuole hanno di fare soldi sulle spalle degli allievi. Per questo motivo, durante le interviste, gli operatori mettono continuamente in evidenza il tema del denaro, sempre in opposizione al loro ruolo di formatori.

“[Il sistema patente] Non funziona bene perché non.. chi fa le leggi in Italia non ha idea di come funzionino le cose. Mi creda che non lo dico per una questione economica, ma lo dico a livello di lavoro. Da un lato hanno reso più difficili gli esami di guida, nel senso che adesso durano 20 minuti, devi fare tutte le manovre, ecc. In compenso hanno tolto il numero minimo delle ore di guida obbligatorie, una volta esistevano almeno 8 ore di guida obbligatorie” (auto_11)

Nel brano d'intervista che segue, l'insegnante sottolinea come il rapporto qualità del servizio offerto e denaro sia costituito da un processo di negoziazione con i clienti stessi: ci sono allievi interessati a imparare a guidare e altri, invece, che sono interessati solamente a superare l'esame.

“Ci abbiamo messo un po' a cambiare il giro di clienti. Perché quando metti i prezzi troppo bassi, è vero che ti arrivano tanti clienti però che clienti sono? Non sono proprio quel tipo di gente che ti ascolta. Magari tu gli dici “guarda, fai la

lezione di guida che ti serve” e questi ti rispondono “No, non la faccio non me ne frega niente”. Cioè cose del genere. Non hai questa collaborazione da parte loro” (auto_09)

Riportando questi esempi, non voglio affermare che nessun istruttore prenda sul serio il proprio lavoro. Come emerge da molte interviste c'è una continua tensione tra illegittimità/valorizzazione del ruolo, strumentalità/approfondimento della formazione, educazione/esami come finalità del corso di guida. Alcuni discorsi, come quello che segue, puntano infatti a una visione olistica delle conoscenze e competenze di guida.

“Sembra quasi che la teoria venga presa come qualcosa di astratto che poi non viene ricollegato alla guida. Io invece cerco sempre di dirlo .. la prima cosa è la teoria .. se non hai una buona importazione teorica..poi è difficile quando sei in strada...anche perché anche gli esaminatori a volte fanno delle domande su i segnali o fanno dei trabocchetti che se non conosci il cartello o la regola sbagli” (auto_04)

In casi come questo, sono sia le autoscuole sia gli allievi che sottolineano il fatto che saper guidare consista nel coniugare i diversi tipi di conoscenza. Le conoscenze teoriche, legate al saper leggere il linguaggio dell'ambiente esterno all'abitacolo (segnali, precedenza, etc.), sono inutili se non vengono abbinate e a quelle pratiche, connesse all'interazione materiale tra automobile e corpo del guidatore. E viceversa: se non si acquisiscono entrambe queste capacità di gestione della situazione, non si può dire di saper guidare.

“Appena mi arriva il foglio rosa comincerò a guidare un pochino. Anche S. (l'insegnante) ci ha detto che dobbiamo andare di pari passo. Imparare la teoria e la pratica insieme” (al_15)

Da alcune interviste emerge che per imparare a guidare bisogna procedere per gradi. Come messo in luce dall'intervista che segue, l'iter che solitamente viene seguito per prepararsi agli esami parte dalla teoria, senza la quale non si potrebbero interpretare i messaggi (segnali, precedenza, ecc.) che provengono dalla strada.

“Quando vado in giro ripasso. Ne vedo uno [si riferisce ai segnali] che non mi ricordo bene e lo leggo. All'inizio facevo sette o otto errori adesso ne faccio due o tre. Insomma va bene, no?” (al_14)

Questo processo di lento cambiamento avviene anche in riferimento alla relazione materiale col veicolo. Se hanno già provato a guidare, gli allievi stanno attenti a quel che fanno i guidatori intorno a loro e cercano di memorizzare e imitare.

“Quando ero piccolo mi ricordo che mi sedevo sempre dietro. Adesso invece guardo mio padre quando guida, come guida e cerco di imparare” (al_16)

In altri termini si può dire che attingono a diverse risorse per ampliare la propria conoscenza e aggiungere elementi rispetto a ciò che stanno apprendendo in autoscuola.

4.3 Considerazioni conclusive: diventare guidatori come questione (a)morale

A partire dalle considerazioni fatte in questo capitolo si può concludere che le autoscuole sono un luogo interessante per osservare come la patente e il guidare vengono interpretati dalle istituzioni politiche che hanno il compito di organizzare e governare questo delicato aspetto della vita sociale e individuale e come questo *frame* istituzionale influenzi le pratiche lavorative delle autoscuole, nonché il pensiero di senso comune.

“Il problema è che la finalità è la promozione! [L'allievo] Si può trovare anche male, ma se alla fine ha la patente, chi se ne frega. Se invece è bocciato, difficilmente riconosce che l'errore è stato suo. Non è che uno scende dalla macchina e dice “Ha fatto benissimo a bocciarmi”. Cioè .. c'è poca capacità di autocritica” (auto_03)

Guidare, inoltre, non è una competenza che, una volta acquisita, l'individuo mette in atto solamente nella sua vita privata, perché si tratta di un'azione dalle enormi conseguenze sociali: imparare a guidare significa avere la possibilità di muoversi in strada e, se non adeguatamente formati, i guidatori possono mettere a rischio la propria e l'altrui sicurezza. Proprio per queste sue caratteristiche, guidare è un'azione sociale, una pratica che necessita non solo la conoscenza delle regole del Codice della strada e delle competenze tecniche nell'uso del veicolo, ma dovrebbe riguardare, in maniera più approfondita, anche le modalità con cui i guidatori si relazionano con gli altri utenti della strada e una maggior comprensione del carattere civico di questa attività. Se sulla strada possiamo trovare dei guidatori bravissimi, ovvero individui che hanno già incorporato quelle conoscenze che permettono il controllo del veicolo e della situazione, questo non implica che essi vogliano subordinare le proprie esigenze individuali al rispetto per gli altri utenti della strada. Ciò che a mio avviso è interessante notare è come l'individualismo, così fortemente incorporato dall'oggetto automobile, è qualcosa

che la persona, una volta assemblata con la macchina, possa assorbire per osmosi, e viceversa. Non si può, infatti, ignorare che, per esempio, anche se la sicurezza stradale è ormai considerata da molti esperti un problema culturale (De Cristofaro Longo, 2002), nell'esperienza quotidiana non esistono strisce pedonali che fermino un guidatore che ha fretta, non esiste ciclista che non abbia rischiato che gli venisse aperta la portiera in faccia, non esiste pedone che non abbia aspettato diversi minuti nonostante il diritto di precedenza e non esiste automobilista che, alla prima distrazione o per una reazione un po' lenta, non sia stato insultato da qualche altro guidatore. Questi sono aspetti molto importanti da tenere a mente, soprattutto nell'ambito dell'intervento pubblico in materia di circolazione stradale e di mobilità sostenibile (quantomeno dal punto di vista sociale).

Le autoscuole sono un punto di osservazione privilegiato per comprendere come la rilevanza di certe pratiche sociali vengano, o meno, riconosciute dalle istituzioni e come certe situazioni di rischio vengano, o meno, perpetuate dalla limitatezza delle logiche burocratiche. Nel caso specifico di Milano, le autoscuole sembrano sentirsi in dovere di giustificare il loro lavoro visto che il contesto in cui lavorano è caratterizzato da un alto livello di conflittualità e sfiducia e data la logica dominante, che delegittima l'importanza della formazione dei nuovi guidatori. Abbiamo infatti visto come esse si descrivano come gli unici enti in grado di fornire un'educazione stradale vera e propria, fatta di nozioni sul Codice della strada, di competenze tecniche sul veicolo e, soprattutto, di trasmissione di una determinata mentalità. Inoltre, le modalità di rappresentare il guidare tengono conto della intricata relazione esistente tra conoscenze teoriche e competenze tecniche. Insegnare a guidare, infatti, viene articolato come un lavoro molto complesso che non si esaurisce nella sola acquisizione di questo corpus di conoscenze, ma nella loro integrazione. Come emerge da alcune delle interviste sopra riportate, gli insegnanti e gli istruttori sentono, come parte del loro compito lavorativo, di dover trasmettere, in modo integrato, un sapere teorico e tecnico, fatto anche di senso civico ed educazione stradale.

Da quanto detto finora sembra che, se da un lato le autoscuole chiedono un riconoscimento del loro ruolo pedagogico, per usare la terminologia di Bourdieu, dall'altro più che trasmettere un *habitus* specifico ai loro allievi, sono essi stessi soggetti

d'incorporazione dell'*habitus* che caratterizza il contesto istituzionale in cui operano.

Se, come afferma Bourdieu e Passeron,

Il lavoro pedagogico (...) ha come effetto quello di produrre individui durevolmente e sistematicamente modificati da un'azione prolungata di trasformazione tendente a dotarli di una stessa formazione durevole e trasponibile (*habitus*), cioè schemi comuni di pensiero, di percezione, di valutazioni e di azioni. (Bourdieu e Passeron, 2006: 252)

allora possiamo affermare che le autoscuole non sono in grado, da sole, di svolgere questo lavoro. Innanzitutto perché i corsi di teoria e pratica durano troppo poco per installare negli allievi disposizioni in grado di sostituire il bagaglio di interpretazioni, derivanti da altre forme di socializzazione, e, in secondo luogo, perché sono le stesse autoscuole a riprodurre determinati schemi di interpretazione della guida che stanno all'interno della logica burocratica che essi stessi criticano. La logica istituzionale interpreta la guida come un'azione che non ha bisogno di una veste morale; questo, ovviamente, produce delle ripercussioni nel modo in cui vengono promulgate le leggi, nel modo in cui le autoscuole lavorano, nel modo in cui gli allievi (e i privatisti) imparano a guidare e nel modo in cui la guida è interpretata a livello di senso comune.

Capitolo 5

Il guidatore-auto: corpi, lamiere e incorporazione

Nel precedente capitolo abbiamo discusso il contesto istituzionale all'interno del quale si diventa guidatori a Milano; in queste pagine, invece, viene sistematizzata quella parte del materiale empirico che concerne l'incorporazione delle conoscenze che consistono il saper guidare. Non si può, infatti, analizzare questo processo senza un continuo rimando al contesto socialmente adibito alla formazione dei nuovi guidatori. I protagonisti di queste forme d'incorporazione sono sostanzialmente due: da un lato, abbiamo gli allievi che, nel loro percorso all'interno delle scuole guida, subiscono, seppur in modo limitato, dei mutamenti in termini di schemi di azione e percezione; dall'altro, troviamo i veicoli, gli oggetti materiali che, nella loro interazione con i corpi degli allievi, producono senso e azione sociale. Nelle analisi che seguiranno, mostrerò la rilevanza che assumono questi due elementi nel più ampio processo di costruzione sociale del guidatore, esplorando, in particolare, le diverse fasi che portano le conoscenze, il corpo e il veicolo a costituirsi entro un unico attore.

Nel corso del capitolo, guidare verrà interpretata come una pratica situata nello spazio e nel tempo che, alla stregua della cultura del *fitness* studiata da Roberta Sassatelli, può servire da esempio per comprendere la rilevanza sociologica del corpo. Infatti,

Essa ci offre l'occasione di studiare i corpi in pratica: di considerare cioè alcune pratiche fisiche ampiamente diffuse, relativamente omogenee e standardizzate nei paesi occidentali nonché dal forte contenuto simbolico epocale, che sono, allo stesso tempo, potentemente radicate nella materialità dei corpi (Sassatelli, 2002: 430)

Inoltre, la pratica del guidare ci consente di comprendere come le idee circolanti sulla mobilità si siano profondamente trasformate con l'avvento dell'era dell'automobile, anche grazie alla particolare forma di interazione materiale tra corpi e veicoli che essa permette. Il guidatore, come vedremo, è un essere che incorpora questi mutamenti: la sua percezione e i suoi gesti sono fuse insieme, si esprimono in azioni quotidiane concrete che, in quanto routinarie, non richiedono interpretazioni coscienti. Come afferma Dant, le pratiche sono sempre situate in contesti specifici, hanno un inizio e una

fine, e sono compiute da un corpo, inteso come integrazione del sé con la fisicità biologica degli attori sociali e materiali coinvolti.

Il processo di comunicazione tra umani e oggetti è 'pragmatico' nel senso che il significato è contingente alla situazione corrente e continuamente si rivela durante l'interazione con l'oggetto. È però particolarmente difficile averne acceso perché, nella vita ordinaria, esso è così familiare che raramente lo notiamo a meno che le cose vadano male, perché il significato scambiato tra la persona e la cosa non è direttamente disponibile all'osservatore (Dant, 2008: 15)

In questo capitolo mi pongo come obiettivo quello di analizzare le interpretazioni date alle pratiche e alle interazioni materiali per come emergono dal mio campo d'indagine con lo scopo di coglierne la rilevanza che assumono a livello sociale e sociologico.

Il capitolo si apre con una discussione dell'idea che si diventa guidatore attraverso una serie di azioni e un uso disciplinato del corpo che lentamente porta a un processo di incorporazione di determinate pratiche, tenendo a mente però la distinzione, delineata nel capitolo precedente, tra il tipo di sapere insegnato da insegnanti e istruttori di scuola guida e le effettive conoscenze incorporate. Anche in questa fase dell'analisi del materiale empirico utilizzerò la sistematizzazione del concetto di *habitus* proposta da Wacquant, il quale evidenzia che questo concetto

Pone la capacità pratica a un livello al di sotto di quello cosciente e discorsivo (...) l'apprensione cognitiva è di poco aiuto (e può perfino essere di serio impedimento sul ring) se non si è fatta propria la tecnica a livello corporeo (Wacquant, 2009: 11)

Vedremo nel corso delle analisi come questo aspetto possa considerarsi valido anche per la guida. Per studiare l'importanza assunta dalla relazione materiale tra l'automobile e i corpi e dai processi di incorporazione delle conoscenze e competenze associate alla guida, utilizzeremo come risorsa euristica principale la metafora dell'assemblaggio guidatore-auto. Il corpo, infatti, ha un ruolo fondamentale nell'apprendimento dei meccanismi teorici e pratici che compongono ciò che viene definito saper guidare, ma è solo nella relazione col metallo, i pulsanti e le leve del veicolo che è possibile portare a termine quest'azione.

Infine, a partire dalle differenze che emergono nelle esperienze di guida degli allievi, analizzerò le forme di mantenimento di sistemi di potere e disuguaglianza, altra proprietà individuata dallo stesso Wacquant:

L'habitus indica che l'insieme di disposizioni varia a seconda della posizione e della traiettoria sociale: individui con esperienze di vita diverse hanno sviluppato modi di pensare, sentire, agire diversi. (Wacquant, 2009: 11)

In connessione con questo aspetto si può affermare che è il genere la variabile che maggiormente influenza le modalità con cui gli attori sociali (allievi, insegnanti, istruttori e titolari) articolano le loro interpretazioni sulla guida, il loro modo di relazionarsi materialmente al veicolo e i loro modi di guidare. Vedremo, infatti, come nelle narrazioni sulle diverse esperienze di guida, tendenzialmente, gli intervistati nominano il posizionamento di genere come variabile fondamentale. Visto che guidare è in primo luogo un'esperienza corporale, i modi di descrivere le interazioni col veicolo non possono che partire dai corpi e dalle specificità, culturali e biologiche, che li caratterizzano.

5.1 Pseudo-disciplinamento e incorporazioni

Come ho dimostrato nel precedente capitolo, insegnare a guidare si configura come la trasmissione di un sapere che è sì tecnico, legato cioè alla capacità di far muovere il veicolo, ma che è anche relazionale e riguarda la capacità, del futuro guidatore, di gestire lo stress derivante dal traffico, di leggere i segnali che arrivano dalla strada e di prevenire i pericoli. Questi temi si connettono a quello della sicurezza stradale che è centrale nel lavoro delle autoscuole per diversi motivi. Innanzitutto perché le conoscenze che vengono insegnate derivano principalmente dal Codice della strada che, proprio attraverso la regolazione della circolazione, tenta di ridurre il rischio di incidentalità. In secondo luogo, la sicurezza stradale è la base, solida e condivisa, su cui gli insegnanti e gli istruttori cercano di costruire il proprio tentativo di essere riconosciuti come professionisti. È proprio questo, infatti, uno dei temi su cui insistono molto gli operatori, nel cercare di proporre le autoscuole come enti in grado di incidere sulle proporzioni del fenomeno perché, affermano, è solo grazie a una migliore formazione degli allievi che si può ridurre effettivamente il rischio di incidentalità.

Durante le osservazioni sul campo mi è capitato di assistere a una lezione, tenuta da una psicologa dell'ASL di Milano, sul tema “Alcol e droghe alla guida”. Il ruolo delle

autoscuole in questo tipo di attività sta crescendo moltissimo negli ultimi anni¹, anche grazie al fatto che l'Istituto Superiore di Sanità le ha individuate come enti decisivi per la diffusione di messaggi volti alla prevenzione.

In questo ambito emerge il ruolo strategico delle autoscuole quale contesto ideale per veicolare le informazioni relative alla prevenzione degli incidenti stradali, per motivi che si possono così riassumere: diffusione capillare sul territorio e profonda integrazione socio-culturale; contatto con un target mirato; collaborazione già in atto con le istituzioni scolastiche; accordi già intervenuti in molte realtà locali con gli enti territoriali per favorire corsi di educazione stradale e di formazione dei conducenti; preparazione specifica degli insegnanti e istruttori; attenzione del discente legata all'aspettativa del rilascio della patente di guida (ISS, 2004)

Secondo l'antropologa Mary Douglas (1991), il rischio si definisce in considerazione della frequenza prevista di effetti indesiderati causati dall'esposizione a un evento particolare. L'atteggiamento nei confronti del rischio, tuttavia, non è comprensibile se si analizza solamente l'aspetto concernente la valutazione del pericolo; in realtà esso rimanda più profondamente al valore (positivo o negativo) che l'orientamento culturale assunto dall'individuo attribuisce all'azione stessa. In altri termini, gli individui giudicano in modo differente le azioni pericolose a seconda dei propri riferimenti culturali e valoriali, per cui, nella valutazione del rapporto fra i costi e i benefici portati da un determinato comportamento, non è scontato che la prudenza abbia la meglio sull'azione rischiosa. Ne è un esempio lo stralcio d'intervista che segue:

“Io ho provato a guidare. Però io sono uno che ... me lo dice anche l'istruttore. Io tendo a schiacciare l'acceleratore. Però..io non me ne rendo conto. Lo schiaccio. Penso che io andrò veloce ma cercherò di essere prudente. Anche i miei amici, nessuno va a 50 all'ora, nessuno guida mai con 2 mani sul volante. Qui ti insegnano a guidare in un certo modo, ma poi quando guidi da solo è diverso,. Per cui ognuno guida come si sente e come gli piace” (al_16)

La differente valutazione individuale del rischio connesso alla mobilità, la diversa interpretazione dei concetti di devianza e normalità danno forma alle rappresentazioni culturali e valoriali attraverso le quali gli attori sociali attribuiscono significato alla sicurezza stradale. Come nel caso delle interpretazioni sul guidare, anche per quel che concerne la sicurezza stradale gli atteggiamenti e i valori individuali si formano sulla base di ciò che viene definito legittimo dalla cultura dominante, unitamente alle

1 Sempre rispetto al tema della sicurezza stradale, nel territorio della Provincia di Milano è attivo un progetto chiamato “Ruote sicure” che prevede lezioni sui rudimenti della circolazione stradale pensate per i ragazzi del liceo e che coinvolgono gli insegnanti di diverse autoscuole della provincia.

prescrizioni informali che derivano dalla cultura del proprio sotto-gruppo di riferimento (che ripetiamo può essere legata all'appartenenza di genere, oppure all'età, o agli stili di vita propri di specifici gruppi). Questi atteggiamenti e valori influenzano il rispetto delle regole formali dando forma a diverse interpretazioni delle norme. Il rispetto e l'interpretazione delle norme del Codice della Strada viene fortemente influenzato dalle regole informali che un individuo segue, e che derivano dall'immagine che la società nel suo complesso dà della sicurezza stradale, attraverso una serie di messaggi, formali o informali, veicolati dalle agenzie di socializzazione, dai media, dagli opinion leader, nonché dalle sotto-culture di appartenenza (giovanile, maschile, e così via). Da questa complessa interazione emergono differenti culture della sicurezza, che si strutturano intorno alla diversa interpretazione data ai concetti di libertà e velocità, nonché all'attenzione o meno per il rispetto delle norme (De Cristofaro Longo, 2002). Tanto è vero che, come emerge dalle parole di un'insegnante, sono molti gli allievi che pensano che guidare bene equivalga a guidare veloci.

