

Tempi e ritmi nella società del Duemila

Capitolo II - Velocità

mercredi 22 mai 2013

Sommaire

- [La cultura temporale](#)
- [Tra accelerazione e lentezza](#)
- [Un percorso metropolitano](#)
- [Suggerimenti letterarie : \(...\)](#)

Ce texte est le chapitre II de l'ouvrage de G. Gasparini, [Tempi e ritmi nella società del Duemila](#), FrancoAngeli, Milano, 2009. Nous remercions Giovanni Gasparini et les éditions FrancoAngeli de nous avoir autorisé à le reproduire ici.

La cultura temporale

La velocità è uno dei tratti-chiave e degli aspetti più caratteristici e pervasivi delle società industrializzate. In qualunque modo si vogliono definire tali società, la velocità di svolgimento raggiunta nelle operazioni, negli spostamenti e nell'ambito delle relazioni sociali a molteplici livelli non può essere tralasciata o sottovalutata. Lo stesso tema generale del mutamento sociale (*social change*), che rappresenta nelle scienze sociali una prospettiva corrente di lettura delle società industrializzate, è legato alla rapidità e all'intensità delle trasformazioni di tipo culturale, politico ed economico conosciute da gran parte dei sistemi sociali nel corso del Novecento. E l'analisi del processo di globalizzazione di cui si è appena trattato nel precedente capitolo non ha potuto prescindere dalla messa in luce di tratti legati alla dimensione della velocità, inducendoci ad anticipare alcune osservazioni su questo aspetto.

Prima di passare ad illustrare altri elementi, vale la pena di accostare il termine velocità a quelli di accelerazione e simultaneità, osservando che l'accelerazione - che corrisponde ad un incremento della velocità e il cui opposto è il rallentamento - viene ritenuta sempre più dagli osservatori un tratto dei sistemi contemporanei (cfr. Gleick 2000, Paolucci cur. 2003, Leccardi 2009) e che a sua volta essa trova un punto di collegamento e sinergia con la simultaneizzazione della comunicazione tipica delle nuove tecnologie dell'informazione che hanno modellato l'attuale *network society* (Castells 1996). In questo senso, la potenziale simultaneità delle interazioni in tempo reale, così come dell'accesso a comunicazioni e informazioni di ogni genere, può rappresentare tanto l'esito finale che la causa dell'accelerazione, processo che si ripercuote ampiamente sui ritmi sia individuali che collettivi nei contesti urbani, nelle unità sociali, nella stessa vita personale oramai contrassegnata e condizionata fortemente dall'uso di nuovi media come il computer e il telefono cellulare. L'accelerazione in atto può essere ricondotta peraltro anche ad altri fattori, come quelli che riguardano la maggiore velocità, disponibilità e affidabilità dei mezzi di trasporto. Giocano in questo senso, ad esempio, le nuove reti metropolitane su base urbana o regionale dei trasporti, o il rinnovamento di certi mezzi di trasporto, come il treno a grande velocità negli spostamenti interurbani a medio raggio, o anche la bicicletta come ritrovato mezzo per una mobilità sostenibile

nelle città.

Un altro fattore primario e convergente di accelerazione è rappresentato al riguardo dalla crescita esponenziale del progresso tecnologico : negli ambienti scientifici si cita in proposito la cosiddetta “legge di Moore”, dal nome di uno dei padri dei circuiti integrati, che predisse già negli anni Sessanta che la densità dei chip e la loro potenza di elaborazione sarebbe raddoppiata ogni 18 mesi circa (cfr. Gleick 2000 ; Kurzweil 2008). Alcuni osservatori come Kurzweil ritengono anzi che l’accelerazione del progresso in atto stia per far raggiungere all’umanità un punto di svolta irreversibile, quello che egli chiama, richiamandosi a John Von Neumann, una “singolarità essenziale” (Kurzweil 2008, p.10 sgg.).

La dimensione della velocità è al centro anche di quella che si può denominare la cultura temporale. Intendiamo alludere con questa locuzione alla diffusione in un certo contesto sociale di atteggiamenti e/o comportamenti condivisi, riguardanti in primo luogo le concezioni e rappresentazioni del tempo, ivi compresi gli orientamenti verso il passato-presente-futuro, e inoltre le esperienze tipiche della temporalità realizzate dagli attori in questione (Gasparini 1990, cap.4).

Chi scrive ha proposto a più riprese di riassumere in alcuni caratteri-base gli elementi di tale cultura all’interno dei sistemi sociali industrializzati. In pratica sono stati evocati quattro caratteri centrali della cultura temporale, che comprendono : il predominio della concezione quantitativa (e dunque anche lineare, continua e omogenea) del tempo, la velocità, una visione economicistica del tempo e da ultimo la programmazione del tempo compiuta sia dagli attori individuali che dalle istituzioni e unità sociali (Gasparini 2001 [7]).

Tali tratti di base della cultura temporale sembrano tuttora atti a individuare in linea di massima le società contemporanee, ma con alcune precisazioni per quanto attiene al fattore velocità, che qui ci preme illustrare. La velocità tende infatti a divenire sempre più elevata non solo negli spostamenti fisici (di persone e mezzi) ma in quelli simbolici, dove informatica e telematica garantiscono comunicazioni in tempo reale, istantanee o tendenzialmente tali. La velocità dunque non soltanto diventa accelerazione della vita sociale ma tende nella comunicazione e trasmissione di dati (informazioni, parola, suoni, immagini) a diventare simultanea, annullando distanze e diaframmi temporali, e accentuando fortemente l’importanza del presente nell’esperienza individuale e collettiva.

