

Scienze sociali

5

PRIMA EDIZIONE SETTEMBRE 2012

© 2012 NOVALOGOS/ORTICA EDITRICE soc. coop., Aprilia
www.novalogos.it

ISBN 978-88-97339-13-7

Laura Giobbi

MOBILITÀ INSOSTENIBILI

Una prospettiva di genere

Novalogos

Indice

9 *Introduzione* di Laura Giobbi

17 Capitolo primo

L'insostenibilità nelle mobilità

1. La *Sociologia delle mobilità* e il suo paradigma
2. La questione metodologica: le tecniche empiriche
3. Il ruolo delle mobilità turistiche
4. La sostenibilità mobile
5. Insostenibilità di genere

41 Capitolo secondo

Le mobilità per fini sessuali

1. *Le mobilità per fini sessuali* e i *sex movers*, ovvero un mutamento semantico
2. Alle radici del fenomeno
3. Le responsabilità del marketing
4. Per un approccio olistico
- 4.1 *Sex movers*, sia maschili che femminili
5. Luoghi mobili: i *red lights districts*
6. Le ambivalenze della lotta alle mobilità per fini sessuali

71 Capitolo terzo

Immobilità di genere

1. Controllo del rischio ed incertezza postmoderna
2. Il turismo organizzato 'tutto incluso': esclusi rischi... e sostenibilità

3. Il 'tutto incluso' e le relazioni con i residenti
4. Le 'donne-giraffa' in Thailandia
5. Fissità inamovibili

89 Capitolo quarto

Il viaggio nell'*Altrove*. La *Città delle donne* e Shangri-La

1. Il 'turismo ludico'
2. La *Città delle donne* e le donne della Cina
3. L'attrazione è il genere
4. Il reale 'Regno delle donne'
5. Shangri-La: la città 'inventata'
6. Immaginari e spazi dell'*Altrove*
7. Insostenibile *Città*: un'inclusione fittizia

115 Bibliografia

A mia sorella Paola

Introduzione

Con l'espressione *mobilità insostenibili* ho denominato quei movimenti di cui gli individui fanno esperienza, non rispondenti ai principi dello *sviluppo sostenibile*. Infatti, tali mobilità, non tenendo conto dei bisogni delle popolazioni residenti, provocano effetti negativi nei territori che attraversano, poiché non tutelano la biodiversità, gli equilibri fondamentali della natura e l'integrità culturale di quei luoghi. Sul piano sociale, esse peggiorano la qualità della vita locale pregiudicando i bisogni e le opportunità per le future generazioni. In tal modo, compromettono la sostenibilità sociale del territorio, vale a dire la capacità di garantire le condizioni di benessere umano come la sicurezza, la salute o l'istruzione.

Lo scopo del presente lavoro consiste nello studio degli effetti negativi sociali che le mobilità producono sul genere femminile. Ho assunto l'ottica di genere, nel convincimento della fondamentale portata euristica di tale categoria. Nella sua definizione iniziale, il concetto di genere mostrava che le caratteristiche del maschile e del femminile sono dovute non a fattori biologici, ma a costruzioni sociali, rivelando in tal modo l'organizzazione sociale della differenza sessuale. Successivamente, tale costruzione sociale è divenuta fluida e variabile ed è stata assunta quale essenziale strumento di analisi della condizione delle donne in ogni parte del mondo per lo studio e la comprensione di società molto diverse e lontane tra loro.

Per individuare gli effetti delle mobilità insostenibili sul genere, ho analizzato casi di studio concreti, attingendo dallo scenario internazionale.

Ho ritenuto opportuno inquadrare nel primo capitolo la nozione di insostenibilità all'interno della *Sociologia delle mobilità*, la disciplina che studia le relazioni sociali nelle nuove mobilità e si fonda sull'assunto che l'esperire sociale contemporaneo, immerso in collegamenti multipli ed estesi, è organizzato intorno ad un complesso intreccio di mobilità fisiche e simboliche. All'interno della situazione poliparadigmatica, propria della disciplina sociologica, la Sociologia delle mobilità assume come prospettiva teorica il *new mobilities paradigm* che perfeziona, con i nuovi caratteri dell'età postmoderna, il paradigma interpretativista di base e risponde alle questioni fondamentali della ricerca sociale, quali quelle ontologica, epistemologica e metodologica.

