



ἘΠΈΚΕΙΝΑ

International Journal of Ontology
History and Critics

GIANFRANCO MARRONE

Semiotica della città

Corpi, spazi, tecnologie

EPEKEINA, vol. 2, n. 1 (2013), pp. 187-203

Mind and Language Ontology

ISSN: 2281-3209

DOI: 10.7408/epkn.epkn.v2i1.40

Published on-line by:

CRF – CENTRO INTERNAZIONALE PER LA RICERCA FILOSOFICA
PALERMO (ITALY)

www.ricercafilosofica.it/epekeina



This work is licensed under a Creative Commons
Attribution-NonCommercial-NoDerivs 3.0 Unported License.

Semiotica della città

Corpi, spazi, tecnologie

Gianfranco Marrone

1. Spazi urbani e soggettività

È convinzione ormai diffusa fra gli studiosi di spazi urbani che la città non si esaurisce nella differenziazione dei suoi spazi (strade, piazze, giardini, fiumi e spiagge, terreni vaghi...) e nell'articolazione delle cose che li riempiono (edifici, chiese e monumenti, segnaletica, affissioni, luci, servizi vari). Si insiste sul fatto che a costituire una città – di qualsiasi dimensione e complessità, densità o rarefazione – sono soprattutto i cittadini, siano essi stanziali o meno, residenti o passanti, pendolari o turisti, che vivono i luoghi urbani, li attraversano secondo percorsi variamente stabilizzati, valorizzandoli, disvalorizzandoli e rivalorizzandoli di continuo. Da una parte ci starebbe allora lo spazio, naturale e costruito, condizione di possibilità dell'ambiente urbano in quanto forma ideale astratta; dall'altra si collocherebbero invece le persone, soggetti individuali e collettivi che in quello spazio si trovano in vario modo situati, costituendone la sostanza sociale. Il tutto all'interno di una storia e di una memoria che mitiga le forze entropiche del tempo consolidando uomini e cose, costruendo e mantenendo scampoli di identità.

La prospettiva degli studi semiotici, insieme a diverse altre scienze umane e sociali, ha provato a rendere al tempo stesso più complessa e più radicale la questione: spazi e soggetti non esistono in quanto tali per poi incontrarsi e congiungersi ora per volontà ora per destino; molto diversamente, essi si costituiscono reciprocamente, sono i poli di una relazione che li precede e, fondandoli, li trascende. La città nasce nella faticosa istituzione e nel mantenimento storico e identitario di tale relazione. Essa non è la sommatoria di due entità a sé stanti ma la forma relazionale del loro reciproco costituirsi. Non esistono spazi autonomi e soggetti indipendenti che, in seconda istanza, si riuniscono più o meno casualmente in un determinato ambiente o situazione. Si danno semmai soggetti spaziali che già dall'inizio riuniscono al loro interno corpi e luoghi, traducendoli gli uni negli altri, e producendo così nuove forme di soggettività.

Ma di che cosa parliamo quando parliamo di soggetti spaziali? A questa domanda dobbiamo rispondere con attenzione. Non foss'altro perché, appunto, la semiotica non è l'unica o la migliore disciplina a occuparsi di ambienti urbani come realtà sociali. Essa interviene anzi su uno *status questionis* già dibattuto, esplorato, attestato. E deve dichiarare, a partire da una medesima posta teorica e analitica, i propri specifici intenti esplorativi e le carte metodologiche che intende mettere in gioco. Va ricordato allora che – a differenza di sociologia, antropologia, psicologia etc. – i soggetti di cui parla la scienza della significazione sono entità astratte e formali, posizioni sintattiche di taglia narrativa che, al pari dei loro parenti frastici (quelli dell'analisi logica, per intenderci), hanno un ruolo molto preciso – svolgere o subire un'azione, provare una passione o provocarla ad altri – di contro a posizioni sintattiche concomitanti (oggetti, antisoggetti, destinanti e così via) entro un piano d'azione preconstituito e sullo sfondo di un generale meccanismo strutturale di mutamento. La soggettività si costituisce entro un programma narrativo, nel quadro di una qualche progettualità che, mirando a uno scopo, fa sì che tra l'inizio e la fine di ogni storia ci sia uno scarto, una differenza, forse un ribaltamento, sicuramente una trasformazione. Nessuno a conti fatti è più lo stesso.

