

Scuola di Dottorato in “Sociologia e Ricerca Sociale” – XXV ciclo
Indirizzo specialistico: Information Systems and Organizations

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TRENTO

DIPARTIMENTO DI SOCIOLOGIA E RICERCA SOCIALE



**LAVORARE NELL’ECONOMIA INFORMALE:
I MECCANICI DI STRADA NELLA METROPOLI PARIGINA**

TESI DI DOTTORATO

Relatore: Attila Bruni

Dottorando: Denis Giordano

Anno Accademico 2012/2013

Indice

Indice	1
---------------------	----------

Introduzione.....	5
--------------------------	----------

Capitolo 1

L'economia informale nel tessuto metropolitano:

lavorare tra incertezza e relazioni sociali.....	9
---	----------

Introduzione	9
--------------------	---

1.1. Economia formale ed informale: approcci e relazioni.....	11
---	----

1.2. L'economia informale: una difficile definizione.....	18
---	----

1.3. Economia informale e contesti metropolitani	27
--	----

1.4. Forme di coinvolgimento nell'economia informale	32
--	----

Conclusioni	40
-------------------	----

Capitolo 2

Studiare il lavoro nell'economia informale

una prospettiva orientata alla pratica	43
---	-----------

Introduzione	43
--------------------	----

2.1. Studiare il lavoro come pratica.....	44
---	----

2.2. Coinvolgimento del corpo e conoscenza sensibile.....	49
---	----

2.3. Il rapporto con gli oggetti ed il mondo materiale.....	53
---	----

2.4. Relazioni, reti e la negoziazione delle regole.....	55
--	----

Conclusioni	60
-------------------	----

Capitolo 3

Il contesto empirico di riferimento: lavorare come meccanici di strada63

Introduzione	63
3.1. Il contesto di riferimento: lavorare nell'economia informale della <i>banlieue</i> parigina .65	
3.2. I meccanici di strada, un'attività lavorativa nel ventre della metropoli.....72	
3.3. I profili dei protagonisti della ricerca.....77	
3.4. I luoghi della ricerca	90
Conclusioni	94

Capitolo 4

La meccanica di strada: un'etnografia sensoriale97

Introduzione	97
4.1. L'approccio etnografico e il contesto della ricerca.....98	
4.2. Negoziazione e accesso al campo.....104	
4.3. Le fasi della ricerca.....112	
4.4. Apprendistato sensoriale di meccanica	117
4.4.1. Da novizio a collaboratore	126
4.4.2. Lo sviluppo induttivo dell'analisi e dei risultati.....128	
4.5. Etnografia di un apprendistato.....131	
Conclusioni	135

Capitolo 5

I meccanici di strada e la realizzazione delle riparazioni.....137

5.1. Le risorse preliminari: luogo e attrezzi	137
5.1.1. Il luogo di lavoro: la strada.....138	
5.1.2. L'instabilità del luogo di lavoro	145
5.1.3. Gli strumenti da lavoro.....152	
5.2. Il lavoro esecutivo dei meccanici di strada	159
5.3. Il processo complessivo di una riparazione.....169	
5.4. La dimensione relazionale delle riparazioni.....175	
5.5. Le peculiarità dei servizi in strada.....183	
Conclusioni	192

Capitolo 6

Fare meccanica “all’africana”:

conoscenza sensibile e pratiche di lavoro	195
Introduzione	195
6.1. Il “ben fatto”: conoscenza sensibile e ruolo dei cinque sensi	196
6.2. Agire attraverso la manualità	205
6.3. Il corpo come capitale fragile.....	214
6.4. Fare meccanica “all’africana”: organizzare l’immediato e minimizzare l’intervento.....	224
Conclusioni	237

Capitolo 7

Il lavoro in strada come *bricolage*

239	
Introduzione	239
7.1. <i>Bricolage</i> : ricombinare e arrangiarsi	240
7.2. La componente creativa e l’artigianalità.....	255
7.3. Etica della riparazione in strada.....	261
7.4. Cogliere occasioni, proporre consulenze, inventarsi servizi.....	270
7.5. Fiducia e prestigio nella riparazione di strada.....	279
Conclusioni	293

Conclusioni.....

295	
8.1. Il <i>bricolage</i> come pratica creativa di lavoro.....	296
8.2. Relazioni sociali e forme di scambio.....	302
8.3. Negoziazioni e reinterpretazione delle regole.....	314
Per concludere.....	322

Allegato 5.A.1: Esempi di garage e autofficine di quartiere 328

Allegato 5.A.2: Esempi di concessionare e officine medio grandi..... 329

Riferimenti bibliografici

Ringraziamenti

Introduzione

Il concetto di economia informale è da tempo soggetto a interpretazioni differenti: in particolare, risulta problematica sia la definizione del suo perimetro, sia la considerazione delle molteplici forme dei legami tra il mondo dell'economia informale e quello formale.

La natura irregolare delle attività lavorative che s'inscrivono nel panorama dell'economia informale è anche all'origine della difficoltà associata alla realizzazione di ricerche capaci di quantificarne con precisione la dimensione, la forza economica e il numero di attori coinvolti. Molte ricerche che si sono rivolte a tale contesto si sono dunque avvalse di metodi d'inchiesta campionaria o di stima indiretta per giungere a ipotesi ragionevoli sull'ampiezza e sulle caratteristiche generali del fenomeno in un certo ambito territoriale (Schneider, 1997, 2005; Kaufmann e Kaliberda, 1996; Busetta e Giovannini, 1998; Roma, 2001; Williams, 2013).

Accanto a questa scelta metodologica, altri autori hanno invece preferito rivolgere un'attenzione più circoscritta, intenta a considerare in maniera approfondita degli ambiti specifici legati alle attività lavorative nell'economia informale e, in molti casi, essi hanno adottato un approccio di ricerca di tipo etnografico (Laé, 1989; Bourgois, 2002; Venkatesh, 2006; Coletto, 2010).

Anche il presente scritto intende iscriversi nel filone delle ricerche rivolte alle forme di lavoro che si esprimono nell'economia informale, adottando un approccio etnografico focalizzato sulle pratiche lavorative, a partire da una prospettiva che vuole concentrarsi sulle modalità concrete con cui gli attori costruiscono, giorno dopo giorno, le condizioni sociali del loro agire e riescono a condurre il loro lavoro confrontandosi con le difficoltà quotidiane. L'ambito dell'economia informale, tuttavia, con le sue caratteristiche specifiche e le difficoltà d'accesso che lo contraddistinguono, non è stato finora molto considerato a partire da un'attenzione rivolta in profondità alle forme di pratica lavorativa intraprese dagli attori che qui agiscono. Il lavoro di ricerca intende situarsi in questo interstizio ancora scarsamente considerato, andando ad esplorare un'attività specifica dell'economia informale, non per indagarne le dinamiche generali e le linee d'andamento e sviluppo, ma per approfondire le condizioni situate che permettono ad un'attività economica e di lavoro di manifestarsi.

Dati anche i presupposti teorici orientati all'analisi della dimensione concreta, minuta e situata delle pratiche lavorative messe in atto dagli attori nel corso del loro agire quotidiano, mi sono concentrato su di un'attività e un territorio particolare: la meccanica di strada nella

metropoli parigina. La ricerca si è articolata grazie ad un'intensa esperienza di lavoro sul campo, che mi ha dato modo di sperimentare attivamente le pratiche lavorative dei meccanici di strada. Ho dunque intrapreso un percorso d'immersione nel contesto prescelto per la ricerca, seguendo una partecipazione osservante delle azioni quotidiane che ha trovato nel corpo del ricercatore un ulteriore strumento d'indagine utile al fine di saggiare le condizioni di lavoro dei meccanici di strada.

La ricerca ha quindi seguito una via induttiva e si è andata a concentrare su come i meccanici di strada affrontino le riparazioni a fronte di una scarsa disponibilità di risorse materiali e tecnologiche; come riescano a costruire e mantenere un articolato tessuto di relazioni con i vari attori presenti nel contesto sociale dove lavorano; come riescano a gestire le difficoltà derivanti dalla natura illecita della loro attività.

A partire da tali interrogativi si sono sottolineate le modalità nelle quali vengono realizzate le attività lavorative dei meccanici di strada, evidenziandone le caratteristiche e le peculiarità. Il meccanico di strada, grazie alla capacità di relazionarsi con altri attori attivi nel mercato della riparazione e di negoziare la propria presenza e azione, realizza così un'insieme di iniziative peculiari che lo caratterizzano, adottando spesso modalità "arrangiate". In questo modo si rivela come una figura lavorativa peculiare, mostrandosi molto più che un semplice concorrente a basso prezzo dei garagisti, ma facendo emergere una professionalità specifica, le cui abilità sono quelle di inserirsi in maniera anche creativa nel tessuto di relazioni che conforma il contesto sociale dove risiede e lavora.

La tesi consta di una prima parte teorico - metodologica e una seconda rivolta all'analisi del terreno situato e si articola come segue.

Il primo capitolo propone una rassegna delle traiettorie di ricerca che, in sociologia, si sono occupate dell'economia informale, per sottolinearne alcuni elementi centrali. A partire dalla riflessione rivolta alla definizione di economia informale, considererò diversi aspetti del fenomeno, a cominciare dal contesto sociale nel quale esso matura. Nonostante si tratti di un campo di ricerca che è nato focalizzandosi sulle economie dei Paesi detti in via di sviluppo, l'economia informale appare oggi un fenomeno globale che si presenta con consistenza anche nelle aree metropolitane europee. Darò così spazio alle visioni che si soffermano sulle possibilità imprenditoriali, sull'importanza delle reti sociali e sulla dimensione metropolitana come spazio d'osservazione privilegiato. Si considereranno inoltre i limiti e i rischi connaturati all'esercizio di attività che si situano all'esterno delle normative vigenti.

Il secondo capitolo illustra invece la prospettiva analitica ispiratrice della ricerca e che trova la sua caratteristica distintiva nello studio del lavoro in quanto pratica che prende forma

all'interno di specifici quadri relazionali e contesti situati. Si presenteranno dunque alcuni aspetti cruciali di tale *frame* analitico che faranno poi da sfondo analitico nella parte empirica della tesi.

Il capitolo successivo prende in considerazione la declinazione dell'economia informale propria della metropoli parigina. Lo spazio dove concretamente si è svolta la ricerca appartiene al dipartimento amministrativo della Seine-Saint-Denis, facente parte della *banlieue* circostante Parigi. Dopo aver definito la figura dei meccanici di strada, proporrò alcuni elementi introduttivi per delinearne il contesto di lavoro. Il capitolo vuole così fornire delle precisazioni legate al contesto sociale della ricerca, attraverso note descrittive del territorio considerato, delle dinamiche che l'attraversano e dei soggetti incontrati durante la ricerca sul campo. Si presenteranno così brevemente i profili degli attori al centro della ricerca sul campo: i meccanici di strada, i loro clienti, ma anche i gestori di officine e i loro dipendenti (ai quali si è dedicata dell'attenzione supplementare, compiendo periodi di osservazione in tre garage di quartiere).

Il quarto capitolo presenta la metodologia adottata e le sue principali declinazioni in relazione allo specifico oggetto e campo in cui ha preso forma la ricerca. Si dedicherà particolare attenzione al coinvolgimento diretto del ricercatore nel contesto e alla sua traiettoria di apprendimento, attraverso la pratica, nel contesto situato. Verranno così esplicitate le fasi della ricerca, sottolineando gli interrogativi, metodologici ed etici, con i quali mi sono confrontato. L'accesso al campo sarà considerato in maniera approfondita, assieme alle condizioni che hanno consentito di passare dal ruolo di osservatore, a quello di apprendista, sino a divenire intermediario tra clienti e i meccanici e, a tratti, loro collaboratore.

La parte analitica della tesi si compone di tre capitoli, nei quali verranno considerati gli aspetti giudicati centrali della pratica della meccanica di strada.

Nel capitolo cinque, sarà delineato lo scenario quotidiano della pratica lavorativa dei meccanici di strada. L'obiettivo sarà di focalizzare l'attenzione su diversi aspetti cruciali delle loro attività lavorative per poter così fornire un quadro articolato del contesto di lavoro dei meccanici e delle loro priorità. Si sottolineerà così il ruolo del luogo di lavoro, l'importanza e le limitazioni della dotazione strumentale per effettuare le varie operazioni, oltre al continuo confronto con gli imprevisti. Verranno così ricostruite le modalità di lavoro dei meccanici, partendo dalla dimensione più esecutiva della riparazione per considerare poi il processo complessivo che consente la realizzazione di vari e specifici servizi alla clientela.

Successivamente, nel capitolo sesto, il *focus* sarà rivolto alle forme di conoscenza sensibile

che consentono e agevolano il lavoro di meccanico di strada, includendo così la padronanza all'uso degli attrezzi, l'abilità manuale nelle differenti operazioni e l'attenzione rivolta alla sensorialità in quanto fonti di informazione e guida all'azione. Questa prospettiva intende mettere in luce il ruolo del corpo nelle varie riparazioni, ma anche delineare le peculiarità che contraddistinguono i meccanici di strada rispetto ad altre figure professionali nel campo della riparazione dei veicoli.

Il concetto di *bricolage* è invece al centro del settimo capitolo, in quanto si configura come il prisma a partire dal quale comprendere le modalità con cui il meccanico si arrangia grazie ad una ricombinazione delle limitate risorse a sua disposizione. Le riparazioni che avvengono per strada possono illustrare come il meccanico sia portatore anche di una peculiare "etica professionale" con la quale fornisce servizi e svolge le riparazioni. Nell'ambito della strada i rischi sono sempre presenti e la fiducia si mostra come un elemento indispensabile per intrattenere le relazioni tra meccanico e clienti, riducendo i rischi che ciascuno si assume accettando di intraprendere una riparazione in strada. La dimensione sociale del riconoscimento accordato alle qualità del meccanico e la componente relativa alla fiducia saranno dunque l'oggetto di parte di questo capitolo.

In sede di conclusioni, infine, propongo alcune riflessioni a partire da tre nuclei tematici che emergono dal lavoro sul campo, sottolineando le implicazioni che questi hanno per lo studio sociologico del lavoro nel mondo dell'economia informale e dell'economia informale stessa quale mondo sociale, più che semplice comparto produttivo o "residuo" del mercato del lavoro. In particolare verranno sottolineate le questioni riguardanti le capacità di arrangiarsi attraverso risorse limitate, che emergono come marchio distintivo delle pratiche lavorative "in strada". Inoltre si approfondiranno i temi legati alla dimensione relazionale nel lavoro e la sua componente sociale che si esprime attraverso lo scambio, oltre al ruolo delle negoziazioni che marcano profondamente l'agire nel contesto dell'economia informale con il suo irriducibile rapporto alla violazione di alcune norme.

Capitolo 1

L'economia informale nel tessuto metropolitano: lavorare tra incertezza e relazioni sociali

Introduzione

Nel contesto economico contemporaneo vi è una larga diffusione di attività lavorative che impongono una condizione di precarietà lavorativa ed esistenziale (Cingolani, 1986, 2011; Bourdieu, 1998; Sennett, 1998; Gallino, 2007; Standing, 2011; Armano e Murgia, 2012). A livello europeo l'attuale mercato del lavoro presenta, infatti, una precarietà diffusa, mentre la disoccupazione, non solo giovanile, è arrivata a quote elevate, superando pienamente la soglia del 10% della popolazione attiva¹. Ciò avviene nonostante vi sia una cospicua presenza di settori economici di notevole vitalità: in particolare quelli legati alla circolazione di conoscenza, la produzione ad alto contenuto di tecnologia e, più in generale, alle varie forme di produzione immateriale (Gorz, 2003). Nel corso degli ultimi anni è stata consacrata molta attenzione all'analisi delle dinamiche economiche, organizzative e lavorative proprie dei cosiddetti *knowledge workers* (Castells, 2000; Drucker, 1999; Huws, 2006), inoltre, un consistente numero di autori si è concentrato sulle loro condizioni di lavoro e di vita sottolineando il loro confronto con difficoltà legate alla continuità di reddito e con una più generale situazione d'incertezza (Barley e Kunda, 2004 e 2006; Ross, 2004; Corsani e Lazzarato, 2008; Armano, 2010). Tale esperienza della precarietà lavorativa è stata esplorata in settori professionali diversi: nel lavoro considerato come dequalificato, dai cantieri ai *call centre* (Jounin, 2008, Curcio, 2003), nei contesti della ricerca scientifica (Brandi *et al.*, 2006; Ross, 2007; Roggero, 2009) o della comunicazione (Balbastre, 2000) e nelle forme di lavoro artistico (Menger, 2002).

Quest'universo lavorativo mette in luce un confronto quotidiano dei lavoratori nei confronti delle incertezze legate alla continuità di lavoro e retribuzione. Tuttavia, il lavoro comunemente indicato come precario e atipico non costituisce affatto l'unico contesto sociale che impone ai lavoratori un confronto continuo con condizioni di profonda difficoltà. Rivolgendosi ai Paesi

¹ Fonti *Eurostat*, ad ottobre 2013 è di 12,1% in media tra i 17 paesi membri dell'Unione Europea.

Europei, è infatti possibile affermare che anche le attività lavorative dell'economia informale impongono agli attori profonde condizioni di precarietà.

Il concetto di economia informale indica quell'insieme eterogeneo, sfaccettato ed articolato di attività e forme lavorative che avvengono all'esterno dalle norme previste per la registrazione degli introiti delle imprese e/o da quelle relative al mercato del lavoro e/o da quelle sulla liceità dei beni e servizi prodotti. La caratteristica peculiare di tali attività lavorative ed economiche è infatti quella di non rispettare l'insieme di norme che valgono per il mondo delle imprese formali: leggi, regolamentazioni, contratti di lavoro e fiscalità nazionale². Si tratta, di fatto, di un insieme quantomai variegato di attività lavorative: alcune portate avanti da una sola persona, altre invece che assumono la forma di piccole imprese, coordinando "dipendenti" e figure responsabili della produzione.

Tale ambito presenta frequenti relazioni con il mondo dell'economia formale con cui è, di fatto, in costante contatto. Le attività dell'economia informale non avvengono infatti in un contesto nettamente separato dal mercato formale e in maniera clandestina, le connessioni sono molteplici e in molti casi tali attività si relazionano (per le forniture, la vendita o altro) al mondo dell'economia formale. Questo contesto si configura dunque come *embedded* nel più ampio panorama economico che attraversa i territori (Kloosterman *et al.*, 1999; Snyder, 2003; Mozère, 2007; Coletto, 2009).

L'economia informale è innanzitutto un concetto polisemico, di cui sono state fornite numerose interpretazioni: a tutt'oggi, infatti, non esiste una definizione unica e condivisa, nemmeno per tracciare i confini che ne costituiscono il perimetro. Sono numerose le interpretazioni, così come assai permeabili e flessibili sono le frontiere volte a delimitare ciò che appartiene al contesto dell'economia informale (Adair, 1985; Carboni, 1990; Lucifora, 2003; Reyneri, 2005). La stessa idea di economia informale è evoluta in maniera significativa negli ultimi quarant'anni, le diverse interpretazioni che si sono avvicinate nel corso del tempo hanno posto l'accento su aspetti differenti delle attività economiche informali: alcune volte mettendo in luce la marginalità di tali situazioni nel quadro complessivo dell'economia dei vari Paesi (Lautier, 1994; Nafziger, 2006), altre volte indicando come ineluttabile una scomparsa di tale contesto con la crescita produttiva dell'economia formale (Bangasser, 2000; Massey, 2005).

L'economia informale è un terreno che rimane ancora relativamente poco esplorato, soprattutto se si vuole farlo con una particolare attenzione alla dimensione concreta del lavoro

² La definizione di economia informale verrà discussa e approfondita in seguito nel corso del capitolo.

e dell'esperienza dei lavoratori e delle lavoratrici che qui agiscono. Le pratiche quotidiane di lavoro messe in atto nell'economia informale sono state scarsamente studiate, sia per la difficoltà nell'accedere a tali contesti (caratterizzati *in primis* dalla natura illegale dell'attività), sia perché si è spesso privilegiato uno sguardo comparativo e indirizzato verso dinamiche economiche di carattere più macro (Bajada e Schneider, 2009; Tafenau *et al*, 2010; Williams, 2013). Tuttavia, vi è un filone di studi emergente che, avvalendosi degli strumenti della ricerca etnografica, ha cercato di approfondire le condizioni di lavoro quotidiane di coloro che sono impegnati in attività informali. Tali ricerche si sono concentrate sia su contesti territoriali legati a Paesi dall'economia in via di sviluppo (Garcia e Lara, 2004; Coletto, 2010), che su realtà pienamente iscritte nel contesto europeo (Kesteltoot e Meert, 1999; Saitta, 2011; Rubić, 2013) per tratteggiare le modalità in cui gli attori coinvolti in tali attività svolgono il lavoro quotidiano e si confrontano con la situazione d'incertezza assai diffusa nell'economia informale.

Nel presente capitolo intendo ricomporre le traiettorie di ricerca che si sono occupate dell'economia informale, così da mettere in luce alcuni aspetti centrali di tale concetto. In seguito, proporrò una disamina di varie interpretazioni e definizioni dell'economia informale, soffermandomi sui diversi aspetti del fenomeno messi in luce in tali ricerche. Affronterò il tema del contesto sociale nel quale maturano e avvengono le attività informali, dando spazio alle visioni che si soffermano sulle possibilità imprenditoriali che è qui possibile praticare, sull'importanza delle reti che si instaurano in tali contesti e sulla dimensione metropolitana come spazio d'osservazione privilegiato.

L'obiettivo sarà quello di delineare gli elementi centrali che emergono da uno sguardo rivolto al contesto dell'economia informale concentrandosi sugli aspetti minuti che costituiscono le attività quotidiane e a partire da un'attenzione rivolta alla dimensione relazionale in cui maturano. Si vogliono così mettere in luce le potenzialità di un'analisi che sappia valorizzare la dimensione sociale in cui le attività lavorative informali sono imbricate e ricostruire le pratiche lavorative quotidiane di coloro che vi sono impegnati.

1.1. Economia formale ed informale: approcci e relazioni

L'espressione "economia informale" ha una storia relativamente recente: è stata coniata durante gli anni '70 del secolo scorso e ha visto la sua apparizione in una pubblicazione

ufficiale dell'organizzazione mondiale del lavoro (ILO) nel 1972. Tra i primi autori ad utilizzare questo termine si può infatti ricordare Hart, attraverso la ricerca compiuta alla fine degli anni '60 in Ghana (Hart, 1973) e, appunto, il documento dell'ILO stilato a partire dal caso keniota (1972). Le prime analisi dell'economia informale hanno preso avvio da contesti territoriali caratterizzati da notevole arretratezza nel campo industriale e dell'organizzazione produttiva, ovvero da Paesi considerati come non sviluppati e marcati dalla presenza di attività economiche, principalmente orientate a fornire la sussistenza di coloro che le intraprendono. In seguito, la considerazione delle attività economiche che si pongono all'esterno dell'alveo di quelle registrate ufficialmente e delle normative previste dalle istituzioni dai vari Stati si è estesa oltre i soli Paesi cosiddetti in via di sviluppo, per rivolgersi anche al mondo occidentale.

L'economia informale permane una realtà consistente e talvolta centrale in numerose aree mondiali, in particolare quelle dei Paesi meno industrializzati e la cui economia è marginale rispetto ai flussi globali. Accanto a ciò, è però possibile confrontarsi con una cospicua presenza di attività informali anche in quei Paesi più sviluppati economicamente e protagonisti della produzione globale. L'economia informale, infatti, lungi dall'essere limitata ad alcune aree del pianeta, si presenta con continuità anche nei vari Stati europei, fino a rappresentarne una porzione non indifferente del prodotto interno lordo. In Europa, in particolare dopo il 2008, il ruolo dell'economia informale all'interno del PIL nazionale dei Paesi più toccati dalla crisi economica è infatti in certi casi aumentato negli ultimi anni, come è accaduto a Spagna e Grecia³. All'interno dello spazio europeo, le dimensioni del valore prodotto nell'economia informale, nonostante le difficoltà e le incertezze nello stabilirne i confini, sono calcolate tra il 10 e il 20%, secondo analisi effettuate dall'Ocse e dalla Banca Mondiale (Schneider e Enste, 2002; Bureau e Fendt, 2010). Una delle stime più recenti colloca l'impatto dell'economia informale nell'Unione Europea (incluso anche Norvegia, Croazia, Svizzera e Turchia) alla quota del 19,3% del Prodotto Interno Lordo (PIL) nel 2011, segnalando un presunto (quanto minimo) calo nell'anno seguente, attestatosi ad una stima del 19,1% del PIL (Schneider, 2013). Il modello proposto da Williams (2013) riferendosi ugualmente alle cifre calcolate attraverso il sistema detto DYMIMIC (*dynamic multiple-indicators multiple-causes*) elaborato da Schneider (2005), segnala una percentuale di PIL in Europa che oscilla tra l'8,1% del Lussemburgo e il 32,7% della Bulgaria. Nella stessa rilevazione, stabilita per il 2007, l'Italia si posiziona come un Paese ad alto tasso di economia

³ Fonte: "L'economia sommersa frena l'Italia che produce" di D. Pesole, *Il sole 24 ore*, 28 giugno 2009).

informale (26,8%) mentre la Francia si aggira attorno al 14,7%. Secondo l'Insee, l'impatto di quest'economia si aggirerebbe anch'esso attorno al 14% del PIL transalpino⁴, mentre per l'Italia, secondo le fonti dell'ente statistico nazionale è stimata tra il 16 e il 17%⁵.

La distinzione e le reciproche relazioni esistenti tra attività economiche formali e informali si sono costituite come perno a partire dal quale si è evoluto un dibattito teorico avente differenti correnti. È possibile così ricostruire una pluralità di visioni che si sono succedute nel tempo e hanno variamente influenzato l'evoluzione delle considerazioni sul concetto di economia informale.

Nel corso di una rassegna teorica di tali approcci, Diego Coletto (2010) ha proposto una ripartizione in tre correnti principali: la scuola dualista, quella strutturalista e quella legalista. Tale ripartizione è coerente con altre visioni che hanno proposto una rassegna dell'evoluzione del concetto di economia informale, mostrandone il percorso storico e le differenti tendenze che si sono succedute (Williams, 2009, 2013; Roberts, 2014). Queste correnti hanno accompagnato l'attenzione teorica verso l'economia informale che si è consolidata nell'arco degli ultimi tre decenni, evolvendosi a seguito degli avvenimenti storici che hanno coinvolto lo spazio globale e specifici contesti economici locali.

La scuola dualista fa riferimento a quegli autori che hanno sostenuto l'esistenza di una netta distinzione tra economia formale e informale (Hart, 1973; Williams e Windebank, 1995, 1998). Tale visione, altrimenti chiamata residualista (Williams e Round, 2007), considera l'economia informale come un tratto arretrato, se non talvolta "primitivo", dell'economia e delle forme lavorative presenti su di un territorio. In quest'ottica viene dunque esplicitata una subordinazione precisa dell'economia informale rispetto al mondo formale, di cui appunto costituisce un "residuo". Le caratteristiche dell'economia informale vengono presentate come stagnanti e tradizionali, differenti dunque dalle attività legate al progresso industriale e capitalista caratteristico dell'economia "evoluta" (Geertz, 1963). La visione dualista ha la propria radice nel proporre una secca distinzione tra economia informale e formale, come ricordano Williams e Round (2007, pag. 427):

"This is manifested firstly in accounts that portray formal and informal enterprises as discrete entities; secondly, characterized by the 'marginality thesis', in accounts that view informal work as concentrated amongst individuals excluded from formal employment (...); and thirdly, in depictions of formal and informal work as occupying separate spaces in the economic landscape."

⁴ Fonte dati Insee, rilevazione del 2006. Il caso francese in ogni caso può fornire risultati differenti a seconda delle definizioni seguite, giungendo a toccare una quota di 25% del Pil (Gourévitch, 2002) o addirittura il 40% se si considera anche il lavoro domestico (Pestiau, 1989).

⁵ Fonte dati Istat, rilevazione del 2005.

Secondo molti autori afferenti a una siffatta visione, il lavoro informale sarebbe dovuto sparire a seguito di uno sviluppo economico delle aree del mondo più arretrate. Per quanto permangano tuttora alcuni sostenitori di tale concezione (Rose, 2005), nel corso degli anni, questa si è profondamente ridimensionata, visto anche il macroscopico insuccesso delle previsioni di sviluppo economico generalizzato ed universale.

La cosiddetta scuola “legalista” trova invece in De Soto (1989) il suo principale autore di riferimento e si contraddistingue per una visione smaccatamente liberista, che considera l’economia informale come una necessaria “valvola di sfogo” alle interferenze istituzionali sul libero mercato. Secondo tale concezione, l’insieme di regole e prescrizioni, accompagnate dalla tassazione delle attività economiche e dall’apparato burocratico costituiscono degli ostacoli alla libera espressione dell’imprenditorialità (Kus, 2010; Maloney, 2004). Il *focus* di tale approccio è rivolto ai Paesi del sud del mondo, mentre il ricorso all’economia informale da parte dei singoli attori viene interpretato più come una scelta razionale per dimostrare le proprie capacità imprenditoriali che non come una risposta più o meno obbligata alle difficoltà a trovare forme di reddito. In questo quadro si inserisce anche la questione dell’ammontare della tassazione e della fiscalità, considerati ostacoli imposti dallo Stato allo sviluppo dell’impresa (Williams, 2013). L’economia informale deriverebbe quindi da una risposta ai limiti burocratici che contraddistinguono l’ambito formale. Tale visione mostra dunque una porosità tra formale ed informale, ma a partire dal fatto di considerare l’economia informale come un’alternativa al mercato del lavoro “standard”, un’opzione che offre inoltre elementi positivi come maggiori margini di libertà e autonomia a disposizione dei lavoratori (Gerxhani, 2004). Tale visione considera così il situarsi nell’economia informale come un’opzione volontaria, perseguita per i potenziali vantaggi che ne possono derivare, invece che come risposta alla mancanza di alternative (Maloney, 2004; Snyder, 2004).

Nella prospettiva “strutturalista”, infine, è possibile inserire quelle ricerche che segnalano un’interdipendenza e una profonda interrelazione tra le forme lavorative ed economiche formali ed informali. La corrente strutturalista si pone in contrasto con l’approccio legalista contestando la presunta diretta correlazione tra intervento dello Stato e sviluppo dell’economia informale: a partire da un’elaborata analisi empirica orientata al contesto europeo, è stato dimostrato come nei Paesi con un *welfare state* dedicato ai lavoratori e in cui vi è un consistente intervento dello Stato nell’economia, non vi sia un aumento della quota dell’economia informale, bensì il contrario (Williams, 2013).

Per gli autori che hanno sviluppato l’approccio strutturalista (Portes, 1978; Moser, 1978;

Portes e Walton, 1981; Castells e Portes, 1989; Tabak e Crichlow, 2000), la presenza dell'economia informale nel contesto mondiale è tutt'altro che decrescente come teorizzato dalla tradizione dualista, ma appare anzi in continua crescita. Infatti, la diffusione di meccanismi di deregolamentazione presenti nel mercato del lavoro, così come il frequente ricorso al subappalto e alla somministrazione occasionale di lavoro, hanno spinto verso il basso il livello qualitativo delle forme di lavoro regolari, aprendo così lo spazio anche per attività lavorative che presentano le medesime tendenze all'interno dell'economia formale (Portes *et al.*, 1989; Sassen, 1997; Ross, 2004). Il percorso seguito da alcuni di questi autori può essere riassunto attraverso le parole di Castells e Portes (1989, pag. 12):

“Although most of the individuals engaged in informal economic activities are poor, particularly in the Third World, informal economic processes cut across the whole social structure. By focusing on the logic of the process, it is possible to look behind the appearance of social conditions (poverty, destitution, blight) to focus on the social dynamics underlying the production of such conditions. Hence, while we do not negate the significance of poverty studies, our interest here is on the analysis of a different subject: the redefinition of production relationships through the articulation of formal and informal activities.”

La direzione di ricerca proposta dall'approccio strutturalista, dunque, si rivolge ai processi che sottendono alle situazioni di ricorso alla partecipazione alle attività economiche informali. In questo senso, non si nasconde la profonda precarietà vissuta dai soggetti coinvolti, ma si cerca di indagare anche sulle più generali dinamiche economiche, che giocano un ruolo non indifferente nell'influenzare e conformare le attività informali. Secondo Williams e Round (2007) questa prospettiva presenta però come limite principale la scelta di considerare l'ambito informale un effetto secondario di dinamiche che avvengono nel contesto economico ufficiale. Il *focus* principale, infatti, rimane sulle evoluzioni capitaliste dell'economia, che condurrebbero a profonde trasformazioni del mercato del lavoro e delle attività economiche, influenzando in maniera coordinata sia il contesto dell'economia formale che quello informale.

Questa panoramica di diversi approcci di analisi rivolta al rapporto e interdipendenza tra economia formale ed informale ha il duplice obiettivo di dare una panoramica del dibattito relativo all'economia informale e di iniziare a definire questo ambito di interesse. Infatti, come appena visto, occuparsi di economia informale significa toccare un insieme di tematiche: dai legami con il mercato del lavoro formale, alle forme organizzative assunte dagli aggregati produttivi informali, passando per le connessioni tra lavoro informale e *welfare state*.