Tra i molteplici oggetti di studio della Sociologia delle mobilità, colpiscono le mobilità turistiche, poiché rivestono un ruolo rilevante nelle società contemporanee: nonostante la congiuntura economica negativa coinvolgono un numero di persone sempre maggiori e producono continue ripercussioni nei luoghi di arrivo.

Si pensi ai benefici economici, ambientali e sociali che le mobilità turistiche possono indurre, come ad esempio la creazione di nuove possibilità di lavoro per soggetti che solitamente vengono esclusi dalle attività produttive, quali, appunto, le donne. Numerosi sono i legami tra il turismo sostenibile e le strategie per il miglioramento della condizione femminile nei loro stessi luoghi di residenza. Per tale ragione la comunità internazionale rivolge grande attenzione al turismo come strumento di miglioramento delle condizioni di vita delle donne. Tuttavia, si devono considerare anche i gravi danni che le mobilità turistiche causano alla popolazione femminile residente. Infatti, in molte zone del mondo le mobilità turistiche contribuiscono a perpetrare le disuguaglianze di genere, nelle dimensioni sia economica che sociale, incidendo negativamente nella vita delle donne peggiorandone lo status.

Sebbene i caratteri delle mobilità richiamino propriamente la libertà individuale che si declina nel muoversi, nel viaggiare, nello scegliere tra modalità di relazioni sociali differenti, per il

genere femminile alcune mobilità producono una restrizione della propria libertà, autonomia ed autodeterminazione.

Dal momento che la capacità di essere mobile, *motility*, dipende fortemente dalle risorse e dalle opportunità disponibili, dalle condizioni societarie strutturali come l'appartenenza, la stratificazione e il grado di apertura del sistema, appare evidente la sua stretta interdipendenza con le disparità di genere già presenti sul territorio.

Nel secondo capitolo ho esaminato i viaggi intrapresi per fini sessuali, sia perché l'aumento della prostituzione nei territori attraversati dalle mobilità turistiche è l'effetto sociale negativo più noto del turismo, sia perché tali viaggi, comprendendo i concetti chiave di globalizzazione, mobilità e sessualità, sono rappresentativi della realtà contemporanea.

Ravvedendo la necessità di compiere un riordinamento semantico ed epistemologico che distingua il fenomeno dall'attività turistica, ho indagato le definizioni date in letteratura al cosiddetto 'turismo sessuale', da sempre considerato una tipologia di turismo. L'ossimoro 'turismo sessuale' può essere sostituito con l'espressione *mobilità per fini sessuali, mobilities for sexual purposes*. Di conseguenza, gli attori sociali coinvolti in questa pratica non possono essere definiti 'turisti sessuali', ma 'viaggiatori per sesso', *sex movers*, sia maschili che femminili.

Al fine di comprendere pienamente la pratica delle mobilità per fini sessuali, ho ritenuto essenziale analizzare il ruolo svolto dal *marketing* turistico. La sensualità come mezzo di attrazione e di persuasione è l'elemento su cui fanno leva alcune *réclame* turistiche diffuse in televisione, sia attraverso il registro visivo con immagini che trasmettono immediatamente il messaggio, sia attraverso quello verbale con l'uso di doppi sensi negli slogan, veicolando richiami, se non esplicite indicazioni, all'erotismo e alla possibilità di consumare rapporti sessuali con i residenti, presentati come sessualmente invitanti.

Ho analizzato tre spot televisivi, nei quali si rinviene l'uso del corpo femminile, successivamente censurati, perché considerati lesivi della moralità delle donne coinvolte: gli spot is-

tituzionali realizzati dagli Enti del Turismo croato e libanese, rispettivamente negli anni 2010 e 2011 e quello in cui si pubblicizzava la marca sponsor della Federazione calcistica ucraina degli Europei di calcio del 2012.