“Qui sembrano tutti bravi e buoni..quando si fanno le raccomandazioni sull'alcol, sulla droga, sul comportamento, sul fatto di guidare veloci che non è detto che il fatto di guidare veloci significhino guidare bene ..e tutti ma no, figuriamoci, io qua io là io su io giù e poi dopo vedi la televisione e vedi quello che succede”
(auto_07)

Un secondo discorso utilizzato dagli operatori di scuola guida, per sottolineare l'importanza del loro ruolo nella formazione dei futuri guidatori, è quello della *road rage*. Abbiamo visto che il sistema patente funziona come sistema chiuso, risponde cioè a delle logiche interne, e che bisogna riconoscere il fatto che l'organizzazione attuale del sistema stesso partecipa alla configurazione delle modalità con cui le persone guidano e, in generale, interpretano la guida. Con questo voglio dire che le autoscuole, così come il Ministero e le altre istituzioni coinvolte, hanno una responsabilità politica rispetto al problema della *road rage*. Ciò nonostante, gli operatori delle scuole guida nominano la *road rage* proponendosi come agenzie in grado di provvedere a soluzioni in proposito. Nel far ciò le autoscuole mettono in atto un processo di ri-articolazione del concetto di *road rage* e in tal modo producono un'unità discorsiva che cerca di eliminare la loro responsabilità. Per esempio, un'intervistata racconta i problemi incontrati dal fratello, che fa l'istruttore, quando porta i ragazzi a fare lezione di guida.

“Ci sono state anche persone che ci hanno minacciato di dare fuoco all’autoscuola per delle cavolate .. per delle cose che sono successe in strada. Perché tu hai una persona che sta imparando e quindi magari non è molto pronta a ripartire al semaforo. Per questo cominciano gli insulti, le persone che suonano, ecc. Invece di pensare “Anche io una volta ero così!”. Infatti a volte quando i ragazzi mi chiedono: “Ma devo mettere la P di principiante sulla macchina dopo aver preso la patente?” Io dico sempre di non metterla perché è obbligatoria quando guidi col foglio rosa, però dopo aver preso la patente possono anche non metterla. E io dico sempre: “non metterla perché poi si accaniscono contro di voi, vi suonano, vi insultano, vi odieranno”. Almeno non lo sa nessuno e anche se andate male o se andate piano nessuno vi dirà nulla. Ma se mettete la P date un pretesto per essere presi di mira. C’è una cattiveria assurda” (auto_09)

Se come emerge dai dati del 2009 elaborati dall'ufficio statistico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, negli ultimi vent'anni la percentuale dei privatisti si è attestata con una media del 10.5% sul totale nazionale dei patentati, allora significa che la maggior parte dei guidatori è stata formata in autoscuola. Questo dato ci offre uno spunto interessante per analizzare il discorso sull'educazione stradale e civica portato avanti dagli operatori.

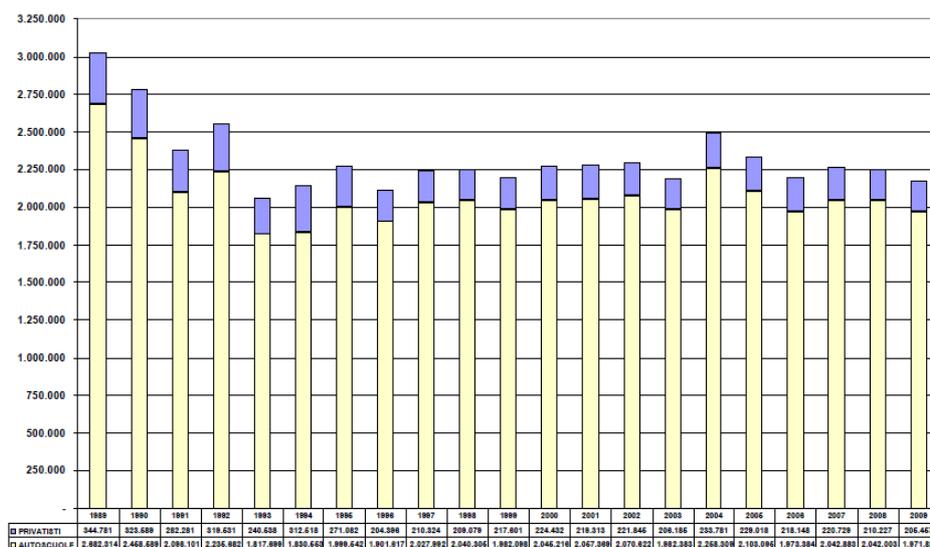


Tabella 1 – Prove d'esame (privatisti / autoscuole)

In linea di principio, l'enfasi posta su queste problematiche può essere interpretato come una presa di coscienza dell'importanza e della gravità delle conseguenze sociali provocate dall'*automobility*. Nella loro descrizione del reale le autoscuole omettono, invece, il fatto che esse non sono in grado di incidere effettivamente su tale criticità.

In generale, le altre negatività del sistema *automobility* sono sostanzialmente omesse dai

discorsi prodotti dalle autoscuole o vengono trasformate entro concetti che sostengono una certa rappresentazione dell'automobile. Per esempio, dalle osservazioni etnografiche raccolte all'interno delle lezioni di teoria emerge come l'inquinamento atmosferico non venga trattato come un problema ambientale causato dalle polveri sottili o visto in termini di qualità dell'aria. Al contrario, il problema viene articolato attraverso il concetto di guida ecologica, viene cioè ridotto a semplici manovre per la limitazione del consumo di carburante o ad azioni di manutenzione del veicolo. In relazione alla loro attività lavorativa, le scuole guida non possono che aderire alla rappresentazione dominante che vede la macchina come un bisogno fondamentale, anzi, sono esse stesse attori e produttori di questa visione egemonica. Le autoscuole partecipano, anche se in misura ridotta rispetto ad altre agenzie di socializzazione, a formare le culture dell'automobile degli allievi. Queste modalità di articolare le contraddizioni dell'automobile sembrano essere utili al doppio scopo di produrre e riprodurre una certa definizione del loro ruolo e di ottenere consenso e legittimità rispetto al contesto istituzionale in cui operano.

Secondo Packer (2003) la mobilità può essere interpretata come arena in cui analizzare nuove forme di governo della popolazione perché, soprattutto per quel che concerne l'*automobility*, essa è uno dei campi attraverso cui gli individui organizzano il loro mondo e la loro vita quotidiana. Muovendosi all'interno della teoria foucaultiana, l'autore afferma che

Bisogna considerare la sicurezza e il governo della mobilità non semplicemente come un bene comune, ma come parte integrante di una forma di governo che attraversa vari contesti, visto che multipli apparati statali e non prendono contemporaneamente parte alla legittimazione e disseminazione della sicurezza come bene pubblico e orientamento personale. (Packer, 2003: 137)

Le autoscuole sono uno tra questi enti. In quanto riconosciute socialmente come agenzie per l'educazione stradale, le scuole guida definiscono chi è un buon guidatore e chi non lo è e, alla luce della loro esperienza, sembrano aver elaborato almeno tre famiglie di indicatori che definiscono il 'saper guidare'. Per alcuni insegnanti saper guidare è una questione di abilità psicologiche e mentali ed è un'azione articolata in termini di saper gestire situazioni di stress e rischio, come ad esempio riuscire a guidare di notte, con la pioggia o la nebbia. Un secondo gruppo di indicatori riguarda, invece, le competenze

tecniche; in questo caso gli istruttori considerano un buon guidatore colui o colei che è in grado di saper usare correttamente il freno, la frizione e gli altri componenti dell'automobile. Anche la conoscenza del Codice della strada, in termini di saper riconoscere e ubbidire ai segnali o di rispettare le precedenza, è considerato uno dei requisiti per valutare la capacità di guida. Infine, come evidenziato nel precedente capitolo, l'integrazione delle capacità psichiche e tecniche, unitamente alla conoscenza dei codici e delle regole, costituisce un'ulteriore categoria ideale attraverso cui gli operatori di scuola guida definiscono il buon guidatore. Mi sembra importante sottolineare come il sistema patente, inteso nel senso generale di processo e istituzioni coinvolte, metta in atto una forma di disciplinamento dei corpi dei futuri guidatori che può essere definito monco, in quanto, molte degli aspetti di cui abbiamo parlato fin qui sono più discorsivi che reali. Infatti, come vedremo tra poco, è l'incorporazione di certe competenze ciò che segna il passaggio tra non guidatori e guidatori-auto e non lo pseudo-disciplinamento che avviene in autoscuola. Guidare si configura, dunque, come una forma di conoscenza esperta che lentamente, tramite l'esperienza, viene incorporata dagli individui.

Sono diversi i termini con cui gli istruttori si riferiscono a questa conoscenza incorporata. Essi parlano di un istinto, di un automatismo che si forma con l'esperienza, di qualcosa che senti dentro, che a un certo punto viene spontaneo.

“Man mano che si procede con le lezioni di guida si fanno sempre delle cose nuove. Tanto è vero che secondo me l'allievo non ha la sensazione che sta imparando fino a un certo punto. Ogni guida ha un coefficiente di difficoltà diverso, quindi è un po' come in Università ogni volta hai una difficoltà da affrontare. Stai facendo ogni volta cose nuove, o non perfettamente uguali. Poi quando l'allievo è arrivato a un certo grado, ovvero si è impadronito della meccanica... quando comincia a sentire, quando si è impadronito di questo automatismo, quando ha questo istinto ... allora ci sono possibilità di spaziare. Ma anche qui è molto importante la bravura dell'istruttore. Devi mettere in testa questi concetti .. devi far sviluppare questo sguardo da lontano. E poi anche la capacità di non sprecare carburante di non rovinare i freni. Devi fare sviluppare un istinto. Alcuni cervelloni vogliono arrivarci per ragionamento, ma per ragionamento non ci arrivi. Certa gente non è portata” (auto_10)

Come abbiamo visto, guidare concerne innanzitutto l'interazione tra corpo umano e macchina: solitamente come prima cosa, infatti, gli istruttori insegnano a prendere confidenza col l'abitacolo e con tutte le parti di cui è composto.

“Io inizio di solito con una lezione su come si sta in macchina. Dove sono e a cosa servono i pedali, come si deve regolare il sedile, l'uso degli specchietti. Preferisco quelli che non hanno mai guidato perché il nostro mestiere è quello di impostarli. Vedi è come nella scrittura, quando hanno già pratica, di solito hanno anche già dei difetti che sono molto difficili da togliere. Però oggi i ragazzi arrivano che guidano già quasi tutti” (auto_12)

Un altro aspetto di questa forma di conoscenza incorporata riguarda, invece, la capacità di leggere i messaggi, e comunicare, con l'ambiente esterno al corpo-veicolo; anche in questo caso è una competenza che viene assorbita tramite l'esperienza e viene descritta come un nuovo modo di guardare, uno sguardo, un'anticipazione di quello che sta avvenendo davanti a te.

“Essere attento agli altri vuol dire allungare lo sguardo. Quando impari ad allungare lo sguardo stai diventando bravo. Perché vuol dire che vedi tre macchine davanti a te, riesci a vedere cosa sta succedendo, e ti organizzi un po' prima. Schiacci il freno, metti la freccia, etc.” (auto_02)

Altri operatori di scuola guida utilizzano termini derivati dalla psicologia per riferirsi a questo processo di incorporazione. Nel caso che segue, l'insegnante utilizza il termine “guidatore inconscio” che sembra suggerire l'esistenza di una specie di essenza intrinseca al guidatore-auto.

“Come ha detto Lubrano in una sua trasmissione: chiunque può insegnare a guidare. Ma non è assolutamente vero. È chiaro che poi è l'esperienza quella che fa la capacità di guida, ma noi diamo quello che si chiama automobilista inconscio, ovvero le regole d'oro che servono proprio. È come quello che si faceva a scuola: all'inizio cominciavi con le astine, i cerchi, le linee e alla fine elaboravi la tua calligrafia. La scuola guida dovrebbe fare questo: dare l'automobilista inconscio, in modo che poi tu un domani impari a guidare, a modo tuo, elabori la tua calligrafia, ma nella maniera corretta comunque. Se tu all'inizio fai i ghirigori alla fine tiri le linee dritte .. e infatti per altro in strada si vede. Però se quello che ti dico che non c'è più nemmeno il numero minimo di guide obbligatorie, che c'è gente che ha la pretesa di andare all'esame nonostante che noi gli diciamo che non sono pronte...figurati te!” (auto_11)

Se, da un lato, la competenza incorporata del guidare viene descritta come qualcosa che si sviluppa attraverso l'esperienza, dall'altro, gli istruttori lamentano il fatto che le persone che sanno già guidare (privatisti, persone che hanno perso i punti della patente o migranti la cui patente non vale sul territorio italiano) sono guidatori-auto che guidano in modo imperfetto rispetto alla guida richiesta all'esame.

“Un esaminatore mi ha detto “ma come fate a portare qui un allievo che guida

così” ma io glielo detto che quello lì ha guidato 20 anni in Ucraina. Però è vero anche che è molto meglio insegnare a guidare a uno che non ha mai guidato piuttosto che uno che sa già guidare. L'altro lo formi, lo imposti come vuoi tu. Altrimenti devi fare il doppio lavoro, togliere i vizi e formare” (auto_10)

Chi sa già guidare, quindi, sembra portare con sé i segni di questa pratica, di questo istinto incorporato:

“Poi ci sono gli stranieri.. e quello è un mondo variegatissimo .. ci sono quelli che guidavano già nel loro paese..quindi guidavano ma un po' alla Camel Trophy .. con un braccio di fuori dal finestrino .. però va beh sanno già guidare ..e poi ci sono quelli che non hanno mai guidato e quindi imparano qui” (auto_06)

Per concludere, è bene sottolineare nuovamente che la discrepanza tra le conoscenze insegnate in autoscuola e il guidare come competenza incorporata produce dei futuri guidatori che, al momento del conseguimento della patente, hanno ricevuto una forma di disciplinamento che è ancora incompleta. A questo proposito, ho già messo in luce più volte, la differenza esistente tra tipo di conoscenza burocratica e tipo di conoscenza 'reale', quella cioè che proviene dalla interazione prolungata e reiterata tra individuo e automobile e tra guidatore-auto e strada. Questa frattura tra forme di conoscenza sembra segnare un dentro e un fuori, un prima e un dopo. L'esame per la patente segna il momento oltre il quale il neopatentato può finalmente trovare la sua modalità di guida senza dover sottostare alle regole imposte in autoscuola. Questo conferma il fatto che l'iter che porta al conseguimento della patente possa essere letto come un rito di passaggio, che porterà questi individui da passeggeri totali a quasi-assemblati, per poi, con l'esperienza, diventare guidatori-auto.

5.1.1 Passeggeri totali e guidatori-auto

Abbiamo detto che uno degli scopi di questo lavoro è quello di affinare la comprensione sociologica sui guidatori. Nel terzo capitolo, ho messo in evidenza come esso si definisca sempre in opposizione con il passeggero, a partire da comparazioni che riguardano le differenze che intercorrono tra i due per quel che riguarda l'accesso a beni e risorse, che sono al contempo simboliche e materiali. Per ampliare la nostra comprensione di questo attore sociale è necessario, però, inserire delle distinzioni.

Diventare guidatore non significa non essere più passeggeri in maniera assoluta; significa, invece, essere passeggeri in modo diverso perché l'incorporazione di certe competenze pratiche permettono, per esempio, di capire cosa accade all'interno dell'abitacolo o sulla strada. Se diventare guidatori si manifesta anche nell'aver una diversa percezione e valutazione di ciò che avviene sulla scena del guidare, allora si può affermare che il guidatore ha acquisito una serie di competenze in più rispetto a quello possedute dal passeggero. Una distinzione importante può essere quindi quella tra passeggero totale, ovvero colui che, per motivi anagrafici o di altra natura, non guida, e guidatore, ovvero quell'attore che, in linea di principio, può ricoprire entrambi questi ruoli. Credo che questa distinzione sia interessante perché mette in luce le diverse modalità con cui il passeggero totale e il guidatore si relazionano con l'oggetto automobile, nonché permette di evidenziare le sfumature e le capacità d'azione che il guidare sembra aprire. Durante un'intervista una giovane ragazza ha utilizzato queste parole per descrivere lo stato d'animo di sua madre (che non ha la patente e non sa guidare) quando si trova a bordo di un veicolo. Come si potrà notare, nel suo racconto V. mette in luce come il controllo del veicolo e la conoscenza del codice comunicativo che si instaura tra automobilisti siano capacità precluse ai passeggeri totali.

“Mia mamma quando è passeggero, cioè sempre, deve stare davanti oppure dietro ma nel centro. E ha mille occhi. 3 metri prima che la macchina davanti faccia qualcosa lei è già lì che dice: “Frena!”. Ma frena cosa! Non è che puoi inchiodare! E così non fa altro che gettare nel panico anche mio padre. Perché lei dice: “Frena!”. Mio padre inchioda e dietro tutti quanti che ti suonano. Oppure lei è tutta tirata che frena lei. Noi le abbiamo detto..guarda prima o poi ti regaleremo una pedaliera così te la mettiamo e hai la sensazione di frenare la macchina .. così vedi quanti incidenti provochi. Però sente il bisogno di controllare quello che gli altri fanno mentre guidano” (al_10)

Abbiamo già parlato del passaggio di status segnato dal conseguimento della patente dove, attraverso l'acquisizione della possibilità di guidare, un individuo entra in possesso di una capacità pratica in grado di facilitare l'accesso ai *network*, di renderlo più indipendente e di accrescere il suo capitale di mobilità (Urry, 2007). Diventare guidatori significa, inoltre, avere il controllo sullo spazio d'azione del guidare; l'automobile diventa uno spazio il cui accesso è consentito o negato a partire dalla volontà del guidatore. Da questo punto di vista, dunque, il guidatore si configura come un attore in grado di definire, in maniera autonoma, i confini della propria prossimità

fisica con gli altri individui, qualità che, come ho già messo in evidenza nel terzo capitolo, il passeggero non possiede.

Un altro aspetto che contraddistingue il guidatore è anche il fatto che egli si prende delle responsabilità; l'autonomia dei guidatori non è gratuita, ma necessita di una serie di nuove disposizioni mentali e schemi d'azione.

“Io sono una sanguigna, quindi non so .. sarò un pericolo ma non perché sono un'imbranata ma perché scientemente cercherò di investire qualcuno. Ritengo di non essere uno stereotipo di donna. Io sono una distratta. A me costa molto guidare. Perché devo concentrarmi a fare una cosa sola per tutto il tempo necessario, e per me questa è una violenza, mi costa molto. Comunque io ho delle amiche che guidano che sono bravissime e poi una che è come me. Cioè non è un pericolo per gli altri, più spesso è un pericolo per la sua auto” (al_02)

In questo caso, guidare viene interpretato soprattutto come fonte di stress, come una violenza su se stessi, perché è un'azione che obbliga l'individuo a essere concentrato, ad assumere comportamenti responsabili, ad avere cioè cura per la propria e l'altrui sicurezza. Un altro intervistato, invece, evidenzia come la possibilità di guidare porterà dei cambiamenti nelle proprie abitudini, non solo in termini di maggiore autonomia, ma, in questo caso, anche in termini di assunzione di comportamenti responsabili.