Un denominatore comune a molte attività lavorative attive nell'economia informale è di

consentire un guadagno limitato senza offrire solide prospettive di sviluppo produttivo. L'economia informale si configura spesso come un ambito sfaccettato a cui ricorrono fasce di popolazione con difficoltà nel trovare lavoro e (soprattutto) reddito e che intraprendono dunque attività lavorative senza rispettare le regolamentazioni previste. Si tratta tuttavia di forme di coinvolgimento lavorativo e di attività economiche che posseggono una propria peculiarità, attenendosi a consuetudini legate al proprio ambiente sociale di riferimento ed in grado di produrre dei beni e servizi per i quali esiste una richiesta e un consumo. In questo quadro possiamo così fare riferimento all'insieme di lavori dediti a fornire servizi per coloro che condividono il medesimo spazio fisico e sociale: le attività informali di vicinato legate ai piccoli servizi, così come lo scambio di favori a partire da prestazioni lavorative di riparazione. Sono dunque delle attività economiche a pieno titolo, che però non rispettano un insieme di regole proprie del contesto formale. Tale concezione è chiaramente espressa da Portes e Castells quando sottolineano la non coincidenza tra le attività informali e la condizione di povertà:

“The informal economy is not a euphemism for poverty. It is a specific form of relationships of production, while poverty is an attribute linked to the process of distribution.” (Portes e Castells, 1989, pag.12)

Questa considerazione risulta utile per rapportarsi al mondo dell'economia informale mantenendo un'attenzione alle dinamiche più ampie rispetto al mero guadagno di porzioni di reddito attraverso tali attività. La diffusa presenza di legami e connessioni tra mondo formale ed informale contribuisce infatti a rendere meno impermeabile ed isolato il contesto dell'economia informale, in cui chi vi svolge un lavoro, oltre a guadagnare denaro, ha occasione di costruire una propria rete di contatti e di familiarizzare con pratiche che possono risultare utili anche in altri contesti economici.

La disamina delle differenti prospettive rivolte all'economia informale consente di sottolineare le potenzialità di un'analisi consapevole della irriducibile porosità tra le attività dell'economia informale e quelle formali. A partire da ciò intendo dunque considerare le modalità con cui vengono praticate le attività informali, concentrandomi sulla prospettiva degli attori che vi sono impegnati e conscio dei reiterati attraversamenti tra il “formale” e l’“informale” che ciò comporta.

Quest'intreccio tra universo economico e lavorativo formale ed informale è alimentato anche dalle esperienze di alcuni autori che hanno sostenuto l'esistenza di una relazione tra le dinamiche che attraversano il contesto economico, e quanto avviene nel campo dell’“informale” (Portes *et al.*, 1989; Sassen, 1997). Queste ricerche hanno mostrato elementi

a supporto dell'idea che l'evoluzione capitalista contemporanea, con l'associata proliferazione di forme di precarietà e deterioramento delle condizioni di lavoro, abbia influenzato anche la diffusione di forme lavorative informali. L'economia informale appare così interlacciata alle dinamiche globali dello scenario economico formale ma, date le difficoltà relative ad una sua analisi minuziosa, risulta essere un terreno ancora relativamente poco esplorato in profondità e in maniera specifica.

Al passare del tempo e al dipanarsi dello sviluppo economico, non segue dunque un "divenire formale" delle attività informali, ma al contrario, si può considerare come incrementato tale universo (Williams e Round, 2007; Saitta, 2013). Quest'affermazione indica inoltre come negli ultimi anni si siano diffuse in maniera capillare delle forme lavorative, pienamente iscritte nel contesto formale, che impongono ai lavoratori notevoli forme d'incertezza, sia per quanto riguarda le condizioni contrattuali che quelle retributive. La precarietà e la degradazione delle condizioni di lavoro non permangono dunque come un tratto esclusivo delle realtà informali, ma sono, al contrario, divenute un aspetto ricorrente nel mercato del lavoro.

In questo senso si può proporre l'ipotesi che vede in azione un *continuum* tra le attività formali ed informali che agiscono in un certo territorio, influenzate entrambe dalle evoluzioni economiche e dalle dinamiche sociali che lo coinvolgono (Williams, 2004; Chen, 2007; Hainard e Ischer, 2007; Coletto, 2010). Questa concezione si mostra così coerente con l'idea promossa da Williams e Nadin (2012, pag. 7):

“ (...) more theoretically, it is perhaps time to transcend the formal/informal economy dualism, not by dropping discussion of formal and informal economic activities but by recognizing the borderless and seamless fluidity of work practices on a spectrum from wholly formal to wholly informal.”

La mia direzione di ricerca si indirizzerà dunque a considerare delle attività che avvengono nel contesto informale, mantenendo una piena consapevolezza delle loro multiple relazioni con gli aspetti "formali" presenti nel territorio in cui esse avvengono. Lo sguardo sarà concentrato sulle modalità di azione di questi lavoratori e sulle pratiche che costituiscono la loro attività quotidiana. In quest'ottica è così possibile fare riferimento ad una serie di ricerche che si sono focalizzate su questi stessi aspetti, nel loro rivolgersi a realtà incluse nell'articolato mondo dell'economia informale. Si tratta di contributi emersi da ricerche condotte seguendo un approccio etnografico e focalizzato a terreni specifici, sia in Paesi detti in via di sviluppo (Garcia e Lara, 2004; Coletto, 2009, 2010; Recio e Gomez, 2013), ma anche in contesti metropolitani, Europei o Nordamericani (Snyder, 2003; Tafferant, 2007;

Farinella, 2013; Boels, 2013). Tali ricerche, seppur eterogenee, condividono la volontà di focalizzare l'attenzione ai soggetti impegnati in attività dell'economia informale, esplorandone le pratiche concrete, le motivazioni ma anche l'articolato sistema di relazioni sociali che le consente e le modalità di confronto alle regole vigenti (Saitta, 2011; Perrotta e Sacchetto, 2012; Bellinvia, 2013). Queste esperienze di ricerca etnografica, spesso condotte a partire da un coinvolgimento profondo del ricercatore (Laé, 1989; Venkatesh, 2006; Tafferant, 2007) e anche ad una sua partecipazione diretta nel contesto dove esse avvengono (Duneier, 1991; Jounin, 2008; Coletto, 2010), hanno il merito di mettere in luce una visione più articolata dell'economia informale, descrivendone il reticolo di interazioni che le permette e le modalità in cui il lavoro vi viene praticato.

Tali ricerche contribuiscono così a segnalare una modalità di considerare l'arcipelago dell'economia informale (Latouche, 1993), dando attenzione agli attori e all'osservazione minuta delle loro attività lavorative, considerando le innumerevoli soluzioni ed arrangiamenti che consentono di superare difficoltà ed incertezze (Laé, 1989; Rubic', 2012). In questo quadro emerge anche il tema del rapporto allo Stato e all'irregolarità che influenza in maniera profonda la dimensione dell'agire nell'economia informale (Laé e Murad, 2011; Saitta, 2013), grazie all'adozione di uno sguardo rivolto alle forme di accordo, mediazione e negoziazione messe in atto nel corso dell'agire quotidiano dei lavoratori e lavoratrici dell'economia informale.

Dopo aver affrontato la questione della relazione tra economia formale e informale, risulta ora indispensabile cercare di giungere a una definizione in grado di indicare l'insieme di attività lavorative e di forme economiche che trovano spazio all'interno dell'economia informale.

1.2. L'economia informale: una difficile definizione

Una delle questioni più dibattute a livello teorico è la definizione stessa del concetto di economia informale. Questo esercizio è lungi dall'essere semplice, in quanto l'etichetta di economia informale indica delle realtà economiche e lavorative completamente diverse tra loro, il cui svolgimento avviene anche in ambiti territoriali profondamente eterogenei: dai Paesi Occidentali a quelli cosiddetti in via di sviluppo (Portes *et al.*, 1989; Latouche, 1993; Pugliese, 2009). Tale diversità si rispecchia nei termini utilizzati per indicare l'insieme di attività comunemente associate all'economia informale: ne sono stati censiti quarantacinque

per Williams (2013), trenta per Van Eck (1987), ventisei secondo Willard (1989) mentre Sindzingre ne ha citati diciassette (2004)⁶. Da questo ampio dibattito sono emerse ipotesi e proposte differenti, mantenendo aperto lo spazio per una molteplicità di approcci, a seconda delle concezioni seguite. Conseguentemente, nei diversi contesti nazionali vengono spesso adottate definizioni di economia informale differenti e, quindi, le stime del livello di presenza delle attività informali nei diversi territori si confrontano con notevoli difficoltà. Inoltre, poiché l'economia informale è per sua natura estranea alle regolamentazioni fiscali e legislative, la sua identificazione risulta ostica da parte di chi utilizza i dati ufficiali come fonte più affidabile e completa per la valutazione di vari fenomeni.

Per cercare di calcolare l'ampiezza e la portata dell'economia informale sono stati sviluppati dei metodi diretti ed indiretti volti a fornire dei dati il più accurati possibile. Gli approcci diretti si basano spesso sull'inchiesta campionaria e dipendono dalla disponibilità e dalla trasparenza delle persone coinvolte (Busetta e Giovannini, 1998). Questi approcci, se offrono il potenziale vantaggio di indagare in profondità il ricorso e le forme dell'economia informale grazie ad un contatto diretto con i suoi potenziali attori, hanno il limite di dover superare una ritrosia legata alla discussione di pratiche formalmente illecite, con il conseguente rischio per l'attendibilità delle risposte. Gli approcci indiretti considerano variabili macroeconomiche e fanno riferimento all'ammontare complessivo di moneta in circolazione⁷ (Schneider, 1997) o ai livelli di consumo di elettricità⁸ (Kaufmann e Kaliberda, 1996). Essi cercano di ricostruire l'ampiezza del fenomeno a partire da diverse dimensioni che possono consentire una stima attendibile della quota di economia informale in un territorio. Tali strumenti dunque sono irriducibilmente delle supposizioni poiché non misurano con precisione un fenomeno, ma cercano di fornirne la dimensione in termini di percentuale del PIL, deducendola da quella di altri fenomeni (consumo di elettricità, circolazione della moneta). Tutti questi metodi hanno come ambizione di formulare una stima il più possibile veritiera del

⁶ “The difficulty in measuring phenomena that are not well defined, as shown by the wide range of terms: non-observed, irregular, unofficial, second, hidden, shadow, parallel, subterranean, informal, cash economy, black market, unmeasured, unrecorded, untaxed, non-structured, petty production, and unorganized” (Sindzingre, 2004, pp. 2-3).

⁷ Si ritiene infatti che se esiste un eccesso di moneta in circolazione rispetto alle necessità dell'economia regolare, questo sia dovuto alle necessità di quella irregolare. Riuscendo a calcolare questo eccesso si giunge a formulare una stima dell'economia sommersa (Giles, 1999). Uno degli assunti cruciali di questa prospettiva è il considerare che gli scambi nell'economia informale avvengano in contanti.

⁸ Tale metodo parte dall'assunto che ogni attività economica consuma dell'elettricità, dall'ammontare complessivo di elettricità consumata è possibile derivare il calcolo di un PIL “ideale” relativo ai consumi effettivi, la cui differenza con quello del PIL ufficiale segnalerebbe la quota di economia informale.

fenomeno, ma non hanno elementi solidi su cui basarsi. L'economia informale, a causa delle caratteristiche specifiche che la rendono sfuggibile alle analisi basate su fonti istituzionali, presenta dunque numerose difficoltà sia ad essere definita che ad essere stimata statisticamente.

In particolare, i confini di ciò che può essere considerato come parte dell'economia informale sono soggetti ad interpretazioni differenti: non vi è infatti una visione univoca di quali forme di mancato rispetto delle regole comportino l'assegnazione di una certa attività nell'alveo dell'informalità. Le possibilità sono molteplici e coinvolgono la produzione di beni e servizi leciti ma in condizione di violazione delle normative contrattuali e fiscali, oppure la mancata dichiarazione contrattuale per dipendenti di un'impresa altrimenti del tutto formale, fino a coinvolgere le attività domestiche svolte senza ricevere retribuzione, così come quelle dette criminali.

Tali aspetti mostrano come l'incasellamento di una certa attività nell'economia informale avvenga attraverso una scelta compiuta per esclusione dall'economia formale, indicando così forme economiche e lavorative assai eterogenee (Williams e Round, 2007; Williams, 2009).

Per comprendere il *modus operandi* solitamente adottato per circoscrivere un'attività lavorativa e considerarla parte dell'economia informale, mi soffermerò su due casi particolari, considerando le motivazioni che hanno portato ad una discussione (tuttora aperta) sulla loro inclusione nel mondo dell'informalità. Mi riferirò perciò alla questione relativa alla posizione da attribuire alle attività realizzate dalle organizzazioni criminali e al lavoro domestico non retribuito. Le incertezze relative alla posizione di questi due casi, che vengono a più riprese evocati nel corso delle varie disamine definitorie del concetto (Kloosterman *et al.*, 1999; ILO, 2004; Dobovsek, 2009; Williams, 2013), sono legate alle loro caratteristiche economiche peculiari. Per comprendere meglio le dimensioni e le frontiere fluttuanti dell'economia informale, è dunque possibile concentrarsi su questi casi liminali, capaci di mettere a fuoco le caratteristiche che portano all'attribuzione d'appartenenza all'economia informale.

Le incertezze sulla collocazione delle organizzazioni criminali derivano dalla consistenza delle capacità economiche di queste ultime: talvolta si tratta di veri e propri "imperi" economici, la cui abilità si dimostra proprio nel riuscire a mescolare attività illecite con altre pienamente lecite. L'esempio della mafia siciliana è appropriato (Catanzaro, 1988), in quanto essa si presenta come una forza economica capace da sola di produrre un valore equivalente a diversi punti del PIL italiano⁹, ma anche come un attore che gestisce con disinvoltura attività

⁹ Secondo il rapporto della Confesercenti per il 2007 e intitolato "SOS imprese. Le mani della criminalità sulle imprese" si tratta di una stima del 7% del PIL Italiano.

che vanno dallo spaccio di droga, all'investimento immobiliare, sino all'attribuzione di fondi pubblici per appalti di costruzione, pienamente iscritti nella dimensione formale del mercato. Le attività criminali si compongono infatti di un lavoro a tutti gli effetti informale, realizzato dagli affiliati con vari compiti operativi, organizzativi ed esecutivi (si pensi ad esempio al traffico di stupefacenti), naturalmente esclusi da ogni regolamentazione normativa. In altre situazioni, tuttavia, i lavori dei partecipanti a tali organizzazioni sono formali, come per i professionisti e i consulenti implicati dall'organizzazione. In questo senso rimane dell'incertezza sul dove collocare la produzione economica delle realtà criminali, poiché esse appaiono profondamente trasversali ad ogni distinzione formale/informale (Galemba, 2008). Queste raccomandazioni risultano utili poiché i lavoratori facenti parte delle attività implicate nella criminalità svolgono un lavoro pienamente parte del "sommerso", in quanto si tratta di una realtà illecita e perseguita dalla legge, priva dunque di ogni forma di riconoscimento formale. Tuttavia, la notevole scala economica di capitale circolante all'interno di tali ambiti, sviluppandosi appunto in canali strettamente intrecciati tra il formale e l'informale, dove attività svolte alla luce del sole si coniugano con pratiche criminali, ha posto problemi sulla sua collocazione in quanto la forza economica di tale realtà la rende atipica per lo scenario informale. Ciò ha portato alcuni autori a considerarle come parte di una zona ambigua, detta appunto "grigia" (Petersen e Thießen, 2010; Bouffartigue e Busso, 2010). Altri autori, invece, tendono a considerare le attività comunemente dette "criminali" come parte di una realtà estranea e distinta dall'economia informale. Ciò deriva dalla volontà di considerare come parte dell'economia informale solo quelle attività che si caratterizzano dallo svolgersi attraverso illeciti rispetto alla tassazione, alla legislazione del lavoro e a quella sull'assicurazione sanitaria. Secondo questa prospettiva dunque, le attività che accumulano ulteriori violazioni alle normative esistenti, ricadono in altre categorie analitiche e non nella dicitura dell'economia informale (Williams, 2009).

Un altro ambito problematico è il lavoro domestico non retribuito che spesso non viene riconosciuto come attività lavorativa perfino dagli attori che lo svolgono. Inoltre, il lavoro domestico viene svolto senza un sistematico rispetto di particolari aspetti, come ad esempio gli orari o la qualificazione delle mansioni da svolgere, rendendolo così sfuggente anche ai criteri che portano ad una sua attribuzione tra le attività informali. Ciò avviene nonostante sia possibile considerare il lavoro domestico come, di fatto, un lavoro che avviene al di fuori delle regole standard (Dalla Costa, 1983; Bimbi, 1986).

Questa questione risulta stimolante in quanto proprio a partire da alcune proposte formulate da sociologhe esponenti del pensiero femminista (Balbo e Siebert Zahar, 1979; Saraceno,

1988; Collins, 1990), è maturata un'attenzione rivolta alle forme di lavoro domestico, generalmente a carico delle donne e non riconosciute come attività lavorativa e, meno che meno, come degne di retribuzione. Tale critica, che ha contribuito anche alla formulazione di rivendicazioni specifiche per le lavoratrici impegnate in tali attività (il cosiddetto salario per le casalinghe), ha mostrato l'esistenza di attività lavorative che vengono svolte senza alcun riconoscimento normativo, né guadagno economico monetario.

Questo sguardo, rivolto a riconoscere la qualità di "attività lavorativa" anche ad ambiti in cui non è previsto un sistematico riconoscimento e una retribuzione, ha così suscitato un'attenzione indirizzata a considerare la diffusione di numerose attività lavorative che avvengono a partire da scambi sociali di favori o di collaborazioni più o meno volontarie. In questo quadro esse possono essere considerate come parte dell'economia informale riconoscendo così la loro utilità sociale (oltre al lavoro domestico, si può infatti far riferimento alla pratica di cura di bambini ed anziani svolta a titolo gratuito da familiari, amici o vicini di casa) e il loro essere pienamente inserite in dinamiche di scambio, sebbene non prioritariamente monetario (Hainard e Ischer, 2007). Questo caso consente di far emergere l'ampiezza e varietà di attività non retribuite che instaurano ugualmente degli scambi e una reciprocità (il lavoro di cura, il dono, i favori, il baratto) e che possono essere anch'esse considerate, come si propone in questa sede, parte dell'economia informale. Anche per questo caso le opinioni in letteratura non sono unanimi, in quanto alcuni autori (Williams, 2009) considerano le attività non retribuite in maniera monetaria come estranee al perimetro dell'economia informale che, secondo la loro ottica, concerne solamente quelle aventi una retribuzione monetaria.

Questi due esempi mostrano come non solo le interpretazioni rivolte al perimetro delle attività incluse nell'economia informale siano variegate, ma anche che l'innumerabile presenza di casi particolari, ibridi o quantomeno ambigui per quanto concerne la loro collocazione, designa i tratti del terreno dell'economia informale come delimitati da frontiere elastiche e permeabili. Proprio queste problematiche possono spingere a imboccare una direzione interessante per relazionarsi al mondo dell'economia informale e tracciare così delle linee che ne delimitino i confini. Un metodo, infatti, può essere quello di una definizione effettuata tramite negazione: l'informale è specificatamente ciò che non appartiene ai criteri del formale, che a sua volta può dunque essere definito come l'insieme di attività che obbediscono a regole stabilite e ricorrenti, fondate sulla divisione del lavoro (Arellano, Gasse e Verna, 2002). Tale visione viene seguita da Williams e Round (2007), appoggiandosi a una ricerca svolta in Ucraina:

“Reflecting a widespread consensus across all of the rival discourses, the ‘informal economy’ in this article is defined as work that is not ‘formal employment’, that is, paid work registered with the state for tax, social security and labour law purposes. This definition of the informal economy in terms of what it is not displays not only the centrality of formal employment in contemporary society but also how the informal economy acts as a residual umbrella category to catch all work that is left over.” (Williams e Round, 2007, pag. 426)

Nel testo, gli autori seguono l’idea della definizione per negazione e residualità, presentando una definizione standard di lavoro formale e indicando come appartenente al mondo dell’informalità ciò che non risponde a queste caratteristiche. Tale processo definitorio ha come diretta conseguenza quella di coinvolgere nella dicitura dell’economia informale situazioni tra loro anche molto diverse, proprio per la loro non rispondenza ai criteri previsti dal lavoro formale. Quest’approccio è sposato anche da Bureau e Fendt (2010) che, seguendo le raccomandazioni di Bourdieu, hanno così provveduto a definire l’economia informale:

“Nous définirons donc l’économie informelle par son « être-perçu autant que par son être » (Bourdieu, 1979, pag. 564) car elle est fonction du regard des autres qui qualifient, étiquettent telle ou telle activité comme déviante, comme informelle. Pour synthétiser cette approche, nous proposons la matrice suivante qui distingue deux dimensions : l’écart perçu entre l’activité et les règles de l’économie de marché d’une part et l’écart perçu entre l’activité et les règles légales d’autre part.”¹⁰ (Bureau e Fendt, 2010, pp. 8-9)

Tale concezione risulta stimolante per la sua permeabilità, inclusività e per l’accento dato alla percezione di un fenomeno che ha sicuramente delle connotazioni profondamente diverse a seconda del luogo in cui avviene, permettendo così di evidenziare delle dimensioni che possano essere valide in differenti contesti territoriali e sociali ai quali ci si rivolge. Il merito di questa posizione è quello di sottolineare il carattere relativo e soggettivo della percezione di informalità ed illegalità, un aspetto che viene diversamente considerato a seconda dell’attore e dipende molto dal gruppo sociale di appartenenza e dal confronto con la situazione concreta. La visione di Bureau e Fendt ha quindi il pregio di mostrare la pregnanza della percezione come metro di attribuzione di un’attività lavorativa all’economia informale. Si tratta infatti di un’indicazione eteronoma: è la considerazione di *altri* a decretare l’appartenenza di un’attività ad uno dei due campi, proprio a partire dalla “distanza” che viene percepita rispetto al mondo

¹⁰ “Definiremo dunque l’economia informale per il suo “essere percepito più che per il suo essere” poiché essa dipende dallo sguardo di altri che qualificano, etichettano, questa o quell’attività come deviante, come informale. Per sintetizzare questo approccio, noi proponiamo la seguente matrice che distingue due dimensioni: da una parte lo scarto percepito tra l’attività e le regole dell’economia di mercato e, dall’altra, lo scarto percepito tra l’attività e le regole legali” (*trad. mia*).

formale (Bureau e Fendt, 2010¹¹). In questo senso, sebbene i criteri del lavoro formale appaiano stabili, è molto spesso proprio lo scarto da queste norme a determinare l'attribuzione di una certa attività lavorativa nel campo informale (Williams e Windebank, 2002). Quest'aspetto contribuisce a rendere fluttuante la precisa qualificazione, e soprattutto la quantificazione, dell'articolato mondo dell'economia informale, ma consente così di comprendere la permanenza di dubbi ed interpretazioni differenti applicate da diversi autori. Come già detto, tale incertezza ha generato in alcuni autori l'utilizzo del termine "zona grigia", proprio ad indicare le diverse tonalità di mescolanza tra attività formali ed informali che si ritrovano in talune realtà economiche (Pugliese, 2009; Vannucci, 2009). Fouquet e Chadeau (1981), nel tentativo di rendere più concreta la definizione s'iscrivono in questa corrente, avendo affermato che si può attribuire all'economia informale ciò che la burocrazia statale non calcola, indipendentemente da quale sia la forma di questa presa in conto e dalla natura dell'attività considerata. Tale concezione, si contraddistingue per il suo carattere aperto ed inclusivo, coerente con le definizioni che operano per negazione in quanto soluzione pratica al dilemma della qualifica delle frontiere dell'economia informale.

Secondo le ultime analisi compiute dall'ILO (*International Labour Organisation* - 1993) e dall'OCSE (2002), una definizione di economia informale che ha trovato consensi e determinato una convergenza tra visioni differenti è quella che indica le attività che non hanno un legame tra la realtà economica e una unità istituzionale riconosciuta e dove la produzione viene effettuata tramite un'attività i cui beni e servizi non possono essere liberamente scambiati sul mercato. Inoltre, viene sottolineato come l'economia informale sia essenzialmente composta da organizzazioni di taglia ridotta e caratterizzate da modesta vitalità imprenditoriale (Bureau e Fendt, 2010). L'ILO, in particolare, propone una definizione delle forme di lavoro che possono essere inserite nel contesto dell'economia informale e Coletto, nel corso della sua ricerca etnografica rivolta all'economia informale in Brasile, si appoggia proprio su questa concezione per cominciare le proprie considerazioni sul fenomeno:

¹¹ Si può far appunto riferimento al loro passaggio quando affermano: "Le degré d'illégalité n'est pas fonction de l'activité elle-même mais du regard de la société sur cette activité qui se révèle non seulement dans les règles formelles mais aussi dans la manière dont elles sont appliquées. Il ne faut donc pas tant considérer les caractéristiques de l'activité ou même le formalisme de la règle que sa perception par la société et son intégration effective dans les pratiques" (pag 7). ("Il grado d'illegalità non è in funzione dell'attività stessa, ma dello sguardo della società su quest'attività che si rivela non solamente nelle regole formali, ma anche nella maniera in cui esse sono applicate. Non bisogna tanto considerare le caratteristiche dell'attività o anche il formalismo della regola, quanto la sua considerazione da parte della società e la sua effettiva integrazione nelle pratiche").

“The informal economy is today seen by the ILO as an amorphous set of relations that includes the following:

-Informal employment (without secure contracts, worker benefits, or social protection), both inside and outside informal enterprises.

-Informal employment in informal enterprises, including employers, employees, own-account operators, and unpaid family workers.

- Informal employment outside informal enterprises, including domestic workers, casual or day laborers, temporary workers (excluding those covered by labor legislation and statutory social protection benefits), industrial outworkers (including homeworkers), and unregistered or undeclared workers” (ILO 2002, pag. 12; *cit. in* Coletto, 2010, pag. 36).

Queste concezioni mostrano l'estrema variabilità dei casi che possono essere ricondotti, secondo tali criteri, all'esercizio di un'attività parte dell'economia informale. L'elenco di questi contesti così distanti tra loro offre un caleidoscopio di immagini che illustrano concretamente degli esempi di attività informali, lasciando emergere come si possa trattare indifferentemente di semplici lavori di artigianato assemblati individualmente e venduti ai conoscenti, di servizi che possono coprire contesti come il trasporto di merci e persone o l'assistenza domestica, fino ad arrivare a realtà che si relazionano con la criminalità. In questo quadro si comprende l'ampiezza delle situazioni che possono essere incluse sotto l'etichetta dell'economia informale, come sottolinea Odile Castel, cercando di esplorare i contorni per dare un'idea dell'eterogeneità e mostrare come la distanza dai criteri formali sia il loro comune denominatore:

“L'économie informelle est caractérisée par sa diversité. Elle regroupe des choses aussi diverses que : le petit commerce fixe ou ambulante ; l'artisanat de production (meubles, outils, confection, bâtiment...) ; les services personnels (réparation, prêteurs sur gages, soin des vêtements, domesticité qui est la première forme d'emploi féminin non agricole dans le monde...) ; les services collectifs (transport, tontines, micro-crédit, mutuelles de santé, coopératives...) ; des activités illicites (narcotrafic, vol, contrebande, voire tueurs à gages...). Cette liste, non exhaustive, pose problème à la notion d'économie informelle. La seule chose que ces activités ont en commun est justement de ne pas être formelles.”¹²
(Castel, 2006, pag. 219)

È possibile però identificare le tendenze più diffuse delle attività informali per capire quali sono più frequentemente praticate. Diversi autori hanno già seguito tale prospettiva, delimitando una serie di attività lavorative che si mostrano come particolarmente presenti nell'ambito dell'economia informale (Bairoch, 1997; Favreau e Ndiaye, 2004; Hainard e

¹² “L'economia informale è caratterizzata dalla sua diversità. Raggruppa delle cose molto diverse come: il piccolo commercio fisso o ambulante; l'artigianato di produzione (mobili, attrezzi, confezione di abiti, costruzioni...); i servizi personali (riparazione, prestito ad interesse, cura degli abiti, personale di servizio domestico - che è la prima forma di occupazione femminile non agricola al mondo, i servizi collettivi (trasporti, tontine, micro-credito, mutue sanitarie, cooperative...); attività illecite (narcotraffico, furto, contrabbando, ma anche il lavoro di sicario...). Questa lista non esaustiva, rende problematica la nozione di economia informale. La sola cosa che queste attività hanno in comune è appunto di non essere formali” (*trad. mia*).

Ischer, 2007). In particolare, ritengo che Favreau (2004, pag. 1) offra una sintetica ed efficace visione delle realtà maggiormente presenti nell'economia formale:

“De la plupart des études réalisées sur cette économie, l'économie informelle peut se définir de la façon suivante: 1) une économie de survie car il n'y a pas ou peu d'accumulation; 2) une économie de la débrouille où des millions de gens s'organisent en marge de toute aide et réglementation de l'État ; 3) une économie qui privilégie des stratégies d'embauche au sein des groupes familiaux; 4) une économie où les moyens de financement sont faibles.”¹³

Questa sintesi ha il merito di evidenziare le caratteristiche comuni ad una grande parte di attività che avvengono nell'economia informale e che detengono delle capacità di sviluppo economico modesto: si tratta in molti casi di forme di economia rivolte alla sussistenza, al raggiungimento di un reddito per le persone coinvolte (e, magari, anche per i loro familiari), senza disporre di risorse tali da consentire uno sviluppo imprenditoriale.

L'economia informale si presenta inoltre come uno spazio permeabile e aperto dove gli attori entrano ed escono senza particolari ostacoli, spesso interagendo nello stesso tempo con realtà formali e non. La multiattività, praticata attraverso lo svolgimento di diversi lavori, a volte formali e a volte no, risulta essere una condizione comune alle persone coinvolte a diverso titolo nell'economia formale. Si tratta di un mondo dove vi è anche spazio per la creatività e la sperimentazione di esperienze, di fatto, imprenditoriali (Snyder, 2003; Williams, 2006; Bureau e Fendt, 2010; Coletto 2010 e 2013). Tuttavia, la gran parte delle attività presenti nell'economia informale si trova a confrontarsi con un orizzonte economico limitato e spesso orientato al raggiungimento delle condizioni minime di sussistenza (ILO, 2004).

In questa maniera è possibile sottolineare le caratteristiche che possono essere associate alla definizione di economia informale adottata nel corso della ricerca. Le attività che si possono inscrivere nell'economia informale possono essere indicate come quel vasto insieme di forme di lavoro che avvengono violando delle norme istituzionali, siano esse solamente legate alla normativa fiscale, oppure anche associate ad attività criminali. Tali attività hanno una dimensione economica che si esplicita nello scambio e dalla presenza di logiche e consuetudini di mercato, anche se questo non è detto che sia sempre ed esclusivamente

¹³ “Dalla maggior parte degli studi realizzati su quest'economia, l'economia informale può definirsi in questa maniera: 1) un'economia della sopravvivenza perché non c'è o c'è poca accumulazione; 2) un'economia dell'arrangiarsi dove milioni di persone si organizzano ai margini di ogni aiuto e regolamentazione statale; 3) un'economia che privilegia le strategie di assunzione presso i gruppi parentali; 4) un'economia in cui i mezzi finanziari sono deboli”. (*trad. mia*). Tale definizione è anche ripresa da Hainard e Ischer (2007, pag. 16).

monetario, in quanto le forme di baratto o servizio non monetario sono ugualmente parte dell'economia informale. Una soluzione per superare i numerosi dubbi relativi ai confini di questo concetto è dunque quella di adottare una definizione per negazione, considerando parte dell'informale ciò che non è esplicitamente attribuibile al contesto dell'economia formale.

Dopo aver cercato di definire il perimetro entro il quale è possibile inscrivere le attività economiche e lavorative informali, intendo ora volgere lo sguardo alle modalità in cui l'economia informale si presenta all'interno del contesto territoriale dei paesi avanzati, prestando in seguito particolare attenzione alle dinamiche del lavoro informale nelle aree metropolitane.