Così, non vanno confusi i soggetti come forze sintattiche (tecnicamente *attanti*) con le figure del mondo che, concretizzandoli semanticamente, li prendono in carico (*attori*): che possono essere individui e persone, ma anche istituzioni collettive, creature astratte, bestie, entità spirituali, cose, tecnologie. Se al medesimo attante soggetto possono corrispondere diverse fisionomie d'attori (un tappeto volante, nelle fiabe, è un oggetto che può svolgere il ruolo di soggetto), appare evidente che i nostri soggetti spaziali possono avere più nature, riescono a presentarsi sotto diverse e mentite spoglie, fanno capolino o si acquatano a partire da persone come da edifici, da oggetti come da paesaggi, da case e cose, assembramenti umani e interi quartieri, ivi comprese tutte quelle discipline o arti che materialmente costruiscono una città – urbanistica, ingegneria, architettura, pianificazione territoriale etc. – e tutti quegli oggetti che una città vivono e attraversano al pari dei soggetti umani: automobili, autobus e omnibus, treni e metropolitane, motociclette e biciclette, carrozze e risciò, camion e autotreni, scooter, rollerblade e via continuando.

Ciò per dire che in fondo, secondo una tale prospettiva teorica le

automobili sono soggetti spaziali, e dunque sociali, a tutti gli effetti: si comportano e sono interpretate come tali. E con esse quegli altri mezzi di trasporto che in uno spazio urbano si trovano a sussistere e a consistere – ivi compresi i piedi dei pedoni, o *pedomobili* come dovremmo più esattamente chiamarli, che con le altre tecnologie per lo spostamento in città si trovano a convivere e a confliggere. Del resto, a essere più precisi, i soggetti spaziali che vagano per gli itinerari metropolitani sono sempre soggetti ibridi, fatti di corpi e di cose, di persone e di tecnologie, di sostanza umana e non umana: non ci sono persone + auto ma guidatori in macchina, automobilisti, così come motociclisti, ciclisti, schegge in rollerblade, utilizzatori del bus o del metrò e così via. Così come in un poema cavalleresco un paladino che per caso si trova dotato di una spada invincibile diventa di colpo invincibile lui stesso, assumendo di fatto altre sembianze e nuove opportunità, almeno finché la spada non gli sarà eventualmente sottratta, analogamente un tizio alla guida di una macchina (di una moto, di una bici, su un metrò etc.) non è lo stesso tizio che prima andava – o dopo andrà – a piedi, non ha le medesime opportunità, la stessa voglia di fare e di andare, le stesse passioni, il medesimo carattere. La patente trasforma, lo sappiamo, rende profondamente diversa la soggettività del guidatore, anzi la ricostituisce, andando di fatto a fondare un soggetto ibrido, metà umano metà non umano, corpo e tecnologia che, intrecciandosi, si amalgamano in un unico programma d'azione e di passione. Un tale ibrido, però, non è mai da solo, monade più o meno diabolica, ma vive e opera in un contesto dove altri soggetti umani e non umani, altri ibridi – simili o diversi – interagiscono con lui, trasformandolo ulteriormente ed essendone trasformati. È troppo facile parlare dell'antropomorfizzazione dell'auto o della meccanizzazione dell'automobilista. Il panorama cittadino – da Limoges a Los Angeles, da Monteriggioni a Dubai – è molto più intricato, costitutivamente e felicemente: di modo che qualsiasi sogno nostalgico, smania naturalistica o ipotesi essenzialista va per forza di cose – è il caso di dirlo – a farsi benedire.

2. Smanie automobilistiche

Ce lo dimostra e ce lo motiva, offrendoci più d'uno spunto di riflessione, un gustoso cartone animato di Walt Disney del 1950, *Motormanìa*,

dove Goofy-Pippo è alle prese con l'automobile per le vie di una tipicissima cittadina americana. Le opere d'arte sono, spesso, pregne di teoria. Non necessariamente consapevoli del loro portato filosofico, esse comunque manifestano nelle pieghe dei loro dispositivi testuali e discorsivi, grazie ai mezzi semiotici a loro specifica disposizione, una vera e propria teoria sul mondo umano e sociale, una qualche mossa concettuale nel gioco strategico delle culture – destinata a restare implicita e silente, a meno che un'analisi a posteriori, con gli strumenti d'un metalinguaggio metodologico ad hoc, non voglia e non sappia esplicitarla, tradurla, ridicendola quasi allo stesso modo. E forse non soltanto le opere d'arte con la maiuscola, plastiche e figurative, ma anche, come nel caso che vorremo qui brevemente dispiegare, testi mediatici di un qualche spessore e profondità, siano essi annunci pubblicitari, trasmissioni televisive, film commerciali o, appunto, cartoni per bambini.