“Spero di usare la macchina solo per il mio svago. Avere la macchina è come avere un bambino: se non ci stai attento o te l'ha rubano o fai un botto incredibile oppure ti ammazzi. Quindi direi che diventerà un secondo impegno. Boh, speriamo. Poi non dovrò più bere, con tutte queste leggi restrittive dovrò diventare una monaca di clausura. Vedi quando sei abituato a essere così ... non ti interessa a come ti sposti. Quando hai la macchina hai tanti punti, perché puoi andare dove vuoi, però devi stare attento” (al_01)

La questione della responsabilizzazione e l'assunzione di comportamenti corretti è uno dei temi trattati nei corsi di teoria. Come abbiamo visto, però, i significati attribuiti al guidare possono assumere molte sfaccettature e sovrapporsi l'uno con l'altro. Questo è un ulteriore elemento da accostare alla debolezza del disciplinamento proposto dalle autoscuole. Un esempio in questo senso deriva da un insegnante che descrive così l'obbligo di soccorrere gli eventuali feriti in caso d'incidente

“In caso d'incidente si ha l'obbligo, prima di incazzarsi, di assicurarsi che non ci siano feriti e, nel caso, soccorrerli” (Appunti etnografici, quaderno 5)

Questo è uno dei casi in cui, nel trasmettere informazioni in cui si vuole sottolineare

l'importanza di certi comportamenti (che per altro sono obbligatori in quanto sanciti dal Codice della strada), si lasciano passare anche altri significati che rivelano come il *frame* entro cui si interpreta il guidare sia composto sempre da almeno due livelli, quello formale derivante dalla legge e quello informale derivante dalla strada. Come emerso da una ricerca sull'incidentalità stradale in Lombardia, a cui ho partecipato in prima persona,

In questa situazione di individualismo e delegittimazione delle regole, i meccanismi che regolano gli atteggiamenti nei confronti delle norme dovrebbero diventare, anche a livello istituzionale, elementi per la progettazione politica: non si tratta semplicemente di rivedere o difendere il contenuto normativo esistente, ma dare nuova linfa alle regole in generale, a tal punto svuotate di significato da ritenere quasi “naturale” la loro infrazione. (Irer, 2007: 141)

Infine, un ulteriore elemento che marca la diversità tra passeggero totale e guidatore è il fatto che appartenere all'una o all'altra categoria significa avere accesso a diverse tipologie di esperienze corporali. Come messo in evidenza da Wacquant (2009) a proposito delle proprietà dell'*habitus*, bisogna che le esperienze corporee siano incorporate e che vengano assunte sotto la pelle e agite al di là della coscienza. Come nell'esperienza dell'apprendistato pugilistico descritto dall'autore, anche nel processo di costruzione sociale del guidatore l'azione coscia del guidare, ovvero il pensiero razionalizzato e costante su quel che si sta facendo (schaccio la frizione, prendo in mano la leva del cambio, metto la seconda), non segna ancora il passaggio, ma è parte integrante del processo.

“Sento che mi manca ancora un po' di pratica. Mi piace molto e non mi mette troppo in ansia, alla fine mi diverto. Però mi mancano delle piccole cose da mettere a posto. Ho proprio guidato in strada, ma non con il traffico intenso. Il traffico devo ancora provarlo” (al_14)

Come emerge anche da questo brano d'intervista, provare a guidare e saper guidare sono due cose distinte. La prima è un'esperienza che coinvolge il corpo dell'allievo e la vettura, mentre la seconda è qualcosa di più profondo che si instaura tra corpo umano, macchina e altri assemblaggi presenti sulla strada. Per usare le parole dell'antropologo Daniel Miller

Noi pensiamo il nostro mondo attraverso un senso di noi stessi mentre guidiamo, strade e traffico sono semplicemente parte integrante di ciò che siamo e delle attività che portiamo avanti tutti i giorni. (Miller, 2001: 3)

5.1.2 Tre pedali e due piedi

A questo punto necessitiamo di una ulteriore distinzione. Se, come abbiamo detto, il guidatore, a seconda delle situazioni, può guidare oppure essere passeggero, il guidatore-auto, invece, è la metafora, proposta da Tim Dant (2004), che sta a indicare l'assemblaggio, ovvero una forma di ibrido umano - non umano temporaneo. Il guidatore-auto è un essere in grado di compiere azioni specifiche, azioni socialmente significative che sono possibili solamente grazie al fatto che l'assemblaggio si compone dell'elemento umano e dell'elemento tecnologico.

Guidare può essere considerata una forma di pratica culturale, ovvero una pratica che necessita e riproduce un *habitus* specifico. Infatti, come afferma Bourdieu

Parlare di *habitus* di classe (o di “cultura” nel senso di competenza culturale acquisita in un gruppo omogeneo), significa allora ricordare, contro ogni forma di illusione occasionalistica, che consiste nel ricondurre direttamente tutte le pratiche a proprietà iscritte nella situazione, che le relazioni “interpersonali” non sono mai se non in apparenza delle relazioni da individuo a individuo e che la verità dell'interazione non risiede mai interamente nell'interazione (Bourdieu, 2003: 224)

Guidare, infatti, invita gli individui ad assumere schemi di azione specifici e a sviluppare modalità di percepire e valutare le situazioni in cui si trovano ad agire. In questo caso non siamo, però, di fronte a interazioni interpersonali tra individuo e individuo, bensì dobbiamo inserire un elemento di complessità maggiore, che consiste nella interazione materiale tra corpi degli esseri umani e materialità dell'oggetto automobile. Ci dobbiamo dunque chiedere come si manifestano, nelle concrete situazioni, queste interazioni. Dai materiali raccolti per questa ricerca, emergono diverse modalità attraverso cui i corpi individuali e gli oggetti materiali sembrano avvicinarsi al concetto di assemblaggio.

Un esempio attraverso cui possiamo leggere la presenza degli assemblaggi riguarda la tipologia di automobile; questo elemento, infatti, sembra informarci sulle caratteristiche del tipo di persona che la guida o la possiede. Il brano di intervista sotto riportato mostra come la scelta di un modello di automobile possa veicolare aspetti della personalità dell'individuo; nel caso qui presentato, per esempio, l'allievo desidera una macchina che

mostri agli altri il suo distacco dall'oggetto stesso.

“Sì,avrò un'automobile. Probabilmente mi comprerò una scassona, un botolino alla Lupin. Me la compreranno i miei, ma io già li ho detto di trovate anche una macchietta brutta, così ... andante, comoda. Ne prenderò una che consuma poco, che sia parcheggiabile. Non sono un patito di macchine, anzi la macchina non mi interessa minimamente. Non guardo i manuali di macchine e nemmeno le pubblicità” (al_01)

Il genere, però, può anche essere interpretato come incorporato nella carrozzeria della macchina ed assumere connotati stereotipici.

“La 307 questa nuova è bella, mi piace perché è piccola, è una macchina per la donna e non per un uomo. L'altro giorno l'ho vista parcheggiata e sono andata a vedere com'è dentro, com'è fatta, che tipo di funzionalità. Io vedo che ci sono delle macchine .. non può un uomo guidare la 307, la panda o la 500 nuova ... sono piccole, sono per le donne. Io vedo il marito di mia sorella, lei ha una Golf5 e lui dice sempre “No, no, no. Io guido la mia macchina, quella lì è per le donne, io non voglio usarla”. Io vedo che è la grandezza ... piccola piccina è per una femmina, per una donna. Pensati un uomo ciccione in una macchina piccola” (al_08)

Come abbiamo già affermato nel precedente capitolo, spesso la macchina soddisfa bisogni che sono connessi all'identità personale piuttosto che alle concrete necessità di mobilità e, di conseguenza, un individuo se può, sceglie l'auto con la quale preferisce assemblarsi, così come sceglie l'abito in cui si trova più a suo agio. Sono scelte che riguardano anche la dimensione del consumo; come afferma Redshaw (2008) non solo la tipologia di automobile può simboleggiare parte dell'identità del guidatore, ma certi tipi di macchine attivano certe pratiche di guida. Per cui determinate idee sul mondo o sul modo in cui si vuole apparire, come individuo e come guidatore-auto, attivano specifiche scelte di consumo.

L'identificazione di alcune caratteristiche che appartengono alla parte umana o non umana dell'assemblaggio può anche riguardare il processo inverso, ovvero l'automobile può incorporare alcuni attributi umani. Come afferma Dant, infatti,

Mentre gli oggetti materiali artificiali sono letteralmente inanimati (nonostante una continua fascinazione umana nel produrre oggetti che mimano la vita), essi sono impregnati di - e integrati nel - sociale; a essi vengono attribuiti, e su di essi vengono costruiti, i significati e, ancora, essi incorporano capacità ed estensioni umane (Dant, 2006: 299)

Gli individui attribuiscono caratteristiche umane all'automobile in diversi modi. Un

primo esempio che voglio fornire riguarda le tecnologie a bordo veicolo che hanno facilitato e ampliato le forme di comunicazione che l'automobile può instaurare con il guidatore o i passeggeri. Nel caso che segue si tratta dell'allarme che ricorda di allacciarsi le cinture:

“La prima cosa che faccio quando salgo in macchina è mettere la cintura. Anche per fare 3 metri la metto. Il mio ragazzo parcheggia ... ce l'ho ... la tolgo sempre alla fine. Anche quando vado in macchina con mio papà che lui non la mette, io la mette. Quando vado in macchina con mio fratello..va beh che la sua macchina comincia a gridare come una pazza se non la metti” (al_10)

Un'altra modalità di descrivere l'umanità dell'automobile concerne i tipi di azioni che l'oggetto sembra suggerire, se non imporre, alle persone. Il concetto di *affordance* è uno strumento euristico che indica le forme di comunicazione tra umani e mondo materiale: l'uso quotidiano degli oggetti e la socializzazione a essi fanno sì che un individuo sappia esattamente come utilizzarlo. In questo senso il mondo materiale e quello umano sono inseriti in una rete di interazioni che sono interoggettive e intersoggettive allo stesso tempo. Quelli che presenterò di seguito sono esempi di *affordance* dell'automobile in cui la macchina sembra invitare gli individui a essere utilizzata per determinati scopi e attraverso particolari modalità. Un primo esempio riguarda sentimenti e atteggiamenti che, per come vengono articolati dagli intervistati, sembrano essere attivati dall'oggetto più che dal soggetto, come ad esempio la pigrizia.

“A me piace farmi una passeggiata a piedi, magari quando avrò la patente prenderò la macchina, però non voglio. Secondo me non è giusto, non mi piace se devo andare a prendere il pane o la spesa e ho il supermercato dietro casa mia ... la gente va in macchina. Secondo me è inutile. Sono tutte persone in più nella strada. Io ho conoscenti che usano la macchina anche per andare molto vicino. Ti rende pigro” (al_15)

Quella che segue, invece, è una citazione da un'intervista con un'insegnante di scuola guida, la quale esplicita il ruolo attivo che automobile e soggetto esercitano contemporaneamente nel plasmare i sentimenti e l'emotività del guidatore-auto.

“Secondo me la macchina è un mezzo dove uno scarica proprio tutte le sue emozioni in positivo e in negativo. Tra virgolette..anche io la noto la diversità..sei in macchina e sei contenta tutto ti va bene, quando hai le scatole girate basta che uno ti attraversa la strada e già!..e questo è una grave errore. Questo scaricare sulla macchina tutte le emozione che tu hai” (auto_07)

Dalle parole di questo istruttore emerge come il controllo sul veicolo deve avvenire sia

con la testa (schemi e atteggiamenti mentali) che con i piedi (conoscenza tecnica necessaria per guidare); è l'incorporazione di questo meccanismo che sancisce ciò che abbiamo definito assemblaggio guidatore-auto.

In questo senso possiamo affermare che gli allievi di scuola guida sono dei quasi-assemblati, ovvero delle forme di assemblaggio non ancora completato. Come emerge dalle parole di questa insegnante.

“Bene o male la prima lezione si insegna a cosa servono i tre pedali un pochino com'è l'interno della macchina .. però vedo che poi lui li fa partire subito .. li fa partire. Ecco, è un mestiere difficile...perché non è semplice guardare la strada, tenere il volante, i piedi sulla frizione e sul freno. Sai anche tu da istruttore tutte queste cose contemporaneamente, senza esperienza non riesci. A lui adesso viene spontaneo di schiacciare il freno. Così come quando uno non ha mai guidato dice: “oh Dio! 3 pedali e 2 piedi, il volante, i cartelli. Troppa roba!” Uno non riesce nelle prime guide a far tutto. Poi con la pratica ti viene tutto spontaneo e naturale. Anche qui ci vuole esperienza, pazienza e sangue freddo. Non è semplice. Adesso il nostro istruttore ha 20 anni di esperienza. Però secondo me già sederti e aver vicino un istruttore, che sai che ha i doppi comandi, ti mette a tuo agio perché sai che può intervenire” (auto_07)

Gli allievi sono quindi degli individui che, seppur all'occorrenza assemblati, non hanno ancora incorporato quelle forme di sapere che completa il guidatore-auto.

Quando si parla di incorporazione di una pratica dobbiamo pensare a forme di conoscenza e di tecniche del corpo che, a un certo punto, diventano automatiche: la spontaneità di questa azione, la facilità con cui le persone la mettono in atto, è dovuta a una sorta di addestramento del corpo. Un esempio di questo processo di assorbimento corporeo di conoscenze ci viene fornito da Wacquant nel suo “Anima e corpo” (2002). Ho già accennato che, la forma di addestramento corporea presa in considerazione per questa ricerca e quella analizzata da Wacquant si differenziano almeno per due questioni. Come più volte sottolineato dallo stesso Wacquant nei suoi scritti, la formazione del pugile segue un training che è anche morale. Attraverso le tecniche del corpo il boxeur forgia, non solamente i muscoli e il corpo, ma anche la sua tempra morale. Questa palestra morale serve al pugile sia per combattere sul ring sia per affrontare le condizioni di vita del ghetto. Nel caso degli allievi di scuola guida, invece, manca un addestramento di tipo morale. Come sottolineato nel precedente capitolo, è il dispositivo stesso, quello che porta al conseguimento della patente, a essere in qualche

misura amorale. Abbiamo visto, infatti, che, da un lato, la burocrazia è divenuta la modalità attraverso cui si reitera l'immobilismo di questo ambiente e, dall'altro, le autoscuole, pur reclamando il riconoscimento di un ruolo pedagogico, nella pratica quotidiana contribuiscono a trasmettere l'idea che guidare sia un'azione, più che altro, meccanica.

5.2 Interazioni cyborg

Esistono poi forme di interazione tra guidatori-auto. Questo aspetto è particolarmente rilevante perché, come abbiamo sottolineato più volte nel corso di questo lavoro, è anche nella relazione tra assemblaggi che prende forma la circolazione stradale nelle nostre città. Se si usa l'assemblaggio come metafora per spiegare il rapporto essere umano-automobile, il traffico veicolare ci appare formato dalle continue interazioni che intercorrono tra guidatori-auto e tra essi e gli altri utenti della strada. In generale, gli operatori di scuola guida pongono molta attenzione agli atteggiamenti che gli allievi hanno nei confronti del veicolo (velocità, sicurezza, rischio), ma sono soprattutto gli istruttori ad articolare questo discorso sulla base della relazione materiale tra corpo dell'allievo e macchina.

“Io parto delle regole. La sicurezza è la prima cosa. Cerco di fare capire prima la pericolosità. Faccio vedere tutte le cose brutte, prima di quelle belle. Non dico: non ti preoccupare imparerai. Dico: la macchina non cammina da sola. Devi mettere in collegamento la testa con i piedi. La macchina non va da sola..devi collegare le due cose....devi fare migliaia di cose in un secondo. Guarda che guidare la macchina è come avere un toro di 600Kg in mano e se non sai dove mandarlo quindi se sbagli ammazzi qualcuno” (auto_01)

Come abbiamo visto, se immaginiamo la macchina e il suo guidatore come un'entità unica, è facile cogliere come ciascun assemblaggio, nel contesto stradale, sia in relazione con gli altri, siano essi utenti della strada o altri guidatori-auto. Un esempio di come gli assemblaggi entrano in relazione sono gli stili di comunicazione, questione che rinforza l'ipotesi che guidare sia qualcosa di incorporato contemporaneamente nel corpo e nelle lamiere. L'intenzione del guidatore, infatti, può essere comunicata all'esterno attraverso il corpo dell'automobile (i fari, il clacson o le frecce). Un allievo, durante una

conversazione non registrata avuta ai margini di una lezione, mi racconta la sua difficoltà a guidare in Italia, soprattutto perché le persone non rispettano le regole minime di comunicazione tra guidatori-auto, neanche quelle, a suo avviso, universali.

«C. in questo momento guida la moto e quindi ha ben presente come guidano i milanesi. Una cosa che lo ha colpito molto è che gli italiani non usano la freccia e tu devi interpretare quello che vogliono fare.

Una cosa che caratterizza molto lo stile di guida brasiliano rispetto a qui è la comunicazione tra le persone. E fa alcuni esempi:

1 abbaglio lungo significa che c'è la polizia (qualcosa di molto simile a quello che avveniva anche in Italia soprattutto un po' di anni fa. Adesso sembra essere una pratica non molto utilizzata, come se ci fosse una generale perdita di solidarietà tra automobilisti → connessione anche con intervista a nuova fiamma quando il tipo dice che prima, quando c'erano pochi automobilisti la gente si aiutava)

2 abbagli veloci significa pericolo generico

diversi abbagli veloci più un segno con la mano girata verso il basso significa che c'è un blocco più avanti sulla carreggiata (incidente, animali, ecc.)

se sei in una strada dietro a un camion e non hai visibilità, è il camionista che decide o che ti consiglia il momento giusto per superarlo: con la freccia a sinistra segnala che non puoi superarlo con quella a destra invece ti dà il via libera.

In caso di incidente su una strada statale o in autostrada si mette come in Italia il triangolo. Però, siccome la gente va molto veloce si tende a sottolineare la propria presenza anche con rami a una distanza maggiore da quella in cui viene posto il triangolo. La sola presenza dei rami segnala un pericolo e quindi la gente sapendolo rallenta.

Se vuoi fare la gara con qualcuno basta che ti accosti e acceleri, se no un altro moro è quello di mettere la freccia prima a destra, poi a sinistra e poi di nuovo a destra e sinistra» (Appunti etnografici, quaderno 3)

Un'altra modalità può riguardare, invece, gli stili di guida. Per esempio, quando gli allievi parlano delle esperienze di guida dei loro amici fanno riferimento a un set di pratiche incorporate che appartengono all'assemblaggio, ossia imparate nella costante interazione con l'automobile e incorporate tramite l'esperienza reiterata della guida.

“Io quando sono seduto davanti e vedo come guidano i miei amici. Loro frenano e accelerano con una naturalezza che alla fine mi mette tranquillità. Infatti anche loro mi dicono che una volta che prendi la mano è automatico” (al_13)

In questo brano, l'intervistata descrive come l'assemblaggio sia in grado di portare a compimento l'azione di guidare in modo 'naturale', perché ormai assorbito e agito come automatismo; è solo tramite questo assorbimento che può definirsi guidatore-auto.