1.3. Economia informale e contesti metropolitani

Le attività economiche informali non appaiono come una prerogativa delle aree arretrate o rurali, ma trovano notevole spazio nei luoghi simbolo del recente progresso economico: sempre più di frequente, le cosiddette *città globali* (Sassen, 1991, 2007) si mostrano come luoghi attraversati da flussi consistenti di attività informali, che costituiscono una risorsa di reddito primaria per fasce non indifferenti di popolazione. In tali contesti, le attività economiche sono molteplici e le diverse tipologie dei servizi trovano uno sviluppo marcato. L'ambito dei servizi è in particolar modo attraversato da situazioni lavorative informali e precarie, come segnala Pugliese (2009) nel suo rapporto rivolto allo stato dell'arte del lavoro nero in Italia¹⁴ (e le cui linee generali possono essere estese, seppure con le dovute cautele, allo scenario europeo). Oltre alla rilevante presenza di tratti informali presso le attività di servizio, lo studio segnala alcuni settori particolarmente toccati dal fenomeno: il commercio, i servizi alla persona, la ristorazione, le attività di *loisir*, i servizi di pulizia e di trasporto (*ivi*, pag. 8). Questi settori non sono certo i soli in cui è possibile trovare tracce di economia informale, ma essi consentono di mettere in luce alcuni ambiti lavorativi che nello spazio metropolitano trovano la loro massima espressione. Gli spazi metropolitani sono infatti attraversati da flussi di turisti o visitatori che necessitano di diversi servizi (ristorazione, ricettività, divertimento). Inoltre nelle aree urbane è altrettanto diffusa la richiesta di servizi di vario genere anche (e soprattutto) da parte della popolazione residente, come ad esempio i trasporti, i servizi di cura o la vendita al dettaglio. In tal senso, appare coerente al presente

¹⁴ Secondo tale rapporto i settori nei quali si concentra maggiormente il lavoro nero sono l'agricoltura, l'edilizia e, appunto, i servizi.

discorso fare riferimento alla ricerca svolta da Snyder in una zona di New York e rivolta ad esplorare i legami tra pratica di lavoro informale e costruzione dell'identità dei soggetti coinvolti in tali attività (Snyder, 2003). Nel corso della sua ricerca, l'autore mostra come l'East Village di New York si configuri come una periferia metropolitana in cui l'economia informale è diffusa, presentando tuttavia forme distinte:

“This area is particularly fruitful for informal economic activity involving undocumented immigrants, social economies of ethnic pockets, and sweatshop labor. Another type of informal niche flourishes in the neighborhood as well: self-employed persons offering personal services, including dog walking, tarot-card reading, and fitness training. This area includes both people wanting those services and people trying to make a living outside the regulated economy.” (*ivi*, pag. 286)

L'estratto ha il merito di mettere in luce delle forme di economia informale che vengono praticate con motivazioni distinte da parte di coloro che vi agiscono: alcune vengono intraprese in mancanza di altre soluzioni per trovare del reddito (come è il caso dei migranti senza permesso di soggiorno) attivandosi attraverso le reti informali, familiari o comunitarie; altre si alimentano grazie ad un coinvolgimento di fatto autoimprenditoriale da parte di chi s'impegna, nella più parte dei casi, a fornire servizi alla clientela. Viene inoltre sottolineato il ruolo dello spazio: l'area considerata ospita sia i lavoratori sia i beneficiari dei servizi informali realizzati in tale contesto, configurandosi come un riferimento centrale per entrambi. È quindi possibile notare come alcuni spazi metropolitani, spesso quelli dove si concentra una parte di popolazione più precaria, divengano luoghi dove l'esercizio di attività informali si costituisce come una realtà importante. Liliane Mozère, considerando tale aspetto, ha notato che:

“L'économie informelle fait se rencontrer de manière paradoxale une offre et une demande particulières. La précarité d'une frange importante de « working poor » conduit à l'apparition de demandes que le marché formel (en matière de gardes d'enfants, de biens de consommation entre autres) ne peut satisfaire. À l'autre bout de l'échelle sociale, Saskia Sassen montre, à propos des villes globales (1999), que la présence d'une nomenclature financière mondiale en leur sein crée des besoins spécifiques de main d'œuvre : main d'œuvre flexible, adaptable, à la demande (...). Ces demandes créent des « niches » d'emplois pour des travailleurs de l'économie informelle, des opportunités qui créent une attraction pour une offre de main d'œuvre adaptée à cette demande.”¹⁵

¹⁵ “L'economia informale consente di far incontrare in maniera paradossale un'offerta ed una domanda particolari. La precarietà di una parte considerevole dei “working poor” porta all'apparizione di domande che il mercato formale (come nei casi della custodia di bambini o dei beni di consumo) non può soddisfare. Dall'altra estremità della scala sociale, Saskia Sassen mostra, a proposito delle città globali (1999), la presenza di una nomenclatura finanziaria mondiale che crea dei bisogni specifici di manodopera: flessibile adattabile e a richiesta (...). Queste domande creano delle “nicchie” di lavoro per dei lavoratori dell'economia informale, delle opportunità che creano un'attrazione per

(Mozère, 2007, pag. 139)

Una visione siffatta ha il merito di mettere in relazione ambiti diversi che sono tuttavia in contatto tra loro nell'attuale quadro dell'economia dei Paesi avanzati. Le condizioni di precarietà diffusa e la crescita di situazioni di *deregulation* nel mercato del lavoro offrono uno scenario dove non è certo inusuale imbattersi in “nicchie” (seguendo la terminologia di Mozère) con notevole presenza di attività informali. L'autrice mette anche in relazione la continuità che è possibile riscontrare tra le tendenze del mercato volte a ricercare lavoratori sempre più flessibili e disposti ad accettare condizioni di lavoro spesso particolarmente gravose, e le azioni delle imprese disponibili ad accettare legami con forme di economia informale dove è comune la presenza di condizioni lavorative precarie, talvolta persino degradanti. È così possibile notare una sorta di “movimento verso il basso” in cui i lavoratori più precari presenti nel mercato formale divengono a loro volta dei fornitori di lavoro, spesso informale, per poter così accedere a servizi altrimenti al di fuori della propria portata. Il ricorso all'economia informale può dunque avvenire da parte di un “pubblico” variegato: sia da parte delle imprese desiderose di massimizzare i propri guadagni e disporre di manodopera il più duttile possibile, che anche proprio da parte dei *working poor*.

Accanto a ciò è possibile sottolineare come nell'attuale contesto economico è anche comune il ricorso a forme parziali di economia informale delle imprese (formali) nei confronti dei propri dipendenti, ad esempio attraverso la consuetudine di quote di lavoro svolte e retribuite in maniera informale. Tale situazione non è particolarmente legata ad un contesto di difficoltà o congiuntura temporale, ma si configura come una pratica ricorrente dell'impresa per massimizzare i propri guadagni (Williams, 2009).

Concentrandomi sui contesti metropolitani, si può sottolineare come essi siano territori dove la disoccupazione è spesso cospicua e dove tende a esserci una concentrazione maggiore di soggetti in situazioni lavorative irregolari. Secondo un rapporto ILO gli alti tassi di disoccupazione non sono appannaggio delle sole metropoli dei Paesi non avanzati, in quanto l'Europa stessa si confronta ormai da tempo con soglie di disoccupazione oltre il 10% e territori, come le metropoli appunto, dove tali fenomeni sono più marcati (ILO, 1996). Tali contesti sono stati in più occasioni oggetto di ricerca (Péraldi, 1996; Kesteltoot e Meert, 1999; Ram *et al*, 2007), al fine di mostrare le sfaccettate dinamiche con cui si articola il lavoro “informale”. Esse sono (spesso) sede di una concentrazione d'impresе, che contribuiscono ad alimentare e dinamicizzare un mercato del lavoro che consta numerose attività, sia formali che un'offerta di manodopera adatta a questa domanda.” (*trad. mia*).

non. Le attività lavorative informali sono presenti sia negli spazi dei quartieri popolari, ma anche negli ambiti legati al lavoro dei cosiddetti “colletti bianchi” (Pons, 2006). Negli spazi metropolitani agiscono numerose realtà lavorative iscritte nell’economia informale che costituiscono una vera e propria risorsa, occupazionale e monetaria, in un contesto dove risulta complicato l’accesso (formale) al mercato del lavoro e l’ottenimento di quote di reddito (Lepoutre, 1997; Bourgois, 2002; Venkatesh, 2006; Wacquant, 2007; Tafferant, 2007). Tali spazi concentrano molte attività proprie dell’economia informale: offerte di lavoro e pratica di servizi senza autorizzazioni, un intricato tessuto di favori e scambi aventi retribuzioni monetarie o di beni di consumo, una diffusa pratica di attività anche (micro)criminali (come lo spaccio di droga). Gli spazi metropolitani risultano particolarmente propizi allo sviluppo di attività lavorative peculiari dell’economia informale proprio per la presenza di un contesto sociale denso in cui reti di conoscenza e collaborazione alimentano le attività, fornendo consenso, complicità e partecipazione alla realtà informale. Lo scenario quotidiano presente in queste porzioni di tessuto metropolitano è dunque composto da un mosaico d’interazioni tra abitanti, lavoratori e coloro che intendono usufruire dei beni e servizi disponibili. A costituire il volto peculiare di queste zone metropolitane è proprio questa dimensione sociale dello scambio, che avviene attraverso relazioni di conoscenza, fiducia o rischio, iscritto nelle consuetudini dell’economia informale più che descritto dalle normative delle prescrizioni istituzionali.

La realtà sociale dove si esprimono le attività lavorative dell’economia informale è quindi radicata all’interno di territori specifici, come possono essere considerati i quartieri popolari presenti nel tessuto metropolitano ed aventi un peculiare mercato del lavoro e un reticolo di variegata attività economiche. Una siffatta visione del contesto sociale e del territorio dove avvengono le attività dell’economia informale contribuisce ancora una volta a sottolineare i profondi limiti della visione puramente dualista dell’economia informale come nettamente separata da quella formale (Hart, 1973; De Soto, 1989; Kus, 2010). La concentrazione di popolazione e la generalizzazione delle condizioni di crisi economica spingono sempre più persone che non trovano un lavoro, o l’hanno perduto, a cercare delle soluzioni alternative per riuscire a mantenersi. In questo senso, l’economia informale diventa un terreno di possibilità per coloro che, esclusi o espulsi dal mercato del lavoro formale, cercano altrove forme di reddito o la valorizzazione delle proprie capacità. Peraltro, come già detto, il fatto che un’attività sia informale non significa che sia nettamente distinta da una formale.

Considerando il caso dei lavoratori migranti *sans papier*¹⁶ nel contesto parigino, Jounin (2008) ha infatti evidenziato come nel medesimo cantiere edile, a svolgere le stesse manovre potevano trovarsi uno accanto all'altro un lavoratore assunto regolarmente e uno senza documenti (dunque con un contratto “falso” o semplicemente inesistente).

Tuttavia è molto più frequente che le attività informali avvengano in condizioni diverse, e con standard più modesti, rispetto a quelle, simili, svolte nel mondo formale: il prezzo di commercio di beni e servizi prodotti nell'economia informale è più basso, anche come forma di attrazione dei clienti, non potendo offrire le medesime garanzie (normative, *in primis*) che si incontrano nell'economia “ufficiale”. Le attività svolte in un contesto informale, infatti, avvengono attraverso una disponibilità di risorse sovente scarsa. I clienti ne sono attirati in particolare per beneficiare dei vantaggi del prezzo minore con cui tali attività sono offerte sul mercato. Diviene così indispensabile accettare le ineluttabili imperfezioni che accompagnano tali attività, visto le condizioni precarie in cui avvengono e la non sempre adeguata professionalità di chi le pratica.

Si può inoltre ricordare come per alcune categorie sociali esistano delle forme di discriminazione particolarmente penalizzante che si amplificano nell'economia informale: le donne vedono mantenute ed accresciute le asimmetrie di retribuzione e condizioni di lavoro che esistono nel mondo formale (Weber, 2006), mentre un esempio particolarmente crudo di sfruttamento è offerto dal caso dei migranti, soprattutto quelli senza permesso di soggiorno, che accettano condizioni di lavoro nero anche a condizioni semiservili (Pugliese, 2009; Mangano, 2009; Perrotta e Sacchetto, 2012). I migranti senza permesso di soggiorno costituiscono infatti un gruppo sociale che non ha alcuna alternativa al lavoro nell'economia informale, in quanto la mancanza di un titolo per poter legalmente restare nel Paese dove risiedono impedisce loro ogni altra possibilità. Proprio questi lavoratori sono esposti alle peggiori condizioni di lavoro non avendo alcuna forma di tutela e essendo disponibili (e spesso di fatto obbligati) ad accettare condizioni particolarmente penalizzanti (Dal Lago, 1999).

Tutte le attività che agiscono nel contesto dell'economia informale sono tuttavia contraddistinte dalla presenza di notevoli limitazioni. Il lavoro nell'economia informale si confronta infatti con la ricorrente presenza di condizioni limitanti e potenzialmente rischiose per la salute. Secondo l'Organizzazione Internazionale del Lavoro che si è occupata di stilare i rischi più gravi, essi sono *in primis* la mancanza di sicurezza per la continua possibilità di un licenziamento arbitrario, l'impossibilità di valorizzare le proprie competenze, le possibilità di

¹⁶ Si userà tale termine come sinonimo dell'espressione “senza permesso di soggiorno”.

infortuni e malattie, la mancanza della certezza di un reddito ed, infine, l'impossibilità di rivolgersi a dei sindacati per far valere i propri diritti (ILO, 2002). Ad essi è opportuno aggiungere il costante rischio d'incolumità fisica, in quanto l'agire in condizioni informali implica anche una mancanza del rispetto della legislazione di sicurezza e, più concretamente, una ridotta attenzione verso forme di prevenzione e d'investimento in strumentazioni e dotazioni che possano ridurre la pericolosità insita nelle attività lavorative.

Nel descrivere le modalità lavorative all'interno di attività parte dell'economia informale ci si confronta con realtà in cui le condizioni di lavoro avvengono incuranti delle normative della legislazione del lavoro (sicurezza, orari, riduzione della penibilità) ed espongono gli attori a notevoli rischi alla salute e alla propria incolumità.

In queste pagine si è voluto sottolineare la presenza e la diffusione di un articolato tessuto di attività economiche informali che agiscono nel territorio metropolitano, pienamente iscritte nel contesto sociale specifico di questi luoghi e offrendo possibilità di guadagno grazie al coinvolgimento in attività lavorative che sono però esposte a condizioni d'incertezza consistente.

1.4. Forme di coinvolgimento nell'economia informale

Fino ad ora ho indirizzato lo sguardo alla rassegna delle varie interpretazioni teoriche rivolte all'economia informale che ha consentito di mostrare come la presenza di tale fenomeno si iscriva pienamente anche nel tessuto delle metropoli europee, manifestandosi in numerosi settori professionali e creando un bacino di relazioni e di scambi articolato e diffuso. Ora intendo presentare alcune caratteristiche che accompagnano l'esercizio di attività lavorative nell'economia informale. In particolare mi rivolgerò ad alcuni aspetti che ne indicano gli obiettivi, gli ostacoli con cui confrontarsi e le opportunità che si possono cogliere a partire dall'impegno in attività di tale genere. L'obiettivo è concentrarsi sulle modalità concrete del lavoro e le forme di coinvolgimento alle attività dell'economia informale.

Il ricorso all'economia informale avviene per una molteplicità di motivazioni, non solamente quelle legate alla mancanza di reddito: può essere conseguenza della volontà di "arrotondare" gli introiti di un lavoro formale, oppure per svolgere un'attività che richiede notevoli investimenti prima di poter essere intrapresa nel contesto formale. In questo contesto, sono in gioco anche le temporalità: a volte si lavora nell'economia informale per un tempo limitato, per cominciare e consolidare i propri progetti, oppure in quanto soluzione "tampone" aspettando

l'occasione di trovare un lavoro regolare; in altre situazioni l'attività informale costituisce invece un orizzonte di ampio respiro divenendo anche fonte d'identificazione e di gratificazione. Laé (1989), nella sua ricerca indirizzata alla pratica del lavoro nero, incontra diversi profili di lavoratore dell'economia informale: da colui che svolge il *petit noir* (una piccola porzione di lavoro irregolare) a quello che l'autore con sottile ironia chiama *all black*, facendo riferimento alla completa dipendenza di questi soggetti dall'esercizio di attività "informali". Gran parte delle attività economiche informali, tuttavia (se si escludono quelle che vengono anche chiamate "criminali), non sono affatto clandestine: gli attori non cercano di nascondersi o di mantenere estrema segretezza sulle proprie faccende. Ad esempio Laé (1989) ha mostrato come i giornali gratuiti di piccoli annunci si rivelino un metodo efficace per avere un'idea delle persone che svolgono attività lavorative iscritte nell'economia informale. Questo espediente illustra come vi sia una diffusione di attività informali e di come esse vengano pubblicizzate in maniera visibile e riconoscibile. Inoltre, tale iniziativa lascia intendere che per i clienti il ricorso a tali forme lavorative viene percepito come una situazione ordinaria. In molti casi, infatti, la pratica di tali lavori si svolge esposta a sguardi di persone esterne, vicini di casa oppure coloro che ne condividono gli spazi di esecuzione. La familiarità alla vista e al ricorso a questo tipo di attività lavorative, ha la capacità di renderle parte del paesaggio ordinario del mondo sociale in cui avvengono. Questa situazione motiva il fatto che in molti casi lo svolgimento di attività informali non attiri su di sé una condanna morale severa (Snyder, 2003; Venkatesh, 2006; Tafferant, 2007). Spesso, quando le attività lavorative informali sono svolte in spazi giudicati come non particolarmente sensibili e/o al centro della tutela dalle istituzioni (quali i centri storici, i principali assi di circolazione, le zone turistiche), non appare così frequente la volontà di sanzionarle, talvolta nemmeno moralmente. Possono, al contrario, venire considerate come un'opzione legittima a cui indirizzarsi in caso di bisogno.

In questo contesto emergono dunque differenti forme di coinvolgimento nelle attività dell'economia informale mettendone in luce i limiti e le opportunità ad esso legate. Nelle attività informali si incontra una presenza di aspetti peculiari legati all'imprenditorialità, nonostante abbiano un ruolo spesso modesto. Tra questi si può citare l'apertura di nuovi mercati, la concorrenza e la pratica di forme organizzative particolarmente flessibili. Accanto a ciò, trovano posto le attività informali che hanno come proprio orizzonte una forma di "economia di sussistenza". Alcuni autori hanno infatti declinato molte forme lavorative dell'economia informale come appartenenti ad una economia di sussistenza (Laé e Murad, 1985; O. Castel, 2006; Créteineau, 2007), indicando così un insieme di attività lavorative che

hanno come orizzonte comune il raggiungimento di una soglia minima di reddito per coloro che le intraprendono. In questi casi l'economia informale offre dunque la possibilità di guadagnare del denaro in un contesto sovente ostico, permettendo così di attivare dei circuiti lavorativi e relazionali che possono permettere di trovare le risorse necessarie alla sopravvivenza (Favreau, 2004). Péraldi (1996) si inserisce in questo filone, indicando una serie di pratiche lavorative che consentono di ottenere delle risorse al fine di garantire la propria sussistenza. La sua analisi è maturata rivolgendosi ai quartieri popolari di due centri urbani:

“De quels revenus vivent, ou plutôt survivent, les populations des quartiers dits défavorisés ? (...) un complexe d'échanges et d'activités productives fondé sur l'extension de liens sociaux interactifs, constitue désormais une part non négligeable de l'économie des banlieues. Des services à domicile à la vente de produits d'occasion ou bas de gamme, sur des marchés licites ou sous le manteau; des commerçants installés aux modestes “fourmis”, migrants jeunes et vieux qui rentabilisent leurs retours et vacances aux pays en se chargeant de marchandises qu'ils revendent là-bas; du vendeur à la sauvette aux petits entrepreneurs : autant d'activités que l'on confond généralement sous la forme univoque de trafics clandestins, sans s'interroger sur le fait qu'elles constituent d'abord un mode d'implication “par le bas” dans la sphère économique. L'enjeu n'y est pas la recherche d'emploi telle que se la représentent souvent les nantis, calquée sur le modèle industriel (poste fixe - compétence spécialisée - salaire indexé). Qu'il s'agisse du troc, de l'échange de services, de la vente ou revente de produits hors marché, l'enjeu est plutôt de générer des circulations monétaires et dégager des liquidités dans des mondes sociaux qui en sont normalement dépourvus.”¹⁷ (Péraldi, 1996, pag. 2)

In questo estratto, Péraldi illustra il ruolo cruciale rivestito dalle attività informali all'interno delle periferie metropolitane, come nel caso di Tolosa e Marsiglia. La sua analisi mette in luce come in questi territori, in cui le difficoltà economiche sono molto presenti e il mercato del lavoro funziona molto più attraverso accordi che sul reclutamento formale, le varie forme di economia informale e la conseguente possibilità d'introiti finanziari permettono la circolazione di denaro in ambienti particolarmente svantaggiati.

¹⁷ “Di quale reddito vivono, o piuttosto sopravvivono, gli abitanti dei quartieri detti problematici? (...) un insieme di scambi e di attività produttive fondate sull'estensione di legami sociali interattivi, costituisce ormai una parte non secondaria dell'economia nelle *banlieue*. Dai servizi a domicilio alla vendita dei prodotti d'occasione o a basso prezzo, su dei mercati leciti o in nero; dai commercianti stabili ai modesti venditori al dettaglio di sostanze illecite, migranti giovani o vecchi che valorizzano i loro ritorni o le vacanze “al paese”, caricandosi di merci che rivenderanno laggiù; dal venditore abusivo al piccolo imprenditore: tutte attività che confondiamo generalmente considerandole in forma univoca parte dei traffici clandestini, senza interrogarci sul fatto che costituiscono intanto una forma di implicazione “dal basso” nella sfera economica. La questione non è la ricerca di un posto di lavoro come se la rappresentano generalmente le persone che già l'hanno, (*una ricerca*) legata al modello industriale (posto fisso, competenze specialistiche, salario stabile). Che si tratti del baratto, dello scambio di servizi, della vendita o rivendita di merci fuori mercato, l'obiettivo è piuttosto di generare delle circolazioni monetarie e far scaturire delle liquidità in mondi sociali che ne sono spesso privi” (*trad. mia*).

L'economia informale, come visto nelle ricerche focalizzate sui contesti metropolitani, è massicciamente presente in quelli che possono essere qualificati come quartieri popolari (Kesteltoot e Meert, 1999; Williams e Windbank, 2002; Venkatesh, 2006; Williams, 2006; Tafferant, 2007). In questi spazi il ricorso a tali attività informali si interseca anche con il ruolo rivestito dalle forme di integrazione al reddito e di aiuto finanziario erogate dallo stato sociale, laddove presenta dispositivi che influenzano le disponibilità monetarie delle persone in difficoltà. È infatti frequente che la partecipazione ad attività economiche informali venga influenzata dalla scelta, o necessità, di cumulare delle forme di sostegno al reddito¹⁸ con gli introiti che possono derivare dal lavoro informale. Il rapporto con il *welfare state* è un aspetto importante per coloro che si trovano a lavorare nelle attività informali, per le possibilità di ottenere aiuti monetari o di altro genere¹⁹, ma anche per il rischio di subire delle sanzioni al seguito di controlli contro le frodi (Williams, 2004; Laé e Murad, 2011). I dispositivi sociali hanno effetti all'interno del contesto del mercato del lavoro informale poiché in alcuni casi matura una tendenza a permanere all'interno di tale contesto proprio per evitare di perdere i benefici erogati dallo stato sociale (Benarrosh, 2003; Burgi, 2006). In altre situazioni, invece, il ricorso alle istituzioni sociali da parte dei lavoratori attivi nell'economia informale viene giudicato come umiliante e/o fraudolento e dunque evitato (Laé, 1989; Tafferant, 2007).

L'economia informale offre così una serie di possibilità per coloro che vivono in situazioni di difficoltà d'accesso e permanenza nel mercato del lavoro formale. Attraverso delle attività informali, infatti, ci si può improvvisare imprenditore per qualche tempo, magari per un progetto limitato oppure offrendo la propria collaborazione in un'impresa commerciale gestita da altri. Questa situazione permette così di praticare forme di apprendistato o sperimentazione di realtà lavorative o imprenditoriali, altrimenti difficilmente accessibili²⁰ (Williams, 2006; Galemba, 2008; Bureau e Fendt, 2010). Nasser Tafferant (2007), nella sua ricerca etnografica svolta nella *banlieue* parigina e interessata ai giovani che agiscono come commercianti (d'abiti di marca contraffatta, di oggetti rubati, di vestiti a basso prezzo o di droghe leggere) nell'economia informale, ha mostrato come si formino dei profili diversi di “giovane

¹⁸ Queste iniziative sono in molti casi previste per i disoccupati e per coloro che sono senza un impiego. Coloro che sono rimasti senza lavoro possono beneficiare di un reddito erogato a seguito del loro licenziamento fino a che non trovano altro impiego (o quando il dispositivo si esaurisce). Altri invece, privi di un lavoro, possono ricevere degli aiuti monetari come il reddito minimo o altri sussidi di questo tipo non legati direttamente a precedenti attività lavorative.

¹⁹ Contributi per l'affitto, coperture sanitarie, riduzioni per trasporti e altri sconti variegati.

²⁰ Per avere un'idea, seppur limitata dell'ampiezza del fenomeno della permeabilità tra imprenditoria informale e creazione d'impresa nel contesto formale si possono citare le stime raccolte da Abdelnour nel caso della metropoli parigina, secondo la quale il 49,1% dei creatori d'impresa che si sono rivolti all'associazione *Alpha* di sostegno e promozione dei piccoli imprenditori proviene da precedenti esperienze nell'economia informale (Abdelnour, 2009, pag. 1280).

businessman”, a seconda del grado di integrazione negli ambienti di vendita o delle possibilità di estendere e rendere redditizio il proprio mercato. Tafferant sottolinea infatti le distinzioni che emergono tra i giovani studenti universitari che si esercitano nel business informale e hanno spesso anche progetti imprenditoriali seri (e legali), e i giovani precari che, rimanendo legati al proprio territorio di riferimento, si attivano essenzialmente per trovare regolarmente del denaro per vivere secondo i loro bisogni. L’analisi risulta interessante poiché consente di mettere in luce come la considerazione di altri attori (in questo caso genitori e amici) rispetto al *business* sia di tolleranza, giudicandolo una sorta di apprendistato imprenditoriale:

“Pour avoir fait leurs preuves de marchands sérieux auprès des membres commerçants de leur famille (...) les étudiants-*businessman*, aux yeux de leurs parents, sont des adultes dans le système. Dans le système scolaire, tout d’abord, au regard de leur réussite. Dans le système du marché du travail ensuite, lorsqu’ils ne font jamais éprouve d’oisiveté et qu’ils participant à l’économie familiale à leur façon. Dans le « système » du *business* (...), enfin, parce que ont toujours pris soin de jamais s’attirer des ennuis avec la police ou avec d’autres marchands souterrains. À l’inverse de représentations d’une existence marginalisée apparentée à une vie de désordre, leur pratique illégale s’inscrit parfaitement dans une vie « posée » où tout à l’air de se passer normalement.”²¹ (Tafferant, 2007, pag. 108)

Questo estratto di una ricerca che aveva come obiettivo peculiare quello di tracciare dei profili di giovani impegnati nelle attività informali (il *business* appunto), ha il merito di far emergere l’accettazione sociale diffusa di alcune di queste attività (quelle di commercio ad esempio, contrapposte però allo spaccio) all’interno dei contesti sociali dove vengono praticate e di come queste vengano considerate coerenti ad una certa etica del lavoro. Dare prova di impegno, onestà e abilità nello schivare i guai del commercio nell’economia informale è una “palestra” che viene riconosciuta in quanto tale, magari anche da familiari e/o commercianti, permettendo di sperimentare in prima persona attività che si potrebbero, in un secondo momento, voler intraprendere. Viene inoltre evidenziato come il volume d’affari che è legato a queste attività di commercio “informale” sia di entità modesta, non consentendo introiti monetari su larga scala. La questione della “scala” del livello organizzativo delle attività inserite nell’economia informale non è infatti secondario. Nella gran parte dei casi si tratta di lavori che hanno introiti modesti o commerci il cui volume d’affari è circoscritto alla

²¹ “Per aver dato prova di essere commercianti seri presso i membri della propria famiglia (...) gli studenti-*businessman*, sono (*considerati*) agli occhi dei loro genitori come degli adulti nel sistema. Nel sistema scolastico *in primis*, visto che sono riusciti (*a studiare*). Ma anche nel sistema del mercato del lavoro, visto che, non dando mai prova di essere sfaccendati, contribuiscono a modo loro all’economia familiare. Infine, nel “sistema” del *business*, perché hanno dato prova di non attirarsi mai problemi con la polizia o con altri commercianti sotterranei. Al contrario delle rappresentazioni di un’esistenza marginalizzata legata ad una vita di disordine, la loro pratica illegale si iscrive perfettamente in una vita tranquilla, dove tutto ha l’aria di trascorrere normalmente.” (*trad. mia*).

sussistenza, ma che raramente consentono un accumulo tale da permettere ulteriori investimenti. In questo senso, dalle ricerche emerge come nei quartieri popolari la più parte delle attività che rientrano nell'economia informale si pongono come orizzonte quello della sussistenza più che l'accumulazione di capitale (Fargeau, 2004; O. Castel, 2006).

Colin Williams (2004, 2006) ha concentrato la sua attenzione sulle competenze imprenditoriali messe in luce dal lavoro nell'economia informale, per cercare di sottolineare come non vi sia solo dello sfruttamento dei lavoratori, ma trovano spazio anche numerose iniziative creative e dinamiche di azione imprenditoriale, che nascono, crescono e spesso rimangono all'interno delle dinamiche proprie dell'economia informale (Williams, 2006). La sua ricerca ha consentito di evidenziare le iniziative di autoimpresa che emergono nel "sottobosco" dell'economia informale per poi, in caso di successo, trasbordare nell'orizzonte formale. Questo approccio mostra un'ulteriore traiettoria che contribuisce alla porosità dei contesti di economia formale ed informale e ad articolare lo sguardo di analisi verso attività lavorative che possono acquisire forme differenti coinvolgendo sia il lavoratore sfruttato senza contratto all'interno di un'impresa "clandestina", sia il piccolo imprenditore che avvia la propria attività in maniera informale prima di tentare di regolarizzarsi e affrontare l'iscrizione alle regole istituzionali del mercato.

L'intreccio con l'economia formale è costante: si commerciano merci provenienti dal mercato formale poi re-indirizzate (in varie modalità, lecite e meno lecite) nelle reti informali²²; si lavora all'interno dei meccanismi di subappalto che delegano a lavoratori irregolari parti della produzione ricevuta in commissione; si vendono oggetti contraffatti sfruttando l'attrattività dei loro rispettivi marchi. In questo senso, molte attività informali posseggono delle caratteristiche legate alle organizzazioni economiche più stabili e formali (come l'avere dei fornitori o dei clienti non occasionali), capaci così di generare occupazione e reddito. Queste stesse attività, tuttavia, si configurano anche come realtà economica di entità modesta, indirizzata più che altro a sviluppare delle strategie di sopravvivenza. Questo tipo di economia è orientata il più delle volte alla sussistenza e si compone di numerosi arrangiamenti: abilità nell'organizzarsi e districarsi nell'uso degli aiuti sociali, oppure il frequente impiego delle risorse relazionali che si hanno a disposizione mobilitando i propri contatti per ottenere favori, ingaggi lavorativi o denaro (Hainard e Ischer, 2007).

La questione economica, infatti, occupa solamente una parte delle preoccupazioni degli

²² Alcuni esempi possono essere infatti la vendita di merci di lusso (profumi, abbigliamento sportivo e/o di marca...) a prezzi minori del dettagliante, grazie ad accordi particolari con fornitori o al recupero in maniera più o meno lecita (campionario "caduto" dal camion, furti, sconti speciali, grossi acquisti per avere prezzi più bassi...) e venduti senza licenza nei quartieri popolari attraverso il passaparola, porta a porta o in maniera discreta.

attori dell'economia informale, che sono pienamente immersi in un reticolo sociale di relazioni, di collaborazioni e disponendo di una sorta di complicità di coloro che sono a conoscenza della loro attività. I lavori "informali" sono dunque pienamente iscritti nella dimensione sociale del territorio metropolitano, sono svolti in maniera discreta ma non certo invisibile e coinvolgono spesso molte più persone rispetto a coloro che vi sono direttamente ingaggiati. Il circuito delle attività informali vede molto spesso una partecipazione non marginale degli abitanti, che si costituiscono spesso come una sorta di "mercato interno": la circolazione di beni e servizi è infatti molte volte orientata a soddisfare e rispondere ad una domanda proveniente dai medesimi spazi urbani (Latouche, 1993).