Il messaggio esplicito, ed apparente, del testo in questione fa palese riferimento allo Stevenson del dottor Jekyll e Mr. Hyde: dietro le persone comuni, gli *average men* della borghesia benestante, si nasconde sempre un'anima nera, a ogni buon Jekyll corrisponde cioè un terribile Hyde. E anche il cittadino americano medio, uomo del tutto comune, pacifico, onesto e rispettabile, nasconde una metamorfosi prossima futura: basta che salga sull'auto e diventa un individuo terribile, rissoso, dispettoso, in mezzo a individui violenti e cattivi come lui. Da qui la storia di Mr. Walker (un pedomobile già dal nome), personaggio assolutamente mansueto e rispettoso del vivere civile, che non appena tira fuori dal garage la rombante automobile si trasforma nell'angosciante Mr. Wheeler, pronto ad arrotare (*nomen omen* anche qui) chiunque gli capiti a tiro. La città è lo sfondo più caratteristico di queste continue metamorfosi fra Walker e Wheeler, tipico doppio narrativo che entra ed esce di continuo dall'auto saltellando al contempo fra le sue opposte personalità. Lo spazio urbano diviene così la classica giungla metropolitana dove automobilisti e automobili si fanno la guerra più spietata, gareggiano neanche fossero a Indianapolis, godendo dei continui incidenti e delle più curiose catastrofi altrui, oppure subendo i soprusi gratuiti e i ghigni sadici che il più forte di turno infligge loro senza pietà.

Una disamina un po' più ravvicinata del testo invita però a un'interpretazione meno moralistica e buonista di questo divertente cartone

disneyano, e con essa propone una teoria sociosemiotica della città come luogo dove gli ibridi – nelle loro continue trasformazioni e dissipazioni, figurazioni e rfigurazioni – costituiscono assolutamente la norma. Lo spazio urbano, insomma, emerge come dispositivo di costruzione e decostruzione incessante della soggettività individuale e collettiva, dove corpi, spazi e tecnologie – mescolandosi in gerarchie variabili – appaiono come attori di pari grado, soggetti appunto, dotati di analoghi programmi d'azione e di passione.

3. Segmentazione testuale

Proveremo a distinguere il testo – poco più di sei minuti – in diverse sequenze narrative, a partire dalle relazioni di disgiunzione e congiunzione fra il corpo di Pippo e la sua vettura, ossia dei passaggi attoriali fra Walker e Wheeler. Per ognuna di esse si individuerà uno spazio specifico e un relativo percorso al suo interno, e con esso una serie di procedure di temporalizzazione, aspettualizzazione, agogia, alcuni passaggi timici e modali, scale di tensione e intensità e, dunque, come esito semiotico di tutto ciò, un barometro passionale molto movimentato. Proponiamo perciò la seguente segmentazione:

1. Il cimitero dell'auto: finale
2. Walker 1: il giardino di casa
3. Wheeler 1: verso la città
4. Walker 2: in città
5. Wheeler 2: l'incidente
6. Walker-Wheeler: finale

Come appare già evidente, la struttura del testo è circolare: la narrazione comincia dalla fine (l'auto al cimitero) e a essa si ricollega nelle ultime battute (l'auto si dirige al cimitero). Il che fa immediatamente sospettare che sia anche e soprattutto l'auto, e non soltanto Walker/Wheeler, il protagonista del racconto, il soggetto che causa le repentine metamorfosi dell'*average man* e ne subisce le opportune conseguenze. Più che un semplice aiutante dietro cui si nasconde un

pericoloso opponente, come a prima vista potrebbe sembrare, l'auto è un fulcro fortissimo della storia, vero e proprio soggetto operatore che procura le trasformazioni narrative e si trasforma esso stesso. In questo pari al soggetto doppiamente umano che le si accosta. Ma vediamo un po' più nel dettaglio sequenza per sequenza.

3.1. Il cimitero dell'auto: finale

Le prime immagini mostrano l'auto in pessimo stato, abbandonata insieme a tante altre in una sorta di garage-cimitero dal quale, inferiamo, non uscirà mai più. La macchina da presa arretra mostrando progressivamente l'ampiezza del sito in cui l'auto si trova, e dunque la folta, triste compagnia che la circonda. La voce fuori campo ci informa nel frattempo, con falsa profezia dal sapore vagamente darwiniano, che l'automobile «è destinata rapidamente all'estinzione» poiché «nelle mani di un individuo normale (*average man*)». Perché accade tutto ciò? Il film vorrà dimostrarlo con la sua storia edificante. E si chiede innanzitutto, che cos'è un individuo normale? Staccando l'immagine su una villetta residenziale qualsiasi, e passando così alla sequenza successiva per *débrayage* spaziale e attoriale, la voce off prova a rispondere subito a questa seconda domanda.