Possiamo definire lo stile di guida come una sorta di personalità assunta dal guidatore-
auto, nel senso che è il modo che esso usa per atteggiarsi e relazionarsi con l'ambiente
circostante. Un intervistato, per esempio, parla dello stile di guida con riferimento al
fatto che, una volta alla guida dell'automobile, la persona può cambiare indole e
assumere delle caratteristiche che non sono né sue e né intrinseche all'automobile, ma
che nascono dalla combinazione tra i due.

“I miei amici sono bravi a guidare, non sono dei pazzi.

E le tue amiche?

Ma guarda, hanno una guida pulita, precisa, prudenti. Infatti sono rimasto sorpreso
(ride)

Perché sei rimasto sorpreso?

Magari la vedi, ci scherzi, la vedi che è scema. Poi la vedi che guida e dici: ah!
Diventa seria, cambia, diventa un'altra persona.” (al_14)

Il genere è la variabile secondo cui vengono solitamente descritti gli stili di guida e sarà
il tema che verrà approfondito nel prossimo paragrafo.

5.2.1 Che genere di guida

Come emerge da diversi studi sul tema, i conducenti di autoveicoli non sono una
categoria ideale, ma sono individui concreti, corpi fisici, che portano sulla strada le
proprie caratteristiche individuali (IReR, 2007; Hennessy D.A. e Wiesenthal D.L, 2001;
Taggi F. e De Cristofaro Longo G, 2001; Glendon I.A. et al, 1996). Aspetti come il
genere o l'età inevitabilmente influenzano gli stili di guida; anche nell'immaginario
collettivo e nelle concezioni di senso comune genere ed età associati alla guida
richiamano alla mente una serie di stereotipi sulla pericolosità dello stile di guida
tipicamente femminile o su quello spericolato dei giovani .

Utilizzando la metafora dell'assemblaggio, abbiamo visto che si può definire lo stile di
guida come una delle modalità manifeste in cui si traduce l'interazione corpo –
macchina. Il genere, in quanto variabile che incide fortemente su questa relazione,
sembra un ottimo esempio per ribadire quanto contano i corpi (sessuati) nella
costruzione sociale del guidatore. Dal brano di intervista che segue si può notare come

l'allieva attribuisca connotati di genere più allo stile di guida che non al guidatore.

“Una mia amica ha paura di guidare la macchina. Una volta sul tratto da Cesare Correnti a Linate, quasi, io stavo morendo. Perché si vedeva proprio che aveva paura era tutta attaccata al volante. Poi invece un'altra amica è una pazza scatenata. Mette sicurezza perché....sembra un uomo. Quando in macchina non è più una donna, è un uomo. Inizia a urlare, tira giù i finestrini, fa i gesti .. oppure è in corsia di sorpasso e suona” (al_10)

Sarebbe forse più corretto dire che al guidatore-auto possono essere attribuiti più generi alla volta, come se l'assemblaggio producesse una forma ibrida di essere vivente, composto da carne e metallo, e al quale possono venir attribuite caratteristiche tipiche di un genere che non appartiene né all'umano né al non-umano.

Abbiamo messo in evidenza nei precedenti capitoli che gli allievi arrivano in autoscuola con un proprio bagaglio di esperienze con l'automobile; in quanto soggetti a processi di socializzazione, gli allievi possono essere incastrati entro schemi d'azione considerati tipici per l'uno o l'altro sesso e possono, contemporaneamente, riprodurli. Anche se, in concomitanza con la continua interazione tra nuove generazioni e tecnologie (Tully, 2003), assistiamo a un progressivo indebolimento di queste divisioni di genere alcune differenze continuano a permanere. Differenti forme di socializzazione all'automobile producono diversi bagagli di esperienza con l'automobile, le quali, a loro volta, generano conseguenze concrete nel modo in cui gli allievi guidano o interpretano il guidare. Le parole di un istruttore ci aiutano a comprendere meglio questo aspetto.

“Le ragazze sono più brave però. Allora per la teoria le ragazze s'impiegano di più, per la guida la differenza sostanziale è questa: la ragazza di solito magari è meno .. ha meno esperienza di guida ma segue di più la segnaletica, il ragazzo che magari sa già guidare è un pochino più baldanzoso e magari questo modo di essere non viene gradito dall'esaminatore che, spesso e volentieri, prediligono la guida un po' incerta, ma tipica da autoscuola” (auto_12)

Utilizzando un paragone che ho trovato particolarmente interessante, un altro istruttore mette in luce come l'attribuzione di competenze in base al genere avvenga su un doppio binario: gli schemi d'azione tipici di ciascun sesso sono sì incorporati dai – e messi in atti attraverso - i corpi degli individui, ma contemporaneamente vengono proiettati su di essi dagli altri individui.

“All'esame di teoria sono più brave le ragazze. Adesso anche nella guida, non c'è più tanta differenza come prima. Sono più brave perché ascoltano mentre i maschi

hanno già una guida più sciolta. Però sai come sono queste cose. Tantissime donne cucinano benissimo, ma se lo fa un uomo allora è un cuoco, così è nella guida. Se una ragazza guida bene, di solito, guida molto meglio” (auto_05)

Tanto è vero che è lo stesso istruttore che, proseguendo nell'intervista, rivela di lavorare meglio con i ragazzi, non per la loro bravura alla guida, ma perché con essi condivide degli interessi che vanno al di là della lezione stessa.

“Però durante le guide coi ragazzi è più semplice. Se sanno già un po' guidare puoi parlare anche di altro, che ne so, di calcio, è più facile” (auto_05)

Il mondo delle autoscuole, così come più in generale tutte le sfere che ruotano intorno alla macchina (meccanici, concessionarie, benzinai, appassionati di vario genere), è prettamente maschile e, nel caso in esame, sono gli stessi addetti ai lavori che partecipano a rinforzare questi stereotipi. Infatti, si tratta di un ambiente in cui storicamente donne e uomini hanno avuto ruoli e mansioni molto diversi. Così descrive la situazione uno degli intervistati, un anziano titolare, molto attivo anche in ambito sindacale.

“Questa mia amica era un'esaminatrice, all'epoca non ce n'erano. È sempre stata brava. Questa era una delle prime operatrici. All'ora loro facevano pochissime le guide. Adesso è pieno di donne e ne abbiamo il terrore. Perché comunque era colpa nostra questo fatto che le donne ... all'epoca quando noi venivamo coinvolti come organizzazione sindacale per vedere se volevamo le donne a fare le guide, quasi sempre rispondevamo di no, biecamente!

Ma perché?

Eravamo antichi come le polpette e pensavamo che il fatto di valutare il camionista non fosse un lavoro per donne, no? Stiamo parlando di 40 fa, 50 anni fa. Si immagini che la prima che ha fatto la patente dell'autobus, il signor Malfarasci si chiamava il marito, questa qui ha fatto la D ed è andata a fare l'autista dell'ATM. Quando è andata a fare l'autista dell'ATM, l'abbiamo fatta noi questa patente e l'hanno messa sul Corriere della Sera. Erano gli anni '60, immediatamente prima degli anni '70, '68, '66. adesso ne vedi...allora se vedevi una donna guidare, soprattutto una roba del genere. Trai miei clienti c'è una dottoressa che è una camionista. Il suo percorso è questo .. lei ha conosciuto questo camionista e si è messa a fare la patente. Poi si sono sposati e lei si è messa a guidare il camion. Lei ha fatto per anni sto lavoro. Lei adesso dirige una ditta di trasporti. Una volta a fatto un parcheggio a un camionista. A me sarebbe piaciuto vedere la faccia del camionista. Vedi le donne a volte! Mi aveva fatto molto ridere questo episodio. Tornando alla motorizzazione, quando venne fuori il discorso che le donne volevano accedere, perché la teoria l'hanno sempre fatta, ma che volevano fare anche le guide. Veniva quasi sempre negato ... in modo velato. Oggi non si può fare più questo discorso ci sono più donne che uomini. E sono anche brave, una volta che si sono impadronite delle abilità tecniche .. poi le donne secondo me

hanno delle caratteristiche, hanno una metodica una precisione .. comunque sia queste doti .. se non ti da una precedenza un po' discutibile che con un uomo lo puoi un po' discutere. Con le donne è più difficile e secondo me fanno bene. Perché ti devo dare la patente se non dai la precedenza. Vai al diavolo, se non la dai all'esame figurati dopo” (auto_10)

Se questo è un esempio dell'atteggiamento degli uomini che lavorano in autoscuola, quello che segue è il caso di una titolare che si descrive come un caso anomalo: una donna, che adesso è sulla cinquantina, che ha ereditato il pallino per le auto dal padre.

“Sono figlia d'arte. Mio papà era il titolare e quando è morto, lavoravo già con lui, sono andata avanti con l'attività. Di solito si passa di padre in figlio .. maschio! Invece io sono l'unica della famiglia che ha ereditato il bernoccolo e sono donna (ride) le donne utilizzano la macchina in maniera più utilitaristica che non come rivalsa sociale o simbolo fallico, eccetera eccetera, quindi sono meno aggressive e quindi fanno meno incidenti .. proprio per questo atteggiamento mentale che ha un valore di utilità. Proprio della serie me ne vado a far la spesa, piuttosto porto i bambini..quindi non hanno questo atteggiamento aggressivo che porta a una guida anche più pericolosa e quindi fanno meno incidenti. Per quello che pagano meno di assicurazione” (auto_11)

Questo può essere considerato un esempio in controtendenza rispetto a quanto succede solitamente nelle scuole guida, in cui l'attività si eredita per via maschile, nonostante ciò questa titolare riproduce i rigidi stereotipi di genere rispetto agli stili di guida. Anche in queste parole ritroviamo come l'*habitus* abbia un ruolo nel strutturare le relazioni di potere, non solo nel lavoro delle autoscuole, ma anche nelle modalità, culturalmente determinate, di mettere in relazione la pratica del guidare con la dimensione del genere.

5.3 Considerazioni conclusive: soggettività assemblate

In questo capitolo abbiamo messo in luce alcune questioni importanti per comprendere, in termini sociologici, come si diventa guidatori. Innanzitutto, abbiamo visto come il disciplinamento promosso dalle autoscuole rimane qualcosa di incompiuto perché ciò che struttura nel profondo i guidatori-auto sono quei processi di incorporazione delle conoscenze e delle tecniche del corpo che gli individui, in modo autonomo, acquisiscono nel corso del tempo. Inoltre, per comprendere come avviene questo processo di incorporazione ho proposto di guardare agli allievi facendo delle distinzioni per quel che concerne le modalità con cui essi si relazionano ai veicoli; tali modi di

interagire con l'automobile corrispondono ad altrettante fasi della costruzione sociale del guidatore. In un primo momento l'allievo è un passeggero totale, ovvero è una persona priva dell'esperienza di guida, non sempre sa leggere ciò che avviene nel veicolo o interpretare le interazioni tra guidatori-auto. In un secondo momento diventa un quasi-assemblato, ossia è inserito nel processo di apprendimento della teoria e le tecniche necessari per conseguire la patente². In una terza fase l'allievo diventa guidatore-auto; in questo caso, attraverso il processo di incorporazione di uno sguardo, di un istinto, di un senso del veicolo, esso acquisisce, con il tempo e attraverso la pratica, un nuovo *habitus*. Come emerge dall'analisi proposta, l'assemblaggio è un'entità non direttamente visibile agli occhi dell'osservatore perché rimane prima di tutto una metafora euristica; detto questo è comunque importante sottolineare che è possibile riconoscere alcune caratteristiche tipiche del guidatore-auto. Infatti, abbiamo messo in evidenza alcune peculiarità manifeste di questo attore ibrido e, in particolare, quelle che riguardano le interazioni corpo umano e automobile e quelle che intercorrono tra diversi guidatori-auto.

Da quanto detto finora si può concludere che diventare guidatori si configura come un processo che si sviluppa lungo due strade. Si diventa guidatori con conseguimento della patente, attraverso una serie di *step* burocratici che richiedono l'acquisizione minima di determinate conoscenze. Ma si diventa guidatori-auto, e si completa quindi l'acquisizione di uno specifico *habitus*, solamente grazie all'addestramento del corpo attraverso la pratica quotidiana. Le questioni trattate in questo capitolo, come messo in evidenza a più riprese, mostrano che guidare è un'azione significativa perché facilita lo svolgimento di importanti attività quotidiane, è uno degli elementi che maggiormente influiscono sulla qualità delle relazioni sociali in strada e perché da essa dipendono una serie di conseguenze (ambientali e sociali) che vanno prese in considerazione nel pensare al futuro della mobilità urbana in un'ottica di sostenibilità.

2 Non possiamo considerare tutti gli allievi che portano a termine l'iter per la patente dei guidatori-auto; ovviamente qualcuno lo sarà, perché magari arriva in autoscuola con una competenza di guida già sviluppata, ma la maggior parte degli allievi non completano la loro formazione in autoscuola.

Conclusioni

Questo lavoro nasce dall'esigenza di comprendere le rappresentazioni e le implicazioni culturali e ideologiche delle pratiche quotidiane di mobilità e, in particolare, dell'utilizzo privatistico dell'automobile in quanto sistema dominante. Partendo dall'ipotesi che vede l'automobile come un oggetto politico in grado di incorporare specifiche visioni del mondo, ho analizzato il processo di costruzione sociale dei nuovi guidatori a Milano facendo emergere gli assunti culturali, simbolici e materiali, su cui si basa la fortuna del sistema *automobility*. Scopo di questa ricerca è quello di mettere in evidenza il processo di costruzione sociale del guidatore sospendendo il dubbio sull'ovvietà dell'oggetto automobile, della guida come pratica quotidiana e del guidatore come attore sociale. Per far ciò ci siamo chiesti come si diventa guidatori, ovvero quale iter, quali conoscenze, quali meccanismi e quali culture regolano questo processo.

Alcune riflessioni di partenza hanno stimolato il lavoro fin qui esposto. Dalla rassegna della letteratura teorica, afferente prevalentemente al *new mobilities paradigm*, emerge che l'*automobility* è un sistema di mobilità tra gli altri a nostra disposizione, non è l'unico e non è migliore in sé. La sua fortuna si fonda principalmente sulla capacità, a livello macro sociale, di mobilitare enormi interessi economici e protezioni politiche, e nel micro, di veicolare discorsi in grado di produrre un'immagine positiva dell'automobile e del suo utilizzo. Proprio per queste caratteristiche John Urry (2007) definisce l'*automobility* come un sistema autopoietico, ovvero in grado di plasmare l'ambiente circostante sulle proprie necessità e di auto-produrre le risorse discorsive atte al mantenimento del suo dominio sugli altri sistemi di mobilità. L'automobile è riuscita a imporsi a livello globale, seppur con le dovute differenze culturali e geografiche, come il sistema in grado di favorire gli spostamenti da un luogo all'altro e, contemporaneamente, come oggetto capace di favorire molteplici necessità e rappresentazioni identitarie (Urry, 2000; Girloy, 2001; Miller, 2001; Gartman, 2004). Nonostante le sue esternalità negative siano ormai ben note e producano una pluralità di discorsi critici provenienti da diversi attori, soprattutto dall'ambito accademico e dai movimenti ecologisti, questa doppia funzione è ciò che determina l'ottima salute di cui

ancora gode l'*automobility*. Non solo. Una seconda dimensione, presa in analisi in questo lavoro, compartecipa a rendere l'*automobility* il sistema dominante; si tratta della sfera della materialità che, esprimendosi attraverso l'esperienza corporale dell'assemblaggio, salda le lamiere e l'epidermide entro un legame che trascende le normali categorie di umano e non-umano. Anche altri sistemi di mobilità forniscono l'accesso a esperienze corporali simili che, come nel caso della bicicletta o della moto, a volte possono essere anche più estreme ed eccitanti. La peculiarità dell'*automobility*, però, risiede nel fatto che guidare, e quindi assemblarsi col veicolo, è in prima istanza una competenza sociale ritenuta sempre più importante e fondamentale: favorendo l'accesso ai *network* significativi, permette di diventare membri più competenti della società; inoltre, lo spazio urbano è quasi completamente costruito a misura di automobile e, quindi, saper guidare significa muoversi in questo spazio con una competenza maggiore.

In questa ricerca sono state messe in luce le diverse sfaccettature degli elementi culturali associati all'automobile e alla guida che solitamente sono dati per scontati e, talvolta, proposti come risposta auto-evidente al perché le persone non riescono a fare a meno dell'automobile, anche in un momento storico come questo di crisi ambientale e climatica. Nell'analisi sono stati problematizzati e decostruiti questi impliciti culturali attraverso l'esplorazione dei repertori discorsivi, utilizzati dagli allievi e dai lavoratori di alcune autoscuole milanesi, per descrivere sia i valori e le associazioni simboliche, sia gli usi pratici, presenti o futuri, connessi all'automobile. Ho dunque analizzato sia la dimensione immateriale, quella simbolica, sia quella materiale che nell'insieme ci permettono di cogliere la complessità delle forme in cui l'*automobility* impatta sulla nostra vita quotidiana. In conclusione di questo lavoro, propongo di guardare questi due ambiti, che regolano la produzione, la veicolazione e la riproduzione dell'intelaiatura di significati sull'automobile, leggendoli attraverso una lente diversa da quella fin qui proposta. La dimensione immateriale e quella materiale, infatti, sono state analizzate in modo separato per motivi euristici; quello che qui propongo è una lettura che le reintegri allo scopo di fare emergere i diversi tipi di verità e di soggettività, così come i sistemi di potere e le interazioni materiali, che sono emerse dall'analisi del materiale

empirico.

Nel tentativo di sintetizzare i risultati di questo lavoro propongo di ritornare alla teoria e di utilizzare l'analisi proposta da Böhm, Jones, Land e Paterson, nel volume “Against Automobility” da loro curato nel 2006, sui regimi di verità, di potere e di soggettività che producono e riproducono le relazioni di dominio dell'*automobility* e la credenza secondo cui questo sia il sistema di mobilità naturalmente migliore, più efficiente, comodo e conveniente. Come si è visto in conclusione del capitolo teorico, gli autori evidenziano come questi tre specifici regimi siano prodotti attraverso i discorsi, le rappresentazioni e le pratiche quotidiane che, sedimentate nelle abitudini routinarie degli individui, diventano scontate, naturalizzano e neutralizzano la bontà dell'*automobility*, ed evocano immagini oniriche di presunte libertà e di possibilità illimitate.

Regimi di verità

Con regimi di verità gli autori appena citati si riferiscono alle idee collettive sul rapporto tra esseri umani e il loro ambiente circostante; si tratta di quelle verità di senso comune costruite attorno all'idea di cosa significa stare al mondo, di ciò che è desiderabile nella propria vita e di ciò che non lo è. Le rappresentazioni che circolano nelle autoscuole milanesi, e che sono per lo più condivise, dipingono l'*automobility* come il sistema di mobilità migliore. I macro significati prodotti attorno all'*automobility*, all'automobile e al guidare vengono costituiti a partire da diversi elementi: innanzitutto per differenza, se non per opposizione, con altri sistemi di mobilità lungo l'asse che separa il privato (l'interesse individuale) e il pubblico (il benessere collettivo); una seconda modalità riguarda, invece, la costruzione di narrazioni, che utilizzando specifiche modalità di anticipare il futuro, paragonano l'immobilità del non-patentato all'ipermobilità del guidatore. Le verità dominanti che circolano attorno all'*automobility* sono il risultato della produzione discorsiva di diverse agenzie che, a partire da posizione di potere differenti e da interessi economico-politici particolari, concorrono alla costruzione delle intelaiature di significati disponibili da cui

le persone attingono per costruirsi la loro personale idea sull'importanza sociale dell'automobile. Si è visto che esempi di queste agenzie sono le case automobilistiche che, attraverso le pubblicità e il lavoro di lobbying su politici e industrie culturali, hanno saputo veicolare e imporre specifiche rappresentazioni delle automobili che, da quanto emerge da questa ricerca, strutturano in modo deciso l'immaginario culturale e il senso comune delle persone. Altre agenzie sono la famiglia, la scuola o le autoscuole che, attraverso le pratiche e le relazioni quotidiane, veicolano dei messaggi sul senso e l'importanza che le macchine e il guidare assumono nell'esperienza individuale e che contribuiscono alla costruzione processuale di specifici *habitus*.