Ho ritenuto di notevole interesse anche esaminare la struttura dei luoghi oggetto delle mobilità per fini sessuali, i cosiddetti quartieri 'a luci rosse', *red lights district*, presenti in Europa ed in Asia, esempio emblematico di come le mobilità, predisponendo interamente un luogo per il passaggio dei *sex movers*, lo decontestualizzino dal proprio territorio, fino a generare una nuova zona con proprie caratteristiche, che comportano la perdita della peculiare identità del territorio stesso e della sua funzione di generare significati per i residenti.

La mia attenzione si è dunque spostata verso le ambivalenze della lotta alle mobilità per fini sessuali, poiché ad essa sono legati, oltre che aspetti economici, anche temi complessi quali la moralità pubblica, l'assistenza sociale, la criminalità, la salute, i diritti umani, codici di comportamento e norme sociali locali.

Nel terzo capitolo ho affrontato l'argomento dell'*immobilità di genere*. Dopo aver esposto quei tratti dell'assetto sociale contemporaneo che risultano destabilizzanti per l'individuo, quali ad esempio il prevalere dei fenomeni di globalizzazione, le profonde trasformazioni del mondo del lavoro e il disfacimento dei ruoli familiari tradizionali, ho osservato come la caratteristica della frammentazione, propria dell'età attuale, abbia posto l'attore sociale nella condizione di ricostruire la propria vita quotidianamente, attraverso scelte personali.

La produzione simbolica messa in atto dall'individuo post-moderno è influenzata dal clima di incertezza dominante, tanto da dirigerlo verso una fruizione turistica che riduca al minimo le sue preoccupazioni ed ansietà. Tra le pratiche più utilizzate per allontanare tali sensazioni nel momento di vacanza, è noto il turismo organizzato 'tutto incluso', *all inclusive*. Se nel territorio d'origine la paura dell'Altro è combattuta attraverso la fortificazione dello spazio privato, nelle zone turistiche, invece, la stessa paura è allontanata attraverso la pratica del 'tutto in-

cluso'. Il turista che pratica il 'tutto incluso', infatti, soggiorna per l'intera durata del viaggio in territori protetti, senza dover prendere decisioni, custodito ma, nel contempo, separato dal mondo esterno. Ad eccezione delle uscite organizzate, egli solitamente vive chiuso in villaggi turistici creati per questa esigenza, la cui composizione e la stessa architettura sono molto diverse dai luoghi circostanti somigliando a quartieri residenziali protetti, *gated communities* urbani. Il distacco/contatto con le popolazioni autoctone vissuti in tal modo, produce una conoscenza superficiale della popolazione locale. Restando separato dal mondo esterno, il turista non mostra interesse ai problemi della società ospitante e non stabilisce una relazione autentica con i suoi abitanti. Quando il viaggio dei turisti e gli incontri locali sono anticipatamente stabiliti nel dettaglio e si fermano all'apparenza dei luoghi e dei popoli ospitanti, è indubbia la difficoltà di promuovere una veritiera conoscenza reciproca tra i popoli, altrimenti possibile implementando le pratiche di un turismo sostenibile.

Una delle maggiori conseguenze negative della pratica del turismo 'tutto incluso' è la restrizione della libertà di movimento femminile. Come caso studio di questa dinamica ho esaminato la situazione delle donne Padaung in Thailandia, dette 'donne-giraffa'. Ad esse sono applicate, fin da bambine, pesanti anelli di ottone su collo, braccia e caviglie, che riconosceranno loro lo status di future mogli e madri, evitandone la marginalizzazione sociale. Ogni anno, attraverso i viaggi organizzati 'tutto incluso', esse sono raggiunte dai turisti col solo scopo di vedere come vivono e di fotografarle. A prima vista sembra che i turisti praticino un turismo antropologico, composto dalle visite ai villaggi, dall'osservazione dei rituali e delle danze locali e dall'acquisto di manufatti preparati dagli autoctoni. Nella realtà, invece, i turisti stessi nella loro mobilità costringono quelle donne ad una vita immobile, mettendo in pratica il turismo insostenibile.