3.2. Walker 1: il giardino di casa

Apprendiamo che l'*average man*, normale poiché uguale a chiunque altro (e tutti i personaggi della storia verranno rappresentati come altrettanti Pippi, fisiognomicamente e caratterialmente identici l'uno all'altro), è in realtà una «creatura dai comportamenti strani e imprevedibili». Basta prenderne uno a caso per dimostrarlo. «Take the case of Mr. Walker», dice la voce off introducendo quello che diverrà l'eroe della storia [fig. 1], il quale esce gioiosamente da casa interpellando lo spettatore e al contempo salutandolo il narratore invisibile. Gli aggettivi e gli epiteti positivi che descrivono un tale eroe si sprecano: tranquillo, rispettabile, di media intelligenza, onesto, non farebbe del male a una mosca. E del resto le immagini lo confermano, mentre saluta uccellini cinguettanti ed evita di schiacciare invisibili formiche che si parano festosamente sul suo cammino.

In un regime temporale di iteratività – siamo in un mattino qualsiasi di una qualsiasi bella giornata dell'anno – Walker percorre il breve tratto che dall'uscio di casa lo porta sino alla serranda del garage. Minimo spostamento nello spazio che comporta un fortissimo mutamento semantico e narrativo. La serranda del garage si rivelerà infatti ben presto una specie di porta verso l'inferno, dietro la quale, stipata sino all'inverosimile fra le migliaia di tipiche cose inutili, riposa la macchina malefica che, una volta, accesa, provocherà l'immediata trasformazione di Walker in Wheeler.

Spazi, corpi e tecnologie, insomma, già dall'inizio si costituiscono e si ricostituiscono nella loro relazione reciproca: se la casa è lo spazio proprio di Walker, e il garage lo spazio proprio della macchina, il percorso dall'una all'altro implica una messa in continuità dei due spazi e, con esso, la costituzione, per traduzione, di un nuovo soggetto, dato dal congiungimento del corpo alla vettura, che sarà, appunto Wheeler [fig. 2].

3.3. Wheeler 1: verso la città

A esser precisi, la metamorfosi non è così automatica poiché, come tutte le metamorfosi serie, è più interessante per il processo che comporta che non per il risultato che ottiene. Monta la musica, monta il volume della voce narrante, ma soprattutto romba sempre più forte il motore dell'auto che sta per accendersi e partire. Ora, al crescendo del rumore del motore, corrisponde l'intensità della trasformazione di Pippo da Walker in Wheeler. Il ritmo progressivo del motorino d'avviamento della vettura è accompagnato dal ritmo ascendente-discendente delle braccia di Walker: ritmi all'unisono che s'intensificano sempre più finché, divenuto rosso cupo lo sfondo del cartone, il personaggio assume le tipiche fattezze del mostro: occhi gialli, denti aguzzi, ghigno infernale, artigli, braccia in alto come a segnalare il prossimo passaggio all'azione malefica. Il corpo dell'umano è tutt'uno con quello del non umano: non è il primo che si trasforma a causa del secondo, ma entrambi a ben vedere cambiano profondamente e s'accendono insieme, acquisendo quella «sete di potere» che l'enunciatore nomina con un tono freddo e didascalico il quale, adesso, stride profondamente col pathos enunciato. Assisteremo ad altri fenomeni del genere, sorta di rime ritmiche e figurative fra il corpo di Wheeler e quello dell'auto.

A questo punto, l'ibrido è costituito, la tecnologia s'è incarnata o, che è lo stesso, il corpo s'è macchinizzato, e con ciò s'è venuto a creare un essere nuovo, un «mostro incontrollabile», un «dèmone della guida» pronto a schizzare fra le vie periferiche verso il centro della città, incrociando e configgendo con altrettanti mostri che gareggiano con esso. Arroterà un pedone (un walker com'era lui sino a poco prima), si scontrerà con una macchina all'uscita dal vialetto di casa [fig. 3], e poi via verso lo stradone a quattro corsie che si rivela essere – come segnala la ripresa dall'alto – una specie di videogioco *ante litteram*. Il fatto è che Wheeler, come dichiara soddisfatto a se stesso, crede di essere «il padrone della strada», immagina cioè che tutte le strade – avenue, street, drive, boulevard, place, way, turnpike, detour, el camino che siano – portino il suo nome proprio perché, appunto, in fondo gli appartengono [fig. 4]. Per farcela, fra le auto impazzite e incazzate, occorre fare la voce grossa, imporsi con la forza, digrignare i denti e trovare spazio fra i clacson insopportabili e l'asfalto rovente. Espresioni come «fatti da parte», «togliti di mezzo», «lasciami passare», «chiudete il becco» costituiscono l'intercalare normale dell'*average man* alla guida.