Nello specifico di questo lavoro, l'oggetto d'interesse è il senso comune; non ho, quindi, ricostruito il discorso dominante e generale sull'*automobility*, bensì ho decostruito quelle specifiche verità implicite connesse all'oggetto automobile e alla pratica di guidare per come emergono nel processo di costruzione sociale dei futuri guidatori a Milano. I risultati di questa ricerca ci informano sulle credenze diffuse e abbastanza condivise, seppur con alcune differenze soprattutto lungo variabili quali l'età, il genere o la provenienza, dagli allievi di alcune autoscuole della città. In particolare, dai dati emerge chiaramente che l'automobile è un oggetto desiderabile perché consente di accedere a spazi di autonomia e libertà più ampi.

Come si è messo in luce nel terzo capitolo, il concetto di autonomia rappresenta il centro simbolico della fascinazione che l'automobile è in grado di produrre e può assumere diversi significati; questo concetto è articolato in termini di indipendenza dagli altri, ovvero a quei soggetti significativi nella vita delle persone che, però, variano a seconda dell'età, del genere e della provenienza geografica dell'intervistato. L'idea di autonomia collega l'automobile a concetti quali la libertà e il controllo sulla dimensione spaziale e temporale della vita quotidiana. Decidere dove andare e quando partire sono ancora considerate caratteristiche distintive dell'*automobility* tale da renderlo il sistema di mobilità che per eccellenza libera il soggetto dai vincoli imposti dalle altre persone o dai mezzi di trasporto pubblico. Dalle interviste emerge che l'automobile è considerata l'oggetto che soddisfa contemporaneamente le esigenze di mobilità spaziale quotidiane o straordinarie e anche quei bisogni identitari ritenuti fondamentali dagli individui,

come ad esempio sentirsi adulti.

Guidare è l'azione concreta che connette, da un punto di vista materiale, i corpi dei guidatori con i veicoli e le possibilità di mobilità che essi offrono. I dati ci dicono che questa pratica sociale, in quanto esperienza corporea, viene espressa e associata alle emozioni che provoca negli individui; in particolare, seppure con diverse sfumature, essa viene descritta attraverso le emozioni del piacere o della frustrazione. Anche in questo caso le variabili di genere ed età incidono fortemente sulle modalità attraverso cui gli intervistati descrivono e interpretano la guida. Guidare, infatti, viene percepito come una pratica significativa: perché, dal un lato, permette di 'sentirsi come gli altri', in quanto esperienza condivisa da altri membri della società, e, dall'altro, permette quella particolare forma di assemblaggio tra corpo del guidatore e veicolo, che tanto caratterizza le nostre strade. In questo modo l'azione del guidare crea forme di soggettività di diverso tipo, che superano i confini tra umano e non umano.

L'analisi riportata nelle pagine di questo lavoro mostra come le associazioni simboliche che gli allievi connettono all'oggetto automobile vengano costruite lungo il binomio visibilità/invisibilità delle positività/criticità che la macchina può produrre nella vita degli individui. Se guardiamo all'immaginario che emerge dalle interviste, l'automobile appare come l'oggetto del sogno che permette agli attori di diventare autonomi rispetto a una serie di vincoli o forme di controllo (sul proprio spazio di azione e sulla gestione individuale del tempo). In questa visione, la macchina sembra incarnare uno dei valori principali delle società capitaliste: la libertà individuale è il centro simbolico, il nucleo, su cui poggia la cultura dominante dell'automobile. È a partire dalle possibilità che apre, in termini di azione, di scelta e di consumo, che gli individui organizzano la loro idea sull'importanza sociale dell'automobile, perlopiù omettendo, dal quadro che essi stessi dipingono, la questione della responsabilità individuale sulla dimensione collettiva. Nell'analisi del materiale empirico ho messo in evidenza l'esistenza di una continua tensione tra la dimensione individuale dell'azione e le conseguenze di tali azioni sulla collettività. Questa distanza si traduce in un processo che ho definito di privatizzazione delle criticità, in cui le ormai note esternalità negative del sistema *automobility* vengono articolate quasi esclusivamente in termini oppositivi alla loro libertà individuale, in

quanto rompono l'idea di autonomia e di controllo dello spazio e del tempo associate all'auto. In altri termini, l'*automobility* presenta dei limiti solamente nel momento in cui produce degli intoppi al normale svolgimento delle attività quotidiane. Per questo motivo nelle interviste vengono nominati solo problemi come il traffico o il parcheggio, quelli che effettivamente mostrano con più evidenza i limiti dell'efficienza del sistema *automobility*. Esternalità negative quali l'inquinamento o l'incidentalità stradale non vengono, tendenzialmente, nominate come problematiche di altrettanto impatto sulla vita individuale.

Quello appena descritto è il regime di verità dominante e condiviso nelle autoscuole di Milano. Si può concludere che queste verità siano incorporate in forma di senso comune e *habitus* dalla maggior parte dei milanesi che si apprestano a diventare guidatori. In un tale sistema di verità il centro del discorso è occupato dall'idea d'individuo: attraverso la volontà di scegliere l'automobile come sistema privilegiato di mobilità, la maggior parte degli allievi persegue individualmente la propria ricerca di libertà e di autonomia in quanto, almeno a livello di percezione sociale, l'*automobility* è ritenuto il sistema che fornisce l'accesso a tali valori e bisogni. Da questo tipo di rappresentazione dominante scaturiscono una serie di conseguenze in termini di regimi di soggettività prodotte e ritenute legittime dal contesto sociale più ampio.

Regimi di soggettività

Böhm, Jones, Land e Paterson (2006) suggeriscono di interpretare il termine regime di soggettività come le idee che circolano, in un determinato tempo e in una specifica società, su ciò che si considera un buono stile di vita e, di conseguenza, di quel che viene comunemente considerato legittimo, e preferibile, nella costruzione delle identità individuali. In particolare, questi autori evidenziano come l'*automobility* e l'individualismo siano elementi che mutualmente si definiscono, si rafforzano e producono una differenziazione tra stili di vita e pratiche sociali considerati preferibili o meno. Si pensi, ad esempio, a quanto emerso dai dati per quel che concerne le caratteristiche positive dell'*automobility* che sono costruite principalmente in

opposizione agli altri sistemi di mobilità e, in particolare, al trasporto pubblico. Il concetto di regime di soggettività sembra utile ai fini di una sistematizzazione dei risultati di questa ricerca perché, come affermano alcuni autori, può essere definito come

Un insieme di stili di vita che rappresentano ed esperiscono un senso della contemporaneità e, al contempo, inscrivono questa esperienza nella mentalità, nel modo di comprendere e nel linguaggio di un preciso momento storico. (Mbembe e Roitman, 1995: 324)

Dall'analisi delle interviste emergono almeno tre macro categorie entro cui possiamo sintetizzare la costruzione delle soggettività in relazione all'utilizzo dell'automobile. Queste dimensioni riguardano le diverse articolazioni prodotte da individui, appartenenti a generi e generazioni diversi, producono intorno all'automobile: la prima riguarda le rappresentazioni simboliche, la seconda concerne i bisogni identitari che questo oggetto è in grado di soddisfare e la terza si riferisce maggiormente ai *network* ritenuti fondamentali dagli intervistati nella produzione e riproduzione della loro vita quotidiana.

Nella trattazione dei capitoli si è visto come i concetti di autonomia e libertà sono articolati in modi diversi da individui che appartengono a generi e classi d'età differenti. Possiamo, infatti, riconoscere alcune peculiarità nel modo in cui le donne e le ragazze utilizzano questi concetti per costruire resoconti discorsivi al cui centro si posiziona la loro soggettività di genere. Per esempio, si è visto che per alcune delle donne migranti incontrate nelle autoscuole l'automobile è un veicolo di emancipazione dai mariti e, quindi, per loro l'autonomia si riferisce alla possibilità di portare a compimento azioni, spesso banali come fare la spesa, che senza macchina necessitano della presenza del marito. Le italiane, invece, o prendono la patente da molto giovani, considerandola come strumento di emancipazione dalla famiglia, o da adulte, perché spinte da nuovi bisogni di mobilità. Un'altra modalità attraverso cui l'identità di genere è messa in gioco attraverso determinate associazioni simboliche con l'automobile riguarda invece l'articolazione del concetto di paura. Sono sempre e solo le donne che nominano questo sentimento in relazione all'automobile e lo articolano almeno in due modi differenti: come paura di prendere i mezzi pubblici di notte da sole, dove la necessità

dell'automobile significa fornirsi di uno strumento di protezione dall'esposizione fisica; oppure come insicurezza nel guidare o per la guida degli altri e, in questo caso, la paura è più connessa alla tecnologia in quanto tale o alle competenze tecniche a essa associata.

In generale, nella comprensione delle associazioni simboliche e identitarie connesse all'automobile, il genere è sempre una categoria fondamentale. Si è visto infatti come vi sia una co-costruzione tra genere e tecnologia che riguarda, non solo il fatto che gli ingegneri e i designer tendenzialmente occupano un posizionamento di genere, e quindi costruiscono oggetti proiettando su di essi idee di usabilità che sono particolari (Wajcman, 1991), ma anche il fatto che nella relazione materiale tra corpi sessuati e tecnologie si definiscono alcune delle categorie attraverso cui comunemente pensiamo il rapporto tra donne/uomini e tecnologie. Come emerge dalla ricerca sono ancora molto forti gli stereotipi che vedono nelle donne una certa dose di *technofear*, mentre gli uomini vengono rappresentati come naturalmente più portati per la guida o per la comprensione di alcune questioni tecniche, come quelle legate al motore. Infine, si è visto come i corpi sessuati e le automobili vengono utilizzati nella costruzione delle categorie legittime di mascolinità e di femminilità, dove solitamente le donne sono assimilate al piacere, quasi erotico, che la macchina può provocare (potenza del motore, velocità, libertà) o al consumismo sfrenato considerato tipicamente femminile.

Per quel che riguarda, invece, la variabile dell'età, si è visto che i giovanissimi, quelli che prendono la patente a diciotto anni o poco più, vedono l'automobile come una via di fuga rispetto al controllo familiare. L'automobile per questi soggetti rappresenta spesso una sorta di cameretta mobile, ovvero uno spazio privato al di fuori della casa dei genitori che, inoltre, dà la possibilità di muoversi nello spazio urbano in compagnia di amici e conoscenti. Per questi individui l'automobile è considerata un oggetto utile a favorire la loro posizione sociale all'interno del gruppo dei pari e diventa merce di scambio nelle piccole economie informali, attraverso azioni quali dare passaggi o 'mettere' la macchina nel caso il gruppo abbia bisogno di spostarsi. Gli aspetti appena descritti sono connessi a specifici bisogni identitari: la patente, infatti, diventa il documento che permette di accedere a maggiori spazi di libertà e di sfuggire da forme di controllo familiare, rappresentando, al contempo, una delle tappe ritualizzate della

transizione alla vita adulta.

È importante sottolineare che mentre i bisogni identitari vengono nominati maggiormente dalle persone giovani, ovvero sotto i venticinque anni, quelli di mobilità sono trasversali ai generi e alle generazioni perché riguardano l'accesso alle sfere sociali entro cui gli individui riproducono le proprie attività quotidiane. Per i più giovani i *network* significativi sono costituiti prevalentemente dai luoghi di consumo o di *leisure*. Ovviamente i *network* mutano d'importanza a seconda delle fasi della vita individuale; il materiale raccolto nella ricerca, come ho avuto modo di sottolineare più volte nel testo, riguarda per lo più persone molto giovani e, quindi, restano fuori dall'analisi dimensioni importanti quali il lavoro o le reti familiari.

Le persone che, invece, prendono la patente da adulti fanno questa scelta per tre ordini di motivi: o perché sono migranti e hanno bisogno di riconvertire la loro patente (o farla ex novo); o perché hanno in progetto di avere dei figli e, quindi, avvertono la macchina come una necessità; oppure perché i genitori stanno invecchiando e, quindi, avere la macchina diventa una modalità per aiutarli, ad esempio per accompagnarli a fare le visite in ospedale. L'accesso alla dimensione lavorativa, affettiva e sociale è una componente fondamentale nella costruzione delle soggettività poiché esse si costruiscono sempre in relazione agli Altri. Per questo motivo le soggettività dei guidatori e delle guidatrici si costituiscono anche attraverso il concetto di *membership*, vale a dire all'acquisizione di nuove competenze (guidare) che facilitano la partecipazione alle sfere di vita individuale e al contempo permettono il pieno esercizio del diritto di mobilità.

Da quanto detto finora, si può concludere che nel processo di costruzione sociale del guidatore gioca un ruolo di fondamentale importanza l'intreccio che intercorre tra associazioni simboliche collegate all'automobile e la costruzione delle soggettività specifiche dei futuri guidatori. In particolare, ho messo in evidenza come queste soggettività siano costruite all'interno di regimi di verità in cui determinate intelaiature di significati sono diventate dominanti e condivise, quantomeno dalla maggior parte delle persone interviste in questa ricerca. Tali verità sono i *frame* entro cui gli individui

mettono in atto determinati schemi di percezione e valutazione; possiamo, dunque, concludere che le soggettività dei futuri guidatori sono condizionate dall'incorporazione di determinate idee che vedono nell'automobile e nella guida dei siti di costruzione identitaria importanti e tipici del nostro tempo.

Regimi di potere

Come sottolineato da Böhm, Jones, Land e Paterson (2006), la dimensione del potere e del governo dell'*automobility* è una delle sfere centrali nella comprensione della costruzione sociale del guidatore. In questa ricerca non ho avuto modo di approfondire i diversi snodi attraverso cui le forme di governamentalità e disciplinamento possono essere impiegate nel campo della mobilità, come ad esempio le regolamentazioni vigenti in materia di consumi ed emissioni delle vetture o in relazione al problema dell'incidentalità. Il caso studio qui analizzato sono le autoscuole presenti sul territorio milanese e parte dell'analisi è stata dedicata alla comprensione delle forme di regolamentazione e controllo delle pratiche di guida agite e subite da questi enti. Il lavoro delle autoscuole, per come viene descritto dagli addetti ai lavori, è quello di insegnare un certo modo di guidare, quello che viene considerato 'giusto' dalle autorità che regolano e controllano il sistema patenti.

I dati empirici, innanzitutto, ci informano sul fatto che la patente è divenuto un documento che consente la possibilità di accedere alla forma di mobilità ritenuta, a livello di senso comune, come la migliore e la più efficace. In questo senso, la patente permette di esercitare a pieno un diritto fondamentale e facilita forme di partecipazione alle sfere sociali che costituiscono la vita dei singoli. In particolare, si è visto come la patente sia composta da una doppia anima: da un lato è regolata da una serie di passaggi burocratici che rallentano il sistema, ma che, di contro, dovrebbe ridurre i rischi di corruzione; dall'altro, invece, è un sistema che presuppone la preparazione didattica necessaria alla trasmissione dei saperi concernenti la guida. Proprio su questi temi emergono le linee di conflittualità che interessano le diverse istituzioni coinvolte. Una prima forma di conflitto si sviluppa a partire dalla rigida organizzazione burocratica

entro cui le autoscuole lavorano. Le autoscuole, infatti, disapprovano le forme di controllo messe in atto nei loro confronti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti terrestri, dai Dipartimenti dei trasporti terrestri (ex-Motorizzazione) e dalla Provincia di Milano. In particolare, il discorso dei lavoratori delle autoscuole si configura come una richiesta di deregolamentazione sugli aspetti tecnici del loro mestiere e una implementazione della normativa rispetto ai minimi standard necessari per acquisire la patente (come ad esempio un numero minimo di guide obbligatorie). Quest'ultima questione viene articolata in termini di riconoscimento del loro ruolo, in quanto le scuole guida descrivono se stesse come le istituzioni incaricate di formare dei guidatori rispettosi del Codice della strada e delle regole del vivere civile. Nonostante questa retorica, ho altresì evidenziato che il sapere teorico e tecnico che viene insegnato a scuola guida si configura come una forma di conoscenza utilitaristica: sebbene esse siano conoscenze utili per passare gli esami non impattano in modo abbastanza incisivo sulla qualità dei futuri guidatori, soprattutto in termini di civismo.

Esiste, quindi, una discrepanza tra il sapere burocratico insegnato dalle scuole guida e la conoscenza che si acquisisce sulla strada attraverso l'esperienza di guida reiterata nel tempo. Se, come evidenziano Böhm, Jones, Land e Paterson (2006), il regime di potere dell'*automobility* si esprime attraverso forme di disciplinamento del corpo e governamentalità della mobilità, allora possiamo affermare che anche le scuole guida sono parte di queste regime. Nel caso specifico analizzato in questa ricerca, però, i dati mostrano che quello messo in atto dalle autoscuole è una forma di pseudo-disciplinamento, in quanto conseguenza reale dell'adattamento delle autoscuole al *framework* legislativo e istituzionale in cui lavorano. L'incorporazione dell'*habitus* burocratico, imposto loro dalle istituzioni politiche che governano il sistema patente, si traduce in un sistema pedagogico poco attento alla trasmissione di una visione olistica della guida e delle sue implicazioni. Per questo motivo ho affermato che guidare è una questione (a)morale, in quanto a fronte di una forte regolamentazione della burocrazia interna al sistema (procedure per le richieste dei fogli rosa o per la prenotazione degli esami) non corrisponde una seria volontà di mettere al volante guidatori preparati, responsabili e consci delle conseguenze negative provocate dalle loro scelte di mobilità.

È importante ricordare che queste forme di de-regolamentazione non caratterizzano solo il processo di costruzione sociale dei guidatori, ma sono tipiche del sistema *automobility* nella sua complessità e rispondono alla necessità di non ostacolare l'enorme giro di affari che ruota attorno all'automobile (Paterson, 2000; Paolini, 2005; Böhm, Jones, Land e Paterson, 2006; Urry, 2007).

Regimi di materialità

Da quanto emerge dai dati analizzati in questo lavoro, appare evidente che accanto a questi regimi è importante tenerne in considerazione un altro; i tre regimi sopra elencati rappresentano, infatti, le cornici culturali e politiche all'interno del quale vengono costruiti socialmente i futuri guidatori e costituiscono il *framework* entro cui, a Milano, viene interpretato il sistema *automobility*. Dall'analisi dei contributi teorici e dei dati empirici qui presentati sembra evidente che anche gli aspetti materiali sono fondamentali per comprendere le caratteristiche culturali del sistema *automobility* attuale e, in particolare, del processo di costruzione sociale del guidatore.

Come dimostrato con questo lavoro, la macchina e le interazioni materiali tra corpo dell'umano e oggetto sono costitutive del processo di costruzione sociale del guidatore, perché in grado di mutare certi schemi di percezione e azione rispetto al contesto circostante. Ciò che chiamo regime di materialità è, dunque, la dimensione che ci informa circa le modalità in cui si articola il complesso confine tra umano e non umano nel campo dell'*automobility*, in quanto riguarda le forme di interazione tra corpi e veicoli e tra assemblaggi guidatori-auto.

Se, come si è visto, nelle autoscuole avviene un pseudo-disciplinamento, allora bisogna capire come si diventa guidatori-auto e quali sono le caratteristiche di questo attore. I dati a nostra disposizione dimostrano che diventare guidatori-auto è un processo non immediato, bensì completabile attraverso una lenta incorporazione di specifiche verità e di particolari regole e abilità.

