Università di Bologna
Facoltà di Lettere e Filosofia
Corso di laurea specialistica in Geografia e Processi Territoriali

Lentamente,

nel mezzo.

Spazio e tempo nello spostarsi attuale.

Lorenza Garau
matr. 0900032575

Relatore
prof.ssa Paola Bonora
Correlatore
dott. Alessandro Mengozzi

INDICE

INDICE 1

INTRODUZIONE 3

PRESENTAZIONE 7

PARTE PRIMA: MUOVERSI 9

1. Una storia lunga e movimentata 11
1.1. Del movimento 11
1.2. Della velocità 17
2. Forme sdoppiate dello spostarsi 22
2.1. Il percorso: tra curve e rette 22
2.2. Le distanze: tra ore e metri 26
2.3. Il movimento: tra velocità e immobilismo 30
2.4. Il tempo: tra guadagni e perdite 33
2.5. Il paesaggio: tra schermi e realtà 39
2.6. La velocità: tra uguaglianza e ingiustizia 44
3. Fotografando il movimento: analisi della mobilità attuale 49
3.1. Soggetto ritratto: basi dell'indagine 49
3.2. Primo piano: mobilità quotidiana 51
3.3. Panorama: rapporto con la mobilità 55
3.4. A mano libera: viaggi e sogni 57

PARTE SECONDA: NEL MEZZO 59

1. Quel che sta nel mezzo 61
1.1. Tra A e B: geometrie filosofiche 61
1.2. Lo spazio del viaggio 63
1.3. Mezzo che vai, spazio che trovi 65
2. Con i pedali 69
2.1. Il viaggio 69
2.2. Pieni di vuoto: la ricchezza dell'essenzialità 71
2.3. Saltare nell'acqua, ovvero lo spazio vissuto 74
3. Con il dito 78
3.1. Il viaggio 78
3.2. Fuori dal pacchetto: il gusto dimenticato dell'imprevisto 80
4. Con le ruote 82
4.1. Il viaggio 82
4.2. Attraversando l'altro: il tempo per conoscere 84
4.3. Metabolizzazione lenta, per non perdere l'anima per strada 85
5. Con le ali 89
5.1. Il viaggio 89
5.2. I nonluoghi: passare sui luoghi dissolvendone l'essenza 90

PARTE TERZA: LENTAMENTE 95

1. Radici e frutti di una scelta lenta e libera 97
1.1. Lentamente e controcorrente 97
1.2. *Moveo ergo sum*: il succo dell'essere 99
1.3. Camminando mano nella mano con spazio e tempo 103
1.4. Permeabilità compenetranti: la danza dei sensi sul mondo 108
1.5. Cibo per l'anima 116
1.6. Il peso insostenibile del motore 119
1.7. Porte aperte: l'immensa magia della fiducia 124
2. Scrutando l'orizzonte: direzioni da sognare con i piedi 130
2.1. Una strada difficile: politica senza motore 130
2.2. Rivoluzioni a pedali: esempio di *Critical Mass* 134
2.3. Passi lenti e responsabili: esempio di *La Boscaglia* 138
2.4. Il potere del cammino: esempio di *Seuil* 140
2.5. Barriere invisibili: viaggiando verso l'utopia 143

CONCLUSIONI 151

APPENDICE 155

BIBLIOGRAFIA 161

INTRODUZIONE

Gli auto-reattori sfrecciano sui viali velocissimi. Ai bordi delle strade appare una realtà fatta solamente di macchie: una macchia verdastra è l'erba, una chiazza rosata è un rosaio, le macchie biancastre sono le case e quelle marroni le vacche al pascolo. Solamente i cartelloni pubblicitari ai margini delle autostrade, alti come grattacieli, restano ben visibili, perché la loro superficie è stata adattata alla velocità[1].

La velocità domina la società e anestetizza le persone, infettando le loro vite e le loro relazioni di quella stessa superficialità con cui un'auto saetta indifferente accanto alle macchie colorate.

Questa è l'agghiacciante realtà di un ipotetico futuro dove i pompieri non spengono più gli incendi, ma li appiccano per debellare e punire il sovversivo e pericoloso male dei libri. Così Ray Bradbury, nel suo famoso romanzo fantascientifico, immaginava una società dove la libertà ed il pensiero sono cancellati dalle fiamme del controllo di un unico potere, e le persone, narcotizzate dalla televisione e dalla paura, sono costrette, quasi inconsapevoli, a vivere un'esistenza omologata e spersonalizzante.

Già dalle prime pagine di *Fahrenheit 451* pare trapelare il grande protagonismo della velocità nella società di questa futura umanità che, sfrecciando rapidamente su grandi strade, ha perso il contatto con la realtà che attraversa, ridotta a irrilevanti e asettiche chiazze di colore, e la capacità di assaporarne la bellezza.

La velocità ha un ruolo molto importante nel romanzo: impedire alle persone di pensare. Per questo motivo una corsa in auto è la soluzione nei momenti di infelicità[2], mentre il guidare lentamente o l'essere pedone sono punibili con l'arresto[3].

Nel mesto grigiume di questo futuro distopico brillano i colori dell'immagine di Clarisse, che mantiene la genuina capacità di relazione profonda con la realtà e con le persone che la circondano, che ha un pensiero libero e critico e che adora camminare lentamente su quel marciapiede deserto su cui ormai quasi nessuno si muove più.

Erano i lontani anni '50[4] quando Bradbury trasportava i suoi lettori nel mondo futuro di *Fahrenheit 451*, ma le sue parole risuonano alle nostre orecchie impressionantemente attuali.

L' immagine di auto che sfrecciano racchiuse tra grandi pannelli pubblicitari senza sapere come siano i fiori purtroppo assomiglia ad una lucida fotografia della realtà odierna.

---

[1] Ray Bradbury, *Fahrenheit 451*, 1953, trad. di Giorgio Monicelli, Milano 2009, Oscar Mondadori, pp. 9, 10.
[2] Ivi, p. 77.
[3] Ivi, pp. 10, 11.
[4] La prima edizione del romanzo *Fahrenheit 451* è del 1953, ma si tratta di un'estensione di un racconto breve, intitolato *The Fireman*, uscito sulla rivista *Galaxy Science Fiction* nel 1951. Tale racconto breve fu pubblicato in Italia con il titolo *Gli anni del rogo* sulla rivista *Urania* in due puntate, sui numeri 13 e 14 di novembre e dicembre 1953.

Quante volte oggi si corre, sfrecciando incollati a sedili di aerei, di treni ad alta velocità, di automobili lanciate in autostrada, lasciando che la realtà si riduca a macchie di colori?
Quanto siamo anche noi assuefatti ed anestetizzati della velocità?

Oggi il nostro mondo è indubbiamente un mondo che si muove, sempre più rapido. Tutto si presenta globale, lo spazio viene soventemente annullato, i limiti dell'uomo risultano assottigliarsi continuamente.
Si può raggiungere in tempo relativamente breve ogni angolo della terra. Si può sapere in tempo reale ciò che accade da qualunque altra parte, interferenze di potere permettendo, e comunicare simultaneamente prescindendo completamente il fattore distanza. Idee, persone, culture, soldi, prodotti - anche i più deperibili -, informazioni, mode, possono circolare ovunque, raggiungere ogni luogo, interagire.
La tecnologia ed il progresso hanno ampliato notevolmente le capacità di mobilità dell'uomo, permettendo grandi conquiste, spalancando possibilità impensabili ed offrendo strumenti potenzialmente positivi per una evoluzione del pianeta e dei suoi abitanti.
E' l'era del movimento e della velocità, e pare inscindibile il legame esistente tra questi due elementi, ingredienti essenziali della modernità. Ma questo connubio tra modernità, movimento e velocità è davvero indispensabile? E qual è il suo effetto nella nostra società?
Bradbury descriveva un mondo dove "tutti son sempre più impazienti, più agitati e irrequieti. Le autostrade e le altre strade d'ogni genere sono affollate di gente che va un po' da per tutto, ovunque, ed è come se non andasse in nessun posto"[5]. E noi dove andiamo? Ci troviamo anche noi nella condizione di "profughi della benzina" ed "erranti del motore a scoppio"[6]?
Montag viveva alienato nella sua esistenza, svolgendo diligentemente il suo lavoro di pompiere, e non sapeva che si stava perdendo la rugiada sull'erba al mattino[7], il tocco della pioggia sulla pelle, la libertà ed il mondo meraviglioso dei sovversivi lettori che Clarisse gli farà scoprire.
In questo movimento agevole e rapido di ogni cosa lungo i fili sempre più fitti del globo globalizzato, stiamo noi forse perdendo qualcosa tra le maglie della rete?
Ci troviamo nell'era del movimento e noi, abitanti attuali del pianeta, di tale movimento siamo i primi protagonisti. Ci si sposta molto di più e molto più rapidamente che in passato, ma com'è il nostro legame in movimento con la realtà, con lo spazio concreto, con l'immanenza del territorio? Come viviamo il nostro muoverci?

---

[5] Ivi, p. 68.
[6] Ibidem.
[7] Nel momento in cui Clarisse rivela a Montag la presenza della rugiada sull'erba, egli rimane parecchio innervosito, perché non riesce a ricordare se lo avesse mai saputo oppure no. La reazione è ancor più forte quando, poco dopo, la ragazza nel congedarsi gli domanda se è felice (ivi, pp. 10, 11).

E il muoversi lentamente è un’attività sovversiva? Lo zio di Clarisse era stato arrestato perché colto a guidare lentamente su un’autostrada, e un’altra volta perché pedone. Fortunatamente tali comportamenti, sebbene talvolta considerati come anomala rarità e quasi devianza, non sono ancora reati nel nostro mondo. Ma quali sono gli ostacoli e le difficoltà che si incontrano oggi scegliendo la lentezza?

Quali sono gli effetti che il muoversi lentamente può originare nella nostra esistenza? Potremmo scoprire che il motivo per cui il movimento lento era tanto temuto e punito nel controllo sociale in *Fahrenheit 451* sia valido anche nel nostro mondo attuale.

Forse abbiamo anche noi qualcosa da riscoprire, e forse questa riscoperta è più importante ed urgente di quel che pensiamo.

C’è bisogno di riprendere tra le mani la consapevolezza del movimento, reimparare ad assaporare con i piedi e con noi stessi la realtà, restituire alle macchie colorate al bordo della strada la loro essenza di erba e fiori e case, smettere di spostarsi semplicemente per partire ed arrivare, riscoprendo ad ogni nostro movimento “quel che sta nel mezzo”.

Lentamente.

PRESENTAZIONE

La magia del viaggio, il brivido inspiegabile che ti invade alla partenza, la fatica fertilizzante del cammino, la leggerezza di sentirsi sulle spalle uno zaino pieno di libertà, i regali inaspettati della strada, l'incanto dell'incontro, il sorriso profondo che sale dai piedi, i pezzi del puzzle che si incontrano passo dopo passo, la bellezza dei compagni di viaggio e della solitudine, la pienezza inspiegabile di cui ad ogni arrivo sai di non poter più fare a meno.
Questo lavoro nasce prevalentemente da tutto ciò. Le sue radici più profonde sono l'esperienza dei viaggi a piedi, in bicicletta, in autostop, sono le avventure regalate da una filosofia di viaggio che si è ormai intrecciata con la vita, sono tutte le espressioni che il mio volto, la mia anima e la mia ombra hanno assunto mentre la strada passava sotto di loro.
Ho cercato di infilare tra le mie parole l'amore per una via, la grande fiducia in lei e la volontà di condividerla con altri viaggiatori.

Il lavoro segue un percorso strutturato in tre parti: Muoversi, Nel mezzo, Lentamente.

Muoversi vorrebbe offrire una riflessione sullo spostarsi, facendone una prima premessa storica e analizzandone successivamente le caratteristiche nella nostra società odierna. Una parte dell'analisi relativa al rapporto attuale con il movimento, lo spazio ed il tempo è stata svolta grazie alla disponibilità e alla collaborazione di tutti coloro che hanno partecipato all'indagine tramite questionario diffuso in forma telematica, i cui risultati sono riportati nel terzo capitolo di questa parte. Era stato impiegato anche un secondo questionario sul movimento specifico tra Italia e Portogallo, ma la scarsità delle risposte ottenute non ne ha permessa l'utilizzazione per un'analisi statistica.

Nel mezzo si propone di riflettere sull'importanza dello spazio compreso tra ogni partenza ed arrivo e del mezzo di trasporto impiegato per percorrerlo. Contiene quattro parti narrative di racconti di viaggio, che fungono anche da introduzione ad alcune tematiche trattate.

Lentamente cerca di affrontare il tema della lentezza, analizzando e rivalutandone il ruolo. Nel primo capitolo si offrono le variegate motivazioni ed i vantaggi che soggiacciono ad una scelta di movimento lento. Il secondo capitolo è rivolto al futuro, partendo da alcuni esempi concreti e riflessioni legate al nostro presente.

Benché il lavoro segua un percorso ben definito, ogni paragrafo è indipendente, e può essere letto autonomamente.

Il mio pensiero ed un profondo grazie vanno al mio correlatore e alla mia relatrice che hanno seguito ed appoggiato il mio lavoro regalandomi forse inconsapevolmente una marcia in più, a tutti coloro che hanno dedicato tempo ed attenzione al mio questionario e partecipato con il loro contributo, a chi si è offerto di leggere la mia tesi, ai miei compagni di Viaggio, a chi mi ha aperto la sua porta, alle persone che hanno condiviso con me anche solo un pezzettino del loro Cammino, a tutti coloro che porto sempre con me quando mi muovo.
E ovviamente alla Strada.

PARTE PRIMA:

MUOVERSI

1. Una storia lunga e movimentata

1.1. Del movimento

L'uomo è un animale intrinsecamente mobile. Il movimento fa parte da sempre della sua natura e della sua esistenza e, come menziona Claudio Magris,

> solo con la morte, ricorda Karl Rahner, grande teologo in cammino, cessa lo *status viatoris* dell'uomo, la sua condizione esistenziale di viaggiatore.[8]

Essere viaggiatore è proprio una condizione esistenziale dell'uomo. Il grande viaggiatore e scrittore Bruce Chatwin cita un esperimento eseguito alla Tavistock Clinic di Londra e descritto dal dottor John Bowlby, per confermare la natura migratoria della specie umana. Il dott. Bowlby predispose una macchina che riproduceva movimenti oscillatori e studiò la reazione di bambini molto piccoli che piangevano:

> il bambino, purché stesse bene e fosse sazio e al caldo, smetteva subito di piangere. «Il movimento ideale […] è verticale, con un'oscillazione di una decina di centimetri». Cullare molto adagio, per esempio al ritmo di trenta dondolii al minuto, non aveva nessun effetto: se invece il ritmo arrivava a cinquanta e più, tutti i neonati smettevano di piangere e rimanevano quasi sempre tranquilli.[9]

Dunque quando la macchina riproduceva esattamente il ritmo ed il moto della camminata il pianto dei bambini si placava. Questo è forse il segno, rimasto impresso nel comportamento spontaneo ed istintivo dell'uomo appena nato, del suo essere un animale da movimento.

Da sempre la storia degli uomini e delle popolazioni è segnata dal nostro movimento sulla superficie della terra e, in ogni tempo, il motore di tale spostarsi è costituito da una miriade di cause e fini differenti. La ricerca di cibo e di risorse e la conoscenza, l'esplorazione e il commercio, il diletto e la fuga, la conquista e la curiosità, lo studio e le conversioni, la ricerca di una vita migliore e la politica, la scoperta e la diffusione della propria cultura. Muoversi a volte è una scelta libera, a volte una opportunità, a volte una necessità, a volte l'unica possibilità di sopravvivenza.

---

[8] Claudio Magris, *L'infinito viaggiare*, 2005, 1ª ed., Milano, Arnoldo Mondadori Editore, p. VIII.
[9] Bruce Chatwin, *Le vie dei canti*, 1987, 12ª ed., Milano 1999, Adelphi Edizioni, pp. 303, 304.

La questione di ciò che sta dietro al movimento, delle sue combinate e complicate molle, e di dove esso conduce, delle porte che apre e delle strade che crea nella storia, è importantissima per la comprensione delle vicende umane, e le sue sfaccettature sono tante che mai si potrebbe realizzare un'analisi completamente esauriente. In questo momento lasceremo da parte le molle e le strade del movimento, l'universo dei suoi perché e delle sue forme, cercando di ripercorrere semplicemente il modo concreto in cui l'uomo, animale mobile, si è spostato e si sposta.

L'uomo iniziò la sua esistenza in movimento certamente come camminatore. Gli studi storici testimoniano che probabilmente l'uomo preistorico, camminando, ha percorso quasi tutto il mondo. L'ipotesi più accreditata riguardo l'origine ed il popolamento della specie umana sostiene che gli ominidi che hanno dato origine agli uomini moderni si siano evoluti in Africa e poi da lì si siano diffusi migrando nel resto della Terra. Tale ipotesi è sostenuta dagli studi effettuati sulla genetica e sui marcatori non ricombinanti, come il DNA mitocondriale, che hanno anche permesso di ipotizzare un popolamento ad ondate successive ed individuarne i segni nei continenti[10].

Gli studi paleo-antropologici portano a supporre che esistesse nel sud dell'Africa una popolazione di ominidi da cui derivarono poi tra ramificazioni. Una di queste ramificazioni diede origine alla popolazione australoide, che iniziò poi il lento cammino di diffusione su tutta la terra. La prima ondata, fatta risalire a circa sessantamila anni fa, partì dall'Africa per "colonizzare" la fascia tropicale fino al continente australiano. La seconda ondata, collocata circa quarantamila anni fa, vide il cosiddetto uomo di Cromagnon diffondersi dal medio-oriente nel continente europeo. La terza ondata, avvenuta ipoteticamente circa venticinquemila anni fa, partì sempre dal medio-oriente per popolare l'Asia centrale e l'America settentrionale.

Successivamente tipi etnici differenti di diffusero muovendosi per il mondo, come il paleomongolico dall'Asia centrale nel continente americano, il mediterraneo dal medio-oriente in Europa e in India, il neomongolico in Asia orientale, ed iniziarono poi un processo di ibridazione di tutti i tipi umani che continua tuttora, grazie al fatto che l'uomo non si sia mai fermato[11].

Ovviamente, benché gli studi filogenetici e storici siano riusciti a ricostruire ipotesi molo plausibili della preistoria dell'uomo, delle origini e del movimento dei tipi umani, è impossibile arrivare a delle certezze nello studio di una storia che si addentra così tanto nel passato, quando per convenzione la storia stessa era addirittura ancora pre-istoria. Una cosa però è certa: fin dagli primordi della sua esistenza, l'uomo si muoveva.

Inizialmente il movimento dell'uomo avveniva unicamente a piedi, o meglio, a quattro zampe. Con il passare dei millenni acquisì l'andatura eretta e bipede che ci caratterizza. La

[10] Vinayak Eswaran, Henry Harpending, Rogers Harpending, *Genomics refutes an exclusively African origin of humans*, 2005, «Journal of Human Evolution», In Press, in www.wikipwdia.org.
[11] Fonte: www.wikipedia.org

discussione sull'origine della deambulazione su due piedi dell'uomo, come testimonia Rebecca Solnit nel suo interessante libro sulla storia del cammino, è tuttora vivace tra paleontologi, antropologi ed anatomisti, ma

> l'unico dato certo è che camminare eretti è il primo segno distintivo di ciò che sarebbe diventato umanità. Quali che siano le cause, esso è stato causa di molto di più: ha aperto nuovi e vasti orizzonti di potenzialità e, tra l'altro, ha creato quel paio di arti di riserva, le braccia, che pendono dal corpo eretto alla ricerca di qualcosa da impugnare o da fare o da distruggere, e che furono liberate perché potessero evolversi fino ad acquisire le capacità di manipolare il mondo materiale in modo sempre più sofisticato.[12]

L'acquisizione della capacità fisica di manipolazione della realtà, unita allo sviluppo cerebrale, che secondo alcuni studiosi citati sempre dalla Solnit è stato determinato dallo stesso bipedismo, si è manifestata anche sulla mobilità dell'uomo. Egli, per rendere il suo movimento più efficiente, comodo e veloce, o per permettere il trasporto di pesi eccessivi per la sua struttura, ha trovato dei sistemi di affiancare al suo corpo degli aiuti esterni. Così si è verificata l'addomesticazione di animali per trainare o per farsi trasportare, e l'invenzione di manufatti atti al movimento, con l'esempio eclatante della ruota. Gli storici collocano attorno a seimila anni fa l'addomesticamento degli animali utilizzati per il trasporto, quali il cavallo, l'asino, il cammello, l'elefante, che permisero spostamenti più lunghi, più veloci e con maggior carico.

L'intelligenza dell'uomo, l'esperienza, il tempo, la sperimentazione e talvolta la casualità hanno fatto nascere e vivere nella storia un'infinità di oggetti costruiti per affiancare e coadiuvare il movimento dell'uomo, attraverso scoperte, invenzioni, miglioramenti e progressi. La tecnologia portò l'uomo a raggiungere in ogni tempo sistemi di movimento molto efficaci ed elaborati, con una elevata validità sia nei mezzi che nella relativa struttura circostante. La storia è costellata di testimonianze ed esempi.

Parrebbe che i primi mezzi di trasporto utilizzati dall'uomo siano stati quelli acquatici. L'osservazione del galleggiamento di tronchi deve aver portato l'idea di servirsene come imbarcazioni, e poi la tecnica migliorò sempre più, con scoperte e grandi evoluzioni tecniche, dal semplice svuotamento del tronco all' assottigliamento della prua, dall' utilizzo del remo allo sfruttamento della forza del vento. La storia delle imbarcazioni mostra una varietà enorme nelle forme, dimensioni, scopi, tecniche, velocità, materiali ed energie motrici dei mezzi, che permisero di muoversi in acque salate e dolci, calde e ghiacciate, calme e spumeggianti, in superficie e sott'acqua.

[12] Rebecca Solnit, *Storia del camminare*, 2000, trad. di Gabriella Agrati e Maria Letizia Magini, Milano 2002, Bruno Mondadori, p. 35.

Non bisogna poi dimenticare la storia parallela del mondo che ruota attorno al trasporto su acqua, che comprende ad esempio la costruzione di canali navigabili e le strumentazioni utili alla navigazione, dalla bussola al sonar.

Per quanto riguarda il movimento su terra gli storici paiono concordare con l'iniziale tecnica del trascinamento, ovvero l'utilizzo della slitta, seguita poi dal meccanismo di rotolamento dei pesi su tronchi d'albero. L'invenzione della ruota si può presumibilmente collocare nel quinto millennio a.C., e si ipotizzano i primi utilizzi nell'antica Mesopotamia, mentre la prima ruota a raggi nota risale al secondo millennio a.C.. Certamente da allora la tecnologia applicata ai mezzi di trasporto ha fatto davvero passi da gigante, ma è interessante pensare che il modello di ruota celtica del primo millennio a.C., di legno con cerchio in metallo, sia utilizzato ancor oggi[13].

Attorno questa geniale scoperta ruotano moltissimi mezzi di trasporto, antichi ed attuali, dal carro alla bicicletta, dall'automobile ai pattini a rotelle, dalla biga al treno.

Oltre ai mezzi di trasporto veri è propri, ai progressi nella tecnica e nelle conoscenza sottesi alla loro evoluzione, è necessario considerare anche l'organizzazione dei sistemi di comunicazione, che furono nella storia spesso basilari per lo sviluppo ed il mantenimento delle grandi civiltà.

L'impero romano possedeva nel sistema viario la chiave del controllo e della potenza. La rete stradale romana raggiunse un'estensione straordinaria, si pensa fino a ottantaquattromila km nella fase di massima espansione dell'impero. La pavimentazione delle strade garantiva una riduzione di attrito per il trasporto delle merci e una miglior percorribilità a cavallo e a piedi per le truppe e i passeggeri in ogni condizione atmosferica. Essenziale era anche l'esistenza capillare di presidi militari a distanze note e di postazioni di sosta e di cambio di cavalli.[14] I cavalli ebbero un ruolo fondamentale per gli antichi Romani e, rappresentando la forza motore dell'epoca, furono alla base del loro grande successo militare e della loro dinamica rete di trasporti e di comunicazioni. Le differenti razze equine svolgevano compiti diversi, conformemente alle loro caratteristiche e capacità[15]. L'organizzazione delle strade e delle stazioni di posta per il riposo e il cambio delle cavalcature permettevano efficientemente il movimento, e dunque un controllo capillare su tutto il vasto territorio.

Gli Inca non possedevano cavalli ma costituirono uno strabiliante organismo postale, che rimase nella storia il più rapido prima dell'avvento della ferrovia, formato da un sistema di staffette che correvano lungo le strade convergenti e Cuzco per portare ininterrottamente notizie all'imperatore, raggiungendo una velocità di cento chilometri al giorno[16].

---

[13] Fonte: www.wikipedia.org.
[14] Marco Ponti, *La tecnologia dei trasporti: note per una storia economica*, dispensa del corso Sistemi di Trasporto, Politecnico di Milano, A.A. 2004-2005, p. 2.
[15] Benedetto Di Giulio, *Il cavallo nei trasporti e nelle comunicazioni dell'Antica Roma*, in www.anticaroma.org.
[16] Jean Robert, *Tempo rubato*, 1992, Como, Red Edizioni, p. 67.

Nella storia la superficie delle terre e dei mari fu ricamata di rotte, percorsi e strade, più o meno organizzate e capillari, a seconda delle oscillazioni storiche di civiltà e periodi. I segni del movimento si stratificarono sulla realtà, nelle molteplici forme di ponti, porti, strade, insediamenti e infrastrutture necessarie ai mezzi di trasporto.

Giovanna Donini sostiene che le infrastrutture abbiano iniziato a segnare il paesaggio a partire dal Moderno[17], trasformandolo in un sistema di reti, e oggi

> la visione del paesaggio attraversato rappresenta una superficie infrastrutturale, nella quale strade, autostrade, svincoli, viadotti, strade ferrate e acquedotti sono i segni stratigrafici di una antica e contemporanea realtà delle comunicazioni, che, disseminandosi nel tessuto urbano e non, ne rendono la superficie permeabile, porosa e continua.[18]

In realtà credo che l'impatto delle infrastrutture non abbia cominciato a segnare il paesaggio nella modernità, ma sia semplicemente molto più marcato, poiché in questa epoca si sono concentrate delle innovazioni nei mezzi di trasporto che hanno stravolto in un tempo relativamente breve il movimento dell'uomo e la sua storia, lasciando inevitabilmente un segno forte anche nel paesaggio. Lo storico e sociologo tedesco Wolfang Schivelbusch ha osservato come la rivoluzione dei mezzi di trasporto della modernità abbia modificato non solo il paesaggio e la geografia fisica delle zone dove si è verificata ma anche la "geografia mentale" degli uomini, il loro modo di percepire lo spazio e il tempo[19].

La premessa al grande cambiamento fu la messa a punto intorno al Settecento di una macchina a vapore[20], utilizzata inizialmente nelle miniere della Gran Bretagna per aspirare le acque d'infiltrazione. La macchina a vapore divenne il motore della rivoluzione industriale e delle innovazioni nei trasporti, creando circoli e catene che si alimentavano e acceleravano vicendevolmente.

Nei primi anni dell'Ottocento la macchina a vapore nelle miniere fu montata su una piattaforma mobile per aiutare il trasporto dei minerali raccolti in vagoni che scorrevano su rotaie. Così nacque il connubio tra la "macchina a vapore mobile" e la rotaia.[21] Nel 1830 fu aperta la prima linea

---

[17] Credo che in questo caso con "Moderno" l'autrice si riferisca all'epoca della modernità, termine con cui si indica il periodo iniziato con la seconda rivoluzione industriale e caratterizzato da innovazione tecnologica e dai valori del positivismo, e non all'era moderna, concetto storiografico che vuole indicare la fase storica iniziato nel XV-XVI secolo e contrapposto al periodo medioevale.

[18] Giovanna Donini, *Margini della mobilità*, 2008, Roma, Meltemi Editore, pp. 33, 34.

[19] Wolfgang Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, 1977, trad. di Consolina Vigliero, Torino 1988, Einaudi, pp.36-46.

[20] L'idea di utilizzare il vapore era sostenuta già da secoli di esperimenti e tentativi, tra cui ad esempio la macchina detta l'*archituono* di Leonardo da Vinci, e gli esperimenti di Giovanni Battista della Porta che riuscirono ad utilizzarlo come forza motrice agli inizi del Seicento (fonte: www.wikipedia.org).

[21] Marc Desportes, 2005, *Paesaggi in movimento*, Milano 2008, Libri Scheiwiller, p. 84.

ferroviaria, tra Liverpool e Manchester, e nove anni dopo fu inaugurata la prima anche in Italia, la Napoli-Portici. Come ricorda Marc Desportes, il treno si trova al centro di una miriade di innovazioni fortemente interdipendenti tra loro, in un sistema costituito dalla triade metallo-vapore-carbone[22].

Dopo la prima fase pionieristica, il sistema ferroviario nella seconda metà dell'Ottocento ebbe un accrescimento senza precedenti e in alcuni Paesi le ferrovie ebbero un incremento del 1000%. L'enorme sviluppo del trasporto ferroviario rivoluzionò in breve tempo anche i commerci e la possibilità di movimento delle popolazioni interessate, diventando a sua volta un potente elemento di accelerazione e moltiplicazione dello sviluppo economico.

Negli ultimi anni del Settecento un motore a vapore fu applicato ad un veicolo che si muoveva svincolato dalle rotaie, il carro di Cugnot, ovvero il primo prototipo di "auto-mobile", un veicolo cioè che si muoveva da sé, senza utilizzare la forza esterna di animali o del vento. La grande innovazione di questo mezzo di trasporto consistette nella propulsione grazie ad un motore a scoppio, raggiunta dopo la metà dell'Ottocento, quando Nikolaus August Otto inventò il primo motore a combustione interna a quattro tempi.[23]

Il maggiore rendimento del motore diesel soppiantò la propulsione a vapore, sia nei trasporti terrestri che marittimi[24].

I progressi tecnici, riguardanti ogni aspetto dell'auto, dalla forma ai carburanti, dai dettagli meccanici all'efficienza, si susseguirono rapidamente, soprattutto grazie al forte impulso dato dalla prima guerra mondiale[25], e le innovazioni ebbero un ruolo importante anche nel suo sistema di produzione e nella nuova organizzazione spaziale e infrastrutturale funzionale all'esigente mezzo di trasporto[26]. Come si era verificato nello sviluppo ferroviario, anche nel trasporto su strada si mise in moto quello che il professor Ponti chiama "un circolo tecnologico virtuoso"[27].

L'entrata dell'automobile nella storia si rivelò di straordinaria importanza ed ebbe effetti rivoluzionari e stravolgenti sulla realtà, sulla vita e sul pensiero delle persone, che si sentiranno soprattutto in modo significativo con la diffusione di massa dell'automobile, che inizierà nei primi decenni del secolo XX.

Se ferrovia e automobile rivoluzionarono la maniera di muoversi e di vivere lo spazio terrestre, con conseguenze profondamente impregnanti di cui non possiamo renderci conto fino in

---

[22] Ibidem.
[23] Fonte: www.wikipedia.org.
[24] Ponti, op. cit., p. 4.
[25] Tristemente la guerra, intrisa sempre di interessi economici, è capace di imprimere un forte impulso alle ricerche e alle innovazioni, in campo scientifico e tecnologico. Anche il professor Ponti dichiara che una caratteristica specifica del settore dei trasporti sia proprio il legame rilevante tra evoluzione dei mezzi ed istanze militari (Ponti, op. cit., p. 8).
[26] Desportes, op. cit., pp. 162-165.
[27] Ponti, op. cit., p. 5.

fondo, un'altra conquista incommensurabile della modernità fu quella dell'aria. Credo che il sogno del volo abbia accompagnato da sempre l'uomo. Nella seconda metà del Quattrocento la genialità di Leonardo da Vinci portò a teorie ed applicazioni pratiche di grande serietà scientifica sullo studio del volo.

Studi e sogni si susseguirono per secoli, ma solo alla fine del Settecento l'invenzione della mongolfiera permise all'uomo di volare. Anche nell'aria i mezzi di trasporto vissero l'evoluzione, con palloni aerostatici, i dirigibili, gli alianti dell'ingegnere Otto Lilienthal, e poi il primo aeroplano dei fratelli Wright, e l'elicottero. I progressi dei mezzi di trasporto volanti furono rapidissimi e sorprendenti, accelerati anche in questo caso dalle due guerre mondiali, ed il volo a disposizione dei servizi commerciali e di trasporto civile.

Il progresso nelle tecniche di volo portò alla conquista dello spazio nel 1957[28], e quattro anni dopo il primo uomo superò il limite dell'atmosfera terrestre. L'uomo, animale non volatile, è riuscito a raggiungere addirittura lo spazio, quel luogo inaccessibile a qualsiasi altro animale terrestre.

Il movimento dell'uomo nella storia ha raggiunto davvero spazi e forme strabilianti. Millenni di esperienze e di innovazioni gli hanno permesso di creare manufatti che hanno affiancato il suo movimento aprendogli incredibili possibilità. Possiamo galleggiare, volare, sfrecciare, raggiungere velocità e trasportare carichi assolutamente impensabili per la nostra natura, grazie al potere del nostro cervello e delle nostre mani.

E qui, quasi ironicamente, ritorniamo inevitabilmente ai piedi[29].

1.2. Della velocità

Nella sua lunga storia di movimento, l'uomo ha imparato ad utilizzare mezzi differenti - dalle sue gambe, agli animali, ad aggeggi con variegati meccanismi e tecnologie di azionamento - ed energie differenti - dalla sua muscolare, a quella del vento, degli animali, a quella termica derivata dai combustibili. Così il suo movimento ha assunto le più variegate forme, senza mai arrestarsi: camminando a passo spedito su piste ben battute o navigando su di un galeone con grandi vele gonfie di vento, sfrecciando sul sedile di un treno ad alta velocità o arrampicandosi quasi carponi sui ripidi sentieri di una montagna, galoppando sul dorso di un fedele destriero o sperimentando l'ebbrezza del volo grazie alla magia dell'aria calda racchiusa in un pallone, scivolando verso valle

[28] Data del lancio in orbita attorno alla terra dello Sputnik I, il primo oggetto ad uscire dall'atmosfera terrestre.
[29] Come si è ricordato all'inizio del capitolo, l'andatura bipede, la liberazione delle mani e lo sviluppo cerebrale sono profondamente connessi.

sopra un mare bianco di neve solcato dagli sci o correndo sottoterra negli incredibili cunicoli della metropolitana, sorvolando un intero continente dall'oblò di un grande aereo o pedalando senza mani al bordo di una piccola strada, lasciandosi cullare dal procedere cadenzato di una carrozza o scorrendo immobili su di un tapis-roulant, affrontando il mare in una affollatissima nave sospinta da un motore rumoroso e da una disperata speranza o volando con le mani ben strette al manubrio della potente moto, giocando con un monopattino di legno o pagaiando tra i mulinelli e le rocce levigate di un torrente.

Sulla costante del movimento i mezzi di trasporto dipingono tempi, energie, percezioni, spazi e velocità molto differenti. In spazi e momenti differenti, nel corso della storia dell'umanità e nel corso della propria vita, l'uomo può sperimentare, grazie ai molteplici mezzi e alle varie energie, anche diverse velocità di movimento.

Camminando in condizioni normali un uomo può muoversi ad una velocità di circa cinque chilometri orari. Il Concorde volava a più di duemila chilometri all'ora. Un cavallo purosangue al galoppo può raggiungere, anche se solo per pochi minuti, i settanta chilometri orari, ma sulle lunghe distanze la sua velocità diminuisce molto. Duecentodieci chilometri orari è la velocità raggiunta da una mountain bike di serie lanciata sulla neve[30]. In viaggio con gli asini si possono percorrere in media in un'ora due chilometri e mezzo. La capsula con l'equipaggio umano di rientro dalla missione Apollo 10 nel 1969 raggiunse la velocità di quasi quarantamila chilometri orari. Un'automobile viaggia in autostrada attorno ai centoventi all'ora. Un sommergibile permette di muoversi sott'acqua a quasi cinquanta chilometri all'ora. Pedalando senza grande sforzo in piano si possono percorrere circa venti chilometri in un'ora.

Velocità molto differenti muovono dunque l'uomo e i suoi mezzi di trasporto.

La velocità nel movimento non è certamente un dettaglio irrilevante. Fin dai tempi antichi è stata ricercata e, benché spesso accade che venga demonizzata nella contrapposizione tra un passato idillicamente lento ed un presente disumano consumato dalla corsa e dalla velocità, essere veloci da sempre può dare una marcia in più. D'altronde anche nel regno animale la velocità è uno degli aspetti che possono aiutare nella lotta per la conservazione e far sopravvivere nella selezione naturale.

In tutta la storia dunque una velocità maggiore rispetto all'"altro" è risultata essere una dote determinante, in molti settori dell'esistenza umana.

Nell'economia e nel commercio essere più rapidi significa aggiudicarsi il mercato e dunque il guadagno. Basti pensare ai viaggi di Cristoforo Colombo, nel XV secolo, che avevano lo scopo di trovare una via che fosse anche più rapida per raggiungere le Indie.

---

[30] Record dell'austriaco Markus Stoeckl riportato nell'articolo *Velocità. Così l'uomo sfida i limiti della natura*, scritto da Leonardo Bizzaro in «La Repubblica», 6 ottobre 2008, p. 33.

In caso di catastrofi naturali o di invasioni la velocità della fuga stabilisce la sopravvivenza di una comunità. L'eruzione del Vesuvio del 79 d.C. fu più rapida degli abitanti di Pompei ed Ercolano e li pietrificò prima che trovassero il tempo di fuggire.
Lo stretto legame tra velocità e politica è spiegato molto approfonditamente da Paul Virilio nel suo saggio di dromologia[31]. Egli indica la strada come il sito chiave per il controllo e il dominio e ricorda che già il diritto romano dichiarava che *ubi pedes, ibi patria*[32]. Per questo nella lotta per la dominazione il movimento e la velocità assumono un ruolo dominante e, citando le parole di Napoleone I, "l'attitudine alla guerra, è l'attitudine al movimento" e la forza militare di un esercito va valutata, come in meccanica, dalla sua massa moltiplicata per la sua velocità[33].

Ivan Illich sostiene che la velocità sia un fenomeno caratteristico della nostra epoca[34], ma io discordo in parte poiché ritengo che la velocità nella storia abbia sempre avuto un ruolo importante, e non sia elemento proprio solamente della modernità. Quel che però si deve rilevare è l'impennata parabolica negli ordini di misura che la velocità ha subito negli ultimi secoli. Jean Robert sostiene che la gamma di velocità accessibili ai viaggiatori preindustriali fosse compresa "tra la lentezza della marcia a piedi e la celerità del cavallo"[35]. Anche Illich ci rammenta che fino all'era del vapore era impossibile viaggiare a più di centosettanta chilometri al giorno, e che

> né i corrieri inca, né le galee veneziane, né i cavalieri persiani, né i servizi di diligenza istituiti sotto Luigi XIV, superarono mai questa barriera. […] Per dirla con Valéry, Napoleone era ancora costretto al passo lento di Cesare: *Napoléon va à la même lenteur que César*.[36]

Solamente l'Ottocento accelerò l'uomo, ricorda sempre Illich[37]. E' con il motore a vapore, e successivamente a combustione, applicato a treni, veicoli su gomma, velivoli e imbarcazioni, che il movimento dell'uomo cominciò ad assumere velocità sempre maggiori.
Quando nel 1855 fu inaugurata la prima ferrovia norvegese, che collegava Christiania a Eidsvold, la velocità media superava di poco i trenta chilometri orari, ma spaventava molti, poiché

> si pensava che una velocità innaturale avrebbe impedito di cogliere i particolari del paesaggio sul treno in corsa. Venivano messi in crisi i limiti naturali della percezione umana, qualcuno diceva.[38]

---

[31] Paul Virilio, *Velocità e politica*, 1981, Milano, Multhipla.
[32] Ivi, pp. 11-24.
[33] Ivi, p. 25.
[34] Ivan Illich, *Prigionieri della velocità*, trad. di Mauro Suttora, in www.libertaria.it, p. 1.
[35] Robert, op. cit., p. 67.
[36] Ivan Illich, *Elogio della bicicletta*, 1973, Torino 2006, Bollati Boringhieri Editore, pp.33, 34.
[37] Ivi, p. 34.
[38] Thomas Hylland Eriksen, *Tempo tiranno*, 2003, Elèuthera Editrice, p. 76.

Effettivamente la relazione dell'uomo con la velocità sempre più spedita della modernità è strana. Da un lato ne siamo spaventati, e vediamo in lei le cause di molti problemi dei nostri giorni, dall'altro ne siamo attratti ed incantati. Molti autori individuano nella velocità il male della nostra epoca, indicandola come il virus colpevole della disumanizzazione della vita "a ritmi occidentali", ma allo stesso tempo non possono che testimoniare il brivido e l'emozione che lei riesce a suscitare.

> La velocità è la forma di estasi che la rivoluzione tecnologica ha regalato all'uomo. A differenza del motociclista, l'uomo che corre a piedi è sempre presente al proprio corpo, costretto com'è a pensare continuamente alle vesciche, all'affanno; quando corre avverte il proprio peso e la propria età, ed è più che mai consapevole di sé stesso e del tempo della sua vita. Ma quando l'uomo delega il potere di produrre velocità a una macchina, allora tutto cambia: il suo corpo è fuori gioco, e la velocità a cui si abbandona è incorporea, immateriale – velocità pura, velocità in sé, velocità-estasi.
> Strano connubio: la fredda impersonalità della tecnica e il fuoco dell'estasi.[39]

Eriksen definisce la velocità "una droga che dà assuefazione"[40], e da un lato mi trovo a concordare con tale affermazione, anche se credo che l'uomo potenzialmente abbia le capacità e gli strumenti per fare uso di velocità senza lasciarsi assuefare. E' necessario riscoprire queste potenzialità per non cadere nel turbine svuotatore della velocità che può anestetizzare la propria consapevolezza e far dimenticare la realtà.

Milan Kundera ritiene che il grado di velocità sia direttamente proporzionale all'intensità dell'oblio, e questo porterebbe a dedurre che la nostra epoca si sia abbandonata al demone della velocità, e per questo dimentica tanto facilmente se stessa. Lo scrittore ribalta l'affermazione, dichiarando che la nostra epoca, essendo ossessionata dal desiderio di dimenticare, si abbandona al demone della velocità[41].

Credo che la velocità e l'oblio, come anche la velocità e le altre negatività attuali che le vengono attribuite, siano come l'uovo e la gallina, e siano le diverse forme di un unico tutto.

Ciò non toglie che la velocità e gli aspetti che la circondano restino questioni fondamentali nella società attuale, che ha accolto relativamente recentemente le novità della velocità motorizzata, nonostante la rapidità dei progressi degli ultimi secoli paia dilatare enormemente la storia dei trasporti.

Forse è stata proprio la concentrazione dell'accelerazione e la sua propagazione rapidissima a creare le contraddizioni e i disagi che vengono oggi spesso associati alla velocità. L'uomo non ha avuto il

---

[39] Milan Kundera, *La lentezza*, 1995, 11ª ed., Milano 2006, Adelphi Edizioni, p. 10.
[40] Eriksen, op. cit., p. 80.
[41] Kundera, op. cit., pp. 136, 137.

tempo di metabolizzarla, e si è trovato risucchiato nel suo vortice, rendendola parte integrante della propria vita ma senza consapevolezza. Non sarebbe dunque la velocità ad essere in conflitto con la vita, come dichiara Illich[42], ma il suo utilizzo alienante ed inconsapevole.

[42] Illich, art. cit., p. 4.

2. Forme sdoppiate dello spostarsi

2.1. Il percorso: tra curve e rette

Se si chiedesse a qualcuno di unire con una matita due punti segnati su un foglio, possiamo essere sicuri che la maggior parte delle persone, se non la totalità, traccerebbe una linea dritta. Forse perché siamo condizionati dalla cultura, forse perché è un'atavica impronta stampata nell'uomo, forse perché è una caratteristica già insita nel concetto di spazio. O forse semplicemente perché è la cosa più ovvia e naturale.

Senza stare a perdersi in troppe elucubrazioni teoriche, cosa che spesso pare divertire i geografi[43], possiamo osservare nella realtà come lo stesso fenomeno si verifichi nel movimento. Se prendiamo ad esempio una superficie d'acqua, l'imbarcazione che si muove su di essa seguirà un percorso che risulterà il più rettilineo possibile. Non bisogna però dimenticare l'influenza della realtà su tale traiettoria, poiché bisognerà considerare le correnti, evitare le secche, sfruttare il vento presente, procedendo ad esempio zigzagando se dovesse essere contrario.

Sulla superficie terrestre le caratteristiche del campo di movimento hanno un influsso ancor maggiore sulla linea del tragitto. Il percorso si adagia sul territorio seguendone la conformazione e adattandosi alle sue forme. Camminando ad esempio senza seguire vie tracciate ci si rende conto di come sia l'unione dell'esigenza del movimento con la forma del territorio a creare la strada, anche se spesso si passa da una strada senza pensare a perché la strada passa proprio di lì. Strade e sentieri sono la traccia lasciata dal legame tra movimento e spazio, e dovrebbero essere in armonia.

---

[43] Ritengo che a molti geografi dei giorni d'oggi farebbe bene camminare un po' di più. La mia non vuole essere una critica, ma semplicemente la constatazione del fatto che a volte, leggendo libri e teorie di illustri geografi contemporanei, mi viene in mente il XV capitolo de Il piccolo Principe, di cui riporto qui in seguito una parte.
Il sesto pianeta era dieci volte più grande. Era abitato da un vecchio signore che scriveva degli enormi libri. "Ecco un esploratore", esclamò quando scorse il piccolo principe. Il piccolo principe si sedette sul tavolo ansimando un poco. Era in viaggio da tanto tempo. "Da dove vieni?" gli domandò il vecchio signore. "Che cos'è questo grosso libro?" disse il piccolo principe. "Che cosa fate qui?" "Sono un geografo", disse il vecchio signore. "Che cos'è un geografo?" "E' un sapiente che sa dove si trovano i mari, i fiumi, le città, le montagne e i deserti". "E' molto interessante", disse il piccolo principe, "questo finalmente è un vero mestiere!" E diede un'occhiata tutto intorno sul pianeta del geografo. Non aveva mai visto fino ad ora un pianeta così maestoso. "E' molto bello il vostro pianeta. Ci sono degli oceani?" "Non lo posso sapere", disse il geografo. "Ah! (il piccolo principe fu deluso) E delle montagne?" "Non lo posso sapere", disse il geografo. "E delle città e dei fiumi e dei deserti?" "Neppure lo posso sapere", disse il geografo. "Ma siete un geografo!" "Esatto", disse il geografo, "ma non sono un esploratore. Manco completamente di esploratori. Non è il geografo che va a fare il conto delle città, dei fiumi, delle montagne, dei mari, degli oceani e dei deserti. Il geografo è troppo importante per andare in giro. Non lascia mai il suo ufficio, ma riceve gli esploratori, li interroga e prende degli appunti sui loro ricordi." (Saint-Exupéry, *Il Piccolo Principe*, pp. 73, 74).

Quando ci si trova in montagna fuori dai percorsi segnati, trovare un "sentiero delle capre", ovvero la traccia del passaggio di qualche animale, può indicare la miglior via da seguire. Difatti gli animali muovendosi sul territorio generalmente seguono il percorso a maggior efficienza ed efficacia, che permette loro ad esempio di muoversi sulle pendenze con il minimo spreco di energia e il massimo rendimento dello spostamento. Questo è naturale ed istintivo, come collegare i due punti con il tratto di matita più breve.

Così anche nei tragitti e nelle tracce durevoli del movimento umano, coadiuvato o meno dai molteplici mezzi di trasporto, dovrebbero fondersi le esigenze dello spostamento e la conformazione della superficie attraversata. Così le strade, per terre e per acque, si adagiano disegnando percorsi sinuosi e morbidi, talvolta tortuosi e dentati, in sintonia con la realtà dello spazio.

Ma i mezzi di trasporto motorizzati e frettolosi ultimamente sono divenuti piuttosto esigenti, e le loro pretese hanno soffocato l'armonia con il territorio, dimenticandosene spesso l'importanza. L'affievolimento di tale legame armonico ha lasciato il segno nella sempre maggior rettificazione del movimento umano.

Come spiega Franco Farinelli,

> la meccanizzazione del traffico su terra (e su acqua) dovuta all'impiego della forza del vapore capovolge il rapporto tra dato naturale e mezzo di locomozione. […] Le strade dritte obbediscono per prime, nella forma, a un modello artificiale.[44]

Egli riconosce come risultato della modernità la riduzione del mondo ad una tavola, e vede un territorio moderno articolato nella successione "strada dritta-ferrovia-autostrada", dove la prima corrisponde allo stadio originario della formazione statale, la seconda alla sua maturità e la terza all'inizio del suo declino[45]. Pur non condividendo pienamente l'accostamento dei tre tipi di via di comunicazione con gli stadi della vita dello stato, sono d'accordo nel ritenere la nuova mobilità della modernità bisognosa di percorsi sempre più dritti, e dunque responsabile della rettificazione che ha in un certo modo "sollevato" il movimento dalla contingenza del mondo.

Il treno a bisogno di rotaie parallele su cui correre, ed i binari devono essere il più rettilinei ed in piano possibile per rendere facile ed efficiente il suo movimento. Dunque si cerca di spianare il più possibile il territorio, scavando gallerie e costruendo ponti, che rendano il mondo una tavola piatta su cui far scorrere il treno.

Per questo motivo Farinelli indica nella ferrovia la causa della definitiva trasformazione del mondo in spazio, ricordando come i primi testimoni della strada ferrata parlassero di annichilamento di

[44] Franco Farinelli, *Geografia*, 2003, Torino, Giulio Einaudi Editore, p. 170.
[45] Ibidem.

tempo e spazio[46]. La realtà del mondo viene appiattita, per fare posto ad uno spazio uniforme, piegato alle necessità delle nuove forme di movimento.

Come il treno, anche le automobili si rivelano essere sempre più pretenziose. La velocità a cui esigono di andare non può essere frenata dalle curve, dal fondo stradale e dai pericoli causati da pedoni e animali. Dunque le strade vengono ricoperte dal liscio ed uniforme asfalto, ed iniziano a modificare il territorio per poter correre rettilinee e veloci.

Per questo motivo nascono le "ferrovie per automobili"[47], le autostrade, che rettificano i percorsi in piste rapide e scorrevoli dove i veicoli possono avere l'illusione di placare la loro sete di velocità. *Rettificare*, ovvero *rendere retto*, ma anche *correggere*, come se la parola stessa ci suggerisse che nelle curve e nei rallentamenti ci sia qualcosa di sbagliato.

Le autostrade, o superstrade o strade a scorrimento rapido, escono dai centri abitati, perché lì la velocità è inevitabilmente ridotta. Proibiscono l'accesso a pedoni, animali e mezzi lenti, per evitare il rallentamento dei veicoli motorizzati rapidi ed il pericolo vicendevole che si causerebbero mezzi condotti a velocità tanto differenti. Tagliano le valli collocandosi in cima ad altissimi viadotti di cemento e le montagne traforandole con lunghe gallerie. Si rinchiudono in ermetiche barriere laterali, per arginare l'inquinamento sonoro che producono e preservarsi da ingressi illeciti.

Senza case né animali, senza persone né segni di vita, senza montagne né valli, senza libertà di accesso e movimento, talvolta senza nemmeno il paesaggio attorno, la realtà attraversata da queste piste rapide pare essere molto irreale. Sulla retta si corre indubbiamente più rapidamente, ma a prezzi molto elevati, perdendo il contatto con la realtà e l'armonia con il territorio.

Un altro esempio eclatante della rettificazione che annulla il contatto con la realtà è la metropolitana. Sottoterra, sotto alle città, i trasporti non hanno il problema delle case e degli ostacoli superficiali, e così il loro movimento può essere molto più rettilineo e veloce.

Viaggiando in metropolitana si scende sotto il suolo in un punto della città per riemergere da un'altra parte. Il mezzo è sicuramente molto comodo e funzionale, ma a volte si corre il rischio che la forma della città venga sostituita dalla mappa a linee colorate della metropolitana, con anomalie spaziali e temporali nella percezione della realtà nei viaggiatori. I tempi di percorrenza sotterranea offuscano le vere dimensioni della città, e i nomi lineari delle fermate rimpiazzano i luoghi reali che vivono in superficie, creando una immagine semplificata e lineare della molto più complessa realtà.

Dunque nei trasporti terrestri, in superficie o sotto terra, su rotaia o meno, sono state le infrastrutture - rotaie, strade, ponti, gallerie, scavi – a rendere più piano il territorio per permettere l'approssimazione ad una rettificazione del movimento.

---

[46] Come riporta Schivelbusch, op. cit., p. 11.

[47] Questo senso delle autostrade è ben evidente, come fa notare Farinelli, nella parola tedesca *Autobahn*, che significa appunto "ferrovia per automobili" (Farinelli 2003, op. cit., p. 170).

