

Lucia Canino
Sergio A. Dagradi
Filosofia del pendolare

il glifo ebooks

ISBN: 9788897527374

Prima edizione: Novembre 2016

Copyright © *il glifo*, 2016, www.ilglifo.it

Tutti i diritti sono riservati.

Nessuna parte di questa pubblicazione elettronica può essere riprodotta o diffusa se non nei termini previsti dalla legge che tutela il Diritto d'Autore. In particolare, la diffusione di copie attraverso internet è diritto esclusivo de *il glifo*: per tutelare questo diritto, ogni esemplare degli ebooks pubblicati da *il glifo* contiene informazioni uniche e criptate che consentono l'identificazione univoca della singola copia in caso di redistribuzione a terzi.

L'acquirente di questa pubblicazione elettronica sottoscrive l'impegno di detenerne copia unicamente per uso personale, consapevole che sia la pubblicazione di copie su qualsiasi sito internet sia la cessione o trasmissione di copie elettroniche a terzi costituiscono illeciti penalmente perseguibili.

Per informazioni relative ai diritti, si veda: www.ilglifo.it/licenze.aspx

Indice

UNA POSSIBILE DEFINIZIONE FENOMENOLOGICA DEL PENDOLARE

CLASSIFICARE IL PENDOLARE

PER UNA SOCIO-POLITICA DEL MEZZO DI TRASPORTO

IL PENDOLARE – LIBERTÀ E IDENTITÀ

CONOSCENZA (DI TABELLE ORARIE, STRADARI E STRADE) E LIBERTÀ

**LA SOLITUDINE ESISTENZIALE DEL PENDOLARE E IL SUO CONTRARIO,
OVVERO LA COSCIENZA DI CLASSE (O PER MEGLIO DIRE: DI 2^A CLASSE)**

LE TRE VITE DEL PENDOLARE

**PENDOLARI NON CI SI IMPROVVISA, OVVERO: IL CURRICULUM DEL
PENDOLARE**

PER UN'ETICA DEL PENDOLARE

LA SOCIABILITÀ DEL PENDOLARE

AVVENTUROSIÀ DELL'ESSERE PENDOLARI

LA PAURA NON FA 90

IDENTITÀ E LEGALITÀ

È LA GLOBALIZZAZIONE, BELLEZZA!

TRA CONTINGENZE E CONTRARIETÀ

CAPOLINEA: SI PREGA DI SCENDERE!

POSTILLA

QUARTA DI COPERTINA

Lucia Canino

Sergio A. Dagradi

Ma ormai è da tanto tempo che la filosofia non ha più detto niente di interessante per tutti quanti. Del resto essa non dice mai qualcosa di interessante per tutti quanti. Quando tira fuori qualcosa, dice cose che interessano due o tre persone.

Jacques Lacan

Una possibile definizione fenomenologica del pendolare

Articolare un discorso attorno alla figura del pendolare implica, come prima mossa, la definizione dell'oggetto stesso del discorso, ovvero del pendolare.

Il pendolare è, esiste in relazione allo spostamento, al suo muoversi, al suo viaggiare. Tuttavia non tutti gli spostamenti, non tutti i viaggi sono indice di pendolarismo. Occorre anzitutto distinguere – sinteticamente – tra alcuni fenomeni di mobilità spaziale umana quali il nomadismo, il viaggio e, appunto, il pendolarismo.

Se fino alla rivoluzione del neolitico le società arcaiche erano costitutivamente nomadi, ossia mancanti di insediamenti stabili, e legate quindi per la loro sopravvivenza, soprattutto a causa di motivi climatici o stagionali, allo spostamento continuo in cerca di luoghi appunto adatti al reperimento dei mezzi necessari alla loro sussistenza, il fenomeno del pendolarismo è assai distante dagli spostamenti che caratterizzarono tanto quelle popolazioni quanto le comunità che ancora oggi – nelle nostre società stanziali – sono costrette o a cercare migliori condizioni di vita in luoghi diversi da quelli d'origine (migranti) o che continuano a praticare il nomadismo propriamente detto (popolazioni nomadi di etnia rom o sinti, ad esempio). Il pendolare si differenzia chiaramente sia dai primi che dai secondi soggetti, sebbene alcuni elementi del suo modo costitutivo d'essere indirettamente li evocano dalla loro archetipa distanza.