Per fare chiarezza su questo punto ho costruito delle tipologie di soggettività che si

costituiscono all'intero del regime di materialità, ossia attraverso le interazioni con l'oggetto automobile e le sue componenti. Una prima tipologia è ciò che ho chiamato passeggero totale ed è colui o colei che pur essendo in relazione con l'automobile non esperisce la rosa di azioni che vengono permesse dalla possibilità e capacità di guidare. Una seconda tipologia, in cui possiamo inserire gli allievi di scuola guida, è quella dei quasi-assemblaggi che si riferisce alle persone che stanno entrando in possesso di quelle capacità teoriche e tecniche che costituiscono la pratica del guidare. Ho, inoltre, definito i guidatori come coloro che, una volta acquisita la patente, hanno la possibilità di guidare in modo autonomo e di fare esperienza della guida su strada, ma che non sempre sono in possesso di certi automatismi. Infine, prendendo spunto da Dant (2004), ho definito i guidatori-auto come l'assemblaggio completato tra corpo umano e veicolo. Sebbene la metafora dell'assemblaggio descriva una forma di ibrido umano - non umano temporanea che acquisisce capacità di *agency* nel momento in cui l'essere umano si mette al volante, a mio avviso, si può parlare di 'guidatore-auto completato' solo nel momento in cui la pratica del guidare diventa un'attività inconscia, fluida e automatica.

Infatti, si diventa guidatori nel momento in cui si acquisisce la patente e, quindi, si è in possesso del documento necessario per potere guidare in strada; diventare guidatori-auto è, invece, qualcosa di diverso e riguarda la sedimentazione di determinate abilità e conoscenze attraverso un disciplinamento del corpo che avviene in modo autonomo tramite l'esperienza reiterata del guidare. Inoltre, questo processo segna il passaggio da uno status a un altro e modifica i modi di interpretare la propria soggettività.

Ciò che segna la differenza è, dunque, l'incorporazione degli aspetti caratteristici della soggettività assemblata, ovvero quegli automatismi che non richiedono la continua razionalizzazione di quel che sta accadendo. Si tratta dell'interiorizzazione di un *habitus* che è corporale più che cognitivo (Wacquant, 2002). Le forme di soggettività, che si costituiscono all'interno dei regimi di materialità dell'*automobility*, forzano i confini comunemente noti tra umani e oggetti, in quanto si collocano sulla frontiera del nostro modo di concepire la natura della tecnologia e degli artefatti, nonché la nostra idea rispetto alla loro capacità di *agency*. Anche in questo caso la dimensione del genere risulta fondamentale per comprendere queste soggettività assemblate.

Si è visto, infatti, che, quando si tratta di assemblaggi, l'attribuzione di caratteristiche di genere può seguire modalità impreviste e bizzarre. Il genere, per esempio, è qualcosa che l'umano può interpretare come incorporato nelle lamiere della macchina; secondo alcuni degli intervistati esistono macchine maschili e macchine femminili che sembrano produrre particolari tipologie di *affordance* e che, nell'immaginario dei quasi-assemblaggi, ricalcano gli stereotipi riguardo alle azioni considerate legittime per gli uomini e/o per le donne. Ma non solo. Forniscono anche determinate estetiche e spingono a specifici stili di consumo che riproducono le particolari modalità di interazione tra copri sessuati e tecnologia.

Un ulteriore modalità in cui il genere s'intreccia con i regimi di materialità dell'*automobility* riguarda le combinazioni possibili, quasi *queer*, di definizione delle soggettività assemblate. Ciascun specifico assemblamento tra corpo sessuato e veicolo costituisce una nuova soggettività che, producendo una serie di specifiche azioni sociali, si manifesta nel mondo materiale attraverso caratteristiche che le sono proprie. In particolare, ho evidenziato come lo stile di guida possa considerarsi alla stregua della personalità vera e propria dell'assemblaggio e può incorporare generi che non appartengono a nessuna delle due componenti. L'assemblaggio guidatore-auto è, dunque, una soggettività che è da considerarsi autonoma rispetto all'essere umano e al veicolo che, per il tempo in cui è costituita, la rendono possibile.

Come si è visto, il processo di costruzione sociale del guidatore è composto da aspetti immateriali e simbolici connessi alle rappresentazioni culturali dell'automobile che sono decodificati e rielaborati dagli individui ma che si strutturano anche in reticoli di significati dominanti e di senso comune. Contemporaneamente, la dimensione materiale concernete le pratiche e le interazioni tra umani e non umani impatta in modo decisivo sui modi con cui gli individui immaginano e agiscono le loro scelte di mobilità. Nel diventare guidatori l'immateriale e il materiale si fondono: questo processo coinvolge, infatti, l'incorporazione e la messa in pratica degli specifici significati che circolano sull'oggetto automobile, dei modi in cui essi vengono codificati dai media e dalle altre agenzie di produzione culturale o, ancora, di come queste immagini vengono decodificate dagli allievi.

Attraverso questa chiave di lettura dei regimi ho evidenziando come l'automobile, agendo al contempo sulla dimensione simbolica e su quella materiale, non è 'semplicemente' un oggetto d'uso quotidiano attraverso il quale trovano soddisfazione i bisogni di mobilità, certe necessità identitarie o trovano espressione trame di significati che poggiano su uno specifico orizzonte culturale; l'automobile è anche un oggetto politico intrinsecamente connesso alle relazioni di potere, al processo di individualizzazione caratteristico delle società capitaliste e ci informa sui modi con cui gli esseri umani si relazionano col proprio ambiente (naturale e sociale) nella tarda modernità (Dant, 2006).

Possiamo concludere mettendo in evidenza, ancora una volta, il fatto che l'automobile e la pratica del guidare hanno un impatto significativo sulla vita quotidiana delle persone; essi rappresentano dei punti di osservazione privilegiati per comprendere su quali basi continua ad appoggiarsi il successo dell'*automobility*, in modo da trarre elementi utili per mettere in atto interventi volti al contrasto della continua crescita di questa forma di mobilità quasi-privata. Credo fermamente, infatti, che anche i sociologi dovrebbero seguire l'esortazione di Merriman quando dice:

Se i politici, gli ambientalisti, gli economisti e nonché i geografi vogliono capire perché le persone hanno un duraturo attaccamento alle loro automobili – per persuaderli a passare a un'alternativa più sostenibile dal punto di vista ambientale – è vitale che essi capiscano le relazioni sociali, le pratiche incorporate e le ontologie associate alla guida. (Merriman, 2007: 8)

Questo aspetto è importante soprattutto perché se da un lato guidare è una pratica routinaria e socialmente significativa, dall'altro è un'azione che produce ricorsivamente effetti devastanti sulla vita collettiva e sull'ambiente. Quindi, conoscere le basi culturali su cui si poggia la forza simbolica e materiale dell'automobile e, in particolare, ciò che spinge le persone a diventare guidatori, mette il luce come l'analisi dei processi culturali possa giocare un ruolo decisivo nella progettazione di future politiche volte alla sostenibilità, con lo scopo di trasformare l'automobile in un oggetto sempre meno desiderabile.

Allegati

Allegato 1 – Prospetto interviste agli allievi

Autoscuola	Nome/identificazione	Età	Genere	Etichetta
Brera	G.	21p	M	al_01
Brera	M.	32	F	al_02
Brera	D.	18	M	al_03
Brera	M.	18	M	al_04
Gratosoglio	E.	18	F	al_05
Gratosoglio	B.	18	M	al_06
Gratosoglio	P.	45	F	al_07
Gratosoglio	M.	36	M	al_08
Missori	C.	25 p	M	al_09
Missori	S.	32 p	F	al_10
Missori	L.	17/18	M	al_11
Missori	V.	22	F	al_12
Missori	I.	33 p	F	al_13
Monteprincipe	A.	42 p	F	al_14
Monteprincipe	F.	25	F	al_15
Monteprincipe	L.	18 p	M	al_16
Monteprincipe	A.	23	F	al_17
Monteprincipe	S.	18	M	al_18

Allegato 2 – Prospetto interviste autoscuole

Autoscuola	Nome/identificazione	Età	Genere	Etichetta
Ampere	Titolare, insegnante e istruttore	64	M	auto_01
	Istruttore	39	M	auto_02
Caiazzo	Titolare	56	M	auto_03
	Insegnante	43	F	auto_04
Città studi	Istruttore	65	M	auto_05
Corsica	Amministrativa	30	F	auto_06
Ferrandi	Titolare e insegnante	60	F	auto_07
Nuova Fiamma	Titolare, insegnante e istruttore	78	M	auto_08
San Gottardo	Amministrativa	20	F	auto_09
Velodromo	Titolare	70	M	auto_10
Vittoria	Titolare, insegnante e istruttore	52	F	auto_11
Vallazze	Istruttore	65	M	auto_12
Interviste + appunti etnografici				
Monteprincipe	Titolare	56	F	auto_13
	Insegnante	35	F	auto_14
Missori	Insegnante e istruttore	29	M	auto_15
Brera	Insegnante	37	F	auto_16
Gratosoglio	Titolare, insegnante e istruttore	68	M	auto_17

Allegato 3 – Traccia interviste con allievi

Informazioni generali	
Genere	
Età	
Provenienza	
Occupazione	
Autoscuola	
Esame di teoria (sì/no)	
Zona di residenza	

A. Socializzazione ai miti ed ai contro-miti

Esperienze dirette con l'automobile

Vorrei farti ora alcune domande rispetto al tuo rapporto con l'automobile.

1. se dico automobile che cosa ti viene in mente?
2. le automobili ci circondano. Tutti i giorni veniamo in contatto con questi oggetti. Le vediamo, le sentiamo (pensa al clacson), ne sentiamo l'odore (pensa all'aria che respiriamo). Avevi mai pensato a questa cosa? Che cosa ne pensi?
3. Secondo te, la tua idea di che cos'è l'automobile e degli utilizzi che ne puoi fare da dove derivano? (ambito familiare, amicale, mediale, ecc.)

Esperienze mediali con l'automobile (tv, giornali specializzati, sport, pubblicità, ecc)

4. Ti ricordi di qualche pubblicità di automobile? Mi sapresti dire secondo te che significato ha? (incalzare sui miti: velocità, libertà, dominio sulla natura, potere, mascolinità, femminilità, prestigio, lusso e sui contro miti: esempio guida sicura, inquinamento)
5. Secondo te rispetto alle immagini presentate dai media, che tipo di simbolo è l'automobile? (incalzare sui miti: velocità, libertà, dominio sulla natura, potere, mascolinità, femminilità, prestigio, lusso e sui contro miti: esempio guida sicura, inquinamento)
6. Negli anni hai notato un cambiamento nelle pubblicità di automobili? (esempio donne come nuove consumatrici di auto)
7. Rispetto alle esperienze di cui mi hai parlato, secondo te l'immagine che i media danno dell'automobile è vicino o lontano alla tua esperienza quotidiana? Perché? Quali differenze e quali somiglianze?
8. Secondo te esiste una differenza nel modo in cui i media rappresentano le donne o gli uomini in relazione all'automobile? Perché? Come? Mi potresti fare qualche esempio? (incalzare sui diversi miti/ruoli associati a donne-motori o uomini-motori)

Famiglia:

9. Quante persone hanno la patente nella tua famiglia (nonni, genitori, fratelli/sorelle) I tuoi genitori hanno la patente? Da quanti anni?
10. Che tipo di rapporto avevano/hanno i tuoi genitori con l'automobile? (la usano spesso, che uso ne fanno, sono persone particolarmente attente alla cura dell'auto, ecc.)
11. Che tipo di significato ha l'automobile per i tuoi genitori? Mettere in evidenza, se esistono, le differenze rispetto all'utilizzo/visione dell'automobile tra le madri e i padri.
12. Come guidano i tuoi genitori?
13. Mi potresti raccontare qualche episodio particolare della tua infanzia che riguarda l'automobile (ricordi di incidenti, di avvenimenti particolari, di episodi familiari o personali connesse all'auto)
14. Secondo te che ruolo ha avuto l'automobile nella tua infanzia (libertà di movimento, possibilità di raggiungere i posti, ad esempio ti accompagnavano a scuola in automobile oppure se nella tua famiglia era usata solo nei week end, ecc.)

Amici:

15. Nel tuo gruppo di amici c'è qualcuno che ha la patente? Vai spesso in giro con loro?
16. Di solito che uso ne fanno i tuoi amici? Per che cosa la usano?
17. Quando la usi con i tuoi amici?
18. Secondo te che tipo di guidatori sono? Spericolati, attenti/prudenti, ecc? Perché?
19. Hai qualche aneddoto da raccontarmi rispetto all'utilizzo dell'automobile che ne fai con i tuoi amici?
20. Nel tuo gruppo di amici che significato viene dato all'automobile (macchina potente, grande, autonomia, velocità, status symbol, ...) → mettere in evidenza se esistono differenze di genere ed età

B. *Automobile e organizzazione della vita quotidiana (velocità/libertà/comodità)*

21. Prima di avere la patente come ti spostavi?
22. Pensi che continuerai ad utilizzare sempre lo stesso mezzo di trasporto?
23. Quando utilizzerai l'automobile?
24. Devi condividere la macchina con qualcun altro? Avete già idea di come vi organizzerete?
25. Pensi che quando avrai la patente la tua vita cambierà? Come? Perché?
26. Ti è mai capitato, come pedone/ciclista/motociclista di trovare scorretto il comportamento di alcuni automobilisti?
27. Secondo te esistono diversi tipi di guidatori? Quali? A te che tipo di guidatore ti piacerebbe diventare? Perché?

C. *Competenze (genere/età)*

28. Avevi già provato a guidare un'auto prima di iscriverti a scuola guida? Chi ti ha fatto guidare? Come ti sentivi? Che sensazione hai avuto?
29. Rispetto a quanto hai studiato finora a scuola guida e alle tue esperienze personali, pensi di poter diventare un guidatore/una guidatrice competente

- oppure senti già di avere delle resistenze rispetto a questo tipo di tecnologia?
30. Per la tua esperienza concreta esistono veramente delle differenze sostanziali tra maschi e femmine nel modo di guidare? Secondo te, queste differenze/somiglianze da cosa dipendono? Mi potresti fare degli esempi? Ti vengono in mente esempi che contraddicono quello che hai detto?
 31. Esistono degli stereotipi che riguardano gli uomini e/o le donne e la loro capacità di guida? Credi che abbiano senso? Perché?

D. *Consapevolezza e percezione dei limiti dell'automobilità*

Inquinamento → La prima di queste contraddizioni è legata al tema della sostenibilità.

Traffico → La seconda contraddizione è la discrepanza esistente tra il sogno di velocità insito nell'automobile e la realtà quotidiana della congestione del traffico in città.

Sicurezza stradale → La terza contraddizione riguarda la sicurezza stradale che implica elevatissimi costi umani ogni anno (morti sulle strade) e costi sociali (in termini di soldi pubblici spesi).

Qualità della vita / Car space free space → La quarta contraddizione che ti propongo riguarda l'utilizzo dello spazio pubblico.

Costi di mantenimento → L'industria automobilistica vive una crisi economica da ormai parecchio tempo. Le persone tendenzialmente acquistano meno automobili che in passato.

Allegato 4 – Traccia interviste con titolari/insegnanti/istruttori

Informazioni generali	
Genere	
Età	
Provenienza	
Occupazione	
Autoscuola	
Esame di teoria (sì/no)	
Zona di residenza	

Sistema patente

1. Mi potrebbe descrivere come funziona il sistema patente nella provincia di Milano? Regole, tempi e modalità
2. con quale istituzioni si relazionano le autoscuole? Che ruoli hanno? Che rapporti avete?
3. che cosa cambierebbe di questo sistema? Perché?
4. che ruolo hanno le autoscuole nella società? Quale dovrebbe essere?
5. come siete visti (dalle istituzioni con cui vi relazionate, dai clienti)?

Organizzazione quotidiana del lavoro in autoscuola.

Andando invece nello specifico del suo lavoro...

6. Mi potrebbe descrivere il suo lavoro? Quali sono le sue mansioni? In che cosa consistono?
7. Da quanti anni fa questo lavoro? Come mai ha deciso di fare questo lavoro?
8. È cambiato qualcosa rispetto a quando ha iniziato?

Rispetto alla clientela

9. Come sono i ragazzi a lezione? (incalzare su competenze)
10. (cambiamento) Hanno più competenze rispetto a qualche anno fa? Sono più svegli? In che senso?
11. Secondo lei rispetto ai suoi allievi, sono più bravi le ragazze o i ragazzi? Cosa li differenzia?
12. Secondo lei i ragazzi che arrivano in autoscuola cosa si aspettano dal loro futuro da neo-patentati? Come vedono l'automobile? (incalzare sui valori e sugli immaginari rispetto all'automobile)
13. Esistono delle differenze tra ragazzi e ragazze rispetto a queste rappresentazioni?
14. Secondo lei tra i ragazzi che arrivano in autoscuola esistono degli stereotipi legati al genere per quel che riguarda le pratiche di guida? L'esempio classico è il famoso detto "donna al volante pericolo costante". Quali? Come le esprimono? In quali momenti?

15. Rispetto invece ai limiti dell'utilizzo dell'automobile, mi riferisco a problemi quali il traffico, l'inquinamento, la sicurezza stradale, ecc. quale spazio viene dedicato a questi temi nei programmi di scuola guida? Lei cosa ne pensa?
16. Secondo lei quale può essere il ruolo della scuola guida nell'approfondimento di queste tematiche?
17. Quale consapevolezza hanno i suoi allievi di questi limiti?
18. Esistono secondo lei delle particolari subculture rispetto all'automobile nei suoi allievi? Mi riferisco ad esempio a quei gruppi di persone che "truccano" le macchine, oppure che hanno degli impianti stereo particolari, ecc. Lei ne è a conoscenza? Sono cose che emergono durante le lezioni?

Rispetto ai colleghi, ingegneri, ecc. → enfasi sul genere / età

19. Potrebbe darmi una descrizione generale del mondo della autoscuole?
20. Rispetto ai titolari/insegnanti/istruttori. Mi sa dire se ci sono più insegnanti/istruttori/titolari giovani oppure anziani? Qual è la linea di demarcazione che lei da per dire che alcuni sono giovani e altri più anziani? È una divisione che si basa sull'età anagrafica (e se sì quale?) o sugli anni di lavoro?
21. Esistono delle differenze significative nel modo di lavorare e relazionarsi con i ragazzi in base all'età? Perché? Come?
22. Queste differenze esistono sia per i corsi di teoria che di guida? In che modo?
23. Lei come si sente ad essere giovane/anziano in questo contesto lavorativo? incalzare sia rispetto ai ragazzi che rispetto ai colleghi
24. Da quello che ho potuto capire, il mondo delle autoscuole è un mondo prettamente maschile almeno per quel che riguarda gli insegnanti istruttori. Secondo lei è così? Mi sa dire come mai? La situazione è cambiata negli ultimi anni o sta cambiando? Come mai?
25. Lei come si trova ad essere un uomo/donna (giovane/anziano) in questo contesto lavorativo?
26. Secondo lei esistono delle differenze su come i ragazzi o le ragazze si relazionano con lei? Mi saprebbe spiegare il motivo? È qualcosa di relazionato al genere e/o all'età?
27. Secondo lei quanto incidono le autoscuole nel trasmettere una particolare idea della circolazione stradale?

Bibliografia

ACI – Istat, “Incidenti stradali – Trend 2008”, Roma, 13 Novembre 2009. Reperibile online:

http://www.istat.it/salastampa/comunicati/non_calendario/20091113_01/testintegrale20091113.pdf

Adams J., “Hypermobility': a challenge to governance”, in C. Lyall e J. Tait, *New Modes of Governance: Developing an Integrated Policy Approach to Science, Technology, Risk and the Environment*, Ashgate, Aldershot, 2005

Adney P., *Mobility*, Routledge, New York, 2010

Adorno T., *Aesthetic Theory*, Routledge and Kegan Paul, London, 1984.

