

Come parli dello spazio urbano?

M. Cristina Caimotto

mariacristina.caimotto@unito.it

Dip. Culture, Politica e Società



UNIVERSITA'
DEGLI STUDI
DI TORINO



Ecolinguistica

- L'Ecolinguistica analizza discorsi come quello del **consumismo**, che sono distruttivi e incoraggiano le persone a consumare troppo, distruggere risorse e produrre rifiuti. Analizza discorsi come quello dell'**ambientalismo**, che cercano di reagire alla distruzione ecologica ma spesso contengono **presupposti nascosti** che possono ridurre l'efficacia. E cerca **modi alternativi di pensare e di parlare** del mondo che siano utili per agire di fronte ai problemi globali che gli umani affrontano mentre i sistemi ecologici che supportano la vita vengono danneggiati e perdono l'abilità di farlo. (A. Stibbe 2014, 585).

Cosa vedi?



Framing ambientali

- Per spiegare una verità complessa bisogna scegliere i frame giusti da attivare in modo che la verità sia capita bene.
- I frame ambientali sono inconsci e radicati nella mente delle persone.
- I frame sono collegati alle emozioni
- I frame **non si possono evitare**, si può solo decidere quali attivare
- Negare un frame rinforza il frame



Automentalità (Walks 2015)

- “stretta **simbiosi ideologica** tra i valori promossi dall'**automobilità** (libertà individuale e autonomia) e le razionalità del **neoliberismo**”
- "Le politiche promosse sotto il neoliberismo, inclusi i tagli alle tasse, la liberalizzazione del commercio, l'estensione e la garanzia dei diritti della proprietà privata, la deregolamentazione della finanza e l'attacco alle organizzazioni sindacali sono state tutte chieste dai capitalisti che traevano beneficio dall'espansione del sistema globale dell'automobilità." (Walks 2015, 10-11).
- Secondo Walks "l'automentalità neoliberista e pro-auto" è stata interiorizzata come parte dei diritti della persona e questo porta le persone a **percepire qualsiasi attacco all'automobile come un attacco alla libertà personale.**

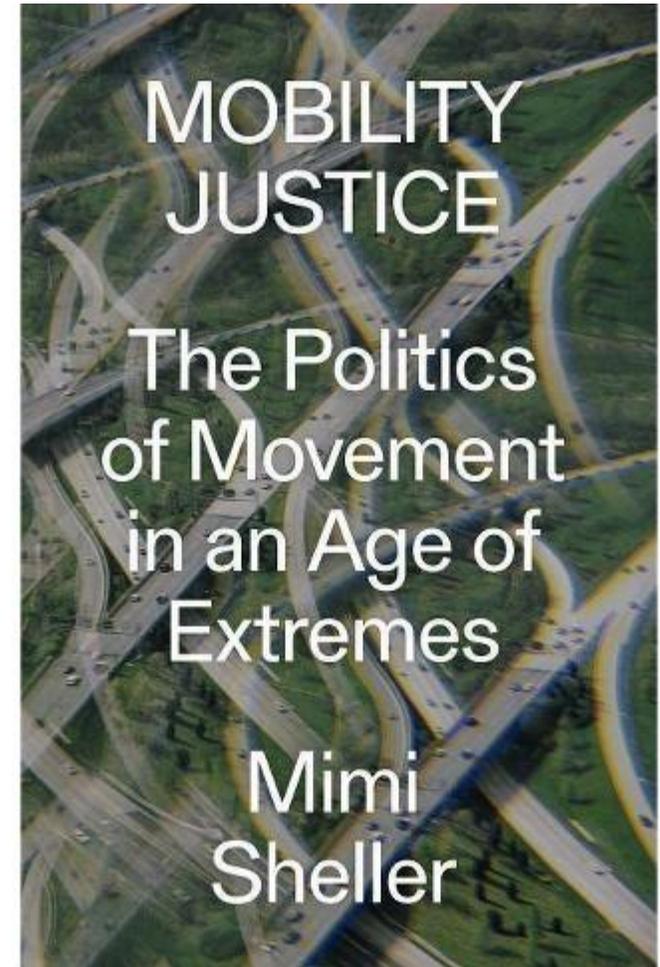
Cosa è davvero elitario?