L'acqua, benché possa apparire come una superficie più prossima alla tavola e al piano euclideo, non permette ai mezzi che la solcano di raggiungere elevate velocità. Presenta infatti attriti bassissimi, ma solo ad andature "dislocanti", ed il moto ondoso generato innanzi allo scafo pone forti vincoli alla velocità di movimento[48]. Ponti indica invece nel trasporto aereo la risposta al problema dell'attrito per le lunghe distanze[49].

In aria i mezzi di trasporto dunque non si trovano troppo vincolati dall'attrito e il loro movimento rettilineo non incontra ostacoli. Volando su un aereo c'è dunque il rischio di vivere un ancor maggiore scollegamento dalla realtà, poiché, come dice Desportes, "il viaggio in aereo si rinchiude progressivamente in se stesso"[50]. Soprattutto pensando al sempre più diffuso sistema di trasporto aereo di passeggeri in cui la comodità e la stabilità del mezzo quasi annullano la sensazione di trovarsi in aria, su un pesante apparecchio che vola a migliaia di chilometri dal suolo. Persino

> pilota, meccanico e addetto alla radio non si lanciano più nell'avventura ma si rinchiudono in un laboratorio. Obbediscono al gioco delle lancette e non più allo scorrer via dei paesaggi.[51]

Così il viaggio in aereo perde la magia del volo e finisce per essere un semplice collegamento, una linea dritta, senza forme né colori particolari, che unisce due aeroporti senza passare dalla realtà che sta nel mezzo.

Jean Robert, nell'analizzare i mezzi di trasporto utilizzati dai pendolari di Parigi, spiega che "*collegano* le funzioni della città *disperdendo* lo spazio vissuto dai suoi abitanti in isole separate-collegate dal lavoro dei trasporti", facendo parte di un "progetto senza soggetto di annullamento degli spazi concreti"[52]. Gli spazi concreti sono dimenticati sotto le linee che corrono sempre più dritte e staccate dalla realtà, cercando di collegare luoghi distinti nel più rapido tempo possibile.

Bisogna evitare il rischio che il correre rettilineo seppellisca davvero in noi la coscienza dello spazio concreto, facendoci perdere il ricordo di quel sapore unico del passare dentro ai luoghi, anche al prezzo di metterci più tempo. Per questo, come ricorda Gaia Pascale,

> nei nostri movimenti dovremmo sostituire di tanto in tanto all'immagine della retta quella del cerchio […] e perlustrare i dintorni del luogo prescelto per il nostro *girovagare* piano piano, consumando il territorio a zone, gustandone gradatamente i dettagli. E' questa la teoria dei «cerchi concentrici», quella secondo la quale non è necessario spostarsi seguendo sempre una

[48] Ponti, op. cit., p. 6.
[49] Ibidem.
[50] Desportes, op. cit., p. 296.
[51] Saint-Exupéry, citato in Desportes, op. cit., p. 296.
[52] Robert, op. cit., p. 98.

> linea rigida come se le strade fossero frecce che indicano un'unica direzione uguale per tutti e i viaggiatori individui eternamente in fuga.[53]

La retta diviene asettica, poiché fa perdere al movimento il contatto con la realtà, e così fa dimenticare l'esistenza ed il gusto di "quel che sta nel mezzo". Forse è anche per questo che non si prova molto dispiacere quando il viaggio viene asservito ai ritmi della vita che cercano di ridurre sempre più il tempo di percorrimento di tale retta irreale, e quando il movimento viene sempre più stretto tra le morse della partenza e dell'arrivo. Perché non si ha più l'idea di cosa ci si perda.

2.2. Le distanze: tra ore e metri

Muovendosi si ha inevitabilmente a che fare con le distanze. Benché la distanza possa apparire un concetto geometrico preciso e indiscutibile, spazio interposto tra due luoghi misurabile millimetricamente, la sua natura è più complessa e sfuggente.

Basti pensare all'abitudine comune, diffusa oggi come ricorda Andrea Bocconi soprattutto in montagna[54], di misurare la distanza in tempo. Sui sentieri di montagna la segnaletica indica sempre quante ore mancano al rifugio, e non quanti chilometri, come anche spesso sui grandi cartelloni pubblicitari ai bordi delle strade si può leggere quanti minuti ci dividono dal centro commerciale. Ovviamente la distanza temporale in montagna fa riferimento al ritmo medio di cammino dell'escursionista, mentre il tempo di distanza del centro commerciale è certamente quello impiegato in automobile. Passare camminando al bordo di una strada e pensare, credendo al cartellone, che la meta disti solo cinque minuti, può causare spiacevoli sorprese. La misura standardizzata dello spazio, portata dalla modernità, evita questi equivoci causati dalla relatività della distanza espressa in tempo, ed influisce anche sul nostro modo di percepire lo spazio.

Prima della modernità, le distanze erano misurate in tempo, e "i grandi viaggi si misuravano in anni"[55]. Così pensando al lunghissimo viaggio di Marco Polo, che come ricorda Farinelli è il più celebre dei mercanti e dei viaggiatori medievali[56], ci si rende conto di come lo spazio e le distanze avessero una valenza fortemente temporale.

---

[53] Gaia De Pascale, *Slow Travel*, 2008, 1ª ed., Milano, Adriano Salani Editore, p. 108.
[54] Andrea Bocconi, *Viaggiare e non partire*, 2002, Parma, Ugo Guanda Editore, p. 10.
[55] Ibidem.
[56] Farinelli 2003, op. cit., p. 16.

> Nel *Milione* infatti, lo straordinario resoconto dei viaggi di Marco, i deserti, le foreste, le montagne non hanno ancora lunghezza, così come le direzioni di cammino non sono ancora fissate secondo l'astratta rigidità dei punti cardinali. Per avanzare si prende a tramontana oppure a greco, dunque secondo la direzione dei venti, seguendo il loro corso. E al riguardo si leggono, nella versione trecentesca dell'Ottimo, espressioni del tipo: «Carcam è una provincia che dura cinque giornate», oppure «Quando l'uomo si parte e à cavalcato queste venti giornate di montagne di Cancum», eccetera.[57]

Come testimonia anche Bocconi, nel viaggio di Marco Polo descritto nel Milione, "quasi l'archetipo dei libri di viaggi",

> la distanza era scandita dal tempo, il ritmo quello naturale dell'organismo. Ci si lasciava permeare dai luoghi, dalle atmosfere.[58]

Franco Farinelli contrappone alla figura di Marco Polo quella di Cristoforo Colombo, che ritiene il primo dei viaggiatori moderni[59]. Nel diario di bordo del primo viaggio possiamo osservare come il concetto della distanza e della direzione muti completamente da quelli riportati nel Milione:

> Indi, proseguì a nord, quarta di nord-est per lo spazio di sei ampollette, che saranno state altre 18 miglia. Indi quattro ampollette, durante la seconda guardia, a nord-est, a sei miglia per ora che fanno tre leghe a nord-est. Indi, fino all'alba, procedette a est-nord-est, per undici ampollette, sei leghe ogni ora, che fanno sette leghe. Indi a est-nord-est, fino alle undici ore del giorno, 32 miglia.[60]

La distanza percorsa viene trasformata da tempo in indicazione metrica. Secondo Farinelli l'elemento che determina questo passaggio è la fretta, legata all'idea del ritorno e all'impazienza del risultato. Egli sostiene che nel mondo di Marco Polo, "composto di luoghi, di parti non continue, non omogenee, non isotropiche", ancora non misurato dalla linearità, dalla metricità e dallo standard, non vi sia alcuna implicazione di ritorno nel movimento[61]. Mentre lo spazio di Colombo, uniforme, continuo e misurato metricamente, implica la reversibilità del movimento e la fretta di tornare indietro quanto prima[62].

---

[57] Ivi, pp. 16, 17.
[58] Bocconi, op. cit., p. 12.
[59] Farinelli 2003, op. cit., p. 18.
[60] Varela, cit. in Farinelli, op. cit., p.18.
[61] Farinelli 2003, op. cit., p. 17.
[62] Ivi, p. 18.

Anche Bocconi parrebbe concordare, poiché si riferisce agli antichi viaggi lenti misurati in tempo indicandoli come "quando il tempo era amico dello spazio". Dunque entrambi gli autori associano la velocità alla diversa concezione della distanza, collegando la lentezza alla misura temporale dello spazio e la rapidità frettolosa alla misura lineare metrica standard.
Non concordo pienamente con tale opinione, pensando ai cinque minuti veloci di automobile indicati sul cartellone pubblicitario del centro commerciale e all'abitudine di indicare le distanze in tempo non solamente sui lenti sentieri di montagna, ma anche ad esempio negli spostamenti in aereo. L'escursionista generalmente ignora quanti chilometri lo dividano dal rifugio che dista "tre ore di cammino", tanto quanto molto spesso la distanza di "cinque ore di volo" non corrisponde assolutamente ad una distanza chilometrica nella mente del viaggiatore in aereo[63].

Dunque ritengo che non sia la velocità a determinare una misurazione temporale piuttosto che metrica dello spazio interposto tra due luoghi. Certamente però la velocità ha un forte effetto sulla nostra percezione delle distanze, soprattutto nella concezione di lontananza.

> "E' lontano?"
> "No, è vicino."
> Uno sguardo alla carta: si trova a trenta chilometri a nord, vale a dire una giornata di cammino. Ma da vecchio escursionista, non mi meraviglio. Da quando regnano le automobili, il concetto di distanza si è corrotto e si esprime soltanto in termini di chilometri all'ora. Chi cammina deve saper decodificare espressioni come "non lontano", "vicino" o "a dieci minuti da qui", perché si tratta di valutazioni da automobilisti. Una volta analizzato, quel "dieci minuti" si traduce in dieci/dodici chilometri, vale a dire in due ore di cammino.[64]

Non è che il concetto di distanza si sia corrotto, è semplicemente questione di punti di vista. Il problema è forse che il punto di vista dominante sia divenuto quello di un movimento motorizzato, e dunque le persone abbiano perso la capacità di valutare la distanza a ritmi differenti. Eppure il ritmo lento del proprio cammino, oppure della pedalata su una bicicletta, è quello più naturale e vicino all'uomo, dunque aver dimenticato le sue possibilità e la sua scansione temporale dello spazio è un segnale allarmante che dovrebbe far riflettere parecchio.

Probabilmente ci è sfuggito qualcosa di mano mentre le distanze nel mondo, come spiega Harvey, si accorciavano grazie alle innovazioni nel campo dei trasporti, facendo comprimere lo

[63] Questa affermazione è supportata dai risultati raccolti dai questionari relativi al viaggio Italia-Portogallo o viceversa, in cui emerge che spesso chi ha percorso il tragitto solamente in aereo non ha idea della distanza chilometrica che divide i due Paesi.
[64] Bernard Ollivier, *La lunga marcia*, 2002, Milano, Feltrinelli Traveller, p. 33.

spazio e rimpicciolendo la mappa del mondo[65]. Harvey sostiene che la storia del capitalismo sia stata caratterizzata da un'accelerazione del ritmo della vita e ciò abbia portato al progressivo superamento delle barriere spaziali. Segno di questo è il fenomeno di riduzione del tempo necessario per muoversi attraverso lo spazio, che ha di fatto reso il mondo più piccolo.

Harvey riporta ne *La crisi della modernità* una interessante immagine[66] che spiega la sua teoria di rimpicciolimento delle dimensioni del mondo. Riporta l'immagine di quattro planisferi, le cui dimensioni risultano progressivamente ridotte dalle diverse velocità caratterizzanti i quattro periodi storici successivi a cui si riferiscono. Il primo rappresenta l'arco di tempo compreso tra il 1500 e il 1840, in cui la velocità media era quella delle carrozze a cavallo e dei velieri, ovvero di circa 10 chilometri all'ora. Le dimensioni si riducono parecchio tra il 1850 e il 1930, quando le velocità medie si collocano tra i 30 chilometri orari delle navi a vapore e ai 50 dei treni a vapore. Negli anni cinquanta il rimpicciolimento è ancor maggiore, poiché la velocità media subisce un'impennata notevole, raggiungendo i 250-350 chilometri all'ora con gli aeroplani a elica. Ma già negli anni sessanta la velocità risulta quasi raddoppiata, aggirandosi attorno ai 400-600 chilometri orari degli aeroplani civili a reazione. La rappresentazione grafica rende molto bene l'idea del fenomeno che l'autore vuole spiegare.

Al fianco di questa immagine Harvey riporta una pubblicità del 1987 dell'Alcatel, compagnia di telecomunicazioni, in cui viene ripresa la stessa idea[67]. Il disegno della successione di quattro globi sempre più piccoli vuole indicare come grazie ai progressi delle comunicazioni le distanze si siano accorciate ed il mondo rimpicciolito.

Le distanze in un certo senso si sono accorciate, ma forse l'effetto che il modo di muoversi attuale ha impresso su di loro non è tanto una semplice contrazione quanto una distorsione. Infatti se da un lato sono state in alcuni casi addirittura annullate, dall'altro sono divenute nella percezione delle persone insormontabili. L'abitudine a muoversi rapidamente con mezzi sempre più riduci-spazio ci ha, come dice Illich, reso immobili senza di loro, rendendoci incapaci di affrontare le distanze da soli[68]. Quante volte di fronte all'atto di muoversi a piedi o in bicicletta lungo distanze anche relativamente brevi, ossia nell'ordine delle poche ore, si incontra il turbamento di chi, smarrito e immobilizzato, è davvero convinto che sia impossibile percorrere una tale distanza con i propri muscoli. Manca sempre più un rapporto realistico con le distanze. Ciò è ben evidente quando, viaggiando a piedi o in bicicletta, si chiedono informazioni sulla distanza. Allo stesso "Quanto dista?" si possono ricevere risposte diversissime, che vanno dal "Pochissimo, proprio cinque

[65] David Harvey, *La crisi della modernità*, 1989, Milano 1993, Il Saggiatore, pp. 295-297.
[66] Ivi, p. 296.
[67] Ivi, p. 297.
[68] Illich, op. cit., p. 29.

minuti!", che viaggia a 150 chilometri orari, al "Oddio! Guarda che è lontanissimo! Non puoi arrivarci così!", che è incollato ad una poltrona ignorando di avere dei muscoli.
Per riscoprire le distanze e recuperare un rapporto realistico con loro, indipendentemente dalla nostra velocità, abbiamo bisogno di ricominciare a sperimentarle in prima persona, diventando protagonisti del nostro movimento. Marc Augé ritiene che l'utilizzo della bicicletta sia l'occasione di sperimentare l'esperienza inedita della rivalutazione delle distanze[69]. E' strano pensare che risulti oggi un'esperienza inedita, quando il movimento è alla base della nostra vita, ma forse proprio questa novità denota l'urgenza di tale rivalutazione.
Non importa che le distanze siano misurate in ore o metri, l'importante è sapersi misurare con esse.

2.3. Il movimento: tra velocità e immobilismo

Ci troviamo nell'era del movimento. Cose, informazioni e persone corrono dappertutto e hanno davvero acquisito una mobilità impensabile nel passato. La tecnologia e le innovazioni ci hanno circondato di mezzi di movimento motorizzati, che aiutano e ampliano le nostre possibilità di movimento.
Le automobili brulicano nelle strade, gli aerei intessono sempre più i cieli, i treni divorano chilometri e chilometri di rotaie, gli ascensori scalano agili alti edifici. E noi ci muoviamo, seduti su sedili sempre più confortevoli, lasciandoci trasportare, comodi e immobili. Pare che la tecnologia, dal suo utilissimo ruolo di assistente agevolatrice dell'uomo, stia ora tentando di eliminare il nostro movimento. Siamo circondati da oggetti mobili che cercano da ogni parte di muoversi al nostro posto, immobilizzandoci. Ci muoviamo sempre di più, e siamo sempre più fermi.
Le possibilità offerte dalla tecnologia applicata al movimento hanno portato un'euforica esagerazione che ci ha bloccato nella "sindrome della scala mobile". Si cerca di ridurre sempre al minimo il proprio movimento e la propria fatica. Si prendono l'auto o i mezzi pubblici per spostarsi su tragitti percorribili agevolmente a piedi o in bicicletta. Si preferisce affrontare la gravità con l'ascensore anziché guadagnarsi le scale gradino per gradino. Scale mobili e tapis-roulant sono il sommo emblema di questa mobilità immobile; una scala o una striscia di pavimento che scorrono sotto di te, portandoti con loro senza bisogno di camminarci sopra.

Assurdo è pensare che questi dispositivi che camminano al nostro posto affollano i luoghi di pubblico passaggio, mentre i sistemi di agevolazione al movimento per chi davvero ha difficoltà di

[69] Marc Augé, *Il bello della bicicletta*, 2009, Torino, Bollati Boringhieri Editore, p. 40.

deambulazione sono spessissimo carenti. Le barriere architettoniche regnano ovunque, e gli stessi mezzi coadiutori del movimento risultano in moltissimi casi inaccessibili a chi ne farebbe uso per necessità e non per semplice comodità. Qui gli esempi sarebbero infiniti, dall'autobus troppo alto per un anziano con problemi di deambulazione all'ascensore troppo stretto per una sedia a rotelle, dal treno troppo distante dalla banchina alle lunghe scale per raggiungere la fermata.

E' la grande e misteriosa contraddizione della mobilità: se posso muovermi benissimo sui gradini troverò delle scale mobili che lo faranno per me, immobilizzandomi e portandomi a destinazione, mentre se non posso utilizzare una scala con grande probabilità resterò immobile davvero. Benché le leggi prevedano una sempre maggior attenzione all'appianamento delle barriere che impediscono movimento e fruizione agevole da parte di tutti, la situazione è ancora terribilmente arretrata.

Spesso le misure adottate paiono dei palliativi, quando non delle effettive prese in giro. Così si può trovare il posto riservato alle sedie a rotelle sul vagone della metropolitana, con tanto di dispositivi per il bloccaggio, mentre probabilmente si presuppone il teletrasporto dall'ingresso in superficie a lì. Oppure si trovano indicazioni in braille nelle stazioni, con al suolo strisce in rilievo di plastica gialla che terminano di colpo in posizioni misteriosamente inspiegabili, o piattaforme elevatrici al lato delle scale, generalmente fuori uso. I marciapiedi hanno scivoli di accesso, ma poi presentano spesso fondi disconnessi o pali che diminuiscono la larghezza e bloccano il passaggio.

Inoltre anche la gestione dell'accessibilità segue spesso una logica settoriale e segregatrice: non si crea un ambiente che sia fruibile da tutti comodamente, ma si aggiunge un'alternativa per il "diverso". E' la politica che costruisce ad esempio il "bagno per disabili"[70], tra l'altro spesso chiuso e utilizzabile solo su richiesta, quando basterebbe pensare ad un servizio che tenga conto di tutte le diversità, e che sia utilizzabile quindi da un target più ampio possibile di persone, senza escludere chi ad esempio si muove su una sedia a rotelle o è anziano.

La situazione è contraddittoria in quanto pare che le "protesi al movimento" non svolgano la loro supposta funzione primaria, ossia di subentro in caso di mancanze e limiti del movimento umano. E' evidente che nell'attuale utilizzo della tecnologia nel movimento manca una volontà reale di eliminare le effettive difficoltà di moto, e anche per quanto riguarda il "limite" della lentezza umana la capacità dei mezzi motorizzati di ridurre i tempi di percorrenza spesso è solamente un inganno.

Una ricerca di Legambiente dimostra ad esempio che nella maggior parte delle città italiane la velocità media degli autobus si aggira intorno ai quindici chilometri orari, a causa delle scelte di gestione del trasporto pubblico su gomma e del traffico che attanaglia la viabilità cittadina[71].

[70] O "diversamente abili", perché pare che si ponga quasi più attenzione a parole e definizioni, comunque importanti, piuttosto che ai fatti.

[71] Marco Patucchi, *Le cento città dei bus tartaruga*, in «La Repubblica», 22 maggio 2003, in www.repubblica.it.

Dunque utilizzando la bicicletta anziché l'autobus, nella maggior parte delle città in Italia si andrebbe più veloce. Anche Illich rileva la stessa contraddizione di falsa velocità dei mezzi motorizzati, calcolando che l'automobile di un americano medio lo fa viaggiare a circa sette chilometri e mezzo all'ora, se si rapportano le distanze percorse con le ore dedicate a lei, negli spostamenti, nelle attese e nel lavoro per sostenerne le spese di acquisto e mantenimento[72].
Dunque il motore spesso non aiuta davvero l'uomo a superare i suoi limiti, ma è evidente il suo energico scopo di annullamento del movimento e della fatica.

Sembra che la fatica sia diventata un tabù nell'era del movimento comodo e immobile. Si cerca di eliminarla appena possibile, sostituendola con il movimento meccanico ed esterno di macchine che si muovono per noi. Difatti nel nostro linguaggio la parola *fatica* generalmente si impregna di un'accezione negativa.
Qui può essere utile introdurre un nuovo termine, che permetta una riflessione sui diversi concetti di *fatica* e di *fastica*[73]. La fastica è "quella fatica che da fastidio", ovvero quello sforzo sterile e negativo che infastidisce senza portare a nessun arricchimento. La fatica invece, benché preveda sempre uno sforzo ed un mettersi alla prova, è positiva, perché permette di raggiungere qualcosa. E' l'elemento che consente di assaporare un percorso e che costruisce l'arrivo. Fisicamente o metaforicamente, è la fatica che ci fa sentire la strada che stiamo percorrendo e ci fa gustare davvero l'arrivo. Non si tratta solamente di soddisfazione della conquista, ma di pienezza. Come sostiene Jean Baudrillard

> il movimento, privo di sforzo e di una qualche partecipazione fisica, equivale ad una sorta di felicità irreale, di sospensione dell'esistenza e d'irresponsabilità.[74]

La fatica oggi spaventa, e veniamo esortati ad evitarla, ma scordiamo che è l'unica strada per crescere. Può stancare e scoraggiare, ma è solo imparando ad affrontarla e conviverci senza lasciarsi mai fermare da lei che possiamo muoverci davvero lungo il nostro percorso.
Abituandoci a raggiungere la cima con le scale mobili, non ci gustiamo il suo sapore pieno, e corriamo il rischio che, quando la scala si romperà, rinunceremo a salire. Questa sindrome della scala mobile si riflette molto, con il suo luccichio abbagliante, sulle nostre vite, immerse in una società che tende ad immobilizzarci attirandoci con la comodità. Lasciarsi ingannare da chi si muove per noi, ci risparmia la fatica ma ci rende incapaci di muoverci da soli, bloccandoci in una "mobilità statica" che contagia molti ambiti della nostra vita.

---

[72] Illich, op. cit., pp. 25, 26.
[73] Si tratta di un neologismo, coniato grazie ad un maledetto francese nonché mio grande amico, per ovviare alla mancanza di un termine adatto.
[74] Baudrillard, citato in Attilio Brilli, *La vita che corre*, 1999, Bologna, Il Mulino, pp. 104, 105.

Gaia De Pascale parla di "immobilità itinerante", riferendosi alla forma di viaggio ingannevole e paradossale che vivono molte persone, partendo per una vacanza che in pratica non fa nemmeno muovere[75]. Difatti spesso il movimento può essere solamente esteriore, maschera frivola di un effettivo immobilismo. Come si viaggia restando in realtà immobili, a volte pur senza muoversi fisicamente si può essere mobili e viaggiare davvero. Seneca molto tempo fa diceva che bisogna mutare il proprio spirito, e non il cielo sotto cui si vive. Bocconi testimonia che il grande viaggiatore orientalista Giuseppe Tucci, immobilizzato su una sedia a rotelle vicino alla morte, confessa di aver fatto le scoperte più importanti della sua vita proprio immobile su quella sedia e nella sua stanza[76]. Probabilmente l'esperienza del movimento vero vissuta in viaggio ha contribuito alla sua capacità di "muoversi" e scoprire anche da fermo. Difficile è imparare a muoversi davvero, lo si faccia vivendo fisicamente un viaggio o una immobilità.

> La tua ombra cambia forma in viaggio, si ingobbisce su una duna, si spezzetta nel sole dietro a una grata, si frantuma sui sassi, vibra dal finestrino di un treno, si irrigidisce, lunga, nel tedio di una pianura coperta di brina. Danza su un telo mosso dal vento, si impenna contro una roccia, dando, talvolta, al tuo profilo angoli bizzarri. Vedendo la tua ombra cambiare, ti accorgi che muovendoti non rimani mai uguale.[77]

Quando ci si muove è necessario vivere davvero il movimento, lasciando che la forma della propria ombra cambi. Altrimenti si rischia di non fare fatica ma di avere all'arrivo la stessa forma che si aveva alla partenza, come quando ci si lascia trasportare immobili su un tapis-roulant.

2.4. Il tempo: tra guadagni e perdite

Il tempo è oggi una merce rara e preziosissima. Pare che non sia mai abbastanza e che corra rapidissimo, inseguito da una massa informe e concitata di esseri umani sudati e nervosi che si affannano nel tentativo vano di afferrarlo. Attoniti ad osservare con una glassa di rimpianto l'acqua fresca ed invitante del ruscello che scorre canticchiando, cerchiamo di fermarlo stringendolo invano tra le dita, dimenticando che non serve arrestare tutto il ruscello per poterne bere. Così restiamo al bordo del ruscello frustrati nel tentativo di fermarlo tra le dita serrate, assetati.

[75] De Pascale, op. cit., pp. 6, 7.
[76] Bocconi, op. cit., pp. 161, 162.
[77] Marco Aime, *Sensi di viaggio*, 2005, Milano, Ponte alle Grazie, p. 96.

La nostra sete di tempo pare non placarsi mai. Sicuramente questo correre assetato e perenne dietro al tempo è determinato dai ritmi di vita dentro cui la nostra società ci imprigiona. Il lavoro, la scuola, gli orari, le scadenze, una scansione del tempo incalzante che mette fretta nelle nostre vite e ci fa muovere qua e là nel modo più rapido e risparmia-tempo possibile. La scelta di modalità di movimento veloci ci pare quasi obbligata, dettata dalle necessità del ritmo di ciò che correda e circonda la nostra esistenza.

Curioso è osservare come lo stesso modello frettoloso si sia appiccicato anche al cosiddetto tempo libero. Difatti spesso anche l'impiego del tempo extralavorativo è caratterizzato dalla corsa. Ciò è particolarmente evidente nel turismo, perché, come ricorda Franck Michel,

> Todorov riconosce la fretta e la premura come caratteristiche basilari del viaggio del turista. Si sceglie la rapidità per evitare il contatto con l'animato, con i soggetti diversi, incontro che potrebbe mettere in discussione la nostra identità, mancanza di incontri è molto più tranquillizzante[78].

Non so se effettivamente la scelta della rapidità sia consapevolmente dettata dalla volontà di evitare il contatto, o se questo sia solamente una delle conseguenze di un modello frettoloso che si è insinuato in molti ambiti della vita delle persone, spinto da una logica economica di profitto e incremento illimitato. Ma il fatto che fretta e premura siano intrinseche nella maggior parte dei turisti e della loro forma di muoversi e viaggiare è innegabile. Il turista corre, inserito in uno schema rassicurantemente prestabilito, da un punto all'altro, quasi l'importanza del suo muoversi sia solamente toccare più punti possibili, e testimoniare tale tocco magari con una fotografia, probabilmente preimpostata e scontata. La testimonianza di aver sfiorato anche rapidamente i punti stabiliti ed impressi nell'immaginario comune vale, nell'esperienza turistica ordinaria, molto più della profondità del contatto e dell'arricchimento personale. La grande macchina turistica propone un'immagine standardizzata e fissa di luoghi e realtà, e le aspettative di chi parte e di chi aspetta il resoconto al ritorno sono modellate su questa rappresentazione.

Anche nella vacanza, nel viaggio del tempo libero, si riproduce la sindrome da carrello del supermercato. Si tenta di riempire il più possibile il proprio carrello, attirati dalle etichette e dalle promozioni, dimenticando la qualità dei prodotti e le proprie esigenze ed evitando di domandarsi cosa ci sia davvero dietro ad un prodotto al di là dello scaffale e se esistano altre alternative. L'esperienza turistica diviene così meramente quantitativa e artificiale, vissuta in una corsa forzata che cerca di non saltare nessun punto del programma ma che non lascia il tempo di assaporare davvero la qualità del proprio tempo libero e del viaggio. Si finisce per rivivere la stessa corsa

[78] Todorov, citato in Franck Michel, *Altrove, il settimo senso*, 2001, Milano, MC Editrice, pp. 42, 43.

assetata dietro al tempo che assilla la nostra esistenza quotidiana nell'assurdità, come ricorda Gaia De Pascale, di

> attendere le famigerate ferie per riprodurre, spesso in scala maggiore, anche agli antipodi le stesse dinamiche dalle quali tentiamo incessantemente di fuggire.
> La fretta, allora, ovvero il più pesante dei fardelli che ci portiamo da casa, diventa in viaggio un assurdo controsenso che mira a fare dello spostamento un trasferimento da un qui ad un altro qui, di meta in meta senza davvero partire mai, senza dunque, in definitiva, viaggiare mai. E in questa corsa a ottimizzare i momenti a disposizione, aggrappandoci a orari e tabelle di marcia come a un'ancora di salvataggio, neanche ci rendiamo conto che è proprio quell'agenda che ci portiamo continuamente appresso come una protesi a farci affondare nella nostra incapacità di sganciarci, fosse anche solo per un'ora, dalla parte meno autonoma e più stereotipata – e quindi *immobile* – di noi stessi.[79]

Una folle corsa all'ottimizzazione crescente che nasconde il fatto che, come dice sempre la scrittrice genovese, un tempo messo tra parentesi è un tempo doppiamente perduto[80]. Dunque continuiamo a perdere tempo, e a corrergli dietro sempre più in fretta, sia quando siamo imprigionati negli orari del lavoro e delle incombenze sociali, sia quando decidiamo di affidare il nostro tempo libero nelle mani di quel tipo di attività e di turismo che ce lo inscatola scrupolosamente.

La logica della fretta domina molti aspetti della nostra vita, e alle sue dipendenze esiste una schiera di infrastrutture e mezzi adibiti alla coadiuvazione della corsa dietro al tempo. La tecnologia si applica ai trasporti per renderli sempre più veloci. Le strade si inventano e si trasformano per permettere l'ambito "scorrimento veloce". La fretta contagia profondamente il sistema di trasporti, e lascia una forte impronta nell'ambiente, nel paesaggio e nella struttura territoriale. Per farci risparmiare tempo, o talvolta solamente per darci l'illusione di farlo.

> "Più in fretta, autista", dice il cliente al conducente di taxi.
> "Mi spiace, signore, non ho il diritto di abbandonare il veicolo"[81]

Anche Henry David Thoreau dichiara di aver imparato che "il viaggiatore più svelto è quello che va a piedi". Spiega infatti ad un amico che se dovessero raggiungere entrambi lo stesso posto e lui partisse a piedi arriverebbe sicuramente prima, poiché l'amico dovrebbe tener conto anche del tempo necessario a lavorare per guadagnare i soldi necessari per il viaggio, oltre che sottostare agli

[79] De Pascale, op. cit., pp. 15, 16.
[80] Ivi, p. 14.
[81] Robert, op. cit., p. 77.

orari di partenza dei mezzi di trasporto. Inoltre "quanto poi a vedere la campagna e acquistare esperienze di questo genere, ti supererei tanto che poi dovrei rompere completamente la nostra amicizia"[82].

Seduti sul sedile dell'auto, o in piedi sull'autobus, immersi nel traffico, ci sembra assurdo pensare che se scendessimo e ci mettessimo a camminare in realtà andremmo più veloci e risparmieremmo maggiormente il nostro preziosissimo tempo. Forse davvero assurdo, ma molto reale, soprattutto nel frequente stato di congestione che affligge e blocca le città.

Jean Robert, riflettendo in Tempo Rubato sugli inganni della velocità, sostiene che spesso muoversi con mezzi più rapidi non diminuisce la durata media degli spostamenti quotidiani. Ad esempio le nuove autostrade urbane o le vie rapide di circolazione aumentano la velocità lungo alcuni tragitti ma come effetto complessivo producono un prolungamento dei tempi medi di spostamento per la maggior parte degli abitanti[83]. Egli spiega come il guadagno di tempo della società collegato alla rapidità delle autostrade sia solamente "una superstizione usuale, e forse volontariamente mantenuta". Difatti sostiene che amministratori ed esperti di economia di trasporti conoscono bene la realtà nascosta dietro questa credenza volgare e sanno chi potrà godere della velocità e del risparmio di tempo e chi invece ne pagherà i costi sociali e temporali[84].

Gli esempi che ci circondano quotidianamente sono molteplici. Basti pensare al sistema ferroviario italiano. La corsa alla velocità ha creato categorie di treni sempre più rapidi, e ovviamente costosi, che hanno divorato il posto dei convogli "normali". Così mentre qualcuno può viaggiare sulla super pubblicizzata e veloce Freccia Rossa e risparmiare il suo tempo, muovendosi da Milano a Roma in sole tre ore e mezza, il viaggio di chi continua a utilizzare per scelta o per forza i treni di "bassa categoria" viene amplificato e complicato, con pochissime possibilità disponibili, spesso ad orari scomodi, molte volte con seccanti prolungamenti del viaggio con cambi di treno, attese e ritardi, e comunque con un servizio più scadente poiché meno interessante per la logica economica del gestore delle ferrovie.

Anche Illich sostiene che ad un aumento di velocità corrisponda una perdita di tempo, contrariamente a ciò che si crede[85]. Teorizza che il tempo sociale speso dalla collettività per il movimento dipenda dall'"ordine di grandezza della velocità di punta ammessa in un sistema di trasporto", indicando ai venticinque chilometri orari la velocità barriera che, superata dai mezzi di trasporto, causa perdite anziché guadagni di tempo[86].

---

[82] Henry David Thoreau, *Walden, ovvero Vita nei boschi*, 1854, trad. di Piero Sanavio, Milano 1988, Rizzoli, p. 113.
[83] Robert, op. cit., p. 28.
[84] Ivi, p. 51.
[85] Illich, op. cit., p. 40.
[86] Ivi, pp. 39, 40.

Si crea così un circolo vizioso, in quanto il passeggero abituale, frustrato ed esasperato dalla mancanza di tempo e dall'impotenza personale, si affida alle innovazioni tecniche e strutturali che lo illudono di una velocità risparmia-tempo reale e possibile, andando invece spesso a cadere ed alimentare sempre maggiormente la trappola immobilizzante del traffico, senza rendersi conto che "l'accelerazione da lui ambita è frustrante e non può che portare a un ulteriore declino dell'equità, del tempo libero e dell'autonomia"[87].

Se tutti in città utilizzassero mezzi apparentemente più lenti, come ad esempio i piedi o le biciclette, gli spazi risulterebbero liberati dall'ingorgo dei mezzi motorizzati che bloccano il movimento proprio ed altrui, e il movimento, reso fluido e scorrevole, permetterebbe una reale ottimizzazione della velocità e del tempo. Ma forse siamo così presi dall'idea di guadagnare tempo, che nemmeno ci rendiamo conto di quante illusioni ci ingannano nella nostra folle corsa.

Una storiella zen racconta di uno studente che salì sulle montagne per studiare con un grande maestro l'arte di combattere con la spada. Il maestro spiegò che sarebbero stati necessari dieci anni di studio diligente per apprendere tale disciplina. Il ragazzo disse che avrebbe voluto tornare dalla famiglia in fretta, e per questo era disposto a lavorare veramente sodo. Il maestro gli rivelò che in tal caso avrebbe dovuto permanere sulla montagna trent'anni, che sarebbero diventati settanta se avesse voluto imparare nel più breve tempo possibile.[88]

Il tempo non è riducibile alla nostra logica linearmente quantitativa, e la sua essenza e il suo valore sfuggono dai nostri parametri razionali.

Pensando ad inserire il nostro rapporto con il tempo in categorie di perdita e guadagno, completamente estranee ed inadattabili alla sua dimensione, per di più svuotate e falsate dalla fretta, perdiamo la concezione del suo valore puro. Non riusciamo a goderci l'attimo, e ci ritroviamo spesso a vivere quello che Magris definisce un "orgasmo assillato", ricordando un pettegolezzo sull'eiaculazione precoce di Napoleone, che "non vuol tanto fare all'amore, quanto averlo già fatto, sbrigato e liquidato" [89].

> Non voglio mettermi fretta: questo è già un atteggiamento velenoso del ventesimo secolo. Se vuoi fare qualcosa in fretta significa che non te ne importa più niente e vuoi passare a fare altro.[90]

Questo veleno della fretta porta assuefazione ed allucinazioni di massa, che nascondono l'insensatezza della corsa dietro al tempo. Thomas Eriksen propone in *Tempo tiranno* un'analisi dei

---

[87] Ivi, pp. 28-30.
[88] Tsai Chih Chung, *Dice lo zen*, 1994, Milano 2009, Feltrinelli, p. 58.
[89] Magris, op. cit., p. IX.
[90] Robert M.Pirsig, *Lo Zen e l'atre della manutenzione della motocicletta*, citato in Rolf Potts, *Vagabonding*, 2003, Milano, Ponte alle Grazie, p. 89.

meccanismi di risparmio di tempo. Egli immagina di premere sempre, prendendo l'ascensore, il pulsante che fa chiudere più rapidamente le porte. Ipotizzando di utilizzare l'ascensore quattro volte al giorno per cinque giorni alla settimana, questo semplice gesto permette di risparmiare cento secondi alla settimana, sei minuti e mezzo al mese, e dunque più di un'ora all'anno. Tra le possibilità di impiego di questo tempo guadagnato, l'autore propone del relax di fronte alla televisione o al computer, l'attesa di un volo in ritardo, oppure l'apprendimento della coniugazione di cinque verbi spagnoli[91]. L'assurdità del tentativo di risparmiare un preziosissimo tempo da riempire in fretta, è descritta mirabilmente dall'ironia di Eriksen, come anche dalla saggezza del Piccolo Principe.

> "Buon giorno", disse il piccolo principe.
> "Buon giorno", disse il mercante.
> Era un mercante di pillole perfezionate che calmavano la sete.
> Se ne inghiottiva una alla settimana e non si sentiva più il bisogno di bere.
> "Perché vendi questa roba?" disse il piccolo principe.
> "E' una grossa economia di tempo", disse il mercante.
> "Gli esperti hanno fatto dei calcoli. Si risparmiano cinquantatré minuti la settimana".
> "E che cosa se ne fa di questi cinquantatré minuti?"
> "Se ne fa quel che si vuole..."
> "Io", disse il piccolo principe, "se avessi cinquantatré minuti da spendere, camminerei adagio adagio verso una fontana..."[92]

La fretta è una brutta bestia, che si mangia il gusto del presente, per farci guadagnare un "tempo risparmiato" di dubbia utilità che, come ricorda Eriksen, è impossibile da definire, in quanto il nostro tempo meccanico è astratto e vuoto[93]. Il tempo ha valore solo quando viene vissuto ed assaporato.

Ancora oggi però gli Uomini Grigi di Ende riescono a convincere molte persone della necessità di risparmiare ogni preziosissimo secondo per chiuderlo nella loro Cassa di Risparmio del Tempo, aspettando i futuri illusori interessi. Così il signor Fusi, barbiere della bottega al centro della città, smette di perdere tempo in cose inutili e taglia convenevoli e chiacchiere nel servire i suoi clienti, manda la vecchia madre in un ospizio, vende il suo pappagallo, smette di andare a trovare tutti i giorni con un fiore l'amata signora Daria immobilizzata su una sedia a rotelle e non ammazza più

[91] Eriksen, op. cit., pp. 34, 35.
[92] Antoine de Saint-Exupéry, *Il Piccolo Principe*, 1943, 52ª ed., Milano 2000, Bompiani, p. 101.
[93] Eriksen, op. cit, p. 35.

preziose ore con attività improduttive come andare al cinema, vedere gli amici, cantare nel coro, leggere e stare alla finestra un quarto d'ora ogni sera prima di coricarsi.[94]

> Nessuno si rendeva conto che, risparmiando tempo, in realtà risparmiava tutt'altro. Nessuno voleva ammettere che la sua vita diventava sempre più povera, sempre più monotona e sempre più fredda. Se ne rendevano conto i bambini, invece, perché nessuno aveva più tempo per loro. Ma il tempo è vita. E la vita risiede nel cuore. E quanto più ne risparmiavano, tanto meno ne avevano.[95]

Abbiamo sete di tempo, ma non possiamo godercelo davvero se siamo indaffarati nel tentativo vano di rincorrerlo e arrestarlo. Basterebbe ricordare che non bisogna fermare il fiume per poter bere, ma semplicemente porre le mani a coppa per raccogliere l'acqua, che scorre fresca e svincolata dalle nostre logiche economico-materialistiche, sempre disponibile al libero sorseggio.

2.5. Il paesaggio: tra schermi e realtà

Il paesaggio è la realtà che si guarda. Che sia da una finestra, da un finestrino o dalla cima di una collina, racchiuso nella parola stessa *paesaggio* sta lo sguardo.
Il paesaggio dunque è una vista, un panorama, una veduta, e presuppone un punto d'osservazione da cui l'occhio, trasformatosi in sguardo, può partire per scoprire a distanza lo spazio che lo circonda. La riproduzione realistica dello spazio, con la nascita della rappresentazione secondo una visione prospettica, è iniziata nel XV secolo proprio sulla base della vista dalla finestra, come si può leggere dalle parole di Leon Battista Alberti:

> scrivo uno quadrangolo di retti angoli quanto grande io voglio, el quale reputo essere una finestra aperta per donde io miri quello che quivi sarà dipinto.[96]

La prospettiva ha permesso di rappresentare la realtà in maniera tanto verosimile da arrivare anche ad ingannare l'occhio. Si pensi ai famosi trompe-l'oeil, che tendono un tranello allo sguardo facendolo viaggiare in uno spazio illusionistico e convincendolo di una realtà che in verità non

---

[94] Michael Ende, *Momo*, 1973, 27ª ed., Milano 2005, Longanesi, pp. 56-66.
[95] Ivi, p. 69.
[96] Leon Battisti Alberti, *De Pictura*, 1435, in *La prospettiva nella trattatistica rinascimentale*, p. 1, dispensa della facoltà di Architettura del Politecnico di Bari, in www.poliba.it.

esiste. Questo è il rischio che può correre anche la visione del mondo reale, poiché lo sguardo scopre lo spazio mentre l'occhio resta fermo nel punto di osservazione, e deve dunque fare i conti con l'intangibilità del paesaggio. Per questo è necessario non dimenticare tale limite della vista, ed evitare di perseguire la conoscenza della realtà affidandosi solamente al paesaggio, dunque alla "realtà guardata".

L'ingannevolezza del panorama si mostra ancor più evidentemente nel suo distacco tra realtà vera e realtà guardata quando tra l'occhio ed il mondo c'è una "finestra" che si muove. Da dietro ad un finestrino, accomodati su un mezzo di trasporto che si sposta, il nostro sguardo penetra nel paesaggio con il condizionamento di due dettagli non poco rilevanti: il separé di vetro che isola e diviene schermo, e la velocità che muove e modifica.

L'interessante analisi che Marc Desportes compie in *Paesaggi in movimento* verte proprio sulle "mediazioni che si interpongono tra noi e l'ambiente in cui viviamo"[97]. Egli ripercorre la storia della tecnica che ha portato dal Rinascimento ad una relazione non più immediata con lo spazio, soffermandosi sul caso specifico dei mezzi di trasporto, poiché

> una determinata tecnica di trasporto impone, infatti, al viaggiatore particolari modi di fare, di sentire e di orientarsi. Ogni importante tecnica di trasporto forgia un approccio originale con lo spazio attraversato, ogni grande tecnica porta in sé un "paesaggio".[98]

Egli attraversa i panorami visti e percepiti dalla strada del Settecento, dalla ferrovia ottocentesca, dalle prime automobili a cavallo del Novecento, dalle autostrade del secolo scorso ed infine dall'aereo, analizzando il contesto storico innovativo, le interazioni tra tecnica e cultura, i nuovi modi di guardare lo spazio e i nuovi punti di riferimento.

Indubbiamente la ferrovia, primo grande esempio di meccanizzazione dei trasporti, porta un forte mutamento nell'attraversamento dello spazio e del paesaggio, introducendo quello che Schivelbusch definisce "sguardo panoramatico"[99]. Come ricorda sempre Desportes

> In un viaggio a cavallo o in carrozza, il passeggero poteva sempre guardare dritto davanti a sé, in direzione della strada e abbracciare con lo sguardo lo spazio attraversato, in tutta la sua coerenza. Seduto nello scompartimento, il viaggiatore ferroviario deve accontentarsi di guardare ciò che scorre di lato, attraverso il finestrino, senza capire bene quello che vede, perché non può dirigere

[97] Desportes, op. cit., p. 11.
[98] Ibidem.
[99] Schivelbusch, op. cit., p. 174.

> lo sguardo verso la testa del treno e distinguere quello che gli passerà davanti agli occhi qualche minuto dopo.[100]

La ferrovia viene paragonata ad un proiettile, ed il viaggio in treno vengono vissuti come "uno sparo attraverso il paesaggio", in cui i passeggeri non possono guardare avanti ma vedono solamente un paesaggio volatilizzato[101]. Questo scorrere veloce del paesaggio dietro al finestrino pare innaturale e inizialmente spaventa i passeggeri, che temono una crisi dei limiti naturali della percezione umana dovuta all'impedimento della percezione dei particolari del paesaggio dal treno in corsa[102], ed i medici individuano persino una patologia ferroviaria dovuta dall'impossibilità di fissare gli oggetti esterni e caratterizzata da forti cefalee[103].

> La velocità alla quale è trasportato il viaggiatore annichilisce la vista. Tutto prende il volo, si disperde, si volatilizza. […] In treno non si vede niente e tanto meno il paesaggio. «Eccoci in treno. Non c'è più niente da vedere», constata Martin in «L'Artiste» nel 1844. Tuttavia, superata la prima sorpresa, si forma una nuova visione che permette ai viaggiatori di cogliere come un insieme coerente tutto quello che il treno fa vedere.[104]

Così l'occhio viaggiando sui mezzi motorizzati si abitua e riesce a distogliere l'attenzione dagli inafferrabili particolari che sfrecciano in primo piano, cogliendo invece il panorama che scivola via alla giusta distanza. Desportes spiega che il panorama ferroviario è una scena in movimento che sfila di fronte all'immobile viaggiatore per il suo sommo piacere, ma creando anche degli effetti paradossali di allontanamento innaturale dalla realtà[105]. Egli rileva una forma di parentela tra il treno e la fotografia, poiché entrambe inaugurano un nuovo rapporto con i luoghi e propongono una modalità di visione che obbliga ad adattare lo sguardo e a superare una sensazione di estraneità[106].

Pensando alla visione offerta dal finestrino del treno, e da quello dell'automobile o degli altri mezzi motorizzati, trovo una forte affinità, più che con la fotografia, con la televisione. Il vetro diviene uno schermo su cui scorrono immagini e colori, che incantano, emozionano, cullano i pensieri, distraggono, assopiscono. Come testimonia Giovanna Donini

> la strada trascina in una dimensione narrativa coloro che la percorrono, soprattutto in velocità. La velocità determina un sovraffollamento di immagini e di percezioni, un'accumulazione di eventi,

[100] Desportes, op cit., p. 105.
[101] Schivelbusch, op. cit., p. 57.
[102] Eriksen, op. cit., p. 76.
[103] Desportes, op. cit., p. 104.
[104] Ivi, p. 115.
[105] Ivi, pp. 118, 122.
[106] Ivi, pp. 124-128.

> un annullamento della distanza, come in un luna park. Le immagini che si susseguono hanno lo stesso significato degli scenari cinematografici: illudono lo spettatore di trovarsi altrove. Illudersi di essere in viaggio, illudersi di guardare cose e luoghi nuovi, illudersi di essere nel luogo giusto.[107]

Anche Philippe Delerm spiega che nell'abitacolo della vettura ci sentiamo come nella poltrona di un cinema, dove un film sfila davanti a noi dandoci la sensazione di "una dipendenza accettata, di una rilassata cedevolezza"[108]. E' come assistere alla visione di un film o di un sogno, come spiega Brilli ricordando le parole di Huxley, che descrivono il viaggio confortevole in auto come una specie di trance da velocità, in cui si contempla uno spettacolo dalla consistenza vivida e irreale appunto del sogno[109].

Desportes sostiene che l'automobile offra rispetto al treno un contatto più diretto con lo spazio attraversato, poiché supera gli obblighi e la rigidità delle rotaie della ferrovia e permette una più ampia e versatile possibilità di libertà e di scoperta[110]. Ma la autonomia dell'automobile viene irrigidita nel suo inserimento nell'autostrada, dispositivo di scorrimento rapido dove la direzione e la fermata non sono più libere. Anche l'attraversamento del paesaggio cambia in questa nuova "ferrovia per automobili"[111], assumendo connotati nuovi e peculiari.

Per adattarsi alla velocità e alla scorrevolezza, presenta infatti lunghi rettilinei[112], curve il più possibile compatibili alla corsa, segnaletica ingigantita e centrale, isolamento dall'ambiente circostante, svincoli e smistamenti fluidi ma disorientanti, restrizioni nella fruizione. La visione del mondo proposta o imposta dall'autostrada è, secondo l'analisi dei paesaggi in movimento di Desportes, frontale, caratterizzata dalla velocità e dalla monotonia.

> La frontalità [...] s'impone quando il soggetto perde la spontaneità dei movimenti e non percepisce più lo spazio in cui si muove come profondità.[113] [...]
>
> Non si guarda mai ciò che è vicino perché questo non è altro che ciò che abbiamo visto da lontano [...] Anche ciò che si trova sui lati non viene osservato con molta attenzione. La mancanza d'informazioni laterali non è tuttavia preoccupante [...] Lo spazio scoperto durante l'esperienza autostradale è una specie di breccia in avanti, dai contorni inesorabilmente sfuggenti. La

[107] Donini, op. cit., p. 34.
[108] Delerm, cit. in Brilli, op. cit., p. 106.
[109] Brilli, op. cit., p. 105.
[110] Desportes, op. cit., pp. 187, 188.
[111] Come fa notare Farinelli la parola tedesca *Autobahn*, autostrada, significa appunto "ferrovia per automobili" (Farinelli 2003, p. 170).
[112] Il tracciato della prima autostrada italiana presenta numerosissimi rettilinei, di cui uno misura addirittura diciotto chilometri, che vengono presto criticati per la monotonia che stanca e distrae l'automobilista e per la rigidità che rende difficoltosa la realizzazione (Desportes, op. cit., p. 231).
[113] Desportes, op. cit., p. 252.

> percezione generale del quadro esterno è modellata dall'orientamento frontale: gli elementi molto lontani appaiono quasi immobili e formano lo sfondo del quadro, quelli meno distanti sono sottoposti a cambiamenti, mentre gli elementi situati vicino alla corsia presentano movimenti repentini. La velocità e l'orientamento dello sguardo impediscono di afferrare il benché minimo particolare.[114]

Per questo si crea un certo disorientamento, e una sensazione di slegame con lo spazio reale attraversato, dal momento che il paesaggio che ci circonda in autostrada risulta artificiale e irrealisticamente proiettato sul parabrezza come un videogioco in cui si perdono i punti di riferimento naturali. Secondo Desportes il disorientamento è causato dall'impossibilità di entrare nella logica organizzativa dei flussi imposta dall'infrastruttura del mondo autostradale, mentre la monotonia avvertita dipende dalla modellizzazione dell'esperienza che fa perdere la naturalità alla percezione[115]. La stessa innaturalità di percezione è vissuta secondo Desportes anche quando lo sguardo attraversa il paesaggio sorvolato, muovendosi su un aeroplano. Egli spiega che visto in volo tutto appare strano e non si riesce a riconoscere ciò che si sorvola, e il paesaggio diviene immagine astratta, simile al sogno, che provoca una sorta di stanchezza. Si verifica quasi una situazione di oblio, o addirittura di negazione della vista, nonostante permanga comunque un forte fascino per il paesaggio sorvolato.[116]

> Ma il paesaggio così presentato non rinvia ad un'esperienza reale, non invita alla scoperta, non induce quell'alchimia, fonte di diletto, tra l'approccio visivo e il percorso effettivo che costituisce l'ultima prova attraverso la quale lo spazio si svela.[117]

E' questa realtà dell'esperienza che spesso manca nel contatto visivo con un paesaggio percepito dal finestrino in corsa o in volo.

L'inserimento sempre più preponderante dei mezzi motorizzati veloci e comodi nella nostra mobilità rischia di ridurre completamente il paesaggio ad una effimera e inconsistente visione proiettata sullo schermo, facendogli perdere la sua consistenza reale. Il paesaggio diviene sempre più sfuggente e il mezzo di trasporto si trasforma, utilizzando la bella immagine utilizzata da Yoshio Nakamura in riferimento al TGV, in un "aspirateur du paysage"[118].

---

[114] Ivi, pp. 241, 242.
[115] Ivi, p. 249.
[116] Ivi, p. 296.
[117] Ivi, p. 300.
[118] Jorge Gaspar, *Os ritmos do quotidiano e a apropriação do território*, in *Em Trânsito*, AA.VV., Lisboa, Goethe Institut Lissabon, p. 124.