Nei dizionari la velocità è definita in primo luogo come la relazione generale che intercorre tra spazio e tempo, come quando ad esempio si dice che un’automobile viaggia ad una velocità di cinquanta o cento chilometri all’ora ; in secondo luogo, in un senso più specifico, come “il fatto o la possibilità di percorrere uno spazio vasto in poco tempo” (Robert 1993). E’ questa seconda accezione del termine che si è imposta nel linguaggio corrente, dove la velocità diviene sinonimo di rapidità o celerità negli spostamenti o nell’esecuzione di operazioni ; in questo senso essa si giustappone alla lentezza, un tratto che sembra decisamente più diffuso nonché apprezzato in sistemi sociali diversi o precedenti ai nostri, come le società arcaiche, antiche, pre-industriali e tradizionali in genere. In tali società è peraltro molto probabile che, accanto a modelli culturali prevalenti ispirati alla lentezza, fossero presenti istanze sociali di rapidità legate a determinate contingenze e funzioni economiche, politiche, militari e religiose. Ne testimonia ad esempio, nel mondo romano antico, il motto *Festina lente*, attribuito all’imperatore Augusto e ampiamente ripreso in ambito rinascimentale, nel quale l’ossimoro tiene insieme la lentezza della ponderazione e la

prontezza che esige di affrettarsi quando occorre.

Le applicazioni delle scienze sociali che hanno per oggetto diretto o indiretto la velocità, o se si vuole il binomio velocità/lentezza, sono potenzialmente molto numerose. La velocità ha a che vedere tra l'altro con i processi di socializzazione primaria e secondaria realizzati in un dato sistema sociale, con le procedure e i processi organizzativi negli ambiti più diversi, con l'organizzazione del lavoro e la divisione del lavoro sociale, con le esperienze della vita quotidiana e delle relazioni sociali nelle aree urbano-metropolitane, con lo svolgimento della vita politica, con lo sport, con le azioni militari e quelle connesse all'ordine pubblico, con la salvaguardia della salute, con i mezzi di trasporto e di comunicazione utilizzati, e così via.

Nella singolare prospettiva filosofico-ideologica di Paul Virilio la velocità nella forma di una continua accelerazione è ritenuta elemento centrale della vita sociale contemporanea, ingrediente decisivo degli incidenti tecnologici e delle catastrofi ambientali che si sono succedute con sempre maggiore frequenza negli ultimi decenni (cfr. Fondation Cartier 2003).

Tralasciando altre prospettive, torniamo a quella della cultura temporale accennata poco sopra, da cui emerge il posto centrale in essa riservato alla velocità, anche nella forma della tendenziale simultaneizzazione della comunicazione. Va detto che la cultura temporale delle società industrializzate aveva già registrato un basilare cambiamento tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, come nota nel suo studio esemplare Kern (1988) : è precisamente tra gli ultimi decenni dell'Ottocento e la Prima guerra mondiale che appaiono nei paesi occidentali e si diffondono sia i primi strumenti che permettono la rivoluzione della comunicazione a distanza anziché in presenza o faccia a faccia (telegrafo senza fili, radio, telefono) sia nuovi e decisivi mezzi di trasporto rapido come l'automobile e la motocicletta, l'aeroplano, la stessa bicicletta. Tra i nuovi mezzi di trasporto, soltanto la nave a vapore e il treno erano stati inventati in precedenza : del resto, per quanto riguarda il treno, è solo a partire dalla fine dell'Ottocento che esso inizia a segnare una differenza decisiva, grazie alla sua velocità, rispetto al cavallo, il mezzo tradizionale e più rapido usato fino allora.

E non è senza significato che, sul piano artistico, proprio negli anni a cavallo della prima guerra mondiale nasca e si sviluppi in Italia e in altri paesi europei un movimento di avanguardia come il Futurismo, ad opera anzitutto di Marinetti in letteratura e di pittori come Balla e Boccioni, in cui viene perseguito il culto della macchina, del progresso e della velocità : l'automobile con la sua potenza e velocità viene a rappresentare in questo senso un oggetto privilegiato e simbolico della ricerca figurativa.

La conclusione generale dello studio di Kern è che, circa un secolo fa, si viene costituendo "l'immenso presente allargato della simultaneità", grazie soprattutto al telefono, che si dimostrò decisivo già nella prima guerra mondiale per l'abbattimento delle distanze fisiche non meno che sociali e per gli stessi esiti delle vicende belliche (Kern 1988, p.404).

Che cosa è cambiato rispetto alle osservazioni appena riportate ? Certamente si è accresciuta ulteriormente la velocità e l'efficienza dei trasporti, nel cui ambito si possono ricordare realizzazioni relativamente nuove e di grande efficacia, come le metropolitane urbane e regionali, i treni ad alta velocità, gli elicotteri oltre agli aerei, gli aliscafi e le navi veloci. Per quanto riguarda le

comunicazioni, nuove invenzioni si sono aggiunte a quelle che hanno rimodellato la percezione del tempo e dello spazio, come la televisione, il computer e internet, l'oramai quasi dimenticato telefax. Ed è singolare che sia ancora il telefono, non più fisso ma cellulare, l'oggetto-strumento che un secolo dopo è probabilmente il più significativo nell'esprimere il senso del cambiamento (il senso del tempo si potrebbe dire) che ha interessato la società postindustriale e i suoi modelli culturali.

In questa linea, ancora più significativo appare il processo di amplissima diffusione e accessibilità, da parte della generalità dei singoli individui, dei mezzi rapidi di trasporto e di comunicazione : ne è stata influenzata la cultura temporale dei sistemi sociali contemporanei, nel senso che si è venuta creando e diffondendo una serie di pratiche comuni alla grande maggioranza degli attori dei nostri sistemi che prevedono elevate velocità di spostamento nello spazio, istantaneizzazione potenziale e reale della comunicazione, nonché rapidità nello svolgimento di azioni e operazioni della vita quotidiana, con evidenti ricadute sul privilegiamento del presente. A questo si è aggiunto un processo di "banalizzazione" della funzione di misurazione del tempo, attraverso la diffusione capillare di miriadi di strumenti segnatempo del tutto precisi e affidabili i quali consentono e stimolano la sincronizzazione, la precisione e la puntualità nelle relazioni interindividuali e sociali in genere.