Questa situazione non è per nulla scontata, in quanto la partecipazione ad un'attività illecita potrebbe implicare la necessità di svolgerla in segreto, o quantomeno lontano dai luoghi dove si risiede: è questo ad esempio il caso dei giovani venditori ambulanti di cibo latinoamericano a Los Angeles, che si allontanano dai propri quartieri di residenza per trovare un mercato più redditizio e per non essere obbligati a rivelare la natura del proprio lavoro a molti dei propri coetanei (Estrada e Hondagneu-Sotelo, 2010). Altri autori (Williams e Windebank, 2002; Tafferant, 2007) che hanno considerato gli spazi urbani europei hanno però sottolineato l'esistenza di un mercato interno alimentato dalle attività informali che mescolano in maniera continua la loro componente più prettamente economica e imprenditoriale agli aspetti prettamente relazionali, composti da amicizie, favori, servizi a conoscenti o membri della propria comunità; tutti elementi che non seguono per forza le regole proprie del commercio formale. Hainard e Ischer, appoggiandosi a loro volta a Laé (1991), evidenziano in maniera puntuale alcuni degli aspetti più sensibili che è possibile ritrovare nella componente più relazionale che alimenta il circuito dell'economia informale nei quartieri popolari e che si basa sulla fiducia e la negoziazione, più che sulle garanzie giuridiche:

“Entrent en jeu également des éléments tels que la considération sociale, la complicité et la protection, tandis que l'absence d'attestation de salaire renforcerait les rapports en face-à-face et, par extension, la solidarité. (...) Les réseaux informels ont tendance à privilégier la relation interpersonnelle à la relation marchande : dans le secteur informel, “on préfère faire un prix à la tête du client” (Laé, 1991 : 28). L'auteur va même plus loin en intégrant les notions de sentiment et d'affect dans son analyse, notions paralysant le simple calcul coût/bénéfice et remettant largement en question les théories économiques qui réduisent toutes les activités informelles sur un strict plan comptable.”²³ (Hainard e

²³ “Entrano ugualmente in gioco degli elementi come la considerazione sociale, la complicità e la protezione, così l'assenza di certificati di retribuzione rafforza i rapporti faccia a faccia e, più generalmente, la solidarietà. Le reti informali hanno la tendenza a privilegiare la relazione personale a quella mercantile: nel settore informale, “si preferisce fare un prezzo a seconda della faccia del cliente” (Laé, 1991: 28). L'autore si spinge più lontano integrando le nozioni dei sentimenti e dell'affetto nella sua analisi, un concetto che interrompe il semplice calcolo costi/benefici e rimettendo

Ischer, 2007, pag. 22)

Queste considerazioni confermano la tendenza alla descrizione del contesto dell'economia informale come un terreno attraversato da dinamiche sociali e relazionali fondamentali per la continuità dei lavori e delle attività che qui si svolgono. I rapporti con i clienti sono regolati da consuetudini che traggono la loro importanza dalla prossimità, la familiarità e la condivisione di medesime situazioni esistenziali, prima ancora che lavorative. In questi luoghi è consuetudine diffusa lo scambio di favori attraverso delle relazioni di servizio legate allo svolgimento di lavori: si pensi ad esempio alla custodia condivisa di minori svolta in maniera autorganizzata, oppure in cambio di piccoli compensi offerti a vicini e conoscenti (Mozère, 2007). Inoltre, le competenze professionali possono divenire un'occasione per degli scambi non monetari ma di beni o servizi con altri, come può essere il retribuire con delle merci un conoscente che svolge una piccola riparazione (Laé e Murad, 2011). In un contesto sociale siffatto, la logica che guida le azioni degli attori è basata sui rapporti di conoscenza, di rispetto o di comprensione della situazione dell'altro, più che essere normata da regole fisse. In questo senso è molto comune la pratica degli accordi, siano essi dei debiti monetari o morali, o prezzi di "favore" proposti a persone che si considerano interessanti al fine di rafforzare i legami di collaborazione. Le reti sociali, che costituiscono un patrimonio inestimabile per gli attori dell'economia informale, possono costituire una risorsa preziosa per evitare l'isolamento, avere degli appoggi e, in caso, delle complicità all'esercizio dell'attività. Tuttavia, esse possono anche costituire un limite all'ottenimento di grandi guadagni, proprio perché le relazioni devono essere intrattenute seguendo logiche non puramente ispirate alla razionalità economica (Tafferant, 2007; Weber, 2009).

Lavorare nell'economia informale significa impegnarsi in attività lavorative che possono essere molto diverse tra loro, oscillando tra la saltuaria pratica di un lavoro senza autorizzazioni per pochi euro, alla gestione di un'attività di fatto imprenditoriale, sebbene non dichiarata ufficialmente. In quest'ottica, la pratica del lavoro nell'economia informale si mostra profondamente inscritta nel contesto, relazionale, sociale ed economico nel quale opera, offrendo agli attori che l'intraprendono la possibilità di sperimentare iniziative utili per la propria continuità lavorativa oltre che a doversi confrontare con consistenti difficoltà ed incertezze. In un contesto siffatto il tessuto relazionale è fondamentale per lo svolgimento delle attività e ciò si mostra chiaramente anche nel territorio metropolitano che è stato considerato con maggiore attenzione. Accanto alla questione delle reti sociali si evidenzia

in discussione le teorie economiche che riducono tutte le attività informali al solo piano contabile".

anche l'importanza dell'accettazione e della complicità che, di fatto, viene attribuita a tali attività da parte degli attori che a vario titolo ne sono a conoscenza e/o vi ricorrono in quanto lavoratori o clienti.

Conclusioni

Nel corso di questo capitolo mi sono confrontato con le differenti correnti teoriche che hanno considerato l'economia informale, con l'obiettivo di esplicitare le forme in cui si può analizzarne il perimetro, la definizione e l'articolazione tra economia informale e formale. Ho inoltre considerato come le attività informali si esprimano all'interno dello spazio metropolitano europeo, mostrando variegata modalità di coinvolgimento a queste forme di lavoro. In questo quadro, la diffusione di una precarietà esistenziale all'interno del mercato del lavoro europeo (Gallino, 2007; Ross, 2009; Standing, 2011; Armano e Murgia, 2012), contribuisce nel rendere più intenso l'intrico e le relazioni tra economia informale e formale. La distanza tra le condizioni di lavoro nelle diverse sponde dell'economia (formale ed informale) tende a ridursi rendendo più frequente il passaggio da una all'altra, così come rende diffuse le condizioni d'incertezza ed insicurezza, non confinate solamente all'ambito "informale".

Lo sguardo rivolto alle dinamiche che caratterizzano il lavoro nell'economia informale considererà così il denso intreccio di relazioni sociali, relazioni fiduciarie e forme di accordo (anche estemporaneo) attraverso cui esso si articola. La dimensione relazionale e sociale, con le sue consuetudini e regole di rispetto e fiducia reciproca, si mescola con quella prettamente economica, mettendo in evidenza un *continuum* che viene a crearsi tra l'agire sociale e quello economico quale caratteristica centrale degli scambi che avvengono nello scenario informale. La pratica del lavoro nel contesto dell'economia informale si mostra così pienamente inscritta nel tessuto sociale dove avviene, esponendo tuttavia l'attore a rischi continui, sia per la propria salute e sicurezza, sia per ciò che concerne la continuità dell'attività, perennemente sospesa tra il rischio d'intervento repressivo o della venuta meno delle condizioni che ne permettono lo svolgimento.

Lo studio dell'economia informale attraverso un'attenzione rivolta alle pratiche lavorative che vengono messe in atto dagli attori coinvolti in tali attività appare così stimolante per ricostruirne lo scenario sociale di svolgimento e superare così le visioni "riduzioniste" che sono state spesso rivolte al contesto dell'economia informale da parte delle scienze sociali.

Lungi dall'essere un semplice "residuo" del mercato ufficiale, tali attività lavorative mostrano una propria specificità ed una ricchezza di modi di coinvolgimento degli attori e di soluzioni relazionali per il loro svolgimento. Sia le diverse scuole di pensiero a cui si è fatto riferimento (dualista, strutturalista e legalista), che la polarizzazione del dibattito volto a stabilire le precise frontiere del contesto informale, rischiano di trascurare le potenzialità associate ad uno sguardo rivolto alle pratiche lavorative quotidiane e alle forme di coinvolgimento nell'economia informale. Attraverso una minuta considerazione di tali aspetti è infatti possibile ricostruire il tessuto relazionale nel quale le attività dell'economia informale sono iscritte e considerare le forme d'azione e di creazione che accompagnano la realizzazione del lavoro, perennemente confrontato ad ostacoli ed imprevisti. In questo modo le attività dell'economia informale non saranno considerate come una sottocategoria di altre forme lavorative frutto di una distorsione del mercato del lavoro, ma si possono analizzare come aventi una propria specificità e in quanto realtà lavorativa capace di trovare uno spazio peculiare nel contesto metropolitano.

Queste considerazioni si inscrivono nella scia delle riflessioni che sono già state formulate da alcuni autori che si sono rivolti al contesto dell'economia informale esplorandone la dimensione microsociale e soffermandosi su contesti specifici per ricostruire le modalità lavorative quotidiane (Laé, 1989; Bourgois, 2002; Venkatesh, 2006; Tafferant, 2007; Weber, 2009; Coletto, 2010).

Queste ricerche hanno dimostrato la ricchezza e le potenzialità di un'analisi focalizzata all'economia informale che non si limiti alla considerazione di tale contesto lavorativo come una parte "residuale" del mercato ufficiale, oppure limitandosi ad esplicitare le forme di violazione delle norme che avvengono quotidianamente in tale contesto. Ciò che è possibile rintracciare è l'intricato insieme di relazioni tra il terreno dell'economia informale e quello del contesto in cui avvengono tali attività: esse appaiono dunque *embedded* nel più ampio mondo sociale in cui vengono praticate, con numerose connessioni con vari attori e con altre attività economiche ugualmente presenti in tale scenario.

Volgersi così all'economia informale attraverso uno sguardo rivolto alle pratiche lavorative può rivelarsi stimolante per considerare un contesto lavorativo spesso analizzato anche per il suo "essere esotico", tralasciando le potenziali aperture concettuali più generali che la sua analisi può consentire.

Capitolo 2

Studiare il lavoro nell'economia informale: una prospettiva orientata alla pratica

*Dans le geste, le travail révèle sa part la plus cachée.
Achevé, il ne donne pas accès au lent apprentissage dont il est le produit. Il
laisse aussi en marge la part intuitive de connaissance des choses des
matières, des objets, des outils engagés dans sa réussite.
Pour en saisir la richesse, il faut en détailler les phases, les rythmes ;
insister sur les échecs, autant que sur les réussites ;
souligner les formes des perceptions qu'il implique.
(Thierry Pillon, *Le corps à l'ouvrage*, 2012, pag. 45)*

Introduzione

Nel corso del precedente capitolo ho compiuto un *excursus* teorico a proposito dell'economia informale, illustrando come questo concetto sia stato definito, declinato e quali dinamiche sembrano maggiormente caratterizzarlo. Si è inoltre mostrato come l'etichetta "economia informale" racchiuda situazioni e condizioni lavorative estremamente eterogenee.

La questione che intendo ora considerare è relativa alle modalità in cui avviene il lavoro quotidiano nel campo dell'economia informale, andando cioè a guardare da vicino i processi lavorativi e le modalità di coinvolgimento che consentono al soggetto di esercitare un'attività lavorativa confrontandosi con le peculiari situazioni del contesto dove agisce, con il loro portato d'incertezza nell'esercizio continuato dell'attività, il notevole coinvolgimento del corpo come strumento di lavoro e la cruciale disponibilità di relazioni sociali.

La volontà è dunque quella di studiare il lavoro nell'economia informale concentrandomi sulle pratiche attraverso cui esso si articola. Considerare il lavoro come una pratica significa porre un'attenzione privilegiata al lavoro inteso come un processo legato al "fare", soffermandosi in particolare sulle azioni ricorrenti messe in atto nel contesto situato che costituiscono il fulcro dove esso matura e si svolge. L'adozione di questo *frame* analitico permette di focalizzarsi su due aspetti fino ad ora non pienamente tematizzati dalla letteratura inerente l'economia informale.

In primo luogo, attraverso tale lente interpretativa, il corpo dei lavoratori e delle lavoratrici diviene protagonista, emancipandosi da un ruolo di gregario e di “esecutore” della mente: esso è infatti presente a parte intera nelle operazioni lavorative, oltre a consentire la coordinazione e la mediazione con materiali e strumenti il cui impiego è necessario durante i processi lavorativi. Il corpo riveste anche un ruolo importante nelle modalità espressive degli attori presenti nel contesto, oltre a costituirsi come l’elemento concreto attraverso il quale possono manifestarsi i progressi e l’apprendimento della pratica lavorativa.

Lo sguardo al lavoro come pratica, inoltre, si concentra sulle relazioni in quanto elemento cruciale del lavoro. La componente relazionale del lavoro è, per riprendere la celebre frase di Hughes¹ (1971), uno dei temi principali dello studio sociologico del lavoro. Tali relazioni si esprimono sia attraverso le relazioni sociali tra attori, ma anche attraverso le multiple interazioni tra soggetti e universo materiale. La loro coniugazione ed articolazione contribuisce dunque a costituire quello scenario, composto da attori ed artefatti, in cui può avvenire il lavoro.

Nel presente capitolo intendo dunque presentare la chiave di lettura delle pratiche come *frame* teorico di riferimento per studiare il lavoro nell’economia informale. Questa prospettiva si mostra particolarmente sensibile ai processi e alle interazioni degli attori con gli elementi presenti nel contesto situato. Con l’adozione di quest’ottica si pone così l’accento sulle forme di coinvolgimento del corpo e dei sensi nelle pratiche di lavoro, sul confronto con l’universo degli artefatti che concorrono alla realizzazione delle attività, sulle interazioni e le costruzioni di reti sociali, oltre ai processi di negoziazione capaci di realizzare accordi o reinterpretare e “arrangiare” le regole vigenti nei contesti considerati.

Questa direzione di ricerca può dunque rivelarsi appropriata per osservare minuziosamente le pratiche lavorative proprie dell’economia informale, riuscendo a cogliere quel *quid* del lavoro (o *missing what*, per usare l’espressione classicamente adottata dagli studi etnometodologici) solo raramente al centro degli interessi seguiti dagli studi presentati nel capitolo precedente.

2.1. Studiare il lavoro come pratica

Nel corso del capitolo precedente ho mostrato diversi approcci che si sono rivolti allo studio dell’economia informale, soffermandosi su aspetti particolari e mettendo in luce nodi tematici

¹ “Work as interaction is the central theme of sociological and social psychological study of work” (Hughes, 1971, pag. 304).

specifici. Il mondo dell'economia informale è stato spesso al centro dell'attenzione di analisi desiderose di provare a quantificare il fenomeno (Schneider, 1997; Sindzingre; 2006), oppure a favorirne l'emersione e l'integrazione nell'economia formale (Chen, 2005). Si è spesso però messo in secondo piano il punto di vista degli attori direttamente coinvolti nel lavoro svolto nell'economia informale. Complice le difficoltà di accesso a realtà formalmente irregolari (unitamente a una significativa frammentazione di queste stesse realtà), il panorama dell'economia informale è stato raramente studiato a partire da uno sguardo centrato sulla prospettiva dei soggetti impegnati direttamente nelle attività lavorative.

In questo scenario, come riferito precedentemente, emergono alcune notevoli eccezioni: si può, in particolare, fare riferimento a studi etnografici che hanno proposto una visione il più possibile vicina all'esperienza sociale vissuta dagli attori coinvolti in varie attività informali. Tra questi è possibile riferirsi ad alcuni piuttosto recenti (Venkatesh, 2006; Tafferant, 2007; Coletto, 2010, 2013) dove l'orizzonte quotidiano dei soggetti studiati viene restituito a partire da un'attenzione rivolta alle loro pratiche e alle attività concrete che costellano il quotidiano degli attori, seguendo così le varie forme di interazione che le costituiscono e ne consentono la reiterazione. Queste ricerche si sono mostrate stimolanti per far emergere le modalità in cui vengono intraprese e realizzate le attività lavorative nell'economia informale, sottolineando in particolare l'articolata dimensione relazionale alla base dell'esercizio di questi lavori svolti nello scenario dell'economia informale.

L'attenzione rivolta alle modalità concrete e pratiche attraverso le quali si costituisce il "lavorare" è da tempo al centro delle riflessioni teoriche di autori interessati ad analizzare l'attività lavorativa nel suo farsi concreto (Hughes, 1951, 1958; Goffman, 1961; Bourdieu, 1980; de Certeau, 1990; Garfinkel e Wieder, 1992). Il lavoro non prende forma in uno spazio-tempo astratto, ma si iscrive pienamente nello spazio sociale, caratterizzato da continui mutamenti ed evoluzioni (Borghesi e Rizza, 2006). Il contesto nel quale il lavoro viene espletato non è quindi precostituito, bensì attivamente costruito in tanti "quadri situazionali", che interpretano le situazioni ritagliandole dall'ambiente (Bruni e Gherardi, 2007). Il lavoro è allora "saper fare" (Negrelli, 2007), a partire dagli elementi che compongono il contesto situato: gli oggetti materiali, i corpi fisici, le relazioni ed interazioni sociali, le regole che contribuiscono attivamente alla conformazione stessa dell'attività lavorativa.

Il soggetto deve quindi attuare un insieme di azioni che risulti coerente all'interno del contesto situato in cui si trova ad agire. Il "fare" è condizionato dagli elementi costitutivi del contesto situato e con i quali è necessario confrontarsi, prendendoli in considerazione e, dunque, padroneggiando un insieme di saperi pratici che possano condurre le azioni. Questa

questione viene efficacemente riassunta da Grasseni e Ronzon (2004, pag. 61), proprio nell'esplicitare le condizioni che consentono il "saper fare":

"l'apprendimento di un'abilità non implica una mera opera di traduzione e decodificazione tra sistemi simbolici ma un ben più radicale passaggio ontologico tra il "dire" (sapere che) e il "fare" (sapere come)."

Questa prospettiva rimanda al paradigma dell'azione situata (Goffman, 1956, 1959; Suchman, 1987) e degli studi basati sulla pratica (*Practice-based Studies* – Gherardi, 2000, 2006), che interpreta il lavoro alla stregua di una *performance* (più o meno "competente") che necessita costantemente di essere messa a punto (Garfinkel, 1967). Il concetto di *performance* permette infatti di guardare al lavoro come ad un'attività che segue un copione, ma la cui interpretazione è situata e variabile in relazione agli attori che coinvolge e che sono disposti a parteciparvi. Attraverso il riferimento al termine di *performance* si indica così, nel medesimo tempo, la reiterazione e l'apertura che contraddistingue le attività lavorative: esse vengono praticate ed interpretate orientandosi grazie al contesto situato, mantenendo tuttavia dei margini per l'improvvisazione, e quindi per l'innovazione e il cambiamento. Inoltre con *performance* si allude anche alla dimensione spaziale in cui essa avviene, coinvolgendo così gli attori con i quali si intessono delle relazioni e gli artefatti materiali che ne sono coinvolti. Grasseni e Ronzon, che si riferiscono a loro volta ad Ortner (1984), fanno emergere alcuni nodi centrali che hanno caratterizzato l'attenzione teorica che si è progressivamente focalizzata sulle pratiche lavorative:

"I precursori della "svolta pratica" sarebbero quindi quei molti che, a vario titolo e con diverse matrici teoriche, hanno sottolineato l'importanza:
- dell'azione e dell'agente più che quella della struttura;
- della comunicazione e della *performance* rispetto a norme e regole;
- del "dramma" e dell'interpretazione dei soggetti rispetto all'idea di società come organismo o macchina." (Grasseni e Ronzon, 2004, pag 14)

L'articolazione della "svolta pratica" (Schatzki *et al.*, 2001) che ha investito le scienze sociali una decina di anni or sono, ha portato vari autori a porre accenti differenti sulla definizione del concetto, così che oggi sotto l'etichetta di *Practice-based Studies* (PBS) convergono diverse tradizioni di ricerca (Corradi *et al.*, 2010). Si può tuttavia affermare che i principali assunti alla base di tale corrente di studi siano i seguenti (Bruni e Gherardi, 2007):

- l'attività umana in situazione non segue la razionalità assoluta. La reciproca intelligibilità dei movimenti di quanti sono coinvolti in una pratica proviene dal

riconoscimento delle intenzioni reciproche, a partire da un programma d'azione che necessita però di continue conferme;

- la cooperazione in pratica è il risultato di un aggiustamento continuo degli imprevisti che emergono dal contesto. In quest'ambito avvengono correntemente delle negoziazioni tra attori coinvolti nell'attività e delle mediazioni con le condizioni situate;
- la tecnologia è un artefatto che invita gli attori a diversi repertori di azione, che prendono forma in relazione alle altre risorse offerte dal contesto, alle finalità pratiche degli attori e alle relazioni che nel corso del lavoro quotidiano si costruiscono tra soggetti e oggetti tecnici;
- il lavoro è una attività pratica costruita dagli attori, all'interno di situazioni e interazioni che possono svolgersi faccia-a-faccia, oppure essere mediate da tecnologie della comunicazione e dell'informazione, ma che in ogni caso devono essere studiate *in situ*;
- il contesto non è un contenitore dell'azione, ma una situazione in cui gli interessi degli attori e le risorse offerte dall'ambiente si incontrano e si definiscono reciprocamente.

Data l'esplicita attenzione per il lavoro come interazione sociale (Hughes, 1958), infine, i PBS trovano un comune denominatore nella predilezione per l'impiego di metodi di ricerca etnografici o, comunque, basati sull'osservazione diretta della vita lavorativa quotidiana.

Il tema della conoscenza e dell'apprendimento sono cruciali nell'analisi del lavoro, Bruni e Gherardi sintetizzano così le potenzialità di un approccio rivolto a considerare il lavoro come una pratica:

“Per dare una prima idea del quadro teorico e metodologico che presiede all'analisi del lavoro come sapere pratico, possiamo dire che la conoscenza può essere vista ed analizzata come una attività, invece che come un oggetto (un corpo di conoscenze), e che quindi può essere studiata anch'essa come una attività situata, cioè emergente dal contesto di sua produzione ed ancorata dai (e nei) supporti materiali del suo ambiente di produzione. Possiamo poi dire che conoscere è una attività sia individuale che collettiva, che è un'attività situata nelle pratiche lavorative e che, quindi, la conoscenza pratica è una conoscenza contestuale che si contrappone alla conoscenza teorica in quanto conoscenza decontestualizzata.” (Bruni e Gherardi, 2007, pag. 37)

L'analisi rivolta all'attività lavorativa sarà pertanto indirizzata a cogliere non tanto l'insieme delle conoscenze procedurali ed astratte (che costituiscono solo una parte del patrimonio conoscitivo), ma piuttosto quell'insieme di pratiche che mostrano, proprio grazie all'azione e ai processi attivati, l'eterogeneo insieme di competenze che fa da sfondo al lavoro quotidiano. Quest'attenzione permette così di considerare il lavoro come un processo in continua

evoluzione che contribuisce al cambiamento del soggetto che lo pratica, attraverso l'esperienza e la conoscenza pratica. Ciò permette anche l'evolversi dell'articolato insieme d'interazioni che costituiscono i diversi mondi sociali:

“Studiare il lavoro nella sua quotidianità significa assumere come unità di analisi le pratiche lavorative e la loro riproduzione giorno dopo giorno, spostando quindi l'attenzione dall'analisi del lavoro come momento produttivo, al lavoro come momento riproduttivo della società e dei rapporti sociali.” (*ivi*, pag. 47)

Le pratiche sono, quindi, irriducibilmente sociali e avvengono all'interno di un contesto situato. Le pratiche lavorative, inoltre, vengono messe in atto in maniera ripetuta in modo tale da consentirne, grazie all'esercizio, un'incorporazione da parte degli attori quali forme appropriate del “fare” e gestire le situazioni. Tuttavia non si tratta di una mera ripetizione, in quanto esse sono perennemente aperte al cambiamento, che ha un ordine fluido e può avvenire in ogni momento e sulla base dell'iniziativa di partecipanti diversi. La conoscenza che si sviluppa attraverso la pratica non è infatti semplicemente frutto della memoria o di un automatismo dato dalla ripetizione. Al contrario, ponendosi come aspetto legato al padroneggiare un intero *set* di situazioni che vedono coinvolti diversi elementi all'interno di un contesto situato, diviene un tratto che porta con sé la capacità di improvvisare, di innovare e di inventare nuove direzioni d'azione, permettendo così l'evolversi delle pratiche stesse (Gherardi, 2006).

Dopo aver messo in luce i principali concetti teorici legati alla “lente” delle pratiche (Corradi *et. al.*, 2010; Gherardi *et al.*, 2013), intendo ora focalizzarmi su alcuni elementi specifici: il corpo e la conoscenza sensibile, il rapporto con gli strumenti impiegati nel lavoro ed il mondo materiale, le reti sociali e la negoziazione delle regole.

Questi elementi cruciali per la realizzazione delle pratiche lavorative quotidiane rivestono un ruolo particolarmente importante all'interno delle attività svolte nell'economia informale. Il corpo, infatti, viene coinvolto in maniera profonda: i lavori dell'economia informale sono spesso manuali e, date anche le peculiari condizioni situate in cui avvengono, necessitano di un notevole investimento fisico con i rischi e le conseguenze ad esso connessi. Analogamente, il rapporto con gli strumenti ed il mondo materiale è un aspetto centrale del lavoro nell'economia informale, poiché in tali contesti queste risorse sono molto spesso limitate obbligando gli attori ad ingegnarsi con la propria dotazione e utilizzare intensamente ciò che hanno a disposizione.

L'elemento corporale si mostra inoltre come il fulcro della progressiva conoscenza pratica e come pilastro a supporto del coinvolgimento strumentale nell'agire indirizzato a

padroneggiare le varie pratiche lavorative.

Quest'attenzione è stata raramente al centro di analisi rivolte al lavoro nell'economia informale, risultando così un terreno ancora relativamente inesplorato e, dunque, potenzialmente ricco di indicazioni. La questione delle relazioni sociali, nonostante sia uno degli aspetti chiave di molte ricerche sulle forme lavorative, ed in particolare quelle che le hanno considerate attraverso la prospettiva delle pratiche, occupa ugualmente un posto indispensabile nello scenario dell'agire nell'economia informale: in simili contesti per confrontarsi con le difficoltà quotidiane del lavoro è infatti indispensabile dotarsi di un articolato tessuto di relazioni e contatti, oltre a dover negoziare le regole e creare accordi, temporanei o stabili, per continuare l'esercizio dell'attività.

2.2. Coinvolgimento del corpo e conoscenza sensibile

Nell'adottare le pratiche come lente per studiare il lavoro, risulta particolarmente importante considerare il corpo e il ruolo che esso riveste nell'attività. Attraverso il corpo, infatti, è possibile "impadronirsi" del lavoro al punto da padroneggiarlo, grazie a quel particolare tipo di conoscenza, comunemente definita come "sensibile" o "tacita" (Polanyi, 1958, 1962), che la pratica porta ad affinare.

Il corpo è un elemento insostituibile all'interno dell'attività lavorativa. Esso costituisce infatti l'impalcatura che sostiene la pratica lavorativa: anche laddove sembra che il suo ruolo possa essere marginale, come ad esempio nei lavori più cognitivi o della conoscenza (Bruni e Gherardi, 2001; Barley e Kunda, 2006; Viteritti, 2012), il corpo emerge comunque come il *medium* fondamentale per l'interazione con il mondo (Merleau-Ponty, 1945), costituendo il "luogo" in cui si sedimentano le competenze apprese.

In una prospettiva pratica, la dimensione corporea viene considerata fondamentale per comprendere appieno le attività lavorative (Strati, 1999; Yakhlef, 2010; Gherardi *et al.*, 2013). Il corpo è infatti direttamente coinvolto nelle azioni, ma è anche ciò che consente l'apprendimento delle pratiche lavorative e la sedimentazione dell'esperienza: a cominciare dalle mani e dalle articolazioni, ma anche, più in generale, attraverso la coordinazione tra gli arti ed il coinvolgimento delle competenze sensoriali (Sennet, 2008; Gieser, 2008). Il corpo, inoltre, porta i segni delle pratiche lavorative e della frequenza con cui vengono compiute determinate azioni: ad esempio la conformazione fisica del soggetto può mutare, rispondendo con un adattamento alla ripetitività di certi gesti o alla penibilità di altri (Wacquant, 1995;

Perrotta, 2011; Bassetti, 2012).

Il corpo, però, è anche attore in queste trasformazioni quando, grazie all'incorporazione (Bourdieu, 1980; Wacquant, 1995, 2005), diventa esperto nelle pratiche lavorative e può così elaborare le migliori gestualità e coordinazioni per svolgere le attività. Spesso è infatti grazie alla pratica e all'esercizio che si riesce a limitare al minimo la fatica associata a certi movimenti che costituiscono il quotidiano del lavoro. Nel descrivere le modalità che portano alla capacità di applicare la minor forza possibile all'interno delle pratiche lavorative, ottimizzando così lo sforzo e salvaguardando per quanto possibile il corpo dalla fatica, Sennett ricorre ad un proverbio proprio dell'antica cucina cinese che ammoniva i cuochi desiderosi di dimostrare il loro talento: "il bravo cuoco deve innanzitutto imparare a tagliare a metà un chicco di riso bollito" (Sennett, 2008, pag. 163). La morale di tale affermazione è proprio nel sottolineare l'importanza dell'autocontrollo e della padronanza dei gesti, che per essere efficaci e consentire la pratica del lavoro devono essere accurati e attentamente soppesati.

Le pratiche lavorative evolvono quindi grazie all'esercizio e all'esperienza, attraverso il confronto diretto con le condizioni situate in cui si svolgono. L'apprendimento nella pratica passa dunque attraverso il corpo, come ricorda Merleau-Ponty (1945):

"Consciousness is being-towards-the-thing through the intermediary of the body. A movement is learned when the body has understood it, that is, when it has incorporated it into its 'world', and to move one's body is to aim at things through it; it is to allow oneself to respond to their call." (Merleau-Ponty, 2005, pag 159)

La progressiva confidenza e competenza nel lavoro si alimenta grazie al coinvolgimento del corpo, all'esercizio, all'esperienza. L'apprendimento diviene conoscenza tacita (Polanyi, 1958; Strati, 2003) e il corpo si costituisce come una guida che sostiene l'apprendimento, grazie alla capacità di replicare e imitare gesti e azioni realizzati da altri (ma anche, come si vedrà nel paragrafo seguente, di sviluppare una precisa competenza nel maneggiare oggetti o utilizzare strumenti).

Il sapere tacito è quindi imbricato nel corpo e nel contesto situato dove si esprimono le pratiche, grazie all'esperienza, alla ripetizione e all'incorporazione delle attività. Un esempio ricorrente in letteratura che si riferisce al sapere tacito rimanda alla conoscenza relativa all'andare in bicicletta (Schatzki *et al.*, 2001). La capacità di spostarsi con un mezzo a due ruote si apprende con la pratica e l'incorporazione dei movimenti corretti. Perciò, la conoscenza della spiegazione fisica che illustra come un corpo può mantenere l'equilibrio spostandosi su due ruote attraverso il movimento di una catena che le unisce non è certo un

prerequisito indispensabile per riuscire ad andare in bici, attività che avviene piuttosto grazie alla pratica e dopo aver incorporato il sapere tacito (Strati, 2003).

Il coinvolgimento corporeo nelle pratiche lavorative rimanda così alla conoscenza sensibile e al ruolo rivestito dai cinque sensi nelle attività lavorative. Strati (2007, pag. 62), in particolare, definisce la conoscenza sensibile come:

“(…) What is perceived through the senses, judged through the senses, and produced and reproduced through the senses. It resides in the visual, the auditory, the olfactory, the gustatory, the touchable and in the sensitive–aesthetic judgement. It generates dialectical relations with action and close relations with the emotions of organizational actors.”

Negli anni, ricerche con *focus* empirici anche molto distanti tra loro, hanno sottolineato il ruolo che vista, udito, odorato, tatto e gusto possono rivestire nell’orientare il lavoro (Mead, 1934; Merleau-Ponty, 1945; Lanzara, 1993; Strati, 1999, 2004; Pink, 2009). Il comune denominatore di queste ricerche dal contenuto eterogeneo è quello di far emergere l’importanza che l’insieme dei cinque sensi concorre nell’indirizzare e supportare la pratica lavorativa, fornendo un elaborato insieme di risorse a cui fare riferimento per meglio orizzontarsi nelle attività. Tale aspetto viene evidenziato anche da Bruni in una ricerca rivolta all’imprenditoria artigianale, in particolare nel considerare le modalità che concorrono a consentire lo sviluppo della padronanza nel lavoro artigianale:

“Le tappe di apprendimento del lavoro artigianale (riparare le automobili, in questo caso) risiedono nella “tenacia”, nell’instaurarsi di un rapporto intimo con l’oggetto del lavoro (ascoltare il battito del motore), nella “accortezza” con cui si svolge l’attività, all’interno di una traiettoria fatta di (innumerevoli) prove ed errori, istruzioni direttive e conoscenze mimetiche, ma comunque governata dalla “passione” e dalla “volontà”. (...) In questo senso, si può anzi affermare che una delle tappe dell’apprendimento sia data proprio dall’imparare a riconoscere quali siano gli elementi e le risorse alle quali rivolgere la propria attenzione, facendo assomigliare apprendimento e conoscenza ad un ‘flirtare’ con l’ambiente circostante.” (Bruni, 2008, pag. 122)

In questo estratto, vengono richiamate le diverse risorse che concorrono all’apprendimento, facendo emergere l’importanza della sensorialità e del rapporto con la materialità dell’azione. Pillon utilizza invece le narrazioni di alcuni operai per raccontare il ruolo che il corpo occupa nel lavoro di questi ultimi:

“La lime doit corriger d’infimes détails, c’est la main qui juge « à l’aveuglette » car « les yeux auraient dû, pour la guider, avoir la puissance d’un microscope ». Mais une fois éliminés les défauts du métal, imperceptibles au toucher, mains et regard s’enrichissent

(...).”² (Pillon, 2012, pag. 57)

In quest’estratto si racconta come gli operai procedano a valutare la buona riuscita di un’operazione “alla cieca”, grazie alla sensibilità della punta dei polpastrelli che stabilisce la correttezza del procedimento. La vista “impara dalla mano” (Grasseni, 2007) ed il corpo sedimenta così saperi e conoscenze date dall’esperienza pratica. Le mani cessano di essere solo lo strumento fisico con cui si muovono gli oggetti, per diventare una sorta di raccordo fisico tra il corpo e lo strumento, il soggetto e l’oggetto (Bruni e Gherardi, 2007). In altre parole, nel manipolare gli oggetti, li si impara a conoscere e li si interiorizza, sino a incardinarli nelle nostre stesse azioni e posture (Mead, 1934; Sudnow, 1978). Da qui l’affinamento di uno “sguardo professionale” (Goodwin, 1994, 1995, 1996, 1996a, 1997), orientato dai compiti conoscitivi che deve svolgere entro date cornici di attività. Goodwin mostra infatti come nel lavoro degli archeologi ciò che si vede sia il risultato di un’attività che coinvolge le mani (per indicare quanto si sta osservando e disegnarne i confini), la parola (che va sincronizzata ed allineata con il gesto dell’indicare) e, più in generale, il corpo (per via della particolare postura che, ad esempio, deve assumere in rapporto alla luce). A partire da una dettagliata analisi del processo di educazione alla vista di una giovane archeologa da parte della sua mentore, l’autore descrive il processo che consente alla giovane archeologa “imparare a guardare” il terreno e, in seguito, “imparare a vedere” ciò che l’archeologa più esperta riconosce al primo sguardo: la traccia di una possibile stratificazione del terreno (ossia la differenza tra sedimenti naturali e materiali di rilevanza archeologica).

