

# Attraversamenti (peri)urbani: Una lettura geocritica mobile di *Riportando tutto a casa* di Nicola Lagioia e *L'ubicazione del bene* di Giorgio Falco

Giada Peterle\*

Parole chiave: *geocritica, prosa territoriale, geografia letteraria, automobile*

«Se ti sei smarrito nello svincolo di raccordo  
se hai sbagliato l'uscita della circonvallazione  
se sei andato a destra quando dovevi andare a sinistra  
hai pensato che questa, una volta, era la tua città?»

Giulio Mozzi, *'Ballade de jadis' un contributo alla conoscenza del nord-est*  
(1999, p. 62)<sup>1</sup>

## 1. Introduzione

Molteplici sono le ragioni per le quali è sembrato opportuno aprire con la citazione da un testo letterario, la *'Ballade de jadis' un contributo alla conoscenza del nord-est* (Mozzi, 1999) di Giulio Mozzi. Per prima cosa, la scrittura di Mozzi potrebbe essere ascritta ad una categoria, quella della “prosa territoriale”, così utile ad un discorso interdisciplinare tra geografia e letteratura, ed al contempo così scivolosa, come tutte le categorizzazioni rischiano di essere se disegnano confini là dove l'ibridazione e lo “sconfinamento” paiono esigenze irrinunciabili. L'appartenenza di Mozzi a quel gruppo di autori che si autodefiniscono «scrittori del Nordest» (Tomasi e Varotto, 2012, p. 328) consente una riflessione più ampia sulla tendenza di molti scrittori italiani contemporanei a riconoscersi, più che in una corrente stilistica, sotto «un'etichetta territoriale», guidati da uno stringente bisogno di «appartenenza a un luogo e a una letteratura che quel luogo sente l'urgenza e la necessità di rappresentare e mappare» (*ibidem*). Di fronte alla perdita dei luoghi, la letteratura sembra infatti muoversi contro corrente, sfidando i flussi globali alla ricerca di un più intimo rapporto con il territorio. La prosa terri-

---

\* Padova, Università degli Studi di, Italia.

<sup>1</sup> La “ballade” di Giulio Mozzi è comparsa nella raccolta di racconti dal titolo *Sconfinare. Il nord-est che non c'è* (Pavan e Bettin, 1999), in cui undici scrittori contemporanei cercano di riflettere, attraverso la letteratura, su un concetto e su un territorio, il “nord-est”, dai confini quanto mai labili e sfuggenti.

toriale di questi ed altri autori<sup>2</sup> si distingue dunque per quello che si potrebbe definire un elevato tasso di geograficità, inteso qui come un'attenzione rivolta non tanto ai luoghi, quanto all'esperienza spaziale e alle pratiche quotidiane che contribuiscono ad animarli. Dalla lettura di questi testi sorgono, allora, visioni trasversali delle realtà territoriali italiane che si prestano ad un proficuo incontro interdisciplinare tra geografia e letteratura.

Il passo di Mozzi, inoltre, racconta lo smarrimento cognitivo a cui la prosa territoriale sembra reagire, proprio a partire dal racconto di quegli spazi della mobilità che caratterizzano i paesaggi urbani a cui si è abituato il nostro sguardo, ma non la nostra cognizione spaziale. Se, come ci interroga l'autore, anche a noi è capitato di smarrirci in una rete di svincoli, di sentirci spaesati all'interno di quelle che un tempo erano le *nostre* città, allora questo articolo si propone di cominciare proprio da quegli stessi spazi della mobilità per cercare di ricostruire, attraverso la letteratura, una "mappa cognitiva mobile" degli spazi urbani contemporanei. Questa mappa si fa mobile, poiché si disegna lungo i movimenti spaziali che dominano la nostra esperienza urbana, e si focalizza sulla rappresentazione letteraria di una pratica, quella automobilistica, che così profondamente ha definito la costruzione fisica delle città e del nostro immaginario urbano. Attraverso uno sguardo geocritico mobile, si fa ricorso al racconto letterario per seguirne il movimento lungo le traiettorie spaziali che costruiscono le vicende dei personaggi; si rifiuta la fissità di un punto di vista statico sulla città, e sulla letteratura urbana, in favore di un'analisi che sia in grado di fare propria l'intrinseca mobilità dell'urbanità postmoderna.

Anche la mappa qui tracciata si riconosce a sua volta in una dimensione mobile: non avendo alcuna ambizione esaustiva, essa si pensa piuttosto come un percorso in movimento per suggerire, da un lato, alla geografia di leggere gli spazi (peri)urbani mediante un'attenzione alla raffigurazione letteraria della mobilità, come la "letteratura territoriale" sembra indicare; dall'altro, per proporre alla critica letteraria un "approccio geocritico mobile" che sposti l'attenzione sulla rappresentazione delle pratiche spaziali, per trovare ulteriori possibili interpretazioni della letteratura urbana italiana degli Anni Zero.

Tra i molti testi da cui sarebbe stato possibile partire per tracciare una mappa mobile degli spazi (letterari) urbani dell'Italia contemporanea, si sono scelti due casi di studio: il romanzo *Riportando tutto a casa* (2009) del Premio Strega 2015 Nicola Lagioia, e la raccolta di racconti *L'ubicazione del bene* (2009) di Giorgio Falco. La scelta non è dettata solamente dalla presenza costante, talvolta ossessiva, degli spazi automobilistici e di uno sguardo "auto-mobile" all'interno di queste opere, e della più ampia produzione let-

---

<sup>2</sup> Si pensi anche solo al caso e al successo editoriale della collana Contromano di Laterza, sintomatici dell'urgenza non solo da parte degli autori di raccontare i propri luoghi, le proprie città, quanto anche dei lettori stessi di ritrovare quei luoghi proprio attraverso il racconto letterario. Si veda: (Papotti e Tomasi, 2014).

teraria dei due autori. I due testi permettono anche, seguendo un approccio di tipo comparatistico, una riflessione sulle pratiche e gli spazi automobilistici diacronica, dagli anni Ottanta del Novecento ad oggi, e geograficamente trasversale, in una linea che congiunge la Bari di Lagioia alla cintura urbana milanese di Falco. Attraverso un'analisi dell'auto come "cronotopo mobile"<sup>3</sup> nelle opere di questi autori, sarà infine possibile restituire una lettura della mutazione urbana italiana nello spazio reale, così come delle forme con cui la letteratura ha compreso e restituito queste stesse mutazioni, nei suoi spazi testuali.