Un altro aspetto rilevante della realtà contemporanea riguarda la pluri-attività simultanea. L'antropologo americano E.T.Hall, studiando i modelli temporali di alcune società tradizionali rispetto a quelle occidentali, aveva utilizzato anni fa il termine policronia per alludere al mescolamento e alla compresenza di diversi tempi e alla loro gestione congiunta da parte del singolo attore, in contrasto con il modello nordamericano e dell'Europa centro-settentrionale (potremmo dire occidentale *tout court*) nel quale ogni tempo viene definito e trattato separatamente dagli altri, nel quadro di una maggiore efficienza economica e sociale (Hall 1984). Ora, la nuova realtà che si è delineata nei paesi postindustriali configura per così dire una sorta di "neo-policronia", anche se i suoi effetti vanno in senso opposto alle osservazioni di Hall : essa mette insieme attività che si svolgono in un duplice spazio, fisico e virtuale a un tempo, come quando si cena guardando la televisione, si fanno attività domestiche ascoltando la radio, si cammina per la strada ascoltando musica con un ipod, si guida parlando sul proprio telefono cellulare, e così via. Siamo dunque in presenza di nuove forme di policronia, che a differenza di quelle delle società tradizionali si pongono in linea con la cultura dei sistemi contemporanei, dal momento che l'obiettivo è di aumentare la velocità delle operazioni e la quantità di attività svolte. La neo-policronia (o *multitasking*) è consentita essenzialmente dalla fruizione di tecnologie dell'informazione che pongono in essere una dislocazione spazio-temporale dei soggetti in questione, quel processo di *disembedding* o disinserimento dalle relazioni in presenza di cui si è già avuto modo di parlare.

Tra accelerazione e lentezza

Nonostante le osservazioni che precedono, la velocità intesa come rapidità e l'accelerazione non possono essere considerate un tratto incontrastato delle società contemporanee, dal momento e nel senso che - come si cercherà ora di esemplificare - ad esse si oppongono pratiche ed elementi culturali improntati alla decelerazione e alla lentezza.

Iniziamo con l'osservare che la velocità può presentare, accanto a evidenti vantaggi (per i singoli, per i gruppi e le organizzazioni, per il sistema nel suo complesso), conseguenze disfunzionali e inconvenienti non secondari. Tra gli effetti perversi della velocità incorporata nelle tecnologie moderne, sono oramai ben noti quelli relativi all'intasamento dello spazio fisico, di cui testimoniano i

sempre più acuti problemi di traffico (terrestre, aereo e marittimo) e di inquinamento atmosferico, di pari passo con l'occupazione sempre più ampia dello spazio sociale, come avviene in particolare con l'intrusione massiccia dei media nella vita quotidiana privata. I mezzi istantanei di comunicazione tendono ad eliminare le distanze spazio-temporali e ad accelerare la velocità e la frequenza delle relazioni tra attori individuali, con relative conseguenze sulla qualità di vita ; inoltre essi eliminano sempre più quegli interstizi di tempoché sono rappresentati da pause e soste e fungono da cuscinetti ammortizzatori nel concreto della vita quotidiana.

Un esempio eloquente al riguardo può essere fornito dal ricorso, che si è ampliato esponenzialmente negli ultimi anni, alla posta elettronica. Essa non soltanto annulla potenzialmente la distanza spazio-temporale tra due corrispondenti, qualunque sia la loro collocazione nello spazio fisico planetario, ma fa sì che le attese di risposta ai messaggi inviati siano sempre più brevi : la rapidità istantanea del mezzo ingenera l'attesa di una risposta altrettanto rapida, se non quasi istantanea. Ma, per contro, l'aumento ipertrofico, verificatosi negli ultimi anni, della quantità di messaggi ricevuti e inviati da un utente medio di posta elettronica fa sì che questa spirale di velocità e di risposte attese si traduca spesso in frustrazione, corto circuito, impossibilità di far fronte in tempo reale o almeno rapido alle sollecitazioni dei messaggi e di farlo con ponderazione. Le *e-mail* che si accumulano sullo schermo in attesa di risposta subiscono inesorabilmente un destino di rapida obsolescenza : se non si risponde subito o in tempi molto brevi, si rischia di non farlo più, sotto la pressione di messaggi più recenti pervenuti nel frattempo ; e magari, sopraffatti da una valanga di *e-mail*, si decide di fare *tabula rasa* e di usare indiscriminatamente per tutte il tasto "cancella", nella speranza effimera di recuperare una sorta di verginità comunicativa, di ripartire da zero. E' da osservare poi che la "posta in arrivo" delle *e-mail* non ingenera di solito nel ricevente uno stimolo normativo molto elevato, nel senso che rispetto ad una lettera tradizionale l'utente di posta elettronica si sente meno vincolato da un punto di vista etico a rispondere : un conto è avere sul tavolo una lettera che ci è stata indirizzata e che attende risposta, un conto è vedere sullo schermo il messaggio di una persona che ci scrive. Proprio il fatto che la scrittura, spedizione e ricezione di una lettera richieda molto più tempo ed impegno di una *e-mail* fa sì che la prima - nei casi sempre meno frequenti in cui viene attivata - mantenga tuttora una considerazione maggiore e diversa. Questa, quanto meno, è un'ipotesi interpretativa che sembra plausibile e che comunque andrebbe verificata con opportune indagini *ad hoc*.