In ogni ambito professionale tende ad emergere e a plasmarsi una peculiare “visione professionale”, così che, nella stessa zolla di fango, è probabile che un archeologo ed un contadino vedano “cose” alquanto diverse (Goodwin 1994). Per quanto l’espressione “visione professionale” ponga l’accento sul senso della vista, come specificano Bruni e Gherardi (2007, pag. 116), è però possibile impiegare tale espressione in senso più ampio:

“...ad indicare come la conoscenza sensibile (ossia quella che coinvolge e passa attraverso le nostre percezioni e movenze corporee) fondi (e venga resa significativa all’interno di) una professione o un particolare lavoro. In termini di sapere situato, ciò che ci preme sottolineare è come, nell’acquisizione di una ‘visione professionale’ l’intero corpo impari a (e costituisca una risorsa per) ‘vedere’ e, attraverso l’osservazione, apprenda a percepire e classificare i fenomeni, nonché quelli che sono gli *standard* conoscitivi ritenuti validi all’interno di un determinato ambito lavorativo.”

² “La lima deve correggere dei dettagli infimi, è la mano che giudica “alla cieca” perché “gli occhi avrebbero dovuto avere la potenza di un microscopio per poterla guidare”. Ma, una volta eliminati i difetti del metallo, impercettibili al tatto, mani e sguardo si arricchiscono (...).”

Nel corso di queste pagine ho dunque fatto emergere come una lente orientata al lavoro in quanto pratica porti a focalizzare l'attenzione sul corpo e sulla conoscenza sensibile. Tale conoscenza si alimenta anche dall'attenzione rivolta al ruolo che rivestono i cinque sensi all'interno del contesto situato, coinvolti, anche se in forma diversa, nei processi d'azione. Proseguirò ora considerando un altro insieme di elementi che partecipano nel dare forma alle pratiche lavorative: si tratta del mondo materiale, con i suoi strumenti, oggetti e tecnologie.

2.3. Il rapporto con gli oggetti ed il mondo materiale

Nel corso delle pagine precedenti si è sottolineato il ruolo fondamentale del corpo nel coordinare l'interazione con gli innumerevoli artefatti tipici del contesto situato in cui si esprime una determinata attività lavorativa. In molte occasioni, peraltro, il lavoro si costituisce come un'attività avente capacità trasformativa che utilizza e maneggia dei materiali, modificandoli a guisa dell'attore durante le operazioni lavorative. Questa padronanza matura con la pratica, attraverso il confronto con gli ostacoli e agli intoppi che si presentano nel corso del lavoro.

Ora intendo considerare il ruolo degli artefatti materiali all'interno delle pratiche lavorative. Il coinvolgimento di oggetti e strumenti è infatti un passaggio ricorrente ed indispensabile per finalizzare le attività lavorative. Focalizzarsi sulle pratiche lavorative implica dunque la presa in considerazione dell'universo materiale che configura, limita e consente l'articolarsi delle pratiche stesse (Bruni e Gherardi, 2007; Bruni, 2011).

Il rapporto alla materialità fa riferimento alle modalità con cui un attore sceglie, manipola e modifica materie prime od oggetti materiali. La relazione concreta che caratterizza le pratiche lavorative prevede infatti un contatto diretto tra l'attore e gli elementi che contribuiscono allo svolgimento del lavoro: essi vengono saggiati, toccati ed utilizzati, trasformando le loro caratteristiche (Sennett, 2008). Nelle lavorazioni del vetro o della ceramica, ad esempio, i materiali vengono sollecitati, in questo caso dal calore, per poter essere più malleabili e divenire così una risorsa da manipolare più agevolmente.

Gli strumenti lavorativi divengono dunque elementi cruciali per l'agire pratico. La manualità e l'abilità nella loro manipolazione illustrano proprio la competenza dell'attore nell'averli compresi ed interiorizzati nel proprio patrimonio conoscitivo. Gli strumenti agiscono in coordinazione con il corpo e possono amplificare le potenzialità dei sensi per svolgere le varie attività, sino a divenire "protesi" (Stone, 1994) della conoscenza e dell'azione. Nel descrivere

lo stretto legame che nel lavorare si instaura tra attori e strumenti, si possono citare, ad esempio, le parole di un contadino quando afferma: “è come se dei nervi passassero dalla falce alle mani” (Pillon, 2012, pag. 55, *trad. mia*), sottolineando proprio la continuità tra capacità sensoriali del corpo e potenzialità derivate dall’impiego degli strumenti.

Gli oggetti e gli strumenti presenti nel contesto situato si configurano così in quanto elemento indispensabile per attivare e supportare le pratiche lavorative quotidiane. Essi devono essere padroneggiati e compresi al di là delle loro semplici funzioni. Sennett si spinge addirittura a parlare di “fare amicizia” con gli attrezzi del lavoro (Sennett, 2012), per indicare che la padronanza nell’uso di uno strumento non si limita ad una sua conoscenza superficiale, ma deve saper andare oltre, attraverso la pratica e l’incorporazione. Bruni (2011) utilizza invece l’espressione “flirtare con la materialità del mondo”, per sottolineare il ruolo intimo, costitutivo e al tempo stesso effimero che oggetti e tecnologie rivestono nelle pratiche lavorative. L’universo materiale si costituisce dunque non come un qualcosa di esterno all’orizzonte delle pratiche ma quale parte integrante del processo lavorativo, conformandone le azioni e permettendone l’espressione.

Nel corso dello svolgimento quotidiano delle pratiche, le relazioni con il mondo materiale sono particolarmente dense e frequenti, facendo giungere il soggetto ad una familiarità con gli oggetti e gli attrezzi “del mestiere”. Tuttavia l’universo materiale a cui si fa riferimento durante il lavoro è costantemente variabile, a seconda delle circostanze. In questi casi il lavoratore deve essere in grado di gestire l’imprevisto, valutando le opportunità e i limiti che si accompagnano al potenziale impiego di nuovi oggetti e materiali, coinvolgendo la creatività per cercare un “flirt” con essi, e poter così potenzialmente anche aggiornare o innovare i repertori delle pratiche che caratterizzano il suo lavoro. Tale concezione può essere esemplificata ricorrendo ai musicisti che, una volta aver imparato in maniera approfondita i sentieri “classici” della melodia e a saper gestire con padronanza il proprio strumento, riescono a spingersi nel terreno dell’improvvisazione, sperimentando nuove composizioni o utilizzando in maniera particolare il proprio strumento (Sudnow, 1978). In questa maniera la creatività associata all’interpretazione musicale, viene esplorata a partire da una conoscenza approfondita del contesto in cui si agisce (la musica) e da una solida competenza legata alla coordinazione con lo strumento (musicale). L’evoluzione nella competenza e nella maestria emerge dunque dall’intimo rapporto con gli strumenti, divenuti parte dell’universo familiare dell’attore, che ne conosce minuziosamente le proprietà, al punto da potersi spingersi oltre un loro semplice uso e improvvisare (Sparti, 2005).

La letteratura più recente è solita fare riferimento al cognitivismo ecologico di William

Gibson per rendere conto della natura relazionale ed al contempo materiale degli oggetti. Gibson (1979) propone di leggere gli oggetti in termini di *affordance*, come se la materialità del mondo costituisse una “occasione per” mettere in atto un repertorio di azioni (ad esempio, un coltello ha l'*affordance* del taglio, della minaccia e così via). Il fatto che gli oggetti abbiano diverse *affordance* significa quindi che essi possono acquisire differenti identità a seconda dell'attività che li costituisce a livello pratico, ma sempre e comunque a partire da opportunità e costrizioni materiali (Harré, 2002). In tal senso, è importante notare come le *affordance* richiamino l'attenzione degli attori su alcune delle possibilità offerte dall'ambiente (una porta “suggerisce” un passaggio), ma al tempo stesso dipendano dagli interessi e dalla capacità di azione di questi ultimi (non è detto che gli attori ricerchino l'*affordance* del passaggio, né che l'apertura della porta sia immediatamente accessibile a chiunque – Grasseni e Ronzon, 2004; Ingold, 2007).

Riferendosi ai contesti lavorativi, ciò significa che il ruolo più o meno “attivo” che oggetti e tecnologie possono rivestire non è dovuto alle loro proprietà tecniche, bensì al tipo di relazione che, nella pratica, li lega a diversi soggetti ed all'abilità di questi ultimi nel trasformare in risorse utili all'azione gli elementi presenti nel mondo materiale (Bruni, 2011). In questo senso gli oggetti non sono strumenti neutri adoperati per il raggiungimento di alcuni obiettivi, ma piuttosto si presentano come elementi eminentemente sociali, inseriti nell'universo delle relazioni: da una parte sono plasmati da queste ultime, cambiando forma e uso a seconda del contesto in cui sono inseriti, dall'altra le condizionano, vincolando e/o stimolando le azioni degli attori.

Il mondo e il sapere degli oggetti (Mattozzi, 2007) si presenta dunque come una risorsa del contesto situato abitato dagli attori: grazie alla manualità, alla mediazione del corpo e all'apprendimento espresso dall'esperienza e dall'esercizio, la dimensione materiale risulta un ingrediente cruciale da considerare nell'analisi dei processi lavorativi.

2.4. Relazioni, reti e la negoziazione delle regole

Il lavoro è una pratica sociale pienamente iscritta in specifici contesti e quadri istituzionali (Borghi e Rizza, 2006) ed in questo paragrafo intendo soffermarmi sull'importanza delle relazioni e delle reti sociali che conformano le modalità lavorative. Considererò anche il ruolo delle regole che agiscono (anche quando vengono violate) all'interno di un determinato contesto lavorativo ed in particolare la loro natura negoziata attraverso accordi, mediazioni e

collaborazioni tra attori diversi.

L'apprendimento di un lavoro nella pratica si svolge grazie al confronto con gli altri, oltre che all'esercizio e alla ripetizione delle attività. Una situazione che consente di illustrare ed esemplificare in maniera efficace la questione legata alle forme di relazione che favoriscono l'apprendimento è quella della bottega artigiana³.

L'esperienza comunemente indicata come "andare a bottega" mostra infatti un caso di apprendimento del lavoro dove le relazioni risultano fondamentali. Presso la bottega possono essere svolti confronti e scambi con altri praticanti ed esperti, così come si può essere guidati (o subire le reprimende) del "maestro". È inoltre l'ambiente stesso della bottega ad essere parte del processo lavorativo, includendo così il panorama estetico (Strati, 1999) fatto di attrezzi e materiali preparati e sistemati in maniera ordinata attorno ai luoghi dove avviene il lavoro. Il quotidiano della bottega consente di fare riferimento all'intensa coniugazione tra l'esercizio e il confronto per divenire capaci ed esperti. In quest'ambito coesistono dunque due dimensioni che, congiunte, permettono di padroneggiare la pratica lavorativa: l'esperienza basata sulla pratica e il costante intreccio di relazioni con altri attori.

La relazione di apprendistato, sebbene si instauri generalmente tra chi assume un ruolo associato rispettivamente all'essere "maestro" o "novizio", non si presenta però come una semplice relazione verticale ed unidirezionale (da maestro ad allievo). Infatti, nonostante esista un'asimmetria di capacità e di potere acquisiti all'interno del contesto lavorativo, tutti coloro che partecipano all'apprendistato ne risultano arricchiti, proprio per la costante possibilità di sperimentare nuove combinazioni o soluzioni che, seppur in maniera episodica⁴, possono anche scaturire dall'impegno dei neofiti e non solo dall'immaginazione dei "maestri" (Lave e Wenger, 1991). La stessa esperienza delle botteghe artigiane è ricca anche di episodi che hanno visto nel tempo un allievo superare il "maestro"⁵.

Le relazioni sociali sono una caratteristica fondante delle pratiche lavorative, fornendo innumerevoli occasioni di confronto. Durante il lavoro si possono stabilire forme più o meno stabili di collaborazione, aiuto e cooperazione che permettono lo svolgimento delle attività e consentono di affinare le proprie competenze o di imparare nuove pratiche lavorative.

³ L'esempio della bottega artigiana si riferisce all'immaginario legato a quella forma organizzativa e lavorativa presente in numerose città italiane e che ha visto il suo apogeo durante il Rinascimento. Anche Sennett (2008) si rivolge a più riprese a questo contesto.

⁴ La relazione tra maestro e apprendista all'epoca delle botteghe artigiane non è certo un esempio di orizzontalità, poiché mantiene molto spesso una connotazione autoritaria e disciplinare.

⁵ La storia è in questo frangente assai ricca di esempi, per citarne uno si può evocare il percorso formativo del celebre architetto Palladio che in gioventù si formò a Padova presso la bottega dello scalpellino Cavazza, prima di divenire illustre e promuovere un proprio stile architettonico per ville e teatri, accompagnandosi da allievi della "propria" scuola.

Attraverso le pratiche che maturano dalle relazioni, dal confronto e dalla collaborazione, vi è così la possibilità di consolidare le proprie conoscenze e dimostrare la progressiva padronanza nell'attività (Dreyfus e Dreyfus, 2005).

Le relazioni e le reti nate da esse costituiscono anche un veicolo d'intermediazione fondamentale tra il lavoratore e il mondo sociale e professionale (Granovetter, 1985). Il soggetto si muove attraverso una rete di contatti e relazioni sociali intessute con altri attori, che consente di sfruttare le opportunità legate al proprio capitale sociale (Bourdieu, 1980a; White, 2002). Le reti sociali evolvono in maniera continua attraverso le esperienze effettuate e con l'aiuto dei contatti progressivamente attivati. Sono costituite in parte da interazioni ripetute nel tempo, che danno luogo a dei legami forti, ma anche da contatti più occasionali costituenti un insieme di legami periferici cosiddetti deboli (Granovetter, 1973). Le relazioni sociali che alimentano il lavoro costituiscono un reticolo d'interazioni con altri attori spesso accomunati dalla condivisione di una serie di aspetti legati all'attività lavorativa. Tali forme di condivisione possono portare al formarsi di una comunità di pratica (Lave e Wenger, 1991; Brown e Duguid, 1991; Wenger, 1998), che può essere definita come “un gruppo di persone connesse informalmente tra loro grazie all'esperienza condivisa e la passione per uno stesso fine” (Wenger e Snyder, 2000, pag. 139). In questo tipo di comunità:

“(...) relations are created around activities, and activities take shape through the social relations and experiences of those who perform them so that knowledge and skills become part of individual identity and find their collocation in the community.”
(Gherardi e Nicolini, 2000, pag. 10)

Tale esperienza intensamente legata alla condivisione di relazioni ed esperienze contribuisce alla costruzione dell'identità del lavoratore e alla sua appartenenza ad un gruppo con il quale condivide una determinata “visione del mondo” (Wenger, 1998) e un proprio *modus operandi*.

Le relazioni sociali concorrono dunque a costruire attivamente lo svolgimento dell'attività lavorativa. Tali rapporti devono essere alimentati, tutelati e incrementati, per poter essere mantenuti e continuare a costituire parte del patrimonio relazionale del soggetto (Barley e Kunda, 2006). Per esemplificare la capacità trasformativa legata alle relazioni sociali si può far riferimento alla descrizione compiuta da Venkatesh (2006) dell'insieme di rapporti che vengono costantemente intessuti da un meccanico attivo nel quartiere di Maquis Park, oggetto della sua ricerca:

“Required business acumen for James exceeds technical knowledge and a set of tools.

James spends a fair amount of time developing relationships with local police officers as well as precinct captains who work for the local alderman. Both come to his aid if customers do not pay, thieves steal his tools, or the gangs harass him; conversely, the police depend on him for information on petty crimes and property theft. He has become more than simply an underground mechanic. James is a political broker in Maquis Park. Other hustlers working in Maquis Park or seeking to establish a foothold there come to James before starting their own trades. They request his assistance with police and they ask him about profitable sales spots. He charges solicitors a fee for consultation, and he may enforce a "street tax" if they remain in the area. It is common for him to use these associates to gather information on local crimes, which he then passes onto law enforcement and political officials in order to secure his own position. Conversely, he communicates to hustlers information from city officials (...)." (Venkatesh, 2006, pp. 176-7)

Questo intricato sistema di relazioni, scambi, complicità e collaborazioni più o meno effimere costituisce la trama relazionale del protagonista (James), che la utilizza come punto di forza per poter svolgere il proprio lavoro nel contesto di Maquis Park. Quest'insieme di relazioni è all'antitesi dall'essere stabile, ma è permanentemente rinegoziato in maniera relazionale: gli equilibri mutano, così come i rapporti di forza o le situazioni legate al territorio specifico. Nell'estratto sono citate numerose relazioni che lasciano intendere la presenza dei processi di negoziazione che traggono la loro origine dai rapporti che avvengono durante la pratica lavorativa. Si può fare riferimento al rapporto tra James ed altri lavoratori desiderosi di insediarsi nello stesso spazio o che lo sollecitano ad intervenire presso le autorità: tale relazione si configura come un esempio di negoziazione permanente, a seconda delle condizioni situate nelle quali avviene (l'importanza di tali relazioni negoziate è segnalata esplicitamente affermando che James cumula una professionalità come "politico"). La presenza di attori riconducibili alle forme di autorità, ugualmente coinvolti nelle relazioni/negoziazioni, consente di mettere in luce anche il rapporto esistente tra la pratica lavorativa e le regole. Le negoziazioni non riguardano solamente le relazioni tra visioni differenti sostenute dagli attori, ma mettono in discussione anche la validità e l'efficacia associata alle regole (in questo caso quelle legali).

Il tessuto di relazioni sociali è indispensabile per le attività lavorative, nell'attivare quell'indispensabile circolazione di accordi, confronti, negoziazioni e compromessi abbondantemente presenti nel lavoro e che, a maggior ragione, marcano lo scenario delle attività iscritte nell'economia informale, divenendo una delle caratteristiche peculiari di tale contesto.

La possibilità di evidenziare come anche le regole imposte e spesso considerate come oggetti immutabili possono essere lette quali costruzioni sociali, viene esplicitata da Bruni e Gherardi (2007, pp. 183- 4) che ricordano:

“Il lavoro situato è mediato dalle regole che contribuiscono a modellare le situazioni, ma le regole sono l’effetto di un ordine negoziato. Esse sono ‘date’ ed ‘emergenti’, espresse esplicitamente ed in forma universale, ma anche sostenute mediante le pratiche e nelle pratiche. (...) Nelle regole, infatti, è sempre presente un margine di ambiguità e di incompletezza. (...) Nell’esperienza della vita quotidiana “seguire una regola” non significa semplicemente applicarla, ma fare ‘come se’ la si seguisse, cioè costruirla, ricostruirla, razionalizzarla, renderla osservabile in contesti limitati.”

Questa visione indica anche l’elemento normativo come un fatto sociale che può essere manipolato e modificato, considerando la sua esistenza come un elemento che, di fatto, impone la necessità di negoziazioni.

È così possibile notare come le relazioni si leghino alle regole e al loro essere frutto di una costruzione sociale. La presenza di negoziazioni continue tra attori è un elemento ricorrente per ogni ambito lavorativo (Bruni e Gherardi, 2007). Secondo Corbin e Strauss, le relazioni che permettono l’evoluzione dei rapporti e la presa di accordi di coordinazione tra attori all’interno di un contesto lavorativo, possono essere definite come *arrangements* o “aggiustamenti”:

“Even when institutionalized as policies and procedures, arrangements are not necessarily permanent. To begin with, even when new arrangements are being worked out in longstanding organizations by experienced persons, it is not possible for them to forecast all of the structural and organizational conditions that will affect the arrangements and the subsequent work performance. Some of these conditions surface only after the work has started. Also, during the actual course of work, it is often found necessary to “make adjustments” in the arrangements in response to fluctuating daily contingencies, such as understaffing due to illness or vacation, a sudden increase in demand for a resource, or a breakdown in technology. Finally, even when arrangements are in place and working well, changes of broader structural and organizational conditions inevitably necessitate the reworking of arrangement.” (Corbin e Strauss, 1993, pag. 72)

Nel flusso dei processi che caratterizzano la pratica lavorativa, notevole spazio è utilizzato per le attività di negoziazione. Le relazioni con altri o le questioni relative al coordinamento tra diversi attori costituiscono dei nodi ricorrenti che mostrano la necessità di pratiche di negoziazione. La negoziazione aspira a far convergere spinte differenti, provenienti dalle interazioni e dalle relazioni presenti nel contesto situato, per poter stabilire un certo grado di ordine negoziato attraverso un processo continuamente rielaborato (Strauss, 1978). Il frutto delle negoziazioni è legato alla situazione nella quale è maturato, ma la sua solidità è spesso effimera, poiché vi è sempre apertura alla trasformazione e ad ulteriori forme di accordi.

Conclusioni

L'intento di questo capitolo è stato presentare la prospettiva analitica con cui intendo indagare il lavoro nel mondo dell'economia informale. L'adozione di una prospettiva orientata allo studio del lavoro in quanto pratica, matura dalla volontà di seguire un approccio intento a prestare attenzione ai processi e alle forme legati all'azione situata, al "fare" e al "saper fare". La lente delle pratiche lavorative porta alla ribalta il corpo come ingrediente imprescindibile del processo lavorativo, per il suo ruolo nell'apprendimento, il coinvolgimento sensoriale e le potenzialità di coordinazione con strumenti e materiali. Materiali che costituiscono dunque un ulteriore elemento centrale e che vengono ad assumere un ruolo attivo nel prendere forma del contesto situato.

Un approccio votato a svelare il *missing what* (Garfinkel e Wieder, 1992, pag. 203) di molti studi tradizionali sul lavoro (ovvero il trascurare il lavoro come attività relazionalmente agita), infine, porta a sottolineare la rilevanza delle relazioni e delle reti sociali che contribuiscono a configurare le pratiche lavorative, attraverso forme di collaborazione, così come con negoziazioni e costanti "arrangiamenti" reiterati nel corso della pratica lavorativa. Considerare il lavoro attraverso la lente delle pratiche permette di sottolineare il ruolo e l'importanza rivestita da corpo e conoscenza sensoriale, sia nell'esecuzione delle attività, che nelle possibilità di apprendere e sperimentare nuove operazioni.

La pratica lavorativa manifesta inoltre la propria componente sociale attraverso il tessuto di relazioni che costituisce la trama alla base del contesto situato dove il lavoro viene esercitato. Queste relazioni hanno la capacità di consolidarsi, di proporre forme organizzate di collaborazioni tali da stabilire accordi, oltre ad essere suscettibili alla presenza di contrasti con le regole vigenti, imposte o correntemente seguite, nel contesto situato. Ciò comporta la necessità di ricorrere a negoziazioni, frutto di mediazioni o di conflitti, per proseguire nell'azione.

Rivolgere l'attenzione a questi elementi centrali della prospettiva di studio legata alle pratiche si mostra stimolante per una ricerca rivolta ai processi lavorativi che si mettono in atto nell'economia informale. Il confronto con i concetti portanti dell'approccio delle pratiche, con il loro portato d'attenzione minuta rivolta al contesto situato con i suoi attori, umani e materiali e il loro tessuto di relazioni e mediazioni che consente l'esercizio del lavoro, appare come una scelta adeguata per ricostruire i processi d'azione che qui avvengono. Si può così avere a disposizione una lente adeguata (Corradi *et al.* 2010) per approfondire le modalità in cui si esprime il "lavorare" nell'economia informale.

Quest'approccio può così consentire di rivolgersi al mondo sociale dell'economia informale prendendo in considerazione le modalità di azione ed interazione seguite dagli attori coinvolti nel lavoro e considerando il ruolo cruciale di corpo e artefatti nel comporre le pratiche quotidiane messe in atto nel contesto situato. Questa attenzione rivolta ad elementi concreti e minuti può costituire uno sguardo peculiare in grado di restituire la complessità e l'articolazione dei processi lavorativi presenti nell'economia informale, concentrandosi sugli attori e il loro coinvolgimento più che sulle forme generali con cui si manifestano le attività inscritte nell'economia informale.

Capitolo 3

Il contesto empirico di riferimento: lavorare come meccanici di strada

Il n'y a pas de place pour un observateur non engagé et pas de savoir innocente sur les pratiques. C'est le prix à payer pour cesser d'ignorer et de mépriser les configurations qui se déroulent sous nos yeux. Car chacun de nous vit au carrefour de beaucoup de ces pratiques économiques et sociales, ce fait d'association qui lie offreurs d'ouvrages et travailleurs disponibles, en s'appuyant sur un gain substantiel pour les deux parties, espace d'échanges et de sympathie, se nourrissant du manque à gagner de l'Etat, et qui est l'une des pratiques la mieux partagée au monde. (...) Le travail au noir n'a pas de lieu, plutôt des territoires de pratiques et des aires d'entente qui perturbent l'ordre social fondé sur la division des rôles et des status. (J.F. Laé, Travailler au noir, 1989, pag. 11)

Introduzione

Come si è visto in precedenza (*cfr.* par. 1.3.), l'economia informale trova negli spazi metropolitani un contesto ideale per la sua espressione. Lo spazio metropolitano ha destato il mio interesse in quanto si costituisce come una realtà densa di contraddizioni dove le forme economiche più disparate condividono i medesimi spazi, intersecandosi le une con le altre. In tale prossimità vengono svolte attività che sono agli antipodi per livelli di reddito, prestigio e settore professionale. Basti pensare a coloro che lavorano nel medesimo palazzo affollato di uffici: i dirigenti ben pagati, vengono preceduti, spesso all'alba, da personale addetto alle pulizie facente parte di piccole imprese che offrono salari spesso minimi o un lavoro irregolare.

Questa visione richiama l'immagine della "città e le ombre" utilizzata da Dal Lago e Quadrelli (2003) per considerare la vitalità e le situazioni sotterranee che affollano il centro di Genova:

“(…) la giustapposizione di due mondi, o due città, che coesistono ma si ignorano o meglio si guardano, nonostante la prossimità, da una distanza insuperabile (...). Due città,

ovviamente, in una posizione profondamente diversa e asimmetrica: la prima non conosce la seconda (...). La seconda vive nell'ombra dell'economia informale, semilegale o illegale, in luoghi scarsamente visibili dalla città legittima e soprattutto, non è dotata di voce." (*ivi*, pag. 13)

Le parole degli autori mostrano la distanza che esiste tra questi mondi sociali, quello della città e quello del dedalo d'iniziativa immerse nell'economia informale. Ma si tratta di una distanza costruita socialmente, che non ricalca le prossimità di quelle realtà che, seppur lasciate in un angolo, proprio come le ombre, restano "legate" al territorio dove sono presenti. Intendo così rivolgermi alla parte nascosta (seppure presente e vitale) del "lavoro metropolitano", che ha luogo in modo "informale" e la cui accessibilità (da parte dei ricercatori sociali) è lungi dal poter essere data per scontata.

La ricerca si è concentrata sul lavoro dei meccanici di strada, una specifica attività lavorativa presente nell'universo dell'economia informale, focalizzandosi così sugli aspetti minuti delle pratiche lavorative che la caratterizzano e mettendo in luce i processi, le interazioni e gli arrangiamenti che ne costituiscono l'orizzonte quotidiano. I meccanici di strada sono stati scelti considerando la loro presenza discreta ma consistente nell'area metropolitana parigina e per il loro essere parte del panorama di attività lavorative che, per quanto appartenenti all'economia informale, avvengono apertamente agli occhi dei passanti. La meccanica di strada nella periferia parigina non è infatti celata e praticata in luoghi nascosti, ma avviene alla luce del (raro) sole. Ciò che mi ha colpito di tale attività è stato proprio il suo essere talmente mimetica nel panorama quotidiano da non attirare molta attenzione sulla propria specificità quale forma lavorativa dell'economia informale.

Nella metropoli parigina non è inusuale, soprattutto quando si attraversano le strade secondarie dei quartieri periferici, o in ogni caso le zone fuori dai circuiti turistici o più eleganti della città, scorgere al lavoro dei meccanici intenti a riparare veicoli in luoghi pubblici (lungo i marciapiedi) o nelle corti interne ai palazzi. La loro presenza fisica sul terreno è dunque lungi dall'essere eccezionale. Inoltre nei discorsi legati alla riparazione dei veicoli è ricorrente fare allusione ai "riparatori di strada" indicando così la praticabilità (e la frequenza) della soluzione di affidare la propria auto a qualcuno che la ripari senza disporre però di un garage, né di autorizzazioni.

Tale attività lavorativa può essere considerata come specifica in quanto si presenta in luoghi estranei rispetto a quelli dello svolgimento professionistico del lavoro di meccanico come i garage attrezzati con equipaggiamenti e strumentazione adatta. Inoltre, la ridotta disponibilità tecnica impone dei limiti, spesso insuperabili, allo svolgimento di alcune riparazioni. Il meccanico di strada è una figura che si impegna dunque in priorità alla

riparazione più “puntuale” eseguendo lavori per i propri contatti e iscrivendosi all’interno di un contesto sociale locale, composto da un tessuto di relazioni, conoscenze ed interdipendenze.

L’appartenenza all’economia informale di tale attività influenza anche la sua collocazione all’interno di un mercato specifico e peculiare, regolato da negoziazioni, patti provvisori ed incertezza sulla continuità dell’esercizio, in quanto l’irregolarità dell’esercizio del lavoro comporta anche una sua precarietà irriducibile.

Ho focalizzato così l’attenzione rivolta all’economia informale per indagare nello specifico un contesto di lavoro, basato da operazioni manuali e concrete rivolte alla riparazione di veicoli. Tale attività, tuttavia, è ben lungi dall’essere eseguita solamente attraverso una dimensione manuale, ma può realizzarsi grazie alla costruzione di un intricato insieme di relazioni e arrangiamenti con altri attori presenti nel mondo sociale considerato. Gli interessi della ricerca, infatti, erano indirizzati a considerare le pratiche lavorative e le modalità di coinvolgimento nell’attività lavorativa da parte dei meccanici di strada. Questa scelta ha implicato di considerare con particolare attenzione la dimensione sociale e relazionale associata allo svolgimento di un lavoro profondamente dipendente dalle interazioni con vari soggetti, aventi ruoli diversi (clienti, amici, garagisti) ma appartenenti al medesimo mondo sociale dove operano i meccanici di strada.

In questo capitolo intendo quindi presentare il contesto territoriale dove si è svolta la ricerca e dove ho incontrato i meccanici di strada: la *banlieue* parigina. Definirò poi i meccanici di strada in modo da dare una prima panoramica sul loro lavoro quotidiano e sulle principali sfide con cui essi devono confrontarsi. In seguito, illustrerò in maniera preliminare i protagonisti che popoleranno i capitoli d’analisi empirica della ricerca. Fornirò così alcuni elementi introduttivi ai diversi profili che hanno attraversato la ricerca etnografica: i meccanici di strada, i loro clienti, ma anche i gestori di officine con i loro rispettivi dipendenti. Infine accennerò alcuni aspetti legati ai luoghi in cui è avvenuta la ricerca, per fornire degli elementi in grado di guidare il lettore attraverso gli spazi nei quali mi sono mosso una volta sul campo.

3.1. Il contesto di riferimento: lavorare nell’economia informale della *banlieue* parigina

Le aree metropolitane del globo, incluse quelle europee, mostrano la presenza di molteplici attività lavorative pienamente inscrivibili nell’economia informale, sottolineando così

l'importanza che questo tipo di realtà economica riveste nel tessuto metropolitano dei Paesi più avanzati, non essendo certo confinata solamente alle economie dei Paesi chiamati in via di sviluppo. Le cosiddette *città globali* (Sassen, 1999, 2007) si mostrano infatti come luoghi attraversati da flussi consistenti di attività informali, che costituiscono una risorsa di reddito primaria per fasce non indifferenti di popolazione.

L'avvento delle recenti evoluzioni del mercato globale ha trasformato in profondità il panorama delle attività lavorative e delle risorse economiche diffuse nel panorama metropolitano. A ciò si aggiunge la rapidità di trasformazione urbanistica, architettonica e sociale che attraversa i territori metropolitani: luoghi dove la concentrazione di popolazione è molto elevata e in cui convivono abitanti profondamente diversi (dai profili professionali più retribuiti a coloro che cercano un lavoro o una qualunque fonte di sostentamento). Nel medesimo contesto agiscono inoltre dei processi, definiti di *gentrification*, che portano ad un rapido cambiamento del tessuto urbano, a seguito di trasformazioni architettoniche che influenzano anche il panorama delle attività economiche. Questi processi mettono spesso in azione una circolazione tra vari tipi di popolazione: alcuni quartieri periferici o popolari, si vedono rapidamente svuotati dei propri abitanti "storici" (magari espulsi per un aumento dei prezzi o dalle operazioni di ristrutturazione), mentre altri vengono a sostituirli (Castells, 2000; Harvey, 2006; Clerval, 2008). I paesaggi metropolitani sono quindi in espansione e trasformazione continua, attirando incessantemente persone al proprio interno, grazie alle potenzialità del proprio mercato del lavoro e le opportunità che qui si possono incontrare. Lo spazio metropolitano si trova così attraversato da un intenso flusso di attività economiche di varia natura e tra queste anche forme di lavoro "informale".