Sebbene anche il pendolare, come il migrante, sia tecnicamente un soggetto la cui mobilità è necessitata dalla sussistenza, ovvero da motivi occupazionali (il lavoro che gli consente di vivere lo mette in movimento), sono la temporalità e le condizioni ordinate del suo movimento a distinguerlo da entrambi. La mobilità del migrante ha normalmente un accadere unidirezionale e non reiterato ciclicamente nel tempo

(migrante viene definito, infatti, dall'ONU chi risiede per più di un anno al di fuori del proprio paese d'origine): il migrante si sposta dal luogo d'origine verso la sua nuova residenza compiendo un viaggio che non ha, come nel caso del pendolare, una ciclicità legata al rientro a casa quotidiano (o quasi quotidiano). Anche laddove – come spesso accade – il migrante ritorna nel suo paese d'origine, egli compie un tragitto destinato ad avere, simmetricamente, una direzionalità precisa e un non ritorno. La ricerca di una nuova stanzialità è il fine ultimo di tale movimento. Tuttavia, il fenomeno recente delle cosiddette *migrazioni circolari* viene a presentare delle caratteristiche un po' diverse di tali spostamenti: «Un numero crescente di individui emigra diverse volte nel corso della vita, spesso in paesi diversi, facendo *periodicamente* ritorno a casa. Anche coloro che sono lontani dal paese di origine per lungo tempo ritornano a casa *sempre più di frequente* perché i voli internazionali sono diventati molto più economici e accessibili¹». Occorrerebbe poi considerare il caso degli *immigrati altamente qualificati* ed in particolare di coloro che sono interessati da *trasferimenti interaziendali*: queste persone si spostano, infatti, tra le sedi internazionali di ditte multinazionali. Un primo problema che la periodicità dei rientri a casa, nonché l'ultimo modello di migrazione fanno emergere è quello relativo alla definibilità di uno spostamento in base alla sua frequenza: detto altrimenti, qual è la frequenza che rende uno spostamento casa-lavoro determinabile come pendolarismo? Ovvero, qual è la frequenza del pendolo, perché

¹ Khalid KOSER, *Le migrazioni internazionali*, Il Mulino, Bologna 2009, p. 19, corsivi nostri. Altro fenomeno interessante è quello delle cosiddette *comunità transnazionali*, includenti un numero crescente di persone che spesso hanno casa, nonché interessi economici, politici e culturali in due stati diversi.

il pendolo sia tale? La sua quotidianità o una certa frequenza infrasettimanale?

Primo elemento: tendiamo quindi a definire *pendolare* una persona soggetta a spostamenti anzitutto *ad alta frequenza* e implicanti il quotidiano o il periodico *rientro al proprio domicilio* nell'arco di una settimana lavorativa.

Il tragitto compiuto da un migrante è inoltre spesso descritto come “viaggio della speranza” o “viaggio dei disperati”, nonché con analoghe denotazioni (e connotazioni), perché mancante di quel carattere *ordinato*, spesso dovuto in primo luogo alla sua legalità, che caratterizzerebbe, viceversa, lo spostamento del pendolare². Il tema dell'*ordine* è, del resto, un motivo capitale per comprendere il grado di accettabilità di uno spostamento – di qual si voglia natura – nella cultura occidentale moderna. In tal senso è utile soffermarsi sulla contrapposizione *stanzialità-nomadismo* che costitutivamente l'ha da sempre caratterizzata.