Nel quarto ed ultimo capitolo ho approfondito i cosiddetti 'viaggi nell'*Altrove*', altro oggetto di studio della Sociologia delle mobilità. In particolare, ho esaminato i caratteri del cosiddetto

‘turismo ludico’ dei parchi tematici. Il turista che si rechi ad esempio ad un parco di divertimenti non desidera visitare un luogo che lo riconduca alla realtà, ma un *Altrove* immaginario che, per l’intera sua permanenza, lo allontani dal reale.

Ho ritenuto interessante riportare il caso del progetto *Città delle donne* approvato in Cina nel 2007, una sorta di parco tematico da situare nel piccolo villaggio di Longshui, all’interno del distretto di Shuangqiao, nella municipalità di Chongqing, ideato per aumentare le visite in quella zona di scarso interesse turistico. Il parco tematico cinese diverte nel mostrare l’assurdità del capovolgimento dei ruoli, poiché utilizza l’umorismo che nasce dallo svolgersi di un avvenimento irrazionale ed irrealizzabile: la *women’s land* prevede l’amministrazione di un sindaco donna ed un governo solo di funzionarie femminili. In essa la donna amministra le finanze e gli uomini, per ogni loro acquisto, devono chiederle il permesso. Qualora gli uomini non rispondessero a qualsiasi desiderio femminile, sarebbero sottoposti a processi e comminate loro multe o sanzioni bizzarre, come ad esempio l’inginocchiarsi pubblicamente o il lavare stoviglie nelle cucine dei ristoranti del villaggio, atti considerati inconcepibili per la maschilità.

L’idea di trasformare un territorio dell’entroterra cinese, dove vige il patriarcato, in un parco di divertimenti avente a tema la sottomissione-subordinazione degli uomini da parte delle donne, si mostra offensivo già nella sua stessa ideazione, in quanto ridicolizzante la reale condizione della donna in Cina, molto lontana dal parco allestito per i turisti.

Nella realtà esiste una società matriarcale cinese, ultima al mondo, un ‘regno delle donne’, nei villaggi sulle rive del lago Lugu, tra la regione dello Yunnan e il Sichuan nel sud-ovest della Cina, ai confini con il Tibet. In tali villaggi il matrimonio è considerato come minante la struttura della società, contratto di interessi che provoca conflitti, dunque non praticato. La donna più anziana assume la funzione di capofamiglia, lei trasmette il nome e l’eredità ai discendenti.

Diverso è il caso della città Shangri-La, ex Zhongdian, spazio immaginario dell’*Altrove* creato in Cina per fini eco-

nomici al solo scopo di attrarre turisti in cerca del luogo paradisiaco descritto prima in un romanzo e poi trasposto, nel secondo Dopoguerra, in una pellicola cinematografica di successo. Oggi la città è meta di flussi di turisti attratti da un piano *marketing* che pone in evidenza il suo carattere immaginifico.

Le mobilità turistiche delle due città esaminate si configurano quali insostenibili. Shangri-La rappresenta la creazione di un brevetto turistico che per motivi economici ha cancellato in poco tempo l'identità millenaria delle popolazioni locali. La *Città delle donne*, invece, inscena un luogo grottesco che l'Ente del turismo cinese ha pensato di poter staccare dalle relazioni sociali del territorio configurandosi insostenibile per il genere femminile.

L'espressione 'città delle donne' indica comunemente gli spazi in cui le donne possono rifugiarsi e svolgervi pratiche che al di fuori sarebbe impossibile compiere, come ad esempio accadrà per la 'Città per sole donne' che sarà realizzata in Arabia Saudita nei prossimi anni. La costruzione di tali tipi di città sembra voler esaltare una zona di accesso esclusivo alle donne attraverso la loro libera scelta; in realtà la loro è una collocazione obbligata poiché i confini di quei luoghi sono decisi dall'esterno. Tali spazi dedicati sono luoghi di separazione dagli uomini, realizzati in quei territori in cui alle donne è preclusa la possibilità di convivere con gli uomini stessi e di essere, quindi, membri effettivi dell'intera comunità.