La ricerca si è rivolta all'area metropolitana di Parigi dove accanto ad un settore economico dedicato alla cultura, all'arte e alla creatività che ha pochi rivali in Europa¹, convivono innumerevoli forme di attività lavorativa inserite nell'economia informale che hanno trovato qui un luogo propizio dove poter essere esercitate. Secondo le stime dell'ACOSS (Agenzia centrale degli organismi di sicurezza sociale) raccolte nel suo rapporto annuale per il 2011, la regione di Parigi è quella al più alto tasso di economia informale di Francia (assieme alle regioni del Nord Ovest). I tassi di lavoro non dichiarato sono stati stimati al 9,1%. (2% in più della media nazionale). I settori che vengono segnalati come i più toccati dal fenomeno dell'economia informale sono quelli legati al turismo (hotel, bar, ristoranti), il commercio al dettaglio e i servizi come parrucchiere ed estetista. Il settore delle

¹ Si può in particolare fare riferimento ai settori della cinematografia, il teatro e la varie "arti viventi" che vedono in Parigi un luogo fondamentale dove concentrarsi. Tale spazio è stato anche definito come un bacino di lavoro immateriale (Corsani *et al.*, 1996).

costruzioni si presenta inoltre come una realtà particolarmente esposta all'economia informale e al lavoro dissimulato. Il sistema di subappalto e la diffusione dei cantieri di costruzione e ristrutturazione nella metropoli parigina è molto articolato, rendendo difficili controlli sistematici e lasciando dunque spazio ad una presenza consistente di economia informale, declinata attraverso la somministrazione illecita di lavoro, la frode di tasse e imposte, finanche di vere e proprie cantieri abusivi (ACOSS, 2012). L'importanza del settore delle costruzioni all'interno del contesto metropolitano è facilmente comprensibile anche per l'estrema rapidità con cui si manifestano le trasformazioni urbane e le differenti "grandi opere" di riqualificazione di porzioni di tessuto urbano (Clerval, 2013).

La metropoli transalpina presenta una situazione particolare dal punto di vista territoriale. Sia nella Parigi *intramuros*², che nell'area più vasta circostante, si può infatti notare una distinzione tra quartieri popolari e quelli residenziali che ospitano in prevalenza persone riconducibili alla "classe media". Tale distinzione è ancora più netta nel caso della *banlieue*³ circostante, dove il tipo di abitazioni consente di farsi un'idea, sebbene stereotipica, degli abitanti che vi risiedono: i grandi grattacieli delle case popolari (le *cités*) svettano sui quartieri popolari, mentre i sobborghi più rinomati sono punteggiati da ville e abitazioni individuali (i *pavillons*).

È dal 2007 che risiedo, più o meno con continuità nell'est parigino, abitando all'esterno del *Périphérique*, l'anello autostradale che circonda i confini della *Ville Lumière* costituendo la frontiera d'asfalto che isola il centro della città da ciò che la circonda. La periferia, la *proche banlieue* (indicando così l'intera area metropolitana sorta attorno alla capitale), è un luogo dove vivono oltre dodici milioni di persone⁴: alcune, scacciate dall'inarrestabile aumento degli affitti nel centro città, altre che vi sono nate e cresciute.

La *banlieue* nordest, che può essere indicata da un punto di vista amministrativo con il dipartimento⁵ della Seine-Saint-Denis, è un territorio densamente popolato⁶, luogo di

² I confini amministrativi del comune di Parigi sono tracciati dall'insieme di diverse porte che corrispondono oggi agli accessi al raccordo autostradale che circonda la città, il *Périphérique*. Le porte erano i nodi fondamentali della cinta muraria che proteggeva e delimitava Parigi voluta da Thiers (inaugurata nel 1844) e che contava 17 porte.

³ Questo termine indica la periferia che si estende attorno al centro urbano, nonostante sia un termine francese ha acquisito popolarità e viene comunemente impiegato, come verrà fatto nel testo, quale sinonimo di periferia.

⁴ 11,9 milioni di abitanti secondo l'Insee nel 2013, all'interno dei confini della regione Ile-de-France.

⁵ Il dipartimento è un ente amministrativo francese che può essere fatto corrispondere a quello italiano di provincia, anche se in alcuni casi il territorio assegnato a ciascun dipartimento è molto più esteso di quello che viene comunemente attribuito in Italia. In ogni caso è un soggetto amministrativo dotato di un proprio esecutivo politico e di un apparato amministrativo che si incarica di provvedere, solidariamente con lo Stato, a varie necessità della popolazione (come l'erogazione di servizi pubblici).

residenza di molte persone appartenenti alle fasce popolari e con una notevole concentrazione di abitanti di origine migrante (recente o meno), e con una diffusa disoccupazione, in particolare giovanile⁷. La localizzazione del dipartimento della Seine-Saint-Denis e la sua appartenenza alla regione metropolitana di Parigi sono evidenziati nella mappa seguente:

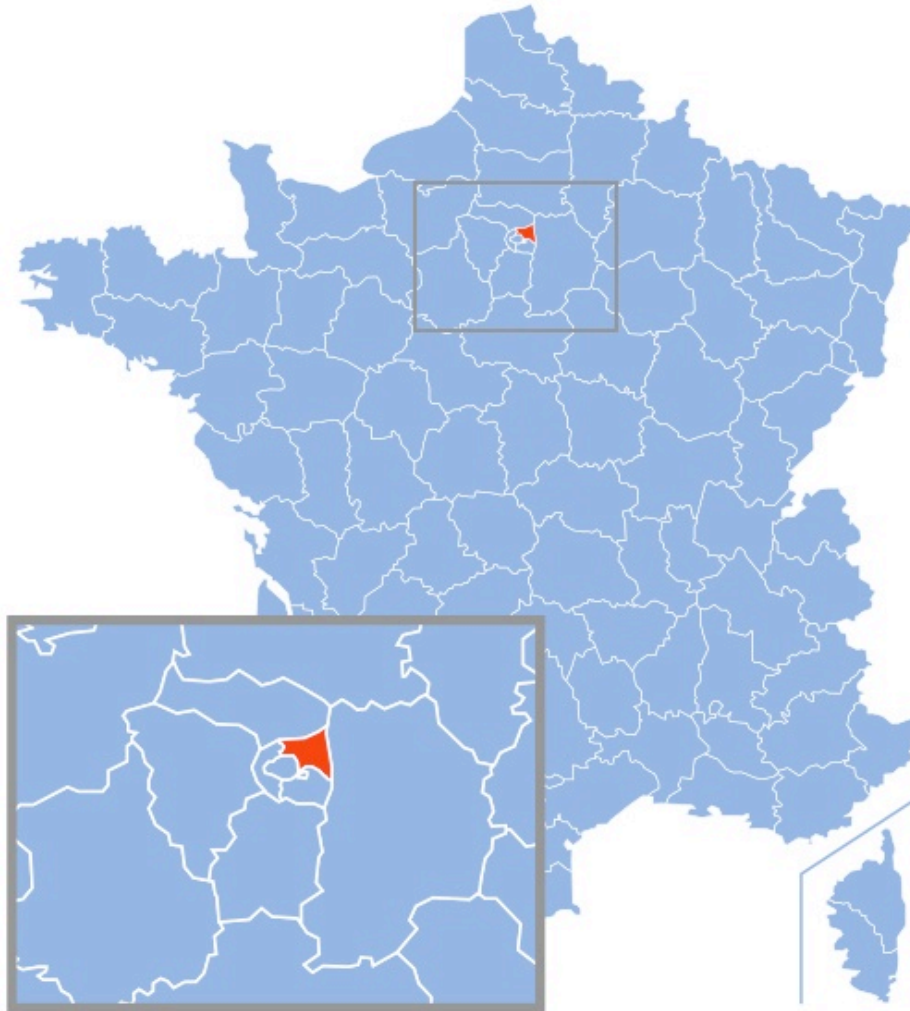


Fig 3.1. Carta amministrativa di Francia, nell'ingrandimento la regione di Parigi, in rosso la Seine-Saint-Denis

Questo territorio è inoltre marcato dall'immagine negativa che ne viene offerta a livello mediatico e politico: è infatti spesso rappresentato come esempio di terreno problematico.

La Seine-St-Denis è il dipartimento della *banlieue* per antonomasia, almeno secondo il discorso pubblico, che lo ritiene simbolo di un territorio attraversato da notevoli problemi

⁶ Vi abitano più di un milione e mezzo di persone (1.522.048 al 1° gennaio 2010) con una densità di 6.449 abitanti al km². Si tratta di uno dei più piccoli e popolati dipartimenti di Francia.

⁷ La disoccupazione generale del dipartimento è del 13,1% al primo trimestre del 2013 (fonte Insee) posizionandosi ai primi posti in Francia Metropolitana (esclusi i dipartimenti d'oltremare). La disoccupazione risulta tuttavia particolarmente marcata per la parte giovanile della popolazione (15-29 anni) che con oltre il 22% è sensibilmente superiore rispetto ai dati che riguardano l'intera regione (15% in Ile de France, fonti Insee 2006).

sociali comunemente associati alle periferie. Un esempio significativo può essere la descrizione sintetica che ne viene offerta dalle forze dell'ordine, attraverso il sito ufficiale della *Prefecture de Police*⁸ che tratteggia le questioni più sensibili dei vari dipartimenti di Francia:

“Avec un taux de chômage de 9,4%, un nombre record de cités (144) – dont un tiers jugées sensibles – et une immigration clandestine massive, le département réunit en effet tous les ingrédients d’une situation explosive et connaît une économie souterraine et des violences de bandes très importantes.”⁹

È inoltre un luogo indicato da alcuni politici come “pericoloso” e da disciplinare. Un esempio celebre è quello del discorso del 25 giugno 2005 di Nicolas Sarkozy, all’epoca ministro dell’Interno e poi divenuto Presidente della Repubblica, che ha auspicato “un passaggio al “kärcher” (*le idropultrici, nda*) per levare l’immondizia”, riferendosi con queste parole alla delinquenza e più generale alla situazione sociale complicata a La Courneuve, citandola come esempio dopo un fatto di cronaca¹⁰. Questa frase lascia trasparire un immaginario legato a pregiudizi e ostilità nei confronti degli abitanti dei quartieri popolari (qui considerati come immondizia) che parte del mondo politico contribuisce a costruire, veicolare e legittimare¹¹.

Una delle questioni più sensibili di questo territorio è tuttavia quella della mancanza di occupazione: nel primo trimestre 2013 il tasso di disoccupazione generale è stato infatti stimato dall’Insee al 13,1%. La scarsa disponibilità finanziaria di una parte consistente della popolazione residente in questi territori costituisce uno dei fattori che concorrono alla diffusione dell’economia informale, vista dunque come un’alternativa possibile per ottenere del denaro (Desplanques, 2011).

È inoltre opportuno ricordare anche il ruolo particolarmente importante rivestito dalle forme di integrazione al reddito e di aiuto finanziario erogato dallo Stato sociale in questi quartieri. La Seine-Saint-Denis, infatti, è uno dei dipartimenti che, nonostante la sua ridotta estensione, ospita in Francia più beneficiari delle varie prestazioni sociali monetarie

⁸ Disponibile online (senza data di riferimento per i dati percentuali) all’indirizzo: www.prefecturedepolice.interieur.gouv.fr.

⁹ “Con un tasso di disoccupazione del 9,4%, un numero record di *cit * (144) – di cui un terzo giudicate sensibili – e un’immigrazione clandestina massiccia, il dipartimento riunisce in effetti tutti gli ingredienti di una situazione esplosiva e conosce un’economia sotterranea e una violenza di bande molto importante” (*trad. mia*).

¹⁰ Discorso del 23 giugno 2005 a La Courneuve (Seine-Saint-Denis).

¹¹ Questo sentimento di discriminazione è stato percepito in maniera diretta soprattutto dai giovani e una delle conseguenze del discorso di Sarkozy è stato un’esplosione di rabbia nelle *banlieue* che ha portato a disordini in diverse località.

(contributo per l'affitto, reddito minimo): secondo la CAF¹² nel 2011 vi erano 304.530 beneficiari che coprono con le loro prestazioni un totale di oltre 865 mila persone. In particolare è diffuso l'RSA (reddito di solidarietà attiva) che viene erogato, nel marzo 2012, a 181.384 persone (la cifra più alta in tutta la regione Ile-de-France e quasi il 30% in più rispetto a Parigi). L'RSA costituisce una delle fonti principali di sostentamento per coloro che non hanno un lavoro e un reddito o il cui stipendio mensile è inferiore a quello minimo¹³. Tuttavia l'RSA, il cui importo base ammonta a 425 euro mensili (cifra per il 2013), non può essere ottenuto dai minori di 26 anni ed è subordinato ad un percorso attivo di inserzione lavorativa. Il ruolo delle prestazioni sociali risulta dunque particolarmente sensibile nelle zone della *banlieue* parigina, in quanto offre a coloro che versano in gravi difficoltà economiche una copertura sociale rispetto all'abitazione, trasporti, sostegno dei figli o, ancora, alla salute¹⁴. Un ulteriore aspetto da sottolineare è quello della difficoltà, per molti abitanti della *banlieue*, di integrarsi nel mercato del lavoro ufficiale, sia per trovare un contratto di lavoro, ma anche solo per ottenere ingaggi temporanei presso le agenzie interinali. Anche il ricorso a quest'ultima soluzione risulta, in tempi di crisi economica, ostica: in Seine-St-Denis il numero di lavoratori interinali è diminuito di oltre il 10% in un anno (rilevazione del febbraio 2013 di Pole Emploi¹⁵), senza che si sia avuto alcun miglioramento nelle altre cifre dell'occupazione.

Gli ostacoli ad un'inserzione lavorativa nel mercato formale, in particolare per le fasce di popolazione più giovani, hanno un ruolo nel rendere frequente il ricorso ad attività alternative svolte in condizioni di economia informale per rispondere alle necessità (e desideri) d'introito economico (Desplanques, 2011). Secondo Joubert (2004), il contesto metropolitano, ed in particolare lo spazio della *banlieue*, si presenta come un terreno dove il confronto dei giovani con la precarietà e l'abbandono scolastico favorisce il loro investimento in attività dell'economia informale. Attraverso questa scelta essi possono ottenere delle entrate monetarie, che permettono l'accesso a beni di consumo, oltre a rivestire un ruolo valorizzante a livello personale. Dal punto di vista relazionale, infatti, riuscire ad attivarsi in un lavoro, sebbene "informale", può consentire anche di trovare delle forme di autonomia, finanziaria

¹² Acronimo di *Caisse d'Allocations Familiales*, l'ente che si occupa dell'erogazione degli aiuti sociali.

¹³ L'RSA infatti si costituisce di due dispositivi, quello "base" e quello "attività" che viene erogato anche in caso la persona abbia un lavoro retribuito, al di sotto però del salario minimo. Al suo stipendio viene così sommata una quota variabile di RSA.

¹⁴ Oltre all'erogazione monetaria, il reddito minimo offre agevolazioni che comprendono un contributo all'affitto, la copertura sanitaria gratuita, esenzioni per i minori a carico e tariffe speciali per il trasporto pubblico locale.

¹⁵ Pole Emploi è l'ente per il lavoro francese, le cifre sul ricorso al lavoro interinale sono tratte dal comunicato della direzione amministrativa e finanziaria datata del 28 febbraio 2013.

ma non solo, rispetto alla propria famiglia, così come ad ottenere un ruolo riconosciuto (quello di lavoratore appunto) dai propri pari.

Accanto all'impatto della disoccupazione e il non trascurabile ruolo delle prestazioni sociali di sostegno al reddito, vi sono tuttavia altri fattori che contribuiscono a rendere appetibile la possibilità di ingaggiarsi in attività lavorative dell'economia informale. Tra questi si può far riferimento all'opportunità di valorizzare il capitale sociale di cui si è dotati grazie allo svolgimento di lavori che vedono proprio nei conoscenti uno dei punti di riferimento per creare il proprio bacino di clienti (Joubert, 2000; Tafferant, 2007).

Nel contesto della metropoli parigina la possibilità di svolgere un'attività lavorativa nel proprio luogo di residenza (o nelle sue vicinanze) e a contatto con i propri conoscenti diviene un'opzione che può consentire di superare gli ostacoli legati ad un mercato del lavoro che tende a discriminare i candidati provenienti da certi quartieri giudicati sensibili (Joubert, 2003). La presenza dei quartieri considerati problematici, ed in quanto tali individuati e inquadrati in apposite categorie istituzionali, le ZUS (*zone urbaine sensibles*), è molto marcata entro i confini amministrativi della Seine-Saint-Denis. Circa il 20% degli abitanti risiede infatti all'interno di questi quartieri e si tratta di un tasso molto più elevato di altre aree urbane: a Parigi *intra muros* ad esempio è il 6%¹⁶. Questi quartieri (le ZUS) concentrano tassi di disoccupazione ancora più marcati del territorio circostante, soprattutto per le fasce più giovani della popolazione, spesso vittime di una vera e propria "discriminazione territoriale" relativa al loro luogo di residenza. Secondo un rapporto presentato alla presidenza della Repubblica, la residenza in una ZUS comporta l'8% di possibilità in più di essere disoccupato per gli uomini e il 5% per le donne a parità delle altre condizioni socio-demografiche (Silla, 2008).

Un ulteriore aspetto che incoraggia la partecipazione ad attività economiche informali riguarda la possibilità di esercitare delle attività che s'inscrivono nel panorama sociale di residenza, offrendo beni e servizi a prezzi concorrenziali. Questa dimensione di commercio di prossimità, in particolare la vendita di merci di consumo e contraffatte o la fornitura di servizi (riparazioni varie, cura alla persona, parrucchieri e altri) viene spesso benevolmente accettata e non stigmatizzata da parte di coloro che vi si rivolgono (Joubert, 2000; Hatzfeld, 2004; Tafferant, 2007). Quest'accettazione contribuisce a sfumare la percezione d'illegalità da parte degli attori implicati in tali attività e a fornire delle motivazioni sociali e relazionali legate all'esercizio di un lavoro nell'economia informale che risulta (relativamente) benvenuto da parte di coloro che condividono *in primis* gli spazi residenziali dove esso avviene.

¹⁶ Dati del dossier Insee *Ile-de-France à la carte*, n° 356, maggio 2011.

Nella metropoli parigina, e soprattutto nei quartieri popolari, la diffusione dell'economia informale risulta così consistente. Lo spazio della Seine-Saint-Denis, caratterizzato dalla presenza di numerosi fattori che possono incoraggiarne la diffusione mi è sembrato dunque adatto a divenire l'ambito territoriale specifico della ricerca. Peraltro, come si vedrà tra breve, l'abitare questo territorio è stato un elemento facilitante, se non imprescindibile, ai fini dell'accesso al contesto sociale dove è maturata la ricerca.

3.2. I meccanici di strada, un'attività lavorativa nel ventre della metropoli

Come spesso accade nella ricerca etnografica (Becker, 1998; Dal Lago e De Biasi, 2002; Cardano, 2011), la scelta di focalizzarsi sulla specifica figura dei meccanici di strada è dovuta ad una casualità che ha marcato così l'inizio della mia curiosità per questo mondo sociale, eletto poi ad oggetto della ricerca etnografica. Per questo motivo ritengo significativo riportare quest'evento, facendo riferimento alle parole con cui è stato registrato nel diario di campo. Tale episodio offre così un'immagine dai tratti spontanei delle azioni di un meccanico di strada, per come mi sono apparse la prima volta:

“Un giorno, rientrando verso casa con un'amica, Nava¹⁷, lei mi chiede di accompagnarla a vedere se riusciva a risolvere un problema a una ruota della sua macchina che “tirava” troppo da una parte. L'indomani sarebbe partita per un weekend in Lorena, nell'est della Francia, e voleva così provare a fare qualcosa per risolvere l'inconveniente o quantomeno farsi tranquillizzare sulla mancanza di rischi immediati alla sicurezza dell'auto. Convinto che siamo in direzione di un'officina meccanica, le chiedo: “Ehi Nava, ma se devi partire in weekend domani e vai adesso dal meccanico, sei sicura che poi ti ridiano la macchina in tempo e non ti facciano saltare i tuoi programmi? E poi...chissà quanto ti viene a costare!”. Nava si volta guardandomi in maniera perplessa: “Ma che pensi? Mica vado in un garage, sei fuori? Per una cosa così rischio che mi tengano l'auto cinque giorni e poi chissà quanto mi chiedono...no no vado da Daimou, lui prova a vedere se riesce a fare qualcosa, ne sa parecchio di meccanica, fa dei lavori di riparazione giù là, a casa sua, vicino al municipio... hai presente no?”.

Non avevo capito nulla, non stavo accompagnando Nava in officina, ma stavamo andando da un suo conoscente, un meccanico senza garage, un meccanico di strada che avrebbe potuto esaminare al volo l'auto e fornire delle indicazioni o un rapido intervento. Dopo qualche minuto di tragitto, arriviamo davanti a casa di Daimou, Nava con un colpo

¹⁷ I nomi usati per indicare le persone con cui sono entrato in contatto nel campo di ricerca sono degli pseudonimi per tutelare il loro anonimato e per non tradire la fiducia di avermi accettato vicino a loro. Tuttavia, per cercare di restituire alcuni degli aspetti sensibili che sono legati al nome, ho scelto di attribuire degli pseudonimi che riflettessero alcuni attributi dell'identità della persona: un nome considerato tipicamente di origine francese è stato sostituito da un altro analogo e così per quello dei nomi avente origini diverse. Questa scelta vuole cercare di restituire, con una piccola accortezza, alcune indicazioni che, nel contesto della ricerca, vengono associate al semplice ascolto del nome del presente.

di clacson lo fa affacciare alla finestra e gli chiede di scendere a dare un'occhiata all'auto. Dopo qualche istante, Daimou esce dal cancello con una cassetta degli attrezzi nella mano e un lungo cartone rettangolare nell'altra." (Diario di campo, 10.04.11)

Queste righe descrivono il primo impatto con un mondo per me nuovo, che non avevo tuttavia mai considerato con attenzione in precedenza. Infatti, non posso certo dire di non aver mai visto le riparazioni svolte lungo i bordi delle strade o nei parcheggi interni agli spazi condominiali che talvolta attraversavo durante gli spostamenti nel quartiere dove abito o in altre zone della *banlieue*. Il sentimento provato è stato dunque di stupore e sorpresa: alcuni meccanici intenti a lavorare su dei veicoli *en plein air* e circondati dai propri attrezzi non erano solo degli appassionati di motori in grado di compiere piccole riparazioni sulla propria auto, ma dei lavoratori intenti a svolgere dei servizi di riparazione ai propri clienti all'interno di un contesto di lavoro inscritto nell'economia informale.

Quest'esperienza mi ha colpito poiché in prima persona avevo osservato delle attività lavorative all'opera accanto a spazi familiari senza però indovinare a prima vista di che natura fossero. In questa maniera ho avuto la sensazione di "scoprire" una situazione che in molte altre occasioni non aveva attirato l'attenzione. Degli sguardi superficiali di una persona non profondamente inserita all'interno delle dinamiche di quartiere, come ero io, possono dunque ignorare i dettagli di quest'attività lavorativa.

Una delle prime questioni a cui rispondere per intraprendere un percorso orientato ad approfondire la conoscenza con questa realtà era di ordine definitorio: chi sono i meccanici di strada? Una prima sintetica risposta può essere: il meccanico di strada è chi compie dei lavori di riparazione di veicoli a motore (auto, moto, furgoni) senza avere una licenza, grazie al coinvolgimento di una serie (limitata) di attrezzi, a partire dalle proprie competenze di riparazione e agendo in spazi pubblici o privati senza avere un'autorizzazione. Gli elementi costitutivi di quest'attività sono appunto la retribuzione degli interventi, la realizzazione di un servizio alla clientela e lo svolgimento di un'attività senza autorizzazioni, né registrazioni presso gli enti preposti.

Questa definizione del lavoro del meccanico di strada ha anche l'obiettivo di delineare i tratti dell'attività lavorativa al centro della ricerca, in quanto, come spesso accade nell'economia informale, essa è priva di una denominazione ufficiale. La questione del nome è un punto di partenza stimolante in quanto per molte attività radicate nell'economia informale è l'uso corrente e l'abitudine a determinarne la definizione. Se le botteghe ufficiali dei garagisti hanno la propria insegna a descriverne e indicarne la funzione (ad esempio "garage", "riparazioni", "meccanica"), altrettanto non può certo essere detto per chi lavora in strada, molto spesso all'aperto e in una situazione ambigua ad occhi estranei incerti tra l'impegno

amatoriale e la pratica nell'economia informale.

La stessa attività lavorativa può infatti essere indicata con termini diversi, a seconda della consuetudine di chi lo pronuncia. In questo senso è opportuno chiarire che l'appellativo adottato nella ricerca, "meccanico di strada", non è il solo possibile, in quanto nell'uso comune non è così raro imbattersi in persone che utilizzano le espressioni come "riparatore di strada", "meccanico in nero" oppure talvolta anche "meccanico della domenica"¹⁸.

Queste definizioni indicano la medesima figura lavorativa del meccanico intento a riparare i veicoli lungo le strade e privo di un'officina adeguatamente attrezzata. Il termine "riparatore di strada" è più ambiguo rispetto all'indicazione relativa all'uso del termine "meccanico", che chiarisce immediatamente il settore a cui ci riferisce, poiché le riparazioni svolte in attività ugualmente presenti nel medesimo terreno metropolitano, possono essere di moltissimi generi e riguardare una pluralità di ambiti lavorativi (come la riparazione di abiti, di oggetti elettronici ed elettrodomestici, di strumenti informatici). "Meccanico in nero", invece, è una definizione che indica il settore lavorativo di riferimento, sottolineando però l'aspetto illecito dell'attività, più che offrire elementi descrittivi delle sue peculiari caratteristiche. Infine, l'espressione "meccanico della domenica" possiede una connotazione dispregiativa dal punto di vista professionale, in quanto sembra dequalificare questi meccanici, considerandoli come appartenenti ad una categoria inferiore rispetto ad altri lavoratori attivi nel medesimo settore.

La scelta di adottare il termine "meccanico di strada" è maturata poiché appare quello più descrittivo dell'attività (senza esprimerne un giudizio relativo alle qualità), oltre ad essere il termine utilizzato più comunemente dalle persone che abitano nei quartieri della ricerca.

Una volta stabilita la definizione con cui indicare questa figura lavorativa, ho cercato di verificare l'esistenza di eventuali precedenti ricerche nel medesimo ambito. I meccanici di strada, a seguito di una ricognizione bibliografica, si sono rivelati come una figura ricorrente, sebbene in termini marginali e spesso solamente accennati, all'interno delle ricerche che si sono rivolte alla vitalità economica presente nei distretti metropolitani (Laé e Murad, 1985; Laé, 1989; Weber, 1989; Lepoutre, 1997; Tafferant, 2007). Nelle ricerche di questi autori, rivolte al contesto francese, sia nella zona metropolitana di Parigi che considerando altre città industriali, appaiono infatti alcuni meccanici di strada descritti come lavoratori intenti a svolgere il proprio mestiere lungo le strade e all'ombra delle normative vigenti. Queste ricerche hanno dedicato dell'attenzione più o meno focalizzata al ricorso all'economia informale da parte della popolazione residente all'interno dei territori al centro dell'analisi,

¹⁸ In francese vengono formulati così: "mécanicien de rue", "réparateur de rue", "mécanicien au black" e "mécanicien du dimanche".

facendo riferimento anche ai riparatori di veicoli, sebbene in maniera episodica, indicandoli tuttavia come una figura presente nel panorama delle attività informali. Laé, realizzando un'inchiesta sul lavoro nero in una cittadina della Normandia, dettaglia le condizioni di lavoro e le forme di attività di Darios, un meccanico di strada che, forte di una lunga esperienza, svolge i propri lavori sia organizzandosi autonomamente che ricorrendo ad accordi con chi può offrirgli un posto dove lavorare all'interno di un grande capannone (Laé, 1989). Venkatesh, nella sua etnografia rivolta alle attività lavorative informali presenti all'interno del ghetto di Chicago, ha offerto alcune immagini efficaci per descrivere il lavoro quotidiano di uno dei meccanici di strada attivi nei dintorni del parco:

“James Arleander has been fixing cars off the books in Maquis Park for over a decade. (...) But fixing a car in a public space, he says, is not easy. He lists the obstacles that an underground worker must overcome: *“First, you are doing something illegal, which means police must be involved. You have to deal with them, and you can either hide [from them] or pay [them]. Now, you can pay with money or favors—wash your back, I’ll wash yours. Then, if you’re hanging out making noise, getting oil on the ground, you are pissing off other folks. And you are probably upsetting people like Leroy [the owner of Leroy’s Auto] who got a real business fixing cars. So, not just police, but the entire community is a problem. Again, you can hide or pay, and you pay in many kinds of ways. Then, you have to get your parts. That takes money. And where are you going to keep your tools at night? You can’t be bringing that shit along with you. So, you need to hide it, store it somewhere. See what I mean, it’s not just me asking somebody if they want their carburetor fixed, you dig? It’s a whole operation you’re dealing with”*. Any businessperson will recognize the challenges James outlines, even if there are some questionable features: James deals with the government, he manages public relations, he must locate inexpensive tools and car parts, and he must store equipment safely.” (Venkatesh, 2006, pp. 166-8)

Questo contributo mostra alcuni elementi cruciali dell'attività di meccanica compiuta da uno dei tanti uomini che si dibattono nella marginalità sociale e nella disoccupazione nel ghetto di Chicago al centro della ricerca di Venkatesh. L'estratto ha il merito di sottolineare alcuni aspetti da considerare nel momento in cui ci si confronta con la figura dei meccanici di strada. Il primo aspetto, ricordato dalle parole di James, è quello del rapporto all'autorità, in particolare alla polizia, con cui occorre giungere a degli accordi o quanto meno ad escogitare degli arrangiamenti. Le negoziazioni e gli accordi con gli altri attori presenti nel terreno d'azione del meccanico sono molteplici, riguardando anche la comunità degli abitanti dove avviene il lavoro, con cui è necessario stabilire legami e intavolare forme di scambio. Emerge infatti come la condizione di svolgimento dell'attività sia legata ad un'incertezza continua relativa ai potenziali incidenti (come i furti) o agli intoppi che possono ostacolare i lavori, così come dipendono dalla necessità di continui accordi con vicini e conoscenti al corrente dell'attività, per prevenire lamentele e minacce. Queste questioni relative al quotidiano del

meccanico di strada non valgono solamente per lo specifico contesto americano analizzato da Venkatesh, ma possono risultare degli stimoli utili per indagare le modalità di lavoro che si esprimono anche nella *banlieue* parigina.

Come esplicitato in precedenza, nei quartieri popolari della Seine-Saint-Denis, la presenza dei meccanici di strada è comune, al punto che in diversi forum internet a larga diffusione è possibile trovare delle indicazioni su come comportarsi per rivolgersi ai meccanici di strada. Inoltre, mi capitato di imbattermi in offerte di lavoro di meccanici di strada pubblicate tra i “piccoli annunci” dei giornali o affisse nelle bacheche dei negozi o alle fermate dell’autobus. La presenza di un numero consistente di meccanici di strada nella *banlieue* parigina è dovuta anche alla presenza di una domanda cospicua e costante di questi servizi. L’automobile, infatti, è un elemento particolarmente importante per chi abita il tessuto periferico della città, visto che si tratta di zone spesso non ben servite dalla, seppur estesa, rete metropolitana di Parigi¹⁹. Il veicolo di proprietà è quindi un bene d’uso prezioso ed utile, tenuto in considerazione anche da coloro che hanno a disposizione budget ristretti per vivere. Ciò comporta la necessità di tenere il più basso possibile i costi di manutenzione del mezzo. Risulta così a maggior ragione vantaggioso rivolgersi ai meccanici di strada da parte di coloro che posseggono dei veicoli vetusti, spesso in condizioni non ottimali e che presentano frequentemente guasti e problemi. In questi casi, l’alternativa sarebbe l’acquisto di un nuovo veicolo ma, vista la disponibilità economica solitamente ridotta per molti di coloro che risiedono in tali quartieri, una considerevole porzione degli abitanti opta per il mantenimento della propria auto. A conferma di ciò è possibile citare l’evidente presenza di un parco di veicoli piuttosto vecchi, solcare con frequenza le strade della periferia²⁰. È comune vedere ben riconoscibili, anche a distanza di tempo, i segni degli incidenti: le ammaccature lasciano poi spazio alla ruggine, alcuni finestrini rotti vengono sostituiti da teli di nylon fissati con lo scotch che possono sfidare le intemperie²¹ anche per diversi mesi, i paraurti spesso penzolano dalla propria sede a seguito di un contatto troppo rude con un ostacolo. È inoltre frequente incrociare parecchi veicoli che hanno pezzi di carrozzeria di un altro colore, a testimonianza di una riparazione svolta attraverso il ricorso al recupero delle componenti da uno sfasciacarrozze per limitare i costi.

¹⁹ Se nella zona *intra-muros* di Parigi è possibile muoversi agevolmente con i trasporti pubblici, la situazione è più complessa per le zone circostanti: certe fasce orarie (serale e notturna) sono proibitive così come gli spostamenti con i bus e treni privilegiano esclusivamente dei tragitti periferia-centro, senza offrire valide soluzioni per muoversi agevolmente tra i vari spazi periferici.

²⁰ Non si tratta ovviamente di una generalizzazione, ad essi se ne affiancano infatti molti altri nuovi fiammanti.