Il sorgere di comunità stanziali ha reso la mobilità un fenomeno sociale: la mobilità, da condizione prima dell'essere umano, è stata riconfigurata, ad un livello secondo, in una dimensione sociale. In tal senso, alla crescita d'importanza della stanzialità si è progressivamente sviluppata nell'immaginario sociale una proporzionale avversione alla dimensione della mobilità, che, nel corso del Medioevo, si

² Sul fenomeno attuale della migrazione a livello sia internazionale che italiano, con considerazioni interessanti sull'effettiva portata del fenomeno e con percentuali sorprendenti anche sul sottaciuto rientro volontario nei paesi d'origine di molti migranti, si cfr., oltre al già citato Khalid KOSER, *Le migrazioni internazionali*, anche il volume introduttivo di Asher COLOMBO – Giuseppe SCIORTINO, *Gli immigrati in Italia*, Il Mulino, Bologna 2004 (seppur non aggiornato agli ultimissimi dati).

sedimentò nell'opposizione città-nomade. Come notato in primo luogo dalle ricerche di Elias e Gurevič, nel corso del XI secolo ebbero gradualmente fine i grandi processi migratori, fenomeno che fondò l'emergenza della società europea medioevale su di un rapporto specifico e dinamico tra la stanzialità delle popolazioni della città (difese dalle mura e dalle fortificazioni) e la strada, con la sua popolazione nomade³. Le mura cittadine vennero così ritualmente consacrate quale difesa contro il DemONIO, la Malattia e la Morte, lasciando intendere che queste sventure risiedessero fuori le mura e, dunque, ne fossero alla mercé viandanti e viaggiatori. La strada divenne il luogo dell'eccedenza rispetto all'ordine della stanzialità e la popolazione mobile divenne nell'immaginario la popolazione non integrata, vagabonda (alias, senza mestiere). Questa distinzione tra ordine e stanzialità da un lato e disordine e strada dall'altro si stagliò talmente potente che, ad esempio, il capitolo LXVII della *Regola di S. Benedetto* prevedeva che i fratelli mandati a compiere qualche missione fuori dal convento dovessero al ritorno prostrarsi a terra nell'oratorio e chiedere le preghiere di tutti per purgarsi delle mancanze sicuramente incontrate per via.

Una distinzione potente, al punto da perdurare anche nelle società attuali, in connessione – in particolare – con l'emergenza del concetto moderno di proprietà, modellato sulla stabilità e staticità della proprietà fondiaria. Nota ad esempio Theodor W. Adorno, nei suoi *Minima moralia*, come «La proprietà stabile è ciò che distingue dal disordine della vita nomade, contro cui è diretta ogni norma sociale; essere buoni e

³ Aron J. GUREVIČ, *Le categorie della cultura medioevale*, Einaudi, Torino 1983 (in part. pp. 44-96); Norbet ELIAS, *Il processo di civilizzazione*, Il Mulino, Bologna 1998.

avere beni di fortuna coincidono fin dall'inizio⁴». Il nomadismo si presenta, quindi, come l'antinorma, laddove norma e reificazione tendono a coincidere nella definizione dell'identità dell'uomo moderno. Aggiunge a conferma, subito dopo, lo stesso Adorno: «L'uomo buono è quello che doma e controlla se stesso come la sua *proprietà*; la sua autonomia morale è modellata sul potere di disposizione materiale⁵». Lo stesso processo istitutivo dell'identità dell'uomo moderno sembrerebbe rimandare alla dimensione della stanzialità, rispetto alla quale il nomadismo, lo spostamento, il viaggio rappresenterebbero – di conseguenza – l'Altro per eccellenza. Il rom, il sinti, il vagabondo, il senza fissa dimora rappresentano tanti fantasmi, tanti spettri delle ancestrali paure dell'identità istitutrice del borghese moderno⁶.

Proprio in quanto Altro, la dimensione del viaggio e del nomadismo è divenuta integrabile nell'identità esperita solamente previa la sua sussunzione ai tratti di stabilità e ordine caratterizzanti la civiltà stanziale. È la Chiesa che si adoperò, anzitutto, per trasformare la mobilità in *ordine* della strada: quello dei pellegrini, dei crociati e dei missionari. Il pellegrino, in particolare, venne a delinearci come colui che era in grado di costruire la strada come uno spazio di vita specifico che consentisse un'esperienza extra quotidiana del sacro: ma il suo modo di procedere dovette essere mutato da uno spostamento orizzontale in uno verticale, metaforico. *L'uscire* si legittima nella bontà dei fini che lo motivano: quale motivo più forte, ad esempio, della evangelizzazione per il crociato, o della ricerca

⁴ Theodor W. ADORNO, *Minima moralia*, Einaudi, Torino 1994, afr. 119, p. 220.