## 2. Uno sguardo geoletterario mobile

L'incontro tra studio geografico e sguardo letterario ha conosciuto nel corso degli ultimi decenni una rinnovata fertilità, complici i convergenti movimenti promossi dalle *geohumanities* e dalla "svolta spaziale", o *spatial turn*, nella teoria e nella critica letteraria<sup>4</sup>. Quella che da alcuni critici viene definita – non senza una vena di scetticismo – come una "voga" critica (Cortellessa, 2014), sembra invece essere, più plausibilmente, il frutto di un'esigenza convergente che recentemente ha portato la geografia, ma anche l'architettura, l'urbanistica, la sociologia, a (ri)trovare nella letteratura uno sguardo "irrequieto", capace di restituire una visione sfaccettata della complessa realtà spaziale contemporanea. Là dove le discipline dedite allo studio dello spazio percepiscono i propri limiti nel rinnovare strumenti e linguaggi alla luce della rapida mutazione postmoderna, la letteratura sembra infatti una risposta coerente proprio in virtù del suo essere svincolata da costrizioni analitiche. Questa convergenza ha inoltre suggerito allo sguardo letterario, degli autori e dei critici, di rivolgere un'attenzione particolare alle tematiche spaziali come risposta alla crisi cognitiva postmoderna.

Ne consegue un'ibridazione dei campi d'interesse, da cui sorge uno scambio interdisciplinare sia sul piano semantico, attorno ai concetti cardine dell'analisi dello spazio, sia sul piano metodologico. Ciò ha promosso, anche a livello geografico, una auto-riflessione e talvolta una vera e propria messa in discussione degli strumenti a cui tradizionalmente si è fatto riferimento per lo studio dei fenomeni spaziali. La proliferazione di metodologie e approcci "spazio-centrati" o "geo-centrati" (Tally, 2013) ha inoltre sostenuto un recupero non solamente metaforico del linguaggio proprio dell'analisi geografica in ambito critico letterario. Compaiono così, a fianco ai testi della

---

<sup>3</sup> Il presente contributo si pone in linea di continuità con un articolo pubblicato sulla *Rivista Geografia Italiana*, dal titolo *Moving literature: The car as a "mobile chronotope" in Don DeLillo's "Cosmopolis"* (Peterle, 2016), nel quale definisco il concetto dell'auto come "cronotopo mobile", proponendo una rilettura del cronotopo bakhtiniano secondo un approccio "dinamico" alla letteratura. A fianco dei tradizionali cronotopi statici (la strada, la soglia, l'incrocio, la città) si suggerisce quindi di considerare come cronotopi mobili anche gli spazi in movimento (l'automobile, la metropolitana, il treno) e le pratiche spaziali (guidare, camminare, correre).

<sup>4</sup> Per una panoramica degli approcci "spazio-centrati" recentemente emersi, si vedano i due volumi: (Tally, 2011; 2013).

tradizione della geografia letteraria, anche italiana<sup>5</sup>, approcci geoletterari e carto-letterari<sup>6</sup> basati su nuove fertili intersezioni, teoriche e metodologiche, oltre che semantiche. Queste ultime letture si nutrono di un più radicato confronto dialogico tra le competenze specifiche dello studio geografico e di quello critico letterario, e sorgono talvolta dall'interesse di singoli ricercatori, come nel caso degli studi geoletterari di Davide Papotti (Papotti, 1996) o delle analisi della percezione narrativa dello spazio di Giulio Iacoli (Iacoli, 2008); altre volte nascono invece dall'incontro diretto tra appartenenti ad entrambe le aree del sapere. Esemplare risulta, in questo senso, il volume *La geografia del racconto: sguardi interdisciplinari sul paesaggio urbano nella narrativa italiana contemporanea* (2014), a cura del geografo Davide Papotti e dell'italianista Franco Tomasi, nato dalla congiuntura di interessi di un gruppo di geografi e studiosi di letteratura delle Università di Padova e Parma.

2.1. *Per una geocritica delle pratiche spaziali: l'auto-mobilità* – Intendendo procedere nel solco di questo panorama geoletterario italiano, il presente contributo si rivolge al contempo ad un più ampio quadro teorico di riferimento internazionale, all'interno del quale le due figure del geografo Marc Brousseau e del critico letterario Bertrand Westphal risultano ugualmente significative. Marc Brousseau costituisce, a partire dalla seconda metà degli anni '90, un rimando obbligato per coloro che, partendo da una prospettiva geografica, vogliono rifiutare un uso strumentale del testo letterario in favore di un rapporto più propriamente dialogico tra geografia e letteratura. Anche per uno studio geografico del testo sono infatti necessari, secondo Brousseau, competenze e strumenti specialistici propri della critica letteraria. Non concependo più la letteratura come un «oggetto inerte e trasparente» (Brousseau, 1995, p. 23), il geografo franco-canadese ha avuto il merito di delineare un diverso approccio all'oggetto letterario, che vede proprio nell'analisi delle peculiarità formali, oltre che contenutistiche, e della dimensione finzionale del testo la possibilità di aprire inaspettate prospettive geografiche. Seguendo l'idea di Brousseau di leggere «il romanzo come un geografo» (*ibid.*, 92) capace di far emergere spazialità inesplorate, si propone dunque di interpretare il romanzo *Riportando tutto a casa* di Lagioia e la raccolta di racconti *L'ubicazione del bene* di Falco come geografi a loro volta in grado di offrire esplorazioni e letture geoletterarie inedite dello spazio (peri)urbano dell'Italia contemporanea.