- Una delle forme di trasporto più economiche sul pianeta è vista come elitaria, mentre **una delle tecnologie più costose e impattanti dal punto di vista energetico è considerata popolare.** (Furness 2010, 135).
- Le strategie retoriche con cui si costruisce l'immagine dei ciclisti come elitari usano le stesse critiche generiche rivolte agli ambientalisti e ai movimenti anti-auto. Si tratta secondo Furness di una **prospettiva conservatrice** che ha un doppio scopo: rimuove la necessità di mettere in discussione lo status quo e implica l'esistenza di una maggioranza silenziosa contraria al cambiamento. Oltre a questo, definisce l'elitismo come qualcosa che deriva da scelte morali o di comportamento invece di qualcosa che deriva da privilegi di origine economica o legale.

Mobility Justice

- Tre crisi apparentemente separate:
 - Crisi climatica
 - Urbanizzazione
 - Migrazioni

Il denominatore comune di queste crisi parallele è che tutte riguardano **questioni di mobilità e immobilità** e insieme mettono a fuoco le relazioni di potere ingiuste di una mobilità iniqua.



Precarious Entitlement (Egan e Philbin)

Diritto precario derivante da tre fenomeni:

- Spazio insicuro

Spazi riservati alle biciclette percepiti come non sicuri perché non continuativi oppure senza manutenzione

- Inosservanza

Mancato rispetto del diritto allo spazio ciclabile da parte di altri utenti della strada (es. uso del clacson)

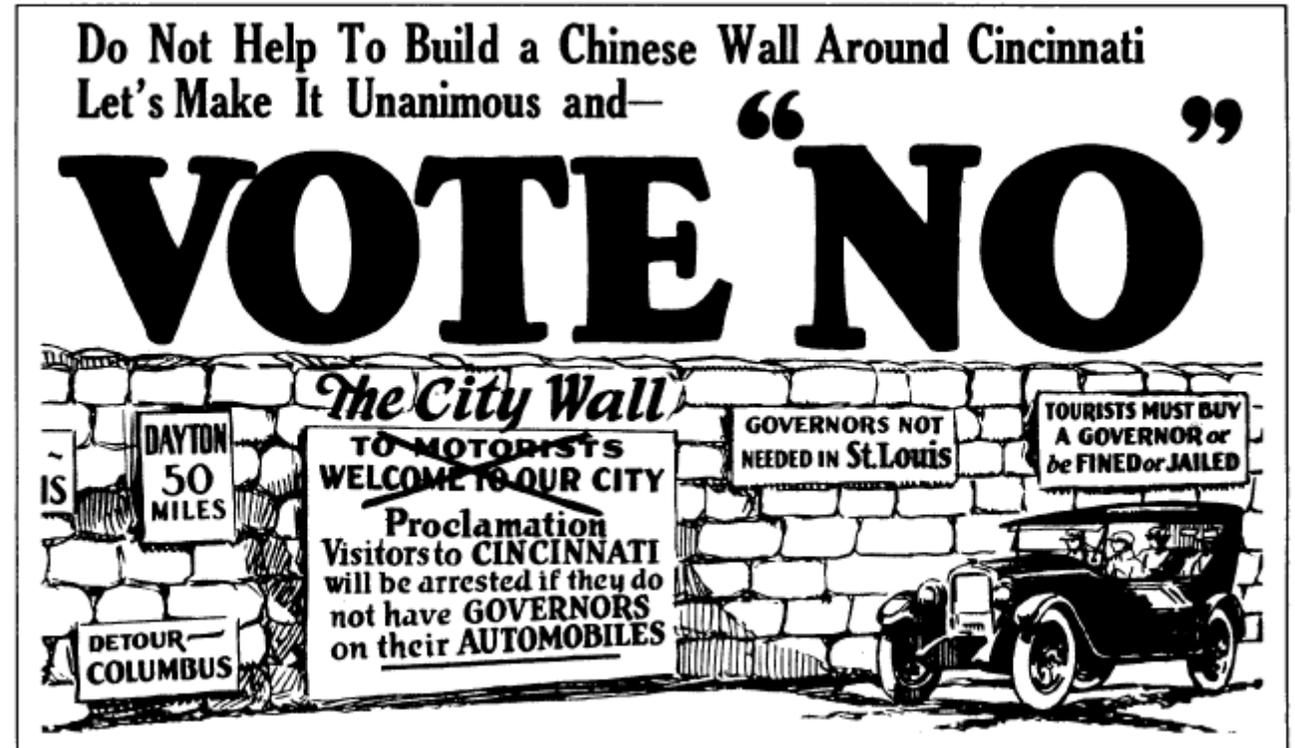
- Negligenza

Le infrazioni alle regole (es parcheggio sulla ciclabile) non vengono sanzionate.

