DOPPIOZERO

Roland Barthes in autogrill

Giuditta Bassano

3 Ottobre 2016

Settembre è ormai sul punto di finire. Con settembre finiscono le vacanze e finisce questa estate del 2016, che è stata amara, polemica, sudata, poi dolcissima come tutte. Mentre anche gli ultimi, strategici vacanzieri di settembre inoltrato riaprono zaini e valigie in una stanza di casa, in uffici affollati e davanti ai computer di tutti gli anfratti del paese si passano in rassegna i temi, gli scandali, si riflette sul senso. Perlomeno, in tanti penseranno, con il burkini abbiamo chiuso fino all'anno prossimo. È già qualcosa. Perché sì, se ne è detto tutto, il contrario di tutto e poi se ne sono dette cose che coniugavano i due corni della questione risolvendoli. Era Lévi–Strauss, in *Tristi tropici*, che ricordava come questa fosse strategia argomentativa tipica della filosofia e sufficiente a convincerlo a diventare etnografo per fuggirla. Ma il senso non si esaurisce mai, scrive d'altra parte Roland Barthes: il suo lavoro è spostarsi, connettere, scartare. E davanti a questa sua tacita, attualissima provocazione, in questa fine di settembre presento un breve esperimento autostradale. Lo 'scarto' risale all'agosto di un anno fa, quando durante un viaggio in macchina molto lungo mi fermo e mi metto in coda davanti alla cassa di un bar di un autogrill. Lì un cassiere fiducioso guarda me e un signore alle mie spalle e ci invita a procedere con un gesto – Venite avanti, prego –. Poi però subito dopo comprende di sbagliarsi: io e il signore non siamo insieme.

Allora ricalcola repentino – Ah c'è solo Lei. Avanti venga –. Provo un fervido senso di solitudine, eccitante dal momento che sembra avere a che fare con l'invisibilità. Guardo la sala dell'autogrill. Nel dondolare della folla ci sono infinite variazioni di forme, intenzioni, voci e tipi di capannello. Ma prima che comincino le differenze è vero che alcune caratteristiche sono di tutti. Per prima cosa lì dentro ci sono solo persone che viaggiano su un veicolo a due o a quattro ruote: per ogni veicolo queste persone possiedono in sé stessi o in uno dei loro compagni di viaggio almeno un adulto patentato. Ci sono, è vero, le due categorie

particolari dei viaggiatori del pullman e di quelli della moto – i primi spesso obbligati dalla scuola dell’obbligo o entusiasti del notevole risparmio di un viaggio organizzato, i secondi adepti di una cultura della libertà e della passione per il veicolo esclusivissimo, ma è sugli automobilisti che si gioca il grosso numero degli avventori. Tutti hanno percepito un bisogno come la fame, la sete, il sonno, la noia o usare un bagno. È possibile che tutti quelli che hanno preferito viaggiare in auto – o in camper – anziché in treno o in aereo, lo abbiano fatto perché l’auto rende semplice portare molti oggetti con sé e riduce al minimo i tempi morti di uno spostamento – o dovrebbe farlo, cosicché durante un viaggio ci si guarda bene dall’elogiare il genio autostradale pena la iettatura di incorrere nelle quattro corsie strozzate in una o nella macabra distesa di auto a motore spento che anticipa un incidente. L’agilità rispetto ai tempi morti definisce una delle categorie particolari di avventori di autogrill che vanta più membri: quella dei protagonisti di viaggi delicati.



Ph Stephen Shore.

Coppie con un bimbo o più bimbi piccoli, figlie con genitori molto anziani, disabili e loro cari, gente con un cane o un animale strano, sportivi infortunati, persone incinte oltre il periodo in cui è concesso salire in aereo. In tutti questi casi il veicolo sulla strada è una scelta che permette di disporre del tempo del viaggio, di poterlo spezzare, di renderlo meno imbarazzante, meno scomodo, meno visibile. Una seconda categoria ha più guadagno dal primo aspetto, quello del poter portare molte cose con sé: ecco i viaggi in gruppo. Ecco le due macchine di amici con dentro l'occorrente per il campeggio nelle Repubbliche baltiche. Ecco i cinque diciottenni freschi di diploma che vanno a Budapest con la macchina perché la macchina adesso la possono guidare e l'interrail l'anno prima li aveva ammazzati. Ecco anche la famiglia che si sposta al mare per due mesi, in un piccolo appartamento, e quindi in macchina ci sono le lenzuola, gli asciugamani, i detersivi per la vita di quattro persone. La battaglia con i tempi morti torna a essere fondamentale per un terzo tipo di viaggiatori, quelli che in macchina si spostano per motivi di lavoro. Spesso in due, piuttosto affiatati e concentrati su un problema di cui discutono fittamente, oppure a piccoli gruppi di tre, dove la differenza di fiducia tra due colleghi e un cliente – o tra due clienti e un professionista – crea un valzer particolare di silenzi e ritualità intorno ai bicchieri e alle tazze. Tutti e due i tipi di vantaggi sono meno rilevanti, almeno meno definiti, per una quarta categoria di viaggiatori: quelli perpetui. I solitari del viaggio in autostrada. Oltre a tutti i lavoratori della strada, oltre ai moltissimi camionisti e agli autisti dei pullman, i solitari viaggiano in macchina per ragioni varie e abbastanza cruciali. Per esempio hanno un motivo familiare, sentimentale, di lavoro, medico, che però non riesce mai a finire né dalla parte del viaggio quotidiano (il pendolare, se può, alla lunga sceglie sempre il treno perché è libero di gestire il tempo ripetuto in modo più vario) né da quella del viaggio annuale o cadenzato secondo certe ricorrenze, o 'unico' come sono spesso i viaggi di lavoro.