Al punto che, per fare dispetto agli altri automobilisti, non è detto che la velocità sia lo strumento migliore: rallentare può essere altrettanto fastidioso, sottile tattica agogica che prende il posto della smania di un'intensità a tutti i costi. Ed ecco un'altra importante rima figurativa: mentre la macchina va a passo d'uomo al centro del boulevard cittadino, impedendo alle altre di superarla, la capote si apre, e con essa il berretto di Wheeler, come a predisporre entrambi verso l'euforica «aria fresca» nominata dal narratore. Così, non è soltanto il corpo dell'umano a desiderare un po' di quello stizzoso refrigerio che fa tanto innervosire le auto incolonnate e strombazzanti, e a godere della musica che fuoriesce dall'autoradio, ma l'ibrido nella sua interezza, o meglio la carne di cui quest'ultimo è costituito. C'è una specie di curiosa intercoporeità accolta in un unico involucro al tempo stesso umano e non umano: una specie di *sensorium commune* che non è quello, sinestetico, del corpo non ancora diviso in modalità sensoriali, ma quell'altro che, appunto, accomuna i due esseri che il senso comune tende a tenere per principio separati: il guidatore da un lato, il guidato dall'altro.

Un terzo attore emerge allora, a costituire e rendere ancora più complicato l'ibrido cittadino: l'autoradio, non puro accessorio finalizzato a

un piacere estetico superficiale e insensato, ma ulteriore carico modale che s'aggiunge, traducendolo, al corpo-macchina precedente. Una cosa è guidare una macchina, un'altra è guidarla con la radio accesa, come sappiamo bene, e come ci ricorda surrettiziamente il nostro testo esemplare. È tutto un altro andazzo: cambia il modo di guidare, di pensare e valorizzare il fatto stesso d'esser lì in macchina; cambia l'affettività, cambia perfino, in certi casi, il rapporto di presupposizione fra programma d'azione finale e programma d'uso: la radio m'accompagna mentre vado da qualche parte con la macchina? Oppure vado da qualche parte, qualsiasi essa sia, pur di ascoltare la radio in macchina?

Oggi i telefonini, gli iPod, i piccoli schermi televisivi di cui le attuali autovetture sono dotate rendono le cose molto più confuse, e gli ibridi ancora più inscatolati e cangianti. Ai tempi del nostro cartone, comunque, non si scherzava nemmeno, come Wheeler sa benissimo, ingaggiando con i nemici nelle altre auto – novello Sun Tsu – una specie di tattica di sfiancamento, e costringendoli tutti a seguire, per contrappasso, il ritmo dolce e cullante del walzer di Strauss che l'autoradio sparge nell'aere. Cosa che dà luogo a una ulteriore rima fra l'umano e il non umano. Non appena qualcuno, da dietro, insulta Wheeler chiamandolo «suino», ecco che costui – per ulteriore dispetto – prende proprio le sembianze di un maiale [fig. 5] e suona il clacson dell'auto che, concomitante metamorfosi (ibrido nell'ibrido), grugnisce (*oink!*). La serie delle trasformazioni parallele potrebbe assumere perciò una raffigurazione di questo tipo:

Macchina → macchina con autoradio → clacson che grugnisce

dimensione del non umano

Wheeler → Wheeler che ascolta la radio → suino

dimensione dell'umano

A modificare nuovamente l'assetto pragmatico e passionale interviene sulla scena un nuovo attore cittadino: il semaforo. Laddove l'autoradio aveva predisposto Wheeler alla decelerazione e a una rilassatezza durative (miranti comunque a innervosire gli altri identici ibridi), ecco che lo stop del semaforo rosso provoca sul soggetto

uomo/macchina una nevrotica disperazione per il tempo che egli è costretto a dissipare («trenta secondi della vita che se ne vanno! perché proprio a me? maledizione, non è possibile!»), rendendo necessaria l'attivazione di un programma di ricerca del tempo perduto. Ed ecco che il semaforo diventa immediatamente tutt'altro: non uno strumento di regolazione del traffico urbano ma qualcosa di molto simile al suo contrario: una specie di *gong* a partire da cui ingaggiare una vera e propria corsa automobilistica. Le auto si dispongono nervosamente lungo la linea di partenza [fig. 6], di modo che, appena scatta il verde, partono tutte all'impazzata sino... al semaforo rosso successivo, e così via sino all'esaurimento nervoso o, meglio, sino alla troppo umana perdita del controllo del veicolo. Wheeler va a sbattere contro il pilone di un altro *feu rouge* ed ecco che, ennesima variazione, l'auto semidistrutta, costretta alla sosta, diventa luogo di passaggio di una teoria di passeggeri che scendono dell'autobus che le si affianca [fig. 7]. Non più mezzo di trasporto, pertanto, ma sorta di passerella ottenuta per improvviso e creativo bricolage urbano. Finché l'ultimo passeggero, educatissimo, non chiude la portiera salutandolo il povero Wheeler so-praffatto dall'imbarazzante situazione che sta subendo. Meno male – sfogo infantile – che ci sono gli sventurati pedomobili con cui prendersela: è bellissimo schizzarli con l'acqua sporca passando a velocità sopra le pozzanghere.