La *vulnerabilità* di chi è in bici – spesso descritta come personale – di fatto è invece strutturale, perché il contesto autocentrico genera situazioni di conflitto attraverso la precarietà del diritto all'uso dello spazio pubblico per chi non è in auto.

Jaywalking

- La attribuzione della responsabilità in caso di collisione si sposta dalle persone *dentro* alle auto alle persone *fuori* dalle auto. Chi si sposta a piedi deve quindi iniziare a preoccuparsi della propria sicurezza (Norton 2007)



Cincinnati (USA), 1923. Volantino contro la proposta di imporre l'obbligo di un limitatore a 20 mi/h per poter circolare dentro la città, riducendo le collisioni. Al referendum, che era stato chiesto con 42000 firme (più del 10% della popolazione), prevalsero i voti contrari, anche grazie alla campagna mediatica (Norton, 2007: 339).

Bikelash (Wild et al.) (opposizione violenta a nuove ciclabili)

- L'opposizione alla creazione di nuove ciclabili è un'espressione di ansie economiche e culturali latenti e sottolinea la **natura politica e non neutrale** dello spazio dedicato alle persone che usano la bicicletta.
- Negozianti
- Attivisti contrari alla gentrificazione
- Ciclisti emarginati
- Elettori conservatori

Pensiero metaforico

Motociclo	Automobile
Bicicletta	Velomobile

- La bicicletta vista attraverso la **metafora dell'evoluzione** porta a concepire la bicicletta come un prototipo antiquato che si è poi evoluto in motocicletta e a seguire in automobile (Cox and Van De Walle 2016, 113)
- "non c'è nessun processo evolutivo intrinseco nello sviluppo tecnologico. La presenza e la persistenza di tecnologie specifiche è il **risultato di decisioni politiche, economiche e sociali**" (119)
- "Le biciclette non evolvono, vengono costruite" (129)

Crescitismo (Halliday 2001)

- Nelle lingue SAE le **risorse** sono **rappresentate come prive di limiti**: “acqua”, “energia”, “petrolio”, “aria” sono nomi di massa non numerabili. Sappiamo che si tratta di risorse finite, ma la lingua le rappresenta come se l’unica fonte di restrizione fosse il nostro modo di quantificarle (“un barile”, “un serbatoio”) e questo porta a percepirle come inesauribili.
- Nelle coppie di contrasti come “grande” e “piccolo” **la parola legata alla crescita è usata come neutra**. Quindi chiediamo “a quale velocità viaggia l’auto” (non a quale lentezza), “quanto è alto l’edificio” (non quanto è basso).
- Le nostre lingue tendono a **non ammettere agenti non umani**, per esempio “cosa sta facendo la foresta?” è tendenzialmente considerata dai parlanti un’espressione non accettabile.
- La posizione speciale degli umani è espressa attraverso i pronomi. Questa separazione netta, non è tanto legata alla dicotomia umano/non-umano, quanto a una **dicotomia cosciente/privo di coscienza**: solo gli esseri coscienti capiscono, hanno opinioni e preferenze.

London Mayor's Transport Strategy

Three key themes are at the heart of the strategy.

1. Healthy Streets and healthy people

Creating streets and street networks that encourage **walking, cycling and public transport use** will reduce **car dependency** and the health problems it creates.

2. A good public transport experience

Public transport is the most efficient way for people to travel over distances that are too long to walk or cycle, and a shift from private car to public transport could dramatically reduce the number of vehicles on London's streets.

3. New homes and jobs

More people than ever want to live and work in London. Planning the city around walking, cycling and public transport use will unlock **growth** in new areas and ensure that London grows in a way that benefits everyone.