²¹ Si tratta in questo caso non del lunotto anteriore ma dei finestrini laterali, spesso spaccati dai ladri attirati dagli oggetti lasciati in auto.

Il lavoro dei meccanici di strada si delinea dunque come una forma lavorativa inscritta nell'economia informale e che si contraddistingue per essere esposta a notevoli incertezze, a partire da un confronto con le forze dell'ordine, ma anche con un eterogeneo insieme di attori che, a vario titolo, sono coinvolti nella riparazione dei veicoli che avviene lungo le strade. Per poter continuare a lavorare, i meccanici devono infatti dimostrare la propria abilità non solo nelle riparazioni meccaniche, ma anche nel padroneggiare una serie di consuetudini peculiari dell'economia informale e che consentono la realizzazione di servizi al di fuori del contesto normato: relazioni, scambi, favori, complicità e conflitti sono infatti sottesi alla pratica della meccanica di strada.

Quest'attività si è presentata davanti ai miei occhi proprio a partire dal suo radicamento nel territorio sociale dei quartieri della Seine-Saint-Denis, con il loro portato di contraddizioni sociali e ostacoli ricorrenti all'accesso regolare al mercato del lavoro. La pratica di un lavoro iscritto in un ambito proprio dell'economia informale deve confrontarsi con numerosi limiti al suo esercizio (legati ad incertezze e alla disponibilità limitata di risorse), facendo allo stesso tempo emergere l'importanza cruciale delle relazioni come risorsa indispensabile per ovviare alle mancanze ed escogitare soluzioni alternative. Queste caratteristiche mi sono parse da subito marcate nell'esercizio della meccanica di strada e ho così scelto di considerare con in profondità questo mondo sociale.

3.3. I profili dei protagonisti della ricerca

La ricerca si è sviluppata attraverso un percorso di partecipazione diretta all'attività di meccanica svolta nel contesto della strada²². Nel corso della ricerca ho trascorso del tempo ed interagito con diversi attori aventi ruoli distinti in relazione all'attività della riparazione meccanica: i meccanici *in primis*, ma anche con i loro clienti più assidui e gli abitanti che risiedono nei pressi dei luoghi "eletti" dai meccanici di strada a proprio *atelier*.

Intendo ora presentare alcuni elementi biografici e una breve presentazione dei diversi protagonisti che sono stati fondamentali all'interno dell'esperienza di ricerca. Seguendo un approccio metodologico etnografico ho preferito intraprendere una "partecipazione osservante" alle attività di riparazione, proprio a partire da un coinvolgimento diretto nelle varie fasi del lavoro e nella condivisione del tempo e delle situazioni che si presentano

²² Le questioni metodologiche saranno considerate in dettaglio nel prossimo capitolo, mentre in questo paragrafo sono solamente accennate per delineare il contesto e gli attori protagonisti della ricerca sul campo.

quotidianamente ai meccanici. A partire da questo posizionamento, ho preferito evitare di effettuare sistematicamente interviste a meccanici e clienti ma, in seguito alla partecipazione alle attività e grazie alla confidenza reciproca creatasi nel tempo, far emergere progressivamente lo spazio per la parola e per i racconti, sia biografici che relativi al lavoro di meccanico. Per questo motivo non ho seguito una raccolta sistematica relativa ad alcune caratteristiche biografiche delle persone frequentate. Nel parlare con i clienti, ad esempio, prediligivo un dialogo orientato al racconto delle loro esperienze di riparazione, più che ad una sistematica richiesta delle loro caratteristiche socio-professionali (età, lavoro etc.).

Nel corso della ricerca la volontà di far emergere in maniera articolata il passato dei meccanici di strada a partire dalla progressiva confidenza e condivisione del lavoro si è parzialmente scontrata con la prevalenza dei discorsi focalizzati sull'immediato e sulle riparazioni da svolgere. Il tema favorito delle discussioni con i meccanici è stato appunto quello dei veicoli, dei loro problemi e degli episodi che vengono giudicati significativi per evocare difficoltà, successi o fallimenti avvenuti in passato. Dunque, proprio a partire da queste narrazioni, che hanno una funzione di insegnamento, quali le storie di guerra (Orr, 1990), sono emersi aspetti del passato biografico e del processo di formazione dei meccanici. Ciò è avvenuto però a scapito di una sistematicità ed approfondimento che avrebbero tuttavia reso il quadro più completo.

Le persone che, a vario titolo, hanno partecipato alla ricerca sono riassumibili in diverse categorie: i protagonisti del lavoro di campo sono i meccanici di strada e i loro clienti, mentre i gestori delle officine e i meccanici che vi lavorano sono divenuti i soggetti considerati durante un approfondimento supplementare rivolto alle condizioni di lavoro che avvengono in un contesto distinto dalla strada, ma ugualmente rivolto alla riparazione delle vetture.

Il focus della ricerca sono le pratiche lavorative che costituiscono l'orizzonte quotidiano della meccanica di strada. Quest'attività è stata scelta come caso empirico di lavoro che avviene inscrivendosi nel terreno dell'economia informale. Per questo motivo il lavoro di campo ha riguardato gli attori impegnati in quest'attività: i meccanici di strada e i loro principali interlocutori, i clienti, oltre a considerare altri soggetti presenti nel contesto sociale dell'azione. In particolare, sono tre i meccanici di strada con cui ho trascorso più tempo: Mel, Daimou e Guy, con cui ho condiviso giornate di lavoro, ma anche momenti di discussione riguardo il loro lavoro. Altri meccanici di strada sono stati oggetto di osservazioni meno sistematiche, ma che hanno ugualmente contribuito alla ricostruzione dello scenario della pratica lavorativa della meccanica di strada.

Una volta valutata una sufficiente comprensione del contesto dei meccanici di strada e

maturato la consapevolezza di un'adeguata confidenza con attori e attività alla base di questa situazione lavorativa, ho ritenuto opportuno un approfondimento aggiuntivo che si rivolgesse ad un ulteriore contesto di riparazione dei veicoli. Per questo motivo ho preso in considerazione il contesto lavorativo di tre garage di quartiere ugualmente ubicati a Montaigne²³, il medesimo luogo in cui ho incontrato i meccanici di strada. Volgere lo sguardo ad un contesto iscritto nell'economia formale ha così potuto fornirmi degli elementi tali da considerare anche altre situazioni oltre a quelle della strada, permettendo così la possibilità di saggiare e sottolineare le peculiarità e le caratteristiche specifiche che marcano le pratiche lavorative dei meccanici di strada. Essi si presentano infatti come una figura lavorativa *sui generis* nonostante, come i garagisti, si occupino di riparare veicoli. L'osservazione del lavoro quotidiano dei garagisti è stata quindi più limitata in quanto non aveva quale scopo una descrizione densa delle pratiche lavorative, ma piuttosto quella di consentire la valutazione delle "tipicità" associate al contesto della meccanica di strada a cui si è dedicato la maggior parte del periodo di ricerca nel campo.

Presenterò ora brevemente le varie persone intervenute più frequentemente nel corso della ricerca in modo da poter offrire qualche elemento tale da poter orientare il lettore che nel testo si imbatte nei vari personaggi.

- *Meccanici di strada:*

Mel.

Mel svolge il lavoro di meccanico di strada da lungo tempo. Nel 2013 ha compiuto 58 anni e vive a Montaigne da oltre trenta. È nato in Normandia, ma sin da bambino è cresciuto in regione parigina. Ha un passato come operaio, ma da allora ha cambiato molti lavori, svolgendo per diversi anni quello di barelliere presso un ospedale della capitale. Ripara veicoli dal 1984, prima in maniera saltuaria, poi via via sempre più sistematica fino a diventare, da qualche anno, il suo "*gagne pain*": la sua principale fonte di reddito. È sposato e vive con la moglie al piano terra di un appartamento di edilizia popolare. Per riparare i veicoli si sistema nel parcheggio proprio davanti alle finestre della sua abitazione. Si occupa, insieme alla moglie, della suocera e del genero che necessitano frequentemente di assistenza, mentre loro figlio, ormai adulto, vive per conto suo. Sia Mel che la moglie possiedono un'auto: una familiare lui e una vecchia Fiat lei, la cui manutenzione è curata con attenzione certosina.

Mel non è molto alto (circa 160 cm) e ha dei capelli castani portati spesso un po' lunghi anche per coprire una "piazza" al centro della nuca. Di corporatura minuta, mostra però una

²³ I dettagli su questo comune, indicato con uno pseudonimo, sono forniti nel prossimo paragrafo.

soda muscolatura alle braccia, che quando vengono esposte, mostrano i segni di tre piccoli tatuaggi di china. Quando lavora ha l'abitudine di utilizzare sempre la sua tuta blu a salopette che presenta innumerevoli macchie nere sul tessuto, d'inverno aggiunge un vecchio giubbotto di renna con un caldo interno di pelo, mentre d'estate non disdegna di abbassare la salopette e rimanere con una maglietta bianca (intonsa solo all'inizio del lavoro).

Ha un carattere aperto e disponibile, tuttavia ama lavorare in tranquillità e per conto proprio; per questo motivo, ho potuto apprezzare ancora di più il suo aver accettato la mia invasiva presenza accanto a lui. Spesso Mel condivide le giornate e qualche operazione meccanica con Ben, un suo vicino di casa, molto chiacchierone e appassionato di riparazioni. Ha problemi alla schiena e cerca di fare attenzione a non compiere troppi sforzi, rinunciando talvolta a certe riparazioni troppo onerose per la sua salute.

Mel si dedica alle riparazioni con costanza, tuttavia non lavora tutti i giorni, cerca di concentrare i suoi lavori in tre o massimo quattro giornate alla settimana. *In primis* durante il weekend, per venire così incontro alle esigenze dei clienti che nei fine settimana hanno più tempo per occuparsi della propria vettura e farla riparare. Durante la settimana si dedica ai lavori più articolati, all'accompagnamento dei veicoli al controllo tecnico e al recupero dei pezzi presso sfasciacarrozze e garagisti. La gran parte dei clienti sono persone con le quali ha sviluppato un rapporto solido nel corso degli anni: spesso si tratta di suoi vicini di casa o di conoscenti incontrati durante i vari lavori svolti in passato, in particolare quello presso un ospedale di Parigi. Tuttavia, le sue qualità (e l'economicità delle sue tariffe) vengono riconosciute anche all'esterno di queste cerchie, grazie al passaparola.

Nel corso degli anni trascorsi da quando l'ho conosciuto (2011-2013), Mel ha continuato a riparare i veicoli, diminuendo solamente in alcuni periodi per le pressioni dell'ente delle case popolari dove abita e a causa dei problemi alla schiena che talvolta lo costringono al riposo.

Guy.

Guy ha 43 anni (2013), è di origini bretoni ed è piuttosto alto (oltre 175 cm), dotato di un fisico massiccio con una muscolatura possente. Porta i capelli rasati e indossa degli occhiali da vista legati con un elastico per proteggerli dalle cadute. Guy ripara le auto da oltre quindici anni. All'inizio ha imparato con i motorini, compiendo da ragazzino riparazioni e "elaborazioni". Questa passione gli è in seguito tornata utile per trovare un lavoro, ufficiale, presso un garagista da cui ha imparato moltissimo della meccanica automobile. Possiede un camion nero di cui è molto fiero e che cura con attenzione quasi maniacale. La predilezione per furgoni e camion l'ha portato a maturare una competenza specifica per questi motori

particolarmente grandi e alimentati la più parte delle volte da un circuito diesel.

Guy ha vissuto tra Parigi e la Seine-Saint-Denis fino all'inizio degli anni 2000. Dal 1997 si occupa delle riparazioni di veicoli, svolgendole "in strada". Quest'attività consentiva così, sommandosi al reddito minimo, di fargli ottenere il denaro per mantenersi. Da qualche anno si è trasferito, andando a vivere in una città di circa 50 mila abitanti nel sud ovest della Francia. Qui continua a riparare i veicoli in strada come fonte di reddito principale, mantenendosi tuttavia disponibile per altri lavori occasionali (soprattutto nei montaggi di fiere e concerti). Ha ormai sviluppato una rete di clienti nella sua regione di residenza, ma, avendo ancora notevoli conoscenze in metropoli parigina, vi si reca frequentemente e cerca sempre di far coincidere un suo passaggio nella capitale con qualche lavoro di meccanica per i conoscenti o clienti occasionali. In questo modo mantiene "un piede" anche in questo territorio attraverso una rete di clienti, e può così ammortizzare le spese del viaggio grazie ai lavori svolti.

Guy è meticoloso e determinato, quando inizia a lavorare non vuole fermarsi fino alla conclusione del lavoro. Cerca sempre di organizzarsi il più possibile e mantiene i suoi strumenti da lavoro in ordine nelle cassette degli attrezzi. Detesta infatti il caos e le situazioni di confusione che gli capita spesso di trovare in strada. Quando lavora con accanto il cliente è avaro di parole e tende a evitare delle conversazioni sul guasto per rimandarle al termine del lavoro. La meccanica di strada è la fonte principale dei suoi introiti ed è disponibile a lavorare tutti i giorni se ne ha la possibilità e la necessità. Tuttavia predilige concentrare i lavori di meccanica nella/e stessa/e giornata/e per mantenere anche dei giorni liberi dove poter svolgere tranquillamente le proprie faccende. Per lungo tempo Guy ha lavorato esclusivamente in strada, ora ha sistemato un ampio garage dove custodisce il suo camion, tiene i suoi attrezzi e può ingegnarsi per svolgere qualche riparazione al coperto. Tuttavia, quando torna in regione parigina portando con sé parte della sua attrezzatura per fare dei lavori in trasferta, si prodiga nelle riparazioni in strada come "ai vecchi tempi".

Durante il periodo della ricerca, Guy ha iniziato ad accusare dei dolori alla schiena che l'hanno un po' penalizzato nella continuità del lavoro di strada. Ad inizio 2013, a causa di un aumento delle necessità economiche a cui fare fronte, Guy ha dovuto abdicare alla sua volontà di non lavorare sotto padrone e ha, seppur con riluttanza, trovato un lavoro presso una catena di riparazioni rapide prima e una concessionaria Mercedes dopo.

Daimou.

Daimou è un ragazzo alto (oltre 190 cm), longilineo, ha 29 anni (2013) con un fisico sportivo. È originario del Mali ed è in Francia dal 2007. Durante i mesi della ricerca nel campo non

aveva il permesso di soggiorno e viveva in una casa occupata dove riparava dei veicoli per avere delle entrate economiche. Daimou mi è apparso un meccanico di strada meno organizzato rispetto a Guy e Mel, così come la sua disponibilità di attrezzi è ridotta. Lavorando spesso di fronte casa, non sembra rivolgere particolare cura all'abbigliamento da lavoro. Non dispone infatti di una tuta e si attiva sui veicoli vestito normalmente e, talvolta, addirittura in ciabatte di pezza. La sua esperienza con i veicoli è limitata: ha iniziato a riparare le auto in strada qualche mese dopo il suo arrivo in Francia (2006), basandosi su alcune precedenti esperienze svolte in Mali. Grazie alle sue capacità è però riuscito a farsi un "giro" di clienti, soprattutto a partire dalle reti di conoscenza delle persone che frequentano anche saltuariamente la casa occupata dove risiede.

Durante le giornate che ho trascorso con lui mi ha colpito il suo atteggiamento piuttosto confusionario: gli attrezzi erano spesso sparpagliati, complice anche il fatto che in molti glieli chiedevano in prestito senza sistematicamente restituirli. Inoltre, Daimou cerca spesso di fare diverse operazioni meccaniche allo stesso tempo per avere più lavori, ma quest'entusiasmo spesso si trasforma in confusione. Nel corso del periodo della ricerca la competenza di Daimou è cresciuta, così come la sua capacità di gestire il lavoro.

Nella primavera 2013, dopo esser stato costretto a cambiare casa a seguito dell'espulsione di quella dove era solito riparare i veicoli, ha trovato, grazie a un vero colpo di fortuna, la possibilità di lavorare come meccanico in un piccolo garage di quartiere vicino alla sua nuova casa. Questo ingaggio gli ha così consentito di iniziare le procedure per la domanda di un permesso di soggiorno.

Zine.

Una quarantina d'anni, di media statura (170 cm) e fisico asciutto, Zine, ripara i veicoli sistemandosi nello spazio davanti ai due suoi garage nello spazio condominiale dove risiede. Quando lavora, Zine, indossa quasi sempre una tuta blu da lavoro, senza scritte e abbondantemente macchiata. Mi è stato presentato da Eva, una mia conoscente, che ha un ufficio accanto all'ingresso della corte dove lavora. Con lui non ho passato molto tempo, solamente alcuni pomeriggi alla settimana per un mese e senza attivamente collaborare con lui, ma discutendo suo lavoro. I suoi clienti sono essenzialmente delle persone del quartiere con le quali ha consolidato il rapporto, visto che da oltre cinque anni svolge le riparazioni nel medesimo luogo. Zine è originario della Kabylie (una regione montagnosa dell'Algeria) ma è in Francia sin da piccolo, ha un carattere espansivo, è chiacchierone e dalla risata facile.

Meccanici della casa-officina.

La casa-officina indica una grande abitazione di fronte alla quale si apre una vasta corte di terra. Questo spazio è stato occupato da un gruppo di ragazzi del Mali. Tre di loro si attivavano come meccanici di strada riparando i veicoli proprio nella corte dell'abitazione. Sono tutti e tre piuttosto giovani e lavorano con continuità avendo un notevole flusso di clienti. Non sono riuscito a farmi accettare per passare del tempo insieme a loro, poiché si sono dimostrati molto diffidenti verso gli estranei. Visto la loro ubicazione particolarmente vicina a casa mia, ho tuttavia potuto seguire l'andamento quotidiano del loro lavoro affacciandomi sulla corte dove svolgevano le riparazioni e osservando dal bar situato proprio davanti all'ingresso. I loro clienti sono nella grande maggioranza dei casi delle persone di origine africana (non ho mai visto "bianchi" tra di loro) e un amico che li conosceva direttamente mi ha confermato che lavorano molto spesso per membri della loro comunità, in particolare gli abitanti di due *foyer* di lavoratori migranti situati nelle vicinanze.

Nel corso della ricerca la situazione della casa-officina è cambiata radicalmente: la casa è stata demolita dalle ruspe del comune, la corte è stata chiusa e all'imboccatura del vialetto d'accesso è stato installato un prefabbricato dell'agenzia immobiliare che pubblicizza i "giardini di Aristotele", una costruzione residenziale che sorgerà sull'area precedentemente occupata dai meccanici di strada. Nei mesi successivi all'intervento della polizia ho rivisto due dei tre meccanici della casa svolgere riparazioni meccaniche nel medesimo isolato, non più all'interno di un cortile, ma direttamente lungo i marciapiedi e in un piccolo spiazzo presente lungo una strada secondaria. Questi interventi avvenivano in maniera piuttosto rapida e i meccanici hanno mantenuto un atteggiamento ostile ad ogni mio interessamento alla loro situazione.

- *I clienti dei meccanici di strada:*

Nava.

È una ragazza francese di 32 anni (2013), lavora a diversi progetti come regista e montatrice di film e documentari. Alterna lunghi periodi di disoccupazione ad altri, generalmente brevi, di lavoro intenso. Ha un capiente *Berlingo* che ha recuperato usato nel 2010 e che ha spesso dei problemi. Per svolgere la manutenzione ordinaria del mezzo e riparare i guasti che si manifestano nella sua auto si rivolge, per delle ragioni essenzialmente economiche, ai meccanici di strada. In particolare, negli ultimi anni si è rivolta con continuità a Daimou, con il quale ha anche un rapporto di amicizia non direttamente legato al fatto di essere il suo meccanico.

Didier.

Ha 38 anni (2013), nato da una famiglia originaria del massiccio centrale (nelle Cevennes), svolge saltuariamente lavori precari in ambiti diversi (dal facchinaggio al montaggio di eventi) e talvolta viene assunto proprio grazie al suo furgone. Dopo aver abbandonato un vecchio Nissan che ormai non riusciva più a tenere la strada, Didier ha acquistato nel 2012 un'autoambulanza dimessa ad un'asta ottenendola ad un prezzo particolarmente appetibile e usandola come furgone. Si rivolge da lunghi anni ai servizi dei meccanici di strada, sia perché ha sempre posseduto dei veicoli piuttosto problematici, che per risparmiare denaro. Ha cambiato molti meccanici di strada, ricevendo talvolta delle brutte sorprese. Dopo averlo presentato a Mel ha iniziato a rivolgersi a lui per la manutenzione del suo furgone.

Nora.

Ha da poco compiuto 50 anni e da qualche mese (2013), dopo un lungo periodo di disoccupazione, ha ricominciato a lavorare presso un sindacato, svolgendo un servizio di consulenza. Nata in Francia da genitori marocchini, possiede da diversi anni una vecchia utilitaria Clio, ammaccata su di un lato e visibilmente appesantita dai chilometri fatti. Da tempo ormai è una cliente di Mel, conoscendolo in quanto abitavano nello stesso quartiere. È stata infatti lei a presentarmelo e garantire per me, consentendomi di conoscerlo meglio. Quando ha dei lavori urgenti e Mel non può, si rivolge anche a Daimou, che conosce anche lui da qualche tempo. La sua auto è particolarmente anziana e Nora, non volendo spendere troppo, si rivolge ai meccanici di strada. La sua aspirazione nei confronti della Clio è infatti "fare in modo che circoli ancora un po'". Nel corso di questi anni, sempre più ammaccata, la fedele auto ha ancora svolto il suo dovere.

Jim.

A 59 anni (2013), Jim lavora come assistente sociale in un'associazione. Da quando è nato ha sempre vissuto nella regione parigina. Da due anni ha comprato una Twingo usata da un privato. L'auto è in buono stato, ma è del 1996 e risente dell'età. Jim considera quest'auto come un mezzo temporaneo e non vuole investirci troppo, per questo motivo cerca di rivolgersi ai meccanici di strada per le riparazioni semplici, in modo da fare economia. Tuttavia quando deve fare delle operazioni un po' impegnative, come ad esempio un cambio di scappamento, preferisce rivolgersi alle officine perché si sente più tranquillo. Jim è un mio conoscente da diversi anni e quando era alla ricerca di un meccanico gli ho presentato Mel al

quale si è rivolto a più riprese per delle riparazioni essenzialmente legate alla manutenzione.

Phil.

Ha 31 anni (2013), francese figlia di immigrati vietnamiti, vive grazie a lavori precari e talvolta arrotonda con gli aiuti sociali. Spesso lavora come cameriera o assistente per minori. Nel 2010 ha recuperato una “due cavalli” molto vecchia da un suo amico e la usa, seppur saltuariamente, per i suoi spostamenti. L’auto è in cattivo stato e necessiterebbe di una revisione molto costosa. Non avendo a disposizione molto denaro e non volendo investire per un’auto ormai in età da rottamazione, Phil si rivolge sin dall’acquisizione del veicolo a Mel che ha quindi seguito sin dall’inizio le evoluzioni (e i capricci) della “due cavalli” nel corso degli ultimi anni.

Vera.

È una donna francese, di poco meno quarant’anni. Risiede da oltre vent’anni a Montaigne, dove lavora, anche se non con continuità, come cameriera o aiutante in cucina in piccoli ristoranti della zona. Originaria del sud della Francia ha comprato in campagna un grande furgone Mercedes usato che usa saltuariamente per i suoi viaggi estivi o per altre necessità come traslochi o trasporto di oggetti ingombranti. Il camion è molto vecchio e ha subito numerosi interventi nel corso degli anni. Risalendo alla fine degli anni ’80 ha dei problemi meccanici seri e, soprattutto, non rispetta i nuovi parametri d’inquinamento. Negli ultimi anni ha dovuto così arrangiarsi a più riprese (tre volte negli ultimi sei anni) per superare i controlli tecnici. Nel 2012 ha deciso, dopo che un’amica comune gli aveva parlato della mia conoscenza con Mel, di rivolgersi a lui per tentare l’ennesimo superamento del controllo.

- *I gestori delle officine:*

Felipe.

È il gestore del *Garage Bon*, una delle tre officine di quartiere nelle quali ho trascorso delle giornate lavorative per seguire come qui vengono svolte le riparazioni dei veicoli. Felipe è un uomo di cinquant’anni abbondanti, non molto alto e con un po’ di pancia. Porta dei folti baffi ed ha un’espressione del viso tipica del sud Europa: è infatti portoghese, in Francia da decenni. Il suo francese tradisce un accento particolare e spesso con i clienti ugualmente originari del Portogallo ama conversare nella sua lingua madre. Il primo giorno che l’ho incontrato, l’ho visto prima nell’ufficio dell’officina in maglione, jeans e scarpe di cuoio da passeggio. Pochi minuti dopo, nella stessa tenuta, era intento a maneggiare attrezzi e motori.

Quando è in ufficio, Felipe si occupa di tenere i contatti con i clienti e seguire gli ordini con i fornitori, ha delle carte sparpagliate sul tavolo e il telefono spesso tenuto tra guancia e collo. Più volte al giorno si reca nel negozio di pezzi di ricambio situato a poche centinaia di metri di distanza dal garage a prendere ciò di cui ha bisogno per le necessità dell'officina. Uno dei suoi compiti principali, in quanto gestore, è quello di comunicare ai meccanici le priorità d'intervento delle auto, dettando ritmi e stilando programmi. Tuttavia, Felipe lavora anche direttamente nei motori: vuole sempre mettere le mani e dare un contributo alle riparazioni, controlla le operazioni fatte, presta attenzione ai particolari e dà spesso pareri diagnostici rispetto ai problemi.

Felipe ha iniziato a lavorare come meccanico a 13 anni, in Portogallo, poi, ha trascorso nove anni in Francia in una squadra di riparatori presso un concessionario Renault. Da quasi trenta gestisce dei garage, il *Bon* è il suo quarto, aperto nel 2004.

Dino.

È il gestore del *Sud Garage*, un'officina piuttosto grande situata in un quartiere nord di Montaigne. Il garage è aperto dall'inverno 1983, come ricorda Dino, quasi con nostalgia. Una sua zia era italiana, mentre lui è nato in Francia conservando un'evidente origine italica nel cognome. Oggi a quasi sessant'anni, mantiene ancora un fisico imponente, è alto oltre un metro e ottanta, ha i capelli bianchi pettinati all'indietro e porta dei fin occhiali da vista. Il suo compito è di coordinare il lavoro dell'officina con il meccanico e l'apprendista (suo figlio), partecipando però a pieno titolo alla lavorazione dei veicoli. Il *Sud* è il più equipaggiato tra i garage che ho visitato e Dino è fiero dell'efficienza del proprio lavoro. Cerca di investire costantemente in attrezzi e ponti di sollevamento dei veicoli, inoltre, è interessato alle possibilità di formazione che il meccanico e l'apprendista possono seguire, imparando così nuove tecniche da applicare nelle riparazioni. Dino è particolarmente attento nel lavoro ed è il gestore che ha mostrato un atteggiamento più imprenditoriale: segue l'attualità e ci tiene a fornire un servizio di qualità al cliente anche nei piccoli dettagli (mettere i coprisedili di plastica all'arrivo dell'auto in atelier, fornire sempre un foglio con la descrizione degli interventi a cui aggiunge dei commenti). Quest'attitudine di Dino verso una costante attenzione al miglioramento delle performance e agli standard di qualità è confermata anche dal fatto che ha scelto di consacrare del tempo per chiedermi una valutazione del suo garage e per parlare delle modalità che avevo visto all'opera da loro e negli altri garage.

Greg.

Greg non è il solo gestore del *Laval Garage*, ma è uno dei due soci che insieme gestiscono l'officina senza personale aggiuntivo. Greg ha 32 anni (2013), è francese ed ha i capelli castani, è piuttosto magro e longilineo misurando circa un metro e 70 cm. Indossa sempre una tuta da lavoro nera ed è il responsabile della meccanica del garage. Si è dimostrato una persona simpatica e curiosa, che ama discorrere anche mentre lavora. In molte occasioni ha insistito per sapere quali erano i miei obiettivi e su quali aspetti del suo lavoro prendevo appunti, cercando di fatto di rovesciare in maniera per me spesso stimolante l'unidirezionalità tra domande e risposte, sollecitate dal ricercatore. Greg si occupa del lavoro meccanico dei veicoli accolti nel garage, dopo che i clienti hanno preso appuntamento con il suo collega. Quando lavora non si mette guanti andando però frequentemente a lavarsi le mani, soprattutto prima di condurre un'auto, evitando così di sporcarla. In tasca porta il suo *iphone* riparato da una custodia rigida, mentre tiene accanto a sé il telefono cordless del garage al quale però risponde raramente, soprattutto se il suo collega è in ufficio. La loro comune attività è cominciata nel 2007, rilevando una gestione precedente che aveva organizzato per prima un garage nel luogo occupato all'origine da una stamperia industriale. Il lavoro di Greg si basa su una pianificazione giornaliera delle vetture da riparare in base all'arrivo dei pezzi di ricambio ordinati dal fornitore. Greg è appassionato del suo lavoro e ripete più volte che “quando lavori a nome tuo non conti le ore” riferendosi al fatto che è un socio e non un dipendente e può prendersi i ritmi che preferisce. Lui ha lavorato precedentemente in un atelier di riparazione Peugeot in cui si ricorda la grande pressione sui tempi di lavoro: “*là ogni volta che facevi un'operazione dovevi timbrare un registro per avere il resoconto dei tempi effettuati e contabilizzare la produttività*”. La mancanza di un orario di lavoro fisso si evidenzia anche per il fatto che oltre gli orari di apertura del garage è comune vedere Greg al lavoro intento a finire qualche veicolo. Sui motivi che l'hanno portato a intraprendere questa carriera Greg è stato chiaro, indicando la passione come elemento determinante.

David.

È il secondo socio del *Laval Garage*, si occupa della parte amministrativa e contabile del garage, è lui ad accogliere i clienti e fare gli ordini ai fornitori, in particolare la stesura dei preventivi e le mansioni di (ordini, clienti, fornitori). Ha trent'anni (2013), è piuttosto robusto con una muscolatura accentuata, porta la barba lunga mentre i capelli sono rasati. Come il collega è Francese ed è cresciuto nella periferia parigina. Generalmente non indossa la tuta intera ma solamente i pantaloni, mentre alla salopette da lavoro preferisce indossare una polo

di una marca di ricambi automobilistici. Quando non è occupato in ufficio, svolge anche lui le riparazioni nell'atelier. Quando lo fa si mette spesso dei guanti di lattice. Si concentra solitamente sulle riparazioni più rapide, lasciando al collega quelle lunghe ed elaborate. Si è mostrato disponibile accettando immediatamente la mia presenza nel garage, dicendo però che sarei stato più vicino al suo collega, molto più impegnato di lui nel lavoro esecutivo.

- *I meccanici dei garage:*

Cèsar.

È il meccanico del *Garage Bon*, di origine portoghese come il gestore, ha una lunga esperienza come meccanico. Ha quasi 50 anni è di media statura e fisico esile, Cèsar porta i capelli ricci corvini pettinati all'indietro e ha una sigaretta quasi perennemente appesa alle labbra circondate da una barba di qualche giorno. Indossa una vecchia tuta blu da lavoro con un logo schiarito del *Garage Bon* e una collezione di macchie, ai piedi calza delle scarpe da ginnastica assai consunte. È un tipo taciturno che se interpellato risponde molto sinteticamente, ma alle volte sembra felice di raccontare degli episodi legati alla riparazione di veicoli. Nei primi giorni trascorsi al suo fianco non è stato particolarmente loquace né ha dimostrato di essere interessato a me, infatti, non è stato interpellato da Felipe sulla mia presenza e mi ha praticamente trovato all'improvviso al suo fianco. Tuttavia dopo un po' di tempo abbiamo reciprocamente preso un po' le misure e sono riuscito a discutere e aspettare che fosse lui a parlare quando preferiva e aveva tempo per farlo. Cèsar lavora con impegno ma ama gustarsi il riposo e non perdere neanche un minuto quando arriva l'ora della pausa segnalata dal *jingle* della radio perennemente accesa nell'atelier: appena lo sente raddrizza la schiena dal motore e si avvia verso il bagno per lavarsi le mani.

Joseph.

È l'apprendista che sta compiendo un percorso di stage presso il *garage Bon*, dopo aver completato la gran parte del suo percorso di formazione. Joseph, ha ventisette anni (2013), di origine francese, è un ragazzo biondo alto quasi un metro e 90 cm, massiccio con una postura imponente. Un tatuaggio fa capolino dalla base del collo verso la schiena. Quando lavora indossa una tuta integrale rossa della Facam (una marca di attrezzi) nuova e pulita, mentre calza delle scarpe antinfortunistica. All'inizio era diffidente sulla mia presenza che non comprendeva, perché non direttamente legata alla meccanica esecutiva: per lui che era in formazione non era chiaro il mio ruolo dato che mi limitavo a guardare e non a "fare"²⁴. Dopo

²⁴ Per delle ragioni legate alla responsabilità civile dell'impresa, la normativa contro gli infortuni e le

una iniziale diffidenza, complice probabilmente anche una vicinanza d'età, Joseph ha iniziato a raccontarmi più episodi del suo rapporto con la meccanica, iniziato da tempo e consolidatosi dall'esercizio del mestiere in strada da alcuni anni prima di intraprendere gli studi per ottenere il diploma di meccanica. Il suo arrivo nella filiera scolastica della formazione meccanica è successivo ad un suo passato di quattro anni come militare in cui aveva iniziato a lavorare con i motori.

Aurélian.