Gli schermi ingannano l'occhio e, come spiega Brilli, propongono la confusa visione di un caleidoscopio di immagini, trasmettendo al viaggiatore una specie di presbiopia che dilata gli orizzonti ma confonde i dettagli[119]. Brilli spiega però successivamente che la consuetudine all'utilizzo dell'automobile e alla modalità di visione da lei portata ha fatto dimenticare al viaggiatore tale imbroglio celato nel rapporto dello sguardo con la realtà al di là del vetro e ha stimolato invece in lui l'immaginazione e la romantica creatività, dimostrando il grande potere esorcizzatore dell'arte[120].

Effettivamente, demonizzata da alcuni ed esaltata da altri, la modalità di sguardo sulla realtà a bordo dei mezzi motorizzati ha portato una nuova visione del mondo. La realtà vista dal finestrino di un treno in corsa, o dal parabrezza di un'auto che sfugge sull'autostrada, o dall'oblò di un aereo a migliaia di chilometri dal suolo, assume immagini peculiari.

Ciò che vediamo mentre ci muoviamo è molto importante perché, come ricorda Samuel Johnson,

> la funzione del viaggio è di regolare l'immaginazione sulla realtà e, invece di pensare a come le cose potrebbero essere, vederle come sono veramente.[121]

Guardare le cose mentre viaggiamo e ci muoviamo ci permette di conoscerle davvero, a condizione che l'atto di "vedere la realtà" venga ampliato e liberato con la consapevolezza del rischio di inganno dell'occhio insito nel semplice guardare sterilmente uno schermo. Guardare il panorama per entrare nel paesaggio.

2.6. La velocità: tra uguaglianza e ingiustizia

Entrando nello scompartimento di un treno, si può osservare il variegato assortimento di persone che occupano i sedili. C'è il giovane atletico e vigoroso, la signora anziana con il bastone, l'uomo d'affari elegante, la mamma con la bambina che sa a malapena gattonare, il viaggiatore con il suo zaino vissuto, la ragazzina piena di sogni. Età diverse, storie diverse e diverse possibilità fisiche e finanziarie di movimento, ma tutti seduti a lasciarsi trasportare nella stessa carrozza, alla stessa velocità. Quando ci si ritrova a viaggiare sullo stesso treno, come passeggeri si diventa tutti

[119] Brilli, op. cit., p. 97.
[120] Ivi, pp. 109, 110.
[121] Samuel Johnson, citato in Potts, op. cit., p. 150.

uguali, anche se a volte le distinzioni di prima e seconda classe tentano di non esagerare troppo con l'uguaglianza, già audacemente raggiunta in "stesso treno" e "stessa velocità".
E' certo però che i mezzi di trasporto possano contribuire a ridurre le distanze, oltre che tra i luoghi, anche tra i viaggiatori. Prima di tutto perché uniformano la possibilità di movimento, permettendo lo spostamento anche a chi parte in una posizione svantaggiata rispetto alla media nella sfera della mobilità. Così anche chi non può utilizzare le proprie gambe può viaggiare e raggiungere luoghi che sarebbero inaccessibili senza l'aiuto di un mezzo esterno, e chi è più debole per età o per conformazione può avvalersi di una forza aggiuntiva che permette al suo movimento di arrivare dove le necessità o i desideri richiedono.
Inoltre utilizzare la stessa modalità di movimento contribuisce a ridurre le differenze tra le persone. L'autobus non guarda l'eleganza di chi vi sale, il treno non richiede di parlare una determinata lingua per poterci viaggiare, la bicicletta fa pedalare sia uomini che donne[122], ai sedili dell'aereo non importa com'è fatto il Dio di chi li occupa, nel traffico resta imbottigliata tanto la vecchia Centoventisei scoppiettante e ammaccata quanto la Volvo luccicante e lussuosa.
Ma l'uguaglianza in movimento si trova in bilico su una moneta con due lati opposti molto differenti, e basta poco perché la mobilità mostri la sua faccia di disparità e ingiusta differenziazione.

Jean Robert ricorda che nel passato le ingiustizie e le differenze perpetrate alla mobilità erano molto minori, perché "il re Sole, anche in carrozza, viaggiava alla stessa velocità dei suoi sudditi"[123], ma con l'evoluzione dei mezzi di trasporto e l'aumento della velocità di spostamento anche la capacità del movimento di ampliare il divario tra le persone è aumentata. Dunque, se da un lato la mobilità rende gli uomini in movimento più uguali, allo stesso tempo può anche sottolineare la diseguaglianza ed essere causa di diversità ingiustizia.

> Coloro che vanno a piedi sono più o meno uguali. […] Ci si aspetterebbe che ogni miglioramento di tale mobilità connaturata prodotto da una nuova tecnologia del trasporto salvaguardi quei valori e ne aggiunga degli altri, come un maggior raggio d'azione, risparmio di tempo, comodità, maggiori possibilità per i menomati. Sinora non è questo ciò che è accaduto. Anzi, lo sviluppo dell'industria del trasporto ha avuto dappertutto l'effetto opposto. Questa industria, da quando le sue macchine hanno potuto mettere dietro ogni passeggero più di un certo numero di cavalli-vapore, ha diminuito l'eguaglianza tra gli uomini [...].[124]

[122] La bicicletta fu uno strumento che accompagnò le donne nelle lotte di genere.
[123] Robert, op. cit., p. 40.
[124] Illich, op. cit., p. 22.

Credo che il giudizio di Illich suoni oggi un po' troppo categorico e pessimistico, poiché ci sono sicuramente anche situazioni in cui la mobilità accresce l'uguaglianza, ma non si può negare che i casi di "effetto opposto" a cui si riferisce siano ben evidenti e numerosi.
Le ingiustizie legate al movimento creano elite di persone che possono permettersi una mobilità "preferenziale" rispetto alla massa, più comoda ed efficiente. C'è una minoranza che, come dice Illich, può viaggiare su di un tappeto magico, creando punte estreme di privilegio[125], mentre tutti gli altri sono costretti ad una mobilità sempre più frettolosa, scomoda, controproducente e dissipatrice di tempo ed energie. Il pensatore austriaco definisce "passeggero abituale" l'uomo comune prodotto dall'industria del trasporto, e spiega che questi è "il più esasperato di tutti dalla crescente ineguaglianza"[126].

> Sia che vada in metropolitana o in jet, si sente sempre più lento e più povero di qualcun altro e pensa con rabbia ai pochi privilegiati che possono prendere delle scorciatoie riuscendo così a non subire le frustrazioni del traffico. Se è bloccato dagli orari del suo treno per pendolari, sogna un'automobile. Se è in automobile, sfinito dall'ora di punta, invidia il capitalista di velocità che corre contromano. Se deve pagarsi l'auto di tasca propria, non riesce a dimenticare che i comandanti delle flotte aziendali girano alla ditta le fatture della benzina e mettono sul conto spese le macchine prese a nolo.[127]

L'iniquità della mobilità privilegiata non consiste solamente nel senso di frustrante inferiorità e di ingiusta diseguaglianza percepito dal passeggero abituale, bensì anche nella sua influenza diretta sui problemi esistenti nel muoversi comune. Basti pensare al caso dei trasporti ferroviari italiani, dove l'inserimento dei treni ad alta velocità ha ridotto e peggiorato notevolmente il servizio basilare, meno interessante economicamente.
Robert spiega ad esempio come una strada urbana che permette una circolazione rapida freni in realtà la circolazione sulle altre vie. Smentisce la credenza comune che l'autostrada faccia guadagnare tempo "alla società", poiché in realtà, come a suo parere ben sanno esperti e pianificatori, una nuova radiale nel tessuto urbano porta vantaggi solamente ad un numero ristretto di utilizzatori, mentre costituisce una barriera al movimento di molti abitanti. Egli afferma, probabilmente rifacendosi alla teoria di Illich, che in ogni strada su cui alcuni si muovono a più di venticinque chilometri orari si crea inevitabilmente una discriminazione sociale data dalla velocità.[128]

---

[125] Ivi, p. 23.
[126] Ivi, pp. 27, 28.
[127] Ivi, p. 28.
[128] Robert, op. cit., pp. 50, 51.

Come ci ricorda anche Sovilla, esiste una certa velocità critica oltre alla quale "nessuno può risparmiare tempo senza costringere altri a perderlo"[129]. Dunque l'ingiustizia della mobilità funziona secondo la logica della bilancia: ad ogni cambiamento vantaggioso per qualcuno, che generalmente è una minoranza, corrisponde un peggioramento per qualcun'altro, che di solito è la maggioranza.

Anche a scala mondiale il meccanismo pare essere lo stesso. Robert analizza le forti differenze tra le velocità medie di spostamento nelle diverse parti del mondo, rilevando forti disparità anche nel tempo sociale e nel budget finanziario dedicati ai trasporti e all'industria della circolazione.

> Questa differenza tra paesi ricchi e paesi poveri è diventata il modello che definisce una scala del Progresso dei popoli; per gli esperti dello sviluppo, costituisce la misura del ritardo che i paesi "poveri" devono recuperare.[130]

La teoria del "ritardo da recuperare" non tiene conto del fatto che il modello di mobilità proposto se fosse diffuso dappertutto avrebbe bisogno di più pianeti Terra per sopportarne il peso. La capacità di carico del nostro pianeta non può sostenere i "costi" di tale sistema di trasporto, i suoi bisogni e i suoi residui.

Un modello tra l'altro carissimo ed ingannevole, in cui il vantaggio della rapidità risulta solo apparente. Difatti secondo Illich il rapporto tra spazio e tempo, dunque la velocità, calcolato tenendo in considerazione tutto il tempo complessivamente dedicato al movimento - compreso quello necessario a pagare i propri mezzi di trasporto – non varia molto nelle differenti mobilità dei paesi ricchi e poveri. Quel che invece segna la differenza è il massiccio consumo dei primi di "energia confezionata e disegualmente distribuita dall'industria del trasporto"[131].

Una politica ad elevato consumo di energia e di risorse non è sostenibile. Illich in *Per una storia dei bisogni* analizza la creazione di necessità nella società attuale e le contraddizioni ed insidie che si celano dietro alla scelta di una tale politica. Per quanto riguarda la mobilità descrive i guasti culturali generati da un rapporto squilibrato tra potenza meccanica ed energia metabolica, evidenziando che

> ogni volta che un mezzo pubblico ha superato i 25 chilometri orari, è diminuita l'equità, mentre aumentava la penuria sia di tempo sia di spazio. Il trasporto a motore ha monopolizzato il traffico, bloccando il movimento alimentato all'energia corporea. [...] Una vera scelta tra indirizzi pratici e di relazioni sociali desiderabili è possibile solo laddove la velocità sia sottoposta a restrizioni.[132]

---

[129] Zenone Sovilla, *Bicicrazia*, 2004, Civezzano, Nonluoghi Libere Edizioni., p. 19.
[130] Robert, op. cit., p. 17.
[131] Illich, op. cit., p. 26.
[132] Ivan Illich, cit. in Sovilla, op. cit., pp. 16, 17.

L'interessante teoria del pensatore individua nei venticinque chilometri orari il limite massimo di velocità che andrebbe rispettato per soddisfare "una condizione necessaria – benché non certo sufficiente – per il perseguimento politico dell'equità"[133]. D'altronde anche José Antonio Viera Gallo, avvocato e politico cileno, sostiene che le alte velocità delle automobili vadano contro il principio di uguaglianza di accesso e di utilizzo da parte di tutti, e che "el socialismo sólo puede llegar en bicicleta"[134].

Le radici della diseguaglianza nella velocità e nella mobilità a livello mondiale come locale si ancorano ad una ingiustizia più profonda e generale nella divisione delle risorse. Il modello della mobilità, come quello dei consumi, per divenire più giusto ed imparziale non deve allargarsi ad una fetta di mondo sempre maggiore, bensì cambiare. L'iniziare a pedalare può essere una buona partenza in direzione del cambiamento.

[133] Illich, op. cit., p. 69.

[134] Celebre frase apparsa nel 1972 come titolo di un articolo pubblicato da Viera Gallo sul giornale cileno «La Tercera», resa famosa anche dall'utilizzo un anno dopo da Ivan Illich come epigrafe del suo testo *Energia ed equità* uscito su «Le Monde» (fonte wikipedia.org).

3. Fotografando il movimento: analisi della mobilità attuale

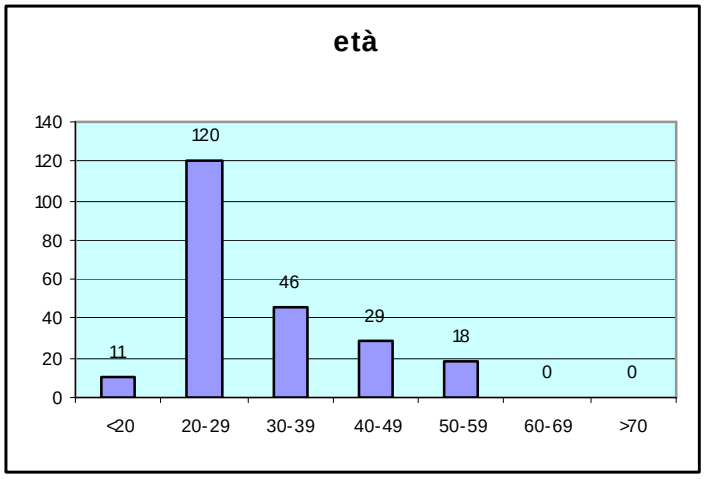
3.1. Soggetto ritratto: basi dell'indagine

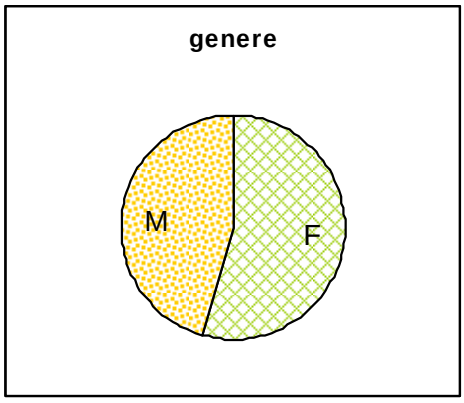
Spostarsi è un'esperienza comune e pressappoco quotidiana. Tutti i giorni ci muoviamo e si muovono le persone che stanno attorno a noi. Ho cercato di scattare una fotografia di questo movimento, svolgendo un'indagine attraverso l'utilizzo di questionari.

Il questionario, riportato in appendice, è stato diffuso per scelta solamente in forma telematica, tramite posta elettronica. Le risposte raccolte sono state elaborate e analizzante, rivelandosi talvolta spunto per considerazioni e riflessioni.

Il numero totale dei questionari raccolti è 224, con una differenziazione di genere abbastanza equa: 54% dei compilatori sono donne e il 46% uomini.

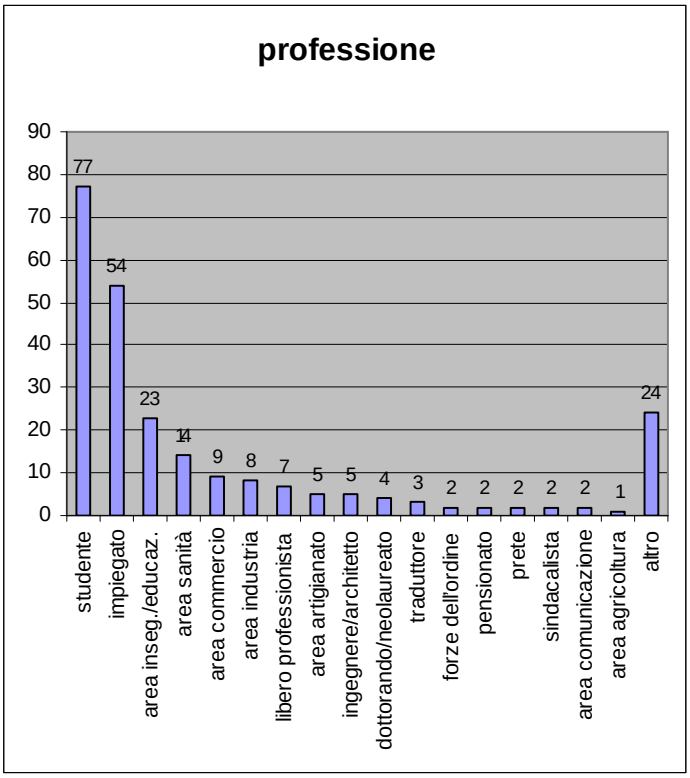
Per quanto riguarda le età degli intervistati, si ricoprono in maniera abbastanza soddisfacente diverse fasce d'età, benché si abbia una forte partecipazione nella fascia 20-29 anni. Qui in seguito i grafici relativi.



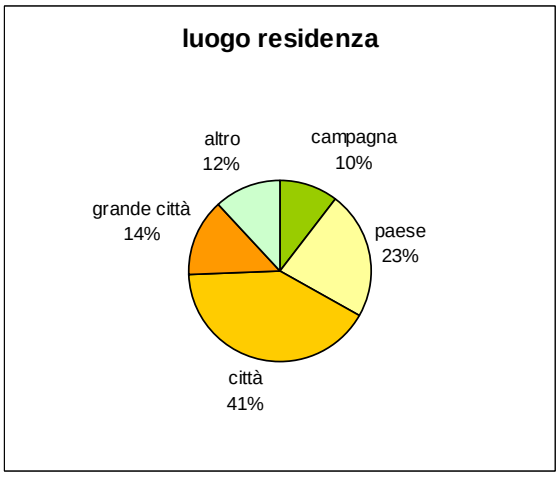


Nella rielaborazione dei questionari si è notato che il fattore età non incide sulla modalità di risposta. Le abitudini di mobilità ed il rapporto con il movimento, nonché le esperienze ed i sogni di viaggio, nel campione preso in considerazione paiono essere indipendenti dall'età. Dunque lo squilibrio dovuto alla concentrazione attorno alle età di 20 e 30 anni si può considerare ininfluente nella raccolta ed analisi dei risultati.

Per quanto riguarda le attività e le professioni svolte dai partecipanti all'indagine, nonostante il numero elevato di studenti, si ha un campione piuttosto variegato ed eterogeneo. Anche in questo caso la professione non si è rivelata essere un fattore determinante sul campo indagato.



Anche la provenienza geografica ricopre quasi tutto il territorio italiano, con la rappresentanza di 16 regioni, con 43 province, e sono presenti anche 7 casi di residenza all'estero (Francia, Inghilterra, Belgio, Germania). Le province italiane da cui sono stati raccolti i numeri più alti di questionari sono Bologna, Milano, Roma e Torino, seguite da Trieste e Venezia. La definizione del proprio luogo di residenza abituale mostra una provenienza varia dei questionari, come mostrato nel grafico sottostante.



3.2. Primo piano: mobilità quotidiana

La prima parte del questionario voleva indagare le abitudini quotidiane relative alla mobilità e al rapporto con il proprio spostamento.

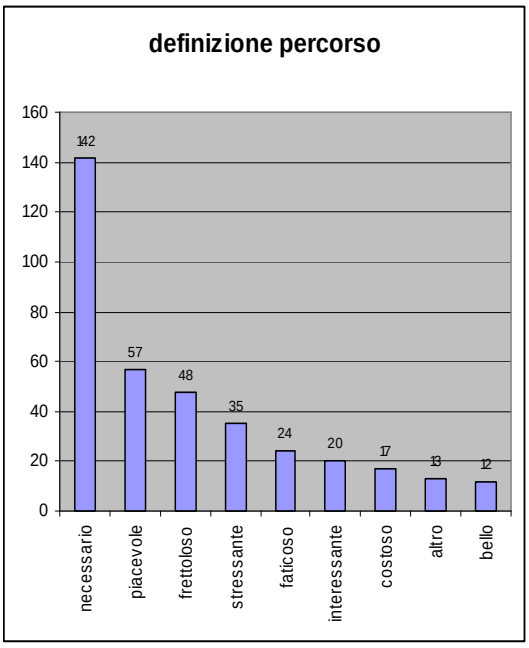
Lo spostamento quotidiano, considerando un solo viaggio, occupa per più della metà degli intervistati meno di mezz'ora (52,2%), e comunque di rado supera l'ora (13,7%).

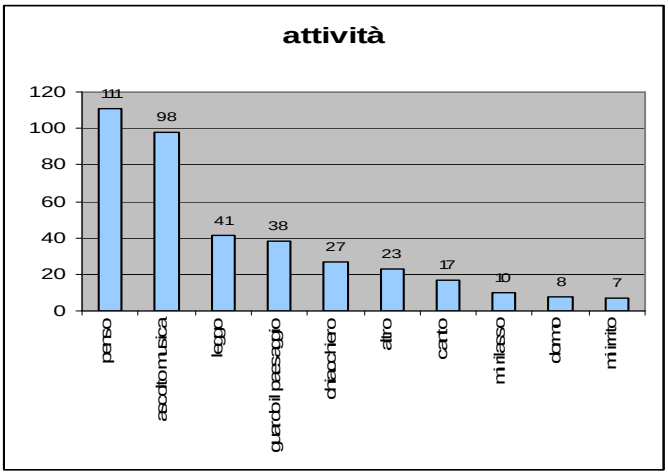
E' risultato che il mezzo più utilizzato per gli spostamenti quotidiani sia l'automobile (34,6%), seguita con grande distacco dalla bicicletta (15,2%). Si accodano autobus e tram (12,7%), treno (11,8%), piedi (11,0%), moto e motorini (7,2%) e metropolitana (7,2%).

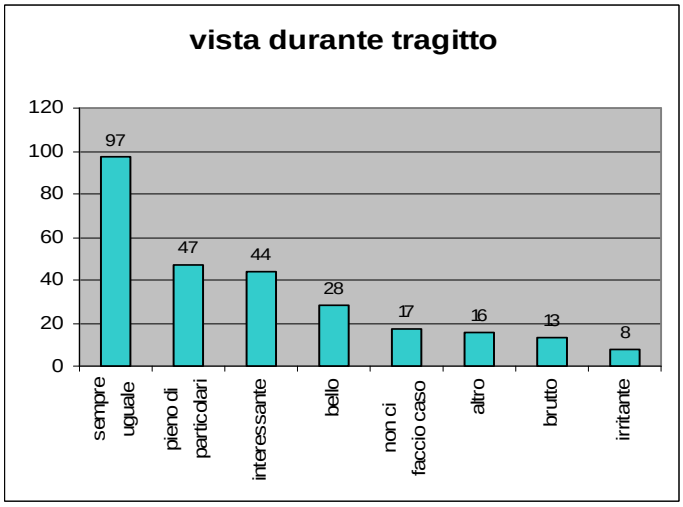
Le motivazioni che pesano maggiormente nella scelta del mezzo di trasporto sono la comodità, la velocità ed il fatto che non esistano altre possibilità. L'aspetto economico e quello ecologico passano in secondo piano , mentre ancor minore è la considerazione del fatto che il mezzo piaccia, sia salutare o affidabile. La sicurezza e la lentezza non vengono indicate in nessun caso come fattori decisionali per la scelta del mezzo di trasporto da utilizzare negli spostamenti quotidiani.

Il percorso è percepito prevalentemente come necessario, trattandosi del viaggio quotidiano per recarsi al lavoro o a scuola o a svolgere le proprie faccende, e non si rileva una predominanza di negatività o di positività nella sua definizione, come si può vedere nel grafico sottostante che raccoglie le definizioni indicate.

Per quanto riguarda l'attività principalmente svolta durante il viaggio, le più indicate sono pensare e ascoltare musica, mentre il paesaggio osservato durante il tragitto, benché generalmente considerato sempre uguale, suscita in maggioranza sensazioni positive.





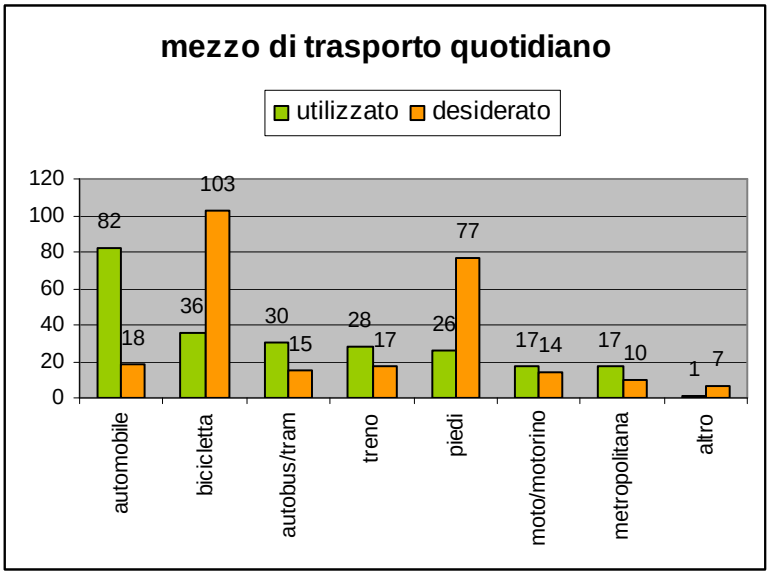


Riferendosi sempre allo spostamento , si è indagato sul mezzo di trasporto desiderato per raggiungere l'attività quotidiana, ipotizzando una scelta libera, svincolata da tempo e denaro. I risultati mostrano che il mezzo maggiormente indicato sia la bicicletta, che si aggiudica il 39,5% delle scelte (contro il 15% dell'effettivo utilizzo), seguita dai piedi con il 29,5% delle preferenze (contro un utilizzo da parte solamente dell'11% degli interrogati).

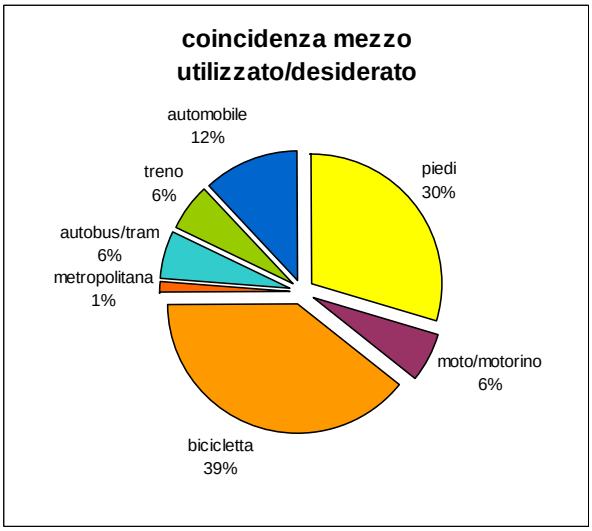
E' interessante sottolineare che chi ha compilato il questionario non sapeva che il lavoro finale si riferisse ad una mobilità lenta e gentile, e dunque le nette preferenze di bicicletta e piedi non risultano influenzate e falsate dalla conoscenza della tematica trattata.

Bicicletta, piedi e "altri mezzi" sono le uniche scelte di spostamento in cui si rileva nell'indagine del mezzo desiderato un aumento di preferenze rispetto alle indicazioni dell'effettivo utilizzo.

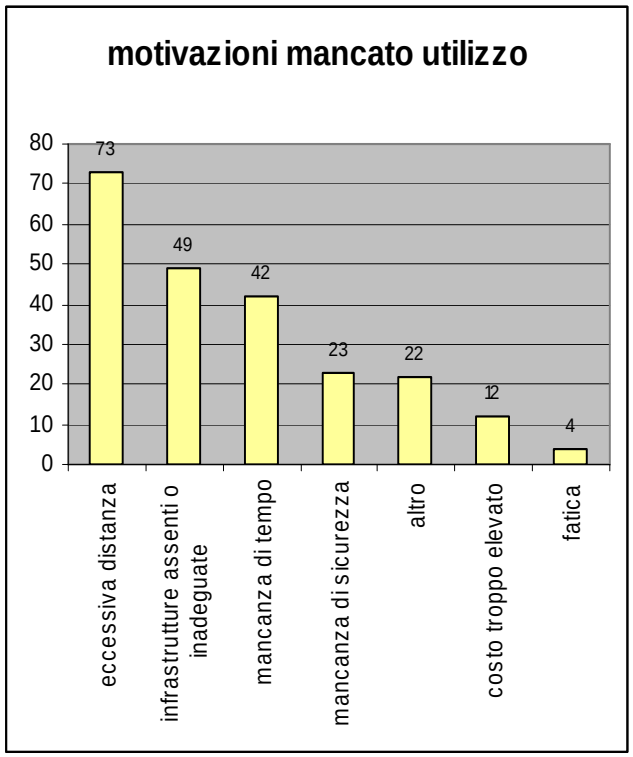
Per tutti gli altri mezzi si registra un calo di preferenze, con il caso eclatante dell'automobile che nonostante sia effettivamente utilizzata dal 34,6% degli intervistati risulta essere il mezzo desiderato solamente per il 6,9%. Il grafico seguente mostra gli squilibri esistenti tra i mezzi di trasporto utilizzati e desiderati.



Solo il 28,6% degli spostamenti quotidiani sono effettuati con un mezzo di trasporto che coincide con il mezzo desiderato. Sviscerando i dati raccolti, si scopre che soprattutto negli spostamenti in bicicletta e a piedi il desiderio di mobilità risulta soddisfatto nella realtà, come mostra il grafico sottostante, che presenta la suddivisione per mezzo in tutti i casi in cui viene indicata la coincidenza.



Dunque il 71,4% delle persone interrogate si muove quotidianamente con un mezzo che non corrisponde a quello che preferirebbe utilizzare. La motivazione principale del mancato utilizzo del mezzo preferito è l'eccessiva distanza, seguita dall'assenza o dall'inadeguatezza delle strutture e dalla mancanza di tempo. Anche la mancanza di sicurezza ha un certo peso nella rinuncia alla mobilità desiderata.



I dati raccolti ricordano come spesso la distribuzione del lavoro e delle attività non segua una logica umana ed attenta ai bisogni e ai desideri delle persone. Molte volte i lavoratori si trovano intrappolati nella gabbia di un posto lavorativo troppo lontano, dagli orari e dai ritmi innaturali, che non lascia spazio e tempo alle loro esigenze e alla loro libertà. Frequenti sono i casi di pendolari obbligati a rinchiudersi ogni giorno in un mezzo che potendo scegliere eviterebbero, con la sensazione che diminuisca il tempo da dedicare a se stessi e alla famiglia ed aumenti la loro insoddisfazione ed il loro stress.

Distanze "a misura d'uomo" significano possibilità di scegliere liberamente come muoversi, con effetti molto positivi su di sé, qualunque sia il mezzo prescelto.

Considerando che l'assenza o inadeguatezza delle infrastrutture e la mancanza di sicurezza hanno un forte peso nel mancato utilizzo del mezzo desiderato, e che la bicicletta ed i piedi sarebbero i mezzi di trasporto più desiderati, emerge la colpa della pianificazione. Molte volte l'impossibilità di muoversi a piedi o in bicicletta è causata dall'incapacità dell'amministrazione di garantire un ambiente adeguato e sicuro.

La mancanza della giusta attenzione data dalla politica alla mobilità è un fatto grave, che influisce fortemente sulle scelte degli spostamenti quotidiani, impedendo spesso di muoversi come si vorrebbe.

3.3. Panorama: rapporto con la mobilità

Successivamente all'analisi della mobilità quotidiana, il questionario ha cercato di ottenere una fotografia più panoramica sulla mobilità in generale, sondando le abitudini di movimento.

Nei grafici qui a lato viene presentata la frequenza di utilizzo dei vari mezzi di trasporto. Si può notare come motocicli e imbarcazioni siano i mezzi che non vengono mai utilizzati da un alto numero di persone. Anche la metropolitana mostra una tendenza all'utilizzo più saltuario, ma con una intensità meno marcata.

L'aereo risulta un mezzo dall'impiego occasionale ma molto diffuso, registrando poche segnalazioni sia di un utilizzo nullo che molto frequente.

L'utilizzo della bicicletta mostra una situazione abbastanza variegata, senza eccessivi picchi che dimostrano una tendenza comune di frequenza, mentre i piedi vengono utilizzati spesso.

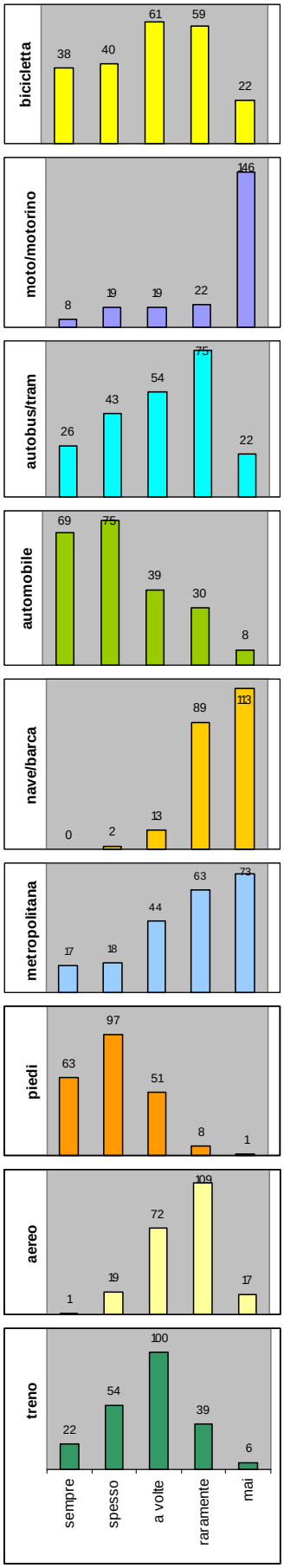
Treno, autobus e tram presentano una distribuzione di frequenza dell'utilizzo "triangolare" e abbastanza simmetrica, anche se nel caso del treno spostata verso un utilizzo più frequente e nel caso di autobus e tram verso un utilizzo più raro.

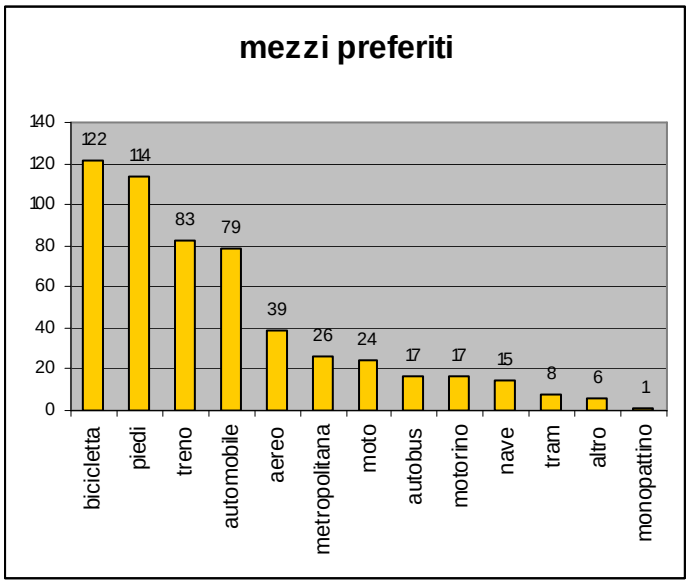
L'automobile risulta essere il mezzo di trasporto con una frequenza di utilizzo più elevata.

Investigando invece su quale fosse il mezzo di trasporto preferito, la bicicletta e i piedi mostrano una netta predominanza nelle scelte, seguite dal treno e dall'automobile.

Il grafico che segue mostra la distribuzione delle preferenze.

E' interessante notare che i tre mezzi che hanno ricevuto il maggior numero di predilezioni, ovvero bicicletta, piedi e treno, molto spesso risultavano abbinati nelle indicazioni degli intervistati.

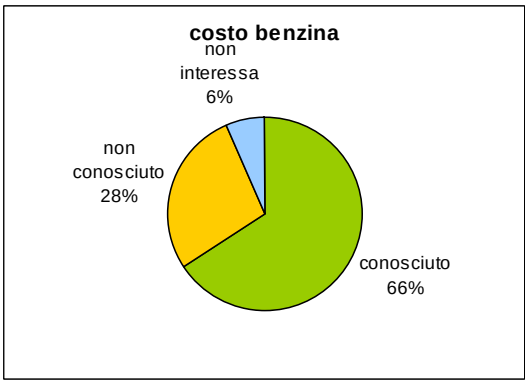




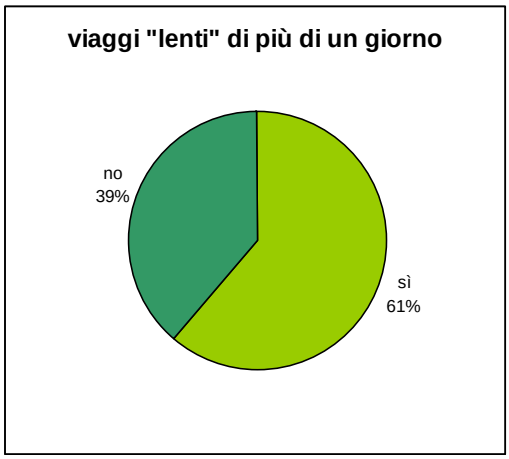
Il mezzo di trasporto influisce anche sul rapporto con lo spazio e con il tempo, e con la percezione di velocità e distanze. Provando a domandare la distanza percorribile in un giorno di viaggio in automobile, in bicicletta e a piedi, è emerso che i parametri di velocità, distanza e possibilità effettive di spostamento legati all'utilizzo dell'automobile sono generalmente più interiorizzati rispetto a quelli del movimento a trazione muscolare.

Difatti è risultato che l'82,6% delle risposte date riguardo l'ipotetica distanza percorribile in automobile sia realistico, mentre la percentuale nel caso del percorso a piedi scende al 55, 5%, e a 51,6% considerando il viaggio possibile in bicicletta. Le altre risposte mostrano talvolta la totale inconsapevolezza delle possibilità del mezzo di trasporto, talvolta una esagerazione, in cui la distanza percorribile viene notevolmente sovrastimata o sottostimata.

La minor coscienza delle possibilità di spostamento a piedi e in bicicletta potrebbe essere una conferma della sempre più limitata abitudine dell'utilizzo di tali mezzi lenti, e della predominanza dell'automobile nelle esperienze di mobilità. La centralità dell'automobile nello spostamento può essere confermata anche dalla piuttosto diffusa conoscenza del prezzo della benzina.



Per valutare l'effettivo legame tra mezzi di trasporto e consapevolezza di spazio e tempo nello spostamento, si è indagato sulle esperienze di movimento lento, domandando se fosse mai stato percorso un tragitto di più di un giorno a piedi o in bici o con un altro mezzo non motorizzato. I risultati hanno indicato che più del 60% degli intervistati ha compiuto un viaggio con mezzi lenti.



Incrociando le risposte a questo quesito con quelle sulla distanza percorribile in un giorno a piedi o in bicicletta, è risultato che l'82,9% di tutti coloro che erano consapevoli dell'effettiva distanza ha effettuato viaggi lenti di più di un giorno, mentre il 65,7% di chi non aveva idea del possibile percorso non ha mai vissuto tale esperienza.

Considerando l'insieme delle persone che hanno dichiarato di aver svolto viaggi con mezzi non motorizzati, il 74,5% di loro ha mostrato di sapere che distanza potrebbe ipoteticamente percorrere in un giorno di viaggio a piedi o in bicicletta, mentre tra tutti coloro che non ne hanno mai svolti, solo il 25,9% ha indicato distanze plausibili.

Chiedendo di indicare le prime due parole collegate istintivamente al movimento con mezzi non motorizzati, si è registrata una fortissima presenza delle parole "piedi"(90 volte) e "bicicletta"(106 volte). Altre parole che si ripetono ognuna più di dieci volte sono "natura", "lentezza", "libertà", "fatica" ed "ecologico".

3.4. A mano libera: viaggi e sogni

Dando spazio alla fantasia e scrutando i sogni di viaggio si è rilevato da una parte un grande desiderio di avventura e di libertà, e dall'altro il frequente condizionamento da schemi e convinzioni legate alla mobilità abituale.

I luoghi prescelti per i viaggi sono sparsi in tutto il mondo, dall'Australia alle Ande, dalla Toscana alla Russia, dall'Armenia al Canada, da Bali a Capo Nord, dalla Namibia al Giappone. I mezzi di trasporto sono dei più vari e fantasiosi, anche se spesso viene indicato l'aereo poiché "unica possibilità".

La principale considerazione che muoverebbe la scelta del mezzo per realizzare un ipotetico sogno di viaggio è il piacere (21,5% delle scelte), seguito da velocità (17,8%) e comodità (15,5%). Anche l'avventura ricopre un ruolo importante, ottenendo il 14,2% del totale delle scelte. Interessante notare come la lentezza diventi qui motivazione di scelta (5%), mentre nelle ragioni indicate nella scelta del mezzo di trasporto quotidiano non venga indicata da nessuno.

Proponendo due possibili offerte di viaggio, una con un buono illimitato di denaro da spendere in trasporti e una settimana, l'altra con un buono da cinquanta euro per i trasporti e tempo illimitato, si è visto che le scelte si sono distribuite abbastanza equamente, come mostra il grafico sottostante.

Spesso è stata indicata l'importanza del denaro per viaggiare e per arrivare lontano, lamentando che "con cinquanta euro non si può andare da nessuna parte". In realtà credo che questo sia un forte condizionamento delle nostre abitudini di mobilità, abituati a dover risparmiare tempo e a non considerare le potenzialità dei mezzi a trazione muscolare. In alcuni sogni di viaggio però emergono le grandi possibilità dei mezzi lenti, con progetti di economici lunghi viaggi e giri del mondo a piedi, in bicicletta, in autostop, in barca a vela, in mongolfiera o utilizzando passaggi in nave in cambio di lavoro.

Il viaggio viene considerato da molte persone legato alla scoperta, alla conoscenza, all'incontro, all'avventura e alla libertà. Viaggio è "uscire dal proprio quotidiano", "tornare più ricchi", "l'io che si fa io nel tu", "essere se stessi in un altro luogo", "muovere il corpo e la testa", "piacere di scoprire e scoprirsi nell'incontro lento", "espansione esteriore e mutamento interiore", "esperienza che collega due punti e permette di capirli", "un continuum", "a volte più importante della meta", "arricchire i propri orizzonti e tornare a casa con un'inquieta voglia di partire ancora".

PARTE SECONDA:

NEL MEZZO

1. Quel che sta nel mezzo

1.1. Tra A e B: geometrie filosofiche

Prendiamo un foglio bianco e segniamo su di esso due punti distanziati A e B. Sul nostro foglio i due punti spiccano ben visibili, immobili e solitari protagonisti della superficie bianca. Ma sono soli davvero?

L'evidenza non deve far dimenticare che anche l'invisibile può essere importante, e talvolta, come ricorda un saggio bambino biondo, addirittura essenziale[135]. Ciò che non appare immediatamente sul foglio al primo sguardo dei nostri occhi, forse non molto allenati a vedere la luna al di là del dito, è lo spazio tra i due punti. Eppure questo spazio di mezzo c'è, e anche se non si vede non dobbiamo dimenticarci della sua presenza, silenziosa ed eterea, ma innegabile ed importante al pari di quella dei punti.

Ora ritorniamo al nostro foglio e, partendo con la matita dal punto A, proviamo a raggiungere il punto B.

Una volta che l'estremità della matita si è staccata dal punto di partenza si ritrova immersa nello spazio bianco di mezzo, ed è libera di scivolare sulla superficie di carta ed inventare il suo percorso fino al momento in cui raggiungerà il punto d'arrivo. La geometria ci insegna che la linea retta è il percorso più breve per collegare i due punti, ma esistono infinite linee possibili che si possono percorrere per spostarsi da A a B.

Di fronte a questo foglio, tra le dita che tengono la matita restano incastrati alcuni interrogativi. L'importante è raggiungere B, indipendentemente dalla traccia seguita? Quanto è rilevante quel che succede nello spazio di mezzo? E se al posto della matita utilizzassi un pennarello per unire i due punti, sarebbe la stessa cosa?

Per imboccare la strada della risposta a queste apparentemente banali domande di filosofia geometrica, ci sposteremo a ripetere lo stesso esperimento di congiunzione tra due punti in una dimensione meno astratta.

Proviamo dunque dal nostro foglio bianco a spostarci alla superficie terrestre ed eseguire la stessa prova di collegamento tra due punti. Trovandosi su di essa in un punto A e volendo raggiungere fisicamente un punto B, qualunque sia la distanza tra i due punti, è necessario compiere

[135] Saint-Exupéry, op. cit., p. 98.

uno spostamento. Come sul foglio, anche qui le linee possibili che possiamo percorrere per spostarci tra i due punti sono infinite, ma certamente lo spazio di mezzo da attraversare non sarà una superficie bianca, regolare ed uniforme. Ma non sarà nemmeno la superficie liscia e colorata di una carta geografica.

Abituati al movimento veloce ed accessibile della nostra era, ci sfugge tra gli intrecci dei numerosissimi e rapidi percorsi proprio la superficie reale solcata nella corsa, e troppo spesso si tende a confondere la realtà con la sua rappresentazione, considerando lo spazio reale come un foglio piano colorato. E' la conseguenza della logica cartografica, che trasforma un artefatto, credibile grazie alla tecnica e all'esattezza della rappresentazione, in soggetto universale che controlla tutto il resto[136].

Farinelli sostiene che l'esito della modernità consista proprio nella "riduzione, attraverso il *mapping*, del mondo a una mappa, una tavola"[137]. Nel passato la rappresentazione del territorio sul piano era forse approssimativa e poco precisa secondo i nostri attuali parametri, ma credo che riuscisse in contropartita a mantenere un legame più stretto con la realtà riprodotta. Nelle carte antiche simboli, disegni prospettici, personaggi, vedute a volo d'uccello, segni e rappresentazioni allegoriche trovavano spazio nel medesimo piano e coesistendo contribuivano a costruire l'immagine del multiforme mondo reale.

Con il tempo l'arte della rappresentazione cartografica si è trasformata sempre più in una scienza, guadagnando accuratezza e rigore nella riproduzione del territorio. L'occhio è uscito dal foglio, permettendo una visione nitida e lucida ornata di grande credibilità scientifica, ma questa scientificità ha reso asettico e talvolta illusorio il legame tra la realtà e la sua rappresentazione. O forse si potrebbe parlare di "rappresentazione e sua realtà", in quanto pare che i termini della relazione si siano invertiti, e l'idea del mondo associata alla sua raffigurazione prenda troppo spesso il sopravvento sullo spazio reale.

Il mondo, così ben descritto dai planisferi, dai globi, dalle immagini satellitari e da tutte le sue multiformi rappresentazioni che appaiono ovunque, sulla carta e sugli schermi, pare non avere più segreti ed essere in ogni suo angolo d'accessibilità quasi banale. Forse tutto ciò è solo un'illusione, che si è appiccicata davanti ai nostri occhi da quando l'immagine del mondo è diventata una diva che invade sfacciatamente ogni mezzo di comunicazione. Accade sovente che la fama trasformi persone in personaggi, fatti di un collage di ritagli di riviste e inquadrature e citazioni. La popolarità a volte fa strani scherzi, anche alla nostra Terra, e dobbiamo star ben attenti all'errore che si

[136] Franco Farinelli, *I segni del mondo*, 1992, Firenze, La Nuova Italia, pp. 10, 11, 60.
[137] Farinelli 2003, op. cit., p. 170.

nasconde tra figura e realtà, in questa che risulta essere sempre più "epoca dell' immagine del mondo"[138].

Spostandoci dal nostro punto A al punto B, dobbiamo ricordare che percorriamo uno spazio, e che questo spazio non è un foglio bianco né una superficie colorata. E' uno spazio reale, fatto di tempo, di energia, di orizzonti, di fatica, di terra, di cielo, di emozioni, di incontri. Bisogna riguadagnare il contatto con questo spazio in cui ci si muove, ricordando che, come dice Florenskij, "spazio e realtà intesi separatamente non esistono"[139]. E' necessario sentire che tra A e B ci stiamo spostando.

E' necessario riscoprire tra A e B "quel che sta nel mezzo".

1.2. Lo spazio del viaggio

Lo spazio di mezzo è lo spazio del viaggio. Ma cos'è il viaggio?

La parola, come ci ricorda Bocconi, è vaga, poiché viene utilizzata oggi per indicare esperienze assai diverse, da un safari fotografico ad un pellegrinaggio, da un andare nomade ad un viaggio tutto organizzato[140].

La parola "viaggio" deriva dal latino *viàticus*[141] che porta in sé il significato di qualcosa che riguarda la via o il cammino, legato al sostantivo neutro *viàticum*, ovvero la provvista di cibo che caratterizzava chi intraprendeva un viaggio.

I termini latini *viàticus* e *viàticum* provengono chiaramente dal termine *vìa*, e più antico *vèa*, che deriva dal sanscrito *vaha*, dalla radice *vagh-*, *vah-* che significa *muovere*, *andare*. Questa radice di movimento è ben visibile nel latino *vèhere (condurre*), ed è evidente anche nel termine *via* nelle lingue non neolatine, come ad esempio *way* in inglese o *Weg* in tedesco[142].

Viaggio dunque è movimento. Ma viaggiare non è semplicemente muoversi. Illich ci ricorda che secondo il metodo utilizzato dagli uffici di statistica il *viaggio* viene distinto dallo *spostamento*

---

[138] Martin Heidegger, *L'epoca dell'immagine del mondo*, in *Sentieri interrotti*, Firenze, La Nuova Italia, 1968, p.84-88, cit. in Farinelli 1992, op. cit., p. 55.

[139] Pavel A. Florenskij, *Analisi della spazialità e del tempo nelle opere d'arte figurativa*, 1925, cit. in Renato Betti, *L'invenzione dello spazio da Lobačevskij a Florenskij*, dispensa della Facoltà di Filosofia dell'Università di Urbino, www.uniurb.it.

[140] Bocconi, op. cit., p. 16.

[141] Questa radice latina è ben visibile in tutte le lingue romaniche: *viaggio* in italiano, *viagem* in portoghese, *viaje* in spagnolo, *voiaj* in rumeno, *voyage* in francese.

[142] Vocabolario Etimologico Pianigiani, Vocabolario Etimologico della Lingua Italiana, www.etimo.it.

quando “il cittadino, uscendo di casa, si munisce d’uno spazzolino da denti”, ovvero quando non si verifica il quotidiano ritorno a casa[143].

Personalmente credo che l’essenza del viaggio non dipenda dalle sue dimensioni spaziali o temporali, bensì si tratti di una differenziazione qualitativa. Hugo Pratt, il celebre padre di Corto Maltese, osserva che “oggi non si viaggia più, ci si sposta”[144]. Ci si sposta, ma lo spostamento di oggi, con le sue caratteristiche e le sue modalità, non riesce ad assumere lo status di *viaggio*. E’ una questione di sostanza.

A mio parere il significato che la parola *viaggio* racchiude è qualitativamente ampliato rispetto a *spostamento*, indicando nel movimento la presenza di consapevolezza e partecipazione. Il viaggio è uno spostamento vissuto.

Per vivere uno spostamento, facendogli così acquisire i connotati di viaggio, è necessario interagire con esso, sentendosene protagonisti e lasciandosi trasformare. Se ci si lascia trasportare come dei pacchi ben sigillati sarà difficile essere partecipanti attivi del proprio viaggio. Se vissuto da protagonisti, qualunque movimento diventa esperienza, e dunque viaggio.

Il forte legame tra viaggio ed esperienza è riscontrabile secondo Eric Leed nell’etimologia stessa della parola, come spiega nella sua opera *La mente del viaggiatore*. Il termine *esperienza*, dal latino *experior*, *experimentus*, contiene la radice indoeuropea **per*, ossia *tentare*, *mettere alla prova*, *rischiare*, con significati secondari direttamente collegati al movimento, *attraversare uno spazio*, *raggiungere una meta*, *andare fuori*. Nella lingua tedesca tale connessione è ben evidente. *Erfahrung* è una delle parole che significano *esperienza* e proviene dall’Alto tedesco antico *irfaran*, ovvero *viaggiare*, mentre l’aggettivo *bewandert*, *esperto*, nei testi del XV secolo indicava semplicemente *chi aveva viaggiato molto*.[145]

Ferrarotti ricorda anche il nesso etimologico esistente tra il viaggio e la difficoltà, la prova, il lavoro[146]. E’ ben evidente la correlazione tra la parola *lavoro* in alcune lingue romaniche, *trabalho* in portoghese, *trabajo* in spagnolo, *travail* in francese, affiancabili dalla parola *travaglio* in italiano, e il termine inglese viaggio, *travel*. Il viaggio è esperienza e prova, ed implica un lavoro su se stessi.

---

[143] Illich, op. cit., p. 23.
[144] Michel, op. cit., p. 14.
[145] Eric Leed, *La mente del viaggiatore*, 1992, Bologna, Società editrice il Mulino, pp. 14, 15.
[146] *“Travaglio” e “travagliato” richiamano il latino volgare tripaliare, vale a dire torturare mediante il tripalium, strumento di tortura formato da tre pali e non fa specie che il travelling si ricolleghi al tedesco trippen, da cui si ricava trip, o viaggio, ma trippen sta a significare anche, come il medio olandese trappen, “incespicare”, “scivolare”, “mancare lo scalino”*. (Franco Ferrarotti, *Partire, tornare*, 1999, Roma, Donzelli Editore, pp. 30-31).