Reframing ([Lakoff 2010](#), 79-80)

- Vai in attacco, mai in difesa
- Non accettare mai i frame che stai cercando di contrastare, **non negarli, non ripeterli, non strutturare le tue argomentazioni contro di essi**. Questo attiva i frame sbagliati nella mente di chi ascolta e rinforza i frame che stai cercando di combattere.
- Racconta storie esemplari dei **valori** che vuoi trasmettere e fai leva sulle **emozioni**. Trova temi e narrazioni che abbiano all'interno i punti che vuoi sostenere.
- Occupati dei problemi quotidiani, fai attenzione al contesto, alle immagini, al linguaggio del corpo. Usa parole che le persone capiscono.
- I dati, i numeri, i grafici non comunicano ai non esperti se non c'è già un frame adatto ad accogliere l'informazione che rappresentano.
- Tendiamo a raccogliere dati quantitativi perché è più facile contare che analizzare la qualità. Ma **se basiamo le politiche sulle quantità, abbiamo un mondo dove la quantità conta più della qualità**, l'esempio più ovvio è l'importanza che attribuiamo al PIL.
(Donella Meadows)

London in 2030 (LCC, 2020)

- Amidst the rush of a spring morning, someone takes a seat under the shade of a tree, coffee and pastry in hand, and watches the world go by. **A few years ago, the view was mostly parked cars, but it's people that draw the attention now, especially people on the move. [. . .]** There are other sights to take in: the trees, the flowers and the little green spaces where people sit and play; the electric van driver trolleying his load to the greengrocer's before the morning delivery window closes; [. . .] **Despite the busyness, the atmosphere is energising, not enervating. It feels good. It looks good. It sounds good. It even smells and tastes good, and that's not just the coffee.** It's because it's clean and there's nothing to choke on—unless a bit of pastry goes down the wrong way. (LCC 2020b, 18)

I tre approcci di Poli alle politiche sul traffico

- “tradizionale”: la pianificazione si basa sulle preferenze rivelate da **ricerche di mercato**, rinforzando quindi le tendenze attuali. “If roads are filled with cars, it means that we have to build more roads to respond to the demand” (164).
- “riforma moderata”: cerca di invertire la tendenza di crescita dell'uso dell'auto incrementando il trasporto pubblico. Vuole rispondere alle esigenze di mobilità semplicemente cambiando parte delle scelte di mobilità. Vista positivamente da molti ambientalisti, è **in linea con il concetto di sviluppo sostenibile**. “In the attempt to involve traditional industry in environmental projects, the sustainable growth environmentalists have become lost in convenient negotiations and have forgotten the real goals” (166).
- “revolution”: l'approccio rivoluzionario mette in discussione i bisogni di mobilità come li conosciamo e include strategie di riduzione del traffico. Poli (168) paragona la necessità di ridurre la necessità dell'auto al problema della gestione dei rifiuti. Per risolvere il problema dell'eccesso di rifiuti è necessario **concentrarsi sull'origine del problema**, ovvero gli imballi inutili.
(Poli 2011, 164-166)