Ultimo atto delle avventure di Wheeler in città è il ritrovamento dell'Oggetto di valore supremo: il parcheggio. Un ottimo cantuccio per l'auto gli si profila all'orizzonte, ravvivando in lui la sete di dominio dell'uomo sull'uomo. Imponendosi su altre automobili desiderose di sosta, non senza aver maltrattato altre macchine posteggiate, Wheeler ottiene finalmente la congiunzione con l'agognato oggetto del desiderio, senza capire – tuttavia – che ne sarà della sua stessa identità. Perduta: tornerà a essere infatti da quel momento, fra i marciapiedi cittadini, il virtuoso Mr. Walker.

3.4. Walker 2: in città

Parcheggiata la demonica vettura, Wheeler assume di colpo le sembianze di Walker (da notare: se la trasformazione di Walker in Wheeler è lunga e spettacolare, quella inversa è nascosta e immediata). Lo spazio che gli è proprio, suo malgrado, è questa volta il centro della città, là

dove le auto scorrono per i fatti loro, mentre i normali cittadini passeggiano indisturbati per lo shopping o la semplice passeggiata. Almeno in linea di principio. Nei fatti, la guerra tra pedomobili e automobili è sempre aperta. Basta porsi il problema di attraversare una strada. Cosa impossibile o – che è lo stesso – estremamente rischiosa per qualsiasi ostinato passeggiatore ci provi: le auto lo rigettano immediatamente sul marciapiedi, quasi a segnare il territorio con limiti spaziali molto forti – da una parte i pedoni, dall'altra le auto – varcati i quali si rischia seriamente la propria incolumità. E quando Walker, autocaricatosi modalmente col detto troppo facile «volere è potere», prova ancora una volta ad attraversare, la reazione è spietata: il logo dell'auto di turno, una stella, piazzato sul bordo del cofano anteriore diventa improvvisamente il mirino di un fucile, e come tale viene usato per meglio colpire l'illuso. Le auto divengono perfino animali feroci che provano ad azzannare, col cofano questa volta divenuto una grande bocca dentata, il povero Walker [fig. 8].

Inaspettato aiutante, entra in scena il giornale. O meglio: l'ibrido Walker che legge il giornale attraversando, distratto, la strada. La lettura del quotidiano – sebbene riporti la cattiva notizia dell'aumento vertiginoso degli incidenti stradali – è per Wheeler qualcosa di molto simile all'acquisizione del mezzo magico nelle fiabe russe: il pedomobile che varca il territorio altrui, quello delle auto, se immerso nel giornale diviene come invisibile, certamente invulnerabile, e riesce miracolosamente a raggiungere il marciapiedi mentre le auto, sfrecciandogli intorno senza manco sfiorarlo, si tamponano a vicenda [fig. 9].

Ma ancora una volta le cose sono più complicate di così: gli attori in gioco – in città – sono sempre nuovi e continuamente imprevedibili. Entra in scena infatti un ibrido particolare, metà ragazzino metà monopattino, che sfreccia non per le strade urbane ma per i marciapiedi, mandando a gambe all'aria il povero Walker col suo beneamato giornale, e per giunta ghignando di piacere [fig. 10].

Così, l'unico posto sicuro, l'unica ancora di salvezza è la propria auto, alla quale Walker torna un po' meno walker di prima, perché, distrutto, adesso cammina a quattro zampe. Ed ecco che, immancabilmente, appena accende il motore la metamorfosi, diciamo così, basica, si ripresenta, e Mr. Walker riassume, col medesimo processo di prima, le sembianze e le passioni del terribile Mr. Wheeler.

3.5. Wheeler 2: l'incidente

A questo punto il racconto fa economia di se stesso: piuttosto che riproporre iterativamente i medesimi eventi, abbastanza prevedibili, si avvia verso il finale innescando una temporalità per definizione singolariva e un'aspettualità affatto puntuale: quella dell'incidente.