Allo stesso tempo, dal punto di vista critico letterario risulta rilevante il riferimento all'approccio *geocritico* di Bertrand Westphal, il quale propone di spostare il baricentro dell'analisi critica dalla centralità dell'autore a quella del luogo della narrazione, attraverso una lettura «geo-centrica» o «geo-

<sup>5</sup> Per una tradizione geoletteraria italiana, si veda: (Lando, 1993), (De Fanis, 2001).

<sup>6</sup> Per una panoramica del contributo italiano al dibattito internazionale sulla cartografia letteraria, si veda: (Guglielmi e Iacoli, 2013), (Rossetto, 2014).

centrata» dei testi (Westphal, 2009)<sup>7</sup>. Lo spazio costituisce per Westphal l'oggetto principale di un'analisi di tipo comparatistico che mira ad una ricostruzione, anche diacronica, di quelle che sono le stratificazioni narrative sorte attorno ad un determinato luogo. Tuttavia, ai fini della lettura "auto-centrata" (legata alla pratica automobilistica) proposta in questo articolo, risulta ancor più interessante il rimando alla proposta del critico letterario Eric Prieto. Prieto ha suggerito infatti una più ampia declinazione della proposta westphaliana attraverso la considerazione non solamente dei «luoghi mappabili» e individuabili geograficamente, ma anche dei «tipi di spazi» e dei «modi delle pratiche spaziali» (Prieto, 2011, p. 23). Questo, in primo luogo, consente alla nostra lettura delle opere di Lagioia e Falco di concentrarsi su un tipo di spazio, quello (peri)urbano, non rivendicando necessariamente il riferimento a delle coordinate geografiche precise – la qual cosa impedirebbe, per esempio, di considerare la Cortesforza in cui si ambientano i racconti di Falco, località fittizia collocata nelle vicinanze di Milano o in un punto qualunque della mappa dello *sprawl*. In secondo luogo, ciò permette di focalizzare l'attenzione su una pratica spaziale, quella dell'automobilità<sup>8</sup>, e sulle «inclinazioni e le strategie comportamentali» (ibid., p. 24) ad essa connesse, interpretandola come uno strumento d'indagine privilegiato delle spazialità urbane contemporanee.

Se è vero che la mutazione antropologica ed urbanistica italiana, inaspritasi tra la fine degli anni Settanta e i primi anni Ottanta, è avanzata sino alla più stretta contemporaneità ad un ritmo talmente serrato da lasciare solo il tempo per trarre, a posteriori, delle conclusioni su che cosa sia accaduto al nostro territorio, lo sguardo automobilistico sembra costituire una prospettiva ideale per provare a percorrere questo sviluppo ad alta velocità. Il paesaggio osservato a metà degli anni '80 dal protagonista di *Riportando tutto a casa* oltre il finestrino del Fiorino del padre – che poi diventerà una BMW, a testimoniare l'ascesa economica della famiglia e di un'intera classe sociale –, sembra cambiare rapidamente davanti ai suoi occhi: mentre la proprietà privata avanza, il cemento si espande nel territorio circostante la città di Bari, correndo alla stessa velocità a cui viaggia lo sguardo mobile del protagonista.

Uscimmo da Bari a bordo di questo Fiorino bianco il cui chilometraggio era stato azzerato un numero di volte sufficiente a coprire parecchi giri della linea equatoriale. Oltre i confini della città si aprivano scenari leonardeschi con l'aggiunta di metalli economici: campi di fango a

---

<sup>7</sup> Interessante rilevare la centralità del metodo westphaliano e l'attenzione che da subito gli è stata riconosciuta a livello italiano, ancor prima che internazionale. La traduzione di Lorenzo Flabbi per l'edizione italiana a cura di Marina Guglielmi è infatti del 2009, mentre la prima traduzione inglese a cura di R. T. Tally risale al 2011.

<sup>8</sup> Al termine "automobilismo" si preferirà l'uso del termine "auto-mobilità", proposta di translitterazione dell'inglese "auto-mobility" che consente un più diretto collegamento con le teorie sulle "auto-mobilities" di tradizione anglo-sassone: (Featherstone, 2004), (Sheller e Urry, 2000), (Urry, 2004).

bordo strada, cieli carichi di nubi e dappertutto muri sottili di lamiera che avanzavano di giorno in giorno per contenere l'espansione della proprietà privata (Lagioia, 2009, p. 9).

Da un punto di vista critico letterario, come sottolinea Emanuele Zinato, proponendo nel suo *Automobili di carta. Spazi e oggetti automobilistici nelle immagini letterarie* una storia comparata dell'oggetto e dello spazio automobilistico in letteratura, «l'automobile sembra dunque l'oggetto-emblema capace di collegare il primo Novecento fordista al postmodernismo dell'ultimo Novecento» (Zinato, 2012, p. 4). Allo stesso modo, anche dal punto di vista geografico si è riconosciuta l'assoluta centralità dell'automobile nel determinare l'attuale configurazione degli spazi urbani, così come il nostro modo di abitare e percepire la città contemporanea (Urry, 2004, p. 28).

Pietro deve accontentarsi di Cortesforza, *vicinanze* Tangenziale Ovest, lungo la Strada Statale 494. Undici chilometri nell'inserzione sono un'inezia, nella realtà diventano la lunga sequenza di semafori che attraversa Corsico, Trezzano sul Naviglio, Gaggiano, Vermezzo, in orario di punta undici chilometri sono quarantacinque minuti, un'ora e mezza al giorno solo perché il capannone è *vicinanze* Tangenziale Ovest e non *uscita* Tangenziale Ovest (Falco, 2009, p. 5).