Laura Giobbi

Capitolo primo

L'insostenibilità nelle mobilità

1. La *Sociologia delle mobilità* e il suo paradigma

Gli aspetti sociali del Ventunesimo secolo che configurano l'età postmoderna appaiono mutati a causa di numerosi processi. Tra i più rilevanti si annovera il fenomeno della globalizzazione, i cui fattori costitutivi sono rintracciabili nella compressione spazio-tempo e negli sviluppi della scienza e della tecnica che rendono disponibili, rapidi ed economici i sistemi di mobilità e di comunicazione.

Le interdipendenze reciproche tra i Paesi, che si concretizzano in scambi crescenti di merci, capitali, persone, tecnologie, informazioni, *know how*, etc..., estendono la comunicazione di modelli sociali e culturali oltre i confini geografici, politici, etnici, religiosi e linguistici. Di conseguenza, i fenomeni globali si configurano tramite il modello 'a rete', fino a confondere i confini tra ciò che è interno e ciò che è esterno ai limiti statuali.

La caratteristica della fissità propria dell'epoca moderna, nell'età postmoderna ha spostato il suo asse verso la creazione di nuove forme di organizzazione della vita aggregata.

L'esperire sociale contemporaneo, immerso in collegamenti multipli ed estesi, è organizzato intorno ad un complesso intreccio di mobilità fisiche e simboliche, elementi in base ai quali gli individui vivono la propria vita quotidiana e le modalità di relazione con gli altri.

Le mobilità contemporanee rappresentano così i principali fattori e prodotti dell'assetto attuale.

Il territorio di azione individuale in tal modo allargato è in grado di rispondere alla gamma dei propri bisogni specifici: i luoghi della socializzazione, dell'identità, dei consumi, del la-

voro, moltiplicatisi si combinano in un *puzzle*, tenuto insieme dalle possibilità di movimento continuo.

Nel costruire i propri percorsi di mobilità, ogni individuo intreccia altre traiettorie di vita individuali e collettive che, aggregate, tratteggiano le direzioni in cui la collettività si muove.

I nuovi spazi sociali sono strettamente connessi ai flussi, ovvero alle continue interazioni ripetitive, intenzionali e programmabili in cui sono profondamente intrise le relazioni sociali che rappresentano la logica stessa del loro funzionamento, ed ai *network*, l'insieme dei nodi interconnessi.

La società odierna ha assunto, dunque, caratteristiche nuove, oggetto di indagine sociologica.

Alla luce dei cambiamenti apportati dalle nuove categorie sociali e societarie, le strutture sociali, tradizionalmente oggetto di studio del discorso sociologico, appaiano infatti sensibilmente mutate.

L'analisi sociologica sull'organizzazione sociale, individuale e collettiva, esperita intorno a reti, mobilità e fluidità orizzontali, risponde alla necessità teoretica interna della disciplina, di elaborare modelli che permettano di comprendere la trasformazione della società, mai considerando tali modelli statici, ma in perpetuo divenire, nella piena consapevolezza della possibilità di successivi avanzamenti e teorizzazioni.

Il rinnovamento teoretico della sociologia è richiesto quando un mutamento sostanziale della realtà conduce ad una necessaria revisione dell'armamentario logico, categoriale e lessicale utilizzato al fine di penetrare completamente il reale (Maniscalco, 1989).

La Sociologia delle mobilità (Giobbi, 2010a), è in grado di rispondere all'interpretazione dei fenomeni correnti, alle connessioni tra gli eventi ed ai funzionamenti di molti fenomeni sociali attuali.

Questa nuova disciplina studia le relazioni sociali nelle mobilità che hanno apportato nuovi significati alla società facendole assumere una struttura post-societaria, non più fondata solo sulla tradizionale fissità, ma sulla nuova chiave euristica delle mobilità contemporanee.