Il viaggiatore solitario da autostrada è sbattuto, stanco, spesso stralunato e poco curioso ed è la categoria a cui appartengo io. Come molti trentenni guido in macchina per l'Italia per ritrovare amici trasferiti altrove, per una relazione a distanza, per un convegno, una mostra e per genitori lontani. Ho cominciato a venti ed è rimasto pressappoco uguale: in treno se c'è da scrivere o da leggere, in macchina se è possibile e utile. Una categoria molto piccola di avventori dell'autogrill di cui faccio parte, infine, è quella dei fanatici del buffet delle verdure del self service. Trovo temprante poter staccare la chiave dal quadro e

andare a riempire un piatto di ortaggi cotti e crudi, dominare le vicissitudini del condimento e sedermi a mangiare mentre leggo o guardo l'aria fuori da un vetro con le macchine che sfrecciano o le case buttate sulla linea dell'orizzonte. Ma il cassiere mi ha fatto notare per la prima volta che oltre a tutte le caratteristiche in comune con gli altri, e oltre alle mie due specifiche di viaggiatore solitario e fanatico del self service, sono un membro di una specie rarissima. Sono l'unica donna sola di tutto il capannone. Così per un anno ci penso e conduco una piccola etnografia. I risultati, in prospettiva scientifica, sono confortanti: non cambia niente fra il giorno e la sera, né a pranzo né a cena in un self service in autogrill, in un totale di dodici pasti in un anno, ho visto una donna sola. Non cambia niente da ferragosto al 24 dicembre e non cambia niente dalla domenica al giovedì. Non ci sono camioniste e non ci sono manager, sole. Ci sono sparute coppie di adolescenti con gli orecchini di argento indiano e qualche madre con i bambini. Ci sono donne che conducono per il paese una madre o un padre poco presente a se stesso, ma nessuna donna sola, né in Friuli Venezia Giulia, né in Toscana, né in Lazio, né in Umbria, né in Emilia Romagna né in Lombardia. Non sono nei bagni.

Non si vedono alle pompe di benzina. Le bariste delle varie società che gestiscono le stazioni pranzano in due, o in gruppo, e non le ho mai viste salire in una macchina senza un collega o una collega. Durante un sorpasso, però, a volte mi capita di vedere la sagoma di una donna sul sedile del conducente e nessuno accanto. Vorrà dire che si tratta di tragitti brevi, conosciuti? O che le donne non frequentano gli autogrill da sole per una questione di sicurezza? Eppure alle stazioni ferroviarie tutto cambia. Il mondo della rotaia è babelico ed ecco studentesse di diciannove anni incollate al telefono, donne di tutte le culture ed età, anche molto vecchie, che viaggiano da sole. Gente di qualsiasi sesso che fa Napoli-Berlino e frotte di professioniste con pc, documenti, un profumo molto carico.

Torniamo a Barthes. Torniamo al "secondo Barthes" (Marrone 1994) che si libera dalle strutture per trovare la *strutturazione*, che insegna come i testi, i corpi, gli umori, gli interessi, i concetti intellettuali stiano insieme nel costituire il vero fluido del senso sociale – nonché di quello esistenziale, per chi volesse chiamare in causa una nozione sartriana tanto bella quanto problematica – al di là di qualsiasi ipostatizzazione dei valori e delle norme. E che insegna nello stesso tempo come esistano infiniti specifici sistemi di segni le cui norme sono di volta in volta da ricostruire. Ecco che la contrapposizione fra la pratica autostradale e

quella ferroviaria è un testo interessante. Un testo in cui – per il problema dei corpi – opera in modo evidente un’efficacia simbolica che crea strutturazione, che redarguisce e ordina certi corpi, che fissa o suggerisce certe procedure, che organizza gli spazi. Non esiste un senso sociale esplicito, nessun divieto per le donne di guidare da sole in autostrada, di fermarsi da sole per consumare un pasto in autogrill, di affrontare da sole in auto lunghissimi viaggi entro cui si possono dare pericoli, rischi, oppure anche che richiedono una minima competenza rispetto all’‘hardware’ di un’automobile. Ma in autogrill non ci sono donne sole. E chissà, si chiederebbe forse Barthes, se si possono considerare burkini certi tipi di *strutturazione,* trascurabilissime tracce di ordini e ordine, per carità – del tutto invisibili – che si danno in società diverse da quelle in cui le donne lo portano.

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.
Torna presto a leggerci e SOSTIENI DOPPIOZERO