Come per i protagonisti dei racconti de *L'ubicazione del bene* di Giorgio Falco, per gli abitanti delle spazialità urbane postmoderne la percezione del tempo e dello spazio si è piegata alle logiche automobilistiche, trasformando il mito della libertà a cui era tradizionalmente collegata l'immagine dell'automobile, nell'incubo dell'immobilità. L'iniziale compressione spazio-temporale consentita dall'accelerazione e dall'autonomia della pratica automobilistica è tornata a dilatarsi, incastrando giorno dopo giorno milioni di persone nelle loro prigioni di latta incolonnate in inestricabili ingorghi. L'*autonomia*, ovvero l'indipendenza legata all'automobile è svanita, insieme al privilegio di decidere modi e tempi dello spostamento, di costruire spazio-temporalità personali e private; essa si è trasformata piuttosto in una vera e propria "auto-nomia", ovvero una "normatività" in cui la pratica automobilistica determina le logiche, i ritmi, e anche le relazioni che intessiamo nella nostra quotidianità urbana.

Io non dico, come molti miei colleghi, quindici chilometri da Milano, ormai i miei colleghi affermano qualsiasi cosa, parlano di tempo, un quarto d'ora, venti minuti, mezzora, conta solo la percezione dei luoghi, Cortesforza è a sette ore da New York (*ibid.*, p. 99).

Le modalità di attraversamento legate all'auto-mobilità hanno costruito una routine quotidiana "auto-centrata", dominata dai ritmi delle arterie destinate allo spostamento motorizzato: «Tutte le cose accadono entro venti chilometri. La distanza da casa al lavoro, da casa al supermercato. Venti chilometri» (*ibid.*, p. 102). L'appiattimento delle distanze, ma anche lo sfumarsi del-

le differenze paesaggistiche che permettevano di distinguere un luogo da un altro, hanno decostruito la nostra mappa cognitiva, proiettandoci in uno spazio di flussi, e portandoci ad uno scollamento rispetto al territorio inteso ormai solo come spazio dell'attraversamento e non più come luogo dell'abitare.

Colpa [...] dello stress, dell'andare avanti e indietro da Cortesforza a Milano, ma non sembra nemmeno di vivere a Cortesforza, Cortesforza è qualsiasi luogo, la distanza da Milano, diciotto, diecimila, un milione di chilometri, non ha senso (*ibidem*).

2.2 *Mappe cognitive mobili* – Seguendo queste traiettorie automobilistiche, nello spazio urbano reale così come in quello rappresentato, lo sguardo geocritico si fa “mobile”, incentrandosi non sull'oggetto automobile in sé, quanto sulla pratica spaziale ad esso connessa. Se, come suggerito da Ash Amin e Nigel Thrift, per «ripensare la dimensione urbana» è necessario spostarsi da una visione statica verso una concezione più dinamica della città (Amin e Thrift, 2005), la prospettiva di una geocritica mobile accoglie non solamente la proposta di Prieto di analizzare la rappresentazione delle pratiche spaziali (Prieto, 2011, p. 23); essa intercetta anche le più recenti riflessioni emerse dal dibattito interno alla geografia urbana e dal recente *mobility turn* nelle scienze sociali<sup>9</sup>.

Lungi dall'essere mero strumento di descrizione e conferma di teorie geografiche precostituite (Brosseau, 1995), la letteratura italiana contemporanea, con la sua propensione al racconto dello spazio e dell'esperienza dello spazio, sembra «ritrovare oggi la propria autentica vocazione, quella di essere uno strumento di conoscenza della realtà» (La Porta, 2010, p. 9). Anche se, a mio avviso – rispondendo alla domanda posta da Filippo La Porta nel suo *Uno sguardo sulla città. Gli scrittori italiani contemporanei e i loro luoghi* –, non è «lecito chiedere alle opere letterarie di *informarci* sui luoghi fisici e sul paesaggio» (*ibid.*, p. 15), poiché questo rischierebbe di farci tornare ad una lettura documentaristica e strumentale del testo letterario, è tuttavia possibile (ri)trovare nell'intrinseco «potere di rivelazione» (*ibid.*, p. 14) della letteratura uno sguardo altro sulle spazialità contemporanee. Non solo, ma sembra, con Giulio Mozzi, che la letteratura, nelle sue pratiche di scrittura e di lettura, sia in grado di «ristrutturare la percezione» dei luoghi, di costruire mappe cognitive utili a ricomporre un proprio, per quanto incerto, orientamento spaziale:

Credo che ciò che un libro fa a chi lo legge [...] è: ristrutturare la percezione. I libri [...] ristrutturano la percezione del tempo, la percezione del paesaggio, la percezione delle persone, la percezione dello spa-

---

<sup>9</sup> Per una visione d'insieme dell'approccio geografico al *mobility turn* si rimanda, tra gli altri, ai tre articoli dal titolo *Mobilities I, II e III* pubblicati da Tim Cresswell nella rivista *Progress in Human Geography*: (Cresswell 2014; 2012; 2011).

zio urbano, la percezione degli spostamenti, [...] e così via. Noi che scriviamo lavoriamo, se così si può dire, sulle forme dei sensi dei nostri lettori (Mozzi e Voltolini, 2004, p. 7).

Andando a posare lo sguardo sulle pratiche spaziali<sup>10</sup>, sembra che gli scrittori italiani strappino quelli che vengono ancora definiti come “non-luoghi” alla loro natura di meri spazi di attraversamento, privi di significato e di relazioni, restituendo loro una dignità di luogo proprio attraverso la ricostruzione di senso operata dalla narrazione. Assumendo spesso una prospettiva mobile, con il ricorso costante alla pratica automobilistica nel loro racconto, anche le opere di Nicola Lagioia e di Giorgio Falco paiono rispondere a questa esigenza di re-significazione dello spazio, andando a raccontare non solo la consistenza fisica, ma anche il «modo in cui questi luoghi vengono percepiti dalle persone che li abitano e li attraversano» (Marocco, 2014, p. 117). Volgendo l'attenzione della scrittura agli spazi marginali dell'abbandono e del movimento, inoltre, i due autori ricollocano i personaggi delle proprie narrazioni all'interno di quelle spazialità che più sfuggono all'orientamento del singolo.