⁵ *Ibidem*, corsivo nostro.

⁶ Sulle paure attuali per i membri delle comunità rom o sinti rimandiamo a Pino PETRUZZELLI, *Non chiamarmi zingaro*, Chiarelettere, Milano 2008.

dell'ascesi per il pellegrino? Il pellegrinaggio, come testimoniato da Erasmo, da Wyclif, e soprattutto da John Bunyan, era un viaggio interiore e un viaggio volto a rimuovere una certa inquietezza, al fine di trovarvi, o ritrovarvi, la *stabilità* della fede. Ci si può anche perdere nella selva oscura, ma il cammino da compiere è per ritrovare al più presto la pietra su cui Pietro ha edificato la sua solida Chiesa⁷.

La modernità ha tuttavia aperto una faglia nella costruzione ordinata del mondo occidentale: la *mobilità* è infatti il segno distintivo della modernità ed in particolare della modalità capitalista. All'arretratezza della sedentarietà propria dell'*ancien regime*, la borghesia si è caratterizzata per lo spostamento delle merci e della forza lavoro: è il capitalismo che laicizza la normalizzazione del viaggio, riportandolo alla sua dimensione originaria di orizzontalità. Ma sempre in forza di principi d'ordine che divengono vincolanti per tali spostamenti: linearità e ripartizione dei movimenti secondo un percorso obbligato e scandito dagli orari. Ecco l'ordine che ammantava il viaggio dell'età industriale, per cui il viaggiare rientra nel mondo dell'immagine della tecnica, ossia nel mondo capitalista e nella sua logica quantitativa, di riduzione a forma merce di ogni ente. Come notato da Paul Virilio, è soprattutto con l'invenzione delle ferrovie e successivamente dell'automobile che la dimensione del viaggio è stata ricondotta a un movimento sempre più *ordinato*, in quanto *vincolato*: dagli orari, dalle fermate, dai percorsi della strada

⁷ John BUNYAN, *Viaggio del pellegrino da questo mondo a quello venturo presentato in forma di saggio*, Einaudi, Torino 1985. Una ulteriore bibliografia su questi aspetti in Stephan STING, voce *Strada* in Christoph Wulf (a cura di), *Cosmo, corpo, cultura. Enciclopedia antropologica*, Bruno Mondadori, Milano 2002, pp. 197-206.

asfaltata, dai posti di rifornimento, ecc. Il fenomeno della motorizzazione dello spostamento serve a far circolare più velocemente la merce, ossia a diminuire i tempi di realizzazione del plus-valore veicolato in esse⁸. Ma anche la forza lavoro è merce, dunque anche la forza lavoro circola dove ce ne è bisogno: ecco il pendolarismo. Motorizzazione significa aumentare il raggio d'azione individuale, con conseguente possibilità di separare luogo di lavoro e di abitazione, luogo di riproduzione della forza lavoro. La forza lavoro – in quanto merce – circola laddove il capitale ne ha bisogno.

Il movimento del soggetto è stato, quindi, progressivamente ricondotto all'ordine e, di conseguenza, privato di fantasie, di quella dimensione di libera esperienza della strada viceversa connessa, come visto, al concetto di nomadismo e, quindi, a una certa costruzione della propria identità personale e sociale. La mobilità ordinata tende così a rimuovere le possibili inquietudini individuali o sociali: vi è un crescente controllo della esperienza dello spazio e del paesaggio indotto dal movimento ordinato. Il traffico ferroviario, quello stradale, quello aereo divengono in sé delle istituzioni regolate e regolatrici della vita sociale. Il pendolare è colui che si muove verso e per la città, è colui che con il suo spostamento non mette in discussione la centralità della stanzialità cittadina come centro e fondamento della nostra civiltà, assieme – ovviamente – ai suoi valori ed al suo modello di sviluppo socio-economico, poiché in essa si radica anche la sua identità, senza la quale il disordine dello spostamento, del mutamento, del vero *viaggiare* troverebbe un varco.