Durante un intervento al Premio Chatwin, festival della letteratura di viaggio[147], Andrea Bocconi dichiara che per lui il termine viaggio indica uno spostamento nello spazio che ci fa tornare leggermente o fortemente cambiati.
Certamente nel movimento è ben presente questo aspetto di cambiamento. Quando ci muoviamo senza vivere "quel che sta nel mezzo", senza lasciare che il nostro io venga nemmeno sfiorato dal viaggio, ci stiamo solamente spostando. Partiamo ed arriviamo, perdendoci il viaggiare.
Facendo sempre riferimento al nostro movimento tra A e B, lo spostamento mette intrinsecamente in rilievo il punto di partenza e quello d'arrivo, mentre il viaggio sposta l'attenzione allo spazio di mezzo.
"Viaggiare ha senso solo se si torna con una qualche risposta nella valigia"[148], ma non è certo muovendosi nel nulla che si può raccogliere qualcosa. D'altronde, come ricorda giustamente Marco Aime, "essere «tra» è il vero senso del viaggiare"[149].

1.3. Mezzo che vai, spazio che trovi

Come tra i variegati articoli di cancelleria la scelta dello strumento di scrittura, del tipo di matita o della grandezza del pennarello, inciderà in modo determinante sulla forma e sul percorso della linea d'unione tra i due punti, così la scelta del mezzo di trasporto è determinante nel disegnare ogni nostro movimento.

> E' importante non solo dove si va, ma anche come: fa una gran differenza, talvolta è più importante della meta stessa

ci ricorda lo psicoterapeuta e scrittore Andrea Bocconi[150]. Effettivamente il modo di muoverci determina la percezione dello spostamento, la profondità dell'interazione con i luoghi attraversati, il tipo di esperienza vissuta, l'incremento della nostra conoscenza, l'intensità dei ricordi, le conseguenze sul nostro essere e sulla nostra crescita.
L'importanza del ruolo del *come* nello spostamento è decisamente sottovalutata, e quasi sempre è dettata da criteri di economia temporale. A parità di prezzo viene considerato troppo spesso migliore

[147] Premio Chatwin 2009, "A scuola di viaggio", incontro/laboratorio per studenti delle scuole superiori a cura di Claudio Visentin e Andrea Bocconi, 13 novembre, Sala della Galea, Museo del Mare, Genova.
[148] Tiziano Terzani, *Un indovino mi disse*, 1995, Milano, Longanesi & C., citando Leopold, p.280.
[149] Aime, op. cit., p. 20.
[150] Bocconi, op. cit., p.107.

il mezzo che ci porta a destinazione più rapidamente. Con questa mala abitudine si riduce il compito dei mezzi di trasporto unicamente a spostatori passivi e servili, dimenticando la loro influenza creativa sul viaggio e dunque sugli effetti che esso ha in noi.

Tiziano Terzani, grande giornalista e viaggiatore, riscopre nel 1993 il valore profondo del *come* ci si sposta ed il suo ruolo determinante nella nostra esistenza. Nel libro *Un indovino mi disse* racconta la storia degli effetti sconvolgenti che ebbe sulla sua vita la profezia che lo portò alla decisione di non volare per un anno,

> la storia di questo strano viaggio, di questo mio anno con i piedi per terra… anzi, dell'anno con i piedi meno per terra che mai, perché mai ho volato senz'ali come in questi tredici mesi.[151]

Per lui la voluta astensione dall'aereo si è trasformata in fantastica occasione di riscoprire gli altri mezzi di trasporto, e i loro effetti sul muoversi e su se stesso. Dichiara che questa esperienza ha aperto in lui una sorta di "nuovo occhio", ridando significato alle distanze, restituendo al viaggiare il gusto di scoperta e di avventura, cambiando il ritmo delle giornate, affinando i sensi e la curiosità, riscoprendo il valore del tempo e della fatica, riaccorgendosi dell'umanità e della bellezza dell'incontro[152].

Con questo esempio non voglio denigrare l'aereo come mezzo di trasporto, bensì sottolineare il ruolo decisivo che possono giocare i diversi mezzi e ricordare quanto l'abitudine e l'omologazione possano far dimenticare l'importanza del "come" muoversi, anche ad un grande viaggiatore come fu Terzani. Grazie alla provvidenziale profezia dell'indovino di Hong Kong, che nel lontano 1979 lo aveva messo in guardia dal volare nel 1993, si rende conto di aver disimparato con l'abitudine di spostarsi in aereo l'arte di viaggiare, l'unica cosa a cui tiene veramente[153], e riesce a ritrovarla con l'esperienza regalatagli dai riscoperti mezzi di trasporto più lenti.
Trascorso il fatidico e magico anno, il giornalista riprende a viaggiare in aereo, ma sono convinta che lo faccia con una consapevolezza diversa.

E' proprio la consapevolezza l'ingrediente che troppo spesso manca nella cruciale scelta di come muoversi. Decidiamo con superficialità, e spesso la nostra mente parte già condizionata e ci preclude la reale cognizione delle possibilità disponibili nell'astuccio dei mezzi di trasporto. Inoltre la predilezione per la velocità dipende quasi sempre dalla sottomissione del movimento ai ritmi concitati e rapidi che la nostra società ci impone. La scelta risulta generalmente dettata dalla

[151] Terzani, op. cit., p. 19.
[152] Ivi, pp. 12, 13, 19, 136, 367.
[153] Ivi, p. 136.

conformità con l'abitudine comune proposta dalla società, e non dai bisogni e dai desideri personali. L'utilizzo di un mezzo inconsueto così può risultare anomalo e sospettabile[154].

> "Perché andate a piedi?" chiese il vecchio. "Non sapete andare a cavallo? La gente di qui detesta quelli che vanno a piedi. Li credono pazzi".
> "So andare a cavallo," dissi "ma preferisco andare a piedi. Mi fido di più delle mie gambe".[155]

Così il grandissimo viaggiatore Bruce Chatwin ribadisce la predominanza della sua preferenza rispetto al pensiero e all'abitudine comune. Dobbiamo ritornare ad essere protagonisti responsabili e fautori del nostro movimento, anche quando ciò ci porta ad andare contro corrente, scegliendo il nostro modo di andare.

Tale scelta secondo Federico Pace, rifacendosi al pensiero di Stephen Dedalus, alter ego di James Joyce, deve essere fatta in base alla meta[156]. Io credo che più che la meta debba essere la circostanza a dettare la preferenza di un mezzo piuttosto che di un altro. Valutare i bisogni e i desideri per prediligere il mezzo che ci permetta di "utilizzare" al meglio l'occasione del nostro spostamento, con la coscienza nitida di *come* ci stiamo muovendo.

> Veniamo così inondati di consigli sul *dove*, ma poco o nulla ci viene domandato circa il *come* e il *perché* del nostro andare. Eppure l'arte di viaggiare pone una serie di interrogativi nient'affatto semplici o banali, e il cui studio potrebbe modestamente contribuire alla comprensione di ciò che i filosofi greci indicavano con la bella espressione *eudaimonia*, ovvero felicità.[157]

Le parole di De Botton rafforzano brillantemente l'importanza delle scelte e della personalità che riguardano il muoversi. Il viaggio, secondo lo scrittore, contiene una chiave di lettura del senso della vita e può essere di grande utilità nello svelare le dinamiche della ricerca della felicità, dunque riveste un ruolo fondamentale nell'esistenza umana.
Per questo motivo è urgente rivalutare l'importanza della scelta del mezzo di trasporto, in quanto ciò è di primaria rilevanza nel costruire la forma che il viaggio assumerà attorno e dentro di noi, e può cambiare completamente il nostro movimento da A a B.

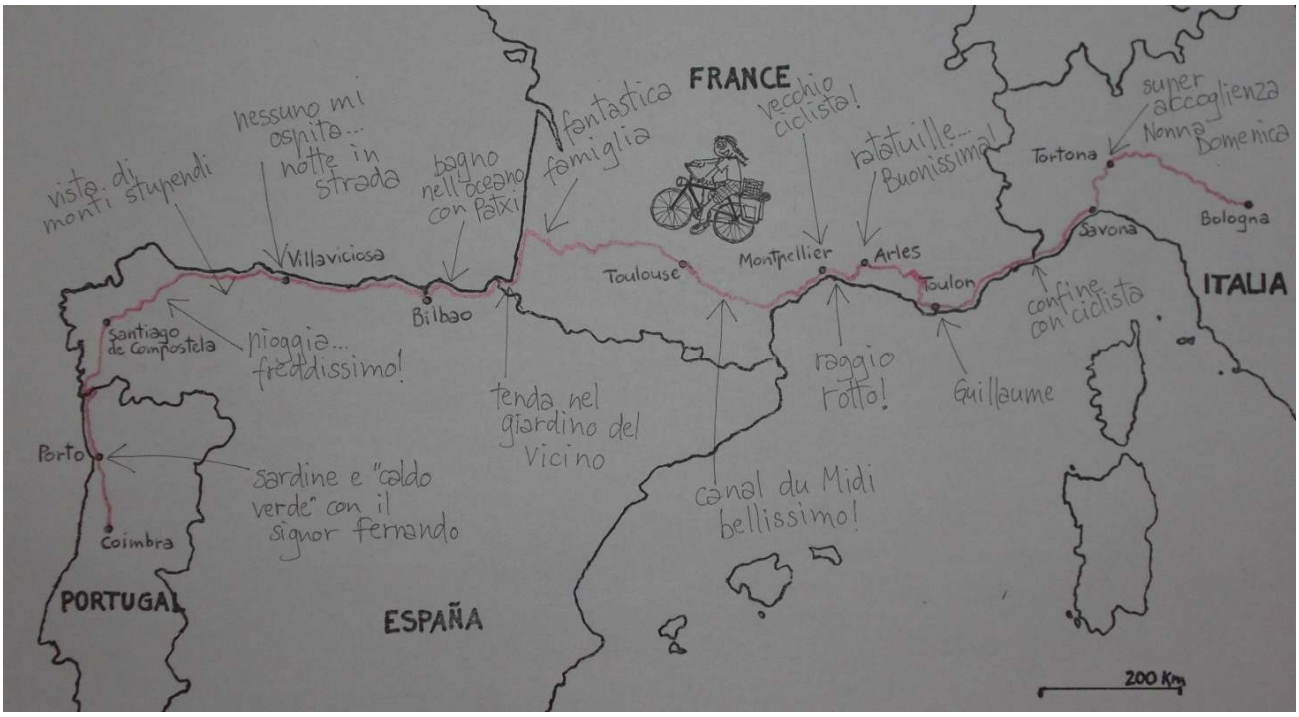
---

[154] Terzani testimonia come viaggiando senza volare riscoprì le frontiere, che vanno varcate "con un visto speciale che dica «via terra», come se questa via, specie in Asia, fosse nel frattempo diventata così insolita da rendere automaticamente sospetto chiunque si ostini ad usarla", in *Un indovino mi disse*, p. 12.
[155] Bruce Chatwin, *In Patagonia*, 1977, trad. di Marina Marchesi, 16ª ed, Milano 1999, Adelphi Edizioni, p. 115.
[156] Federico Pace, *Senza volo*, 2008, Torino, Giulio Einaudi Editore, p. 197.
[157] Alain De Botton, *L'arte di viaggiare*, 2002, Parma, Ugo Guanda Editore, p. 13.

Nei prossimi capitoli sarà presentato l’esempio dello spostamento tra Italia e Portogallo o viceversa, vissuto in quattro viaggi differenti, con quattro mezzi diversi. A e B non cambiano, ma le storie che vengono tracciate tra i due punti risultano completamente diverse.

2. Con i pedali

2.1. Il viaggio



Erano le sette del mattino del 21 luglio 2008 quando uscii da quella che era stata fino a quel giorno la mia casa bolognese. Sotto i piedi i pedali della mia fedele bicicletta, lungo la schiena un brivido di Felicità e di paura, davanti agli occhi la strada e la libertà.

Non sapevo quale sarebbe stato il mio percorso, né quali le tappe, né quanto sarebbe durato il viaggio, né tantomeno se io e la mia bici saremmo davvero riuscite ad arrivare fino a Coimbra, in Portogallo. Ma sapevo di avere nelle borse e nella cassetta sul portapacchi quel che mi serviva: pochi bagagli leggeri, attrezzi per eventuali riparazioni, delle fotocopie di carte dell'Italia nord-occidentale, pagine di un vecchio stradario della Francia, un atlante completo di Spagna e Portogallo, parecchia voglia di mettermi alla prova, un pizzico di follia e di coraggio, e tante persone che mi portavo nei pedali e che mi avrebbero accompagnato in questo viaggio in solitario.

I primi giorni furono davvero faticosi. Dovevo abituare le gambe a pedalare tutto il giorno, gli occhi ad assorbire la bellezza che attraversavano lentamente, lo spirito a viaggiare nel silenzio e nella solitudine, il morale a non demordere neanche sulle salite che mi facevano camminare spingendo la

bici per ore, l'orgoglio e la timidezza a chiedere ospitalità e la pelle a sopportare gli schiaffi del sole nelle ore più calde.

Vedere il mare il terzo giorno, arrampicata sulla costa ligure, e immergermi nella sua acqua fresca la sera, fu emozionante. Attraversai la frontiera francese pedalando al fianco di un ciclista di Cuneo, che mi confidò serio e commosso che viaggiare così all'avventura in bici era sempre stato un suo sogno, ma non aveva avuto mai il coraggio di partire davvero.

Il benvenuto della costa mediterranea francese fu ricco di caldo e salite estenuanti, che mi accompagnarono nella prima parte troppo turistica e successivamente attraverso le rocce rosse di Saint Rafael. Poi con il passare dei chilometri il paesaggio si raddolcì, accarezzato dal vento della Camargue e solcato da fiumi e canali che lo coloravano di un verde intenso.

A Grau-du-Roi improvvisamente un colpo secco, e la ruota posteriore smise di girare. La rottura del secondo raggio mi costrinse a fermarmi cinque lunghissimi giorni a Montpellier, tra lo stupore dei ciclisti della città che non avevano ruote così vecchie e il mio timore pungente che il nostro viaggio dovesse arrestarsi lì.

Finalmente riuscimmo a rimetterci in cammino, raggianti, e salutai con un ultimo bagno il Mediterraneo per dirigermi verso l'oceano. Il suggerimento di un signore marocchino incontrato ad Imperia mi permise di trovare il Canal du Midì e di costeggiarlo lungo sentieri e piste ciclabili per due interi giorni. L'Atlantico fece sentire la sua presenza, meravigliosa nel paesaggio, anche nelle temperature decisamente più basse e nelle piogge. Per tutta la costa nord della Spagna, che scivolava sotto le ruote della tenace bicicletta, fui incantata dalla costante unione tra montagna e oceano, dall'armoniosa leggerezza con cui i prati montani si appoggiavano sul bianco e sul blu dell'acqua spumeggiante.

Giunta nella meravigliosa e verdeggiante Galizia, smisi di procedere verso ovest per puntare verso il Portogallo, che ormai si trovava a sud. Qualche giorno nell'interiore, con una tappa anche alla visitatissima Santiago de Compostela, per riaffacciarmi poi sull'oceano Atlantico.

L'entrata in Portogallo fu memorabile. Mentre le altre due frontiere erano sfuggite quasi inavvertitamente, qui un bel ponte sul fiume Minho segnò nettamente l'ingresso in terra portoghese. Nella nuova terra la lingua, mai sentita prima d'allora, suonava completamente incomprensibile alle mie orecchie, dandomi qualche problema nella richiesta di indicazioni stradali e soprattutto d'ospitalità per la notte.

Ormai mi sentivo proprio quasi arrivata, così decisi di sostare due giorni nella città di Porto. L'ultimo giorno del mio viaggio si srotolò su di una strada ondeggiante e sempre dritta, che fluttuava al lato di paesini, zone commerciali e boschi di eucalipto. Alle sette di sera di quel 21 agosto, sotto un cielo di nuvole bellissime, la mia bici ed io arrivammo a Coimbra.

Sotto le ruote vigorose della mia tenace bicicletta erano passati duemilanovecentoventi chilometri, ed ora poteva finalmente riposarsi. In questo mese pedalato in solitario, tanti i cieli che mi avevano accarezzato, tanti i luoghi che mi avevano accolto, tante le persone che erano entrate nel mio viaggio. Avevo sudato su salite che mi parevano interminabili ed ero stata inzuppata dalla pioggia, avevo sorriso profondamente dai pedali alla punta dei capelli e temuto di non arrivare, avevo ascoltato e raccontato storie, avevo maledetto la mia idea di partire in bici e ricevuto dalla strada regali inaspettati, avevo rabbrividito di freddo, di paura e di gioia, avevo assaggiato la bellezza ed il peso della solitudine, avevo attraversato paesaggi meravigliosi e segnato la strada fatta sulla carta, avevo assaporato la libertà.
Ora eravamo arrivate, e della Strada restava l'impronta profonda in un sorriso.

2.2. Pieni di vuoto: la ricchezza dell'essenzialità

I giorni prima della partenza ovviamente dedicai del tempo ai preparativi. Non avendo bisogno di pianificare il percorso, né di raggiungere un allenamento fisico particolare, la preparazione consistette quasi esclusivamente nella revisione della bici e nello studio del bagaglio. La "valigia" è spesso una fase importante del viaggio, ma quando ci si muove a piedi o in bicicletta o in qualunque modo che preveda lo spostamento muscolare del carico, se ne scopre la fondamentalità. "La valutazione degli oggetti necessari esige una sapiente alchimia, che è diversa per ognuno", ci rammenta il camminatore David Le Breton[158].

[158] Le Breton, *Il mondo a piedi*, 2000, trad. di Ester Dornetti, Milano, Feltrinelli, p. 25.

Ogni singolo oggetto candidato ad entrare nelle borse fissate al portapacchi della bici avrebbe contribuito a formare il peso complessivo del bagaglio, che mi avrebbe seguito per tutta la strada, ricordando sempre la sua silenziosa presenza nello sforzo dei miei polpacci e della meccanica della bici. Preparare una valigia centellinandone il peso ha degli effetti molto positivi, soprattutto nella nostra società dell'opulenza e dell'esagerazione, poiché permette di riflettere sui reali bisogni e sull'essenzialità, facendo riscoprire allo stesso tempo il valore degli oggetti prescelti.

Luigi Lazzarini, nel suo articolo sul ruolo del cammino nell'attuazione di una "decrescita felice" nella società odierna[159], ricorda come la preparazione dello zaino aiuti nell'importante considerazione di cosa sia necessario e cosa superfluo, e come l'essenzialità si possa imparare con l'esperienza, vissuta letteralmente sulle proprie spalle. La nostra esistenza del comfort e del consumismo ci abitua ad avere ed utilizzare una quantità spropositata di beni assolutamente non necessari, narcotizzandoci con falsi bisogni e facendoci perdere la cognizione della necessità.
L'ideale della ricchezza strega i desideri delle persone, rendendo incomprensibile ed assurdo il fatto che forse un uomo sia ricco in proporzione al numero di cose delle quali può fare a meno[160].
Durante il mio viaggio nonostante il bagaglio esiguo non ho mai sentito la mancanza di nulla, e sono riuscita ad apprezzare maggiormente l'importanza di ogni cosa che avevo per la sua unicità. L'unicità e l'importanza portano alla consapevolezza del valore e conseguentemente alla cura, che è ben diversa dall'attaccamento. Oggi, nella sovrabbondanza e nella possibilità di rapida sostituzione, stiamo perdendo la capacità di prenderci cura dei beni posseduti, di ripararli e di preoccuparci che la loro vita sia più lunga possibile.

Un viaggio a trazione muscolare, soprattutto se di una certa durata, ridimensiona la percezione dei nostri bisogni, forzandoci all'essenzialità per motivi concretamente fisici e tecnici e insegnandoci poi ad apprezzarla per i suoi effetti trascendenti. Difatti il togliere un po' del troppo che soffoca le nostre vite permette di scardinare un sistema di valori dissennato, riscoprendo ciò che davvero è importante e affrancandosi dalle catene del possesso. Anche nella proposta dei Goum[161], esperienza di cammino e di pienezza nel deserto, la scelta di povertà risulta essenziale per riordinare i valori secondo una certa gerarchia rimettendo l'essenziale al primo posto e l'accessorio in periferia, togliendo per lasciare spazio a ciò che è davvero importante[162]. E' un riequilibrio di valore quanto mai necessario.

---

[159] Luigi Lazzarini, *Camminare, al tempo della Decrescita (seconda puntata)*, 4 marzo 2009, in www.decrescitafelice.it.
[160] Thoreau 1954, op. cit., p. 143.
[161] Il Goum, inventato nel 1969 dal francese Michel Menu e diffusosi poi in altri Paesi, è una forte esperienza di cammino e deserto. Consiste in un percorso a piedi in una settimana, vissuto da un gruppo di persone, caratterizzato da povertà, libertà, spiritualità e condivisione, strumento di crescita personale e occasione per riscoprire se stessi nella propria interezza.
[162] Etienne Roze, *Spiritualità dei Raid Goum nel deserto*, 2008, 2ª ed., Siena, Edizioni Cantagalli, pp. 78-90.

> Gli antropologi ci ricordano che, contrariamente ai moderni, gli uomini paleolitici attribuivano un valore supremo alla mobilità del corpo. Nessun bene era talmente importante da non poterne fare a meno nel caso in cui appesantisse una marcia spedita. Ancora oggi, i regali che talvolta gli etnologi fanno ai cacciatori che vivono del deserto del Kalhari vengono subito abbandonati: la macchina fotografica Polaroid offerta al capo del clan resta, il giorno dopo, tra i rifiuti dell'accampamento.[163]

Eriksen mostra l'esempio di società dove la mobilità risulta essere più importante del possesso materiale, contrapponendole alla nostra dove invece viene attribuito, secondo l'autore, maggior valore alla velocità dei veicoli che alla mobilità dei suoi membri.

Una mobilità lenta, fatta di muscoli e di sudore parecchio influenzabili dalla variabile "peso", ha un effetto collaterale sul sistema di valori e sullo stile di vita. D'altronde chi si sente viaggiatore sa bene che "la filosofia del viaggio è una filosofia per la vita"[164]. Nella società attuale, applicare alla vita le riflessioni scaturite da tale mobilità e dai suoi bagagli, può portare, come ricorda Lazzarini, "a vivere un'esperienza di cambiamento profondo, dentro e fuori di noi"[165], che produca più felicità ed equilibrio nell'esistenza personale e del mondo.

Sarebbe utile dunque rivalutare oggi la maniera di spostarsi degli uomini del paleolitico o dei cacciatori del Kalhari, che subordina il possesso alla capacità di mobilità. Chris McCandless[166], secondo la testimonianza di Walt riportata dal giornalista e alpinista statunitense Krakauer, sosteneva che "non si dovesse possedere più di quanto non si riesca a caricare in spalla correndo alla massima velocità"[167]. "Avere uno zaino molto piccolo" consiglia il grande viaggiatore Rolf Potts, per portare il meno possibile, solamente ciò che viene costantemente utilizzato, ed essere indipendenti dalle cose[168].

Siamo abituati a possedere troppo, mentre una grande fetta di popolazione mondiale possiede troppo poco. A proposito suonano molto vere ed attuali le parole del grande viaggiatore Bruce Chatwin che dichiarava che

---

[163] Eriksen, op. cit., p. 32.

[164] Potts Rolf, intervista tenuta dal capo redattore di «La Stampa» Dario Corradino in occasione del Premio Chatwin 2009, "Professione reporter: dalla carta stampata al blog", sabato 14 novembre, Auditorium, Galata Museo del Mare, Genova.

[165] Lazzarini, art. cit..

[166] Christopher Johnson McCandless, giovane viaggiatore guidato dal suo spirito libero sulla strada per "succhiare il midollo della vita" (citando *L'attimo fuggente* che onora Thoreau). Chris è morto in Alaska nel 1992, a ventitre anni. La sua storia ha riscosso critiche e ammirazione, suscitando l'interesse di Jon Krakauer ad approfondirla e raccontarla nel libro *Into the Wild* (tradotto in Italia *Nelle terre estreme*), che ha poi ispirato il film *Into the Wild* diretto da Sean Penn.

[167] Jon Krakauer, *Nelle terre estreme*, 1996, trad. Laura Ferrari e Sabrina Zung, Milano 2002, Biblioteca Universale Rizzoli, p. 48.

[168] Potts Rolf, intervista tenuta dal capo redattore di «La Stampa» Dario Corradino in occasione del Premio Chatwin 2009, "Professione reporter: dalla carta stampata al blog", sabato 14 novembre, Auditorium, Galata Museo del Mare, Genova.

> camminare non è soltanto terapeutico per l'individuo, ma è anche un'attività poetica che può guarire il mondo dai suoi mali.[169]

Anche Riccardo Carnovalini, durante un intervento al Premio Chatwin[170], ricorda queste giuste parole, confermando che i mali del mondo attuali, consistenti proprio nell'ingiusta divisione dei beni, possano essere guariti grazie al cammino. Difatti il cammino, insieme alla bicicletta e agli altri mezzi a muscoli e fatica, può ridimensionare i nostri bisogni, trasmettendoci uno stile di vita più essenziale e spartano, indispensabile per muoversi in una decrescita felice verso una maggiore equità e giustizia per tutti.

2.3. Saltare nell'acqua, ovvero lo spazio vissuto

Prima di partire guardavo sull'atlante il disegno dell'Europa. Italia e Portogallo erano due parole stampate in nero, a carattere maiuscolo. Di mezzo, uno spazio che percorrevo con il dito, superando le linee nere dei confini e quelle blu dei fiumi, sfiorando tutti quei pallini con il nome accanto, incurante del colore che il foglio liscio assumeva ad ogni tratto sotto il polpastrello.
Poi ho iniziato a pedalare. Con lo scorrere del sole nel cielo e sulla pelle, del sudore lungo la schiena e delle emozioni dentro agli occhi, lo spazio di mezzo tra Italia e Portogallo ha preso forma, colore, suono, odore e sapore. La superficie liscia della carta è diventata strada fatta di chilometri da conquistare, curve di livello su cui faticare, lingue diverse da affrontare, grandi città in cui non incastrarsi, incontri da gustare, confini da varcare con cartelli blu a stelle gialle, alberi e case dall'utile ombra ai bordi delle strade, clima e agenti atmosferici con cui fare i conti.
Quando all'arrivo ho ripreso in mano l'Europa dell'atlante, per segnare con il pennarello la strada percorsa, lo spazio su cui la punta azzurra scivolava aveva un valore differente.

Oggi spesso ci spostiamo senza vivere lo spazio che attraversiamo, senza avere un contatto reale con esso. Questa disconnessione dipende dal fatto che il nostro movimento sia caratterizzato dalla fretta e dalla velocità, e avviene dunque con mezzi di trasporto che solcano lo spazio senza lasciarci immergere in esso. Così la realtà attraversata si riduce a paesaggio osservato dal finestrino, immagini più o meno rapide e approssimative che vengono proiettate davanti ai nostri occhi. Lo spazio ad immagini può indubbiamente restare molto bello ed evocativo, suscitare emozioni e

[169] Chatwin, cit. in Lazzarini, art. cit..
[170] "Camminando si risolve", incontro in occasione del Premio Chatwin con Bernard Ollivier, Riccardo Carnovalini e Sergio Valzania, coordinato da Andrea Semplici, 12 novembre 2009, Sala dei Chierici, Biblioteca Berio, Genova.

accompagnare i nostri pensieri, ma perde una parte di sé. Senza il tocco delle sue innumerevoli mani su di noi, risulta incompleto. Marc Desportes ricorda che

> durante i viaggi tradizionali, il viaggiatore partecipava allo sforzo dello spostamento, scendendo, per esempio, dal veicolo nelle salite troppo ripide o valutando personalmente lo sforzo effettuato dai cavalli. La meccanizzazione impone una forza di trazione cieca ed esclude il viaggiatore.[171]

Ci troviamo così ad essere esclusi dal nostro spostarci, rapidi passanti scollegati dal supporto del nostro movimento, che perde la sua consistenza fisica e la sua individualità. La Cecla, riferendosi all'ambiente «moderno», parla proprio di *defisicizzazione* e *delocalizzazione* progressiva, denunciando una sempre maggior "impostazione astratta" della vita delle persone[172]. Il territorio ed i luoghi, reali ed unici, a causa della velocità e della conseguente superficialità con cui vengono attraversati, e della disconnessione con cui vengono raggiunti, risultano "delocalizzati", ovvero perdono la specificità che ancorava la loro realtà esattamente a quella dislocazione geografica. E noi perdiamo la nostra localizzazione, la capacità di ubicazione nel territorio, la percezione delle distanze, delle posizioni e del movimento stesso. Ci abituiamo ad *attraversare* senza *conoscere*.

> Non invidiavo le automobili. Sapevo che in automobile si attraversa, ma non si conosce una terra. "A piedi" avrei detto a Pieretto, vai veramente in campagna, prendi i sentieri e costeggi le vigne, vedi tutto. C'è la stessa differenza che guardare un'acqua e saltarci dentro.[173]

Saltando nell'acqua ci si bagna, ma guardandola no. Da dietro un finestrino d'automobile o di treno, o dall'oblò d'aereo, ci precludiamo anche la possibilità di interagire con lo spazio che scorre inafferrabile proiettato sull'occhio trasparente del nostro mezzo di trasporto. Il mondo perde la sua profondità e

> minaccia di diventare una pelle lucida, un'illusione stereoscopica, rapido susseguirsi di immagini filmiche senza densità.[174]

Credo che sia necessario uscire dalla dilagante schermizzazione[175] dello spazio, recuperando in ogni movimento la consapevolezza della presenza reale dello spazio attraversato, fatto di

---

[171] Desportes, op. cit., p. 104.
[172] Franco La Cecla, *Perdersi*, 1988, Bari, Laterza, p. 90.
[173] Cesare Pavese, cit. in Aime, op. cit., p. 21.
[174] Jameson, cit. in Harvey, op. cit., p. 75.
[175] Questa parola è un mio neologismo, per indicare la trasformazione dello spazio in immagine piatta proiettata su uno schermo, che porta ad uno spazio *visto* da dietro un finestrino in contrapposizione allo spazio *vissuto*.

morfologia, storia, cultura, ambiente ed abitanti. E' importante conoscere e vivere l'ambiente del nostro andare affinché non si riduca ad un asettico sfondo.
Muoversi a contatto con la realtà restituisce forma e posizione esclusive ai luoghi, e permette a noi stessi di essere, come spiega Riccardo Carnovalini[176], permeabili al territorio e alla gente. La scelta della lentezza e della leggerezza di un mezzo che non ha bisogno di piste spianate ed obbligate ma può scivolare negli interstizi dei luoghi è fondamentale per ottenere contatto e permeabilità.
Terzani nel suo libro testimonia ampliamente come la lentezza regalatagli dall'indovino di Hong Kong gli abbia permesso di riscoprire la fisicità del mondo e di "sentire" i posti attraversati, comprendendo meglio la loro realtà e le loro peculiarità[177].
Sentire lo spazio direttamente, immergendosi in esso, scoprendone la fisicità con la fatica e lo stupore. Carnovalini suggerisce che

> mettere il corpo nel paesaggio è il primo passo per tentare di ricomporre un rapporto con esso, per ripristinare un contatto autentico e profondo[178],

e sono d'accordo nel ritenere centrale il ruolo del corpo, liberato dalle sue propaggini motorizzate e accelerate. D'altronde, come ci ricorda Desportes, i mezzi di trasporto motorizzati, a partire dalla diffusione della ferrovia, hanno stravolto il modo di vivere lo spostamento, in quanto

> la vecchia nozione di viaggio, a piedi, a cavallo o in carrozza, costituiva un'esperienza sensoriale ricca, aperta sul mondo esterno, in continuità diretta con esso, poiché offriva un contatto rinnovato con le cose familiari. Il viaggio in treno rompe con tali approcci contestuali. Il viaggiatore isolato nello scompartimento riceve solo rumori, vibrazioni e visioni sfuggenti. Le sensazioni, a volte attenuate, a volte violente, gli sembrano artificiali. Le comodità che gli verranno offerte progressivamente serviranno essenzialmente a contribuire a una sorta di anestesia dei sensi, a eccezione di quello della vista.[179]

Ma la sola vista non basta per penetrare nella realtà. La nostra fisicità ci permette di entrare in contatto profondo con lo spazio, poiché fa sentire "sulla pelle" la geografia, le distanze, le curve di livello. Così la morfologia riacquista valore, è necessario guardare bene le carte e rimettersi a studiare la geografia[180], e perfino il verso del nostro movimento può divenire rilevante, come ricorda

---

[176] "Camminando si risolve", incontro con Bernard Ollivier, Riccardo Carnovalini e Sergio Valzania, coordinato da Andrea Semplici, 12 novembre 2009, Sala dei Chierici, Biblioteca Berio, Genova.
[177] Terzani, op. cit., pp. 12, 136.
[178] Riccardo Carnovalini, *Il cammino e la bellezza ci salveranno*, 2009, in www.decrescitafelice.it.
[179] Desportes, op. cit., p. 105.
[180] Terzani, op. cit., p. 12.

Federico Pace portando l'esempio di una pista ciclabile britannica battuta da un vento insistente proveniente sempre dallo stesso lato[181].

Rispetto ai mezzi motorizzati e rapidi il movimento a trazione muscolare compie una sorta di zoom sulla realtà attraversata, rendendoci sensibili a particolari e dettagli invisibili da un finestrino in corsa. L'attraversamento lento dei luoghi permette una loro conoscenza diretta che ci porta anche ad essere testimoni critici dello stato del territorio. Riccardo Carnovalini utilizza il cammino come strumento di denuncia di situazioni ambientali critiche e spiega come spesso manchi la consapevolezza e la mobilitazione di fronte a condizioni allarmanti del nostro territorio a causa dall'assenza di conoscenza diretta, e come tale ignoranza sia abilmente sfruttata dai mass media per mostrare ciò che vogliono[182].

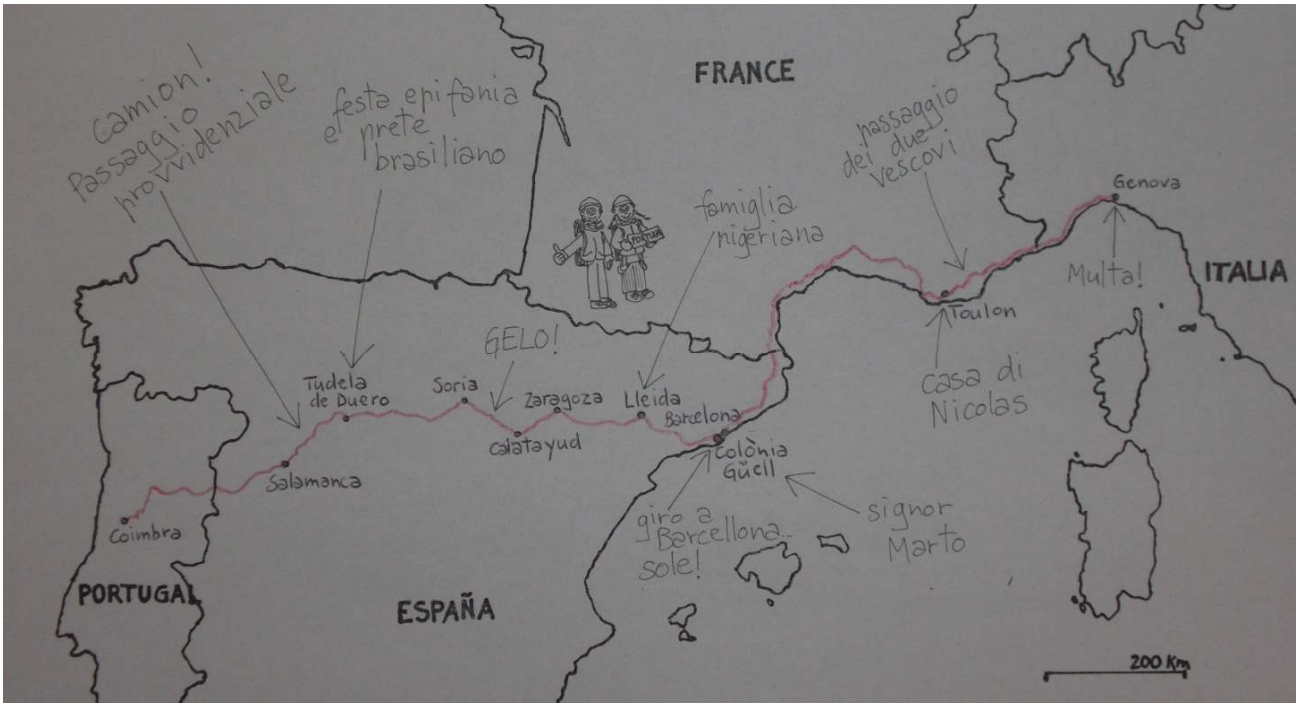
Vivere lo spazio è, parafrasando le parole di John Muir, smettere di stare sopra al mondo anziché dentro, creando legami con ciò che sta attorno e provando una compassione consapevole[183]. Questo entrare nel mondo per conoscere personalmente lo spazio implica fatica, sudore, pazienza, energie, tempo, giudizi. Ma ne vale la pena,

> forse anche per riscoprire che il mondo è un complicato mosaico di paesi, ciascuno con le sue frontiere da varcare; forse per riaccorgermi che la terra non è una massa monocolore punteggiata di aeroporti, come appare nelle carte delle linee aeree; o forse semplicemente per riprovare l'emozione di varcare, fisicamente a piedi, e non per aria, una vera frontiera come quella.[184]

[181] Pace, op. cit., p.169.
[182] Carnovalini, "Camminando si risolve", incontro con Bernard Ollivier, Riccardo Carnovalini e Sergio Valzania, coordinato da Andrea Semplici, 12 novembre 2009, Sala dei Chierici, Biblioteca Berio, Genova.
[183] Muir, citato in Potts, op. cit., p. 152.
[184] Terzani, op. cit., p. 313.

3. Con il dito

3.1. Il viaggio



Il pollice, ben steso verso il cielo, con il pugno chiuso e il braccio proteso. Il linguaggio è universale, questo dito che aspetta ben in vista al bordo di una strada sta chiedendo un passaggio.
Fiducia, avventura, sostenibilità ecologica, pazienza, conoscenza, economicità, imprevedibilità. Sono molti gli ingredienti magici che mi fecero scegliere questo mezzo di trasporto e di comunicazione, per ritornare in Portogallo dopo la visita natalizia, nonostante la consapevolezza delle difficoltà del viaggiare in autostop oggi, soprattutto nell'Europa sud-occidentale, e delle condizioni avverse dovute all'inverno gelido in cui ci trovavamo. Ma mi trovavo con un ottimo compagno di viaggio e d'avventure, e quella sarebbe stata la nostra vacanza.

Così, la mattina di un due gennaio congelante, partimmo. Non sapevamo quanti giorni sarebbe durato il nostro tragitto, né quale sarebbe stato il percorso, né dove le tappe. L'autostop insegna ad affidarsi alla strada.
Il procedere fu lento e difficoltoso, e il freddo ostinato ci accompagnò fedelmente, rendendo alcuni momenti davvero duri. Le auto che passavano sulle strade e nelle aree di sosta erano davvero moltissime, ma troppo poche quelle che si fermavano per offrirci un passaggio. E così, tra attese,

cieli invernali, silenzi, passaggi variegati su auto lussuose o trasandate, chiacchierate, orizzonti nuovi al di là di finestrini o di bordi della strada, e tanto freddo, passarono i giorni.

Primo giorno. Dopo una partenza bollata dalla polizia e dall'efficienza della giustizia italiana, e qualche breve passaggio, due vescovi brasiliani di ritorno da Roma ci lasciarono a Toulon, dove fummo accolti dalla splendida ospitalità di un ragazzo francese.

Secondo giorno. Ore di attesa per uscire dalla città, e poi procedemmo molto lentamente, riuscendo a raggiungere la Spagna. A tarda sera il caso ci portò a Colònia Güell, meraviglioso villaggio alle porte di Barcellona realizzato da Gaudì, dove un bizzarro e gentilissimo signore anziano ci offrì il riparo del suo capanno degli attrezzi per passare la notte.

Terzo giorno. Finalmente ci accolse un piacevole sole, che riuscì ad attenuare il gelo e ci accompagnò nell'esplorazione di un castello abbandonato incontrato sulla strada e nell'immancabile visitina a Barcellona. La sera ci ritrovammo solamente a Lleida, a meno di duecento chilometri da Barcellona, distanza scarsa per il nostro movimento verso la meta portoghese ma assolutamente sufficiente per far percepire nel clima la lontananza dalla costa. Dopo ore di inutile attesa al freddo e al buio, trovammo ospitalità nella calda e accogliente casa di una cordiale famiglia nigeriana.

Quarto giorno. Passaggi molto brevi, intervallati da lunghe attese, ci portarono in territori sempre più desertici. I rilievi dei Monti Iberici, nel disabitato distretto di Soria, avevano colori stupendi, e le temperature, che rimasero inferiori allo zero anche nelle ore più calde del giorno, ci obbligarono ad attendere camminando. In un paesino vicino a Valladolid trovammo una caratteristica festa per l'epifania, e l'accoglienza di un ospitalissimo prete brasiliano.

Quinto giorno. Epifania. Rispetto ai giorni precedenti, le auto furono più rade, i paesaggi più desertici ed il freddo più intenso. Camminammo quasi tutto il giorno, lungo una strada dritta e deserta, circondata da distese di campi coltivati a perdita d'occhio, sotto un cielo grigio che a tratti ci sputava addosso un nevischio ghiacciato. Nel tardo pomeriggio riuscimmo a raggiungere una squallida e semidesertica area di sosta della vicina autostrada. Quando ormai la speranza di un passaggio pareva sfumata, si fermò un camionista che, alla spiegazione della direzione del nostro viaggio, rispose semplicemente "Stasera arriverete a casa".

Cinque lunghi giorni, per raggiungere il Portogallo dall'Italia, con il dito. Giorni carichi di freddo e di attese, ma anche di incontri meravigliosi e di panorami magnifici.

La strada percorsa grazie a tutti i conducenti di auto, furgoncini e camion che hanno voluto costruire un pezzetto del nostro tragitto, ci ha permesso di gustare paesaggi incantevoli, di sperimentare l'umiltà di chiedere, di conoscere epidermicamente la geografia invernale dei luoghi attraversati, di assaporare l'amicizia, di scambiare opinioni con persone molto differenti, di apprezzare la pazienza

nel tempo dell'attesa, di sentire la distanza esistente, di comprendere profondamente il valore della gentilezza e dell'ospitalità.
Tutto questo in un solo dito.

3.2. Fuori dal pacchetto: il gusto dimenticato dell'imprevisto

L'autostop, benché sia ormai quasi in disuso, è un "mezzo di trasporto" dai grandi vantaggi ecologici, comunicativi, economici ed esperienziali, che permette anche di sperimentare se stessi nella dimensione dell'imprevedibilità, che purtroppo risulta sempre più rara.
L'ossessione per la programmazione e per il "tutto sottocontrollo" che condiziona gran parte delle nostre esistenze ha impregnato da tempo anche la porzione del muoversi e del viaggio. Secondo Théophile Gautier[185] una delle grandi disgrazie della vita moderna è proprio la mancanza di sorprese e l'assenza di avventure, ed il fatto che tutto sia ben organizzato.
Esempio eclatante di tale tendenza sono i tanto diffusi pacchetti viaggio, dall'organizzazione rigida e minuziosa, che trasformano il viaggio in "un prodotto che si può consumare come un piatto riscaldato"[186]. Frank Michel dichiara che la gente viaggia come mangia e propone un interessante parallelismo tra la scelta di un viaggio organizzato, che in realtà non fa viaggiare, e la scelta del fast-food[187]. A mio parere alla base di entrambe tali preferenze, che parrebbero ad un primo sguardo inspiegabili, c'è proprio la rassicurante "non imprevedibilità", ossia quella sicurezza data dal sapere

[185] Citato in Potts, op. cit., p. 140.
[186] Michel, op. cit., p. 14.
[187] Ibidem.

cosa si troverà. Il programma di un viaggio organizzato delinea ciò che accadrà proprio come l'insegna di una catena di fast-food garantisce quel che si incontrerà nel menù.

Quando ci si muove nel mondo attuale pare si abbia un incontenibile bisogno di certezze, sui tempi, sul tragitto, sui luoghi, sugli incontri. I viaggi organizzati permettono di sapere esageratamente nei dettagli dove, come e quando i consumatori saranno portati, e l'abitudine a questo genere di spostamento ha diffuso la convinzione che l'imprevisto e l'incontrollato siano un problema. "No Alpitour? Ahi ahi ahi!"[188]. Le agenzie di viaggio dipingono il viaggio turistico perfetto con i colori rassicuranti dell'assenza di imprevisti.

Ma l'imprevedibilità in un viaggio è un elemento importante. E' proprio l'inaspettato che da colore ed unicità al viaggio, che "attiva i sensi, sconquassa i pregiudizi"[189]. Come testimonia Potts Rolf, grandissimo viaggiatore americano, lasciando il riparo ci si sente più vivi[190].

Certamente la condizione di incertezza può provocare sentimenti di panico e di sconforto. Questo fa parte della natura umana, l'atavica paura dell'ignoto che si riflette ogni volta che non sappiamo e non conosciamo. L'affrontare tale paura nel viaggio può risultare una sorta di palestra, che permette di scardinarla un poco e non lasciare che condizioni tanto la nostra vita. La paura che ci prende di fronte all'ignoto ha anche l'effetto positivo di acuire i nostri sensi e renderci più percettivi ed attivi, ed è utile saperne utilizzare questo lato buono.

Nel viaggiare attuale c'è sempre meno spazio per l'avventura e per la sorpresa, e quest'assenza ci sta togliendo il gusto di scoprire quel che può offrirci un viaggio, nonché la capacità di reagire con prontezza e fantasia ad una situazione inaspettata. Il programma di Cristoforo Colombo prevedeva di partire dall'Europa e raggiungere le Indie ma trovò di mezzo l'imprevisto di un continente. Non sappiamo mai cosa può riservarci il movimento.

Temo che il muoversi in un viaggio impacchettato in un programma dettagliato rischi di uccidere l'esperienza, il protagonismo e il viaggio stesso. Inoltre ritengo essenziale imparare ad aprirsi agli imprevisti e muoversi in essi, conoscendo le proprie reazioni e scoprendo le proprie risorse.

C'è bisogno di riscoprire il gusto quasi dimenticato dell'imprevedibilità, e il viaggio può essere un'ottima occasione per costituire un bagaglio utile in qualunque altro momento della vita. A patto che si tratti di un viaggio autentico, e non di uno spostarsi impacchettato.

---

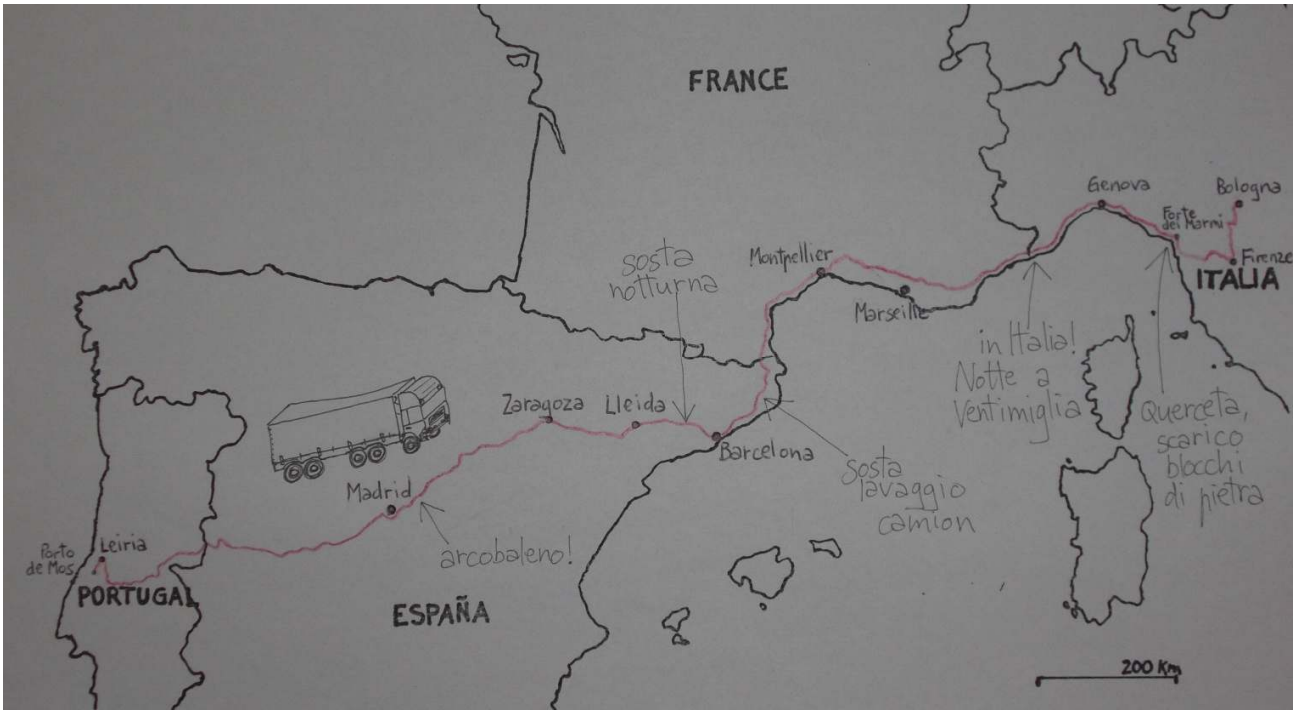
[188] Filosofia dell'imprevisto da evitare ricordata da Bocconi nell'intervento "A scuola di viaggio", incontro/laboratorio per studenti delle scuole superiori a cura di Claudio Visentin e Andrea Bocconi, 13 novembre, Sala della Galea, Museo del Mare, Genova.

[189] Bocconi, op. cit., p. 7.

[190] Potts Rolf, intervista tenuta dal capo redattore di «La Stampa» Dario Corradino in occasione del Premio Chatwin 2009, sabato 14 novembre, auditorium, Galata Museo del Mare, Genova.

4. Con le ruote

4.1. Il viaggio



Il camion era enorme. Un tir con la cabina blu superaccessoriata, e il lungo rimorchio telato dietro, che già da diversi anni tutte le settimane viaggiava dal Portogallo all'Italia e poi dall'Italia al Portogallo. Avanti e indietro, sempre, facendo viaggiare da un punto all'altro merci diverse. Un viaggio lungo, un continuo movimento, un lavoro impegnativo di cui a volte il peso si faceva sentire lungo le migliaia di chilometri macinati in solitario. Così il signor José, camionista portoghese, era ben felice quando si presentava l'occasione di dare un passaggio a qualcuno ed avere compagnia durante il suo viaggio.

Il camion era stato caricato il pomeriggio prima della partenza. Eravamo stati nella cava di un piccolo paese nel centro del Portogallo per sistemare nel rimorchio i due grossi blocchi di pietra bianca che avremmo accompagnato in Italia. Carico pesante, ma non molto ingombrante, che lasciava moltissimo spazio in cui si poté aggiungere tranquillamente anche la mia bicicletta ed il mio zaino.

La partenza avvenne la mattina prestissimo, con il buio, e salutai l'alba del 15 settembre dal comodo sedile del camion che dall'alto dominava strade tortuose ancora semideserte.
Lasciammo il Portogallo in mattinata, sotto un cielo velato ma luminoso. Serpeggiammo sui monti spagnoli bagnati da una pioggia energica, vedemmo la sagoma di Madrid sovrastata da nubi pesanti, attraversammo le ampie distese della meseta e con un cielo terso decorato da un orizzonte di nuvole rosse di tramonto, arrivando con il buio alla sosta notturna in terra catalana.
Dopo una abbondantissima colazione appena prima di uscire dalla Spagna, la Francia fu attraversata rapidamente per motivi di ostilità gastronomica del camionista, con l'obiettivo di raggiungere una tavola italiana per la cena. Alle ultime luci del crepuscolo fummo accolti dall'Italia, nel primo parcheggio-sosta dopo il confine, con una lieve pioggerellina.
Nel ristorante dell'area di sosta il suono dell'italiano di persone e televisione farciva l'aria, familiare ma allo stesso tempo strano alle mie orecchie che erano passate attraverso lingue diverse, il portoghese, lo spagnolo e il francese. Il signor José rideva, dicendomi che ormai "giocavo in casa".
All'alba sottili nuvole grigie correvano sopra al mare che spariva nelle gallerie della grinzosa costa ligure. Poi, lasciata l'autostrada accanto a verdissimi monti, strade che parevano piccole piccole schiacciate dal camion ci portarono a Forte dei Marmi.
Lì, sotto un cielo azzurro con nuvolette bianche che si affacciavano veloci nelle numerosissime pozzanghere, lasciammo i nostri due blocchi di pietra, che ci avevano rammentato per tutto il tragitto della loro presenza, nello sforzo del motore e nell'incedere appesantito e fiacco del camion, soprattutto nei tratti in salita.
Poche ore dopo il camion scaricò anche la bicicletta, lo zaino e me, all'uscita dell'autostrada, alle porte di Bologna.