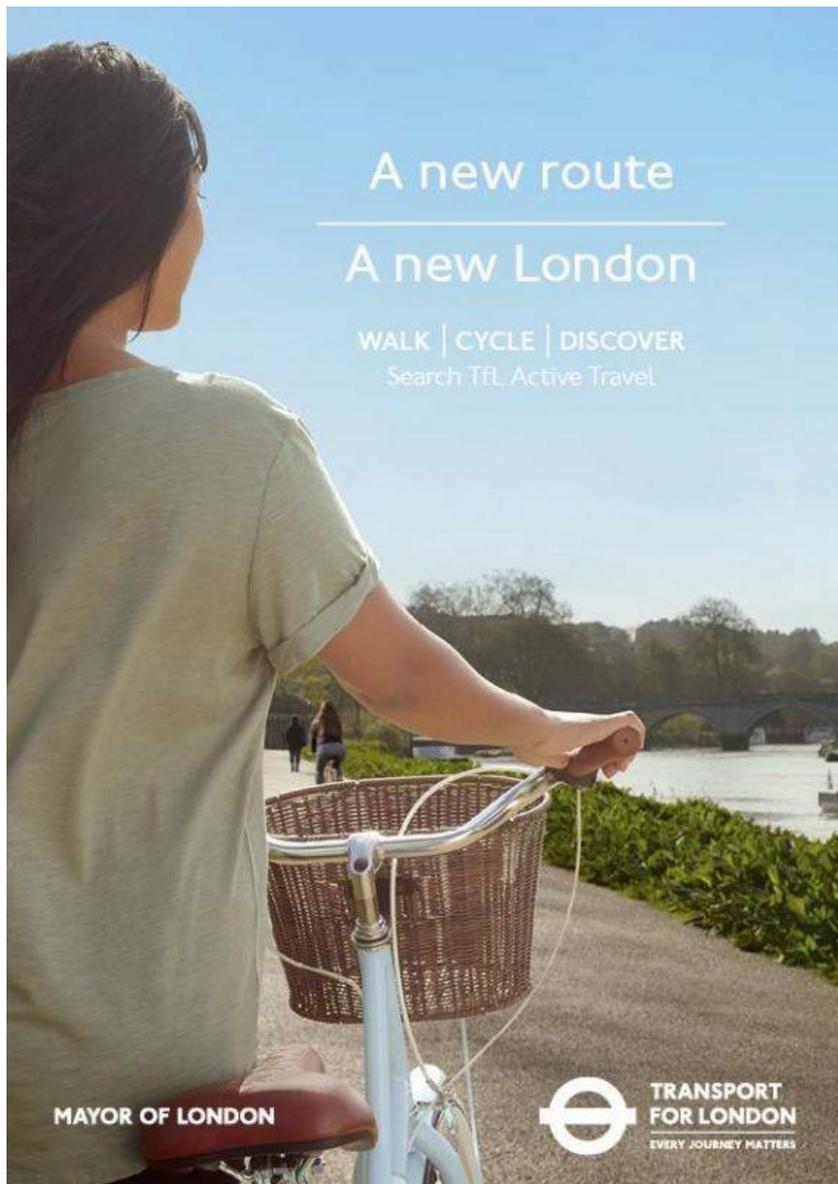
Qualche esempio pratico

NO

- Ciclisti/automobilisti/pedoni/appassionati delle due ruote/centauri
- Mobilità **dolce**/utenti deboli
- Ritorno **economico, business verde**, risparmio **spese sanitarie, valore aggiunto**
- "in bici **fai prima**"
- **Stakeholder** (e in generale anglicismi inutili)
- **Costi** e benefici
- **Capitalizzare** l'esperienza
- Distanziamento **sociale**
- Molti **grafici** e molti **numeri**
- Focalizzare la questione sulle scelte di trasporto **individuali**
- **incidenti**

SÌ

- Persone/ cittadini e cittadine/torinesi
- Persone che pedalano/ vanno a piedi/ usano i mezzi pubblici (usare i **verbi!**)
- Mobilità **attiva**
- **Dipendenza** dall'auto (da cui le istituzioni devono aiutare a liberarsi)
- **Benessere** fisico, mentale, **equilibrio** dell'ecosistema di cui siamo parte
- Distanziamento **fisico** ma coesione sociale
- **Empatia** e rispetto della vita in ogni sua forma
- **Spostamenti non necessari** come fossero **imballi inutili** (cf. Corrado Poli)
- **Collisioni** (cf. Laura Laker)





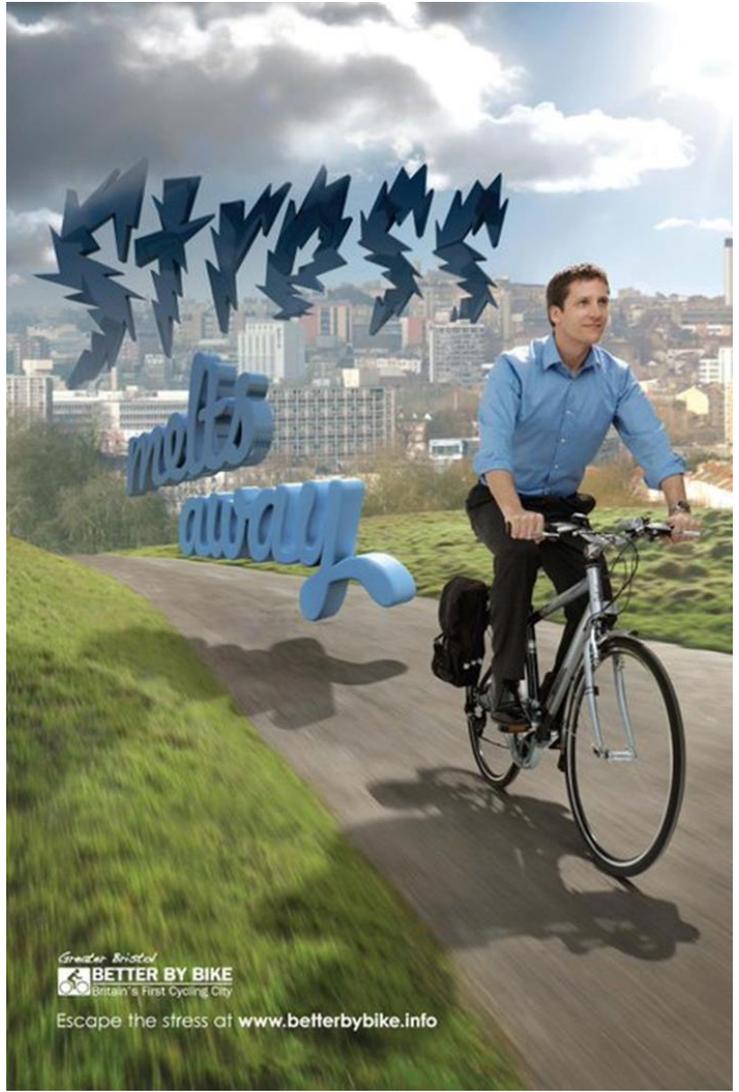
Greater Bristol
BETTER BY BIKE
 Britain's First Cycling City