⁸ Paul VIRILIO, *Velocità e politica. Saggio di dromologia*, Multhipla Edizioni, Milano 1981.

Sulla scorta della nostra analisi *frequenza e ordine* emergono, quindi, come campi semantici pertinenti per una prima definizione del pendolarismo. Il pendolare vive sempre sul *limes* di questi due fattori: è la frequenza dei suoi movimenti, quanto l'ordine con cui sono compiuti, ad assicurargli una identità precisa e una identità soprattutto accettabile all'interno del nostro contesto socio-culturale.

Classificare il pendolare

Individuata una possibile definizione del pendolare è possibile tentare anche una sua classificazione tassonomica sulla scorta di differenti principi euristici.

(.... *fine dell'anteprima*)

Postilla

Per la cronaca, e per amor di verità, questo contributo è stato scritto “pendolando” tra Pavia e Milano, in balia di treni, metrò, filobus e relativi ritardi e cancellazioni, quando la desolazione ti porta o a disperare definitivamente, o a sforzarti di vedere comunque, anche se non si sa bene come, “*the bright side of life*”. Il lavoro di “lima” è stato poi fatto rinunciando a conversazioni di tono più intrattenitivo, e di evasione (... è il caso di dirlo), in occasione di svariati aperitivi e cene “dedicati”, in cui la speranza di arrivare a una conclusione ha sempre pareggiato per intensità l’auspicio di un percorso e di una vita migliore per tutti i pendolari del mondo.

Pendolari di tutto il mondo, uniamoci!

Quarta di copertina

Se è vero che una delle caratteristiche negative della nostra società, e probabilmente più in generale della nostra epoca, è la dimensione individuale di chiusura, e se è vero che questa dimensione può essere causa e conseguenza di crisi, che in questi anni è stata senz'altro di natura economica, ma è anche – e forse soprattutto – di identità e di idee ed ideali, il tentativo degli autori del libro è contrastare questa tendenza partendo dal problematizzare quella condizione subita da migliaia di persone che è *l'essere pendolari*. Riflettere sul significato, le valenze, le caratteristiche dell'essere pendolari, dello spostarsi da città a città e dentro le metropoli, significa gettare uno sguardo critico anche sulla realtà che il pendolare attraversa e da cui è attraversato. Significa parlare di noi, qui ed oggi cercando di riappropriarci di ciò che facciamo e/o subiamo.

Lucia Canino

Lucia L. Canino (Bergamo, 1968), M.Phil., ha studiato presso l'Università di Pavia (dove si è laureata col Prof. Mario Vegetti) e di Milano-Politecnico, perfezionandosi in Antropologia filosofica del mondo antico all'Università di Cambridge (UK). Ha lavorato in ambito filologico (collaborando alla stesura del *GI - vocabolario della lingua greca* a cura del Prof. Franco Montanari), di analisi quali-quantitativa della comunicazione (presso l'Osservatorio di Pavia) e lavora dal 2001 per una società di telecomunicazioni, dove attualmente si occupa di business analysis. Pendolare.

Sergio A. Dagradi

Sergio A. Dagradi (Pavia, 1966), Ph.D., ha studiato presso le università di Pavia, Milano-Bocconi e Milano-Bicocca. Affianca all'insegnamento liceale della filosofia l'attività di ricerca. Fa parte della redazione della rivista *ReF. Recensioni*

filosofiche. Suoi scritti sono apparsi in riviste italiane e straniere, alcuni dei quali raccolti nei volumi *Il Vuoto e la Carne: il pensiero filosofico e la problematizzazione della sessualità* (Bonomi, Pavia 2002) e *L'Incerto Sé. Strategie identitarie della modernità* (Il glifo, Roma 2014). Pendolare.