Aldred R., “On the outside': constructing cycling citizenship”, in *Social & Cultural Geography*, Vol. 11/1 (February), 35 – 52, 2010

Alexander J. C., *Durkheimian sociology: cultural studies*, Cambridge University Press, Cambridge, 1988.

Althusser L., “Ideology and ideological state apparatuses”, in Althusser L., *Lenin and Philosophy and Other Essays*, New Left Books, London, 1971.

Andreoni P., *Libertà di andare. Antropologia dell'automobilista*, Franco Angeli, Milano, 1999.

Appadurai A., *The Social Life of Things*, Cambridge University Press, Cambridge, 1986.

Appadurai A., *Modernità in polvere*, Meltemi, Roma, 2001 [1996].

Associazione NoAuto, “Campagna per la regolamentazione delle pubblicità delle automobili”, Roma, 5 Novembre 2008, Reperibile online: http://nuke.noauto.org/Portals/0/iniziative/Dossier_Pubblicit%C3%A0.pdf

Augé M., *Nonluoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano, 2005.

Bachmair B., “From the motor-car to television: cultural-historical arguments on the meaning of mobility for communication”, in *Media, Culture & Society*, 13, 521-33, 1991.

Bagnasco A., *Tracce di comunità: temi derivanti da un concetto ingombrate*, il Mulino, Bologna, 1999.

Balbo L., “La doppia presenza”, *Inchiesta*, n.32, pp. 3-11, 1978

- Ballard J. G., *Crash*, Rizzoli, Milano, 1990.
- Ballard J. G., *L'isola di cemento*, Baldini & Castoldi, Milano, 1997.
- Barnes T. J., "In the beginning was economic geography' - a science studies approach to disciplinary history", in *Progress in Human Geography*, 25/4, 455-78, 2001.
- Barthes R., *Miti d'oggi*, Einaudi, Torino, 1994 [1957].
- Baudrillard J., *Il sistema degli oggetti*, Bompiani, Milano, 2004 [1968].
- Bauman Z., *La società dell'incertezza*, il Mulino, Bologna, 1999a.
- Bauman Z., *Dentro la globalizzazione. Le conseguenze sulle persone*, Laterza, Bari, 1999b.
- Bauman Z., *Modernità liquida*, Laterza, Bari, 2002.
- Bauman Z., *Vita liquida*, Laterza, Bari, 2006.
- Becker H.S., *I trucchi del mestiere. Come fare ricerca sociale*, il Mulino, Bologna, 2007. [1998]
- Beckmann J., "Automobilization – A Social Problem and Theoretical Concept", in *Environment and Planning D: Society and Space*, 19(5): 593–607, 2001.
- Beckmann J., "Mobility and Safety", in *Theory, Culture & Society*, 21/4-5, 81-100, 2004.
- Berger P. L., Luckmann T., *La realtà come costruzione sociale*, il Mulino, Bologna, 1969 [1966].
- Bichi R., *L'intervista biografica. Una proposta metodologica*, Vita e pensiero, Milano, 2002.
- Bijker W.E., *Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change*, MIT Press, Cambridge, 1995.
- Bijker W. e Law J., *Shaping Technology/Building Society: Studies in Sociotechnical Change*, Massachusetts, MIT Press, 1992.
- Blau P.M., *La burocrazia nella società moderna*, Armando, Roma, 1973 [1956].
- Bloor D., *La dimensione sociale della conoscenza*, Cortina, Milano, 1994 [1976].
- Blumer H., "What's wrong with social theory?", in *American Sociological Review*, 19,

3-18, 1954.

Böhm S., Jones C., Land C., Paterson M., *Against Automobility*, Blackwell, Oxford, 2006.

Boudon R., *Effetti "perversi" dell'azione sociale*, Feltrinelli, Milano, 1981 [1977].

Bourdieu P., *La distinzione. Critica sociale del gusto*, il Mulino, Bologna, 2001 [1979].

Bourdieu P., *Per una teoria della pratica. Con Tre studi di etnologia cabila*, Cortina, Milano, 2003 [1972].

Bourdieu P., *Il senso pratico*, Armando, Roma, 2005 [1980].

Bourdieu P. e Passeron J. C., *La riproduzione*, Guaraldi, Rimini, 2006 [1970].

Bourdieu P. e Wacquant L., *Risposte. Per un'antropologia riflessiva*, Bollati Boringhieri, Torino, 1992.

Braidotti R., *Soggetto nomade, femminismo e crisi della modernità*, Donzelli editore, Roma, 1995.

Bratich J. Z., Packer J., McCarthy C., *Foucault, Cultural Studies, and Governmentality*, State University of New York Press, Albany - NY, 2003.

Bruni A., *Lo studio etnografico delle organizzazioni*, Carocci, Roma, 2003.

Cardano M., *Tecniche di ricerca qualitativa*, Carocci, Roma, 2007.

Carlsson C., *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, Feltrinelli, Milano, 2003 [2002].

Carlsson C., *Nowtopia: How Pirate Programmers, Outlaw Bicyclists, and Vacant-Lot Gardeners are Inventing the Future Today!*, AK Press, Oakland, 2008.

Caronia A., *Il cyborg. Saggio sull'uomo artificiale*, ShaKe, Milano, 2008.

Carrabine E. e Longhurst B., "Consuming the car: anticipation, use and meaning in contemporary youth culture", *Sociological Review*, 50: 2, 181-96, 2002.

Cass N., Shove E. e Urry J., "Social Exclusion, Mobility and Access", in *Sociological Review*, 53(3): 539-55, 2005.

Castells M., *The Rise of the Network Society, The Information Age: Economy, Society and Culture*, Vol. I., Blackwell, Cambridge MA, Oxford, 1996.

- Castells M., *The Power of Identity, The Information Age: Economy, Society and Culture*, Vol. II., Blackwell, Cambridge MA, Oxford, 1997.
- Castells M., *End of Millennium, The Information Age: Economy, Society and Culture*, Vol. III., Blackwell, Cambridge MA, Oxford, 1998.
- Cattaneo A., *Sociologia del traffico. Scene da una giungla urbana*, Meltemi, 1998.
- Clarke J. et al., *Creating Citizen-Consumers: Changing Publics and Changing Public Services*, Sage, London, 2007.
- Cockburn, C., *Brothers: Male Dominance and Technological Change*, Pluto Press, London, 1983.
- Couldry N., "Theorising media as practice", in *Social Semiotics*, 14, 2, 115–132, 2004.
- Colombo E., "De-scrivere il sociale. Stili di scrittura e ricerca empirica", in Melucci, *Verso una sociologia riflessiva*, il Mulino, Bologna, 1998.
- Colombo S. e Pocaterra R., *Ragazzi al volante*, Mondadori, Milano, 2007.
- Combi M., *Corpo e tecnologie. Simbolismi, rappresentazioni e immaginari*, Meltemi, Roma, 2000.
- Corbetta P., *Metodologia e tecniche della ricerca sociale*, il Mulino, Bologna, 1999.
- Crespi F., *Manuale di sociologia della cultura*, Laterza, Bari, 1996.
- Crespi F., *Ideologia e produzione di senso nella società contemporanea*, Franco Angeli, Milano, 1987.
- Cresswell, T., "Mobility as resistance: a geographical reading of Kerouac's "On the road"", in *Transactions of the Institute of British Geographers*, 18, 249-62, 1993.
- Cresswell, *On the Move*, Routledge, New York, 2006.
- Csordas T.J., "Incorporazione e fenomenologia culturale", in *Annuario di Antropologia*, Meltemi, Roma, 19-42, 2003.
- Cwerner S., Kesselring S., Urry J., *Aeromobilities*, Routledge, London, 2009.
- Dal Lago A., *I nostri riti quotidiani*, Costa & Nolan, Genova, 1995.
- Dal Lago A., *Non Persone. L'esclusione dei migranti in una società globale*, Feltrinelli, Milano, 1999.

Dal Lago A. e De Biase R., *Un certo sguardo. Introduzione all'etnografia sociale*, Laterza, Bari, 2002.

Dal Lago A. e Giglioli P.P., *Etnometodologia*, il Mulino, Bologna, 1983.

Dal Lago A. e Molinari A., *Giovani senza tempo. Il mito della giovinezza nella società globale*, Ombrecorte, Verona, 2001.

Dant T., *Material Culture in the Social World*, Open University Press, Buckingham, 1999.

Dant T., "Contradictions of the Car", Presented to Mobilities Group, Department of Sociology, Lancaster University, 17th May, 2001, reperito on line alla pagina http://www.uea.ac.uk/~j024/TDweb06_files/contradictions%20of%20the%20car.pdf

Dant T., "The Driver-car", in *Theory, Culture & Society*, 21/ 4-5, 61-79, 2004.

Dant T., "Material civilization: things and society", in *The British Journal of Sociology*, Vol. 57, Issue 2, 2006.

Dant T., "The 'Pragmatics' of Material Interaction", in *Journal of Consumer Culture*, 8, 11-34, 2008.

Day R. J. F., *Gramsci è morto*, Eleuthera, Milano, 2005.

De Cristofaro Longo G., *Il sorpasso. Dal mito del rischio alla cultura della sicurezza*, Guerini, Milano, 2002.

de Certeau M., *The practice of everydaylife*, University of California Press, Berkeley, 1984.

Deleuze G. e Guattari F., "Geofilosofia. Il progetto nomade e la geografia dei saperi", in «*Millepiani*» No. 1, Mimesis, Milano, 1993.

Dennis K. e Urry J., *After the Car*, Polity, Cambridge, 2009.

De Santi A., "La prevenzione dei comportamenti a rischio di incidente stradale", Centro Nazionale di Epidemiologia, Sorveglianza e Promozione della Salute, Istituto Superiore di Sanità, Roma 2004.

Despret V., *Quando il lupo vivrà con l'agnello*, , Elèuthera, Milano, 2004.

Diamond J., *Collasso. Come le società scelgono di morire o vivere*, Einaudi, Torino, 2005

Dino A., "Vita quotidiana di Cosa Nostra: «normalità» della devianza?", in Dal Lago A.

e De Biasi R., *Un certo sguardo. Introduzione all'etnografia sociale*, Laterza, Bari, 2002.

Donadio F. e Giannotti M., *Teddy-boys rockettari e cyberpunk. Tipi, mode e manie del teenager italiano dagli anni Cinquanta ad oggi*, Editori Riuniti, Roma, 1996.

Donaldson M., "What is hegemonic masculinity", in *Theory and Society*, 22, 643-57, 1993.

Donatelli C., "Driving the Suburbs: Minivans, Gender, and Family Values", in *Material History Review*, 54, 84-95, 2001.

Donolo C., "Frammenti per un'ipercritica dell'auto. Appunti presi seguendo, a piedi in città. Simmel e Benjamin, e scrivendo sui margini di Minima Moralia", in *Parolechiave*, 32, 2004.

Dorfer M., *Psicologia del Traffico*, Milano, McGraw-Hill, 2004.

Douglas M. e Isherwood B., *Il mondo delle cose. Oggetti, valori, consumo*, il Mulino, Bologna, 1984 [1979].

Douglas M., *Come percepiamo il pericolo*, il Mulino, Bologna 1991 [1985].

Dupuy G., *Automobile e città*, Il Saggiatore, Milano, 1997 [1995].

Eco U., *Corna, Zoccoli, Scarpe. Alcune ipotesi su tre tipi di abduzione*, in AA. VV., *Il segno dei tre – Holmes, Dupin, Peirce*, Bompiani, Bologna, 2004.

Eldridge, J. and Eldridge L., *Raymond Williams. Making Connection*, Routledge, London, 1994.

Enderson T., "Automobility and National Identity: Representation, Geography and Driving Place", in *Theory, Culture & Society*, 21/4-5, 101-120, 2004.

Erikson E.H., "Toys and reasons. Stages in the Ritualization of Experience", cit. in Navarini G., *L'ordine che scorre*, Carrocci, Roma, 2003.

Fabietti U., *Antropologia culturale. L'esperienza e l'interpretazione*, Laterza, Bari, 2000.

Fabietti U., Matera V., Malighetti R., *Dal tribale al globale. Introduzione all'antropologia*, Mondadori, Milano, 2000.

Fairclough, N., *New Labour, new language?*, London, Routledge, 2000.

Favell A., "Integration policy and integration research in Europe: a review and

- critique”, in Aleinikoff T. A. e Klusmeyer D., *Citizenship Today: Global Perspectives and Practices*, Brookings Institute/Carnegie Endowment for International Peace, Washington DC, 349-399, 2001.
- Faulkner W., “The Technology Question in Feminism: A View from Feminist Technology Studies”, in *Women's Studies International Forum*, 24(1): 79-95, 2001.
- Feyerabend P.K., *Contro il metodo*, Feltrinelli, Milano, 2003 [1975].
- Featherstone, M., *Undoing Culture*, Sage Publications, London, 1995.
- Featherstone, M. e Wernick A., *Images of Ageing; Cultural Representations of Later Life*, Routledge, London, 1995.
- Featherstone M., Thrift N., Urry J., *Automobility, Theory, Culture & Society*, 21/4-5, 2004.
- Flink J., *The car culture*, Massachusetts, MIT Press, 1975.
- Flink J., *The Automobile Age*, MA: MIT Press, Cambridge, 1988.
- Freund P. e Martin G., *Speaking about accidents: the ideology of auto safety*, Health, SAGE, 1997.
- Foti A., *Anarchy in the EU: pink, black, green in Europa e grande recessione*, Agenzia X, Milano, 2009.
- Foucault M., *Power/Knowledge*, Harvester Press, Brighton, 1980.
- Furedi F., *Culture of Fear: Risk-Taking And The Morality Of Low Expectations*, London, Cassell, 1997.
- Furness, Z. “Biketivism and Technology: Historical Reflections and Appropriations.” in *Social Epistemology*, 19:4, 401-417, 2005.
- Galtung J., *Theory and Method of Social Research*, Columbia University Press, New York, 1967.
- Garfinkel A., *Studies in ethnomethodology*, Prentice Hall, New Jersey, 1967.
- Gartman D., “Theorizing the Car as Cultural Object”, Paper presented at Annual Meeting of the American Sociological Association, Atlanta, 2003.
- Gartman D., “Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car”, *Theory, Culture & Society*, 21/4-5: 169-195, 2004.

- Geertz C., *Interpretazione di culture*, il Mulino, Bologna, 1987 [1973].
- Geertz C., *Antropologia interpretativa*, il Mulino, Bologna, 1988 [1983].
- Giddens A., “Corpo, riflessività, riproduzione sociale: Erving Goffman e la teoria sociale”, in *Rassegna italiana di sociologia*, XXIV, No. 3, (Lug./Sett.), il Mulino, Bologna, 1984.
- Giddens A., *The Consequences of Modernity*, Cambridge, Polity Press, 1990.
- Giddens A., *Modernity and Self-Identity. Self and Society in the Late Modern Age*, Cambridge, Polity Press, 1991.
- Giddens A., *Beyond Left and Right — the Future of Radical Politics*, Cambridge, Polity Press, 1994.
- Gilroy P., “Driving While Black”, in Miller D., *Car Cultures*, Berg, Oxford, 81-104, 2001.
- Giglioli P. P., “Una lettura durkheimiana di Goffman”, *Rassegna italiana di sociologia*, XXIV, No. 3., Lug./Sett, il Mulino, Bologna, 1984.
- Glendon I.A. et al., “Age and Gender Differences in Perceived Accident Likelihood and Driver Competences”, in *Risk Analysis*, Vol. 16, No. 6, 1996.
- Gobo G., *Descrivere il mondo*, Carocci, Roma, 2001.
- Goffman E., *Interaction Ritual: Essays on Face-to-Face Behavior*, Doubleday, Anchor Books, 1967.
- Goffman E., *Il rituale dell'interazione*, il Mulino, Bologna, 1988 [1967].
- Goffman E., *L'interazione strategica*, il Mulino, Bologna, 1988 [1969].
- Goffman E., *La vita quotidiana come rappresentazione*, il Mulino, Bologna, 1997 [1956].
- Goffman E., *Frame analysis. L'organizzazione dell'esperienza*, Armando, Roma, 1998 [1975].
- Goldthorpe J.H., *On sociology*, Oxford University Press, Oxford, 2000.
- Gorz A., “L'ideologia sociale dell'automobile”, in Gorz A., *Ecologica*, Milano, Jaka Book, 2009 [2008]
- Gouldner A.W., *The dialectic of ideology and technology. The origins, grammar and*

future of ideology, Macmillan Press, 1976.

Gramsci A., *Quaderni del carcere*, Einaudi, Torino, 2000 [1926-1937].

Gramsci A., *Nel mondo grande e terribile. Antologia degli scritti 1914-1935*, Einaudi, Torino, 2007.

Greimas A. J., *Del senso 2*, Bompiani, Milano, 1985 [1983].

Griswold W., *Sociologia della cultura*, il Mulino, Bologna, 1997 [1994].

Gusfield J. R e Michalowicz J., “Secular symbolism: Studies of Ritual, Ceremony, and the Symbolic Order in Modern Life”, in *Annual Review of Sociology*, Vol. 10, 417-435, 1984.

Hacking I., *La natura della scienza. Riflessioni sul costruzionismo*, McGraw Hill Libri Italia, Milano, 2000 [1999].

Hagman O., “Mobilizing meanings of mobility. Car users’ constructions of the goods and bads of car use”, in *Transportation Research*, Part D 8, 1-9, 2003.

Hagman O., “Morning queues and parking problems. On the broken promises of the automobile”, in *Mobilities*, Vol. 1, No. 1, 63-74, 2006.

Hall G. e Birchall C., *New Cultural Studies. Adventures in theory*, Edinburgh University Press, Edinburgh, 2006.

Hall, S., "A Sense of Classlessness", in *Universities and Left Review*, 5: 26— 32, 1958

Hall, S. , “Culture, the Media and ‘Ideological Effect’”, in J. Curran, M. Gurevitch, J. Wollacott, *Mass Communication and Society*, Beverly Hills, Sage, 1979.

Hall, S. , *Encoding/decoding. In Culture, Media, Language: Working Papers in Cultural Studies, 1972-1979*, London, Hutchinson in association with the Center for Contemporary Cultural Studies, University of Birmingham, 1980.

Hall, S., 'Cultural Studies: two paradigms', in *Media, Culture and Society*, 2, 57-72, 1980.

Hall, S., “Notes on Deconstructing the Popular”, in Samuel R., *People's History and Socialist Theory*, Routledge, London, 227-240, 1981

Hall, S. *Representation, Cultural Representations and Signifying Practices*, London, Sage and Open University, 1997.

Hall S., *Politiche del quotidiano. Culture, identità e senso comune*, Il Saggiatore,

Milano, 2006.

Hall S. e Jefferson T., *Resistance Through Rituals*, Hutchinson, London, 1976

Hall S. e Scraton, P., "Law, Class and Control", In Fitzgerald M., McLennan G. e Pawson J., *Crime and Society. Readings in History and Theory.*, RKP, London, 1981

Hannerz U., *Esplorare la città. Antropologia della vita urbana*, il Mulino, Bologna, 1992 [1980].

Hannerz U., *La complessità culturale*, il Mulino, Bologna, 1998 [1992].

Haraway D., *Manifesto cyborg. Donne tecnologie e biopolitiche del corpo*, Feltrinelli, Milano, 1995 [1991].

Harvey D., *The Condition of Postmodernity*, Blackwell, Oxford, 1989.