Gli ampi vetri dell'abitacolo erano stati le mie pareti per tre giorni. Fuori, montagne e distese piatte, albe e tramonti, orizzonti di coltivazioni e di mare, pioggia e cieli stellati, strade rettilinee e tornanti, sole e insegne luminose nel buio, boschi e città: immagini variegate di una realtà che mutava e scivolava al di là del finestrino mentre le ruote mangiavano l'asfalto avvicinandosi all'Italia. Giorni di movimento, sospesi tra la mia vita in Portogallo e la mia nuova vita bolognese.
Dopo più di un anno, stavo ritornando a casa. In quei quasi duemilacinquecento chilometri solcati dall'alto del sedile del camion, al lato del gentile camionista portoghese, i miei pensieri si erano srotolati lungo la strada, giocando con il cielo ed il paesaggio, aiutandomi a sistemare nello zaino il passato e a prepararmi al nuovo futuro.

4.2. Attraversando l'altro: il tempo per conoscere

Stare seduta tre giorni sul sedile del passeggero di un camion mi ha permesso non solo di spostarmi con i miei bagagli dal Portogallo all'Italia, ma anche di viaggiare per un lampo nel peculiare mondo dei camionisti e nella vita dell'uomo che guidava al mio lato.

Accompagnare il signor Zé in uno dei suoi ordinari viaggi di trasporto internazionale su gomma mi ha permesso di entrare, seppur per poco, in una realtà per me inconsueta ed interessante. Ho scoperto come si muovono i blocchi di pietra nelle cave, ho conosciuto i luoghi strategici e le tappe sicure dove sostare con il proprio carico, ho mangiato nei ristoranti di sosta con tutti i tavoli apparecchiati per uno frequentati da soli camionisti, mi sono alzata prima dell'alba per guadagnare strada, ho apprezzato la bellezza di scendere a terra e sgranchirsi le gambe dopo tante ore di guida e ho imparato qualche trucco del mestiere.

Le lunghe ore passate accanto guardando strade e paesaggi sono spesso state riempite dalle parole di chiacchierate, racconti e discussioni. José mi ha raccontato del suo lavoro, della sua vita, della sua famiglia, degli incontri fatti negli anni lungo la strada, dei suoi figli, delle avventure e disavventure sul camion sue e di amici. Il tempo del viaggio ha dato a noi, persone dalle vite molto diverse che difficilmente avrebbero avuto modo di incrociarsi, la possibilità di conoscerci e di confrontarci su tematiche differenti.

In "quel che sta nel mezzo" tra Portogallo e Italia ho trovato un'opportunità di confronto e di arricchimento. Aime ci ricorda che "per chi viaggia l'incontro con l'altro si svolge sempre «tra»", "in quella zona non delimitata, tra il «già» e il «non ancora»"[191]. Spesso questo territorio, dall'ambivalenza temporale ed interiore, fa un po' paura, non vogliamo trovare il momento e l'umiltà di entrare in quel "tra", di metterci in discussione, di disancorarci dalle nostre convinzioni strutturate ponendoci sbottonati di fronte all'altro e rischiando di perdere qualche pezzetto delle nostre verità.

Inoltre, nella frenesia di molte vite della nostra "società divoratrice di tempo"[192], pare che il tempo per il dialogo sia uno dei primi a venir tagliato nell'operazione di risparmio ed ottimizzazione temporale, soprattutto quando la relazione con l'interlocutore risulta più sottile. Fermarsi a chiacchierare con il vicino di casa, o a tavola dopo la fine del pasto, o con uno sconosciuto per strada, è un lusso che ci concediamo raramente e con parsimonia. Ma il tempo per dialogare, per ascoltare, per confrontarsi, per dedicarsi all'altro, non dovrebbe essere un lusso, bensì un bene di prima necessità.

---

[191] Aime, op. cit., p. 55.
[192] Definizione molto acuta utilizzata da Robert, nel sottotitolo del suo libro *Tempo rubato*.

Difatti la relazione con l'altro è essenziale nella crescita di ognuno. Sarebbe necessario riscoprirla anche nel nostro spostarci, facendo in modo che la comunicazione in movimento non si limiti, come nelle città dei pendolari descritte da Robert[193], solamente ad una robotizzata manifestazione vicendevole della propria funzione nella cibernetica, senza parole né sorrisi.

Purtroppo la fretta non favorisce molto la relazione. Il tempo del viaggio amplifica l'incontro e, come testimonia Pace narrando la vita sul treno nel lungo tragitto da Praga a Mosca,

> in un viaggio che dura più di un giorno si ha la sensazione che si condensi in quel tempo una vita intera.[194]

Il tempo di qualunque spostamento, se vissuto, ha la capacità di condensare, se non una vita intera, una buona fetta di esperienza e di conoscenza.
Quasi sicuramente scegliendo un mezzo più lento arriveremo più tardi. La scelta però potrebbe offrirci una maggiore opportunità di conoscenza e farci scoprire che l'apparente tempo perduto ha inaspettatamente un valore nascosto. Ne vale la pena.

4.3. Metabolizzazione lenta, per non perdere l'anima per strada

La pagina portoghese della mia vita si era conclusa e dopo mesi ricchi di scoperte ed emozioni era giunto il momento di tornare. La sensazione di "tornare a casa" era abbastanza sottile, in quanto la casa e la vita a Bologna non sarebbero state le stesse che avevo lasciato più di un anno prima. Insomma, iniziava un capitolo nuovo.
Per questo mi spaventava un po' l'idea di prendere un aereo in questa occasione, venendo catapultata da un capitolo all'altro senza quasi il tempo di accorgermene. Sapevo di aver bisogno di una metabolizzazione più lenta.
Lo psicologo Andrea Bocconi, in un articolo pubblicato su «L'Unità»[195], racconta di come, durante una spedizione nel Borneo dell'antropologo Max Knaus, i portatori si fermino non per la stanchezza ma perché a causa dell'eccessiva velocità le loro anime sono rimaste indietro.

---

[193] Robert, op. cit., p. 99.
[194] Pace, op. cit., p. 42.
[195] Andrea Bocconi, *Cammina lentamente cambierai la mente. Parola di psicologo*, in «L'Unità», 3 settembre 2009, pp. 36, 37.

Credo che oggi quando ci spostiamo ben raramente prestiamo attenzione alla velocità delle nostre anime, con effetti disastrosi sull'integrità e sulla salute delle persone. Tiziano Terzani sosteneva che la depressione sia divenuta un male tanto comune nella nostra società proprio per colpa dell'effetto disumanizzante della realtà che corre troppo rapidamente. Il nostro modo di vivere si fa sempre più insensato, disorientandoci in una corsa sgradevole ma difficilmente arrestabile. L'insorgenza di problemi nella psicologia e nell'equilibrio delle persone è, secondo il parere del famoso giornalista, è un segno positivo, perché dimostra che gli uomini non stanno perdendo la loro umanità.[196]

Noi non siamo macchine, e il nostro ritmo di funzionamento non può dipendere semplicemente dalla benzina introdotta nel motore.

Abbiamo bisogno di tempo e spazio per metabolizzare i nostri cambiamenti e le nostre scelte, per riflettere sulla nostra strada, per dare una forma al passato e alle sue impronte e per guardare meglio al futuro.

Lo spazio reale è un ottimo strumento che può offrirci l'occasione ed il tempo di muoverci tra i capitoli della nostra vita e le nostre esperienze senza lasciare indietro l'anima. Saper sfruttare le sue proprietà, scegliendo il giusto mezzo per attraversarlo, può tornare molto utile.

Werner Herzog, noto regista cinematografico, alla fine di novembre del 1974 riceve l'agitata telefonata di un amico che gli comunica che Lotte Eisner, a cui è profondamente legato, sta per morire, e lo esorta a raggiungere rapidamente Parigi[197]. Werner, come dichiara poi a Roger Ebert in un'intervista, decide di rifiutarsi di utilizzare l'aereo o l'automobile in tale triste frangente, e sceglie invece di muoversi da Monaco fino a Parigi camminando in solitario[198].

La scelta, benché possa apparire illogica dopo le parole della telefonata che ripetono più volte di andare rapidamente, è intrisa di una disarmante profondità. "Andrò camminando, perché non voglio che muoia". Il regista dichiara che era totalmente ed assolutamente convinto che mentre sarebbe stato in cammino dalla Germania a Parigi per vederla, lei non avrebbe avuto la possibilità di morire[199]. Così cammina lungo la linea più diretta attraverso campi e fiumi nel freddo rigido dell'inverno alle porte, per raggiungere l'amica morente e stare solo con se stesso[200].

Aveva bisogno di quelle tre settimane di solitudine, aveva bisogno del cammino, aveva bisogno del tempo e dello spazio per raggiungere Parigi. E' tutto ciò che gli permette, all'arrivo, di entrare nella camera dell'amica sorridendo.

---

[196] Terzani, op. cit., p. 261.
[197] Werner Herzog, *Sentieri nel ghiaccio*, 1978, trad. di Anna Maria Carpi, Milano 1982, Ugo Guanda Editore, p. 9.
[198] Durante il tragitto tiene un diario, che sarà poi pubblicato quattro anni dopo in un libro, *Vom Gehen im Eis* (*Sentieri nel ghiaccio* nella traduzione italiana).
[199] Roger Ebert, *A conversation with Werner Herzog*, 28 agosto 2005, in rogerebert.suntimes.com.
[200] Herzog, op. cit., p. 9.

> Per un solo istante, senza peso, per il mio corpo esausto è passato come un soffio di dolcezza. Ho detto: apra la finestra, da qualche giorno io so volare.[201]

Avesse volato fisicamente in aereo fino a Parigi, questo non sarebbe mai successo.

De Botton ci ricorda che nei viaggi l'attenzione sul *dove* fa spesso dimenticare il *come* e il *perché*[202]. Quando ci si sposta, il "come" lo si fa può avere un effetto formidabile su di noi. La scelta del mezzo assume un valore fondamentale ed è estremamente personale, indipendentemente dagli occhi altrui che possono giudicarla illogica o stupida. Dobbiamo imparare a riprendere il potere sulle nostre scelte, svincolandoci dal giudizio omologante degli spettatori che, fermi, ci guardano partire, passare o arrivare.

Nel film di David Lynch *Una storia vera* [203]sono tanti gli sguardi sconcertati che scrutano il vecchio Alvin Straight sopra il suo tosaerba, mentre si muove dallo Iowa al Winsconsin.

Certamente non pare il mezzo più adatto per percorrere più di cinquecento chilometri, con la sua velocità di otto chilometri orari, con l'assenza di una copertura per le intemperie e con una meccanica progettata per affrontare brevi tragitti in piano sui prati da giardino. Ma il suo ruolo nella storia di Straight è insostituibile.

Quando il fratello del settantatreenne Alvin ha un infarto, il protagonista sente che è giunto il momento di andare da lui, superando i vecchi rancori che li hanno tenuti separati per ben dieci anni. E' un viaggio suo, importante e personale, non può farsi accompagnare da nessuno. Quindi, non avendo più la patente, decide di percorrere tutto lo spazio che lo divide dal fratello con il tosaerba, lentamente.

La lentezza, a partire dall'andatura del tosaerba e dello stesso protagonista, obbligato all'uso del bastone, caratterizza tutta l'impresa: i preparativi, le prime difficoltà con il mezzo, l'acquisto di un nuovo tosaerba, gli incontri lungo la strada, gli imprevisti, i guasti. Ma è proprio questa lentezza che permette ad Alvin di raggiungere davvero il fratello, non solo spazialmente. Le cinque settimane di viaggio lo preparano all'incontro, facendogli lentamente oltrepassare i dieci anni di silenzio ed assenza.

Gli incontri lungo la strada gli permettono di riflettere sulla propria vita e di aiutare con la propria esperienza. Inoltre lungo la strada impara ad accettare e a convivere con acciacchi e malattie portate dall'età.

---

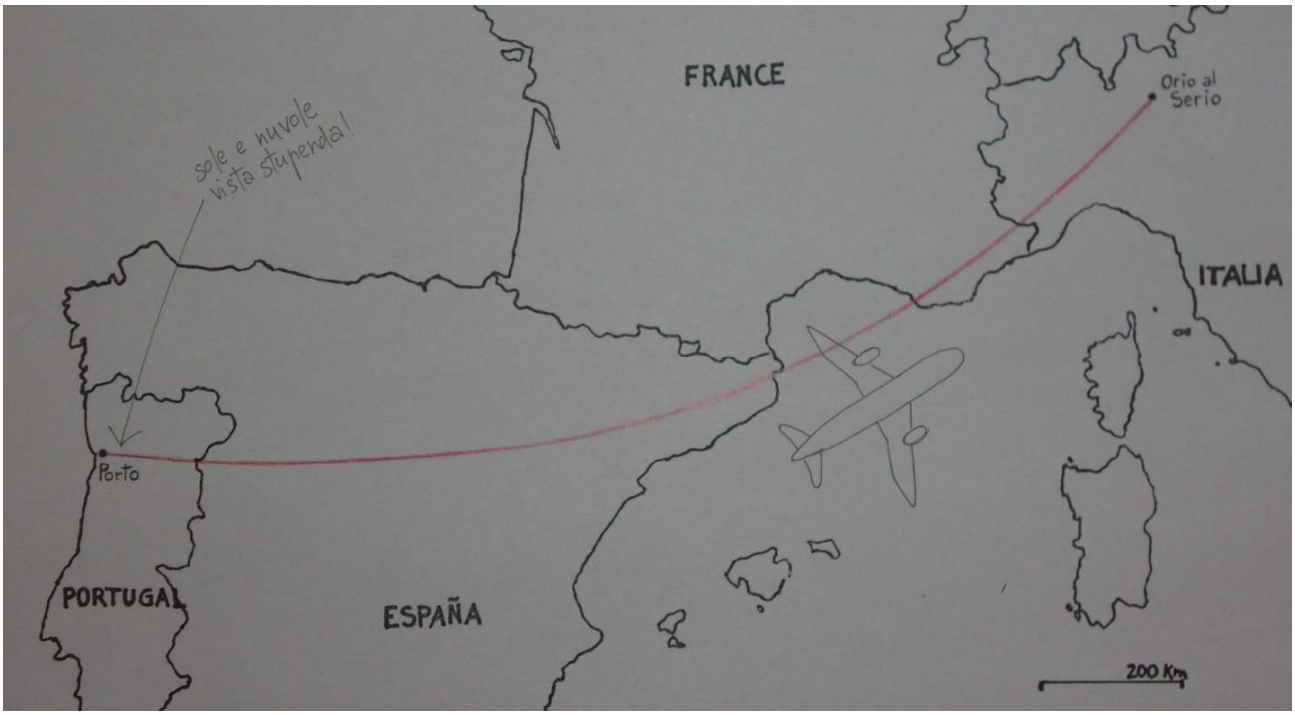
[201] Ivi, p.73.
[202] De Botton, op. cit., p. 13.
[203] In questo titolo della versione italiana si perde il gioco di parole contenuto nel titolo originale, "*The Straight Story*", che significa "*La storia di Straight*" ma anche "*La storia dritta*".

Il tosaerba e la strada hanno un’importanza esclusiva in quel momento della vita di Alvin. Al suo arrivo il fratello incredulo gli chiede “Hai fatto tutto il viaggio su quell'affare?”. Senza “quell’affare”, non sarebbe mai arrivato davvero.

Lo spostamento nelle storie di Alvin e di Werner riesce ad acquisire un grande valore preparatorio, risultando di utilità fondamentale ed effettiva in quel tratto della loro vita. E’ importante per il ritmo dell’interezza del nostro essere imparare ad utilizzare lo spazio ed il tempo che separano un punto di partenza e uno di arrivo, sapendo valutare il momento e scegliendo una maniera di spostarsi che tenga conto dei bisogni della nostra anima. Senza incorrere così nel rischio di un suo distaccamento per eccessiva velocità.

5. Con le ali

5.1. Il viaggio



Dal piccolo finestrino potevo scorgere un pezzo dell'ala bianca, lucidata dalla pioggia, ferma sullo sfondo asfaltato della pista. Ero contenta che il mio sedile fosse accanto al finestrino, per poter permettere da lì a poco ai miei occhi di volare insieme all'aereo.

Non vedevo l'ora che le ruote del carrello si staccassero dal suolo portoghese. L'attesa saliva, mentre i pensieri, inzuppati dell'aria del Natale che li circondava da ogni lato, già volavano in Italia. Gli addobbi, le luci e i colorati pacchetti che decoravano le file al check-in danzavano nella mia testa, sul sedile ancora immobile, e con loro le facce che la mia famiglia avrebbe fatto nel vedermi arrivare. Nessuno sapeva del mio ritorno, e la mia impazienza mescolata alla voglia di ritornare a casa vibravano amplificate dall'atmosfera natalizia.

Il sottofondo fu invaso dalla voce che in lingue diverse ripeteva benvenuti e istruzioni d'utilizzo e d'emergenza, mentre insonorizzate e sorridenti signorine blu e gialle mimavano il discorso. Finalmente ci muovemmo, con le cinture allacciate e le portacose ben chiuse, scivolando lentamente sui raccordi che portavano all'inizio della pista. Ore 8:40, in ritardo di cinque minuti rispetto

all’orario. Il ruggito attutito dei motori, l’accelerazione contro la schiena, un brivido nelle ginocchia, e ci trovammo staccati da terra. Volando.

La conquista dell’aria è stata una delle più emozionanti dell’uomo, che ancora oggi lascia la sua scia di magia nei corpi che, comodamente seduti, si ritrovano a volare, spesso ignorando le leggi fisiche che riescono a sollevare il pesantissimo volatile metallico ripieno di passeggeri.

Le nuvole strisciavano nebbiose sui finestrini, finché restarono sotto di noi. Sopra una coltre densa di nuvole grigie che stavano bagnando il Portogallo il cielo era azzurrissimo e il sole giocava tra le pieghe soffici dell’orizzonte. Ed ecco quella vibrazione speciale, che sempre nasce alla vista delle nuvole dall’alto, che sia dal finestrino di un aereo o dalla cima di una montagna.

Rimasi a vagare sopra a quel prato di nubi per una parentesi senza tempo, finché mi addormentai, racimolando un po’ di comodità da quel sedile non proprio accogliente.

I miei occhi si aprirono mentre la voce annunciava la discesa. Ore 12:15, perfettamente in orario. Ci reimmergemmo nel mare di nuvole, che ricoprivano anche il nord Italia. I flap alzati, lo sbuffare dei motori, un piccolo scossone e il carrello ci appoggiò sulla pista. L’ardito volatore ritornò ad essere una goffa e pesante creatura che scivolava lenta sui raccordi aeroportuali.

Qualche lungo minuto d’impazienza, e poi i gradini di metallo mi accompagnarono a terra, sul suolo italiano.

Ero a casa. Quasi. Avevo sorvolato terre e acque per duemila chilometri, in meno di tre ore. Ora ce ne sarebbero volute altrettante per percorrere i sessanta chilometri che ancora mi dividevano dalla mia meta.

5.2. I nonluoghi: passare sui luoghi dissolvendone l’essenza

Prima dell’effettiva partenza ebbi tempo di gironzolare nell’attesa per l’aeroporto. Era molto luminoso, con ampie vetrate affacciate anche sulla pista accompagnate da una capillare illuminazione artificiale. Gli spazi sembravano amplificati dai pavimenti lucidissimi, su cui scivolavano le ruote dei trolley e dei carrelli stracolmi di bagagli. Camminavo in un miscuglio di tante lingue differenti, chiedendomi dove sarebbero andate tutte quelle valigie che correvano dietro ai propri padroni o sostavano fedeli al loro fianco di fronte ai tabelloni delle partenze. I banconi del check-in stavano ben allineati in riga, incuranti dell’incursione concitata dei viaggiatori e delle voci innaturali che dagli altoparlanti inondavano l’aria.

Dopo questo piacevole girovagare venne il momento di infilarmi nella serietà quasi ridicola del percorso ad ostacoli obbligato che precede la partenza. In fila tra le labirintiche transenne, al controllo di documento e biglietto, di fianco allo scruta-bagaglio, sotto il metal detector, tra le mani perquisitorie e inguantate dei controlli, attraverso corridoi e scale mobili inseguendo il numero del gate assaltata da negozi "duty free" e poi di nuovo in fila.
Finalmente, la partenza. All'arrivo, dopo l'atterraggio, mi ritrovai a passare attraverso un luogo incredibilmente molto simile a quello da cui ero partita.

Nell'era della globalizzazione questo è un fatto assai comune. Ci sono alcuni luoghi, o meglio alcuni gruppi di luoghi, che paiono essere affetti da una fortissima omologazione. Se venissimo teletrasportati da uno all'altro, dubito riusciremmo a identificare la nostra posizione geografica, poiché nella superficie lucida e asettica di tali luoghi è difficile trovare un'impronta identificativa e localizzante. Questi nuovi luoghi, "spazi emblematici dell'attuale infomondo"[204], spuntano identici in qualunque punto del globo, come se fossero modellini posizionabili dall'alto sul piano di gioco, senza bisogno di nessuna radice né terreno in cui crescere.
Il fenomeno di questi luoghi in serie apparentemente slegati dalla loro posizione e contesto pare essere caratteristico dell'era attuale, e il dibattito in proposito è ancora acceso.
Ipermercati, aeroporti, ristoranti e alberghi di catene multinazionali, stazioni della metropolitana, parchi di divertimenti, località di turismo internazionale, ..., fanno nascere interessanti domande a proposito della loro identità, del legame con il territorio, dell'effetto sulle persone e sulla società, della loro stessa entità di luoghi.

Famosa è la definizione di *nonluoghi* introdotta dall'antropologo francese Marc Augé. Egli spiega che "se un luogo può definirsi come identitario, relazionale, storico, uno spazio che non può definirsi identitario, relazionale e storico definirà un *nonluogo*"[205]. Dunque per Augé l'essenza di "luogo", che chiama "luogo antropologico", dipende dall'identità condivisa di coloro che vi abitano e dall'iscriversi nel suo spazio delle loro storia e delle loro relazioni[206]. Il nonluogo perde la sua sostanza di luogo appunto perché manca delle caratteristiche basilari di identità, relazione e storia, e viene individuato negli spazi della circolazione, della distribuzione e della comunicazione[207].

Augé ritiene che il nonluogo sia caratteristico di quella che lui chiama *surmodernità* - dove il suffisso "sur" secondo Giovanni Bottiroli accentua una continuità disconosciuta invece dal "post"[208]

---

[204] AA.VV., *I nonluoghi in letteratura*, 2005, a cura di Stefano Calabrese e Maria Amalia D'Aronco, 1ª ed., Roma, Carocci editore, p. 7.
[205] Marc Augé, *Nonluoghi*, 1993, Milano, Elèuthera, p. 77.
[206] Marc Augé, *Tra i confini*, 2007, Milano, Bruno Mondadori, p. 42.
[207] Ibidem.
[208] Giovanni Bottiroli, *Il "non" dei luoghi*, in *I nonluoghi in letteratura*, a cura di Stefano Calabrese e Maria Amalia D'Aronco, 1ª ed., Roma, Carocci editore, p. 24.

- che appare nel momento in cui la storia diventa attualità, lo spazio immagine e l'individuo sguardo[209].

Non voglio soffermarmi qui sulla terminologia utilizzata da Harvey o Augé, né sull'analisi del lessico e della sua aderenza ai fenomeni, bensì sulla fisionomia stessa della surmodernità che emerge dalla definizione dello studioso francese. Egli la definisce una "situazione" che "appare"[210], e a mio avviso ciò è molto interessante, perché pare non riferirsi ad un'epoca o un periodo storico che segue, con o senza continuità, la modernità.

Credo possa essere un frangente, una condizione che si verifica nella nostra epoca, caratterizzata appunto dalla compressione del tempo e dall'esaltazione del presente ("la storia diventa attualità"), dalla schermizzazione[211] dello spazio ("lo spazio diventa immagine"), dall'immobilità spersonalizzante e dall'assenza di protagonismo ed interazione delle persone ("l'individuo diventa sguardo"). Tale descrizione, ben riconoscibile in molte sfaccettature del nostro tempo, mi sembra palesemente riconducibile ad un tipo di mobilità, velocissima ed "immobile".

E' sfrecciando fermi e passivi sul sedile di una vettura o di un aereo che perdiamo la cognizione ed il valore del tempo e ci troviamo ridotti ad un semplice sguardo, mentre lo spazio attraversato si trasforma nell'immagine proiettata sul finestrino. Bocconi spiegava come l'eccessiva velocità potesse causare un distaccamento dell'anima nelle persone[212]. Ritengo che la stessa circostanza possa accadere anche ai luoghi. Quando un luogo è attraversato con troppa velocità, e con la superficialità e la mancanza di contatto che ne derivano, perde la sua "anima", divenendo un nonluogo.

Credo che l'essenza del nonluogo dipenda proprio dal suo utilizzo. Lo stesso Augé spiega come nella sua definizione luoghi e nonluoghi corrispondano "a spazi molto concreti, ma anche ad atteggiamenti, a posture, al rapporto che gli individui hanno"[213].

Certamente ci sono dei luoghi, costruiti in serie, omologati, adibiti esclusivamente al passaggio e al consumo, che divengono nonluoghi più facilmente. Ma sostengo che non sia corretto definirli costitutivamente nonluoghi, bensì semplicemente luoghi con una maggior predisposizione a diventarlo, con un'anima meno salda che si può staccare più facilmente.

Così un aeroporto può essere un luogo di passaggio, alienante, dove ci si sente perduti e disindividualizzati in mezzo alle migliaia di viaggiatori, irriconoscibile ed identico a tutti gli altri aeroporti appoggiati in altri posti. Ma può anche assumere una fisionomia completamente differente.

---

[209] Augé 2007, op. cit., pp. 52, 53.
[210] Ibidem.
[211] Neologismo, già utilizzato nel paragrafo "Saltare nell'acqua, ovvero lo spazio vissuto" (vedi nota 175), per indicare la trasformazione dello spazio in immagine piatta proiettata su uno schermo, che porta ad uno spazio *visto* da dietro un finestrino contrapposto allo spazio *vissuto*.
[212] Bocconi 2009, art. cit., pp. 36, 37, cfr. nota 195.
[213] Augé 2007, op. cit., p. 57.

Nel film di Spielberg *The Terminal*, ricordato da Giovanni Bottiroli, avviene "la trasformazione del deserto in giardino[214], poiché lo spazio apparentemente inospitale e distaccato dell'aeroporto si trasforma in casa e palcoscenico di storie e relazioni del protagonista. Perché "c'è del nonluogo in ogni luogo e in tutti i nonluoghi possono ricomporsi dei luoghi"[215], dice Augé, ma non sono completamente d'accordo con questa affermazione.

Credo che essere nonluogo sia una condizione percettiva, non effettiva. Un luogo vuoto è semplicemente un luogo, dalla connotazione neutra. Nel momento presente in cui viene vissuto, può divenire luogo o nonluogo, e le due nature possono tranquillamente coesistere tra le diverse soggettività presenti. Potrebbe essere interessante spostare l'attenzione all'identità, alla storia e alle relazioni delle persone che vivono i luoghi.

Una riflessione stimolante sul problema attuale dell'identità viene proposta da Omar Calabrese nella sua analisi delle non-persone nell'arte. Le caratteristiche delle *non-persone* dipinte dall'autore rimandano al concetto di uomo meccanico, alla mancanza di identità, all'incompletezza, all'anonimia, alla neutralità, al ruolo di consumatore spersonalizzato[216].

Parlando dell'opera dell'artista americano della corrente iperrealista Duane Hanson, che rappresenta nelle sue opere uomini intrisi di malinconia e vuota disperazione, specchio delle debolezze del sogno americano, spiega che i suoi personaggi sono

> stereotipi, clichè, uomini-massa indistinguibili l'uno dall'altro, se non per l'identificazione – avvilente - del mestiere svolto. Le non-persone di Hanson paiono così i veri abitanti dei non-luoghi definiti da Marc Augé.[217]

Oserei dire che le non-persone non sono gli abitanti, ma i creatori dei nonluoghi, con la loro maniera di attraversarli, veloce, superficiale e consumatrice.

Il titolo del libro *Nowheremen* è ripreso dalla famosissima canzone dei Beatles *Nowhere man*, che richiama l'anonimia delle non-persone, anche nelle immagini della copertina dell'album a cui diede il nome, fortemente riconducibili ai personaggi di Magritte[218].

La canzone è del 1965, ma le sue parole calzano perfettamente sul mondo attuale.

---

[214] Bottiroli, op. cit., p. 33.
[215] Augé 2007, op. cit., p. 57.
[216] Omar Calabrese, *Non-persone: il problema dell'identità nell'arte contemporanea*, 2007, in *Nowheremen. Estetica dei non luoghi*, a cura di Maurizio Bettini e Omar Calabrese, Milano, Skira editore, pp. 30, 31.
[217] Ivi, p. 32.
[218] Ivi, pp. 21, 22.

> He's a real nowhere man,/ sitting in his nowhere land,/ making all his nowhere plans/ for nobody./ doesn't have a point of view,/ knows not where he's going to,/ […]/ he's as blind as he can be,/ just sees what he wants to see.[219]

Questo uomo, che ha perduto ogni legame con lo spazio e con la realtà, senza radici e senza direzioni, anonimo e appiattito dall'omologazione, pare proprio essere l'uomo d'oggi che passa sui luoghi creando nonluoghi.
Ma, come dicono i Beatles al loro *nowhere man*[220], non sa cosa si sta perdendo.

[219] Traduzione: "è un vero abitante di nessun luogo,/ seduto nella sua terra di nessun luogo,/ a far progetti di nessun luogo/ per nessuno./ non ha un suo punto di vista,/ non sa verso dove sta andando,/ […]/ è il più cieco possibile,/ vede solo quel che vuol vedere".
[220] Dal testo della canzone "Nowhere man, please listen,/ you don't know what you're missing".

PARTE TERZA:

LENTAMENTE

1. Radici e frutti di una scelta lenta e libera

1.1. Lentamente e controcorrente

La scelta di muoversi lentamente oggi appare quantomeno strano. Decidere di impiegare più tempo, più energia e più fatica per raggiungere una meta effettivamente risulta contrario alla logica di guadagno e di fretta che domina prevalentemente la nostra vita. Seiwert, nel libro in cui elogia la lentezza indicandola come mezzo per una vita felice, dichiara che il rallentare è proprio una controtendenza nella società attuale dove si vive quotidianamente l'espansione incalzante del paradigma della velocità[221].

Rallentare significa perdere tempo, e non si riesce a vedere il possibile profitto nascosto dietro a una tanto illogica decisione. Invece i motivi per scegliere la lentezza di un movimento a trazione muscolare sono, come vedremo qui e nei prossimi paragrafi, molteplici ed è necessario avere la forza di intraprendere tale via nonostante sia controtendenza.

In molte realtà muoversi a piedi o con la forza dei propri muscoli è assolutamente comune e quotidiano, e un tempo lo era anche nelle nostre società. Tale mobilità è spesso vista come una conseguenza obbligata dalla povertà, e dunque vedere che derivi da una scelta libera sconvolge, forse anche inconsciamente condizionati dal retaggio culturale, di un passato o di un altrove, di una società a piedi che ammira passare le auto luccicanti di chi può permetterselo.

Lo stupore è alto, poiché si scardina un sistema che ormai è considerato normale e giusto, e la disconformità con esso genera interrogativi e quasi paure. Come testimonia Terzani, la "normalità" per un occidentale nei luoghi asiatici da lui attraversati corrispondeva al prendere l'aereo, e spesso il suo viaggiare in maniera differente aveva causato intoppi e difficoltà, poiché ad esempio è necessario un visto speciale «via terra»,

> come se questa via […] fosse nel frattempo diventata così insolita da rendere automaticamente sospetto chiunque si ostini ad usarla".[222]

Egli ricorda inoltre come una domanda ricorrente che veniva a lui rivolta fosse perché non avesse preso l'aereo[223]. E' interessante ribaltare la domanda e chiedere perché si prenda l'aereo, e vedere

[221] Lothar J. Seiwert, *Elogio della lentezza*, 2003, Milano, Sperling & Kupfer Editori, p. 12.
[222] Terzani, op. cit., p. 12.

che le motivazioni principali siano la velocità, la comodità e la presunta assenza di altre possibilità[224]. Generalmente però la scelta della velocità, nella sua triste ovvietà, non genera molti interrogativi.

Io credo che una scelta di lentezza, oltre ad avere un profondo valore intrinseco e personale, sia importante proprio anche per gli interrogativi che fa scaturire negli spettatori. E' una buona testimonianza della possibilità e della libertà di camminare per una via differente, e ottima occasione di riflessione sui valori che muovono la nostra società e ci muovono in essa.

Claudio Visentin e Andrea Bocconi, con le rispettive famiglie, decidono di fare un viaggio di sei giorni in Abruzzo, percorrendo una sessantina di chilometri con un asino[225]. Il percorso è all'insegna della lentezza, in quanto, come testimoniato, la velocità dell'animale è di circa due chilometri e mezzo all'ora. Lungo il percorso il passaggio dell'asino è accolto con grande stupore, nonostante l'animale fino a qualche anno prima, precedentemente la sostituzione con i pick-up, fosse comunissimo in quelle terre. Il fatto è che non siamo più abituati.

Non siamo più abituati a camminare un giorno intero per raggiungere il paese che sta a trenta chilometri dal nostro, né a prendere la bicicletta per arrivare al lavoro "sprecando" un'ora di prezioso tempo a pedalare. La sola idea ci pare insensata e svantaggiosa.

In realtà la lentezza, applicata ad esempio al nostro muoverci, è uno strumento eccezionale per scardinare la logica disumanizzante che troppo spesso regola molti aspetti della nostra vita. Come ci dice Gaia De Pascale,

> Viaggiare lentamente, nel nostro Occidente tecnocratico e iper efficiente di inizio millennio, è qualcosa da considerarsi, come minimo, impertinente. […].
> E' uno sberleffo alla modernità, qualcosa che si contrappone al ritmo sfrenato della nostra vita e quindi, in definitiva, un modo pacifico di prendere le distanze.[226]

Dunque è necessario riscoprire i valori e i benefici della lentezza, per esserne consapevoli e liberi davvero di poterla scegliere, anche nel mezzo della corrente che tira in tutt'altra direzione. Questo non per rinnegare o rimuovere completamente la realtà attuale, ma per imparare a muoverci in essa, con la sua velocità e con i suoi mezzi, con consapevolezza e libertà, coscienti degli effetti, in noi ed intorno a noi, che la nostra scelta di modalità di movimento comporta.

---

[223] Terzani, op. cit., p. 313.
[224] Ciò è emerso dai questionari eseguiti per indagare lo spostamento tra Italia e Portogallo negli studenti erasmus.
[225] L'esperienza è stata raccontata dai due protagonisti durante l'incontro/laboratorio per studenti delle scuole superiori "A scuola di viaggio", tenutosi in occasione del Premio Chatwin 2009, ed è stata anche raccolta nel libro *In viaggio con l'asino*.
[226] De Pascale, op. cit., pp. 5, 114.

1.2. *Moveo ergo sum*: il succo dell'essere

Il movimento è una caratteristica profondamente intrinseca alla nostra specie, "siamo fatti per camminare, non per stare fermi"[227], e siamo dotati strutturalmente degli strumenti per muoverci.

> L'uomo è quell'essere naturalmente mobile che può utilizzare i suoi muscoli per percorrere a piedi quattro chilometri in un'ora o viaggiare a venti chilometri l'ora se dotato di una bicicletta[228],

ci rammenta Jean Robert. Nei nostri muscoli possediamo tutta l'energia necessaria per muovere le nostre gambe oppure quelle propaggini meccaniche che nella storia la tecnologia affianca al nostro corpo per amplificare o aiutare il nostro movimento.

Purtroppo queste grandiose possibilità vengono spesso oscurate dallo sfavillio accecante dei mezzi motorizzati, che sostituiscono sempre più il corpo e secondo Illich distruggono la capacità individuale di spostarsi, che oltretutto permetterebbe un movimento con meno fatica e meno spreco energetico[229]. L'abuso del motore toglie innegabilmente spazio all'uomo, potando selvaggiamente il suo movimento autonomo e perfino la percezione delle sue potenziali possibilità. Così gran parte delle persone d'oggi credono di discendere direttamente dall'automobile, scordando che la specie umana ha inizio con i piedi[230].

Vale la pena ricordare e ritornare alle proprie radici, ovvero a quei piedi che radici non hanno, poiché il movimento a trazione muscolare ha un effetto direttamente positivo sul buono stato della totalità del corpo, oltre ad essere profondamente naturale, ecologico ed economico.

Carnovalini[231] definisce il nostro corpo una macchina perfetta per andare, e Illich ne spiega egregiamente i dettagli tecnici[232]. L'efficienza del corpo-macchina ha un tasso molto elevato, superiore a qualunque veicolo a motore e alla maggioranza degli animali, in quanto un uomo a piedi per spostare un grammo del proprio peso per un chilometro in dieci minuti consuma 0,75 calorie. Se poi all'uomo si aggiunge una bicicletta, la macchina ibrida così risultante supera in efficienza qualunque macchina e qualunque animale. Pedalando un uomo può andare tre o quattro volte più svelto del pedone, consumando un quinto dell'energia. Così per portare un grammo del proprio peso per un chilometro in piano consuma solo 0,15 calorie. La forza muscolare umana, unita

---

[227] Carnovalini, "Camminando si risolve", incontro con Bernard Ollivier, Riccardo Carnovalini e Sergio Valzania, coordinato da Andrea Semplici, 12 novembre 2009, Sala dei Chierici, Biblioteca Berio, Genova.
[228] Robert, op. cit., pp.57, 58.
[229] Illich, op. cit., p. 79.
[230] Le Breton, op. cit., p. 9.
[231] Carnovalini, "Camminando si risolve", incontro con Bernard Ollivier, Riccardo Carnovalini e Sergio Valzania, coordinato da Andrea Semplici, 12 novembre 2009, Sala dei Chierici, Biblioteca Berio, Genova.
[232] Illich, op. cit., pp. 54, 55.

all'invenzione geniale e rivoluzionaria di cuscinetto a sfere, ruota a raggi tangenti e pneumatico, crea un connubio incredibilmente vincente, ma purtroppo, e forse volutamente, sottovalutato.

Quando ricominciamo ad utilizzare il nostro corpo, lo riscopriamo, ne riprendiamo consapevolezza, imparando a conoscere le sue potenzialità e i suoi limiti. La nostra società apparentemente pare avere un grande interesse per il corpo, con le sue attenzioni ossessive per l'apparenza fisica, la cura estetica, l'attività sportiva di moda, le diete e gli esercizi per raggiungere il modello proposto, ma in realtà si dimentica del corpo nella sua semplicità ed utilità genuina. Con l'occasione di una mobilità a muscoli e lentezza recuperiamo il contatto con noi stessi.

> Durante i primi giorni sentiremo tutte le nostre "frettolosità" calmarsi poco a poco, lo spostarsi a piedi infatti risintonizza il nostro corpo, e di conseguenza la mente, ai ritmi della Natura. L'abbandono delle pratiche più velenose della nostra vita urbana, la guida dell'auto nel traffico come lo stare seduti davanti al computer per otto ore al giorno, l'abuso del cellulare, farà sentire presto il suo effetto. Nei primi tre giorni sentiremo qualche disagio ed un senso di spaesamento, dovuto alla potente azione del camminare, che ci depura dalle tossine fisiche e psichiche.[233]

Le parole di Lazzarini rappresentano un buon esempio dell'immediata percezione degli effetti positivi del movimento dei piedi, siano in cammino o ai pedali. Inizialmente si tratta spesso proprio di un processo di depurazione e di riscoperta che porta anche dolore e disagio fisico, resi necessari dall'insufficiente utilizzo. D'altronde è piena di verità la voce del grande Gaber che canta "perdo i pezzi ma non è per colpa mia, se una cosa non la usi non funziona"[234].

Una volta che il corpo si è messo in moto, la sua condizione fisica migliora. Il movimento fisico regolare stimola il sistema circolatorio e quello immunitario, portando una condizione di maggior resistenza, e riducendo inoltre il rischio di disturbi cardiaci e diabete. Altri effetti collaterali sono riscontrabili nella miglior qualità del sonno, nella tonicità e prontezza dei muscoli, nell'efficienza del metabolismo e nella maggior resistenza respiratoria[235].

Un altro importante effetto del movimento sul nostro corpo è la produzione di endorfine[236], ossia sostanze chimiche di natura organica, dotate di proprietà fisiologiche simili a quelle della morfina e dell'oppio, di tipo analgesico ed eccitante. Il termine "endorfina" significa appunto "la morfina nel corpo".

---

[233] Lazzarini, art. cit..
[234] Giorgio Gaber, *Quello che perde i pezzi*, in *Far finta di esser sani*.
[235] Janice Meakin, *Power Walking*, 2008, trad. di Giulia Perrone e Roberto Roveda, Milano, Red Edizioni, p. 8.
[236] La loro produzione avviene non solamente in occasione di sforzo fisico, ma anche conseguentemente a dolore, eccitamento, orgasmo, stress, consumo di alcuni cibi, come il cioccolato o il peperoncino, risata, agopuntura, esposizione ai raggi UV.

Le endorfine vengono prodotte nel cervello, dalla ghiandola pituitaria e dall'ipotalamo, e funzionano da neurotrasmettitori, connesse ad un gruppo di terminazioni nervose che reagiscono agli stimoli nel cervello, con la funzione di sviluppare sensazioni di euforia e ridurre il dolore. Inoltre hanno degli effetti biologici che interessano la termoregolazione, la produzione ormonale, la reazione allo stress, il controllo dell'appetito e la funzionalità del tratto gastrointestinale.[237]
Vengono comunemente definite "l'ormone della felicità", per il loro effetto positivo sull'umore e sul senso di tranquillità ed appagamento, e si crede possano creare una sorta di dipendenza, che spiegherebbe il malessere di una persona abituata a fare attività fisica quotidiana nel momento in cui tale attività manca.

Gli effetti positivi del movimento muscolare si fanno dunque sentire a molteplici livelli più o meno profondi, e oltre ad un accertato benessere fisico esso porta anche un più generale riequilibrio dell'essere nella sua totalità. "Pedalo, quindi sono" scrive Marc Augé[238], e queste parole a mio parere racchiudono una profonda verità. L'attività atavica del muoversi con le proprie energie ed il proprio corpo permette alla persona di acquisire una consapevolezza del proprio essere, immergendola nella profonda esperienza dell'io come entità piena. Il ritmo del proprio andare riunifica ogni parte si sé, facendo risuonare in un'unica armonia il battito del cuore e le emozioni, il respiro e i pensieri, il passato e il futuro, l'io e gli altri. Il movimento diviene dunque essenza fondante dell'io.
Le parole di Augé suonano come ardita eco del monolitico *cogito ergo sum* cartesiano. "Penso, dunque sono", "mi muovo, dunque sono". Forse le due proposizioni, distanziate da tanti secoli ma espressione di verità umane senza tempo, non sono distanti e discordanti come potrebbe sembrare.

> "Se noi osserviamo attentamente un uomo che sta camminando, riusciamo a capire anche il modo in cui egli pensa. Se noi osserviamo attentamente un uomo che sta pensando, riusciamo a capire anche il suo modo di camminare. Se noi osserviamo con attenzione, e a lungo, un uomo che cammina, riusciamo a seguire anche il suo pensiero, la struttura del suo pensiero, come del resto, se noi osserviamo a lungo un uomo che sta pensando, riusciamo a capire anche il modo in cui egli cammina. Si osservi dunque a lungo un pensatore e se ne osservi poi il modo di camminare, o viceversa, si osservi a lungo un camminatore e se ne osservi poi il modo di pensare. Non c'è niente di più rivelatore che vedere camminare un uomo che pensa, così come non c'è niente di più rivelatore che vedere pensare un uomo che cammina; di conseguenza noi possiamo senz'altro dire di vedere come pensa un camminatore, così come possiamo dire di vedere come cammina un

[237] S. Sanchez, *Sul benessere dato dalle endorfine*, 2008, in it.healthnews.com.
[238] Augé 2009, op. cit., p. 63.

> pensatore, poiché noi vediamo camminare il pensatore e pensare il camminatore […]. L'arte del camminare e del pensare si possono denominare in fondo come un'unica arte.[239]

Forse la compenetrazione totale di pensiero e cammino proposta da Bernhard è un po' astratta e di ardua comprensione. Però tale fusione talvolta emerge involontariamente nel nostro linguaggio comune; come quando dietro ad un "ho bisogno di camminare un po'" si cela la necessità di pensare, mentre "ho bisogno di pensare un po'" sottintende che si sta uscendo a fare due passi. Il legame tra movimento e pensiero è innegabile, esperienza umana immediatamente sperimentabile da tutti.
Quando ho bisogno di pensare, cammino, e quando ho bisogno di camminare, non posso evitare di pensare. I pensieri con il ritmo dei passi, del cuore e del respiro, si distendono e si districano. La strada permette ai pensieri di trovare una linearità e di seguire un ritmo, e risulta essere un ottimo strumento per pensare meglio. Allo stesso tempo il movimento lento e muscolare è una condizione che predispone al pensiero. Ollivier ricorda con ironia che non si può evitare di pensare mentre si cammina, mentre se si pensa mentre si guida si rischia di avere un incidente[240]. Pensare con i piedi, benché nel linguaggio comune non indichi una cosa positiva[241], fa bene, e come ricorda un poeta bosniaco[242], Dante ha scritto la Divina Commedia perché andava a piedi.

Tutti i protagonisti e promotori di una mobilità "naturale" senza motore sono d'accordo nel testimoniare i suoi grandi risultati sulla persona. Il fisico ne risente positivamente, la mente è più serena, e viene soddisfatto anche un po' di quel "desiderio di fluidità e leggerezza" insito negli esseri umani indicato da Augé[243].
Thoreau, più di centocinquant'anni fa dichiarava che senza il suo quotidiano vagabondare a piedi nella natura per almeno quattro ore non sarebbe riuscito a mantenersi in buona forma, sia nel corpo che nello spirito[244]. Oggi, in una società che corre molto più velocemente e molto più schiava del motore, il movimento a trazione muscolare e lento risulta ancor più indispensabile per

> essere persone che non annullano i propri corpi, non ne fanno fardelli che frenano la vorticosa immersione nella modernità considerandoli anomalie da tenere a bada, possibilmente in posizione seduta, anche – e soprattutto – nel più rapido degli spostamenti.[245]

---

[239] Thomas Bernhard, cit. in Giancarlo Paba, *Luoghi comuni*, 1998, Milano, Franco Angeli, pp. 52, 53.
[240] Bernard Ollivier, "Camminando si risolve", incontro con Bernard Ollivier, Riccardo Carnovalini e Sergio Valzania, coordinato da Andrea Semplici, 12 novembre 2009, Sala dei Chierici, Biblioteca Berio, Genova.
[241] Le Breton, op. cit., p. 11.
[242] Andrea Semplici cita l'affermazione di tale poeta bosniaco senza indicarne il nome, durante l'incontro "Camminando si risolve", 12 novembre 2009, Sala dei Chierici, Biblioteca Berio, Genova. Si potrebbe trattare di Osip Mandel'Štam, poeta in realtà russo, nelle sue *Conversazioni su Dante* del 1933, citato da Chatwin, *Le vie dei canti*, pp. 304, 305.
[243] Augé 2009, op. cit., pp. 61, 62.
[244] Henry David Thoreau, *Camminare*, 1851, trad. di Maria Antonietta Prina, Milano 1999, SE, p. 14.
[245] De Pascale, op. cit., p.10.

Huxley, nel suo diario di viaggio in India, scrive che se si vogliono davvero vedere le cose, osservandole e facendole proprie, bisogna utilizzare tanto le gambe quanto gli occhi[246]. L'utilizzo delle proprie gambe è fondamentale nella valorizzazione del corpo nella sua interezza, e necessario per acquisire una consapevolezza sul proprio essere perché, come ci ricorda Thoreau, *"ambulatur nascitur, non fit"*[247]. Camminatori si nasce, non si diventa, ma forse ce ne siamo scordati.

1.3. Camminando mano nella mano con spazio e tempo

Nella nostra società spesso il ritmo della vita e i suoi movimenti sono dettati, anche se non sempre ce ne rendiamo conto, da una logica economica che si insinua in ogni aspetto della nostra esistenza. E' la logica del profitto, della programmazione, del valore tangibile, della fretta, del risultato. Tale mentalità produce a mio avviso una forte distorsione sulla realtà, primi fra tutti sullo spazio e sul tempo. Il tempo diviene una entità sfuggente da risparmiare e da non perdere, così si pianifica e si corre tentando di afferrarlo, senza accorgersi del valore che possiede in ogni istante e che viene cancellato proprio nel suo inseguimento. Lo spazio diviene un ostacolo da superare o una superficie da attraversare, e con l'aiuto di mezzi sempre più rapidi e superficiali, si annulla la dipendenza dalle sue forme ma anche la relazione e l'importanza del legame con esso.
David Harvey si riferisce ai "processi che rivoluzionano le qualità oggettive dello spazio e del tempo" e che ci costringono a modificare le nostre modalità di rappresentazione del mondo con il concetto di "compressione spazio-temporale".

> Uso la parola «compressione» perché si può fondatamente sostenere che la storia del capitalismo è stata caratterizzata da un'accelerazione nel ritmo della vita [...] Mentre lo spazio sembra rimpicciolirsi fino a diventare un «villaggio globale» delle telecomunicazioni e «una terra-navicella» di interdipendenze economiche ed ecologiche [...] e mentre gli orizzonti temporali si accorciano fino al punto in cui il presente è tutto ciò che c'è (il mondo dello schizofrenico), dobbiamo imparare a venire a patti con un travolgente senso di *compressione* dei nostri mondi spaziali e temporali.

[246] Brilli, op. cit., p. 105.
[247] Thoreau 1851, op. cit., p. 13.

> L'esperienza della compressione spazio-temporale è interessante, eccitante, snervante e a volte molto problematica, in grado quindi di sollecitare una varietà di risposte sociali, culturali e politiche.[248]

Egli, alla fine degli anni '90[249], svolge un'interessante riflessione sull'attuale rapporto con il tempo e lo spazio, ricercandone le radici in un'analisi dell'esperienza nella storia. Individua nel Rinascimento e nelle elaborazioni delle regole della prospettiva un momento fondamentale nella concezione di tempo e spazio nel mondo occidentale, e ne ripercorre poi lo sviluppo attraverso l'illuminismo, il modernismo e la postmodernità.

Certamente, come risulta anche dall'approfondita analisi di Harvey, la forma del rapporto con lo spazio ed il tempo proposta, o imposta, dalla società attuale, con le sue evidenti e nascoste contraddizioni, deriva da secoli di storia, anche se oggi siamo quasi inconsapevoli della sua stratificata formazione, essendo abituati a trovarcene immersi.

Questa abitudine ad essere inseriti in un sistema di movimento che corre agli ordini dell'illogico modello sociale è mio avviso ciò che provoca in noi la perdita del legame autentico con il nostro tempo e il nostro spazio. Come spiega Illich nella sua critica ai mezzi di trasporto intontiti dalla velocità,

> il passeggero abituale non riesce ad afferrare la follia di un traffico basato in misura preponderante sul trasporto. Le sue percezioni ereditarie dello spazio, del tempo e del ritmo personale sono state deformate dall'industria.[250]

Penso che lo spazio ed il tempo siano i due grandi contenitori in cui tutta la materialità della realtà è inserita. Dunque l'uomo se ne trova inevitabilmente immerso e proprio per questo, come un pesce completamente circondato dall'acqua, non riesce a comprendere appieno la loro natura ed il loro perché.

Credo che comunque sia possibile avvicinarsi alla comprensione di queste entità, ma solamente lasciandosi avvolgere senza aspettative e costruzioni. Le impalcature sociali che ci circondano ostacolano un contatto neutro, profondo e naturale.

Oggi siamo ossessionati dal tempo, e il rapporto che abbiamo con esso appare molto contraddittorio. Da un lato si corre sempre per cercare di guadagnarlo, e si vive con l'impressione di non aver tempo, mentre dall'altro pare che si cerci di riempire di impegni organizzati il cosiddetto "tempo libero", quasi si abbia paura di ritrovarsi soli ad affrontarlo.

---

[248] Harvey, op. cit., p. 295.
[249] David Harvey, *La crisi della modernità*, 1989.
[250] Illich, op. cit., p. 29.