Mio padre accese l'autoradio. Dalle casse uscì una musica allegra e ossigenata. La mamma abbassò il volume [...]. Lui sbuffò. Ripresero a litigare sul mio futuro mentre la macchina sfrecciava su un cavalcavia. Tracciai sulla superficie del lunotto la figura di un omino in bilico che sembrò animarsi fino a quando rimase circondato dallo sfolgorio della concentrazione urbana. Poi l'auto rallentò e ci ritrovammo sotto casa (Lagioia, 2009, p. 31).

Il racconto letterario è quindi una forma di attraversamento lento, si fa resistente, abita gli interstizi restituendoli all'occhio del lettore. Occupando i margini urbani il racconto riconsegna al lettore, «in bilico» (*ibidem*) – come il protagonista di *Riportando tutto a casa* – in uno spazio privo di riferimenti, la forza dell'osservazione utile a riappropriarsi dei territori della sua quotidianità, e a ricollocarsi nello «sfolgorio» della mappa urbana.

La scelta da parte di Lagioia e Falco di uno sguardo narrativo in movimento, sembra inoltre ricondurli a quella «strategia della spazializzazione» che Marco Bernini e Marco Caracciolo, nel loro volume *Letteratura e scienze cognitive*, definiscono «*body tour*» (Bernini e Caracciolo, 2013, p. 39). Lavorando apertamente sul «sistema percettivo dei loro lettori» (Mozzi e Voltolini, 2004, p. 8), i due scrittori rifiutano la staticità di una visione panoramica sul territorio urbano, o «*gaze tour*», e con un movimento implicito nello spazio narrativo li invitano ad immaginare di muoversi attraverso quelle stesse spazialità (Bernini e Caracciolo, 2013, p. 39). Così, per esempio, nell'incipit

<sup>10</sup> Si citano, a titolo esemplificativo, i due volumi *Tangenziali – Due viandanti ai bordi della città*, di Gianni Biondillo e Michele Monina (2010), e *Statale 18*, di Mauro Francesco Minervino (2010). Entrambi i testi sembrano partire proprio da un progetto di “ricostruzione” dello spazio urbano attraverso un racconto (letterario) mobile e un attraversamento fisico delle sue arterie.



di *Oscar*, uno dei racconti de *L'ubicazione del bene*, l'ossessivo uso di verbi di movimento pare scandire il ritmo di lettura, e quasi emulare il linguaggio di un "navigatore narrativo" che guida letteralmente il lettore in un'esperienza automobilistica all'interno dello spazio finzionale:

Uscito dalla Tangenziale Ovest, *prendo* la Statale 494, sette chilometri, *seguo* le indicazioni per il centro commerciale Viva. *Evito* di entrare nella rotatoria che porta al centro commerciale, *percorro* novecento metri fino al semaforo, *giro* a sinistra, *imbocco* la Provinciale per cinque chilometri<sup>11</sup> (Falco, 2009, p. 53).

Più che alla capacità «referenziale» della letteratura (Westphal, 2009) si ricorre oggi «alla "narratività", alla dimensione del racconto» (La Porta, 2010, p. 9) per la sua dimensione costruttiva, per il suo «valore progettuale» (Marocco, 2014, p. 119). Il testo, dunque, come geografo e come disegnatore di quella «mappa cognitiva aperta» (*ibid.*, p. 117) di cui scrittori e lettori, ma anche geografi, architetti, sociologi e urbanisti hanno bisogno per ricostruire le proprie letture dell'urbanità contemporanea.

### 3. *Movimenti (peri)urbani e l'auto come "cronotopo mobile" in Lagioia e Falco*

Sarà emerso agli occhi del lettore il tentativo di evitare il più possibile, nel corso della trattazione, l'uso del termine città in favore del concetto più ampio di "spazio (peri)urbano". Se è vero «che negli ultimi vent'anni le metropoli sono state sempre meno dei luoghi di esperienza», è altrettanto vero, seguendo ancora le parole di Lagioia, che «l'arte di raccontare storie ha già preso le contromisure» (Lagioia, 2013). La produzione letteraria italiana sembra infatti aver assecondato un movimento centrifugo che muove dal centro verso le periferie<sup>12</sup>, spostandosi verso quello che Francesco Marocco identifica come uno «spazio periurbano» (Marocco, 2014, p. 118). Il periurbano si configura come un territorio che si espande dai tradizionali centri urbani verso l'esterno, assorbendo però i ritmi e gli stili urbani, creando un continuum urbanistico percettivo ed esperienziale che si concretizza proprio nelle pratiche spaziali di chi lo attraversa.

La narrazione «si trasferisce nei luoghi in cui è più leggibile il segno dei tempi che cambiano, dove le trasformazioni sono in atto, dove il limite è vivo e mobile» (*ibidem*), e per questo frequenta i luoghi anonimi ed omologati delle periferie, i quartieri residenziali dello *sprawl*, dove si configurano le più «recenti e disordinate estensioni dei limiti della città» (Papotti, 2014, p. 30). Là dove l'urbanistica traccerebbe confini, la letteratura costruisce ponti mobili, scrive percorsi di attraversamento che rispondono alla «crisi

<sup>11</sup> Corsivo aggiunto.