Hearn, J., "Imaging the aging of men", in M. Featherstone and A. Wernick (eds.) *Images of Aging: Cultural Representations of Later Life*, London, Routledge, 97-115, 1995.

Hearn, J., "Men, ageing and power: Can men's ageing challenge patriarchy?", Genusmaraton 2007, on line paper <http://www.miun.se/upload/Institutioner/SOA/ForumGenus/rapporter/genusmaraton07.pdf#page=73>

Hebdige D., *Subculture: the meaning of style*, London, Methuen, 1979.

Henare A., Holbraad M., e Wastell S., *Thinking through things. Theorizing artefacts ethnographically*, New York, Routledge, 2007.

Hennessy D.A. e Wiesenthal D.L., "Gender, Driver Aggression, and Driver Violence: An Applied Evaluation", in *Sex Roles*, (June), Vol. 44, No. 11/12, 661-676, 2001.

Hirschman A.O., *Felicità privata e felicità pubblica*, Bologna, il Mulino, 1983 [1982]

Hobson B., Lewis J. e Siim B., *Contested Concepts in Gender and Social Politics*, Edward Elgar, Cheltenham, 2002.

Holland R., Reflexivity, in *Human Relations*, Vol. 52, No. 4, 463-484, 1999;

Horton D, Rosen P e Cox P, *Cycling & Society*, Ashgate, Aldershot, 2007.

Hughes J.A. e Sharrock W.W., *Filosofia della ricerca sociale*, il Mulino, Bologna, 2005 [1997].

IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change), “Fourth Assessment Report: Climate Change 2007: The physical science basis. Summary for policymakers”, Assessment Report, 2007. Reperibile online: <http://www.ipcc.ch/SPM2feb07.pdf>

Illich I., *Elogio della bicicletta*, Bollati Boringhieri, Torino, 2006 [1973].

IReR, “Studio sull'incidentalità stradale in Lombardia”, Rapporto di ricerca, 2007.

ISTAT, *Annuario statistico italiano 2009*, Roma, ISTAT, 2009.

ISS, “Prevenzione degli incidenti stradali: promozione di interventi formativi nelle autoscuole. Documento di indirizzo”, in *Rapporti ISTISAN*, 04/22, Parte 1 Rev, 2004.

Jacobs J., “La burocrazia simbolica. Una ricerca condotta su un ente di assistenza sociale”. In Schwartz H. e Jabos J., *Sociologia Qualitativa. Un metodo della follia*, il Mulino, Bologna, 1987 [1979].

Jensen O.B., “‘Facework’, Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City”, *Mobilities*, (July), Vol. 1, No. 2, 143-165, 2006.

Jensen, O.B., “Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice”, in *Mobilities*, (March), Vol. 4, No. 1, 139-158, 2009.

Jones P., “Performing the city: a body and a bicycle take on Birmingham, UK”, in *Social & Cultural Geography*, 6: 6, 813—830, 2005.

Jones S., *Antonio Gramsci*, Routledge, New York, 2006.

Katz J., *How Emotions Work*, University of Chicago Press, Chicago, 1999.

Kaufmann V., *Re-thinking Mobility. Contemporary Sociology*, Ashgate, Aldershot, 2002.

Khun T.S., *La struttura delle rivoluzioni scientifiche*, Einaudi, Torino, 1999 [1962].

Klein H.K. e Kleinman D.L., “The Social Construction of Technology: Structural Considerations”, *Science*, in *Technology & Human Values*, 27/1, 28–52, 2002.

Kline R. and Pinch T., “Users as Agent of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States”, in *Technology and Culture*, 37(4), 763-795, 1996.

Koslar R., “Cars and nations: Anglo-German Perspectives on Automobility between the World Wars”, in *Theory, Culture & Society*, 21/4-5, 121–144, 2004.

- La Cecla F., “Prefazione”, in C. Ward, *Dopo l'automobile*, Elèuthera, Milano, 1992.
- La Cecla F., *Non è cosa. Vita affettiva degli oggetti*, Elèuthera, Milano, 1998.
- Laclau, E, Mouffe C., *Hegemony and Socialist Strategy*, Verso, London, 1985.
- Laclau, E., *New Reflections on the Revolution of Our Time*, Verso, London, 1990.
- Landy M., “Culture and Politics in the Work of Antonio Gramsci”, in *boundary*, 2, 14(3), 49-70, 1986
- Landowsky E. e Marrone G., *La società degli oggetti. Problemi di interoggettività*, Meltemi, Roma, 2002.
- Lash C., *L'io minimo. La mentalità della sopravvivenza in un'epoca di turbamenti*, Feltrinelli, Milano, 2004 [1984].
- Latour B., *Science in action*, Harvard University Press, Cambridge-MA, 1987.
- Latour B., “Where are the Missing Masses? The Sociology of a Few Mundane Artifacts”, in Bjker W. e Law J., *Shaping Technology/Building Society: Studies in Sociotechnical Change*, Massachusetts, MIT Press, 225-258, 1992.
- Latour B., *Non siamo mai stati moderni. Saggio di antropologia simmetrica*, Eleuthera, Milano, 1995 [1993].
- Latour B., “Fatti, artefatti, fatticci”, in Nacci M. *Oggetti d'uso quotidiano*, Marsilio, Venezia, 17-36, 1998.
- Latour B., “Una sociologia senza oggetto? Note sull'interoggettività”, in Landowsky E. e Marrone G., *La società degli oggetti. Problemi di interoggettività*, Meltemi, Roma, 203-229, 2002.
- Latour B., *Il culto moderno dei fatticci*, Meltemi, Roma, 2005 [1996].
- Law J., *After methods: Mess in social science research*, Routledge, London, 2004.
- Lee J.D., “Technology and teen drivers”, in *Journal of Safety Research*, 38/2, 203-213, 2007
- Leccardi C., *Sociologie del Tempo*. Laterza, Roma, 2009.
- Lefebvre H., *La vita quotidiana nel mondo moderno*, Il Saggiatore, Milano, 1979 [1968].
- Legambiente, “Mal'aria di città”, Dossier di Legambiente, Roma, 2007.

- Legambiente, “Fuoristrada in città. Anatomia di un delirio collettivo”, Dossier di Legambiente, 2008.
- Lewansky R. e Tintori C., *La sicurezza stradale*, il Mulino, Bologna, 2005.
- Lupton D., “Monsters in Metal Cocoons: ‘Road Rage’ and Cyborg Bodies”, in *Body & Society*, SAGE Publications, 5/1, 57-72, 1999.
- Lupton D., *Il rischio. Percezione, simboli, culture*, il Mulino, Bologna 2003 [1999].
- Mac an Ghail M. and Haywood C., *Gender, Culture and Society: Contemporary femininities and masculinities*, Basingstoke, Palgrave MacMillan, 2007.
- Malkki L., “National Geographic: the rooting of peoples and the territorialisation of national identity among scholars and refugees”, in *Cultural Anthropology*, 7/1: 24-44, 1992.
- Maneri M. e Meli A., *Un diverso parlare. Il fenomeno dei media multiculturali in Italia*, Carocci, Roma, 2007
- Marcus G.E., "Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography", in *Annual Review of Anthropology* (24), 95-117, October 1995.
- Marradi A., “Il ruolo della conoscenza tacita nella vita quotidiana e nella scienza”, in Lazzari F. e Merler A., *La sociologia della solidarietà*, Franco Angeli, Milano, 321-336, 2003.
- Marshall C. e Rossman G.B., *Designing Qualitative Research*, Sage Publications, Thousand Oaks, 2006 .
- Marzano M., *Etnografia e ricerca sociale*, Laterza, Bari, 2006.
- Maxwell S., “Negotiations of Car Use in Everyday Life”, in Miller D., *Car Cultures. Materializing culture*, Berg, Oxford, 203–222, 2001.
- Melucci A., *Verso una sociologia riflessiva*, il Mulino, Bologna, 1998.
- Mbembe A. e Roitman J., *Figures of the Subject in Times of Crisis*, Public Culture, 7: 323-352, 1995.
- Merriman P., *Driving Spaces. A Cultural-Historical Geography of England’s M1 Motorway*, Blackwell, Oxford, 2007.
- Merriman P., “Automobility and the Geographies of the Car”, in *Geography Compass*, 3/2, 586–599, 2009.

- Michael M., "The Invisible Car: the Cultural Purification of Road Rage", in Miller D., *Car Cultures*, Berg, Oxford, 59-80, 2001.
- Micheletti M., *Political virtue and shopping. Individuals, consumerism, and collective action*, Palgrave Macmillan, New York, 2003.
- Miller D., *Material Culture and Mass Consumption*, Blackwell, Oxford, 1987.
- Miller D., *Car Cultures. Materializing culture*, Berg, Oxford, 2001.
- Miller D., *Materiality*, Duke University Press, London, 2005.
- Miller D., *The Comfort of Things*, Polity Press, Cambridge, 2008.
- Mills W.S., *L'immaginazione sociologica*, il Saggiatore, Milano, 1995 [1959].
- Mitchell D. C., "Cultural geography at the millennium: A call to (intellectual) arms", in *Journal of Cultural Geography*, 22 (1): 155-7, 2004
- Moeckli J. e Lee J. D., "The making of driving cultures", in *Improving Traffic Safety Culture in the United States*, 38/2: 185-192, 2007.
- Molotch H., *Fenomenologia del tostapane*, Cortina, Milano, 2005 [2003].
- Morley D. e Chen K., *Stuart Hall: Critical dialogues in cultural studies*, Routledge, London, 1996.
- Morley D., *Home Territories: Media, Mobility, Identity*, Routledge, London, 2000.
- Murdock G. e McCron R., Consciousness of Class and Consciousness of Generation, in Hall S. e Jefferson T., *Resistance Through Rituals*, Hutchinson, London, 192-207, 1976.
- Navarini G., *La riflessività sta nel trattino*, Animazione Sociale, Agosto/settembre 2003.
- Navarini G., *L'ordine che scorre*, Carrocci, Roma, 2003.
- Neresini F., *Interpretazione e ricerca sociologica*, Quattroventi, Urbino, 1997.
- O'Dell T., "Reggare and the Panic of Mobility: Modernity and Everyday Life in Sweden", in Miller D., *Car Cultures*, Berg, Oxford, 105-32, 2001.
- Packard V., *I persuasori occulti*, Einaudi, Torino, 2006 [1958].
- Packer J., "Disciplining mobility: governing and safety", in Bratich J. Z., Packer J., McCarthy C., *Foucault, Cultural Studies, and Governmentality*, State University of New York Press, Albany, NY, 135-161, 2003

- Packer J., *Mobility without Mayhem: Safety, Cars, and Citizenship*, NC: Duke University Press, Durham, 2008.
- Palidda S., *Razzismo democratico, la persecuzione degli stranieri in Europa*, AgenziaX, Milano, 2009
- Paolini F., *Un paese a quattro ruote. Automobili e società in Italia*, Marsilio, Venezia, 2005.
- Paolini F., *Storia sociale dell'automobile in Italia*, Carrocci, Roma, 2007.
- Paterson M., "Car Culture and Global Environmental Politics", *Review of International Studies*, 26 (April), 253–270. 2000.
- Petrillo A., *La città perduta. L'eclissi della dimensione urbana nel mondo contemporaneo*, Dedalo, Bari, 2000.
- Piccardo C., e Benozzo, A., *Etnografia organizzativa: una proposta di metodo per l'analisi delle organizzazioni come culture*, Raffaello Cortina, Milano, 1996.
- Procter J., *Stuart Hall e gli studi culturali*, Cortina, Milano, 2007 [2004].
- Ranci C., *Relazioni difficili. L'interazione tra ricercatore e attore sociale*, in Melucci, *Verso una sociologia riflessiva*, il Mulino, Bologna, 1998
- Rapporto OCSE, Territorial Review - novembre 2006.
- Raymond W., *Cultura e rivoluzione industriale. Inghilterra 1789-1950*, Einaudi, Torino, 1968 [1958].
- Raymond W., *Culture and materialism*, Verso, London, 1980.
- Raymond W., *The Sociology of Culture*, New York, Schocken, 1982.
- Redshaw S., "Articulations of the car: the dominant articulations of racing and rally driving", in *Mobilities*, 2(1), 121–141, 2007.
- Redshaw S., *In the Company of Cars: driving as a social and cultural practice*, Ashgate, Aldershot, 2008.
- Ricolfi L., *La ricerca qualitativa*, Carrocci, Roma, 2006.
- Rosati M. e Santambrogio A., *Il rituale come pratica sociale. Note sulla nozione di rituale in Durkheim contributi per una rilettura critica*, Meltemi, Roma, 2002.
- Rothschild E., *L'automobile. Fine di un'era*, Feltrinelli, Milano, 1974 [1973].

Sanbonmatsu J., "The postmodern prince: Critical theory, left strategy, and the making of a new political subject", in *Monthly Review Press*, New York, 2004

Sassatelli R., "Corpi in pratica: habitus, interazione e disciplina.", in *Rassegna italiana di sociologia*, 43(3), 429-457, 2002.

Sassatelli R., *Consumo, cultura e società*, il Mulino, Bologna, 2004.

Saunders D. A., "A community-based observer scheme to assess avian responses to habitat reduction and fragmentation in South-Western Australia", in *Biol Conserv*, 64:203-218, 1993.

Schwartz H. e Jabos J., *Sociologia Qualitativa. Un metodo della follia*, il Mulino, Bologna, 1987 [1979].

Schütz A., "Common-Sense and Scientific Interpretation of Human Action", in *Philosophy and Phenomenological Research*, Vol. 14, No. 1., 1-38, Sep. 1953.

Schulz J., "Vehicle of the Self: The Social and Cultural Work of the H2 Hummer", in *Journal of Consumer Culture*, 6 (1), 57-86, 2006.

Sennett R., *L'uomo flessibile. Le conseguenze del nuovo capitalismo sulla vita personale*, Feltrinelli, Milano, 1999 [1998].

Sheller M., "Automotive Emotions: Feeling the Car", in *Theory, Culture & Society*, 21/4-5: 221-42, 2004.

Sheller M., "Bodies, cybercars and the mundane incorporation of automated mobilities", in *Social & Cultural Geography*, 8, 175-197, 2007.

Sheller M. e Urry J., "The City and the Car", in *International Journal of Urban and Regional Research*, 24/4: 737-757, 2000.

Sheller M. e Urry J., "The new mobilities paradigm", in *Environment and Planning A*, 38(2): 207-226, 2006.

Simmel G., *Ventura e sventura della modernità. Antologia di scritti sociologici*, Boringhieri, Torino, 2003.

Slack, D. J., "The theory and method of articulation in cultural studies", in D. Morley, K-H. Chen (eds.), *Stuart Hall. Critical Dialogues in Cultural Studies*, London, Routledge, 1996.

Sloman L., *Car Sick. Solution for our Car-addicted Culture*, Green Book, 2006.

Sparti D., *Epistemologia delle scienze sociali*, il Mulino, Bologna, 2002.

Spinney J, "Cycling the city: non-place and the sensory construction of meaning in a mobile practice", in Horton D, Rosen P e Cox P, *Cycling & Society*, Ashgate, Aldershot, 25-46, 2007.

Stefanizzi S., *La conoscenza sociologica*, Carrocci, Roma, 2003.

Straniero G., *Faccia a Faccia. Interazione sociale e osservazione partecipante nell'opera di Erving Goffman*, Bollati Boringhieri, Torino, 2004.

Storey J., *Cultural studies & the studies of popular culture. Theories and methods*, Edinburgh University Press, Edinburgh, 1996

Storey J., *Cultural theory and popular culture. A reader*, University of Georgia Press, Athens, 1998.

Storey, J., *Cultural Theory and Popular Culture. An Introduction*, Pearson Education Limited, Harlow, 2001.

Taggi F. e De Cristofaro Longo G., "I dati sociosanitari della sicurezza stradale", Progetto DATIS, Istituto Superiore di Sanità, Roma 2001.

Tarozzi M., *Che cos'è la Grounded Theory*, Carocci, Roma, 2008.

Thompson J.B., "Linguaggio e ideologia", in Crespi F., *Ideologia e produzione di senso nella società contemporanea*, Franco Angeli, Milano, 1987.

Thompson J.B., *Ideology and modern culture*, Stanford University Press, Stanford, 1990.

Thrift N., "Inhuman Geographies — Landscapes of Speed, Light, and Power", in Cloke P. , Doel M., Matless D., Phillips M. and Thrift N., *Writing The Rural." Five Cultural Geographies*, Paul Chapman, London, 191-250, 1994.

Thrift N., *Spatial Formation*, Sage, London, 1996

Thrift, N., "Driving the City", *Theory, Culture & Society*, 21/4-5, 41-59, 2004

Tirani G., *Sedotti e comprati. La pubblicità nella società della comunicazione*, Eleuthera, Milano, 2002.

Torring J., *New Theories of Discourse*, Blackwell, Oxford, 1999.

Tully C. J., "Growing Up in Technological Worlds. How modern technologies shape the modern lives of young people", in *Bulletin of Science, Technology & Society*, Heft, 64, 444-456, 2003.

- Turner B.S., *Citizenship and Social Theory*, Sage, London, 1993.
- Turner G., *British Cultural Studies. An introduction*, Routledge, London, 1996.
- Urry J., *Sociology Beyond Society: Mobilities for the 21st Century*, Routledge, London, 2000.
- Urry J., “The “System” of Automobility”, in *Theory, Culture & Society*, 21/4-5: 25-39, 2004
- Urry J., “Inhabiting the car”, in *Sociological Review*, 54/s1:17-31, 2006.
- Urry J., *Mobilities*, Polity, Cambridge, 2007.
- Van der Stope J. - Kee B., “Hypermobility as a Challenge for Systems Thinking and Government Policy”, in *Syst. Res. Behav. Sci.*, Vol. 14, 399-408, 1997.
- Van Gennep, *I riti di passaggio*, Boringhieri, Torino, 1981 [1909].
- Veblen T., *La teoria della classe agiata*, Einaudi, Torino, 1981 [1899].
- Wacquant L., *Anima e corpo. La fabbrica dei pugili nel ghetto nero americano*, DeriveApprodi, Roma, 2002 [2000].
- Wacquant L., “L’habitus come oggetto e come strumento. Riflessioni su come si diventa pugile”, in *Etnografia e ricerca qualitativa*, 1/2009, 5-20, 2009
- Wajcman J., *Feminism Confronts Technology*, Polity Press, Cambridge, UK, 1991.
- Wajcman J., “Reflections on Gender and Technology Studies: In What State is the Art?”, in *Social Studies of Science*, Vol. 30, No. 3, 2000.
- Ward C., *Dopo l’automobile*, Elèuthera, Milano, 1997 [1991].
- Weber M., *Considerazioni intermedie, il destino dell’Occidente*, Armando Editore, Roma, 1995 [1916].
- Whitehead S. M., *Men and Masculinities*, Blackwell, Cambridge, 2002.
- Williams R., “Base and Superstructure in Marxist Cultural Theory”, in Williams R., *Problems in Materialism and Culture*, Verso, London, 31 – 49, 1980.
- Williams R., *Keywords: A Vocabulary of Culture and Society*, Fontana Press, London, 1988.
- Williams R., *Resources of Hope: Culture, Democracy, Socialism*, Verso, London, 1989.

Wills P., “Shop Floor Culture, Masculinity and the Wage form”, in Carke J., Critcher C., Johnson R., *Working Class Culture: Studies in History and Theory*, 185 – 98, Hutchinson, London, 1979.

Wirth L., “Urbanism as a Way of Life”, in *American Journal of Sociology*, XLIV (July), 1-24, 1938.

Wolf W., *Car Mania*, Pluto, London, 1996

Wollen P. e Kerr J., *Autopia. Cars and culture*, Reaktion Books, London, 2002.

Woodward I., *Understanding Material Culture*, Sage, London, 2007.