Il risultato finale dell'aumento di velocità e quantità delle comunicazioni potrebbe essere, paradossalmente, quello di pervenire a un blocco delle medesime dovuto all'impossibilità di aumentare indefinitamente la velocità di reazione : questo, anche per il fatto che i messaggi - provenendo da tutto il globo, che ha fusi orari differenziati sulle 24 ore - obbediscono ad una logica di continuità incessante nel tempo. E in effetti non è raro constatare oramai che l'intasamento delle caselle di posta elettronica e la difficoltà per un utente di far fronte ad una quantità di sollecitazioni e domande ricevute per *e-mail* possa avere come risultato, come si è appena osservato, la mancata risposta o il congelamento della comunicazione tra utenti. Si pone sempre più il problema di un filtro delle comunicazioni in arrivo, che di per sé contrasta con la logica di interazione aperta, indiscriminata e globale che sta alla base della filosofia della rete.

Un discorso in parte analogo può essere svolto in merito al telefono cellulare (portatile, mobile, o telefonino come si può dire caratteristicamente in italiano), uno degli strumenti tecnologici più rivoluzionari, innovativi e di maggior diffusione degli ultimi anni, non solo nelle società postindustriali ma ovunque nel mondo. Analogamente all'*e-mail*, il cellulare iscrive la comunicazione in un quadro di rapidità-istantaneità che si colloca a lato del telefono fisso ma che

elimina i ritardi e i blocchi dovuti ai movimenti degli utenti sul territorio : ciascun utente può comunicare ora (ad eccezione delle sempre più rare aree non coperte, quelle dove “non c’è campo”) con chiunque altro sia munito di cellulare ed essere da lui raggiunto, in un qualunque punto dello spazio terrestre e in qualunque momento di tempo (con gli inconvenienti, anche qui, dell’esistenza di fusi orari che nelle varie parti del mondo regolano in linea generale i tempi fisiologici e i tempi sociali degli attori rispettivi). In modo ancora più acuto rispetto a internet ed e-mail, il telefonino pone in evidenza la tendenza al mescolamento tra i diversi tempi della vita quotidiana di un attore, vale a dire al processo di agglutinamento già descritto in precedenza : tempi fisiologici, tempi privati, tempi di lavoro o professionali, tempo libero, e così via. Per questo, una salvaguardia di certi tempi della propria vita privata rispetto alle intrusioni della comunicazione suggerirebbe di spegnere il cellulare in certe fasce temporali : ma questa operazione non si presenta facile psicologicamente, proprio per l’estensione capillare della rete della telefonia mobile e per l’esigenza dei singoli di restare continuativamente in contatto o a disposizione di altri utenti, per motivi personali, professionali o di altro genere, tra cui figura oramai l’abitudine acquisita alla connessione e alla connettività.

Il trionfo, almeno a prima vista, della velocità nella cultura contemporanea - velocità negli spostamenti e nelle operazioni più diverse, simultaneità tendenziale della comunicazione, e così via - porta indubbiamente a sottolineare un fenomeno che non è nuovissimo ma che oggi appare in tutta la sua pregnanza e le sue implicazioni : si tratta dell’enfasi sul presente (cfr. Kern 1988), se si vuole su un “presente esteso” e cioè dilatato ma sempre caratterizzato in termini di esperienza del presente che viene assunta come elemento centrale o strategico della cultura temporale (Nowotny 1992). Questo appiattimento sul presente, sull’attualità, su ciò che sta accadendo ora “in tempo reale” nel mondo - che si tratti di un evento sportivo, di un accadimento politico o militare, di una crisi economica, di una catastrofe naturale, di un esperimento scientifico o altro - è un elemento fortemente connaturato alla realtà dei mezzi di comunicazione e della stessa vita quotidiana nelle nostre società di oggi. Esso sembra andare a detrimento dello spessore di azioni ed esperienze che richiedono una costruzione sociale strutturata, graduale e progressiva nel tempo : quelle che costruiscono elementi stabili di futuro e contemporaneamente si pongono come fattori storici della memoria collettiva, del passato di una collettività, di una istituzione, di un popolo, di un sistema sociale. L’accentuazione del presente pone inevitabilmente il problema del ruolo e del posto che una società intende dare sia al passato che al futuro.

Ed è qui che si pone in evidenza, *e contrario*, tutto l’insieme dei fenomeni orientati alla lentezza. L’idea che si vuole sostenere è che, nonostante i processi sempre più estesi e imponenti che inducono alla velocità e all’accelerazione nello svolgersi della vita sociale, permangono oggi fenomeni, esperienze e situazioni sociali improntati alla lentezza, o quanto meno tali da non poter fare a meno di processi e azioni lente anziché veloci.

In primo luogo si può citare qui tutta l’area dell’apprendimento e della formazione scolastica, da quella di base fino a quella impartita a livello universitario : è evidente, come del resto dimostrano *ad abundantiam* gli schemi e i curricula dei sistemi scolastici nei diversi paesi, che anche attualmente i processi formativi di base non possono sostanzialmente essere abbreviati ma richiedono una progressione che si misura non solo in settimane e mesi ma in una successione di parecchie annualità concatenate, quelle che corrispondono al succedersi dei diversi anni di scuola raggruppati in una serie di cicli. Oppure, è chiaro, ricorrendo ad un’altra esemplificazione, che per diventare medico o avvocato occorre passare lunghi anni all’università e in strutture specializzate post-universitarie. Quanto all’apprendimento delle tecniche e abilità artistiche (come ad es.

l'imparare a suonare uno strumento di musica), è noto che esso non può realizzarsi rapidamente ma richiede lunghi tempi di applicazione. A proposito delle lingue straniere, nonostante la diffusione di istituti privati che promettono miracoli in poche settimane, gli esperti ritengono che un apprendimento efficace richieda anni, così come del resto avviene per riuscire a padroneggiare validamente la stessa madre-lingua con cui ciascuno di noi impara a interagire sin dai primi anni di vita (Weinrich 2000).