<sup>12</sup> A questo riguardo si rimanda "all'esperimento artistico-narrativo" attorno alle periferie di 6 città italiane, a cura di Stefania Scateni, dal titolo *Periferie. Viaggio ai margini della città*: (Scateni, 2006).

della leggibilità» (*ibid.*, 26) della città, andando a raccontare soprattutto quegli spazi periurbani che si configurano come «l'esito di un progetto senza autore» (Marocco, 2014, p. 117). Se è in questi luoghi marginali che la crisi della modernità nasce e si rende visibile (Maggioli e Morri, 2010, p. 64), la nuova letteratura non si limita a descriverli, ma suggerisce, attraverso la sua attenzione alle pratiche spaziali urbane, nuove modalità dell'attraversamento, assumendo una funzione cognitiva (Papotti, 2014; Marocco, 2014; Zinato, 2012).

Seguendo le traiettorie automobilistiche di *Riportando tutto a casa* e de *L'ubicazione del bene*, sembra allora possibile ricostruire una breve storia di queste mutazioni urbane. L'auto è "cronotopo mobile"<sup>13</sup> che, da un lato, traccia nel tempo storico e nello spazio reale l'articolarsi dell'urbanità italiana, di quella «città in transito» (Marocco, 2014, p. 120) costruitasi attorno alle arterie automobilistiche; e che, dall'altro, detta stili e forme della narrazione letteraria, configurando la frammentazione della percezione spaziotemporale dei protagonisti, ma anche delle strutture stesse di un racconto «disarticolato», a «scatti» (Tomasi, 2014, p. 94).

Il romanzo di Lagioia, come se viaggiasse in avanti, ma con uno sguardo allo specchietto retrovisore, colloca la narrazione su due piani temporali distinti: l'immediato presente in cui vive il narratore, tornato a Bari a distanza di venti anni, e la Bari degli anni Ottanta, teatro di un'ascesa economica che si configura dal punto di vista spaziale in una rapida fagocitazione urbanistica del territorio. Proprio la rievocazione della pervasiva presenza della pratica automobilistica nella quotidianità del padre diviene il motore narrativo attraverso cui il protagonista ricostruisce le tappe della propria giovinezza, mentre un viaggio con il Fiorino del padre sembra ripercorrere, ad alta velocità, l'ascesa di una classe sociale durante il boom economico di quegli anni.

Ed eccoci perfettamente svegli: sfrecciamo sulla tangenziale appena rimessa a nuovo. Superiamo i camion e le moto e le auto della polizia. Risplende il ferro del guardrail. Risplende il bianco delle cliniche private [...] (Lagioia, 2009, p. 13).

Come in una vera e propria *road novel* (Zinato, 2015; Pedullà, 2005), si viaggia lungo la tangenziale ai margini delle città per raggiungere i clienti nelle zone periurbane, mentre sullo sfondo delle campagne crescono i palazzi, come tracce fisiche di un'opulenza improvvisa.

Adesso eravamo di nuovo sulla tangenziale. Superavamo ambulanze, motorini, camion a rimorchio aprendoci un varco nel piombo della tarda mattinata. Il nostro viaggio era agli sgoccioli: mancavano le banche.

<sup>13</sup> Per un approfondimento del concetto dell'auto come "cronotopo mobile", si veda: (Peterle, 2016).

Papà stringeva il volante tra le mani senza dire una parola. Passava con il rosso, accelerava bruscamente come se la strada fosse l'incarnazione del campo di battaglia che lo strappava via dal sonno alle quattro e mezzo del mattino per fargli controllare un mazzo di fatture (*ibid.*, p. 15).

L'auto è uno *status symbol*, è il mezzo che proietta di colpo l'Italia nella postmodernità, è uno strumento di affermazione e mobilità non solo spazio-temporale, ma anche sociale ed economica (Zinato, 2012, pp. 50-60); essa è al contempo il mezzo ideale attraverso cui raccontare, a posteriori, «un trauma senza evento» (Ghidotti, 2013, p. 408) che ha dato origine alla nostra contemporaneità. In un gioco di dualismi e contrapposizioni, il quartiere periferico di Japigia, in cui il protagonista si rifugia per sfuggire al controllo del padre, si configura come uno spazio del rimosso, contrapposto alla città del benessere economico dei genitori e ai quartieri residenziali delle villette abusive; a sua volta l'automobile, incarnazione di una morale borghese rifiutata, si contrappone alle derive metropolitane del giovane, percorse a piedi o in motorino in cerca degli spazi dell'altrove.

Fu come attraversare un varco aperto tra due mondi. [...] I grandi palazzi popolari iniziarono allora a comparire a ridosso di carreggiate sempre più larghe e silenziose [...]. A quel punto, la sensazione di essere a migliaia di chilometri da casa si era già impossessata di noi (Lagioia, 2009, p. 249).

La percezione che l'urbanizzazione viaggiasse inarrestabile lungo un'autostrada del progresso, che domina l'esperienza dei personaggi di Lagioia, lascia il posto nei racconti de *L'ubicazione del bene* di Falco alla desolante osservazione di un'umanità contemporanea ingabbiata nel proprio veicolo mentre attraversa paesaggi d'abbandono:

Il furgone ha imboccato una sequenza continua di capannoni, piccole fabbriche, medie aziende, supermercati, uffici e case sui terreni di ex grandi industrie, centri direzionali dalle cui finestre penzolano lunghi teloni [...], ma qui i teloni non vogliono la liberazione a nome di un popolo, implorano un vendesi o un affittasi in questa zona di florida rovina (Falco, 2009, p. 47).

I paesaggi in costruzione degli anni Ottanta sono ormai avviliti visioni di una «florida rovina». Il movimento ondivago di una marea urbanistica che prima si espande e poi si ritira, lascia alle sue spalle scenari lunari di capannoni e fabbriche abbandonate, un territorio in cui l'estensione «pervasiva e ammorbante» dell'urbano ricorda non una città, bensì una periferia diffusa (Tomasi e Varotto, 2012, p. 328). Proprio su questi spazi del rimosso va a posarsi lo sguardo narrativo di Falco, perché la sua, ci ricorda, «è la storia di un luogo» (Falco, 2009, p. 16), Cortesforza, e della vuota quotidianità dei destini che si intrecciano nello spazio periurbano milanese, in un flusso continuo di spostamenti automobilistici.