Provando rumorosamente e goffamente a uscire dal parcheggio – un colpo avanti, un altro dietro – Wheeler non s'accorge che una macchina sta sfrecciando lungo la strada e viene colpito in pieno. La sua auto miseramente va in pezzi, e mentre lui continua insensato a strombazzare stando seduto nella vettura, viene trascinato via da un carro attrezzi che s'avvia pietosamente verso il cimitero [fig. 11].

3.6. Walker-Wheeler: finale

Il finale ci presenta così una nuova doppia, parallela metamorfosi. Da una parte, non c'è più l'ibrido uomo-automobile, ma una figura più complessa che potremmo schematicamente rendere così:

(uomo + automobile) + carro attrezzi

Dall'altra, a ben vedere, non c'è più il Wheeler di sempre, sistematicamente opposto al mansueto Walker, ma una specie di termine complesso fra i due personaggi: un Walker-Wheeler che, avendo trovato un nemico comune, s'alleano inaspettatamente fra loro. Di chi si tratta? Ovviamente del narratore, che mentre sciorina la sua ovvia morale buonista – «mi auguro che le serva di lezione, guidi con attenzione, rispetti le regole...» – riceve un conclusivo, e salutare, «*shut up!*» [fig. 12].

4. Un'altra morale

Così, piuttosto che allinearci con l'ideologia del narratore, il testo sembra suggerire tutt'altre conclusioni teoriche, che vanno al di là della banale morale circa il dovuto rispetto del codice della strada.

Se consideriamo il testo nella sua linearità narrativa, non sarebbe difficile riconoscere lungo il suo sviluppo sintagmatico le celebri quattro tappe di uno schema narrativo profondo: ci sarebbe il momento della manipolazione (dove l'enunciatore si costruisce come destinante

che istituisce il sistema di valori e lo usa per stipulare un contratto con Walker/Soggetto del volere); quello della competenza (dove l'auto può essere interpretata come falso aiutante del Soggetto, tecnicamente un poter-fare illusorio, ossia una sorta di *trickster* che porta l'eroe verso destini e valori affatto diversi da quelli previsti nel contratto); quello della performance (dove Walker trova in se stesso diventato Wheeler il proprio Antisoggetto interno); quello della sanzione (dove l'enunciatore ritorna sotto forma di Destinante Giudicatore che considera negativamente l'operato del Soggetto, ribadendo i corretti valori del cittadino modello).

Tuttavia, come s'è detto sopra, il testo sembra manifestare semmai una struttura circolare, dove l'esordio prospetta già il finale della storia, suggerendo una riproducibilità all'infinito degli eventi narrati, una costitutiva ciclicità dei fatti urbani e sociali. E lo sberleffo finale di Walker/Wheeler alleati contro il preteso Destinante giudice – insieme a uno sguardo in macchina che invita lo spettatore a prendere posizione, di fatto zittendolo – sembra provare questa seconda ipotesi ermeneutica. *Motormanìa* non è una storia contro la generale, modernissima mania dell'auto, ma una teoria implicita sugli spazi urbani e su ciò che in essi, e con essi, sempre e comunque accade. Si tratta di un testo che mostra e motiva la moltiplicazione degli ibridi che mal si cela dietro una duplicità – Walker/Jekyll vs Wheeler/Hyde – di fatto semplificatoria. La città, ci viene ribadito, non è solo il suo centro ma comincia dove ancora non c'è, fuori di essa, e nella relazione che vive con le sue periferie, con i quartieri residenziali esterni che, segmentandola in parti, al tempo stesso le tiene insieme, articolandole sensatamente. Così, essa è anche e soprattutto le rete di strade che connette e disconnette le sue zone e i suoi quartieri, con tutto quello che in esse accade: frequenti conflitti e rari contratti fra entità di natura apparentemente diversa – umana e non umana – che si agganciano fra loro dando luogo a esseri che di ibrido hanno, a ben vedere, il solo lato della sostanza dell'espressione, mentre da quello del contenuto sono assolutamente sensati, chiari, funzionali al contesto e alla situazione che, costruendoli, li porta ad agire e a patire. Dietro la metamorfosi di fondo della città moderna (astratta) del pedone in automobilista, e viceversa, pullulano innumerevoli altre (concretissime) trasformazioni, dove tecnologie come l'autoradio, il clacson, i semafori, l'autobus, il monopattino, ma anche dove articolazioni topologiche come strada/parcheggio/marciapiede/segnaletica

(verticale e orizzontale) etc. contribuiscono a produrre volta per volta figure attoriali differenti, ognuna con le proprie passioni, i propri programmi, il proprio carattere.