Un'altra area in cui, nonostante le evidenti facilitazioni offerte dai computer, permangono inevitabili vincoli di lentezza è quella connessa alla lettura e alla scrittura, in particolare da parte di chi svolge professionalmente attività di ricerca scientifica nelle scienze umane o in ambito letterario : è probabile che l'attività di studio e ricerca compiuta da coloro che si dedicano alla comunicazione scritta di analisi, elaborazioni e innovazioni in ambito umanistico risenta oggi di vincoli almeno in parte analoghi a quelli esistenti da secoli, anche se non si possono negare i cambiamenti resi possibili in merito dal ricorso alla scrittura sul computer e all'accessibilità di fonti e testi oggi consentita da internet.

Si potrebbe continuare con un'esperienza di enorme importanza personale quale è quella della gravidanza per la donna che la sperimenta : l'attesa di un bambino, nonostante tutte le ingegnerie genetiche dispiegate in questi ultimi anni, non può ragionevolmente essere compressa o velocizzata, deve svolgersi nel tempo fissato dai vincoli naturali previsti per la specie umana, corrispondenti a nove mesi.

Analogamente operano i vincoli relativi ad una serie di operazioni che hanno a che vedere con i fenomeni naturali, come quelle legate ai cicli stagionali dell'agricoltura, dell'allevamento del bestiame e delle attività connesse : qui tuttavia esistono margini nei quali le biotecnologie possono operare nel senso di un'accelerazione dei processi relativi, come quello della maturazione dei frutti della terra. Si possono considerare e citare poi altri aspetti della vita sociale in cui si richiedono o ci si aspetta che vi siano tempi e ritmi lenti, o quanto meno non veloci, non comprimibili al di là di certi limiti. In alcuni casi gli eventi e le circostanze sociali ci richiedono di "perdere tempo", di non guardare l'orologio : come quando siamo invitati ad una festa o ad una celebrazione personale. O come quando seguiamo nelle sue fasi consolidate un rito religioso o civile che ha un suo ritmo di svolgimento ben preciso : in questi casi sarebbero del tutto inappropriati atteggiamenti o comportamenti improntati alla fretta. Così pure, tutta una serie di interazioni basate sulle dimensioni fisiologiche e sull'affettività rifuggono dalla velocità : il riposo, il rilassamento, il dialogo profondo tra persone implicano il fatto di "darsi del tempo". Considerazioni analoghe valgono per tutte le attività personali che richiedono concentrazione, riflessione, meditazione approfondita.

Un'altra area in cui sono emersi recentemente comportamenti orientati alla lentezza piuttosto che alla velocità è quella rappresentata dalla fruizione a piedi dello spazio, tanto nelle aree urbane che in quelle naturali extra-urbane. La creazione e lo sviluppo di spazi pedonali nelle aree urbane ha ridato impulso alla marcia a piedi, così come è avvenuto attraverso una serie di attività all'aria aperta quali l'escursionismo, il trekking, i viaggi e pellegrinaggi che hanno valorizzato e diffuso in un mondo meccanizzato e orientato alla velocità una delle attività più antiche e comuni praticata da millenni in tutte le società, quella appunto del camminare (cfr. Sansot 1999, Gasparini 1998 [115], cap.1). A metà strada, per così dire, anche in termini di velocità, si trova il ritrovato, ampio utilizzo della bicicletta in ambito sia urbano che di spazi naturali (con la mountain-bike), mezzo non motorizzato di locomozione che ha qualche lontana affinità con la marcia a piedi

In altre circostanze la lentezza è imposta dal cattivo o inefficace funzionamento di servizi a disposizione dei membri di un sistema, dei cittadini o degli utenti. Una situazione di traffico con rallentamento, code o blocco della circolazione rappresenta un caso oggi frequente in cui la velocità potenziale di spostamento con i mezzi meccanici si traduce in una lentezza forzata, dovuta allo squilibrio tra quantità di utenti e modalità di offerta di un servizio (in questo caso rappresentato dalla strada o autostrada). Altri casi sono dovuti a forme di *mismatch* o mancata corrispondenza (anche temporale) tra domanda e offerta di un dato servizio, che obbliga colui che lo richiede (utente, cliente, cittadino) ad un tempo di attesa più o meno lungo per potersene avvalere.

In sostanza, pur senza voler disegnare un quadro complessivo ed esaustivo, osserviamo che le pratiche e gli orientamenti improntati alla velocità e all'accelerazione, caratteristici della cultura temporale contemporanea e apparentemente dominanti, in realtà convivono, in un mosaico variegato e non sempre facile da comporre, con le pratiche culturali orientate alla lentezza, sia che quest'ultima rappresenti il risultato di scelte individuali o collettive oppure sia la risultante di vincoli e blocchi all'esplicazione della velocità.

Un percorso metropolitano

Come si svolge una ipotetica giornata-tipo dell'abitante di un'area urbano-metropolitana di oggi, dal punto di vista della dimensione della velocità/lentezza ?

Cerchiamo di immaginarla, partendo dal primo mattino del signor X : si tratta di un individuo di circa trentacinque anni, sposato con un bambino di sette o otto anni, che risiede in un comune della cintura metropolitana e si reca quotidianamente in città per il proprio lavoro. Dopo essersi svegliato con la sollecitazione di un orologio o della radio-sveglia, il signor X si alza, fa velocemente la toilette, prepara la colazione per tutti i membri della famiglia, prende il caffè e intanto guarda le notizie del telegiornale del mattino o il televideo con la sintesi delle principali novità, ascolta le previsioni meteo, sollecita il bambino a prepararsi e quindi esce con lui, recupera la macchina nel box sotto casa e accompagna il figlio in automobile a scuola. Dopo aver depositato il bambino davanti all'ingresso dell'edificio scolastico, che dista un paio di chilometri da casa, il signor X deve percorrerne altri 4 o 5 per arrivare alla stazione della metropolitana alla periferia della grande città : il percorso, durante il quale il signor X avrà modo di sintonizzarsi su una stazione radio, alterna tratti veloci (90-100 km all'ora, ma facendo attenzione alle telecamere e alla polizia, dato che il limite qui è dei 70 km) ad altri in cui si procede lentamente o si sta in coda : il rallentamento è dovuto alla presenza di una strada molto trafficata in cui si immette l'itinerario del nostro automobilista, all'installazione di alcuni semafori (tipici strumenti che moderano la velocità, facendo alternare movimento veloce e arresto) e spesso allo svolgimento di lavori stradali. Durante il viaggio in automobile il signor X è stato raggiunto mediamente da almeno una telefonata al cellulare da parte della moglie (anch'essa lavoratrice, ma con sede nel comune di residenza), che doveva dirgli qualcosa a proposito del figlio o gli raccomandava qualche commissione da svolgere in giornata.