Certamente il tempo che detta le nostre corse ed i nostri impegni è quello scandito dalle lancette dell'orologio, l'invenzione geniale che ha permesso di misurarlo sempre più precisamente e che tanto ha lasciato la sua impronta nell'esistenza dell'uomo. Noi non possiamo renderci conto di quanto questo strumento abbia segnato la nostra vita e la nostra mente. Seiwert ritiene che siano stati gli orologi meccanici ad aver dato all'uomo "un nuovo ordine temporale, innaturale e lineare"[251]. Certamente ci hanno dato la fretta. La fretta è correre dietro al tempo cercando di guadagnarlo, ma, come dice Thomas Hylland Eriksen,

> è impossibile dire con esattezza che cosa sia questo tempo risparmiato, perché il nostro tempo meccanico, quello segnato dall'orologio, è vuoto e astratto.[252]

Il tempo vissuto a ritmi scanditi dalla macchina illogica di una società di fretta risulta essere proprio vuoto. Viviamo immersi in schemi che inscatolano e misurano il tempo, ma il risultato è che una volta imbrigliato perde la sua essenza e smette di essere il vero tempo. Quante volte si sente ripetere con sincera preoccupazione e forse delusione che chi viene bocciato a scuola o chi si accorge di aver sbagliato università ha irrimediabilmente perso un anno. L'anno accademico viene sostituito con arroganza all'anno di vita. Si confonde il tempo reale, che vale davvero, con il tempo scandito dalla struttura che, per quanto importante nell'organizzazione della società, in fondo è solo una formalità.
Il problema è che questa confusione incide profondissimamente sulla nostra vita e sulla nostra felicità.
Un altro esempio di una struttura considerata normale e giusta che detta il nostro muoverci frettoloso e distorce il rapporto con il tempo è il lavoro. Lavorare per l'uomo è importante e vitale, ma una sistema lavorativo che rinchiude la maggior parte delle persone in orari scanditi ed imposti per una grande fetta di vita è innaturale. Il lavoratore sente il peso del furto di tempo che è costretto a subire, ma nello stesso tempo si istaura inconsapevolmente in lui un rapporto di dipendenza con la gestione esterna del suo tempo. Si rischia di divenire incapaci di gestire una relazione diretta con il proprio tempo. Credo dipenda da questo la depressione post-pensione e la necessità di inscatolare e riempire il tempo libero che contagia molte persone.
Purtroppo anche nei bambini oggi si può osservare una tendenza sempre maggiore alla mancanza di capacità di trovarsi liberi nel proprio tempo e viverlo serenamente da soli, fuori dalle strutture organizza-tempo.
Siamo così abituati a vivere in un tempo misurato e distorto che entrare in contatto con il tempo vero ci mette paura. Si tratta dell'*horror vacui* di cui parla anche Gaia De Pascale, riflettendo sul nostro

[251] Seiwert, op. cit., p. 14.
[252] Eriksen, op. cit., p. 35.

modo di viaggiare. La scrittrice spiega di come, in un viaggio organizzato, l'annuncio delle "fatidiche ore «libere»" porti spaesamento e paura nei partecipanti[253].

Nel viaggiare lentamente questo è un rischio che generalmente non si corre, poiché il tempo risulta sempre "libero". I piedi, la bicicletta, l'autostop e gli altri mezzi di trasporto che lasciano spazio alla lentezza non hanno nessun tabellone degli orari, non si hanno tempi previsti da seguire e si può così immergersi nel tempo ed assaporarne il gusto, imparando a riscoprire la pazienza. Ci si rende conto naturalmente di non aver bisogno dell'orologio, poiché, come ricorda Seiwert,

> prima che le innovazioni tecnologiche annunciassero l'era industriale, il ritmo dell'«orologio interiore» degli uomini veniva regolato dagli elementi naturali. [...] Ora si avverte l'esigenza di un ritorno a un ordine temporale naturale, all'interno del quale è possibile «darsi tempo».[254]

Il tempo di cui sempre più si avverte l'esigenza nella nostra società frettolosa e impaurita è il tempo reale, scandito dal ritmo dei bisogni fisiologici dell'uomo e dalla realtà che lo circonda. Un tempo in cui anche i desideri e le scelte abbiano di nuovo il tempo di esistere e la possibilità di manifestarsi liberamente.

Viaggiare con lentezza può essere un'ottima "palestra" per rientrare in contatto con il tempo, riscoprirne il valore e riabituarsi ad esserci immersi da protagonisti, per poi riuscire a liberarlo dalle scatole svuotanti che la società gli impone.

Lo stesso "allenamento" ci porta a riacquisire un rapporto autentico anche con lo spazio, poiché nel muoversi lentamente sia l'organizzazione del tempo che quella dello spazio hanno contorni molto più labili, e non devono rientrare forzatamente in scatole già costruite, adattandosi invece gentilmente alle esigenze dei protagonisti del movimento.

Anche la nostra relazione con lo spazio subisce la distorsione causata dalla mentalità frettolosa e inscatolatrice della nostra società, e ciò è reso evidente dalla sua contraddittorietà. Infatti se da un lato lo spazio risulta sempre più accessibile e conoscibile grazie alle possibilità offerte dalla mobilità, dall'altro conosciamo sempre meno lo spazio reale.

I mezzi di trasporto e la tecnologia hanno permesso di superare lo spazio vissuto come barriera, rendendolo sempre più stretto. L'accessibilità e la vicinanza si associano nella nostra mente anche a luoghi lontani che un tempo erano visti come praticamente irraggiungibili. Le grandi possibilità di movimento, la facilità di diffusione delle notizie e l'arricchimento dei mezzi per testimoniare la realtà lontana hanno aumentato moltissimo la conoscenza di ogni luogo della Terra.

---

[253] De Pascale, op. cit., p. 49.
[254] Seiwert, op. cit., p. 14.

Abituati però a conoscere la realtà attraverso libri, schermi, fotografie, finestrini, rappresentazioni cartografiche e strumentazioni infallibili abbiamo appiattito lo spazio reale nella superficie fittizia dell'immagine, illudendoci che questa sia la forma reale della conoscenza. Siamo sommersi da immagini che imprigionano, disegnano e misurano lo spazio, ma come per il tempo il risultato è che una volta appiattito perde la sua essenza e smette di essere il vero spazio, come ci ricordano anche le parole di Bourdieu:

> come la mappa sostituisce lo spazio discontinuo e irregolare delle strade concrete con lo spazio continuo e omogeneo della geometria, così il calendario [o, come visto prima, la misurazione del tempo attraverso l'orologio] sostituisce con un tempo lineare, omogeneo e continuo il tempo concreto che è fatto di isole di durata incommensurabile, ciascuna con il proprio ritmo.[255]

Un tempo lo spazio terrestre non era conosciuto nei dettagli, ci si muoveva ma senza sapere con la precisione dettagliata del GPS che cosa si sarebbe incontrato. Non si conosceva lo spazio esatto della misura scientifica, ma si attraversava lo spazio vero.

Oggi ci sembra di conoscere e di avere a portata di mano ogni angolo dello spazio. L'esotico e il lontano non sono più sconosciuti e circondati dall'alone misterioso che li dipingeva con mirabolanti fantasticherie. Il nostro movimento è guidato da mezzi di trasporto che fin dalla partenza sanno esattamente ogni loro posizionamento nello spazio, dal punto d'arrivo al tragitto. Anche nei viaggi in automobile l'imprevedibilità della strada e il dubbio sono sempre più ridotti dall'uso massiccio dei navigatori satellitari.

Ma quel che sembra essere sempre più a portata di mano, dalla nostra mano è in realtà sempre più distante. Di quel lontano che un tempo si faceva immaginare con la fantasia oggi se ne conosce un'immagine precisa. Ma la fantasia ha lasciato posto allo stereotipo, e la convinzione di conoscere non ci permette più di immergerci davvero nell'esotico con la sua diversità. Anche quando lo raggiungiamo fisicamente, è come se non entrassimo nello spazio reale del lontano, ma nell'immagine che è stata ormai stampata nella nostra mente. Spostandoci sappiamo esattamente la nostra collocazione nello spazio, ma ci dimentichiamo di attraversarlo davvero.

Abituati a muoverci con mezzi e ritmi che scollegano dallo spazio reale, tutto ci pare vicino ma perdiamo la conoscenza pratica e la cognizione reale delle distanze e delle nostre possibilità di movimento. Come riassume egregiamente Illich, l'uomo attuale

[255] Bourdieu, cit. in Harvey, op. cit., p. 309.

> drogato dal trasporto, non ha più coscienza dei poteri fisici, psichici e sociali che i piedi di un uomo posseggono. […] Non sa più affrontare da solo le distanze. Lasciato a se stesso, si sente immobile.[256]

Muoverci lentamente ci permette di riscoprire questa mobilità perduta, di riacquisire un rapporto differente con lo spazio e con il tempo, forse più armonioso, che fa apprezzare maggiormente il valore di entrambi. Difatti, mentre la corsa strutturata e illogica della società svuota spazio e tempo della loro essenza, un movimento lento ci impone una loro più acuta percezione. Augé individua in tale imposizione il merito del ciclismo[257], ma credo che l'affermazione si possa estendere a tutta la mobilità lenta.
Una maniera di muoversi naturale ed armoniosa

> permette alla gente di creare un nuovo rapporto tra il proprio spazio e il proprio tempo, tra il proprio territorio e le pulsazioni del proprio essere, senza distruggere l'equilibrio ereditario.[258]

Osservando gli squilibri e le contraddizioni esistenti nell'attuale rapporto dell'uomo con il suo spazio ed il suo tempo, la creazione di un modello di legame differente pare indispensabile ed urgente. E questa nuova relazione può nascere proprio dallo scoprirli come ottimi compagni di viaggio.

1.4. Permeabilità compenetranti: la danza dei sensi sul mondo

I sensi hanno una importanza vitale nella nostra esistenza, perché sono i punti di contatto tra l'io e il non-io, tra il dentro e il fuori, canali della nostra conoscenza e dell'interazione con la realtà. Tutti i sensi contribuiscono a formare la completezza dello scambio, anche se agiscono su piani differenti ed implicano un diverso livello di interazione.
In base al funzionamento degli organi sensoriali si può riconoscere nei diversi sensi un grado differente di coinvolgimento del corpo nella relazione. La vista è il senso che mantiene il distacco maggiore, in quanto gli occhi percepiscono forme e colori grazie alla luce, ma senza alcun

[256] Illich, op. cit., p. 29.
[257] Augé 2009, op. cit., p. 62.
[258] Illich, op. cit., p. 59, riferendosi all'effetto della bicicletta.

contatto[259]. Nell'udito si ha un incontro minimo, poiché le onde sonore, propagandosi nell'aria, raggiungono gli organi uditivi e, trasmettendo la vibrazione, permettono la percezione del suono. Con l'olfatto aumenta la materialità del contatto, poiché a raggiungere l'apparato olfattivo sono particelle trasportate dall'aria, sostanze chimiche volatili o gas. I recettori tattili sono distribuiti su tutta la pelle e recepiscono stimoli prodotti dal contatto della superficie cutanea con la realtà esterna. Nel senso del gusto l'interazione è ancor più intima, dal momento che la percezione avviene all'interno del corpo.

La nostra epoca è caratterizzata dalla forte predominanza della vista nella relazione con la realtà, il senso che funziona con il minor contatto tra corpo ed esterno. L'epoca dell'immagine, della televisione, del computer, di internet, del videofonino, dove la conoscenza e il contatto con l'altro e con l'altrove avvengono spesso attraverso uno schermo. Uno schermo ben più evoluto del lontano cinematografo, con una capacità di riproduzione di colori e suoni spaventosamente realistica, che porta vantaggi enormi nelle capacità di conoscenza, con la controindicazione però di proporre un'immagine che a volte sostituisce la realtà e rende apparentemente superflua l'esperienza diretta.

Anche nel movimento il dominio della vista è evidente. I mezzi di trasporto sempre più ermetici lasciano il finestrino come unico punto di contatto con l'esterno, e la velocità aumenta questa sintesi riduttiva applicata nella percezione.

> L'aumento progressivo della velocità costringe il guidatore a ripararsi dietro schermi sempre più avvolgenti – gli occhialoni, la capotta, il parabrezza – e infine a rannicchiarsi con il corpo nel corpo della vettura lasciandosi proteggere da ogni parte.[260]

Bocconi descrive come il muoversi dentro ad un mezzo sigillato, che può essere ad esempio l'automobile, renda spettatori e cancelli la sensazione di contatto. La relazione con la realtà ed il sentirsi *nella* scena vengono recuperati secondo l'autore ad esempio viaggiando in moto, poiché con tale mezzo la cornice non c'è più e la sensazione di presenza diviene travolgente.

> E' incredibile quel cemento che sibila a dieci centimetri dal tuo piede, lo stesso su cui cammini, ed è proprio lì, così sfuocato eppure così vicino che col piede puoi toccarlo quando vuoi – un'esperienza che non si allontana mai dalla coscienza immediata. […]
> Il motociclista non ha l'illusione della protezione della scatola di metallo intorno, non si può distrarre; forse anche questo rende l'esperienza così vitale e gioiosa.[261]

[259] Si ricordi che le onde luminose sono le uniche che possono propagarsi anche nel vuoto.
[260] Brilli, op. cit., p. 106.
[261] Bocconi, op. cit., p. 113.

L'esperienza diviene a mio parere ancor più di connessione profonda muovendosi a piedi o con un mezzo a trazione muscolare, poiché si hanno una struttura e una velocità adeguate ad aprirsi alla realtà e allo spazio attraversato con i cinque sensi, e non solo. L'attivazione feconda di tutti i sensi rende permeabili al territorio, permettendo una compenetrazione e una interazione proficue.
Tutti i sensi quando il corpo è in movimento a contatto con la realtà risultano più attivi rispetto ad una situazione statica e di tranquillità, poiché devono analizzare l'ambiente che attraversano e ricevono stimoli continui. "Il viaggio funziona come certe droghe: acuisce i sensi, li risveglia, li stupisce", e anche se spesso la predominanza della percezione è posseduta dalla vista, seguita dall'udito, bisogna ricordare l'importanza di molte informazioni che passano attraverso canali più sottili[262]. Lentamente abbiamo il tempo di valorizzare maggiormente ogni senso, ed attraversare lo spazio attivamente allacciando con esso una relazione.

> Alle volte mi coglie il dubbio che gli automobilisti non sappiano che cosa sia l'erba, o come siano i fiori, perché non li hanno mai visti, non ci sono mai passati vicino con lentezza[263]

diceva Clarisse, ricordandoci come la lentezza permetta di *vedere* davvero, dando il tempo di osservare i particolari e notare i dettagli. Quando ci muoviamo lentamente i nostri occhi si posano sulla realtà senza fretta, dandoci l'opportunità di conoscere più profondamente ciò che ci circonda, di avere uno sguardo più attento e critico, di scoprire la bellezza nascosta nei piccoli particolari.
E' quel che esprimono bene le parole di Serafino, quando il suo lento carretto viene superato da una sfrecciante automobile velocissima con a bordo tre signore:

> Avete inventato le macchine? E ora godetevi questa e consimili sensazioni di leggiadra vertigine. […] Io invece, ecco qua, posso consolarmi della lentezza ammirando a uno a uno, riposatamente, questi grandi platani verdi del viale, non strappati dalla vostra furia, ma ben piantati qua, che volgono a un soffio d'aria nell'oro del sole tra i bigi rami un fresco d'ombra violacea: giganti della strada, in fila, tanti, aprono e reggono con poderose braccia le immense corone palpitanti al cielo.[264]

Giancarlo Paba, rifacendosi agli studi di Gibson sull'approccio ecologico alla percezione visiva, spiega come la visione sia un complesso di interazioni tra occhio, corpo, movimento e ambiente che danno la capacità di leggere il mondo e costruire di conseguenza una immagine della realtà,

---

[262] Ivi, p. 36.
[263] Bradbury, op. cit., p. 10.
[264] Luigi Pirandello, *Quaderni di Serafino Gubbio Operatore*, 1925, in *Tutti i romanzi*, vol. 2, a cura di Giovanni Macchia, Milano 1979, Arnoldo Mondadori editore, pp. 566, 567.

influenzata anche da attese, memoria, cultura, fini e intenzioni[265]. La lentezza è essenziale per creare con il nostro sguardo una immagine della realtà che non sia sfuggente e falsata dal suo scorrere troppo rapido, e ci permetta di conoscerla nella maniera più realistica possibile.

Ma per una costruzione completa del mondo, come spiega Paba, c'è bisogno di rivalutare la funzione degli altri sensi, ed arrivare così alle *sensous geographies* di Paul Rodaway, che analizzano la costruzione dei paesaggi tattili, gustativi, olfattivi e sonori che strutturano il nostro ambiente[266]. Ovviamente i paesaggi sensoriali non sono comparti separati della realtà, poiché i sensi cooperano nella costruzione attiva delle percezioni.

I suoni della realtà che attraversiamo spesso sono coperti dal rumore del motore e comunque attutiti dalla barriera che ci divide dall'esterno, comodi dentro al mezzo di trasporto. Camminare, o pedalare, o muoversi senza motore, permette di riscoprire i suoni e *sentire* la realtà. Gaia De Pascale afferma che "ciascun ambiente si configura come un insieme di toni e rumori che ne caratterizzano i rivolgimenti storico-sociali e geografici"[267], dunque con l'udito possiamo conoscere la realtà naturale ed antropica dello spazio che ci circonda.

Spesso la nostra vita è immersa nell'abbondanza sonora e, come scrive Paba, il paesaggio sonoro della modernità è costituito da un impasto sonoro continuo[268]. La musica, la televisione, il traffico; suoni e rumori nelle nostre case e nei nostri insediamenti, soprattutto se grandi città, invadono quasi ininterrottamente le nostre orecchie. Ci sono però dei suoni che abbiamo perduto, e muoversi lentamente può essere una buona occasione per riscoprirli, perché i mezzi muscolari sono silenziosi ed inoltre spesso permettono di passare da luoghi meno trafficati.

C'è una storiella che racconta di un monaco in visita da un amico in una grande città. In una strada molto trafficata, egli sostiene di sentire il canto di un grillo. L'amico non sente nulla, e rimane sbalordito quando il monaco, cercando e seguendo il suo udito, trova davvero un grillo. L'amico cittadino è convinto che sia merito dell'udito finissimo del monaco, senso sviluppato maggiormente grazie alle pratiche meditative e all'allenamento. Allora il monaco si mette una mano in tasca e lascia cadere per terra una monetina, che tintinna sul marciapiede, molto più flebilmente del canto del grillo. Ma l'amico e tutti i passanti attorno si voltano.

Il nostro udito va allenato alla percezione dei suoni, e la mobilità lenta può aiutarlo a scoprire la bellezza di rumori a cui non è più molto abituato. Compreso il silenzio. Il silenzio molte volte viene coperto di suoni, quasi faccia paura o sia un ospite indesiderato da nascondere. Padre Stefano Roze si chiede come mai gli uomini si costruiscano un mondo di baccano, arrivando così ad avere il

---

[265] Giancarlo Paba, *Luoghi comuni*, 1998, Milano, Franco Angeli, p. 60-62.
[266] Paul Rodaway, *Sensous Geographies: Body, Sense and Place*, 1994, cit. in Paba, op. cit., p. 63.
[267] De Pascale, op. cit., p. 97.
[268] Paba, op. cit., p.66.

chiasso nella pelle, prima di testimoniare con la sua esperienza e le sue parole l'importanza del silenzio nel conseguimento di gioia e pace[269].

Sono d'accordo nel ritenere il silenzio un elemento fondamentale della nostra vita, quanto la comunicazione, e credo che il camminare o pedalare in silenzio, lontano dai rumori e dai motori che solitamente invadono il nostro movimento, da soli o al fianco di compagni di strada, può farci sentire con una profondità differente la realtà che ci sta attorno e dentro.

La realtà ha anche un odore, un'infinità di fragranze differenti che si mescolano e si intrecciano nel nostro naso, creando immagini, sensazioni ed esercitando forti impulsi sui nostri ricordi. L'olfatto è forse il senso più primitivo e più animalesco dell'uomo, come ci ricorda anche Gaia De Pascale[270], e ci permette di fiutare l'ambiente circostante, soprattutto se nuovo. Gli odori, anche se l'utilizzo dell'odorato oggi è un po' atrofizzato, ci permettono di capire molto di ciò che ci circonda, e di sentirne la familiarità o l'estraneità. Accade che quando si arriva in un posto lontano fisicamente e culturalmente dalle nostre abitudini se ne riconosca la distanza nella sintesi di un odore peculiare, che pare impregnare ogni cosa e che si sedimenta nella memoria legato eternamente con tale luogo.

> Il viaggio, quello vero, è fatto di odori. L'odore di terra inzuppata dell'Africa dopo le piogge, l'odore che trafigge certe strade di Bangkok, l'odore di grasso delle città del Medio Oriente, il tanfo di marcio di Bombay, quello dell'umidità salmastra dei mari del nord, l'odore di sabbia arida del Sahel, quello di foglie bagnate dei tropici, o del fieno appena tagliato o di una guayava appena morsicata. Gli odori, poi, come la musica muovono i ricordi, ma la mente non ha odore. E casa tua ha sempre il solito odore, il tuo[271].

E anche la tua auto, mi permetto di aggiungere alle parole di Aime, ha sempre lo stesso odore, anche mentre si muove lontano da casa.

Per sentire l'odore della realtà, è necessario essere immersi nella sua aria, dimora impregnata o sfiorata di profumi, tanfi, aromi, essenze, miasmi, zaffate. I piedi o la bicicletta permettono di passare nell'aria di ogni luogo, e di sentire, volenti o nolenti, tutto l'odore della realtà, in un'aria non-condizionata, senza che finestrini chiusi o *arbre magique* si mettano di mezzo.

Pensando al senso del tatto, siamo portati ad immaginare automaticamente il tocco delle mani, dimenticando che tutta la superficie del nostro corpo è a contatto con ciò che ci circonda. Fermi o in movimento, non smettiamo mai di sentire la realtà con la nostra pelle. "Tastare" la realtà significa sentire la conformazione del suolo sotto i piedi, l'umidità sul corpo, il sole caldo sul viso, il

[269] Roze, op. cit., p. 140.
[270] De Pascale, op. cit., p. 101.
[271] Aime, op. cit., p. 59.

vento “nelle ossa”, la frescura dell’ombra sulla testa, e anche scivolare, rabbrividire, scottarsi, sfiorare, bagnarsi, appoggiarsi, sudare, sentire piacere e dolore. Gaia De Pascale ribadisce che “la pelle partecipa fino in fondo dello spessore della realtà”, facendoci mettere alla prova le cose del mondo e le nostre possibilità e i nostri limiti[272].

> “Sono sempre pazza, sapete. La pioggia ha un buon sapore, è bello sentirsi toccare dalla pioggia. Mi piace camminare sotto la pioggia” “Non posso dire che a me piaccia molto” “Sfido io, non avete provato mai!” “Infatti non ho mai provato”[273]

Muoversi lentamente ci offre la possibilità di sperimentare appieno la realtà “sulla nostra pelle”, di provare, come non aveva mai fatto Montag, a camminare sotto la pioggia. Come testimonia anche David Le Breton, il cammino ci mette a contatto con caldo e freddo, pioggia e vento, facendoci provare esperienze corporee di relazione con la realtà[274], e facendoci anche riscoprire l’umiltà nel riconoscere la nostra vulnerabilità e nel ricordare che la realtà “tocca” tutti alla stessa maniera.

Il sapore dei luoghi attraversati ha una grande importanza, anche se questo senso non è molto considerato, soprattutto in relazione al movimento e al viaggio. In realtà, come ricorda De Pascale, il cibo è un linguaggio, e lasciarsi toccare dai sapori della realtà attraversata è un ottimo modo per conoscerla ed entrare in contatto anche con gli abitanti[275]. Il nostro gusto è abituato ai sapori che ci sono più comuni, e spesso abitudini culinarie lontane dalle nostre stupiscono e talvolta infastidiscono i nostri sensi. Il gusto credo sia un senso che va educato a scoprire sapori nuovi, per non fossilizzarsi sulla consuetudine e rimanerne assuefatto senza apertura al nuovo.

I sapori e la cucina dicono molto di ogni realtà, e quindi, benché possano nauseare o estasiare, vale la pena non lasciarsi sfuggire i gusti caratteristici della realtà attraversata, per permettere un contatto più profondo con culture e popolazioni. Inoltre i sapori, con il loro grande potere evocativo,hanno un inevitabile effetto sull’individuo, stimolando la mente, risvegliando pensieri e ricordi. Il sapore di una semplice madeleine può far nascere un intero libro[276].

Dunque quando siamo in movimento dobbiamo prestare attenzione all’importanza del gusto. Il modo di spostarci influisce enormemente sulle possibilità che abbiamo di una “degustazione” autentica e genuina della realtà che attraversiamo, poiché ogni mezzo di trasporto fornisce un contesto e un livello di contatto differenti. Il cibo preconfezionato consumato sul sedile di un aereo

---

[272] De Pascale, op. cit., p. 94.
[273] Bradbury, op. cit., p. 25.
[274] Le Breton, op. cit., p. 100.
[275] De Pascale, op. cit., pp. 87, 88.
[276] Si ricordi il romanzo di Proust, *À la recherche du temps perdu* (*Alla ricerca del tempo perduto*), scritto all’inizio del Novecento, in cui il sapore della madeleine risveglia i ricordi e dà l’avvio alle riflessioni che costituiscono l’opera.

avrà un sapore molto diverso del piatto gustato al tavolo con la famiglia che ci ha ospitato incontrata lungo il cammino.

Muovendoci lentamente passiamo dentro i luoghi, dove il loro vero sapore è molto più accessibile, e abbiamo più possibilità di fermarci ad assaggiare anche con il gusto una parte di realtà che ci ha attirato con il profumo, o con l'aspetto, o con i suoni. La lentezza ci permette anche di incontrare ed assaporare i frutti liberi[277] che crescono al bordo della strada, e di scoprire e testare i gusti differenti dell'acqua di rubinetti, fontane, fontanelle, sorgenti. Lungo la strada ci sono molti sapori sconosciuti o dimenticati, ed è importante recuperare la capacità di "gustare" il nostro viaggio.

In movimento dunque riceviamo moltissimi stimoli che solleticano o schiaffeggiano i nostri cinque sensi, mettendoci in contatto con la realtà e permettendoci di viverla e di conoscere. Ma il mondo che attraversiamo e con cui interagiamo non entra in contatto solamente con i nostri cinque sensi convenzionali.

Sicuramente quando interagiamo con l'altrove e con l'altro entrano in gioco parti di noi che vanno oltre i cinque sensi. C'è una sorta di sesto senso che ci guida e ci fa conoscere, che fa scaturire in noi emozioni positive o negative, che ci permette di sentire o meno un'empatia con i luoghi e le persone. Come nel muoversi i nostri occhi vengono intrisi dalle immagini, le orecchie colpite dai suoni, il naso invaso dagli odori, la pelle toccata dall'ambiente, le papille gustative arricchite dai sapori, così anche il nostro sesto senso viene coinvolto dalla realtà per mezzo di tutti gli altri cinque sensi e più. E forse quando, una volta fermatisi, tutti i sensi rilasciano il ricordo della loro immersione nella realtà, l'impronta del sesto senso è quella più marcata.

Forse è questo sesto senso che ci permette di entrare in contatto con ciò che Lidia Decandia definisce le "anime dei luoghi", spiegando di intuire che i luoghi non sono

> supporti passivi in cui collocare qualsiasi contenuto, ma quasi delle vere e proprie materie viventi dotate di una propria unicità, dei territori "intelligenti" esito di storie intessute tra uomini e ambienti.[278]

Non addentrandosi qui nella irrisolvibile discussione sull'esistenza o meno di questa anima dei luoghi, è interessante ricordare semplicemente come sia sempre stata presa in grande considerazione nella scelta dei luoghi per erige edifici religiosi, per fondare insediamenti e costruire dimore. Nella nostra società attuale, figlia dell'illuminismo e della scienza, questa pratica è andata perduta, non riuscendo ad entrare nelle scatole con misure precise della razionalità. In altre culture l'attenzione

[277] Ricordiamo qui il progetto "Caco Libero", che si batte per il diritto di tutti i frutti liberi di essere mangiati da chiunque passi accanto.
[278] Lidia Decandia, *Anime di luoghi*, 2004, Milano, Franco Angeli, p. 15.

all'anima del luogo è ancora forte e determinante nel posizionamento delle attività umane nel territorio.
E' necessario però immergersi nei luoghi lentamente, senza fretta, per poterne cogliere l'anima, come dichiara Lidia Dacandia:

> ho attraversato con lentezza questo spazio "animato e pulsante", impossibile da conoscere attraverso un sapere analitico e, per comprendere qualcosa, mi sono fermata piuttosto ad ascoltare le tante "voci" che salivano dalla terra producendo "messaggi, lamenti e rimproveri".[279]

Che si riconosca o meno la presenza di una vera e propria anima o una energia viva nei luoghi, la velocità e la maniera con cui si attraversa la realtà incidono sulla nostra partecipazione in essa e sul grado di empatia e di compassione provate. Per questo Tiziano Terzani, al ritorno a casa dopo il lungo anno passato a viaggiare senza volare, scrive:

> quel che non riuscii a togliermi di dosso era il ricordo inquietante di quella enorme massa di umanità disperata, disorientata, avida e adirata che, dal Vietnam alla Cina, dalla Mongolia alla Russia, mi ero lasciato dietro.
> Avessi viaggiato in aereo, non l'avrei mai vista.[280]

Avesse viaggiato in aereo, non avrebbe mai visto quella realtà, non l'avrebbe mai annusata, né l'avrebbe sentita sulla sua pelle, né sarebbe stato circondato dai suoi suoni, né avrebbe assaggiato i suoi gusti, né avrebbe lasciato che toccasse se stesso tanto da seguirlo fino a casa.

Il viaggiatore spesso corre il rischio di lasciarsi trasportare come una merce imballata, rinunciando "ai propri sensi, alla propria indipendenza"[281]. E' necessario conoscere la realtà per prenderne consapevolezza, immergendosi totalmente e lentamente in essa e lasciando che imbeva tutti i sensi. Perché, come ci ricordano le belle parole di Aime che chiudono il suo libro *Sensi di viaggio*,

> la mente non ha nessuno dei cinque sensi. Nessuno. Sono i sensi a comandare la mente. E hanno bisogno di movimento, come la lampadina di una bicicletta. Bisogna muoversi per far girare la dinamo. Muoversi, muoversi, muoversi verso quell'orizzonte che non è mai abbastanza vicino, eppure segna il limite del nostro sguardo.[282]

---

[279] Ivi, p. 16.
[280] Terzani, op. cit., p. 367.
[281] Ida Hahn-Hahn, cit. in Schivelbusch, op. cit., p. 72, nota 8.
[282] Aime, op. cit., p. 115.

1.5. Cibo per l'anima

Il cammino, con la sua lentezza e la sua fatica, fin dai tempi più remoti ha un ruolo importante nelle religioni che si sono susseguite e stratificate su tutta la terra nella storia. Così, in tempi e luoghi molti distanti, in tradizioni religiose molto differenti, il cammino è stato ed è un protagonista importante delle pratiche della fede, sotto forma di pellegrinaggio, di processione, di penitenza, di metafora, di via da seguire.

Il Gautama Buddha dichiara che non è possibile percorrere la via prima di essere diventati la Via stessa[283]. L'importanza di divenire Via anziché Viandante si può leggere anche nel *Kashf al-Mahjub*, un manuale islamico sufista che spiega la dedizione dei dervisci per la pratica della *siyaha*, cammino utilizzato per slegarsi dal mondo e unirsi a Dio[284]. I pellegrinaggi verso luoghi sacri costellano molte culture religiose; nella Grecia classica i pellegrini si muovevano verso i luoghi sacri per ricevere i responsi degli oracoli, i cristiani percorrono vie che, dopo l'epoca d'oro durante il Medioevo, stanno subendo una forte rivalutazione attuale, il pellegrinaggio alla Mecca per i musulmani è fondamentale, in quanto è uno dei cinque pilastri dell'islam. Per i monaci dell'India antica la vita errante è obbligatoria. Numerose tradizioni religiose prevedono il viaggio a piedi come prova iniziatica.[285]

Certamente il forte radicamento ricorrente del camminare nelle religioni non è casuale. Credo ci sia un forte legame tra il cammino e la spiritualità, che riesce ad andare oltre le strutture religiose differenti, proprio perché universale. David Le Breton spiega che l'atto del camminare immerge l'uomo in una forma attiva di meditazione[286]. Ci ritroviamo nella realtà, a contatto diretto con noi stessi e con ciò che ci circonda, in una condizione privilegiata favorevole all'ascolto e alla conoscenza, e dunque anche al rapporto con il trascendente o divino.

D'altronde fin dall'antichità il cammino è legato all'attività del pensiero, all'interrogazione sulla realtà, alla meditazione e alla filosofia. Nell'antica Grecia, culla della filosofia, come riporta Rebecca Solnit, il legame tra pensare e camminare è certamente ricorrente. La scuola aristotelica ateniese veniva chiamata "peripatetica", nome derivante dal *perípatos*, ovvero il colonnato o passeggiata presente nel liceo, dove venivano impartiti gli insegnamenti[287]. Anche il nome degli stoici deriva dal nome del portico dove i filosofi passeggiavano e conversavano, la *stoà*[288].

---

[283] Chatwin 1987, op. cit., p. 239.
[284] Ivi, p. 240.
[285] Maffesoli, 1997, cit. in Michel, op. cit., pp. 70, 71.
[286] Le Breton, op. cit., p. 9.
[287] Felix Grayeff, *Aristotele and his school: an inquiry into the history of the peritatos*, 1974, cit. in Solnit, op. cit., p. 16.
[288] Solnit, op. cit., p.17.

Il cammino resta radicato nella pratica filosofica, e la testimonianza dei filosofi camminanti è universale, senza connotazioni determinanti di luogo, periodo storico o corrente. Si può ricordare il cammino di Socrate o di Kierkegaard, di Nietzsche o di Wittgenstein, di Rousseau o di Kant, di Hegel o di molti altri pensatori celebri che vivevano il movimento fisico come motore o compagno del movimento della loro mente. Dunque i filosofi sono ed

> erano spesso mobili, come molti di coloro la cui prima lealtà va alle idee. Può darsi che la lealtà ad un qualcosa di immateriale come un'idea separi i pensatori da quanti legano le propria lealtà alle persone e ai luoghi, perché la lealtà che a questi ultimi funge da ancora, sospingerà spesso i primi di luogo in luogo. E' un attaccamento che richiede distacco. E inoltre: le idee non sono una messe prevedibile o popolare come, per esempio, il grano, e chi le coltiva deve spesso muoversi di continuo alla ricerca di sostentamento e anche di verità.[289]

Non sono d'accordo completamente con le parole di Rebecca Solnit.
Quello del filosofo, inteso come chi si dedica all'indagine della ragione rivolta alla conoscenza dei problemi fondamentali della vita[290], è un "mestiere" diffusissimo, direi universale, poiché credo sia insito nell'uomo domandarsi da dove viene, come funziona e dove andrà, ed interrogarsi sul senso dell'esistenza e della realtà in cui si trova immerso, più o meno consapevolmente. Tali questioni a mio parere non sono astratte ed immateriali, come scrive la Solnit, bensì sono intrise della più profonda e disarmante concretezza della realtà.
Ed è per questo che il cammino, atto che immerge completamente nella realtà - interiore, del proprio corpo, dell'altro e dell'altrove - può risultare importante per il filosofo. Non è la lealtà alle idee che porta a muoversi, ma il muoversi che porta al pensiero e alla riflessione. E quando lo si sperimenta, si sente il bisogno di muoversi ancora, per non perdere il contatto con la realtà, per immergersi nelle sue molteplici e variegate forme che aprono la mente, per non far mancare il pane a quella parte di sé - venga chiamata anima, o spirito, o natura incorporea, o io pensante, o come si voglia - alla quale per vivere e crescere non basta il grano reale.
Il geografo e viaggiatore Giacomo Corna-Pellegrini, spiega come il muoversi sia

> desiderio inesauribile di novità, ma forse [...] anche desiderio di un confronto, che aiuti a capire meglio noi stessi, quel piccolo ruolo che ognuno ha da svolgere, in mezzo a tanta varietà di uomini e di cose.[291]

[289] Ivi, p. 16.
[290] Secondo la definizione data dal dizionario fondamentale della lingua italiana, 1994, De Agostini, Novara.
[291] Giacomo Corna-Pellegrini, *Conoscersi viaggiando*, 1999, Roma, Meltemi Editore, p. 117.

Il movimento autentico può davvero aiutare nella comprensione del mistero della realtà, facendo un po' di luce su noi stessi e sul senso della nostra vita.

Duccio Demetrio, nel sottotitolo di un capitolo del suo libro *Filosofia del Camminare*[292], definisce la filosofia come una malattia che ci guarisce. Io trovo tale espressione molto calzante anche per indicare il cammino e il movimento lento. Le innumerevoli ricchezze che racchiude il cammino una volta assaggiate ci stregano e non ci permettono più di farne a meno.
Abbiamo bisogno della strada, della fatica, della vulnerabilità del nostro io esposto alla natura, della lentezza, della solitudine, della prova, del ritmo dei passi in cui liberare i pensieri, del sudore sulla fronte, della pazienza. Diviene realmente una sorta di patologia, di dipendenza. Questo proprio perché si tratta di una malattia che ci guarisce. Cura le ferite, da pace alle domande irrisolte, distende i pensieri, amplifica la nostra armonia con il mondo. Insomma, è proprio un ottimo cibo per la nostra anima.

Come ricorda Bernard Ollivier, "camminare non è un'attività fisica, ma spirituale"[293]. Per questo motivo diviene strumento nelle innumerevoli religioni. Io credo però che nel cammino ci sia una valenza spirituale che va oltre la cosiddetta religione, qualunque nome o forma assuma, più profonda ed universale, atavica e pura.

> "Di che religione siete?" chiese Alì. "Cristiana?". "Stamattina non sono di nessuna religione. Il mio Dio è il Dio dei viandanti. Se si cammina con abbastanza energia, probabilmente non si ha bisogno di nessun altro Dio"[294]

Bruce Chatwin, come testimonia il suo amico paleontologo C.K. Brain, "amava viaggiare più di ogni altra cosa, non gli interessava la meta, ma solo essere in movimento"[295]. Credo che proprio dalla sua grande passione e dalla profonda sperimentazione del viaggio provengano queste parole con cui riesce ad esprimere mirabilmente l'intensità spirituale del cammino che, come dice il noto orientalista Citluvít[296] Fosco Maraini, intervistato da Bocconi, "ci avvicina insomma di qualche passo all'Assoluto"[297].

---

[292] Duccio Demetrio, *Filosofia del camminare*, 2005, Milano, Raffaello Cortina Editore.
[293] "Camminando si risolve", incontro con Bernard Ollivier, Riccardo Carnovalini e Sergio Valzania, coordinato da Andrea Semplici, 12 novembre 2009, Sala dei Chierici, Biblioteca Berio, Genova.
[294] Chatwin 1977, op. cit., p. 50.
[295] Testimonianza dall'intervista al prof. Brain apparsa nel documentario proiettato nella mostra fotografica "Che ci faccio qui", con scatti inediti di Bruce Chatwin, esposta nella Sala degli Alberti del Palazzo Ducale di Genova, in occasione del premio Chatwin 2009.
[296] *Citluvít*, ovvero "Cittadino della Luna in Visita Istruzione sul Pianeta Terra", è come si definisce Fosco Maraini. Egli sostiene che sia lo stato da raggiungere per mezzo di una vita di viaggi, perché bisognerebbe vivere sulla Terra come se si venisse da un corpo celeste lontano e ci fosse stata offerta una borsa di studio che dura anche cinquanta, o magari addirittura novanta anni, viaggiando e studiando lei e i suoi abitanti, preparando tesi e rapporti su di loro (Bocconi 2002, op. cit., pp. 33-35).
[297] Bocconi, op. cit., p. 32.

1.6. Il peso insostenibile del motore

Nel XX secolo si ebbe una grande esplosione della mobilità motorizzata, e questo marcò molto la qualità della vita delle persone e dell'ambiente, con effetti enormi sulla maniera di spostarsi, sul paesaggio e sulla forma degli insediamenti. Dopo la seconda guerra mondiale l'avvento della mobilità individuale introdusse profonde trasformazioni nell'occupazione del territorio, nella mobilità e nell'urbanistica[298]. L'incremento della mobilità motorizzata ebbe una crescita squilibrata nei differenti mezzi di trasporto, a causa di interessi economici e politici, concentrandosi specialmente nei trasporti su gomma. Oggi nell'Unione Europea questo tipo di trasporto domina ancora, occupando il 79% del mercato, contro il 6% di trasporto su rotaia[299].

> Oltre il 30 per cento dei consumi energetici mondiali è assorbito dal settore dei trasporti. Gran parte di questa percentuale è destinata al trasporto su gomma, alimentato in maniera pressoché esclusiva dai derivati del petrolio. […] Il settore dei trasporti – più di qualsiasi altro – non può continuare a crescere indefinitivamente[300]

I mezzi utilizzati per muovere persone e beni lasciano innegabilmente la loro impronta, talvolta indelebilmente. Tale impronta lasciata nell'ambiente e nella vita delle persone si presenta piuttosto complessa, poiché i danni causati dalla massiccia motorizzazione dei trasporti si manifestano a livello ambientale, economico e sociale.

Guido Viale, nella sua analisi della mobilità, rileva sul piano sociale una distruzione della socialità, poiché la motorizzazione consuma spazio pubblico, e preclude così la possibilità alle persone di vivere la strada. Rebecca Solnit considera la strada "la chiave della democrazia"[301], in quanto luogo di incontro, socialità e libertà, ma questo spazio sta sfuggendo dalla vita delle persone, in primo luogo nelle città, assorbito ed invaso da una mobilità motorizzata esigente.

Sul piano economico a livello globale i trasporti motorizzati hanno un'influenza finanziaria immensa, poiché includono mezzi, combustibili, rete viaria, servizi operativi e settori produttivi correlati, che rappresenta per Viale anche "al tempo stesso il segno e la causa più visibile dello squilibrio tra Nord e Sud del pianeta"[302]. Anche a livello locale l'effetto economico della mobilità

---

[298] Fernando Nunes Da Silva, *Eppur si muove!*, 2005, in *Em Trânsito*, AA.VV., Lisboa, Goethe Institut Lissabon, pp. 28-30.
[299] A.I. Miranda, A.M. Costa, C. Borrego, *Transportes Sustentáveis para a Cidade do Futuro*, 2005, 1ª ed., Aveiro, Universidade de Aveiro, p. 81.
[300] Guido Viale, *Vita e morte dell'automobile*, 2007, Torino, Bollati Boringhieri, pp. 36, 37.
[301] La Cecla, prefazione a *Storia del camminare*, Solnit, op. cit., p. XI.
[302] Viale, op. cit., p. 32.

motorizzata è molto forte, sul bilancio di consumatori e amministrazioni, tenendo conto dei costi di investimento, di esercizio, di gestione del sistema e di disinquinamento[303].

Per quanto riguarda l'ambiente sussistono effetti locali e globali di inquinamento dell'aria, del suolo e delle acque, di consumo di risorse, di aggravamento della situazione dell'ozono con l'emissione di gas serra. Inoltre Guido Viale sostiene che la conseguenza più grave della motorizzazione di massa sia il consumo di spazio, in quanto la tecnologia può portare correttivi alle emissioni e al consumo di risorse, ma non ha soluzione per il divoramento dello spazio. Non sono pienamente d'accordo con tale graduatoria di gravità; Viale afferma che "l'effetto più grave è il consumo di spazio: sul pianeta Terra non c'è posto per una motorizzazione di massa analoga a quella che caratterizza oggi i paesi industrializzati"[304], ma credo che nemmeno le risorse e l'ambiente siano in grado di sopportare tale tipo di motorizzazione.

La soluzione non sta solamente nella tecnologia, che comunque andrebbe svincolata dagli interessi economici che attualmente la bloccano e la sottomettono, ma principalmente nella testa delle persone e nel modello di vita e dunque anche di mobilità.

Le implicazioni derivanti dalla mobilità sono di enorme portata e si insinuano in molte pieghe della realtà, legate agli effetti più immediatamente riconducibili ai mezzi di trasporto ma anche agli altri aspetti della struttura che li circonda, come la produzione, le strutture necessarie al movimento e alla fermata, la lavorazione del carburante che muove i motori, lo smaltimento. E' necessario considerare con la massima serietà tale ruolo centrale della mobilità, e rispondere altrettanto seriamente alle problematiche riscontrate.

Come ricorda Zenone Sovilla

> le modalità attuali di trasporto delle persone e delle merci rivestono un ruolo di primo piano nella graduatoria delle linee di perdita ambientale, tanto che un po' dappertutto si assiste a progetti per il recupero della vivibilità urbana […] In Italia, invece, si assiste alla tragicommedia di sporadici pseudoblocchi del traffico e di simili palliativi, nella vaghezza dei progetti politici e amministrativi attorno a temi così vicini alla pelle delle persone eppure così lontani dal dibattito nazionale.[305]

La grande vicinanza degli effetti della mobilità "alla pelle delle persone" e all'ambiente dovrebbe portare davvero l'attenzione di tale tematica al centro del dibattito e soprattutto dell'azione, politica e personale.

---

[303] Ivi, p. 33.
[304] Ivi, p.32.
[305] Sovilla, op. cit., p. 24.

I gravi problemi legati alla mobilità, amplificati e visibili soprattutto nelle città, hanno portato un aumento della ricerca dei cosiddetti "trasporti alternativi"[306]. C'è dunque un positivo interesse verso diversi mezzi poco inquinanti, che si muovono grazie ad energie più pulite del petrolio, come l'elettricità, il biodiesel[307], il metano, il GPL, o anche l'energia solare, e verso pratiche di ottimizzazione dell'utilizzo delle automobili, come il Car-Sharing o semplicemente le tecniche di riempimento di tutti i posti disponibili ad ogni viaggio.

Un mezzo di trasporto sicuramente sostenibile e salutare per muoversi sono i piedi. Muoversi camminando, con la bicicletta, i pattini, lo skateboard, …, è una forma di mobilità che utilizza solamente la propria energia, senza consumo di energie esterne ed inquinanti, che ha anche altri effetti positivi sulle città, sull'ambiente e sulle persone.

Oggi si è sempre meno abituati a pensare ai piedi come un possibile mezzo di trasporto, sia per l'abitudine ad utilizzare i mezzi di trasporto motorizzati, che per comodità, per i ritmi rapidi che la società attuale ci impone, per la mancanza di sicurezza e spazio adeguato a tale mobilità.

Ma è necessario che la mentalità delle persone e le politiche delle amministrazioni e delle gestioni del territorio comincino ad andare in questa direzione, con la testa e con i piedi, poiché l'ambiente e le città hanno urgente bisogno di essere attraversati da mezzi di trasporto "gentili", che lascino impronte leggere sulla terra.

Prima di tutto, un'impronta molto marcata e lampante dei mezzi di trasporto dipende dal carburante che li muove. Spesso si tratta di derivati del petrolio, che si porta dietro effetti diretti e collaterali molto gravi, dall'estrazione, al trasporto, al potere economico causa di decisioni con conseguenze inarrestabili e devastanti, all'influenza subdola sulle politiche e sulle vite, o semplicemente alle emissioni che rilascia nell'aria.

Gli Istituti dell'Ambiente dichiarano che più della metà delle emissioni inquinanti nell'atmosfera, come l'ossido di azoto e monossido di carbonio, provengono dalle automobili[308]. Questo inquinamento atmosferico è responsabile di malattie respiratorie, e di gravi effetti sulla natura e l'ambiente. L'aria inquinata causa l'acidificazione delle precipitazioni che danneggiano gli ecosistemi, portando malattie e problemi di defoliazione alla vegetazione, e abbassando il pH delle acque interne, con conseguenze nocive su flora e fauna acquatica, e corrodono monumenti ed edifici antichi[309]. Oltre a questo le emissioni contribuiscono all'eutrofizzazione delle acque[310], ovvero la

---

[306] Antonio Macedo, *A Bicicleta na Cidade*, 2000, 1ª ed., Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, p. 5.

[307] Un tipo di biocombustibile, un acido grasso esterificato, che può essere ricavato tramite un semplice processo chimico da un olio vegetale di qualunque origine, compreso dal riciclo di quello da cucina. Il carburante ottenuto è molto meno inquinante del diesel prodotto dal petrolio, e le piante coltivate per ottenerlo bilanciano con la fotosintesi le emissioni di anidride carbonica originate dalla combustione. (Greg Pahl, *Biodiesel. Coltivare una nuova energia*, 2005, trad. di Elina Lo Voi, Roma 2006, Franco Muzzio Editore, p.15).

[308] Victor Canelas, *Mobilidade e Ambiente*, 2003, 1ª ed., Palmela, Câmara Municipal de Palmela, p. 9.

[309] Annalisa Cicerchia, *Leggeri sulla terra*, 2004, Milano, Franco Angeli, p. 74.

presenza eccessiva di nutrienti nelle acque di laghi, mari e fiumi, causata principalmente dall'alta concentrazione di sostanze azotate, come i nitrati e l'ammoniaca, che crea problemi agli ecosistemi[311].

I muscoli, che muovano il proprio corpo solo o con l'aggiunta di aiuti meccanici, non producono emissioni che inquinano l'aria.

Un problema grave ma non visibile della mobilità è l'inquinamento acustico. Il rumore è prodotto dai mezzi di trasporto, dai loro motori, dalla partenza e dall'arresto, dal passaggio, dalla velocità e dai segnali acustici di cui sono dotati. Gli effetti del rumore hanno un ruolo sempre maggiore negli studi riguardanti la sostenibilità della mobilità, poiché ha un forte impatto sulla salute di persone ed animali. I disturbi sonori possono essere di tipo differente, ossia rumori continui di sottofondo, oppure rumori intensi, oppure rumori brevi ma laceranti.

Gli effetti sulla salute delle persone sono vari, dalla difficoltà a dormire e a concentrarsi, irritabilità, problemi di udito, stress, ipertensione, fino a problemi cardiaci gravi.

I mezzi a trazione muscolare sono generalmente silenziosi e non producono inquinamento acustico.

I mezzi di trasporto necessitano di spazi speciali per muoversi e per sostare, ed il paesaggio e la forma delle città sono fortissimamente influenzati dai bisogni dei mezzi di trasporto. Strade, parcheggi, stazioni, aeroporti, piste, depositi, sono un prolungamento dei mezzi, e non vanno dimenticati nella valutazione dell'impatto della mobilità. Prima di tutto è da sottolineare l'occupazione dello spazio, poiché grandissime superfici sono dedicate ai mezzi di trasporto, e spesso, a causa di una cattiva o non previdente pianificazione ed amministrazione del territorio, tolgono spazio utile ed importante ma non redditizio, come accade ad esempio purtroppo al verde cittadino.

L'asfalto rende la terra impermeabile, e ciò produce problemi visibilmente gravi con la pioggia, ostacolando il naturale processo di assorbimento delle acque del suolo. Inoltre le superfici asfaltate non permettono la vita delle piante e degli animali, influendo molto sugli ecosistemi.

Un altro effetto dell'asfalto è l'innalzamento delle temperature, fenomeno molto visibile soprattutto nelle città nel periodo estivo. Nel condizionamento delle temperature bisogna considerare anche il ruolo delle emissioni, che contribuiscono a creare una sorta di effetto serra, trattenendo il calore, e anche degli stessi motori dei mezzi di trasporto, poiché molta energia sviluppata nel loro funzionamento viene dissipata nell'aria sotto forma di calore.

I mezzi a trazione muscolare non occupano molto spazio, non disturbano in modo grave gli ecosistemi degli ambienti che attraversano, non hanno effetti di riscaldamento e le infrastrutture di

---

[310] Miranda, Costa, Borrego, op. cit., p. 9.
[311] Cicerchia, op. cit., p. 74.

cui hanno bisogno hanno un impatto ambientale, economico e spaziale molto minore rispetto a quelle che necessitano gli altri mezzi di trasporto.

I mezzi di trasporto motorizzati possono anche costituire un pericolo, poiché la loro stazza e la velocità a cui si muovono rappresentano un potenziale rischio per il conducente, i passeggeri e chi si muove attorno. Spesso la percezione del pericolo è attenuata, poiché la comodità e la consuetudine della velocità, come ricorda Illich portando l'esempio delle automobili, impediscono di accorgersi del pericolo che si corre o che si fa correre agli altri[312].Gli effetti degli incidenti possono però avere conseguenze disastrose, siano essi causati da distrazione, guasti, mancato rispetto delle norme di movimento, eccessiva velocità, errori nelle infrastrutture.

Capita anche che alcune infrastrutture legate alla mobilità, come stazioni del treno, metropolitane, grandi strade, si trasformino in luoghi insicuri, mal frequentati soprattutto la notte, poco controllati, dove il livello di sicurezza sia percepita che reale può essere molto basso.

Il pericolo effettivamente esistente nello spostarsi con mezzi gentili è minimo, anche se oggi contestualizzato nella mobilità esistente, con la obbligata convivenza con i mezzi di trasporto motorizzati e le loro strutture, è innalzato notevolmente.

Dunque, emissioni zero, basso impatto strutturale, inquinamento acustico nullo, limitata occupazione di spazio, scarso livello di pericolosità, indipendenza dal mondo del petrolio. I trasporti ad energia umana risultano essere altamente ecologici, e la scelta di muoversi in tale maniera porta certamente un contributo significativo alla sostenibilità e alla vivibilità dell'ambiente in cui ci muoviamo.

Oltre all'uso dei mezzi pubblici, alle tecnologie di energia più "pulita", ai vari metodi di ottimizzazione dei viaggi, è indispensabile

> promuovere in generale un maggior uso delle nostre gambe, sia a piedi che in bicicletta, utilizzando quel mezzo naturale di trasporto di cui siamo dotati e che è fondamentale per ridare alle città una dimensione umana.[313]

Per poter alleviare il peso insostenibile del motore che grava violentemente sulle nostre vite e sulla realtà ambientale e sociale della Terra ed iniziare a muoversi più leggeri su di lei.