All'interno della situazione poliparadigmatica della disciplina sociologica, la Sociologia delle mobilità assume come prospettiva teorica, vale a dire 'visione che orienta' la ricerca sociale (Corbetta, 2003), il *new mobilities paradigm* (Hannam, Sheller e Urry, 2006), che va a perfezionare, con le nuove caratteristiche dell'età postmoderna, il paradigma interpretativista di base.

Il paradigma delle mobilità presenta le caratteristiche di paradigma in senso kuhniano, dal momento che è riconducibile alla fase che Kuhn (1962) indica come il cambiamento successivo ad una rivoluzione scientifica, consistente non nel rovesciamento delle strutture esistenti, ma nel riorientamento della disciplina sociologica stessa alla luce dell'analisi dei nuovi caratteri societari.

A partire da tale analisi, il paradigma delle mobilità risponde alle questioni fondamentali della ricerca sociale, ontologica, epistemologica e metodologica (Corbetta, 2003).

Riguardo all'ontologia, i costrutti teorici fanno riferimento alle teorizzazioni del costruttivismo ed al relativismo: il mondo indagato è quello del significato attribuitogli dagli individui, le cui costruzioni individuali variano tra i singoli e le diverse culture, con la caratteristica di essere conoscibili.

Come per il paradigma interpretativista tratto dalla sociologia *comprendente* weberiana (Weber, 1922b), non esiste una realtà universale assoluta, valida per tutti gli individui, ma esistono realtà multiple dal momento che diverse e molteplici sono le prospettive con le quali gli individui interpretano i fatti sociali.

Tra i suoi caratteri, il paradigma delle mobilità rappresenta una prospettiva teorica, fondata su precedenti acquisizioni della disciplina sociologica.

Le primarie radici di tale paradigma sono rintracciabili nell'analisi delle interazioni in co-presenza elaborata da Simmel (1903), che per primo tentò lo sviluppo di un paradigma di mobilità, attraverso l'analisi dei concetti di prossimità, distanza e movimento, nello scenario della città moderna.

Simmel vide concretizzarsi l'organizzazione individuale e collettiva della società all'interno dello scambio economico ed

indicò come mezzi di scambio propri dell'età moderna il denaro e la sua circolazione.

Il nuovo paradigma, in modo corrispondente, individua nelle mobilità contemporanee il mezzo di scambio attorno al quale si struttura l'organizzazione della vita quotidiana, su base individuale e collettiva.

Il paradigma delle mobilità si fonda, inoltre, sull'intensificazione delle relazioni sociali mondiali che collegano tra loro località distanti, facendo sì che gli eventi locali vengano modellati da eventi lontani e viceversa e sulle dinamiche spazio-temporali di *disembedding* e di *reembedding* delle relazioni sociali (Giddens, 1990).

Il paradigma ricorre anche alla nozione di compressione spazio-temporale (Harvey, 1990) e alle elaborazioni di 'città globale' (Sassen, 1991).

Si basa pure sulla *network analysis* (Castells, 1996), rappresentando una versione più matura di questa speculazione. Il concetto di Castells di 'società in rete', rileva l'importanza del fattore della mobilità corporea e virtuale nel rendere i legami sociali reticolari: le comunità personali sono fondate su incontri e presenze intermittenti. L'autore concettualizza una 'sociologia dei flussi' per la quale lo spazio fisico viene sistematicamente svuotato del proprio significato culturale, storico e geografico dall'azione dei flussi stessi che, infine, lo depauperano dei suoi precipui caratteri.

La formulazione di Castells, tuttavia, non è in grado di catturare le proprietà dinamiche dei processi globali, perché le reti così definite contrastano con la multidimensionalità e la complessità del fenomeno delle mobilità. Il paradigma delle nuove mobilità, infatti, la spazialità dei luoghi non è annullata dalle continue connessioni, ma, al contrario ne viene ricomposta, assumendo così una morfologia diversa. Il sistema delle mobilità che modifica il luogo, col tempo non resta più solo esterno al luogo stesso, né indebolisce i territori che attraversa, ma finisce col diventare loro parte essenziale, riconfigurandoli in un luogo nuovo in cui è stata mutata la spazialità delle relazioni sociali.