Arrivato al parcheggio di corrispondenza, il nostro signor X lascerà l'automobile, pagherà il biglietto per la sosta giornaliera e si avvierà a prendere la metropolitana, in compagnia di centinaia di altri pendolari che come lui si servono di quella stazione. Superati i tornelli, imboccherà una scala mobile sulla quale troverà scritto "Tenere la destra" : questa indicazione normativa, sconosciuta fino a pochi anni fa in Italia ma ben presente in paesi di più antico insediamento delle metropolitane come la vicina Francia (Parigi), permetterà a lui così come a ciascuno degli altri utenti di esercitare due comportamenti alternativi, quello di restare sulla parte destra del gradino della scala mobile

(procedendo ad una velocità meno elevata) oppure quello di spostarsi sulla parte sinistra, dove potrà salire sommando alla velocità del mezzo meccanico quella del movimento ascensionale del proprio corpo, e conseguendo così una maggiore rapidità, in funzione della propria fretta o della situazione di ritardo valutato rispetto all'orario di ingresso al lavoro. Giunto alla pensilina dei treni, il nostro pendolare troverà su un pannello un'indicazione circa il tempo di attesa che intercorre rispetto al passaggio del prossimo convoglio : se l'intervallo di tempo è molto breve, egli non avrà altro da fare che disporsi lungo la banchina, scegliendo possibilmente il punto corrispondente alla carrozza più vicina all'uscita nella stazione di arrivo ; altrimenti, avrà modo di dare un'occhiata al giornalino gratuito distribuito all'ingresso della stazione, o di fruire sulla pensilina stessa delle notizie televisive e della pubblicità che vengono ivi trasmesse.

Una volta pervenuto a destinazione, il signor X si servirà ancora di scale mobili corredate dalla scritta "Tenere la destra", uscirà all'aperto dove lo attendono alcuni minuti di spostamento a piedi fino all'ufficio : eccolo pronto a munire l'orecchio di un Ipod per ascoltare musica, anche se normalmente sarà raggiunto per strada da altre telefonate sul cellulare e da alcuni sms, da parte dei congiunti o di un collega ansioso di anticipargli notizie di lavoro. Quanto al percorso pedonale, esso non è privo di insidie riguardo alla sicurezza fisica, per la compresenza sul marciapiede, oltre che di numerosi altri pedoni che vanno di fretta, di ciclisti più o meno determinati e talvolta di motociclisti, quando la strada percorsa dai veicoli è intasata ; a questo si aggiunge la presenza di semafori e attraversamenti pedonali non semaforizzati, che insieme a tutto il resto incideranno sul tempo di percorrenza tra stazione della metropolitana e luogo di lavoro. L'ultimo impegno di questa fase consisterà per il signor X nell'attesa più o meno lunga dell'ascensore che dalla hall dell'ingresso lo porterà al piano in cui ha sede il suo ufficio.

Lasciamo ora il signor X al suo lavoro amministrativo, un'attività che si svolgerà davanti a un computer collegato a internet e subirà continue sollecitazioni temporali (nel senso di risposte e interazioni veloci) dovute alle richieste e alle informazioni provenienti da decine di corrispondenti via e-mail, e sarà costellato e punteggiato, oltre che da interazioni faccia a faccia con altri colleghi e clienti, da telefonate sul fisso e su due cellulari, uno personale e l'altro aziendale, tutti aperti e a portata di mano (e di orecchio) del signor X.

Al termine del lavoro, il signor X si affretterà ad effettuare alcuni acquisti e commissioni concordati con la moglie (che in precedenza avrà ritirato il bambino da scuola), poi compirà in senso inverso le operazioni del mattino : percorso a piedi, metrò, attesa, arrivo alla stazione di parcheggio, automobile, traffico intenso e probabili code, arrivo a casa. Dopo la cena, si possono ipotizzare due scenari, entrambi non privi delle sollecitazioni e interruzioni dei telefoni (il fisso e i tre cellulari dei rispettivi membri della famiglia, con relativo ricevimento e invio di sms) : a) una tranquilla serata davanti ai tre apparecchi televisivi domestici in dotazione, con la fruizione da parte di ciascun genitore e del bambino di reti e programmi diversi e separati, in funzione delle preferenze personali ; b) in alternativa, l'uscita della coppia per recarsi ad un intrattenimento (teatro, cinema o altro), previo arrivo tempestivo di una baby-sitter per il bambino e con altri vincoli di tempi per giungere in orario all'evento programmato.

Qui si conclude una ipotetica giornata-tipo, che - se lo schema non è troppo inverosimile - ci può dire alcune cose riguardo al tempo di vita quotidiano e al sistema di vincoli e scelte temporali di un individuo comune delle aree urbano-metropolitane. La giornata in effetti risulta caratterizzata in misura elevata dalla velocità degli spostamenti del signor X e dei suoi familiari ("velocità" in senso lato, che può tradursi anche in rallentamenti o blocchi, come accade a causa del traffico intenso o di

altri impedimenti), da forme più o meno riuscite di sincronizzazioni (rispetto ai mezzi di trasporto, ai luoghi di lavoro, alla scuola, ai negozi e servizi), da consistenti attività di multitasking che hanno visto affiancare allo svolgimento di azioni in un tempo-spazio fisico definito l'utilizzo e la fruizione di mass media o di altri mezzi di comunicazione che operano in un tempo-spazio collaterale a quello reale dell'attore. Velocità/lentezza, sincronizzazioni riuscite/mancate, molteplicità di microattività svolte contemporaneamente sembrano dunque emergere come elementi caratteristici delle condizioni attuali di vita quotidiana nelle aree metropolitane.