All'inizio lui pensa che quello spostamento sia un piccolo viaggio, dopo dieci ore di lavoro può ricomporre se stesso, ma al semaforo di Trezzano sul Naviglio lui fa parte di una promiscuità aggressiva, volgare, feroce nel cercare il proprio posto nel mondo, conta solo avanzare mezzo metro, allungare i radiatori accaldati per conquistare o difendere la posizione, una distesa di lamiera parlante, lo sbuffo bianco delle marmitte (*ibid.*, p. 102).

La partitura monadica dei racconti è allora un «corrispettivo strutturale» (Cortellessa, 2014, p. 438) della suddivisione spaziale ed esistenziale nella privatopia dello *sprawl*, delle sue strutture abitative; mentre la pratica dell'auto-mobilità, con la sfalsata percezione spazio-temporale dei personaggi, costituisce nella narrazione il "corrispettivo cognitivo" dell'esperienza quotidiana di chi abita queste aree (peri)urbane.

Non può che partire dalla visione mobile del cronotopo automobilistico la re-significazione narrativa dell'esperienza reale di quegli spazi dell'attraversamento, di quelle pratiche pervasive che dettano la costruzione concreta dell'urbano. Il punto di vista cinetico dell'auto-mobilità è sì strategia narrativa che costruisce l'intreccio, ma anche punto di osservazione privilegiato del mondo, legame indissolubile tra i sistemi percettivi del lettore e lo spazio narrativo, ponte tra la mappa cognitiva costruita nel testo e quella che il lettore chiede di ricostruire nello spazio reale.

Se è volontà della letteratura tornare all'esperienza del concreto – il «ritorno al reale» del quale si riflette nell'ambito della critica letteraria –, un approccio geocritico mobile che si concentra sulla narrazione delle pratiche spaziali costituisce, a mio avviso, una prospettiva privilegiata dalla quale partire per costruire un dialogo tra studi geografici, architettonici, urbanistici, dello spazio (peri)urbano, e studi critici delle sue raffigurazioni letterarie.

Graziella percorre quella strada tutti i giorni per andare al lavoro. Al mattino le auto incolonnate si dispongono su due file parallele. [...] Le auto incolonnate condividono l'intimità, il sonno prolungato dei finestrini schermati da cui filtrano jingle, notiziari, numeri, percentuali di crescita e sviluppo (Falco, 2009, pp. 46-7).

### Bibliografia

- AMIN A., THRIFT N., *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Bologna, Il Mulino, 2005.
- BERNINI M., CARACCILO M., *Letteratura e scienze cognitive*, Carocci, Roma, 2013.
- BROSSEAU M., "The city in textual form: Manhattan transfer's New York.", in *Cultural Geographies*, 2, 1995, pp. 89-114.
- CORTELLESSA A., *La terra della prosa. Narratori Italiani degli anni Zero (1999-2014)*, Roma, L'Orma Editore 2014.
- CRESSWELL T., "Mobilities I: Catching up", in *Progress in Human Geography*, 35, n. 4, 2011, pp. 550-558.

- ID., "Mobilities II: Still", in *Progress in Human Geography*, 36, n. 5, 2012, pp. 645-653.
- ID., "Mobilities III: Moving on", in *Progress in Human Geography*, 38, n. 5, 2014, pp. 712-721.
- DE FANIS M., *Geografie letterarie: Il senso del luogo nell'alto Adriatico*, Milano, Meltemi, 2001.
- FALCO G., *L'ubicazione del bene*, Torino, Einaudi, 2009.
- FEATHERSTONE M., "Automobilities. An introduction", in *Theory, Culture, and Society*, 21, n. 4-5, 2004, pp. 1-24.
- GHIDOTTI C., "Nel cosciente disincanto: Gli anni Ottanta nel romanzo italiano contemporaneo", in *Poetiche*, 39, vol. 15, 2013, pp. 407-429.
- GUGLIELMI M., IACOLI G. (a cura di), *Piani sul mondo. Le mappe nell'immaginazione letteraria*, Macerata, Quodlibet, 2013.
- IACOLI G., *La percezione narrativa dello spazio: Teorie e rappresentazioni contemporanee*, Roma, Carocci, 2008.
- LA PORTA F., *Uno sguardo sulla città. Gli scrittori italiani contemporanei e i loro luoghi*, Donzelli, Roma, 2010.
- LAGIOIA N., "La caduta di Metropolis", in *La Repubblica*, 20 ottobre 2013.
- ID., *Riportando tutto a casa*, Torino, Einaudi, 2009.
- LANDO F., *Fatto e finzione: Geografia e Letteratura*, Milano, Etas Libri, 1993.
- MAGGIOLI M., MORRI R., "Periferie urbane: Tra costruzione dell'identità e memoria", in *AGEI - Geotema*, 37, 2010, pp. 62-69.
- MAROCCO M., "Un luogo esiste solo se raccontato. La dimensione letteraria come strumento di indagine dello spazio periurbano", in *Territorio*, 68, n. 1, 2014, pp. 117-124.
- MOZZI G., VOLTOLINI D., *Sotto i cieli d'Italia*, Milano, Sironi, 2004.
- PAPOTTI D., *Geografie della scrittura - Paesaggi letterari del Medio Po*, Pavia, La Goliardica Pavese, 1996.
- PAPOTTI D., "Abbondanza di spazi carenza di luoghi: Riflessioni introduttive sul rapporto tra narrativa e identità territoriale", in ID. e TOMASI F., *La geografia del racconto*, 2014, pp. 25-33.
- ID. e TOMASI F. (a cura di), *La geografia del racconto. Sguardi interdisciplinari sul paesaggio urbano nella narrativa italiana contemporanea*, Frankfurt am Main, Peter Lang, 2014.
- PAVAN C., BETTIN G. (a cura di), *Sconfinare. Il nord-est che non c'è*, Ravenna, Fernandel, 1999.
- PEDULLÀ G., "Lagioia, ronron d'Italia su e giù", in *Alias*, 19 febbraio 2005.
- PETERLE G., "Moving literature: The car as a «mobile chronotope» in Don DeLillo's *Cosmopolis*", in *Rivista Geografica Italiana*, 123, n. 3, 2016, pp. 281-300.
- PRIETO E., "Geocriticism, geopoetics, geophilosophy, and beyond", in TALLY R.T., *Geocritical Explorations*, 2011, pp. 13-27.
- ROSSETTO T., "Theorizing maps with literature", in *Progress in Human Geography*, 38, n. 4, 2014, pp. 513-530.

