



# Il modo peggiore per spostarsi

Intervista all'antropologo Franco La Cecla

di Chiara Vergano

**I**l tempo che uno passa a fare il pendolare non è buttato. È tempo di attesa; tempo utile per leggere, lavorare, collegarsi a internet e - perché no - farsi tagliare i capelli, se ci si trova a bordo della metropolitana di Tokyo.

Se i tragitti quotidiani sono perlopiù concepiti come seccatura, ciò dipende dalla mancanza di "offerte interessanti" per lo spostamento, ed è su questo che occorre investire. Ne è convinto Franco La Cecla, antropologo, docente all'Università luav di Venezia, dopo aver insegnato a Berkeley e Parigi.

**Ogni giorno ci spostiamo: per lavoro, per incontrare persone... Un movimento, però, spesso inteso come perdita di tempo, anziché come occasione, come attraversamento di dimensioni umane e sociali.**

Il tempo che uno passa a fare il pendolare è tempo di attesa, e i tempi di attesa sono i pochi, nell'arco della giornata, in cui la gente pensa.

Personalmente, se non avessi fatto il pendolare non avrei avuto occasione di leggermi tutta la letteratura latino-americana.

Penso al Giappone, dove ci sono grossi tempi di spostamento; a Tokyo si va sull'ordine dell'ora e mezza, ma sulla metropolitana è offerta tutta una pluralità di servizi: chi viaggia può collegarsi a internet, farsi tagliare i capelli.

Il tempo che uno passa sui mezzi pubblici dunque non è buttato, a patto naturalmente che non siano luoghi d'inferno.

Io scrivo solo in treno e in bus; se non facessi degli spostamenti, non riuscirei a lavorare.

**Ma lo spostamento è da sempre associato a un senso di fatica, di fastidio? O, piuttosto, è un fenomeno recente, riconducibile principalmente al disordine del territorio?**

Il fastidio ha molto a che vedere con il fatto che non c'è un'offerta interessante per lo spostamento. Viviamo in un mondo in cui gli spostamenti sono necessari, la gente non vuole più star ferma.

Ma i treni dovrebbero essere fatti in modo tale per cui un passeggero che ha fame non deve avere come unica opzione ciò che passa il vagone ristorante; così come non deve ascoltare per forza la voce che annuncia tutte le stazioni in cui ci si ferma.

Chi viaggia su un treno dovrebbe poter trovare spazi in cui può stare, se lo desidera, per conto proprio. O conversare, senza essere disturbato, con un altro passeggero.

**Come immagina un'ipotetica città del futuro, a livello di mobilità?**

Immagino una città in cui la gente si accorge finalmente che le automobili sono l'ultimo modo per spostarsi, il peggiore. Se ci sono troppe auto, o anche un po', non si può andare in giro a piedi, o in



bicicletta. Immagino una città che capisce che esistono vari modi di spostarsi collettivamente, e che investe sul lusso degli spostamenti collettivi.

Penso ad alcune 'cose' sopravvissute dell'ex Urss, alla metropolitana di Mosca, con i quadri e i lampadari in vetro di Murano: la gente non si sente penalizzata, ma onorata ad usare un mezzo pubblico di questo tipo. Da cui la metropolitana di Milano è distante anni luce.

**Marc Augé, antropologo e studioso delle civiltà antiche, si è chiesto se la nostra società non stia distruggendo il concetto di luogo, e**

**ha parlato di proliferazione di "non luoghi"...**

Personalmente, sono convinto che Marc Augé abbia torto. Le città sono diventate luoghi molto regolati, pianificati, e quindi la gente riesce a esprimere la propria creatività proprio nei 'non luoghi', e quindi stazioni, aeroporti, hall, piazze abbandonate. Di fatto, è accaduto questo: i pochi luoghi che ci restano per esprimerci sono proprio quelli meno definiti, e quindi marginali.

Sono a Barcellona da qualche tempo per un progetto e ho scoperto che alcuni dei luoghi più vivi sono quelli dove gli immigrati equadoregni giocano a pallavolo; giocano in posti che nessuno vuole.

Le città 'vive' dell'India o dell'America Latina sono quelle in cui in una piazza capitano una ventina di cose diverse e contraddittorie.

**Oggi si parla sempre più di partecipazione. Soprattutto legata ai fenomeni della mobilità e della viabilità, come l'alta velocità in Val di Susa, l'autostrada tirrenica, il passante nord bolognese. Cosa ne pensa?**

A me personalmente, più della partecipazione, interessa che chi fa dei piani regolatori, dei progetti, faccia prima una buona analisi.

La Val di Susa è un esempio lampante di come ciò non sia avvenuto. E dire che non ci voleva molto a fare quello che gli inglesi chiamano survey, e quindi capire bene il contesto. Ecco, in Italia purtroppo non si fa analisi di contesto, è questa la tragedia. In tutto il paese, e anche a Bologna, manca la capacità di fare, prima di un intervento, un'analisi, e di capire quindi come vive la gente, standoci in mezzo. ■

*Accanto, un tram in servizio nella città di Karlsruhe. Sotto, un particolare della stazione Paradiso della metropolitana di Torino*

## CHI È?

La Cecla ha pubblicato una serie di saggi antropologici e sociologici ritenuti fra i più interessanti degli ultimi decenni; tra questi, "Jetlag. Antropologia e altri disturbi da viaggio" (Bollati Boringhieri, 2002). Assieme a Giuseppe Campos Venuti, Yodan Rofé, Marco Ponti, Pippo Ciorra e Franco Farinelli, La Cecla ha partecipato al primo dei forum promossi dalla Provincia all'interno della rassegna "Bologna si muove" (28 aprile - 28 maggio 2006).