Suggerimenti letterarie : Pinocchio e il Piccolo principe

Nel dibattito su velocità e lentezza come modalità culturali tipiche dei nostri sistemi può essere utile e stimolante abbandonare per qualche momento il terreno fin qui battuto per accogliere alcuni spunti dalla letteratura.

Lo facciamo riprendendo due opere che, nate come racconti per i giovani, sono in realtà diventati due classici della letteratura universale, sono state tradotte in decine di lingue diverse e figurano tra i libri più venduti nel corso del Novecento in tutto il mondo : si tratta delle *Avventure di Pinocchio* di Carlo Collodi (pubblicato tra il 1881 e il 1883) e del *Piccolo principe* di Antoine de Saint-Exupéry (pubblicato per la prima volta nel 1943). Queste due opere ci suggeriscono infatti due modi emblematici di rappresentare sia la velocità che la lentezza.

Le avventure di Pinocchio si collocano in un ambiente sociale (la Toscana nell'Italia appena unificata) che non è ancora toccato dall'industrializzazione, dove la gente si sposta a piedi e sono gli animali a svolgere la funzione dei mezzi di trasporto moderni : è questo tra l'altro il caso del Colombo, del Falco e del can barbone Medoro agli ordini della Fata, nonché del terribile Pesce-cane. Il burattino Pinocchio (che alla fine del racconto diventerà un ragazzino in carne e ossa) appare nel romanzo di Collodi come il vero campione della velocità : egli riesce a superare nella corsa tutti gli altri esseri umani e persino gli animali più veloci come il mastino Alidoro che ad un certo punto del racconto si mette al suo inseguimento. Una recente interpretazione del capolavoro collodiano che qui interessa riprendere dimostra che la modernità e l'inesauribile attualità del burattino-bambino è dovuta in grande misura alla sua rapidità, che fa di Pinocchio un viaggiatore instancabile in cerca di novità e del senso stesso del mondo (Gasparini 1997 [114]). La corsa, il salto e il movimento continuo di Pinocchio - che si prolunga allorché in acqua esprime le sue ottime capacità di nuotatore - non sono molto dissimili dalla nostra quotidiana corsa contro il tempo, né da certi comportamenti temporali diffusi tra i membri delle nostre società contemporanee. Un altro aspetto da osservare è che Pinocchio non sopporta di essere bloccato od ostacolato nella sua mobilità, come quando viene preso in trappola dopo aver rubato l'uva in un campo, o allorché resta una notte intera con il piede conficcato nella porta della casa della Fata, alla quale aveva dato un calcio in un momento di stizza : anche qui troviamo una corrispondenza con la nostra istanza ad un libero movimento nello spazio.

Il personaggio di Pinocchio sembra in linea con la rapidità di cui parla Calvino nelle *Lezioni americane*, (Calvino 1988), da lui ritenuta uno dei tratti essenziali della letteratura per il Duemila : la rapidità del correre è analoga al discorrere, come già notava acutamente Galileo - richiamato dallo stesso Calvino - a proposito dell'essere vivente più veloce, il cavallo o meglio il bārbero. E' interessante osservare che sino alla fine dell'Ottocento nella lingua italiana "correre come un bārbero" rappresentava la similitudine corrente per alludere a qualcuno o qualcosa che si muove molto velocemente, come usa del resto lo stesso Collodi ; poi sono venute le metafore del treno, del razzo e altre ancora. In realtà è sempre il fulmine o il lampo il termine di paragone più alto e

insuperabile nella velocità che tende all'istantaneità.

Mentre Pinocchio evoca paradossalmente la velocità in seno ad una società preindustriale, il Piccolo principe mette al centro la lentezza : anch'esso è paradossale ma in un senso rovesciato, dal momento che il racconto si svolge all'interno di un sistema industrializzato e orientato alla velocità, anche se con modalità diverse dalle attuali. Il capolavoro di Saint-Exupéry è stato scritto in effetti 60 anni dopo quello di Collodi, negli anni Quaranta del Novecento, un'epoca in cui si viaggia in treno e in automobile oltre che in aereo (come è il caso dell'aviatore, l'io narrante del racconto che corrisponde allo stesso Saint-Exupéry adulto), e in cui i sistemi produttivi sono improntati ad un tempo quantitativo, veloce ed economicamente redditizio.

Ora, sin dall'inizio la velocità dell'aereo resta inoperante e sullo sfondo (si potrebbe anzi osservare che la grave panne in cui è incappato l'aviatore, obbligato ad un atterraggio d'emergenza nel deserto, dimostra la fallibilità dei mezzi di trasporto più veloci a disposizione dell'uomo), mentre il Piccolo principe insegna all'aviatore indaffarato e preoccupato la virtù della lentezza e quella della pazienza : l'aviatore si piegherà infatti all'insistenza del bambino e interromperà il suo lavoro di riparazione del motore per disegnargli una pecora. Questa logica di lentezza e di gradualità, unita alla fedeltà, accompagnerà l'insegnamento magistrale della Volpe al Piccolo principe : essa gli ricorderà infatti che l'amicizia si conquista solo deponendo la fretta e dando tempo agli incontri con le persone, perché è così - attraverso pazienza, gradualità e fedeltà - che ci si può "addomesticare" a vicenda, e cioè diventare amici e responsabili l'uno dell'altro (cap.XXI). Si può ricordare poi il successivo episodio dell'incontro con il mercante di pillole che levano la sete e fanno risparmiare un certo numero di minuti alla settimana : è qui che il Piccolo principe oppone alla logica acefala della velocità e del risparmio di tempo quella di una lentezza carica di senso :

Io, se avessi cinquantatré minuti da spendere, camminerei adagio adagio verso una fontana...
(Saint-Exupéry 1965, cap.XXIII).