[312] Illich, op. cit., p. 87.
[313] Viale, op. cit., p. 35.

1.7. Porte aperte: l'immensa magia della fiducia

Quando ci si trova per strada e si hanno dei dubbi geografici, ovvero non si riesce a georeferenziare sé stessi o la propria meta o la propria direzione, generalmente si chiede un'informazione, rivolgendosi ad uno sconosciuto. Il prescelto informatore può sciogliere o meno i nostri dubbi, può essere gentile o scortese, può darci indicazioni corrette o no, ma di solito si ottiene sempre una risposta. Fermare uno sconosciuto per un'informazione è una pratica abbastanza consueta e normale, e tutto sommato il domandare ed il rispondere non hanno una forte implicazione di contatto con l'estraneo.

Quando ci si trova per strada a chiedere invece un passaggio oppure ospitalità, si entra in un campo di richiesta meno ordinario e a maggior coinvolgimento e si possono osservare interessanti reazioni.

Mi trovavo in Francia con la mia bicicletta. Sulla strada dritta dritta sormontata da un cielo pesante e minaccioso, solo noi, stanche dopo una lunghissima giornata di viaggio accompagnata costantemente dalle nuvole che periodicamente ci si strizzavano sopra. Ai bordi della strada deserta bellissimi cespugli rosastri di erica e pareti di boschi di pini. Di tanto in tanto varchi tra gli alberi con abitazioni. La stanchezza ed il buio che si approssimava, aiutato dalla continua pineta e dal cielo scuro, reclamavano la sosta. Le case attorno erano poche, ma tutte circondate da giardini con legnaie e tettoie, dunque adatte per richiedere ospitalità per la notte.

Viaggiando senza tenda, ma soprattutto viaggiando da sola, domandare una tettoia o un qualunque posto riparato dove stendere a terra il mio saccoapelo per passare la notte mi dava la protezione sicura contro dall'eventuale pioggia notturna e specialmente la tranquillità relativa che qualcuno sapesse dove stessi dormendo. Dunque cominciai a cercare un posto, iniziando a collezionare un no dopo l'altro. Man mano che la notte si avvicinava, e la stanchezza e la paura di non trovare ospitalità aumentavano, il tutto condito dalla frustrazione di non riuscire a spiegarsi bene in una lingua che non si conosce, continuare a sorridere e fidarsi della strada diveniva sempre più faticoso. I "no" ovviamente, più o meno gentilmente, erano corredati da motivazioni e scuse che mal nascondevano l'effettiva diffidenza e paura di accogliere la bizzarra richiesta di ospitalità e lasciare una ragazza sola ma sconosciuta a dormire nel proprio giardino. "No, mi dispiace, ma qui ci sono dei bambini", "No, perché poi quello del campeggio non è d'accordo", "No, davvero, perché se lasciamo stare qui te questa notte poi iniziano a venire tutti", "Noi ti ospiteremmo volentieri, ma domani mattina dobbiamo andar via alle cinque per andare dal medico, e per te sarebbe davvero troppo presto, perché è ancora buio ed è pericoloso pedalare con il buio. Ma vai dai nostri vicini laggiù, loro ti diranno si sì di sicuro!", "No, guarda, vorremmo, ma abbiamo un cane in giardino", e così via.

Finché, con ormai il buio e la chiusura e l'indifferenza della gente che mi stringevano lo stomaco e mi scivolavano via dagli occhi, sono arrivata ad una casa trasandata, con un giardino senza cancelli, disordinato e pieno di oggetti sparsi ovunque. Mi ha aperto una signora più trasandata della casa che alla mia richiesta di un posticino sotto la tettoia, ha chiamato la figlia dicendole semplicemente che quella notte avrebbe dormito con i genitori, perché avrebbe lasciato la sua camera a me. Inutile insistere che non volevo disturbare e avrei dormito fuori. Dopo una rapida doccia in un bagno con la finestra rotta chiusa con delle assi inchiodate, mi sono ritrovata seduta al tavolo, accolta da questa semplice e meravigliosa famiglia, a cenare insieme e chiacchierare, con una felicità profonda che saliva in un sorriso di quelli che arrivano dalle gambe stanche fino alla punta dei capelli. Tutti i "no" che mi erano caduti freddi e pesanti sulle spalle poche ora prima si erano già sciolti, nel caldo di quella stanza disordinata e piena dove, insieme ai genitori, ai due figli e ai tre cani, avevano trovato un posticino anche per me e addirittura per la mia bicicletta, che avevano insistito non lasciassi fuori incustodita.

Viaggiando in questa maniera, la porta di uno sconosciuto che si apre a te assume un valore inestimabile. Toccare la fiducia e la gentilezza dell'estraneo è una esperienza penetrante a cui purtroppo siamo sempre meno abituati, che ci permette di imparare ad aprire anche le nostre braccia e le nostre porte, superando lo spesso strato di paura che ricopre oggi il rapporto con lo sconosciuto.

Nel chiedere ospitalità di sperimenta come questa paura e questa diffidenza siano reciproche. Quando mi faccio accogliere da qualcuno completamente sconosciuto per passare la notte, sia nel giardino, nella legnaia, nella stalla o in casa, l'istinto di conservazione mi fa sempre pensare al peggio e acuisce tutti i sensi e l'attenzione per non farmi cogliere impreparata da una possibile situazione d'emergenza.

Una volta ricevendo ospitalità in una vecchia cascina la mia paura e la consueta cautela erano particolarmente acute. Mi trovavo in un luogo completamente isolato, la signora sessantenne che mi aveva accordato di dormire sotto ad un vecchio capannone era un po' strana, agitata, e aveva voluto mostrarmi con concitazione le vecchie stanze della cascina, che mi erano parse inquietanti. Poi mi aveva detto di stare attenta a suo marito, che viveva lì anche se dormivano in camere separate, che era un po' matto. A questo si aggiungeva la suggestione della predizione fatta da un'anziana signora di Tortona che mi aveva ospitato una notte e letto le carte, mettendomi in guardia da un uomo e una donna che avrei incontrato durante il mio viaggio e che sarebbero stati nemici da evitare.

Negli atteggiamenti della signora trapelava un impasto di sospetto e di curiosità. Mentre stavo fuori a segnare il mio tragitto del giorno sulla carta e a scrivere qualche appunto di viaggio, si avvicinò per vedere cosa stavo facendo. Poi tornò con una mappa della zona, a spiegarmi dei luoghi che lei conosceva. Poi tornò con un bicchiere di succo di frutta. Poi tornò con un pupazzetto portachiavi.

Poi tornò con un piatto di zuppa. Poi tornò a dirmi che potevo prendere la zuppa ed il bicchiere ed entrare un po' in cucina con loro. La stanza era ben ristrutturata ed accogliente. Il marito era molto anziano, e parlava in maniera un po' disconnessa, mescolando parole di tante lingue differenti. Aveva degli occhi azzurri profondissimi, che parevano aver viaggiato parecchio, mi sorrideva, e non corrispondeva assolutamente all'immagine del marito-pazzo che mi spaventava prima.
Sulla tavola c'era un computer portatile acceso, e la signora stava evidentemente chattando con qualcuno. L'occhio mi cadde involontariamente sulle loro parole "E se appartenesse ad una banda di assassini e poi di notte arrivassero tutti gli altri per derubarvi e farvi del male? Non ti fidare!". Stavano parlando proprio di me. Sorrisi. Sentire la paura e il sospetto anche dall'altra parte, tastare la reciproca diffidenza come l'annusare circospetto di due animali che non si conoscono, sciolse i miei timori infondati ma tanto densi. E' interessante vedere come abbiamo paura dello sconosciuto, anche quando siamo noi stessi che abbiamo deciso di rivolgerci a lui oppure che abbiamo deciso di accoglierlo.

Quando si chiede qualcosa che vada oltre la poco compromettente indicazione stradale si possono ottenere le più svariate risposte, che generalmente rientrano però in pochi stili di reazione. Chiedendo passaggi ed ospitalità ho sperimentato che in Italia, Francia, Spagna e Portogallo i comportamenti che tali richieste possono innescare sono molto simili.
C'è chi è indifferente davvero, che non riesce proprio a comprendere l'importanza di quel che si sta domandando. Il distacco e la completa mancanza di empatia si possono manifestare in fastidio e disprezzo – come il prete che ti grida dietro che non ha posto[314], o chi non ti ascolta nemmeno, o ti dice automaticamente la formuletta della falsa cortesia "No grazie, non voglio niente", o scappa, o si rinchiude nella propria auto serrando la chiusura delle porte e scacciandoti con la mano rigorosamente senza guardarti – oppure in cinico scherno, rilevato sempre quando non c'è il contatto diretto e i simpatici sconosciuti sono in gruppo – come ad esempio le auto che vedendoti al bordo di una strada a chiedere un passaggio si fermano per il gusto di illuderti e ripartire ridendo. Nelle teste benpensanti e avvizzite dalla chiusura di questa categoria di indifferenti credo che chi viaggia chiedendo passaggi e ospitalità sia solamente un poveraccio, un matto, un fallito, un poco di buono, un infelice, un accattone, uno stupido, un pezzente, uno sventurato, uno da tenere insomma il più lontano possibile e da dimenticare in fretta restando ben chiusi nella propria casa e nella propria auto sicure ed ermetiche.
C'è poi chi resta ugualmente ben sigillato nel proprio imperturbabile mondo, senza lasciare la minima possibilità di contatto, ma cerca di mascherare la sua chiusura con una giustificazione, un po' mosso dalla pena verso chi chiede ma soprattutto per rassicurare se stesso della propria bontà.

[314] L'esperienza mi insegna che l'accoglienza e l'apertura che si aspetterebbero dalla Chiesa, in accordo con i suoi principi, purtroppo spesso non coincidono con la realtà dei fatti.

Ovviamente le motivazioni si dimostrano quasi sempre palesemente scuse, e chi le utilizza ricoprendosi di questa patina di falsa gentilezza forse non sa quanto in realtà si renda ridicolo, quasi patetico. Così ad esempio chiedendo passaggi agli autogrill[315] c'è chi dispiaciuto dichiara che sta andando esattamente nella direzione opposta, sottintendendo che farà probabilmente un'inversione di marcia in autostrada appena fuori dall'area di sosta. Una volta cercando un posto dove piantare la tenda per la notte in vaste e spaziose campagne, una decina di case con campi e giardini attorno mi rimbalzarono gentilmente da una all'altra, facendomi raccogliere una serie di cordiali e divertenti scuse. "Guarda, i miei campi da quando non c'è più Salazar non sono più sicuri, ma quella casa laggiù è il posto ideale per te", "No, mi dispiace, qui ci sono i cani che abbaiano forte tutta la notte, e non riposeresti bene, ma vai dalla mia vicina che ti dirà sicuramente di sì", "Ti lascerei stare volentieri qui, ma potrebbe arrivare qualcuno, e io vivo da sola, dunque non è sicuro. Ma vai lì più avanti, che è molto meglio", "Guarda, proprio non abbiamo spazio, ma loro ne hanno tantissimo e sarà un piacere ospitarti", "Mi dispiace, la nostra terra è dura, non è molto comoda, ma in cima alla collina c'è una tenuta che è perfetta per montare la tua tenda", e così via. Finché sono arrivata ad una casina, senza giardino né campi, dove tutte le scuse appena raccolte hanno riecheggiato lontano in un'unica risata. Lì una signora sola con la figlia disabile, che si era appena trasferita nascondendosi dal marito violento, mi ha offerto la striscia di cemento per l'auto sotto il pergolato, invitandomi poi in realtà a dormire in casa nel letto per gli ospiti e dandomi la zuppa avanzata per cena. Abbiamo chiacchierato moltissimo, era una donna forte e tenace con tanto da insegnare, e mi ha confessato che anche lei aveva giustamente timore a fare entrare nella sua casa una sconosciuta, vivendo sola con la figlia in un luogo nuovo e in una situazione di fuga, ma che non avrebbe mai potuto lasciarmi per strada così.

E' normale aver paura di fronte allo sconosciuto che ci chiede di aprire le nostre porte e farlo entrare, sia nella nostra auto o nella nostra casa. Essere sprovveduti e fidarsi ciecamente di tutti senza alcuna accortezza né alcun timore è sciocco, sia da un lato che dall'altro, ma la chiusura completa preclude ogni possibile incontro. Mi capitò, avendo tentato invano di trovare ospitalità, di incontrare una chiesetta con un bel porticato ed entrare nella trattoria vicino per chiedere se secondo loro avrei potuto dormire lì o comunque dove trovare qualcuno a cui domandare il permesso. Spiegai che generalmente cercavo ospitalità ma che quel giorno nessuno mi aveva aperto. Una cameriera con tono abbastanza secco mi disse che era ovvio, che la gente ha paura di ospitare così una sconosciuta. Io le risposi che aveva ragione, e che anche io avevo paura a restare in giro così da sola a dormire. Parlò con il gestore, si assentò una mezzoretta dal lavoro e mi accompagnò a casa sua, dove mi mostrò il letto, il bagno e si assicurò che il marito mi offrisse qualcosa per cena.

[315] Ricordo che in Italia tale atto è illegale e multabile, e la polizia si dimostra generalmente molto zelante nel far rispettare questa norma, seguendo la legge di proporzionalità inversa che dirige spesso la nostra giustizia.

C’è chi vorrebbe fidarsi ed aprire, ma non riesce proprio a rimpicciolire la paura, e così ne rimane invischiato, bloccandosi con una fitta di dispiacere. Anche questa è una reazione abbastanza comune. Si può leggere negli occhi la curiosità e la voglia di accogliere, e il dispiacere vero di non riuscire a farlo. Non per scuse costruite dalla morale buonista, ma per le catene della diffidenza che non permettono di buttarsi e provare. Come quel signore che ci diede un passaggio e ci invitò anche a pranzo, ma poi fu sgridato al telefono dalla moglie per aver caricato in auto due sconosciuti, e ci lasciò così al bivio, davvero dispiaciuto di non poter fare ciò che avrebbe in fondo voluto.

Ma poi c’è chi si fida e si apre. La forza che sprigiona questo atto è inaspettata e potentissima. La porta che ti viene aperta e spalancata è disarmante e ha la capacità ogni volta di stupire e di riempire profondamente. Chiedi un passaggio, ed incontri una bellissima chiacchierata, o chi allunga il suo percorso solo per te, o chi ti lascia il suo contatto nel caso dovessi avere bisogno. Chiedi una tettoia sotto cui dormire, e trovi il calore dell’accoglienza di un letto e di un pasto condiviso. Si è sconosciuti, ma si riesce spesso a sentire davvero la genuinità e l’umanità del legame che si crea anche per il poco tempo condiviso. L’affetto che impregna l’accoglienza, l’aprirsi, la riconoscenza, le parole scambiate, è autentico.

E’ impossibile dare una forma scritta o narrata dell’impronta che lo sconosciuto lungo la strada, nell’attimo breve e magico dell’apertura, può lasciarti per sempre indelebile, come il passo leggero e veloce del gatto sul cemento fresco. Ma è un’impronta da cui vale la pena lasciarsi segnare.

Viaggiare con la forza dei propri muscoli, a piedi o in bicicletta, rende “leggeri” e vulnerabili, bisognosi dell’aiuto dello sconosciuto che si incontra lungo la strada. Ci mette più facilmente nella condizione di dover chiedere a chi non conosciamo e che non ci conosce, dalla semplice indicazione della direzione da seguire all’ospitalità per la notte. Credo sia un importante esercizio per uscire dalla paura e dalla sfiducia che impregnano la nostra società e trasformano in tabù il contatto con lo sconosciuto.

Riscoprire la bellezza di fidarsi e tastare la bontà dell’uomo, per non dimenticare che tutte le brutte cose che succedono con cui i media ci bombardano sono vere, e sono sempre accadute, ma sono una fettina in confronto a tutte le cose belle, di cui ci si dimentica spesso di parlare. Credo che la percezione della pericolosità sia fortemente influenzata da ciò che la società dice attraverso i mezzi di comunicazione che ha a disposizione, e solamente l’esperienza può darci una visione più realistica liberandoci dallo stato d’allerta che non aiuta davvero ma blocca solamente. Con questo non voglio chiudere gli occhi sull’esistenza del male e del rischio, poiché la cautela e l’avvedutezza mai sono acute come quando ci si trova in viaggio leggeri e vulnerabili.

La fiducia nello sconosciuto è una costante che accompagna sempre ogni viaggio di cui in effetti non si può fare a meno, soprattutto muovendosi in solitario, e in bicicletta, a piedi o in autostop. A

volte mette alla dura prova ed è scoraggiante. Stare per ore al sole o sotto la pioggia, con il dito in vista e il braccio indolenzito, a veder passare centinaia e centinaia di auto, spesso mezze vuote, completamente indifferenti. Oppure vedersi chiudere una porta dopo l'altra, con la paura di non trovarne nessuna aperta che cresce.

Ma poi basta che lo sconosciuto assuma il volto di quella persona, che anche se non ci conosciamo ci offre il suo passaggio, la sua tettoia, la sue parole, il suo sorriso, il suo affetto, per far sbiadire completamente tutte le anonime auto e porte che sono scivolate via senza aprirci, e gridare con forza che vale la pena fidarsi e aprirsi all'altro.

Come dice Cacucci[316], sono gli incontri che si intrecciano sulla strada a confermare ogni volta che vale la pena di camminare.

Laharie, porta aperta di Anne, Charlie, Celine e Jonathan.

Colònia Güell, porta aperta del signor Marto.

[316] Pino Cacucci, *Camminando. Incontri di un viandante*, 1998, Milano, Feltrinelli, pp. 5, 20.

2. Scrutando l'orizzonte: direzioni da sognare con i piedi

2.1. Una strada difficile: politica senza motore

Per Henry David Thoreau, grande pensatore dell'ottocento, il mettersi in cammino era una necessità quotidiana, che dava senso ed equilibrio alla sua vita. Egli riconosceva nel cammino la base dell'esistenza umana, esperienza indispensabile alla formazione del carattere e della profondità della persona. Secondo il grande camminatore anarchico i boschi e i campi sono i luoghi prediletti dal cammino, verso cui ci si dirige spontaneamente.[317] Purtroppo non sempre campi e boschi sono raggiungibili, e spesso la realtà che ci circonda non risulta l'ambiente più adatto e favorevole per accogliere il movimento lento a energia muscolare.

In molte occasioni la nostra scelta di una mobilità gentile si trova accerchiata da un contesto ostile, che non prevede la possibilità di un tale movimento, e pare quasi intenzionato ad ostacolarlo.

Muovendosi a piedi o in bicicletta, nel tessuto urbano o nel territorio, ci si accorge di quanto troppo spesso la viabilità e le infrastrutture sembrino ignorare completamente l'esistenza di mezzi di trasporto a misura d'uomo. Le esperienze sono qui infinite.

Capita di imboccare in bicicletta una strada che esce da un paese, seguendo le indicazioni per il paese successivo, e scoprire con sgomento che improvvisamente, senza preavviso o segnali precedenti, si trasformi in una via a scorrimento veloce a più corsie. L'evidente pericolosità è ancor più convincente dell'ormai inutile cartello di divieto d'accesso ai velocipedi nell'arrestare il proprio tragitto, benché la consapevolezza del prezzo in ore e fatica di un dietrofront faccia quasi venir voglia di infrangere la segnaletica e rischiare la vita. Questo è un segno evidente che nel pensiero sotteso alla costruzione della strada non sia mai passata proprio nessuna bicicletta.

Oppure camminando a piedi in città ci si imbatte in pericolosissimi tratti, come percorsi ai bordi di strade o attraversamenti di rotonde, dove lo spazio per il pedone non esiste, e la necessità di passare in un luogo pensato solamente per il traffico e per i grossi animali motorizzati mette a rischio seriamente la vita dell'insettino lento e indifeso che risulta l'uomo a piedi. Qui spesso si aggiunge la beffa dell'indisposizione degli automobilisti, che mostrano con strombazzamenti e insulti il rimprovero al pedone fuori posto, ignari ed ignoranti del fatto che per lui non è certo un piacere

[317] Thoreau 1851, op. cit., p.18.

essere costretto a passare di lì rischiando la pelle. Anche in questo caso risulta lampante che la struttura della viabilità non contempla minimamente il passaggio a piedi.

I casi di incompatibilità della realtà attuale con una scelta di mobilità non motorizzata sono purtroppo molto frequenti. Le infrastrutture della mobilità e gli stessi mezzi motorizzati spesso costituiscono un ostacolo ed un pericolo per chi tenta di muoversi in maniera gentile.

Antonio Macedo sostiene che l'intero sistema viario sia creato attorno all'automobile e alla sue necessità, e le auto occupano un grande spazio nelle strade e nell'attenzione delle persone[318]. Effettivamente, prendendo in considerazione principalmente l'ambiente urbano, la pianificazione sembra non aiutare molto la mobilità a trazione muscolare, a anche l'attenzione dei cittadini non è educata a tale mobilità. Molte volte manca uno spazio adeguato al passaggio sicuro di pedoni e ciclisti, a anche quando c'è accade sovente che non venga rispettato dagli altri mezzi di trasporto.

Muovendosi a piedi o in bicicletta si possono incontrare molte difficoltà, e frequentemente si sperimenta che le infrastrutture esistenti non sono pensate da qualcuno che conosce le necessità reali di chi si muove. Così si trovano marciapiedi, percorsi pedonali o ciclabili troppo stretti, o con il fondo non adatto, o insicuri, o che terminano in maniera improvvisa e pericolosa, o mal segnalati, o occupati da altri mezzi di trasporto, o non ben definiti.

Oltre ai problemi infrastrutturali il pedone o il ciclista percepiscono spesso una forte insicurezza nel loro movimento. Questo a causa delle automobili o degli altri mezzi di trasporto motorizzati con cui devono condividere lo spazio, del comportamento dei conducenti, per le vie mal dimensionate, per la segnaletica e la legislazione non sufficienti per regolamentare il traffico e la protezione del ciclista e del pedone.

Spesso inoltre l'ambiente in cui ci si muove non risulta molto salutare per muoversi lentamente e senza la protezione di un finestrino. Le polveri sottili dei gas di scarico, soprattutto in città con traffico e congestioni, si concentrano nell'aria e respirare camminando o pedalando per le strade può causare problemi alla salute.

La disattenzione dei conducenti dei mezzi di trasporto, e l'abitudine a non considerare la presenza di pedoni o ciclisti, rappresenta un potenziale pericolo per chi si muove al lato con mezzi gentili ma molto vulnerabili.

Nonostante la mobilità a energia muscolare dovrebbe essere incentivata e sviluppata per i suoi effetti positivi, e nonostante in alcuni Paesi e città si sia verificata una promozione notevole con il raggiungimento di buoni risultati, la situazione risulta in molti luoghi ancora difficile e non molto favorevole.

[318] Macedo, op. cit., pp. 13, 14.

Le esperienze più diffuse e positive nel campo della pianificazione amica della mobilità lenta e gentile si possono incontrare soprattutto nei Paesi dell'Europa settentrionale, come testimonia anche Zenone Sovilla in *Bicicrazia*, narrando alcuni esempi di interessanti iniziative politiche ed amministrative nel mondo[319].

Una buona pianificazione mette le persone al centro dei progetti, anziché le automobili, dando allo spazio antropizzato forme che incentivano la mobilità gentile. Una viabilità che riserva spazi confortevoli e funzionali dove pedoni e biciclette si possono muovere in sicurezza, che offre servizi indirizzati alla mobilità non motorizzata, che permette ed incentiva determinate scelte di movimento, avvia un circolo virtuoso che migliora le condizioni dell'ambiente, della città e della vita dei suoi cittadini. Anche Eriksen scrive che

> l'urbanistica va pensata nell'ottica di un'architettura della lentezza. Che vuol dire dare priorità ad ampie piazze, ad aree pedonali, a strade tortuose, a begli edifici che invoglino il passante a sostare, dando ovviamente la precedenza al traffico lento su quello veloce.[320]

Sovilla presenta inoltre esperienze straniere ed italiane in cui sono stati coinvolti nella pianificazione della mobilità anche i piccoli utenti dello spazio urbano e spiega che il fenomeno, "segnale incoraggiante in un panorama per lo più deprimente", si sta diffondendo e mostrando risultati molto positivi. D'altronde

> proprio i bambini, quando vengono presi in considerazione nella pianificazione urbanistica e viaria, sono alleati preziosi del processo di umanizzazione delle città.[321]

Credo che l'umanizzazione sia proprio una delle esigenze primarie delle città attuali. Meccanizzate, asfaltate e cementate sono ottimi contenitori per automobili ma non lasciano molto posto all'uomo. Si creano così situazioni disumanizzanti, dove gli abitanti vengono contagiati dal grigio del cemento e dello smog e si muovono per la città come fossero essi stessi macchine, inespressivi ed indifferenti, correndo senza incontrarsi. Una forma differente di mobilità crea anche forme differenti di contatto e di socialità, produce occasioni di incontro e di equità, genera uomini più felici e più liberi. Marc Augé sogna che la bicicletta possa diventare "lo strumento silenzioso ed efficace di una riconquista delle relazioni e dello scambio di parole e di sorrisi"[322].

---

[319] Sovilla, op. cit., capitolo "Esperienze nel mondo".
[320] Eriksen, op. cit., p. 207.
[321] Sovilla, op. cit., p. 28.
[322] Augé 2009, op. cit., p. 28.

Considerati i grandi vantaggi dello sviluppo e della diffusione di una mobilità gentile, sembra assurdo constatare gli immobilismi, i ritardi e le carenze delle politiche che dovrebbero muoversi in questa direzione. Ma forse, seguendo la logica economica e del profitto che domina la società, diviene lucidamente ragionevole. Come spiega mirabilmente Sovilla,

> la bici è uno strumento meritevole di un posto in prima fila nella pianificazione urbanistica [...] Ma è stata messa ai margini (e con lei il diritto alla mobilità sana) a causa dei tratti caratterizzanti della società dei motori: la narcosi mercantile, l'omologazione culturale nel mito del petrolio, l'introiezione collettiva dei feticci della velocità e di una competizione deregolamentata, l'idolatria produttivistica e consumista con il conseguente occultamento politico e mediatico dei costi sociali di questo sviluppo affidato ai fallibili dogmi del mercato.[323]

La strada verso una vera politica di difesa e proposta di una mobilità lenta e leggera non è certamente facile. Spesso manca la volontà reale di appoggiarla ed incentivarla, rischiando di disobbedire agli ordini del denaro. Si preferisce azzittire la voce degli uomini, dell'ambiente, del buon senso, e continuare ad asfaltare e a nutrire le automobili, affinché possano continuare a bere e rimanere rabbiose imbottigliate nel traffico, imprigionandoci irritati e frustrati sui loro sedili.
In realtà i casi positivi di attenzione alla mobilità non motorizzata in politiche e pianificazione mostrano ottimi risultati, e dovrebbero essere presi d'esempio per uscire dal torpore istituzionale e mettere in atto un impegno reale.

> La lentezza, per sopravvivere, ha bisogno ben più che di un programma di autoformazione. Richiede un sostegno da parte dello Stato, dei sindacati, delle associazioni industriali, dei politici, delle ONG e di quant'altro: deve essere inserita all'interno della stessa struttura della società.[324]

Solo un impegno capillare e profondo, come suggerisce Eriksen, può avviare un cambiamento reale nella mobilità con tutte le virtuose conseguenze che questo comporta. Difatti, come testimonia Sovilla, investire nella mobilità gentile senza motore non si limita ad abbattere inquinamento atmosferico e acustico, ma porta la costruzione nonviolenta del cambiamento, seminando dialogo e rispetto tra gli uomini e nel loro rapporto con l'ambiente, restituendo a bambini e persone fuori dall'auto il diritto di vivere gli spazi urbani, portando libertà ed uguaglianza, rivelando il valore e la convenienza per singolo e società di un'economia dell'altruismo e del confronto rispettoso[325].

---

[323] Sovilla, op. cit., p. 129.
[324] Eriksen, op. cit., p.203.
[325] Sovilla, op. cit., p. 131.

Piedi e pedali possono portare con sé nelle città e nella società un potere più grande di quel che si pensi. Sovilla li definisce "catalizzatori dell'assunzione di consapevolezza e di responsabilità individuale e collettiva"[326], e ritiene che sia per questa carica "dolcemente eversiva" che il loro ruolo nella pianificazione politica ed amministrativa venga relegato ad una insignificante comparsa[327]. Ed è per lo stesso motivo che noi dovremmo iniziare ad utilizzarli di più, anche quando le strade vanno in direzione contraria e sono difficili.

2.2. Rivoluzioni a pedali: esempio di *Critical Mass*

Muoversi lentamente con la forza dei propri muscoli è una mobilità che va testimoniata e diffusa. Certamente la pianificazione e l'intervento politico giocano un ruolo essenziale, troppo spesso disatteso, ma anche l'azione delle persone "dal basso" può avere un'importanza enorme. E' necessario sentirsi protagonisti della realtà e del cambiamento, acquisendo consapevolezza del potere che l'azione delle singole persone e della massa può avere.

Un esempio interessante di una proposta di promozione e diffusione mezzi di trasporto gentili, nata dal basso in risposta ai problemi dovuti al modello mobilità motorizzata in contesto cittadino, è *Critical Mass*.

Non si tratta di un movimento, né di una organizzazione, bensì di una "coincidenza organizzata", ossia dell'incontro di ciclisti, pedoni, pattinatori, skaters e altre persone con veicoli a propulsione umana, che sostengono l'uso dei veicoli non inquinanti per una miglior qualità della vita. Una coincidenza organizzata che accade oggi in molte città nel mondo, dove masse di persone, di dimensioni molto differenti, si uniscono per celebrare una volta al mese forme di trasporto più sostenibili dell'automobile o di altri veicoli dipendenti da energie non rinnovabili che inquinano lo spazio in cui si muovono e la vita delle persone.

Critical Mass nacque nel 1992 dalla proposta lanciata da Chris Carlsson, un uomo americano di San Francisco, durante un incontro di Bike Coalition. Benché spesso si attribuisca a lui l'idea, egli stesso dichiara che la sua proposta derivava da mesi di discussioni e progetti da parte di un gruppo di persone, che interagivano reciprocamente[328]. Avevano sperimentato che la struttura della loro città

[326] Egli si riferisce esplicitamente alla bicicletta, ma credo che il discorso può essere allargato bene anche alle altre forme di mobilità gentile.
[327] Sovilla, op. cit., p. 131.
[328] Chris Carlsson, *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, 2002, trad. di MANGIALAIO ULISSE, Milano 2003, Feltrinelli, pp. 13, 14. Le informazioni contenute in questo paragrafo sono tratte da questo libro e dal sito www.criticalmass.it.

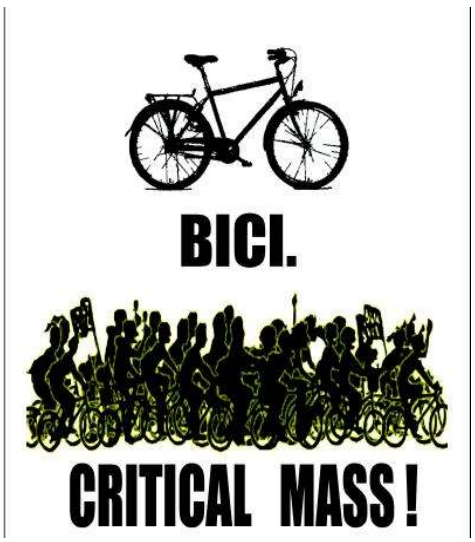
era stata concepita esclusivamente per le auto, e che muoversi in un'altra maniera risultava molto difficile e pericoloso. Per questo avevano riflettuto su una possibile via che i cittadini potessero intraprendere per conquistare uno spazio di libertà nella mobilità della città.

Si pensò che se le persone si riunivano ad esempio per tornare a casa dal lavoro insieme in bicicletta, le automobili sarebbero state costrette ad accorgersi di loro. Così vennero distribuiti volantini per due settimane e finalmente una calda giornata della fine del settembre 1992, venerdì, si riunirono a Market Street una cinquantina di persone. In questa prima occasione l'evento venne chiamato *Commute Clot*, ma tale nome fu presto abbandonato a favore di *Critical Mass*.[329]

Il termine "critical mass" fu preso da *Return of the Scorcher*, documentario del 1992 di Ted White. Il regista rappresenta la cultura della bicicletta in diverse parti del mondo, mostrando scene di biciclette in Danimarca, negli Stati Uniti, in Cina e in Olanda. Nel documentario si trovano diverse interviste, e la definizione di "massa critica" si incontra in quella di George Bliss, un designer di biciclette statunitense.

Egli sta descrivendo come in Cina nel traffico della città si sia evoluto un particolare fenomeno nell'attraversamento delle strade in assenza di segnali. I ciclisti si fermano in attesa di attraversare fino a quando riescono a formare un raggruppamento abbastanza grande da muoversi nell'incrocio fermando il flusso degli autoveicoli. Fino a formare, come la definisce Bliss, una massa critica, ossia quella massa che raggiunge il punto che permette l'avanzamento delle biciclette tra i veicoli motorizzati.

Nel linguaggio delle teorie sociali la massa critica è quella massa di appoggio popolare che una rivoluzione sociale ha bisogno di raggiungere per potersi verificare.



Parte di un volantino di Critical Mass di Bologna
www.criticalmass.it

L'iniziativa fu un grande successo poiché la sua bellezza non era legata solamente al futuro di una mobilità migliore, bensì anche al momento presente, che era avvertito come una piacevole concretizzazione della possibilità di creare uno spazio dove sperimentare un mondo migliore per viverlo subito.

Dopo la prima volta, si registrò un aumento notevole di persone. Un anno dopo già erano circa cinquecento, contando solamente i ciclisti, dato che le autorità non consideravano le persone a piedi. Altre coincidenze di

[329] Steve Bodzin, in Carlsson, op. cit., pp. 107-111.

Critical Mass iniziarono a verificarsi anche in altre citta degli Stati Uniti, passando successivamente ad altri continenti.
A San Francisco quando le biciclette che si incontravano una volta al mese diventarono più di mille fu un serio problema per la città. Critical Mass produceva un problematico blocco nel traffico. O meglio, come dice il suo motto, Critical Mass era traffico. Per la polizia l'evento risultava una questione complicata, perché non c'era un leader e non si trattava di una manifestazione o qualcosa di simile, e se tutti i ciclisti rispettavano le regole e il codice della strada, le autorità pubbliche non potevano agire in nessuna maniera.
Nel 1997 il sindaco di San Francisco decise di eliminare Critical Mass, ma senza successo. Ci fu un tentativo di blocco da parte della polizia, ma questo provocò la reazione di più di settemila ciclisti che si sparpagliarono per la città bloccandola seriamente. La tensione della situazione portò anche la violenza della polizia nei confronti di alcuni ciclisti.
Chris testimonia che da quel momento le autorità compresero che non potevano controllare Critical Mass. Egli sostiene che l'azione di questa geniale coincidenza organizzata abbia portato nella città un'impronta positiva, perché dal 1992 c'è il 700% di biciclette in più che si muovono a San Francisco, ed ora esse "esistono nella testa delle persone".

Oggi Critical Mass è piuttosto diffusa e ci sono più o meno trecentoventicinque città in cui si verifica questa coincidenza organizzata. Uno dei suoi slogan è *"Ride daily, celebrate monthly"* che invita a festeggiare una volta al mese unendosi agli altri sostenitori della mobilità gentile per stare insieme e testimoniare una scelta, e pedalare quotidianamente. Dunque è importante il concetto di cambiamento nella vita di tutti i giorni delle persone, che successivamente si riuniscono per dimostrare le proprie idee e i propri valori, sensibilizzando città e cittadini su problematiche importanti.
Generalmente l'incontro mensile è stabilito per l'ultimo venerdì di ogni mese alle ore 18.00, in un luogo prestabilito di ogni città, ma questa non è una regola. L'incontro non ha leader o organizzatori, il gruppo di persone non segue nessuna gerarchia, ma si auto-organizza ad ogni incontro per decidere cosa fare, dove andare e come agire.
Ci sono delle città dove ogni mese centinaia di persone invadono le strade con grande impatto visuale, politico e propagandistico, mentre ce ne sono altre dove solamente un paio di persone costituiscono l'incontro di Critical Mass. L'importante è gustarsi il piacere di muoversi nella città in maniera non inquinante con sicurezza, con altre persone che condividono il gusto di tale mobilità, sensibilizzando allo stesso tempo le persone verso forme di trasporto più sostenibili e più salutari.

Non essendo né un movimento né una organizzazione, Critical Mass non ha regole o politiche d'azione. Per questo motivo si possono ritrovare idee e modi di comportamento molto

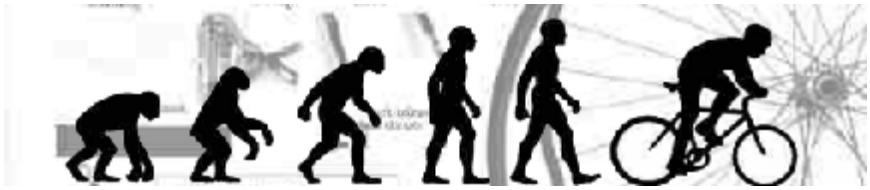
differenti, e ciò può provocare talvolta tensioni interne. Critical Mass ha certamente un legame stretto con il movimento ambientalista e l'attenzione alle questioni di inquinamento, ma al suo interno si possono trovare persone radicali, altre meno convinte, altre più coinvolte da teorie di giustizia sociale.

Anche la maniera di partecipare e fare la massa critica è molto differente. Per esempio alcuni partecipanti credono nell'importanza del rispetto delle regole del transito, poiché l'idea di Critical Mass non è di negare il diritto alla strada ai veicoli motorizzati bensì affermare lo stesso diritto anche ai mezzi gentili. D'altro lato ci sono altri che pensano che l'infrazione del codice della strada sia la miglior forma di protesta che l'evento possa avere, ostruendo deliberatamente il traffico e pregiudicando il funzionamento della viabilità motorizzata per rendere ben visibile la propria causa. Questa seconda metodologia di Critical Mass causa confronti, anche violenti, con le autorità e gli automobilisti.

Nonostante la maggior parte dei partecipanti sia a favorevole a una filosofia "a favore delle biciclette, non contro le auto", l'azione dei più violenti e i conseguenti problemi portarono la nascita a San Francisco di Critical Manners, un movimento che ha una particolare attenzione al compimento del codice della strada, perché si teme che i conflitti possano portare all'effetto contrario dell'obbiettivo, diminuendo l'appoggio pubblico a Critical Mass e allontanando le persone dalla bicicletta e dagli altri trasporti non motorizzati.

Generalmente l'obiettivo degli incontri di Critical Mass non è direttamente quello di creare difficoltà al transito e problemi alla città, ma, come dice uno slogan "noi non blocchiamo il traffico, noi siamo traffico".

Questo sentirsi traffico significa riaffermare il protagonismo dei mezzi a trazione muscolare in una mobilità che pare dimenticarsene, e credere nella possibilità di un cambiamento. Critical Mass è solamente un esempio, che dimostra però che la mobilità sostenibile, lenta e gentile ha molti sostenitori e che può servire da testimonianza per tutti gli amanti e protettori di tale forma di movimento, spronandoli a non demordere di fronte ad un mondo a motore e di non smettere di pedalare o camminare. Ricordando che la rivoluzione ha bisogno di muscoli, e il motore del cambiamento siamo noi, senza motore.



www.criticalmass.it

2.3. Passi lenti e responsabili: esempio di *La Boscaglia*

Il viaggiare lentamente pare essere un'esperienza sempre più ricercata e praticata, forse perché si sta trovando un antidoto ai mali che il ritmo di una società concitata e asfissiante imprime sulle nostre vite, e forse perché si sta acquisendo sempre maggior consapevolezza degli errori insiti in un sistema irragionevole che prima o poi ne bloccheranno gli ingranaggi. Fatto sta che, come conferma anche Bocconi in un suo articolo, molti stanno riscoprendo il camminare, il viaggio lento per eccellenza:

> le reazioni dei sedentari sono stupite, parecchi trovano bizzarro che una persona impieghi una settimana per un itinerario che in macchina richiederebbe un'ora. Eppure il numero dei camminatori cresce: esistono riviste dedicate al trekking; il pellegrinaggio nei luoghi sacri, che si tratti di Santiago o dei percorsi francescani, non attrae solo i credenti.[330]

Nonostante l'indubbio potere di attrazione esercitato dalla moda, che sta interessando soprattutto la riscoperta degli antichi pellegrinaggi e attirando una parte del nuovo pubblico camminante, credo che dietro alla riscoperta di forme lente e gentili di viaggiare ci sia una profonda e sincera ricerca di un'alternativa alla modalità consumistica di viaggio che fagocita spazio e tempo, senza dare il tempo di masticare, gustare e digerire.

Questa nuova esigenza e tendenza si riflette anche nella risposta offerta dal turismo. All'immagine consueta di turismo classico si sta affiancando in maniera sempre più rilevante quella di una via differente, che propone un approccio diverso al viaggio turistico.

I turisti oggi sono spesso considerati, talvolta con una punta di disprezzo ed arroganza di chi si sente estraneo alla categoria, come pacchetti chiusi ed ermetici che si lasciano trasportare qua e là, senza la volontà di aprirsi al diverso e di muoversi realmente. I turisti classici vivono un'esperienza quantitativa, correndo frettolosamente per collezionare le foto di ciò che l'organizzazione del loro viaggio vuol far veder loro. Sono d'accordo però con Rolf Potts nel sostenere che l'immagine del "turista tipo" sia molto stereotipata e che la distinzione tra turisti e viaggiatori sia "degenerata in una specie di dicotomia alla moda"[331].

D'altro canto, senza voler fare qui distinzioni terminologiche tra viaggiatori e turisti, nell'attività dello spostarsi per diletto in luoghi differenti dalla propria residenza si possono certamente riscontrare molte contraddizioni e criticità, riconducibili a mio parere principalmente all'interesse economico che generalmente monopolizza il campo.

---

[330] Bocconi 2009, art. cit..
[331] Potts, op. cit., p. 152.

Spesso si utilizzano mezzi di trasporto ad alto impatto ambientale che non favoriscono il contatto con la realtà e che alimentano una forma di mobilità poco sostenibile. La logica seguita dalla maggior parte dei viaggi è quella della fretta e dell'organizzazione da programma che non lascia spazio alla naturalità dell'imprevisto e del tempo, e non rende protagonisti. L'attività del viaggio di piacere è inoltre circondata da una fittissima rete di infrastrutture - adibite allo spostamento, al ristoro, al pernottamento, all'assistenza, alle attività ricreative e alle necessità dei suoi protagonisti o fruitori passivi – che molto spesso si inseriscono in una realtà senza preoccuparsi del loro impatto e delle sue necessità. Gli utenti si trovano così spesso catapultati in luoghi vicini o lontani, artificiosi e costruiti attorno alle loro esigenze, reali o indotte, inconsapevoli o incuranti del fatto che qualcosa o qualcuno sta pagando il prezzo del loro spostamento.
Quando, sia da parte degli organizzatori che dei consumatori del viaggio, ci sono l'intenzione di interrogarsi sull'effetto del proprio movimento e la volontà di evitare di causare danni all'ambiente e alla società attraversati, l'esperienza assume dei tratti di attenzione e sostenibilità che la differenziano dal modello comune. Questa forma di "turismo responsabile" permette alle persone di viaggiare in una maniera che si discosta da quella prevalentemente proposta, dando loro la possibilità di muoversi con una coscienza differente, lasciando un'impronta più leggera e vivendo diversamente il proprio viaggio ed il contatto con luoghi e realtà attraversati.

Un esempio italiano rappresentativo di questa nuova sensibilità turistica è rappresentato dalle proposte che offre *La Boscaglia*, un'associazione nata nel 1994[332], che lavora per la promozione e la diffusione della cultura del camminare come viaggio a ritmo naturale di decrescita e consapevolezza, nell'ottica del turismo responsabile. Nel suo statuto si può leggere che l'associazione

> si propone di contribuire alla divulgazione, conoscenza e pratica del camminare in quanto attività non sportiva, ma come pratica per vivere esperienze profonde di immersione nella Natura fuori e dentro di noi, come strumento di consapevolezza, anti-stress, terapeutico. La filosofia del camminare lento è la base da cui l'Associazione parte. Un modo di intendere la Natura in modo profondo, per far emergere il lato selvatico che è in ognuno di noi. Scopo dell'Associazione è anche quello della valorizzazione del camminare in compagnia degli asini, animale che insegna a rallentare e ad avere un rapporto intenso con la Natura. Da questa finalità derivano altre finalità secondarie, l'educazione al rispetto per l'ambiente, l'educazione alla scelta di consumi più critici, consapevoli, sobri. L'educazione a forme di decrescita che migliorino la qualità della vita dei singoli e in prospettiva quella dell'intero pianeta. La diffusione di forme di turismo che siano più

[332] Luca Gianotti, 2008, *25 anni di camminare in Italia*, in «PollicinoGnus», n°164.

responsabili, sostenibili, etiche, che rispettino le popolazioni locali, l'ambiente attraversato, e che contribuiscano a creare una cultura di solidarietà e di accettazione.[333]

La Boscaglia propone dei viaggi a piedi, sostenibili e responsabili, il più possibile in armonia con i posti attraversati, che seguono una "filosofia del camminare" consigliata a tutti i partecipanti. Questa, indicata in nove punti sul sito dell'associazione, prevede la liberazione dalle proprie ansie quotidiane, l'inserimento e la collaborazione con il gruppo del viaggio, la condivisione, l'accettazione degli imprevisti, l'evitare di caricare di aspettative la guida, lo spirito di adattamento, la calma e la valorizzazione della lentezza, la scoperta del silenzio, la distinzione tra superfluo e necessario. [334]

Credo che l'attività svolta da La Boscaglia sia molto importante, perché permette di far conoscere a chi è "nuovo" un valido ed interessante modello di turismo alternativo e rappresenta l'occasione per chi ama il cammino e il muoversi con leggerezza consapevole di viaggiare con chi condivide lo stesso pensiero. Una vacanza ben lontana dai comuni viaggi organizzati, dove mezzi super comodi ed accessoriati depositano i partecipanti in bolle turistiche luccicanti che ostentano ricchi sorrisi di plastica, indifferenti al fatto che fuori dalle loro pareti impermeabili a qualcuno manchino le condizioni fondamentali per vivere.

La filosofia del viaggio lento e responsabile ha bisogno di essere testimoniata e diffusa, per i suoi effetti positivi ad ampio raggio, su chi la vive e la mette in pratica, sull'ambiente e sulle realtà che vengono attraversate. A piedi o in bicicletta, con un'associazione o in un viaggio auto-organizzato, considerandosi viaggiatori o turisti, in luoghi lontani o dietro casa: l'importante è imprimere al proprio movimento l'impronta profonda della responsabilità, affinché possa lasciare sulla Terra impronte sempre più leggere.

2.4. Il potere del cammino: esempio di *Seuil*

Non era uno dei momenti più facili nel lungo Viaggio della vita. Sessantun anni compiuti, la pensione appena raggiunta dopo tanti anni di lavoro, a cui si era aggiunta la perdita ben più profonda della morte della moglie. Vuoti che riecheggiavano amplificandosi in una casa di colpo deserta dove

[333] *Statuto dell'associazione di promozione sociale "La Boscaglia"*, art. 4.
[334] Tutte le informazioni su *La Boscaglia* si possono trovare nel sito www.boscaglia.it.

anche i figli non vivevano più. Bernard Ollivier aveva pensato al suicidio, ma poi decide di partire per Santiago de Compostela. A piedi.

Parte così, distrutto, da Parigi, e i settantasei giorni di viaggio e di fatica che lo portano camminando fino a Santiago hanno un effetto incredibile sulla sua vita. "Man mano che camminavo, mi ricostruivo", dichiara con un sorriso profondo in un incontro in occasione del Premio Chatwin 2009[335].

Ritornando a casa si accorge di quanto il cammino abbia ridato senso e pienezza alla sua vita, e sente il bisogno di ripartire, poiché i suoi piedi scalpitano e deve camminare[336]. Così decide di ripercorrere la Via della Seta, gustandosi a piedi i dodicimila chilometri che separano Istanbul da Xi'an, dividendo il suo lungo viaggio in tappe di quattro mesi. Durante questa lunga e lenta marcia vive difficoltà e piaceri, imprevisti e miracoli, incontri e solitudine, e decide di raccontare il suo viaggio, per condividere la bellezza del cammino e la soddisfazione di superare i propri limiti e la paura dell'ignoto[337]. Avendo sperimentato sul suo corpo e sulla sua anima i grandi poteri del camminare, pensa di utilizzare e diffondere questa verità, applicando le potenzialità della marcia in situazioni di difficoltà. Grazie al ricavato della vendita dei suoi libri che raccontano il lungo viaggio sulla Via della Seta, nel 2000 nasce l'associazione Seuil, con il desiderio ed il progetto di far camminare a piedi giovani adolescenti in difficoltà, per permetter loro di raggiungere il reinserimento nella società[338].

Una pioniera applicazione del cammino alla situazione di forte disagio di adolescenti era stata effettuata dall'organizzazione statunitense *Vision Quest*, con le "Caravans of the Last Chance", ma numerose difficoltà, legate soprattutto al numero eccessivo di giovani coinvolti, limitarono la portata dell'esperienza.

L'idea però ispirò l'interessante tentativo fatto nel 1982 in Belgio. Così fu organizzato il primo viaggio per due minori reclusi in un istituto governativo di rieducazione. Partirono con la loro guida dalla Francia per raggiungere Santiago de Compostela, con l'accordo che se fossero arrivati con successo alla fine la corte minorile avrebbe dato loro una nuova possibilità di prendere il loro futuro nelle proprie mani. L'avventura fu un successo: i quattro mesi e i 2500 chilometri di cammino fecero conquistare ai due ragazzi la capacità di reintegrarsi nella società.

---

[335] "Camminando si risolve", incontro con Bernard Ollivier, Riccardo Carnovalini e Sergio Valzania, coordinato da Andrea Semplici, 12 novembre 2009, Sala dei Chierici, Biblioteca Berio, Genova.

[336] Ollivier, op. cit., p. 108.

[337] Il racconto si divide in tre volumi: *La lunga marcia*, *Verso Samarcanda* e *Il vento delle steppe*.

[338] Tutte le notizie riguardanti Seuil sono state ricavate dall'intervento di Bernard Ollivier al Premio Chatwin (vedi nota 335) e dal sito dell'associazione www.assoseuil.org. Gli approfondimenti relativi invece ad Oikoten, l'organizzazione belga che ha ispirato ed aiutato la nascita di Seuil, sono stati ricavati da un documento in versione inglese incontrato nel sito www.alba.be.

Questo portò alla nascita di *Oikoten*, l'organizzazione belga di lingua olandese che dalla prima positiva esperienza dell''82, con la collaborazione di magistrati ed educatori, lavora per dare una valida alternativa all'esclusione sociale ai minori delinquenti per i quali le istituzioni tradizionali sembrano non poter più offrire nessuna soluzione. Il nome greco scelto ha il doppio significato di "lontano da casa, lontano dalla patria" e di "con le proprie forze". E' proprio sperimentando se stessi in una marcia a piedi in un Paese straniero, scoprendo i propri limiti, la fatica, le difficoltà del viaggio a cui si aggiungono quelle linguistiche, che i ragazzi che partono all'interno dei progetti di Oikoten o di Seuil riescono ad arrivare cambiati.

Bernard Ollivier si ispirò all'esperienza belga per concretizzare il suo sogno. Nel maggio del 2000 partì il primo viaggio di Seuil, con un accompagnatore e due ragazzi quindicenni. Il potere della proposta fu decisamente evidente, in quanto anche il minore che non portò a termine tutto il percorso, dopo l'esperienza pose fine radicalmente la lunga fila di crimini che caratterizzavano la sua esistenza.

Da allora l'attività di Seuil continua, con grande partecipazione e successi. Il metodo si basa sulla cooperazione di giudici ed educatori e sulla volontà di partecipazione dei ragazzi, che non sono obbligati a partire ma scelgono di dare alla propria vita una "nuova chance".

Il partire in un Paese straniero permette all'adolescente di staccarsi dal suo ambiente e dal suo ruolo abituale, spesso segnato dalla violenza, dalla sfiducia, dalla depressione, da relazioni di conflitto. Il cammino porta al minore esperienze nuove di fatica e di bellezza, di libertà e di responsabilità, gli permette di sperimentare i propri limiti e di imparare ad occuparsi di sé in autonomia, gli svela la soddisfazione di raggiungere una meta con le proprie forze ed il proprio impegno, al ritmo dei passi lo fa inevitabilmente pensare, lo distanzia dai suoi schemi quotidiani favorendo un'apertura verso le sue nuove prospettive, gli dà la possibilità di riscoprirsi come persona.

Al ritorno, dopo i tre mesi di cammino, i ragazzi risultano parecchio trasformati. Ollivier spiega come i giudici, le famiglie e gli altri adulti in contatto con loro restino molto stupiti del profondo cambiamento, della nuova capacità di comunicare e di fare progetti. I ragazzi riescono a raggiungere la meta del cammino, ma soprattutto conquistano la fiducia e la forza di darsi una nuova possibilità di inserimento nella società.