Ulteriore, implicita dimostrazione del fatto che, dal punto di vista sociosemiotico, spazi, soggetti, corpi, collettività e tecnologie vanno considerati secondo una unica prospettiva teorica e metodologica, rilevando come essi non siano entità separate, nettamente distinguibili fra loro, se non per un'astrazione filosofica banale che il senso comune – spesso sottostante a molte scienze umane – ha fatto propria. Di conseguenza, nessuno di questi elementi – un luogo, uno strumento, un corpo, un gruppo... – ha valenze e funzioni sue proprie, programmi, desideri o passioni specifici, se non per connotazioni sociali più o meno stabili e naturalizzate. Così (e il nostro cartone lo dice esplicitamente), non esistono soggetti buoni o cattivi di per sé, poiché è nelle loro traduzioni con mezzi e luoghi che si determina la loro reale personalità. Pippo a casa, in giardino, in garage, in auto lungo vie di scorrimento, in auto con l'autoradio accesa, in città, alla ricerca di un parcheggio, a passeggio per i marciapiedi, nel tentativo di attraversare la strada, immerso nella lettura del giornale non è affatto la stessa persona, non ha gli stessi programmi e gli stessi sentimenti. E del resto anche l'auto è 'personaggio' diverso se al cimitero, in garage, parcheggiata, in gara con altre auto, attaccata al carro atrezzi etc. Analogamente (e il nostro cartone lo dice coi propri mezzi audiovisivi), non ci sono mezzi di trasporto buoni o cattivi di per sé (per es. l'auto negativa e la bicicletta positiva), poiché è sempre il contesto narrativo che fornisce loro un'«anima» di qualche tipo, nelle loro relazioni costitutive e dinamiche con i soggetti umani che li usano, gli altri mezzi di trasporto, i luoghi che percorrono. Wheeler diventa cattivo in auto, se in conflitto con altri ibridi come lui; diventa perfidamente tranquillo quando accende la radio, trasformando sé e l'auto in provvisori suini; diventa triste e passivo quando subisce la gentilezza dei passeggeri dell'autobus che usano la sua macchina distrutta come comoda passerella. Ancora (e il nostro cartone lo sottolinea chiaramente), non ci sono spazi di per sé positivi e altri di per sé negativi: la carreggiata è luogo pericolosissimo per i pedoni, a meno di non sprofondarsi nella lettura di un quotidiano, che, isolando Walker dal resto del mondo, come per magia lo rende invulnerabile; allo stesso modo, il marciapiedi è territorio sicuro per Walker, a meno di non imbattersi nel ragazzino in monopattino che,

invece, lo arrota senza alcuna difficoltà. Per giunta sogghignando: «avanti un altro!».

Nota

Questo articolo vuole inserirsi, sullo sfondo degli studi sociologici, antropologici e urbanistici circa l'ambiente cittadino e il territorio metropolitano, nella già vasta bibliografia sulla semiotica della spazialità urbana (Barthes, Greimas, Lotman, Marin, De Certeau, Hammad etc.), per i quali rinvio al mio recente: *Figure di città. Discorsi sociali e spazi urbani* (MARRONE 2013). L'idea è quella di incrociare la riflessione sulla significazione urbana (che pensa spazio e soggetto costituirsi reciprocamente) con quella sul senso della tecnologia, condotta, sempre sulla scorta della teoria semiotica, da Bruno Latour e dalla sua scuola (cfr. per tutti MATTOZZI 2006, dove l'idea dell'ibrido «umano-non umano» è costitutiva. Nonché con la ricerca semiotica sul corpo (cfr. FONTANILLE 2004; MARRONE 2005).

Il cartone *Motormanìa*, si trova facilmente su www.youtube.com si in versione originale inglese che doppiato in italiano.

Gianfranco Marrone

Università di Palermo

Dipartimento di Studi culturali

gianfranco.marrone@unipa.it

Riferimenti bibliografici

FONTANILLE, J. 2004, *Forme dell'impronta*, Meltemi, Roma.

MARRONE, G. 2005, *La Cura Ludovico*, Einaudi, Torino.

— 2013, *Figure di città. Discorsi sociali e spazi urbani*, Mimesis, Milano.

MATTOZZI, A. (a cura di) 2006, *Il senso degli oggetti tecnici*, Meltemi, Roma.



1. Mr. Walker



2. Mr. Wheeler



3. Litigi fra Wheeler



4. Tutte le strade sono di Wheeler



5. Wheeler suino



6. Auto al semaforo



7. Auto-passerella



8. Walker inseguito



9. La lettura del giornale salva Walker



10. Il ragazzino con il monopattino



11. Auto e carro attrezzi



12. Sguardo in macchina di Walker/Wheeler