I personaggi archetipici di Pinocchio e del Piccolo principe esprimono in modo paradigmatico due esigenze complementari che ritroviamo anche nelle nostre società contemporanee : la velocità e la lentezza. Non si tratta di opporle né tanto meno di considerarle inconciliabili : integrare Pinocchio e il Piccolo principe appare essere ancora oggi un compito rilevante nella costruzione sociale di una cultura temporale adatta e consona alle società del Duemila.

In questo senso, si può avanzare qualche riflessione ulteriore a seguito delle considerazioni finora svolte su velocità e lentezza nei sistemi sociali : mi riferisco all'idea e al possibile scenario di *una vita sociale a velocità scelta* (cfr. Gasparini 2000 [93]) [1], in cui i parametri della velocità/lentezza possano essere graduati e scelti da singoli individui o gruppi, così come da certe collettività.

In altri termini, è possibile immaginare che in singoli segmenti o aree, unità o sotto-unità del sistema sociale venga data a singoli attori o a gruppi la possibilità o facoltà di scegliersi la propria velocità di funzionamento sociale ? La posta in gioco non è secondaria, dal momento che il parametro della velocità rappresenta tuttora uno dei cardini o dei pilastri della cultura temporale e viene indicato comunemente come uno dei fattori di stress della vita contemporanea. In effetti, uno dei disagi maggiormente avvertiti dagli individui nelle nostre società è rappresentato dalla percezione della

mancanza di tempo e dalla difficoltà di operare conciliazioni soddisfacenti tra tempi individuali (e familiari) e la gamma di condizionamenti posti in essere dai molteplici sistemi di calendari e orari adottati nelle nostre società.

Ora, per tutta una serie di aspetti come tra l'altro quelli inerenti ai trasporti e alle comunicazioni, così come all'esecuzione di operazioni tramite tecnologie informatizzate, è innegabile che la velocità sia stata incrementata dagli inizi del nuovo secolo. In queste condizioni, è ipotizzabile allora che ci si possa sottrarre ai condizionamenti della velocità così come si configurano oramai nella scansione della vita quotidiana dei singoli e nelle caratteristiche di unità produttive ed erogatrici di servizi? In altri termini, è possibile utilizzare qui la metafora di un'autostrada a più corsie, ciascuna con una velocità media diversa, dove tutti i veicoli arrivino comunque a destinazione e quelli più lenti non siano penalizzati rispetto agli altri? O bisogna ricorrere piuttosto alla opposta metafora dell'aeroplano in fase di decollo che, se vuole vincere la forza di gravità e staccarsi da terra, non può farlo senza raggiungere comunque una certa velocità (minima ma relativamente elevata) che non può essere abbassata a piacere?

Indubbiamente la possibilità di controllare il parametro della velocità, che si può immaginare si svolga sia a livello individuale che di piccoli gruppi, potrebbe concretizzare l'aspirazione diffusa ad una autogestione o gestione personalizzata del proprio tempo di vita, ad una fruizione di "tempo per sé" (cit. Balbo, Piazza..) : ma occorre valutare realisticamente quale ne sarebbe il costo e l'accettabilità da parte dei singoli e dei gruppi coinvolti. In una realtà di globalizzazione, sincronizzazione e istantaneizzazione della comunicazione come è quella che si è delineata nei primi anni del nuovo secolo, il costo da pagare sembra piuttosto alto. Ci si può chiedere allora se sia possibile ipotizzare realisticamente oggi che singoli individui o gruppi locali si isolino dai media, da internet e dall'e-mail, dall'immediatezza della comunicazione del telefono cellulare, così come dall'enorme quantità di informazioni che provengono ogni momento da tutto il globo in tempo reale, e questo senza che un isolamento di questo genere o comunque una intempestività della comunicazione non abbia conseguenze pesanti in termini economici e socioculturali sui soggetti coinvolti.

In effetti, in molti ambiti e settori oggi risulta difficile graduare la velocità, in particolare scegliere una modalità lenta o meno veloce di fruizione e interazione. Ciononostante, sussistono aree in cui l'adozione di forme di velocità scelta sembrerebbero a priori praticabili : si è già parlato sopra di istruzione e formazione, di tempi lenti e gradualità di apprendimento di certe abilità intellettuali o di altro tipo. E si può pensare a pratiche che riguardano la fruizione degli spazi naturali, il camminare in città (che può essere fatto in modo più o meno veloce), il ritmo di svolgimento di una giornata o di un periodo di tempo libero. Per quanto riguarda in modo particolare l'ambiente della montagna, una recente proposta mette l'accento sulla "bassa velocità" che essa consente di esplicitarvi, nel senso che "la lentezza può diventare una preziosa provocazione per il turista" (Capanni 2007).

Queste pratiche di lentezza o di velocità scelta in funzione delle opzioni personali e presumibilmente di obiettivi di aumento della qualità di vita potrebbero essere fatte oggetto di sperimentazioni sociali all'interno di piccoli gruppi o comunità locali. Si tratterebbe insomma di cercare, senza rinunciare alle istanze di modernità delle società contemporanee, di contemperare le virtù e le potenzialità di Pinocchio con quelle del Piccolo principe, o in altri termini di conciliare su basi adeguate e realistiche la velocità con la lentezza. Sono, queste, problematiche che si collegano al tema dei valori condivisi e specialmente della qualità della vita e che verranno riprese in seguito (IV).

Notes

[1] L'idea rappresenta un'estensione del progetto di "Lavoro a tempo scelto" lanciato in Francia negli anni Ottanta da Jacques Delors e dalla sua associazione *Échange et Projets*, che ha avuto un certo impatto sulla società francese : cfr. *Échange et Projets* 1980 ; Gasparini cur. 1985 [6]