- SCATENI S., *Periferie. Viaggio ai margini della città*, Roma-Bari, Laterza, 2006.
- SHELLER M., URRY J., "The city and the car", in *International Journal of Urban and Regional Research*, 24, n. 4, 2000, pp. 738-757.
- TALLY R.T. (a cura di), *Geocritical explorations. Space, place, and mapping in literary and cultural Studies*, New York, Palgrave Macmillan, 2011.
- ID., *Spatiality (The new critical idiom)*, London, Routledge, 2013.
- TOMASI F., VAROTTO M., «Non sono un fottuto flâneur»: Vicenza diffusa ne *I quindicimila passi* di Vitaliano Trevisan", in BARENGHI M., LANGELLA G., TURCHETTA G. (a cura di), *La città e l'esperienza del moderno*, Pisa, MOD, 2012, pp. 327-336.
- TOMASI F., "Immagini della megalopoli padana ne *L'ubicazione del bene* di Giorgio Falco", in PAPOTTI D. e ID., *La geografia del racconto*, 2014, pp. 91-112.
- URRY J., "The system of automobility", in *Theory, Culture, and Society*, 21, n. 4-5, 2004, pp. 25-39.
- WESTPHAL B., *Geocritica. Reale, finzione, spazio*, trad. FLABBI L., GUGLIELMI M. (a cura di), Roma, Armando Editore, 2009.
- ZINATO E., "La Puglia della *mutazione*: la rappresentazione dello spazio nella scrittura di Nicola Lagioia", in *Atti del Convegno MOD – "Geografia della Modernità Letteraria"*, Perugia, 9-12 giugno 2015 (in corso di stampa).
- ID., *Automobili di carta. Spazi e oggetti automobilistici nelle immagini letterarie*, Padova, Padova University Press, 2012.

*(Peri)urban crossings: A mobile geocritical reading  
of Riportando tutto a casa by Nicola Lagioia  
and L'ubicazione del bene by Giorgio Falco*

The present contribution proposes a “mobile geocritical reading” of the novel *Riportando tutto a casa* by Nicola Lagioia (2009) and the short stories collection *L'ubicazione del bene* by Giorgio Falco (2009). Through a geoliterary approach, the analysis aims to contribute to the recent ongoing debate around the representation of (peri)urban space in contemporary Italian “territorial prose”, on the one hand, and to the broad interdisciplinary field of *geohumanities*, on the other.

Referring to the concept of the «novel as a geographer» by Marc Brousseau (1995), and to the *geocritical* and «geo-centred» approach to literature by Bertrand Westphal (2009), the paper reads both the works by Lagioia and Falco as mobile cognitive maps of contemporary (peri)urban spatialities. Moreover, grasping the suggestion by Eric Prieto (2011) to focus on the literary representation of spatial practices, the paper focusses on the practice of “auto-mobility” and its textual transpositions. The “auto-mobile” gaze is interpreted as a privileged perspective to read both real and fictional urban spaces, due to the deep influence of automobilities on the shape of modern urban spatialities and on our spatio-temporal perception. The car as a «mobile chronotope» (Peterle, 2016) further traces a diachronic and geographic line, which connects Lagioia’s narrations of the city of Bari in the 80s with Falco’s depiction of contemporary periurban spaces in Milano.

*Traversées (péri)urbains : Une «lecture géocritique mobile»  
de Riportando tutto a casa de Nicola Lagioia  
et L'ubicazione del bene de Giorgio Falco*

La présente contribution propose une «lecture géocritique mobile» du roman *Riportando tutto a casa* de Nicola Lagioia (2009) et de la collection de nouvelles *L'ubicazione del bene* de Giorgio Falco (2009). A travers une approche géo-littéraire, l’analyse vise à contribuer d’une part au récent débat sur la représentation de l’espace (péri)urbain dans la «prose territoriale» italienne contemporaine, et d’autre part au vaste domaine interdisciplinaire des *geohumanities*.

Se référant à la notion de «novel as a geographer» (roman comme géographe), de Marc Brousseau (1995), et à l’approche géocritique et «géo-centrée» à la littérature de Bertrand Westphal (2009), cet article donne une lecture des œuvres de Lagioia et de Falco comme des cartes cognitives mobiles des spatialités (péri)urbaines contemporaines. En outre, en saisissant la proposition d’Eric Prieto (2011) d’analyser la représentation littéraire des pratiques spatiales, l’article se concentre sur la pratique de l’«*auto-mobility*» (auto-mobilité) et ses transpositions textuelles. Le regard «auto-mobile» est interprété comme un point de vue privilégié pour lire en même temps les espaces urbains réels et fictifs, en raison de l’influence profonde des «auto-mobilités» sur la conformation des spatialités urbaines modernes et sur notre perception spatio-temporelle. La voiture comme «chronotope mobile» (Peterle, 2016) trace ainsi une ligne diachronique et géographique qui relie les récits de Lagioia sur la ville de Bari des années 80, avec la représentation de Falco des espaces périurbaines contemporains à Milano.