Il grande camminatore e fondatore di Seuil testimonia che gli effetti positivi sono evidenti. Il tasso di recidività nei minori usciti dal carcere, che generalmente è altissimo, subisce una notevole diminuzione nei ragazzi che partecipano alla proposta dell'associazione e camminano prima di affrontare la loro nuova vita.

Il forza del cammino è molto profonda e può davvero cambiare la vita, anche in situazioni difficili dove sembrerebbe che le possibilità di una vera e durevole svolta siano molto sottili. Come

testimonia anche Bernard Ollivier, quando si prova su di se l'effetto miracoloso del camminare e di ciò che lo circonda si comprende quale potere possa avere nell'affrontare positivamente e propositivamente contesti di particolare disagio e bisogno.
Sono molti gli esempi di progetti, associazioni, iniziative e sogni, che "camminano" in ambiti diversi fra loro, da quello del disagio minorile a quello dei disturbi psichici[339]. Sono tutte forme di valorizzazione delle grandi doti nascoste nella semplice e naturale attività del camminare, messe a disposizione di chi si trova in condizioni particolari e può trarne vantaggi fondamentali per la propria esistenza.
Scoperte le grandi potenzialità del camminare, si vuole semplicemente condividere tale potere, facendo

> un pezzo di cammino con chi attraversa dei momenti difficili e non ha più niente che lo faccia sognare. La scoperta di una passione può portarlo a trovare la propria strada.[340]

E, per ritrovare se stessi e la propria Strada, iniziare a camminare con i propri piedi può essere la via migliore.

2.5. Barriere invisibili: viaggiando verso l'utopia

Immaginiamo di partire per un viaggio. Non importa il nostro mezzo di trasporto, ma semplicemente lo spazio che si può muovere sotto di noi, ovvero i circa cinquecento milioni di chilometri quadrati di superficie, d'acqua o di terra, che abbiamo a disposizione. Lo spazio su cui possiamo viaggiare è enorme, ma anche ben munito di numerosi ostacoli - montagne e fiumi, oceani e foreste, deserti caldi e gelati – che la Terra interpone al nostro movimento, e che gli uomini tentarono di superare in tutta la loro storia, avvalendosi di scoperte e tecnologia per affrontare distanze e ostacoli.

---

[339] Interessanti ad esempio le esperienze di montagna-terapia svolte grazie alla collaborazione di Asl e CAI di Roma portando a camminare in montagna piccoli gruppi di pazienti affetti da problematiche psicotiche autistiche, da schizofrenia e da problemi cognitivi, oppure l'attività dell'associazione francese Moi-je con pazienti psichiatrici o della Fondazione Emilia Bosis di Bergamo che ha inserito tra le attività di riabilitazione la scoperta ed il cammino in montagna. (Fabrizio Ardito, *La montagnaterapia*, 25 marzo 2002, in www.boscaglia.it).
[340] Parole di Marc Batard, alpinista e guida francese, fondatore di *Eppm* (En Passant par la Montagne), associazione francese sorta nel 1995 basata sulla convinzione che camminare in montagna sia un'attività con forti valenze educative. L'iniziativa francese ispira la creazione nel 2004 di *alM* (attraverso la Montagna), associazione italiana che realizza concreti programmi socio-educativi in collaborazione con le associazioni operanti nell'assistenza al disagio sociale. (fonte: www.alm-onlus.org).

Ma più temibili ed invalicabili di quelle che naturalmente il nostro pianeta ci offre risultano spesso essere le barriere invisibili che ricamano tutta la sua superficie, creando molte volte perentori ostacoli alla libertà di movimento degli uomini: i confini politici.

Oggi, nel mondo libero e globalizzato del XXI secolo pieno di contraddizioni e di mancanze di libertà, anche la libertà di muoversi sulla superficie terrestre ancora non esiste. La possibilità e la maniera di muoversi sulla Terra sono competenze del potere politico-territoriale dei Paesi e dipendono dalle decisioni e leggi di ogni stato. Oggi la situazione di puntigliosa nazionalizzazione dell'intera superficie terrestre e di stretto legame della politica con lo spazio ci sembra normale, ma non fu sempre così nella storia dell'umanità, e forse – si auspica - questo modello nel futuro cambierà.

Méndez e Molinero nel loro libro sulla geografia e le forme statali definiscono lo stato attuale come una unità politico-territoriale, in quanto composto da due componenti essenziali, la territorialità o controllo di un determinato spazio e la società o comunità organizzata politicamente[341]. Il livello territoriale è molto importante per una nazione poiché posizione, dimensione e accessibilità hanno una forte influenza sullo sviluppo e sulla situazione di uno stato.

Gli stati-nazioni sono le entità che si dividono tutta la superficie terrestre. Osservando un planisfero politico si nota che non esistono spazi che non appartengano a nessuno, o che appartengano a tutti. Anche la superficie dell'Antartide risulta divisa in piccole fette, rappresentando, come dice Arenas, un caso evidente smania territoriale, con una storia recente marcata dalle contese[342].

Il Mondo pare diviso in tante macchiette di colori differenti, con forme variegate dalle svariate classificazioni - stato allargato, longitudinale o latitudinale, stato compatto, stato frammentato, stato strangolato, stato enclave. Guardando le forme fantasiose che colorano il planisfero politico, è importante non dimenticare che ogni spazio chiuso ha un contorno.

I contorni sono quelle linee artificiali tanto invisibili quanto marcate che definiscono dove termina il territorio di una nazione e comincia quello di un'altra, che portano con sé questioni molto complicate e che rappresentano, come sostengono anche Méndez e Molinero, molto più che una semplice divisione e unificazione di popoli[343].

Il concetto stesso di frontiera ebbe una evoluzione nella storia e nello studio della geografia, e l'idea attuale di frontiera lineare è abbastanza recente. Nel Medioevo la frontiera era solo una formalità e non corrispondeva ad una linea, ma ad uno spazio di passaggio, uno spazio di nessuno. Con il Rinascimento si assistette alla creazione della carta geografica e della proiezione materiale dell'idea,

---

[341] Ricardo Méndez, Fernando Molinero, *Geografia y estado*, 1988, 2ª ed., Madrid, Editorial Cincel, p. 43.
[342] Hernan Santis Arenas, *The future of the antartic Treaty – thirty years on*, 1994, in *World Boundaries. Global Boundaries*, edizione di Clive H. Schofield, London, pp. 98, 99.
[343] Méndez, Molinero, op cit., p. 57.

e lo spirito di semplificazione della modernità portò alla percezione del confine lineare e "naturale"[344].

L'operazione disegnatrice delle frontiere lineari segue criteri differenti, e spesso viene discussa con le armi e ritoccata. I cosiddetti confini naturali, ossia disegnati su elementi fisici che paiono segnare "naturalmente" una divisione in territori differenti, spesso coincidono con quelli culturali, ossia basati sulle affinità linguistiche, storiche e culturali di un gruppo di persone, poiché la conformazione geografia può essere determinante nello sviluppo e nei raggruppamenti delle popolazioni. Altre frontiere furono decise artificialmente in negoziati per la spartizione di territori, come mostra il vergognoso esempio di molti stati africani divisi dopo la fine della colonizzazione, con linee dritte che non coincidono con nessun possibile divisione fisica o culturale. Nei casi dei territori ripartiti a tavolino dopo guerre o passi della storia le frontiere risultano luoghi molto pericolosi, di rivendicazioni e lotte in territori sconnessi. Ci sono anche situazioni in cui i confini non sono ufficialmente riconosciuti da tutti, come l'esempio del Kosovo, e altre in cui è in corso un dibattito sulla loro posizione, come nel caso di un tratto della frontiera tra Cile e Argentina.

Gli stati-nazione, con le loro forme e i loro confini, sono assurdamente solo disegni astratti, dentro i quali nascono però implicazioni concrete e fondamentali nelle vite degli uomini, prima tra cui la cittadinanza. L'origine etimologica della parola *cittadinanza* si ritrova nel latino *civitas*, ovvero città, e indica l'appartenenza ad una comunità politicamente articolata, con i conseguenti diritti e doveri[345]. Il concetto di cittadinanza nasce nella Grecia antica, dove designava il privilegio ristretto solo ad un determinato gruppo di persone che potevano avere ruolo politico attivo nella polis, ampliandosi successivamente nella storia comprendendo un insieme di libertà e di obblighi politici, sociali ed economici.

Con la formazione degli stati-nazione, il concetto di cittadinanza fu legato profondamente all'entità nazionale, tanto che cittadinanza e nazionalità possono essere considerati sinonimi. La Convenzione dell'Aia del 12 aprile 1930 stabilisce, nell'art. 1, che è competenza di ogni stato di determinare in accordo con la propria legge chi sono i suoi nazionali[346], seguendo il *jus sanguinis*, ossia il dititto alla cittadinanza per sangue e trasmissione dai genitori, oppure il *jus soli*, ossia il diritto per luogo di nascita. Nella Dichiarazione Universale dei Diritti Umani del 1948 la cittadinanza è indicata come uno dei diritti fondamentali degli uomini, e nell'articolo XV si legge che tutte le persone hanno diritto ad una nazionalità e che nessuno può essere arbitrariamente privato della sua nazionalità, né del diritto di mutarla[347].

---

[344] Jacques Ancel, *Géographie des frontières*, 1938, 4ª éd., Paris, Librairie Gallimard, p. 66.
[345] Fonte: www.eurocid.pt.
[346] *Convention on Certain Questions Relating to the Conflict of Nationality Law* (*Convenzione su alcune questioni relative al conflitto della legge sulla nazionalità*), versione integrale in lingua inglese, in www.unhcr.org.
[347] *Dichiarazione Universale dei Diritti Umani*, versione integrale italiana, in www.amnesty.it.

Una condizione particolare e purtroppo spesso dimenticata è quella degli apolidi, ovvero di tutte le persone che nessuno stato considera propri cittadini e sottostanti alla sua legge[348], che non sono titolari di nessuna nazionalità poiché nessun Paese considera suoi cittadini. L'apolidia si basa sull'assenza di un legame giuridico tra una persona e una nazione ed è un fenomeno fortemente sottovalutato ed ignorato, nonostante l'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati (UNHCR, United Nations High Commissioner for Refugees) stima che gli apolidi nel mondo siano circa nove milioni[349].

Il fenomeno dell'apolidia è molto antico: benché il termine ora utilizzato sia relativamente recente e confuso[350], già nel diritto romano si può incontrare la figura dei *peregrini sine civitate*, ossia dei viaggianti a cui non era riconosciuta nessuna cittadinanza. Oggi gli apolidi possono essere tali per origine, che dunque fin dalla nascita non sono riconosciuti cittadini da nessun Paese[351], oppure per derivazione, che lo sono diventati perché hanno perso la loro cittadinanza senza acquisirne una nuova[352].

La situazione degli apolidi è complicata e non sufficientemente conosciuta, e anche le legislazioni che regolano tale condizione e garantiscono i diritti paiono carenti, lacunose e mancanti di unitarietà. Gli strumenti internazionali di riferimento sono la Convenzione del 1954 sullo statuto di apolide e la Convenzione del 1961 relativa alla riduzione dell'apolidia. Nonostante la ratifica delle due convenzioni abbia omogeneizzato un poco la gestione dell'apolidia nel mondo, ancora manca una politica comune ed attenta condivisa da tutti i Paesi.

In Italia la legge dovrebbe tutelare gli apolidi riconoscendo loro gli stessi diritti e doveri attribuiti ai rifugiati politici, ossia documenti di identità, permesso di soggiorno, diritto al lavoro, assistenza

---

[348] Secondo la definizione che si incontra all'articolo 1 della Convenzione di New York del 28 settembre del 1954 sullo Statuto degli Apolidi (versione integrale in lingua inglese, in www.asgi.it, Associazione per gli Studi Giuridici sull'Immigrazione).

[349] Un calcolo preciso degli apolidi è impossibile, perché manca in molti stati il censimento del loro numero (fonte: www.unhcr.it).

[350] Apparve per la prima volta in un articolo scritto da Charles Claro su un giornale francese chiamato *La Loi*, nel 1918. Solamente dopo la metà del XX secolo si ebbe una clarificazione terminologica tra *rifugiato* e *apolide*, con la Convenzione di Ginevra del 28 luglio 1951 sullo statuto dei rifugiati e con la Convenzione di New York del 28 settembre del 1954 riferita allo statuto degli apolidi. In questa ultima convenzione l'apolide fu definito per la prima volta da un testo internazionale (fonte: www.ofpra.gouv.fr).

[351] Un esempio di apolidia per origine si verifica quando il *jus soli* e il *jus sanguinis* per l'attribuzione della cittadinanza sono incompatibili in Paesi differenti: chi nasce in uno stato dove vige il diritto di sangue da genitori cittadini di un Paese dove invece si riconosce solamente il diritto di suolo, nasce senza nazionalità. Anche il mancato riconoscimento da parte di una nazione delle persone di una particolare etnia come propri cittadini origina apolidia per nascita (fonte: www.unhcr.it).

[352] La perdita della cittadinanza può accadere in modi differenti, dalla revoca alla richiesta. Può accadere anche che una nazione cessi di esistere ed i suoi cittadini non siano riconosciuti tali da altre. Oppure esistono casi di lacune e discordanze nelle leggi statali. Ad esempio in alcuni paesi la legge prevede che una donna sposandosi con uno straniero perda la propria nazionalità, acquisendo quella del marito. Ma se la legge del Paese del marito non prevede l'estensione della cittadinanza alla moglie, oppure se il marito è apolide, la donna resta senza nazionalità (fonte: www.unhcr.it).

sanitaria e previdenza sociale[353], ma non sempre è chiara e manifesta lacune e problemi nell'effettiva applicazione.

Gli apolidi non sono cittadini di nessun paese, e dunque possono essere considerati "cittadini del mondo". L'idea utopica ma allo stesso tempo tanto logica e semplice di un'unica "cittadinanza" mondiale sempre nella storia ha attraversato i pensieri e i cuori degli uomini, dal passato fino ad oggi. Un mondo senza nazioni e frontiere, dove gli uomini si possono muovere liberamente, è stato, è e sarà un sogno condiviso da molte persone. La condizione degli apolidi potrebbe far credere ingannevolmente che da "cittadini del mondo" possano muoversi liberamente in tutti i Paesi dal mondo. In realtà la situazione reale è ben differente, e per gli apolidi muoversi è difficile come per gli altri cittadini, e a volte più difficile.

Nella Convenzione sullo Statuto degli Apolidi[354] si legge che essi hanno libertà di circolazione se si trovano in uno stato firmatario della convenzione. Nell'articolo 26 è scritto che i Paesi contraenti debbono concedere agli apolidi che si trovano nel loro territorio il diritto di scegliere il luogo di residenza e di viaggiare liberamente, osservando le norme riservate agli stranieri. Nell'articolo seguente è dichiarato il dovere degli stati di fornire agli apolidi che si trovano nel proprio territorio un documento di viaggio valido, anche per muoversi eventualmente fuori dalla nazione. Questa è la legge teorica, ma l'applicazione alla realtà è differente, in quanto tale convenzione non è stata ratificata in tutto il mondo, e anche negli stati firmatari si incontrano lacune ed ignoranza sulla situazione degli apolidi, che pregiudicano la garanzia dei loro diritti e della loro possibilità di movimento.

La particolare situazione degli apolidi è considerata attualmente un problema che deve essere ridotto[355]. Ma l'esistenza di "cittadini di nessuno", o meglio di "cittadini del mondo", può fornire un buono spunto di riflessione sul significato di cittadinanza e sulla divisione del mondo in nazioni territoriali. Socrate dichiarava di non essere né ateniese, né greco, ma cittadino del mondo, e il sogno di un mondo unico senza frontiere sempre ha riempito pensieri, visioni e ideali degli uomini. Può essere considerato utopia o illusione, ma forse esisterà un giorno un futuro senza confini, dove i suoi cittadini potranno muoversi liberamente senza incontrare ostacoli tanto invisibili quanto insopportabilmente veri.

Per il momento territori, frontiere e cittadinanza sono alla base del livello spaziale del nostro mondo di oggi, e hanno una influenza determinante nel movimento sulla superficie terrestre. Benché camminando sugli invisibili confini questo possa apparire strano, non esiste libertà di movimento tra

---

[353] Emmanuela Bertucci, *Come ottenere il riconoscimento dello status di apolide*, 2006, in www.aduc.it.

[354] *Convenzione sullo Statuto degli Apolidi* del 1954, lettura del testo integrale nella versione portoghese, incontrato in www.dhnet.org.br

[355] Si veda la Convenzione del 1961 sulla riduzione dell'apolidia.

nazioni diverse. Quando qualcuno vuole entrare in un Paese straniero generalmente deve chiedergli l'autorizzazione, e a volte anche al proprio per poter uscire dai suoi confini. Per muoversi oltrepassando frontiere nazionali è necessario possedere un documento di viaggio che attesti la propria nazionalità, il passaporto, e può accadere che in alcune situazioni il governo non conceda tale documento. In seguito per entrare in un'altra nazione è necessario ottenere un visto che lascia entrare nel suo territorio, che tiene validità limitata a seconda delle differenti leggi statali.

La situazione mondiale delle frontiere e delle regole per attraversarle è molto varia, perché dipende dalle leggi, dalle decisioni e dalla politica di ogni stato. Ci sono Paesi più aperti e altri più restrittivi, e molte volte la chiusura è elastica, ossia dipende dalla provenienza del viaggiatore. Senza dubbi il movimento nel mondo è più facile per i cittadini dei Paesi ricchi, in quanto per le persone degli stati più poveri risulta più difficile sia ricevere documenti dalla propria nazione che ottenere il visto per entrare nelle altre.

Gli stati-nazione attuali sono il risultato di secoli di storia, e anche il controllo del movimento delle persone attraverso le frontiere ha radici storiche e certamente ha ragioni e fondamenti validi e inevitabili. Però allo stesso tempo la modalità odierna dell'organizzazione dello spazio mondiale, con nazioni territoriali con frontiere e cittadinanze, non favorisce il movimento libero.

Noi europei forse non possiamo comprendere fino in fondo cosa sia la restrizione al movimento, poiché abbiamo la fortuna di essere inseriti in uno spazio speciale senza frontiere, visti e controlli, risultato dagli Accordi di Schengen, ossia una convenzione tra molti dei Paesi dell'Europa[356] su una politica di libera circolazione delle persone nel loro spazio geografico. I luoghi di controllo alle frontiere tra gli stati partecipanti sono stati aboliti, e oggi solamente un cartello con il simbolo dell'Unione Europea indica la distinzione tra le due nazioni.

Indubbiamente l'idea e l'attuazione dello Spazio Schengen presenta innovazioni molto positive nella storia e nella pratica del movimento degli uomini sulla Terra. Allo stesso tempo però fa nascere anche diverse perplessità e critiche sullo spazio e la mobilità a cui ha portato. Alcune problematiche riguardano le diversità legislative dei Paesi partecipanti, che causano difficoltà alle dogane e ai controlli su prodotti proibiti. Questione poi molto criticabile e criticata è la creazione della cosiddetta "fortezza Europa", ossia di uno spazio "libero" ma molto chiuso verso l'esterno. L'apertura delle frontiere interne ha coinciso con un forte rafforzamento di quelle esterne, in

[356] Con il trattato di Amsterdam del 1999, gli Accordi di Schengen, ossia Trattato e successiva Convenzione, furono incorporati nelle leggi dell'Unione Europea. Lo spazio Schengen presenta però una situazione particolare nell'ambito dell'UE, poiché ci sono stati membri che non hanno aderito, e altri che ne fanno parte senza essere stati dell'Unione Europea (fonte: analisi effettuata nel corso di *Comunicacão, Cidadania e Direitos Humanos*, svolto presso l'università di Coimbra nell'A.A. 2008-2009).

maniera diseguale[357], e ha permesso una politica migratoria comune di maggior controllo e sicurezza.

Pare che l'Europa si sia abbarbicata nella fortezza, sulla sua isola paradisiaca, tenendosi ben stretti ed innaffiando bene i privilegi che un caso ed una storia ingiusta le hanno lasciato, mentre il mare attorno si riempie di facce disperate che cercano di raggiungere le sue spiagge, attirati dal luccichio. E intanto si chiudono le porte e si chiudono gli occhi. Si ribadisce il concetto di stato-nazione e si ricalcano per bene i confini, per marcare l'ingiustizia che fa stare al di qua o al di là di una linea.

E insieme alle linee di confine si disegnano tante altre cose, che però purtroppo a differenza loro sono tristemente reali. Il controllo, la paura del diverso, i clandestini. Il pacchetto sicurezza, i pregiudizi, le difficoltà di regolarizzazione. L'assurdità delle leggi migratorie, i viaggi della speranza, l'intolleranza. I CIE[358], la violenza, la segregazione. Le illusioni, la criminalità, i tanti morti lontano da un Paese.

Quando si conosce lo straniero, si scopre la ricchezza della diversità. Quando si cammina sulla Terra, si scopre che i confini non si vedono. Hermann Hesse nel 1920 scriveva:

> E' così bello varcare simili confini! Il viandante è, sotto molti aspetti, un uomo primitivo, così come il nomade è più primitivo del contadino. Tuttavia il superamento della sedentarietà ed il disprezzo per i confini fanno di gente del mio tipo degli alfieri del futuro. Se esistessero molti uomini nei quali fosse così radicato come lo è in me il disprezzo per i confini nazionali, allora non ci sarebbero più guerre né blocchi. Niente è più odioso dei confini, niente è più stupido. […] Quanta angustia e tormento hanno procurato a noi viandanti […] Che il diavolo se li porti![359]

E' passato quasi un secolo, ma il diavolo non ha dato ascolto ad Hesse ed i confini nazionali non se li è portati via[360], e loro se ne stanno ancora ben ben invisibilmente incisi sulla nostra superficie terrestre, a tosare la libertà degli uomini. E se per alcuni ciò significa solamente le scocciature burocratiche di visti e permessi, per altri più sfortunati questa tosatura arriva fino alle ossa, ed il gioco dei confini disegna per loro la vita o la morte.

Linee invisibili che ancora oggi recintano la libertà, marcano le ingiustizie, causano le guerre, impongono lo spazio, si corazzano agli ordini del denaro, delimitano i privilegi, innalzano barriere più alte di ogni montagna e più profonde di ogni oceano: "alfieri del futuro", fate presto.

---

[357] Esistono diversità d'accesso nello Spazio Schengen per chi proviene da Paesi esterni: l'entrata prevede la necessità di un visto, ma accordi speciali permettono ad alcuni stranieri, provenienti ad esempio da Giappone, Stati Uniti, Canada, Australia, Brasile, di circolare liberamente per un periodo di novanta giorni unicamente con un documento d'identità valido.

[358] Centri di Identificazione ed Espulsione, nuovo nome più esplicativo dato ai CPT, Centri di Permanenza Temporanea.

[359] Hermann Hesse, *Vagabondaggio*, 1920, in *Storie di vagabondaggio*, Roma 1991, Newton & Compton editori, p. 37.

[360] Chiedo scusa alla lingua italiana per il presente anacoluto.

CONCLUSIONI

Qui si conclude il nostro breve viaggio attraverso il movimento. Ho cercato di camminare tra una riflessione e l'altra con l'incedere del viaggiatore, che si muove lentamente cercando la sua strada, aiutandosi talvolta con le orme già lasciate da altri viandanti, che vuole scoprire la bellezza del paesaggio che lo circonda, con la brama di non lasciarsi sfuggire nulla, che si incammina fiducioso, anche se sa che il suo zaino è leggero, che non ha paura di perdersi, perché si sta gustando il cammino, che non vede l'ora di raccontare le sue scoperte a chi incontra, forse lasciandosi trasportare un po' troppo dall'entusiasmo.

Ora, all'arrivo, come quando finisce un viaggio, mi ritrovo a riflettere sulla strada percorsa. So che nonostante la volontà di frugare con i sensi in ogni angolo della realtà attraversata molte cose mi sono sfuggite, da piccoli dettagli a elementi evidentissimi ad un altro viandante. Sono consapevole del fatto che in alcuni tratti del cammino non ho seguito la via migliore, e avrei potuto passare da un sentiero più bello e panoramico. So che lungo la strada qualcuno mi ha guardato passare ridendo, o criticandomi, o non capendo le ragioni e la meta del mio cammino. So che sicuramente i miei piedi hanno fatto degli sbagli.

Ma sono all'arrivo, e sono felice. Ripenso alla fatica, al sudore, alle vesciche, e sono felice dello sforzo compiuto che mi ha portato fin qui. Sono felice di ciò che ho incontrato durante il viaggio, delle scoperte e degli orizzonti nuovi che mi ha regalato. Sono felice perché mi sento un po' cambiata rispetto a come ero partita. Sono felice perché anche questa volta mi ha lasciato una grande voglia di ripartire. Sono felice perché qualcuno mi ha accompagnato fin qui, e spero che si sia gustato il viaggio.

Muoversi è una caratteristica insita nell'uomo, e ha accompagnato la sua storia fin dalle origini. Oggi il movimento è un grande protagonista sul nostro pianeta, ma noi stiamo perdendo un po' il contatto con lui. Ci muoviamo sempre più ma viviamo sempre meno il nostro muoverci, ed il gusto di "quel che sta nel mezzo" sta diventando un sapore raro. Il nostro rapporto con lo spazio e con il tempo risulta manomesso da una mobilità frettolosa e superficiale, che non ci permette di immergerci nella realtà.

Ritengo che gran parte della responsabilità sia dei ritmi sempre più concitati ed innaturali e dei mezzi di trasporto sempre più veloci ed immobilizzanti che ci spostano qua e là.

Questa scelta di movimento si riflette fortemente sulla nostra vita e sulla nostra Terra, lasciando la sua impronta talvolta impensata in molti terreni del presente. Il nostro rapporto con noi stessi, la salute della natura, la giustizia ed equità mondiale, le relazioni sociali con chi ci circonda, la

percezione della realtà e delle sue problematiche, la vivibilità di un ambiente, i giochi economici che regolano il mondo, le guerre e le ingiustizie, l'aspetto del paesaggio, risultano essere più o meno fittamente legati alla mobilità.

Dunque dovremmo imparare a scegliere con più consapevolezza come muoverci, coscienti dell'impronta che lasciamo e che viene lasciata su di noi, scoprendo le grandi potenzialità dimenticate nei nostri piedi.

Anche quando le alternative sono nascoste, ostacolate dalla politica e dalla pianificazione, rese difficili dalla diseconomicità e dal disinteresse. Anche quando ciò significa muoversi in direzione contraria rispetto alla corrente che travolge nel suo flusso la gran parte della società. Non sempre la direzione presa dalla maggioranza è quella giusta[361].

Vermi nº 342, Rouge, fonte: www.vermidirouge.com

C'è chi già ha scoperto la magia di una nuova forma di movimento e sta camminando in senso contrario rispetto a quel traffico inquinante e snervante, illogico e insostenibile, e le direzioni che si stanno disegnando sono molto interessanti. Basta iniziare a camminare, diventando costruttori e testimoni di una nuova via, da indicare a tutti ed insegnare ai bambini, non dimenticando quanto possiamo imparare dalla loro semplicità.

Per questo prima di congedarmi vi lascio una filastrocca.

Un tempo mi dice mia nonna,
non c'erano tanti motori
nessuno faceva colonna,
le strade figliavano fiori

s'andava in città tutti a piedi,
qualcuno con la bicicletta

[361] La vignetta è stata presa della Società che Striscia di Rouge, che ha gentilmente dato il permesso ai suoi Vermi di apparire in questo lavoro. I Vermi di Rouge seguono in modo acuto e profondo la nostra società, regalando immagini e riflessioni molto interessanti e spesso di grande intensità, visionabili sul sito www.vermidirouge.com.

lo so forse tu non ci credi,
nessuno viveva di fretta

adesso le povere aiuole,
fioriscono di motorini
adesso le bici e le suole,
le bucano solo i bambini.[362]

Con l'augurio che tutti noi possiamo imparare di nuovo a bucare le bici e le suole, camminando, lentamente, nel mezzo.
Buon Cammino!

[362] Nicola Cinquetti, *La forchetta fidanzata*, 2004, Roma, Nuove Edizioni Romane, p. 24.

APPENDICE

Questionario

Buongiorno!
Sono una studentessa del corso di laurea specialistica in Geografia, presso l'università di Bologna. Sto raccogliendo materiale per la mia tesi tramite questo questionario. Ti chiedo gentilmente di aiutarmi nel lavoro, offrendomi un po' del tuo tempo ed il tuo prezioso contributo. Ti ringrazio moltissimo per la collaborazione!
Per domande, consigli, suggerimenti, critiche, lamentele, … puoi scrivermi: lorimbrik@gmail.com.
Se poi ti interessasse vedere i frutti che darà la raccolta di dati di questa indagine, indicalo qui sotto.

Vorrei ricevere il lavoro concluso:
☐ sì ☐ no
Mail a cui inviare eventualmente la tesi: _____

QUESTIONARIO

--------Mobilità quotidiana----------

1. Qual è il principale mezzo che utilizzi più o meno quotidianamente per andare a scuola/lavoro/… (1 sola scelta)?
- ☐ autobus/tram
- ☐ moto/motorino
- ☐ bicicletta
- ☐ automobile
- ☐ metropolitana
- ☐ piedi
- ☐ treno
- ☐ altro: _____

2. Perché (max 2 scelte)?
- ☐ è comodo
- ☐ mi piace
- ☐ è veloce
- ☐ è affidabile
- ☐ è lento
- ☐ è l'unica possibilità
- ☐ è sicuro
- ☐ è ecologico
- ☐ è salutare
- ☐ è economico
- ☐ altro: _____

3. Quanto tempo occupa il tuo spostamento quotidiano (considera un solo viaggio, ad esempio solo andata)?
- ☐ meno di mezz'ora
- ☐ meno di un'ora
- ☐ più di un'ora
- ☐ più di tre ore
- ☐ altro: _____

4. Distanza percorsa (considerando sempre un solo viaggio, ad esempio solo andata):
- ☐ non saprei
- ☐ circa _____ km

5. **Come definiresti il tuo percorso quotidiano (scegli max 2 aggettivi)?**
   - ☐ faticoso
   - ☐ necessario
   - ☐ bello
   - ☐ stressante
   - ☐ frettoloso
   - ☐ costoso
   - ☐ piacevole
   - ☐ interessante
   - ☐ altro: _____

6. **Cosa fai principalmente durante il percorso (max 2 scelte):**
   - ☐ ascolto musica
   - ☐ chiacchiero
   - ☐ canto
   - ☐ dormo
   - ☐ mi rilasso
   - ☐ penso
   - ☐ mi irrito
   - ☐ leggo
   - ☐ guardo il paesaggio
   - ☐ altro: _____

7. **Pensando al tuo spostamento abituale, valutane gli aspetti sottostanti:**

praticità	□ □ □ □ □
costo	□ □ □ □ □
rapidità	□ □ □ □ □
soddisfazione	□ □ □ □ □
innervosimento	□ □ □ □ □
sicurezza	□ □ □ □ □
comodità	□ □ □ □ □
felicità	□ □ □ □ □
sostenibilità	□ □ □ □ □
"salutarietà"	□ □ □ □ □
altro: _____	□ □ □ □ □

minimo ■ □ □ □ □

massimo ■ ■ ■ ■ ■

8. **Quello che vedi durante il tragitto è:**
   - ☐ interessante
   - ☐ bello
   - ☐ pieno di particolari
   - ☐ sempre uguale
   - ☐ brutto
   - ☐ irritante
   - ☐ non ci faccio caso
   - ☐ altro: _____

9. **Se potessi scegliere liberamente, senza vincoli di tempo e denaro, quale mezzo vorresti utilizzare quotidianamente per recarti a scuola/lavoro/…?**
   - ☐ autobus/tram
   - ☐ moto/motorino
   - ☐ bicicletta
   - ☐ automobile
   - ☐ metropolitana
   - ☐ piedi
   - ☐ treno
   - ☐ altro: _____

10. **Perché?**

_____

11. Se non coincide con il mezzo effettivo (indicato nella prima domanda), perché non utilizzi il mezzo che vorresti?

- ☐ coincide!
- ☐ mancanza di tempo
- ☐ eccessiva distanza
- ☐ costo troppo elevato
- ☐ infrastrutture assenti o inadeguate
- ☐ fatica
- ☐ mancanza di sicurezza
- ☐ altro: _____

--------Mezzi di trasporto----------

12. Qual è il tuo mezzo di trasporto preferito (max 3 scelte)?

- ☐ autobus
- ☐ tram
- ☐ moto
- ☐ motorino
- ☐ bicicletta
- ☐ automobile
- ☐ monopattino
- ☐ metropolitana
- ☐ piedi
- ☐ aereo
- ☐ nave
- ☐ treno
- ☐ altro: _____

13. Con quale frequenza utilizzi i seguenti mezzi di trasporto?

	sempre	spesso	a volte	raramente	mai
autobus/tram	☐	☐	☐	☐	☐
moto/motorino	☐	☐	☐	☐	☐
bicicletta	☐	☐	☐	☐	☐
automobile	☐	☐	☐	☐	☐
nave/barca	☐	☐	☐	☐	☐
metropolitana	☐	☐	☐	☐	☐
piedi	☐	☐	☐	☐	☐
aereo	☐	☐	☐	☐	☐
treno	☐	☐	☐	☐	☐
altro: _____	☐	☐	☐	☐	☐

---------Risposte rapide, senza consultazioni o aiuti dal pubblico----------

14. In condizioni normali, in quanto tempo si potrebbero percorrere 300 km in automobile?

- ☐ non ne ho idea!
- ☐ 10 minuti
- ☐ mezz'ora
- ☐ 2-3 ore
- ☐ 4-5 ore
- ☐ 5-6 ore
- ☐ 10 ore
- ☐ altro: _____

15. In condizioni normali, in quanto tempo si potrebbero percorrere 20 km a piedi?

- ☐ non ne ho idea!
- ☐ 10 minuti
- ☐ mezz'ora
- ☐ 2-3 ore
- ☐ 4-5 ore
- ☐ 5-6 ore
- ☐ 10 ore
- ☐ altro: _____

16. In un intero giorno di viaggio in auto, quanti km si potrebbero percorrere?

_____

17. E in un intero giorno di viaggio in bicicletta?

_____

18. E in un intero giorno di viaggio a piedi?

_____

19. Quanto costa attualmente la benzina al litro?

- ☐ _____
- ☐ non saprei
- ☐ non mi interessa

--------Viaggi----------

20. Se non avessi nessuna limitazione di tempo né denaro e potessi scegliere di fare un viaggio, dove andresti?

_____

21. Se potessi scegliere una sola maniera di spostarti, con quale mezzo raggiungeresti la tua meta?

- ☐ autobus
- ☐ moto
- ☐ bicicletta
- ☐ mongolfiera
- ☐ automobile
- ☐ piedi
- ☐ cavallo
- ☐ aereo
- ☐ nave
- ☐ treno
- ☐ altro: _____

22. Perché (max 2 scelte)?

- ☐ è comodo
- ☐ mi piace
- ☐ è veloce
- ☐ è sicuro
- ☐ è ecologico
- ☐ è salutare
- ☐ è lento
- ☐ è avventuroso
- ☐ è divertente
- ☐ altro: _____

23. Hai mai percorso un tragitto di più di un giorno a piedi o in bicicletta o con un mezzo non motorizzato?

- ☐ sì
- ☐ no

24. Se sì, indica se vuoi il/i tragitto/i ed il mezzo:
_____
_____
_____

25. Hai un buono da 50 euro da spendere <u>solamente</u> in mezzi di trasporto, ed un "buono di tempo" illimitato. Immagina di partire. Dove potresti andare?
_____

26. Perché?
- ☐ mi attira il posto
- ☐ mi attira il tragitto
- ☐ andrei più lontano ma non bastano i soldi per i mezzi di trasporto
- ☐ altro: _____

27. Quanto tempo potrà durare il tuo viaggio?
_____

28. Con quali mezzi viaggerai e in quali mezzi di trasporto spenderai il tuo buono?
_____

29. Hai un "buono di tempo" di una settimana, e un buono illimitato da spendere in mezzi di trasporto. Immagina di partire. Dove potresti andare?
_____

30. Perché?
- ☐ mi attira il posto
- ☐ mi attira il tragitto
- ☐ andrei più lontano ma non basta il tempo
- ☐ altro: _____

31. Con quali mezzi?
_____

32. Potendo scegliere solo una tra le due seguenti offerte di viaggio, quale preferiresti?
- ☐ buono da 50 euro per i trasporti e "buono di tempo" illimitato
- ☐ buono illimitato per le spese dei trasporti e "buono di tempo" di una settimana

33. Perché?
_____

34. Pensando al muoversi con mezzi <u>non motorizzati</u>, quali sono le prime due parole che ti vengono in mente?
_____ e _____

35. Viaggio è:
_____
_____

--------Dati----------

Età:
- ☐ <20
- ☐ 20-29
- ☐ 30-39
- ☐ 40-49
- ☐ 50-59
- ☐ 60-69
- ☐ >70

Sesso:

- ☐ F
- ☐ M

Professione:

- ☐ studente
- ☐ impiegato
- ☐ area insegnamento/educazione
- ☐ area agricoltura
- ☐ area commercio
- ☐ area industria
- ☐ area sanità
- ☐ area artigianato
- ☐ forze dell'ordine
- ☐ pensionato
- ☐ casa
- ☐ altro: _____

Dove risiedi abitualmente?

_____, in provincia di _____

Come definiresti il tuo luogo di residenza abituale?

- ☐ campagna
- ☐ paese
- ☐ città
- ☐ grande città
- ☐ altro: _____

Grazie mille!!!

Questionario compilato da inviare a **lorimbrik@gmail.com**

BIBLIOGRAFIA

AA.VV.
2007 *Nowheremen. Estetica dei non luoghi*, a cura di MAURIZIO BETTINI e OMAR CALABRESE, Milano, Skira Editore.

AA.VV.
2005 *I nonluoghi in letteratura. Globalizzazione e immaginario territoriale*, a cura di STEFANO CALABRESE e MARIA AMALIA D'ARONCO, 1ª ed., Roma, Carocci Editore.

AIME, MARCO
2005 *Sensi di viaggio*, Milano, Ponte alle Grazie.

ANCEL, JACQUES
1938 *Géographie des frontières*, 4ª éd., Paris 1938, Librairie Gallimard.

ARENAS, HERNAN SANTIS
1994 *The future of the antartic Treaty – thirty years on*, in *World Boundaries. Global Boundaries*, London, Clive H.Schofield.

AUGE', MARC
1993 *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera.

2007 *Tra i confini. Città, luoghi, integrazioni*, Milano, Bruno Mondadori.

2009 *Il bello della bicicletta*, Torino, Bollati Boringhieri Editore.

BOCCONI, ANDREA
2002 *Viaggiare e non partire*, Parma, Ugo Guanda Editore.

BOTTIROLI, GIOVANNI
2005 *Il "non" dei luoghi*, in *I nonluoghi in letteratura. Globalizzazione e immaginario territoriale*, a cura di STEFANO CALABRESE e MARIA AMALIA D'ARONCO, Roma, Carocci Editore.

BRADBURY, RAY
1953 *Fahrenheit 451*, trad. di GIORGIO MONICELLI, Milano 2009, Oscar Mondadori.

BRILLI, ATTILIO
1999 *La vita che corre. Mitologia dell'automobile*, Bologna, Il Mulino.

CACUCCI, PINO
1998 *Camminando. Incontri di un viandante*, Milano, Feltrinelli.

CALABRESE, OMAR
2007 *Non-persone: il problema dell'identità nell'arte contemporanea*, in *Nowheremen. Estetica dei non luoghi*, a cura di MAURIZIO BETTINI e OMAR CALABRESE, Milano, Skira Editore.

CANELAS, VICTOR
2003 *Mobilidade e Ambiente. Transporte Colectivos, Ciclovias, Percursos Pedonais*, Palmela, Câmara Municipal de Palmela.

CARLSSON, CHRIS
2002 *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, trad. di MANGIALAIO ULISSE, Milano 2003, Feltrinelli.

CHATWIN, BRUCE
1977 *In Patagonia*, trad. di MARINA MARCHESI, 16ª ed, Milano 1999, Adelphi Edizioni.

1987 *Le vie dei canti*, 12ª ed, Milano 1999, Adelphi Edizioni.

CICERCHIA, ANNALISA
2004 *Leggeri sulla terra. L'impronta ecologica della vita quotidiana*, Milano, Franco Angeli.

CINQUETTI, NICOLA
2004 *La forchetta fidanzata*, Roma, Nuove Edizioni Romane.

CORNA-PELLEGRINI, GIACOMO
1999 *Conoscersi viaggiando. Per esempio tra New York e il Nuovo Messico*, Roma, Meltemi Editore.

DA SILVA, JORGE PEREIRA
2004 *Direitos de cidadania e direito à cidadania*, Porto, ACIME Alto Comissariado para a Imigração e Minorias Étnicas.

DE BOTTON, ALAIN
2002 *L'arte di viaggiare*, Parma, Ugo Guanda Editore.

DECANDIA, LIDIA
2004 *Anime di luoghi*, Milano, Franco Angeli.

DEMETRIO, DUCCIO
2005 *Filosofia del camminare. Esercizi di meditazione mediterranea*, Milano, Raffaello Cortina Editore.

DE PASCALE, GAIA
2008 *Slow Travel. Alla ricerca del lusso di perdere tempo*, Milano, Adriano Salani Editore.

DESPORTES, MARC
2005 *Paesaggi in movimento. Trasporti e percezione dello spazio tra XVIII e XX secolo*, Milano 2008, Libri Scheiwiller.

DONINI, GIOVANNA
2008 *Margini della mobilità*, Roma, Meltemi Editore.

ENDE, MICHAEL
1973 *Momo*, 27ª ed., Milano 2005, Longanesi.

ERIKSEN, THOMAS HYLLAND
2003 *Tempo tiranno. Velocità e lentezza nell'era informatica*, Elèuthera Editrice.

FARINELLI, FRANCO
1992 *I segni del mondo. Immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*, Firenze, La Nuova Italia.

2003 *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*, Torino, Giulio Einaudi Editore.

FERRAROTTI, FRANCO
1999 *Partire, tornare. Viaggiatori e pellegrini alla fine del millennio*, Roma, Donzelli Editore.

GASPAR, JORGE
2005 *Os ritmos do quotidiano e a apropriação do território*, in *Em Trânsito*, AA.VV., Lisboa, Goethe Institut Lissabon, pp. 122-137.

GRANDINI, OBES
2008 *Dalla Pianura Padana all'Altopiano Tibetano in bicicletta*, 2ª ed., Padova, Studio Editoriale Gordini.

HARVEY, DAVID
1989 *La crisi della modernità*, Milano 1993, Il Saggiatore.

HESSE, HERMANN
1920 *Storie di vagabondaggio*, Roma 1991, Newton & Compton Editori.

HERZOG, WERNER
1978 *Sentieri nel ghiaccio*, trad. di ANNA MARIA CARPI, 2ª ed., Milano 1982, Ugo Guanda Editore.

ILLICH, IVAN
1973 *Elogio della bicicletta*, Torino 2006, Bollati Boringhieri Editore.

KRAKAUER, JON
1996 *Nelle terre estreme*, trad. di LAURA FERRARI E SABRINA ZUNG, 3ª ed., Milano 2002, Biblioteca Universale Rizzoli.

KUNDERA, MILAN
1995 *La lentezza*, 11ª ed., Milano 2006, Adelphi Edizioni.

LA CECLA, FRANCO
1988 *Perdersi. L'uomo senza ambiente*, Bari, Laterza.

LE BRETON, DAVID
2000 *Il mondo a piedi. Elogio della marcia*, trad. di ESTER DORNETTI, Milano, Feltrinelli.

LEED, ERIC J.
1992 *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale*, Bologna, Società editrice il Mulino.

1996 *Per mare e per terra. Viaggi, missioni, spedizioni alla scoperta del mondo*, Bologna, Società editrice il Mulino.

MACEDO, ANTONIO
2000 *A Bicicleta na Cidade*, Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro.

MAGRIS, CLAUDIO
2005 *L'infinito viaggiare*, Milano, Arnoldo Mondadori Editore.

MEAKIN, JANICE
2008 *Power Walking*, trad. di GIULIA PERRONE e ROBERTO ROVEDA, Milano, Red Edizioni.

MÉNDEZ, RICARDO e FERNANDO MOLINERO
1988 *Geografia y estado. Introduccion a la geografia politica*, 2ª ed., Madrid, Editorial Cincel.

MICHEL, FRANCK
2001 *Altrove, il settimo senso. Antropologia del viaggio*, Milano, MC Editrice.

MIRANDA, A.I., A.M. COSTA. e C. BORREGO
2005 *Transportes Sustentáveis para a Cidade do Futuro*, Aveiro, Universidade de Aveiro.

NUNES DA SILVA, FERNANDO
2005 *Eppur si muove!*, in *Em Trânsito*, AA.VV., Lisboa, Goethe Institut Lissabon, pp. 28-37.

OLLIVIER, BERNARD
2002 *La lunga marcia. A piedi verso la Cina*, Milano, Feltrinelli Traveller.

PABA, GIANCARLO
1998 *Luoghi comuni. La città come laboratorio di progetti collettivi*, Milano, Franco Angeli.

PACE, FEDERICO
2008 *Senza volo*, Torino, Giulio Einaudi Editore.

PAHL, GREG
2005 *Biodiesel. Coltivare una nuova energia*, trad. di ELINA LO VOI, Roma 2006, Franco Muzzio Editore.

PIRANDELLO, LUIGI
1925 *Quaderni di Serafino Gubbio Operatore*, in *Tutti i romanzi*, vol. 2, a cura di GIOVANNI MACCHIA, Milano. 1979, Arnoldo Mondadori Editore.

POTTS, ROLF
2003 *Vagabonding. L'arte di girare il mondo*, Milano, Ponte alle Grazie.

ROBERT, JEAN
1992 *Tempo rubato. L'uso dell'automobile nella nostra società "divoratrice di tempo"*, Como, Red Edizioni.

ROZE, ETIENNE
2008 *Spiritualità dei Raid Goum nel deserto*, 2ª ed., Siena, Edizioni Cantagalli.

SAINT-EXUPÉRY (DE), ANTOINE
1943 *Il Piccolo Principe*, 52ª ed., Milano 2000, Bompiani.

SCHIVELBUSCH, WOLFGANG
1977 *Storia dei viaggi in ferrovia*, traduzione di CONSOLINA VIGLIERO, Torino 1988, Giulio Einaudi Editore.

SEIWERT, LOTHAR J.
2003 *Elogio della lentezza*, Milano, Sperling & Kupfer Editori.

2005 *E adesso fermati. Impara l'arte di vivere senza fretta*, Milano, Sperling & Kupfer Editori.

SOVILLA, ZENONE
2004 *Bicicrazia. Pedalare per la libertà*, Civezzano, Nonluoghi Libere Edizioni.

SOLNIT, REBECCA
2000 *Storia del camminare*, trad. di GABRIELLA AGRATI E MARIA LETIZIA MAGINI, Milano 2002, Bruno Mondadori.

TERZANI, TIZIANO
1995 *Un indovino mi disse*, Milano, Longanesi & C.

THOREAU, HENRY DAVID
1851 *Camminare*, trad. di MARIA ANTONIETTA PRINA, Milano 1999, SE.

1854 *Walden, ovvero Vita nei boschi*, trad. di PIERO SANAVIO, Milano 1988, Rizzoli.

TSAI CHIH CHUNG
1994 *Dice lo zen*, 7ª ed., Milano 2009, Feltrinelli.

VIALE, GUIDO
2007 *Vita e morte dell'automobile. La mobilità che viene*, Torino, Bollati Boringhieri.

VIRILIO, PAUL
1981 *Velocità e politica. Saggio di dromologia*, Milano, Multhipla.

ARTICOLI

ALBERTI, LEON BATTISTA
1435 *De Pictura*, in *La prospettiva nella trattatistica rinascimentale*, dispensa della facoltà di Architettura del Politecnico di Bari, www.poliba.it.

ARDITO, FABRIZIO
2002 *La montagnaterapia*, 25 marzo, in www.boscaglia.it.

BERTUCCI, EMMANUELA
2006 *Come ottenere il riconoscimento dello status di apolide*, in www.aduc.it.

BETTI, RENATO
[s.a.] *L'invenzione dello spazio da Lobačevskij a Florenskij*, dispensa della Facoltà di Filosofia dell'Università di Urbino, in www.uniurb.it.

BIZZARO, LEONARDO
2008 *Velocità. Così l' uomo sfida i limiti della natura*, in «La Repubblica», 6 ottobre, p. 33, in www.repubblica.it.

BOCCONI, ANDREA
2009 *Cammina lentamente cambierai la mente. Parola di psicologo*, in «L'Unità», 3 settembre, pp. 36, 37.

CARNOVALINI, RICCARDO
2009 *Il cammino e la bellezza ci salveranno*, 20 marzo, in www.decrescitafelice.it.

DI GIULIO, BENEDETTO
[s.a.] *Il cavallo nei trasporti e nelle comunicazioni dell'Antica Roma*, in www.anticaroma.org.

EBERT, ROGER
2005 *A conversation with Werner Herzog*, 28 agosto, in rogerebert.suntimes.com.

ESWARN, VINAYAK, HENRY HARPENDING e ROGERS HARPENDING
2005 *Genomics refutes an exclusively African origin of humans*, in «Journal of Human Evolution», In Press, in www.wikipwdia.org.

GIANOTTI, LUCA
2008 *25 anni di camminare in Italia*, in «PollicinoGnus», n°164, in www.boscaglia.it.

ILLICH, IVAN
[s.a.] *Prigionieri della velocità*, trad. di Mauro Suttora, in www.libertaria.it.

LAZZARINI, LUIGI
2009 *Camminare, al tempo della Decrescita (seconda puntata)*, 4 marzo, in www.decrescitafelice.it.

PATUCCHI, MARCO
2003 *Le cento città dei bus tartaruga*, in «La Repubblica», 22 maggio, in www.repubblica.it.

PONTI, MARCO
2004-05 *La tecnologia dei trasporti: note per una storia economica*, dispensa del corso di Sistemi di Trasporto, Politecnico di Milano, in www.polimi.it.

SANCHEZ, S.
2008 *Sul benessere dato dalle endorfine*, 28 aprile 2008, articolo in it.healthnews.com.

FILM

WHITE, TED (1992), *Return of the Scorcher*, film documentario, 28 minuti.

LYNCH, DAVID (1999), *The Straight Story* (*Una storia vera*), film, 112 minuti.

SITI

it.healthnews.com sito italiano di Health News, per la diffusione di notizie e informazioni sulla salute

rogerebert.suntimes.com sito del critico cinematografico e sceneggiatore statunitense Roger Ebert

www.aduc.it sito dell'ADUC, associazione per i diritti degli utenti e consumatori

www.alba.be sito dell'associazione belga Oikoten, promotrice di progetti per giovani in difficoltà

www.alm-onlus.org sito dell'associazione italiana Attraverso la Montagna

www.amnesty.it sito italiano di Amnesty International, organizzazione internazionale per i diritti umani

www.anticaroma.org sito culturale sulle origini di Roma e la storia antica

www.asgi.it sito dell'ASGI, Associazione per gli Studi Giuridici sull'Immigrazione

www.assoseuil.org sito dell'associazione Seuil fondata da Bernard Ollivier

www.boscaglia.it sito dell'associazione La Boscaglia con promozione di viaggi a piedi nella natura

www.criticalmass.it sito italiano di Critical Mass.

www.decrescitafelice.it sito del Movimento per la Decrescita Felice

www.dhnet.org.br sito brasiliano con informazioni riguardanti i diritti umani

www.etimo.it sito del dizionario etimologico online con la versione web del Vocabolario Etimologico della Lingua Italiana di Ottorino Pianigiani

www.eurocid.pt sito portoghese del portale di informazione europea del Centro di Informazione Jacques Delors

www.libertaria.it sito della rivista trimestrale *Libertaria*

www.ofpra.gouv.fr sito dell'OFPRA, istituzione pubblica francese incaricata dell'applicazione dei testi nazionali e delle convenzioni europee o internazionali riguardanti il riconoscimento e la protezione di rifugiati e apolidi

www.poliba.it sito del Politecnico di Bari

www.polimi.it sito del Politecnico di Milano

www.repubblica.it sito con la versione online del quotidiano *La Repubblica*

www.unhcr.it sito italiano dell'UNHCR, Alto Comissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati (United Nations High Commissioner for Refugees)

www.unhcr.org sito dell'UNHCR, Alto Comissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati (United Nations High Commissioner for Refugees)

www.uniurb.it sito dell'Università degli Studi di Urbino "Carlo Bo"

www.wikipwdia.org sito l'enciclopedia libera

NOTA ALLA BIBLIOGRAFIA: i libri inseriti nella bibliografia sono stati tutti consultati fisicamente. La data dell'edizione del volume consultato, quando differente dalla nascita dell'opera, è stata indicata al fianco del luogo dell'edizione. Talvolta è stato impossibile verificare la corrispondenza tra data indicata nel volume ed effettiva datazione dell'opera.

NOTA ALLE FOTOGRAFIE: le fotografie utilizzate sono mie, eccetto quella a p. 129 con il signor Marto, scattata in autoscatto dal mio amico Pippis.