Set yourself free at www.betterbybike.info



Greater Bristol
BETTER BY BIKE
 Britain's First Cycling City

Find a better world at www.betterbybike.info



Greater Bristol
BETTER BY BIKE
 Britain's First Cycling City

Escape the stress at www.betterbybike.info

nuovo
LESSICO
 e **NUVOLE** le parole del
 cambiamento
 climatico



UNIVERSITÀ
 DEGLI STUDI
 DI TORINO

agorà scienza



- Caimotto M.C. (2020) *Discourses of Cycling, Road Users and Sustainability. An Ecolinguistic Investigation*. Cham: Palgrave Macmillan.
- Egan, R. and Philbin M. (2021) "Precarious Entitlement to Public Space & Utility Cycling in Dublin." *Mobilities*, April, 1–15
- Furness, Z. (2010) *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*. Philadelphia: Temple University Press.
- Halliday, M. A. K. (2001) New Ways of Meaning: The Challenge to Applied Linguistics. In A. Fill & P. Mühlhäusler (Eds.), *The Ecolinguistics Reader: Language, Ecology and Environment* (pp. 175–202). London and New York: Continuum.
- Laker, L. (2021) "Media Guidelines for Reporting Road Collisions." <https://www.rc-rg.com/guidelines>
- Lakoff, G. (2010) Why It Matters How We Frame the Environment. *Environmental Communication*, 4(1), 70–81.
- LCC (2020) Climate Safe Streets Report Launch <https://lcc.org.uk/articles/climate-safe-streets-report-launch>
- Mautner, G. (2010) The spread of corporate discourse to other social domains in *Language and the Market*, 215–225. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Mayor of London. (2018) *Mayor's Transport Strategy*. Greater London Authority. <https://www.london.gov.uk/what-we-do/transport/our-visiontransport/mayors-transport-strategy-2018>.
- Meadows D. (2008) *Pensare per sistemi. Interpretare il presente orientare il futuro verso uno sviluppo sostenibile*. Milano: Guerini Next.
- Norton, P. D. (2007) Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street. *Technology and Culture*, 48(2), 331–359.
- Poli, C. (2011) *Mobility and Environment: Humanists Versus Engineers in Urban Policy and Professional Education*. Heidelberg: Springer.
- Reid, C. (2015) *Roads Were Not Built for Cars—How Cyclists Were the First to Push for Good Roads and Became the Pioneers of Motoring*. Washington, Covelo, and London: Island Press.
- Sheller, M. (2018) *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London and New York: Verso
- Stibbe, A. (2014) An Ecolinguistic Approach to Critical Discourse Studies. *Critical Discourse Studies*, 11(1), 117–128.
- Stibbe, A. (2021) *Ecolinguistics: Language, Ecology and Stories We Live By*. New York and London: Routledge.
- TfL—Transport for London. (2017) *Mayor's Transport Strategy: Supporting Evidence*. <http://content.tfl.gov.uk/mts-challenges-and-opportunities-report.pdf>.
- Walks, A. (Ed.). (2015) *The Urban Political Economy and Ecology of Automobility: Driving Cities, Driving Inequality, Driving Politics*. London and New York: Routledge.
- Wild, K., Woodward, A., Field, A., & Macmillan, A. (2017) Beyond 'Bikelash': Engaging with Community Opposition to Cycle Lanes. *Mobilities*, 13(4), 505–519.