Nato in Francia, Aurélian ha più di 50 anni, è di media statura e piuttosto magro, con capelli castani radi, ma ben curati. Porta gli occhiali e quando lavora indossa la tuta integrale con il logo del circuito dei piccoli garage di cui *Sud* fa parte (AD) con sotto un maglione, mentre ai piedi calza delle scarpe antinfortunistica. Dall'apertura del garage nel 1983 lavora come meccanico insieme a Dino che è sempre stato il gerente. I due, conoscendosi da tanti anni, hanno un rapporto piuttosto orizzontale anche se la parte amministrativa del lavoro è a carico di Dino e della segretaria del garage. Aurélian si è dimostrato disponibile rispondendo con attenzione alle mie sollecitazioni. Nell'officina, Dino decide che auto riparare in priorità e Aurélian segue le sue indicazioni. In genere, se c'è bisogno di dare una mano all'apprendista che lavora su di un altro veicolo, è lui che se incarica. In ogni modo, la sua voce è autorevole all'interno dell'atelier e viene consultato da Dino per le varie questioni legate all'acquisto di ulteriore materiale o sulle formazioni più stimolanti da far seguire all'apprendista. Nel corso delle giornate lavorative trascorse con lui ha, a più riprese, raccontato degli episodi di riparazioni particolari o situazioni curiose attingendo al suo patrimonio di trent'anni di esperienza.

Ferdy.

È un giovane meccanico di ventotto anni (2013) che da qualche mese è in apprendistato nell'officina. Prima lavorava come operaio alla PSA Citroen di Aulnay (in Seine-Saint-Denis), il grosso stabilimento di produzione automobilistica nella regione, addetto alla linea di montaggio dello scappamento della C3. Dopo il licenziamento, dovuto alla ristrutturazione aziendale, ha trovato lavoro presso un concessionario di moto della Piaggio, ma deve ancora svolgere della formazione meccanica e, per un periodo, è in stage al *Garage Sud*.

Ferdy è alto oltre un metro e 80, con delle spalle larghe e una corporatura atletica, porta i

regolamentazioni contro il lavoro nero, la mia presenza presso i garage ufficiali è stata formalizzata dalla sottoscrizione di uno stage nel quale venivano chiarite sia la mia posizione sia che non avrei partecipato direttamente alle azioni lavorative.

capelli rasati ed è uno dei figli di Dino. Questa posizione lo rende una figura un po' particolare nel garage. Tuttavia, il suo obiettivo è principalmente quello di formarsi alla meccanica, e si dedica perciò con determinazione alle riparazioni domandando, se ha necessità, all'esperto Aurélian che lavora al suo fianco. Nel corso della mia settimana di presenza al garage, Ferdy è stato per la più parte dei giorni (quattro) ad un corso di formazione sull'uso dell'elettronica nella diagnostica auto. Quest'opportunità gli ha consentito di familiarizzarsi ad un programma informatico di gestione delle informazioni e di poter poi tornare al garage a condividere con i suoi colleghi le sue conoscenze.

3.4. I luoghi della ricerca

Come anticipato, il contesto territoriale su cui si è concentrata la ricerca è quello di alcuni quartieri popolari della Seine-Saint-Denis. In particolare, l'osservazione etnografica si è concentrata su un comune particolare che (per tutelare l'anonimato dei soggetti coinvolti) si è scelto di indicare con il nome di "Montaigne". Quest'accortezza ha l'obiettivo di preservare il più possibile la riservatezza di coloro che sono implicati a vario titolo in un'attività informale, potenzialmente oggetto anche di attenzioni poliziesche e giudiziarie. Montaigne ospita poco più di centomila abitanti, con una notevole densità abitativa, ed è molto vicino al territorio amministrativo di Parigi,

La ricerca si è confrontata con due tipi di luogo differenti. Da una parte i parcheggi o gli spiazzi dove operano i meccanici di strada, dall'altra i garage e le officine regolarmente autorizzate.

I luoghi privilegiati dai meccanici di strada per svolgere il proprio lavoro sono spesso appartati, offrendo così una relativa tranquillità nel lavoro. Si tratta, nella gran parte dei casi, di luoghi liberamente accessibili ma al tempo stesso in grado di offrire un minimo di protezione, rendendo facilmente riconoscibili gli estranei²⁵. I luoghi scelti più frequentemente dai meccanici di strada sono parcheggi interni, spiazzi o corti collocate al centro di diversi palazzi di edilizia popolare. Anche i parcheggi pubblici possano offrire caratteristiche simili: in alcune zone, si configurano, infatti, come spazi relativamente tranquilli e raramente frequentati da persone estranee al quartiere. Un altro luogo ricorrente sono le corti private,

²⁵ Si fa riferimento, in questo caso, al fatto che qualcuno con una "faccia nuova" che gironzola in alcune zone viene facilmente notato e osservato con interesse o insistenza per cercare di indovinarne i motivi della presenza. Ciò avviene spesso per curiosità ma, in alcune situazioni particolari può esporre a dell'ostilità manifesta.

indicando così gli spazi in cui si allineano i garage degli inquilini di un palazzo, oppure le zone di terra battuta che circondano una o più abitazioni private.

Gli spazi accessibili alle auto, come appunto i cortili, sono inoltre dei luoghi dove avvengono numerose interazioni sociali²⁶, ma anche attività economiche. Spesso i venditori ambulanti di vestiti si recano in questi luoghi per vendere la propria mercanzia. I camion di vendita a domicilio di beni come materassi e divani fanno lo stesso, così come d'estate è familiare sentire il trillo della campana del camioncino dei gelati che, facendo il giro del quartiere, invita (soprattutto) i bambini a scendere per comprare un cono. In un contesto siffatto, i meccanici di strada divengono una figura familiare negli spazi dove essi lavorano. La loro funzione di riparare veicoli a basso prezzo si accorda infatti con una necessità comune per molti abitanti di questi stessi quartieri: avere un'auto in condizioni di circolare senza dover spendere un patrimonio.

I luoghi eletti per svolgere le riparazioni da parte dei meccanici di strada che ho maggiormente seguito verranno descritti in maniera estesa in seguito²⁷, ciò che intendevo qui sottolineare è il contesto territoriale e l'ambiente sociale che ospita le attività dei meccanici di strada nei quartieri dove ho realizzato la ricerca.

Il secondo tipo di luogo fisico in cui si è svolta la ricerca è invece relativo alle tre officine di quartiere, nelle quali ho trascorso una settimana di osservazione etnografica ciascuna. Per avere un'idea dell'ambiente di lavoro qui incontrato, riporto le note di campo relative ai tre atelier delle officine. La descrizione degli spazi offre così una rapida presentazione del luogo dove avvengono delle riparazioni che, diversamente dalla strada, seguono metodi più strutturati ed articolati.

Garage Bon.

“Dalla strada s'incrocia un cancello che si apre su un vialetto lungo almeno una quindicina di metri prima di arrivare ad una saracinesca che delimita l'ingresso vero e proprio nel garage. Entrando, sulla destra si apre una “casetta” dove è prevista l'accoglienza dei clienti: uno spazio stretto con un paio di sedie, una pianta verde ed un lungo bancone dove dietro c'è il computer e la base del telefono cordless. Nell'atelier vero e proprio, invece, ci sono due ponti per sollevare i veicoli mentre, appoggiati ai muri perimetrali, vi sono i cassettoni con gli attrezzi e una lunga asse di legno come tavolo da lavoro. Sul lato sinistro e nel fondo si aprono le porte che conducono a piccoli spazi che si affacciano sull'atelier, si tratta di tre piccoli magazzini dove sono custoditi (spesso in disordine) i pezzi di ricambio, più avanti si trova la minuscola toilette e lo spazio dove i dipendenti possono mettere gli effetti personali e consumare i pasti. In fondo, in due

²⁶ Ci si riferisce a coloro (soprattutto gruppi di giovani o di anziani) che, condizioni meteo permettendo, trascorrono molto tempo nei cortili che fungono anche da parcheggio.

²⁷ Si veda il paragrafo 5.1.1.

stanze buie e umide, si trovano numerosi pezzi abbandonati in attesa di essere gettati. Cèsar mi presenta così la dotazione tecnica del garage: “*qui ne abbiamo di attrezzi guarda non sono solo qui (indica i cassettoni che sono posti lungo il muro e la cassetta a rotelle della Facam), ma ce ne sono molti anche là dentro, nel magazzino. Visto che abbiamo parecchi attrezzi, ci sono anche degli strumenti che servono solo per una cosa specifica, ma che te la fanno fare molto velocemente. Qui con Felipe va bene perché se vede che ci manca un attrezzo la compra...*”. Cèsar e Joseph parlano di come si potrebbe migliorare il garage e concordano su un punto: bisognerebbe alzare il soffitto dell’atelier e poter utilizzare al meglio il secondo ponte elevatore, sfruttando in maniera ottimale lo spazio disponibile e lavorando anche su due auto sollevate contemporaneamente ...”. Il soffitto dell’atelier è molto precario, in almeno tre punti le tegole di plastica che fungono da copertura sono spezzate e la pioggia entra venendo raccolta in secchi posti sotto l’apertura. Cèsar racconta che la copertura di plexiglass l’hanno installata lui, Felipe e altri cinque amici facendo il lavoro in un sabato, quando il garage era chiuso.”

Garage Sud.

“Il garage Sud è riconoscibile dalla piccola strada su cui è situato per un’insegna posta all’ingresso del passo carrabile: un vialetto che conduce all’atelier. L’ingresso per i visitatori è invece al piano terra di una casa composta da un ampio ufficio e una vetrina che dà sulla strada. Per entrare bisogna bussare e attendere che dall’interno aprano la porta automatica, dentro è parcheggiata un’auto Fiat in esposizione e il pavimento è lucido così come le pareti dipinte di bianco. Un lungo bancone divide la stanza, dietro vi sono due ampie postazioni con pc e telefono cordless, l’ambiente è funzionale e pulito mentre delle piante decorano lo spazio. Un’ampia porta dà accesso allo spazio dedicato allo spazio degli attrezzi e di deposito materiali: una larga stanza bassa e buia costituita dal retro dell’ufficio. Qui vi sono due porte, una per il vestiario, l’altra invece si apre sul magazzino dei ricambi. Questa parte del garage ospita, nella parte sinistra, delle bacheche su cui sono arrangiati diversi attrezzi e un lungo banco da lavoro su cui sono appoggiate due morse. Dal lato opposto sono fissati dei supporti speciali per stoccare dei pneumatici, sotto sono custoditi dei bidoni d’olio e c’è il gran compressore che alimenta i vari strumenti ad aria compressa. Nella stanza sono lasciate una vecchia Fiat 500 praticamente in pezzi, accanto ad una Jaguar d’epoca tutta impolverata. Trovano anche posto le due postazioni per la diagnostica elettronica del garage: sono strutture su ruote composte da una “torre” di un metro, accompagnate da un pc portatile.

L’atelier vero e proprio è più in là, in un capannone il cui tetto è alto oltre cinque metri, la copertura è composta da travi di legno infilate in piloni che le sostengono alternate a delle tegole di plastica a tratti nere e altri trasparenti. Nel capannone i protagonisti sono i ponti elevatori: quattro “normali” e uno a “barre complete” con delle passerelle d’acciaio lunghe per sollevare mezzi pesanti. Oltre a questi, accanto all’ingresso, c’è ancora un elevatore, di quelli “a scomparsa”²⁸, capace di sollevare rapidamente le vetture leggere, grazie ad un elevatore a soffietto. Vi sono poi due fosse, una in un angolo dell’atelier e la seconda proprio sotto uno dei ponti elevatori.

Nell’atelier ci sono quattro grandi cassettiere per gli attrezzi ad ospitare i vari utensili di uso comune. Gli attrezzi sono del garage e vengono affidati a ciascuno dei meccanici operanti nell’atelier. Accanto ad ogni ponte vi è il controller dell’elevatore, due porta-attrezzi in plastica sono fissati alle colonne del ponte e al muro è attaccata una prolunga per l’aria compressa e una elettrica.”

²⁸ Si chiama così perché le barre sono incassate al suolo e la superficie di carico del ponte può essere usata anche per altri scopi quando non è in uso il ponte. Si tratta di una soluzione pratica per avere un ponte rapido da usare e che non occupi troppo spazio nell’atelier.

Laval Auto.

“Il garage è lungo uno dei boulevard più frequentati del comune, frequentato dai bus nel tragitto centro-periferia. L’ingresso è relativamente stretto, appena sufficiente per far entrare un furgone. Una serranda d’acciaio viene aperta alla mattina e lasciata sollevata tutta la giornata. Dalla strada è possibile vedere nell’atelier, ma un tendone di listelli di plastica rigida può essere posizionato davanti all’ingresso per avere un minimo di protezione da freddo e intemperie. All’ingresso, sulla destra si apre un piccolo ufficio con un grande bancone, e dietro, una vetrinetta con alcuni modellini di auto e delle confezioni di olio. Due sedie sono posate lungo il muro accanto ad una macchinetta del caffè. Vi è ugualmente una postazione con il pc dotata di uno sgabello. Dietro il bancone invece c’è un altro pc e un ripiano dove sono organizzati i dossier per ciascuna auto dei clienti. Sul bancone sono poggiate le chiavi delle auto momentaneamente in lavorazione all’atelier mentre le altre sono organizzate in un mobiletto appeso alla parete. Una porta laterale dà accesso al magazzino dei ricambi, una piccola stanza molto ben organizzata. Dalla parte opposta al magazzino c’è lo spazio per alcune apparecchiature voluminose, il macchinario per l’equilibrio delle ruote e quello che permette di togliere e sostituire i pneumatici dai cerchioni, dietro troneggia il compressore dell’aria compressa che alimenta i vari attrezzi nell’atelier: una bombola lunga oltre due metri che periodicamente emette del forte rumore quando si attiva per ricaricarsi. Sono qui anche custoditi diverse decine di pneumatici, accumulati su un apposita mensola di acciaio.

Questa parte di atelier, fisicamente separata dallo spazio di riparazione, ospita le bacheche in cui sono appesi i vari attrezzi e un lungo tavolo su cui sono poggiati i vari set di utensili. Al centro della stanza ci sono dei bidoni che raccolgono l’olio usato e uno di circa 200 litri di capienza che invece fornisce l’olio “buono” attraverso una pompa a mano che riempie i contenitori per fare i rabbocchi. Oltre i bidoni c’è un po’ di caos, scatoloni di materiale accatastati con alcuni pneumatici poi alcune moto, tra cui un sidecar assai vetusto, Greg guardandolo, scuote la testa e dice: “è di un cliente che vorrebbe ci lavorassimo, anche a me piacerebbe metterlo a posto, ma devo trovarci il tempo”. Nell’angolo si apre un corridoio stretto e buio in cui c’è un rubinetto e il bagno.

La stanza principale, l’atelier dove si riparano le auto, è il cuore del garage ed è essenzialmente occupato da tre ponti sollevatori, uno accanto all’altro, il terzo, quello che si trova in fondo, ha anche una fossa che si può aprire per lavorare con i camion troppo pesanti per il ponte o perché troppo alti per il soffitto così basso. Sul lato rimasto libero vi è spazio (appena) sufficiente per parcheggiare un’altra auto e lavorarci con l’ausilio dei semplici cric. L’atelier è piuttosto disadorno e le attrezzature minimali: due cassette degli attrezzi a ruote e un paio di mensole sul muro. Ci sono poi tre bobine con le prolunghie dell’aria compressa e una per l’elettricità appese al muro. L’illuminazione è data da una fila di neon mentre dall’esterno filtra la luce dalle coperture in plexiglass trasparenti. Greg non è particolarmente soddisfatto di ciò: “vedi questo soffitto qua vuol dire che quando c’è il sole diventa un forno qua dentro e invece quando fa freddo non tiene molto.”

Questi estratti hanno l’obiettivo di dare un’idea dei luoghi in cui si è svolta la ricerca, offrendo degli elementi utili a valutare le funzioni cruciali del lavoro meccanico: l’organizzazione dello spazio, l’ordine e l’accessibilità di attrezzi e ricambi, i vari sistemi di sollevamento dei veicoli per consentire le riparazioni. Inoltre, iniziano ad intravedersi anche gli aspetti cruciali legati alle condizioni ambientali del lavoro: il caldo, il freddo e l’esposizione all’intemperie per delle tegole spezzate ad esempio.

Si nota inoltre come l’aggiornamento tecnologico e del parco attrezzi costituisca un terreno

prioritario che influisce nella qualità dei lavori, le nuove strutture sono fonte d'orgoglio per i gestori e l'abitudine a comprare nuovi strumenti è apprezzata dai meccanici.

Questi aspetti, che emergono dalle descrizioni relative ai garage di quartiere, sono tuttavia elementi cruciali nell'analisi del lavoro di meccanica esercitato lungo le strade. Nei garage di quartiere, a differenza della strada (dove la situazione lavorativa raramente presenta una coordinazione tra più meccanici), il sistema di organizzazione del lavoro è suddiviso in diverse categorie aventi un organigramma piuttosto preciso: gestore, meccanici e apprendisti, che corrispondono a diversi compiti e obbligazioni rispetto al ritmo e alle responsabilità. Inoltre, vengono generalmente rispettate una serie di regole amministrative e normative (del lavoro, di sicurezza, di procedure di vendita ed erogazione del servizio, di dichiarazione degli introiti) che non hanno alcun corrispondente nell'ambito della strada. I luoghi in cui avviene la meccanica di strada sono infatti l'antitesi dei garage, a cominciare dalla loro stessa ubicazione che può cambiare assai frequentemente. Perciò il contesto della strada risulta molto difficile da riassumere in maniera precisa, poiché ogni riparazione comporta condizioni "proprie" ed una "storia à sé". Al contrario, ogniqualvolta si farà riferimento alle riparazioni avvenute nei garage, l'ambiente lavorativo è il medesimo, l'andamento e l'organizzazione lavorativa seguono delle abitudini ed un metodo che è, dunque, spesso consuetudinario e routinario.

Conclusioni

Nel corso di questo capitolo si è voluto presentare l'oggetto empirico e il territorio di riferimento della ricerca, sottolineando alcune caratteristiche del lavoro della meccanica di strada che ne motivano la scelta quale fenomeno significativo attraverso il quale esplorare il "mondo" dell'economia informale. Il contesto territoriale dove si è svolta la ricerca è un elemento particolarmente rilevante poiché possiede caratteristiche peculiari e un ambiente sociale dove le attività dell'economia informale hanno una notevole presenza, venendo spesso accettate e considerate come risorse accessibili, soprattutto da coloro che risiedono nei medesimi luoghi. Le attività lavorative che avvengono all'interno del contesto dell'economia informale devono confrontarsi con una serie di incombenze, legate alle incertezze, ai rischi e al ruolo cruciale delle relazioni sociali che costituiscono gli ingredienti indispensabili per esercitare con continuità il lavoro.

I meccanici di strada si presentano come attori facenti parte di un'attività iscritta nell'economia informale, in particolare essi sono attivi nel contesto sociale dei quartieri

popolari che ne influenza le modalità d'azione. I meccanici, infatti, si attengono alle consuetudini che regolano le relazioni tra gli attori di questi contesti sociali specifici, offrendosi per numerosi servizi di lavoro e attivando varie forme di collaborazione.

La seconda parte del capitolo ha offerto una rapida carrellata dei vari protagonisti della ricerca sul campo: *in primis* meccanici di strada e loro clienti. Si sono presentati anche i gestori di garage di quartiere e i meccanici che vi lavorano, ai quali si è dedicato un approfondimento aggiuntivo per irrobustire la conoscenza dei processi di riparazione dei veicoli e poter così meglio tratteggiare le specificità dei meccanici di strada.

Tale panoramica ha complessivamente avuto l'obiettivo di fornire degli elementi utili ad una messa in prospettiva degli attori che verranno in seguito citati negli estratti del campo e degli spazi che hanno ospitato la presenza del ricercatore.

Capitolo 4

La meccanica di strada: un'etnografia sensoriale

“J’étais tout entier à la mine, tout entier à la complication des plans inclinés, des cordes, des poulies, des sonnettes, des barrières automatiques et du mouvement des convois.

Le contraste entre l’homme expérimenté, pour qui tout semble facile – l’aisance du professionnel –, et le jeune mineur aux gestes heurtés, souligne la rudesse d’un apprentissage dans lequel le corps « tout entier » doit se contraindre :

« Ce qu’il faisait avec aisance était pour moi une torture. Je cognais partout, je butais, je glissais sur le fer sans le voir. Ma pauvre tartine, que j’avais mise dans la musette entre la chemise et la veste était réduite en miettes ; mon bidon de fer-blanc était cabossé, la sueur m’aveuglait et je soufflais comme une phoque dans une atmosphère que mes poumons ne distillaient pas. Je cognais sur des pierres pour les casser et monter un mur, je tenais le bois que Dominique entaillait, je lui avançais l’outil qu’il me demandait, je l’aidais maladroitement à consolider son boisage qui paraissait un ouvrage d’art.”

(Thierry Pillon, *Le corps à l’ouvrage*, pag. 59)

Introduzione

La ricerca etnografica, di cui in questo capitolo presento le principali caratteristiche metodologiche, si è protratta sul campo per un anno e mezzo (Gennaio 2011 – Settembre 2012), tempo durante il quale ho tentato di comprendere e sperimentare il lavoro dei meccanici di strada attivi in alcuni quartieri della metropoli parigina. La modalità seguita è stata immergermi nel contesto lavorativo, svolgendo in prima persona diverse attività e trascorrendo giornate di lavoro insieme a tre meccanici per osservare ed apprendere le operazioni di riparazione. Questa scelta mi è sembrata adeguata alla volontà di concentrarmi sulle pratiche lavorative che costituiscono l’orizzonte quotidiano dei meccanici di strada, per interessarmi in maniera particolare ai processi, alle relazioni e alle forme di apprendimento e negoziazione correntemente messi in atto. Intraprendere un simile approccio è parso coerente con la necessità di confrontarsi con un mondo sociale inscritto nell’economia informale e che implica dunque notevoli limiti all’accesso e all’accettazione della presenza del ricercatore. Per

maturare contatti e relazioni di fiducia e superare la comprensibile ritrosia nei confronti degli estranei si è così optato per l'adozione di un profondo coinvolgimento del ricercatore nel campo.

Ho dunque seguito un approccio di partecipazione osservante (Atkinson e Hammersley, 1994; DeWalt e DeWalt, 2002; Delamont, 2004): attraverso tale partecipazione al contesto di ricerca ho sviluppato un coinvolgimento sensoriale rispetto agli oggetti e all'ambiente nel quale avviene il lavoro, cercando di prestare attenzione alle indicazioni dei cinque sensi e seguendo un posizionamento che Sara Pink definisce caratteristico della *sensory ethnography* (Pink, 2009). Ho inoltre vissuto delle esperienze che possono essere indicate come una sorta di apprendistato delle attività di meccanica, attraverso un apprendimento corporale di varie operazioni e sviluppando la capacità di riconoscere ed adeguarmi alle regole sociali del contesto di lavoro. Infine, ho prestato attenzione alla riflessività, principalmente intesa come l'insieme dei modi in cui la relazione tra partecipanti e l'esperienza del ricercatore interviene nel processo di ricerca, contribuendo a modellarne il percorso e lo svolgimento.

Nel corso di questo capitolo presenterò le fasi della ricerca, sottolineando gli interrogativi, metodologici ed etici, con i quali mi sono confrontato. L'accesso al campo sarà considerato in maniera approfondita, assieme alle condizioni che hanno consentito di passare dal ruolo di osservatore a quello di apprendista. Ripercorrerò l'evoluzione del mio ruolo (dalla posizione di meccanico-novizio, fino al rivestire i panni dell'intermediario tra i clienti e i meccanici di strada), soffermandomi su vari aspetti e questioni emersi nel corso della ricerca e sul processo che ha consentito di focalizzare appieno gli interrogativi che hanno animato la ricerca. Concluderò con alcuni cenni critici e di discussione rispetto all'esperienza etnografica.

4.1. L'approccio etnografico e il contesto della ricerca

Il mestiere di meccanico di strada è un'attività che si esercita riparando i guasti di veicoli e motori. Si tratta di un insieme di pratiche che costituiscono un servizio al cliente che si svolge però seguendo i criteri caratteristici delle attività lavorative dell'economia informale. I meccanici di strada sono privi di autorizzazioni, oltre a scontare un deficit di attrezzature e, soprattutto, la mancanza di un luogo strutturato ed organizzato dove svolgere le riparazioni. Queste avvengono incuranti delle normative vigenti per i servizi commerciali, ma a partire da rapporti di fiducia e relazioni alimentate da garanzie sociali reciproche. La loro iscrizione nell'economia informale, con le limitazioni che ciò comporta, configura così un insieme di

attività peculiari appannaggio dei meccanici di strada, orientati di preferenza verso riparazioni puntuali e spesso sollecitati al fine di prolungare l'efficienza minima di veicoli vetusti, altrimenti facilmente destinati allo sfasciacarrozze.

Come precedentemente considerato, l'economia informale, in particolare quella attiva nello spazio europeo, è un mondo sociale che mantiene degli articolati legami con l'economia formale ed è fortemente radicato in alcune specifiche regioni metropolitane (Bureau e Fendt, 2000; Williams, 2009). La mancanza di autorizzazioni, permessi e liceità dell'attività lavorative svolte nel contesto informale, rendono la sua quantificazione assai complessa e, spesso, statisticamente non accurata (Bangasser, 2000; Williams e Nadin, 2012). Tali condizioni ostacolano inoltre la possibilità di esplorarne in profondità il campo con metodi di ricerca standardizzati, in aggiunta alla generale ritrosia dei soggetti implicati a parlare della propria esperienza (Portes *et al.*, 1989). In tale scenario, dunque, le ricerche che hanno analizzato l'economia informale indagando i terreni in cui essa si manifesta hanno seguito gli schemi delle elaborazioni statistiche, a partire da dati secondari e difficilmente esenti da cospicui margini di errore (*cf.* par. 1.1.), oppure si sono indirizzate all'analisi etnografica svolta con sguardo *micro*, rivolto a contesti territoriali delimitati o a figure peculiari della pratica informale. Tra queste ricerche possiamo ricordare l'esperienza di Dal Lago e Quadrelli (2003), Venkatesh (2006), Coletto (2010) e Saitta (2011), oppure, legate in particolare al contesto francese: Laé (1989), Tafferant (2007), Laé e Murad (2011).

La tradizione metodologica attribuisce all'etnografia il merito di essere calzante in riferimento ad ambiti poco esplorati e la cui analisi approfondita può rivelarsi particolarmente ricca (Silverman, 2000; Denzin e Lincoln, 2000; Bryman, 2001; Cardano, 2003). Per sperimentare una conoscenza densa ed articolata del contesto di ricerca dei meccanici di strada, ho dunque ritenuto coerente la scelta dell'approccio etnografico. L'immersione etnografica permette di approcciarsi al terreno di ricerca e ai suoi attori attraverso un'esperienza soggettiva intensa, basata sulla condivisione di tempo, azioni ed emozioni tra ricercatore e "soggetti studiati" (Fabietti e Matera, 1999; Atkinson e Hammersley, 2007). Tale coinvolgimento è un elemento cruciale per riuscire a comprendere e, successivamente, descrivere e raccontare di un mondo sociale con peculiari consuetudini, attività e comportamenti (Wacquant, 2002; Kunda, 2006, Jounin, 2008).

Questo posizionamento di ricerca permette di confrontarsi direttamente con gli attori, condividendone esperienze, parole e valori per poter poi restituire, dopo una rielaborazione analitica, le caratteristiche salienti dell'ambiente studiato. Inoltre, attraverso l'approccio etnografico vi è spazio per la dimensione riflessiva del ricercatore, che non deve essere

repressa o accantonata per il rischio influenzare o contaminare il contesto della ricerca. Al contrario, il percorso soggettivo e riflessivo del ricercatore è parte integrante della ricerca: non esistono due mondi separati, ma le relazioni tra ricercatore ed attori contribuiscono a dare forma e significato alle attività svolte (Clifford e Marcus, 1986; Marzano, 2006).

In una riflessione rivolta all'epistemologia della ricerca sociale, in particolare a quella degli etnografi che si confrontano con il lavoro sul campo, Howard Becker aveva sintetizzato:

“Fieldworkers cannot insulate themselves from data. As long as they are “in the field” they will see and hear things which ought to be entered into their field notes. If they are conscientious (...), they put it all in, even what they think may be useless, and keep on doing that until they know for sure that they will never use data on certain subjects. They thus allow themselves to become aware of things they had not anticipated which may have a bearing on their subject.” (Becker, 1996, pag. 4)

La ricerca etnografica è dunque indissolubilmente legata al ricercatore che l'intraprende, ed è il ricercatore stesso, con il suo corpo e la sua sensibilità, ad essere pienamente coinvolto nella ricerca. Il coinvolgimento del corpo e dell'intera dimensione sensoriale del ricercatore si richiama alle indicazioni fornite da Sara Pink nella sua proposta di una *sensory ethnography*, definita come un processo etnografico che identifica come punto di partenza la sensorialità dell'esperienza, della percezione, della conoscenza, e della pratica (Pink, 2009, pag. 1). Tale sensorialità viene presa in considerazione a partire dall'attenzione prestata dal ricercatore al ruolo dei propri sensi durante la ricerca: sia attraverso le azioni svolte, che come conseguenza del tempo passato sul campo. Uno degli elementi centrali di questa proposta metodologica è quello di voler esplorare il coinvolgimento dei sensi a partire dall'azione e collaborazione del ricercatore con gli attori del campo:

“The notion of ethnography as a participatory practice is framed with ideas of learning as embodied, emplaced, sensorial and empathetic, rather than occurring simply thought a mix of participation and observation. (...) Such forms of ethnographic learning are characteristic of “participant sensing”, where the ethnographer often simultaneously undergoes a series of unplanned everyday life experience and is concerned with purposefully joining in with whatever is going on in order to become further involved in the practices of the research participants”. (Pink, 2009, pp. 63-67)

Queste frasi sottolineano il ruolo dell'esperienza soggettiva vissuta sul campo come strumento fondamentale da coinvolgere nella ricerca. Quest'approccio, dunque, promuove la partecipazione, l'empatia e la condivisione: l'esperienza del “partecipare insieme” si associa quindi nel “partecipare a sentire”, coinvolgendo la dimensione sensoriale, corporale ed emotiva del ricercatore come fonte di ricchezza e accumulo di elementi utili.

Questo coinvolgimento sensoriale ed emotivo comporta di volgere particolare attenzione alla questione della riflessività. Con il termine riflessività si fa riferimento alla consapevolezza del ricercatore di costruire costantemente dei significati e delle realtà sociali quando si confronta e interagisce con gli altri o nel presentare la propria esperienza (Clifford e Marcus, 1986; Cunliff, 2003). In questo senso ogni teoria che scaturisce dall'esperienza di ricerca emerge a partire da azioni che sono culturalmente, socialmente e storicamente impregnate dalle condizioni situate nelle quali si è svolta la ricerca (Denzin, 1996; Mauthner e Doucet, 2003).

La restituzione di un resoconto riflessivo rivolto alle esperienze vissute nel corso della ricerca consente di fornire degli elementi concreti che illustrano le modalità con cui si è portato avanti il percorso, includendo le difficoltà o gli aspetti che hanno giocato un ruolo (anche se involontario) nelle relazioni con i soggetti durante l'esperienza sul campo. Diviene in questo senso indispensabile esplicitare le caratteristiche biografiche del ricercatore, le modalità di partecipazione osservante seguite e le relazioni tra l'esperienza vissuta e la riflessione analitica (Cardano, 2009).

Riservare dell'importanza alla dimensione riflessiva durante l'intero percorso della ricerca permette di valorizzare la prossimità tra il ricercatore e i soggetti con i quali ha trascorso del tempo. Questo può avvenire tenendo in considerazione le emozioni ed il vissuto soggettivo del ricercatore, includendo i suoi sbagli, azzardi o colpi di fortuna che hanno costituito parte del suo quotidiano. In questo senso la riflessività consente di valorizzare l'intensità conoscitiva scaturita dal coinvolgimento e dalla partecipazione durante l'immersione sul campo (Marzano, 2001). L'etnografo, rendendo esplicita la dimensione riflessiva può offrire degli elementi che contribuiscono all'attendibilità della propria analisi (Altheide e Johnson, 1994; Cardano, 2001, 2009), rendendo conto delle fonti della sua legittimità, maturata con il lavoro nel campo, e che consente di formulare analisi rispetto al contesto studiato.

Nel corso della ricerca mi sono confrontato ad esempio con il ruolo che gli aspetti legati alla mia identità, immediatamente percepibili all'esterno (come il sesso, la provenienza geografica e l'essere un ricercatore) hanno giocato nelle varie relazioni con gli attori con cui ho condiviso la permanenza sul campo.

L'attenzione alla dimensione riflessiva si è rivolta soprattutto alla restituzione delle forme di coinvolgimento sensoriale provate nel corso della condivisione di spazio e momenti durante le riparazioni dei meccanici. In quest'ottica, il mio intento è stato quello di esplorare alcuni collegamenti possibili tra l'approccio della *sensory ethnography* e altre esperienze di ricerca che hanno messo al centro la dimensione di riflessività, proprio a partire dall'attenzione

rivolta al corpo e all'incorporazione come forme di conoscenza (Wacquant, 1995, 2002) o dell'apprendistato svolto attraverso l'esercizio (Sudnow, 1978; Dreyfus e Dreyfus, 2005; Gieser, 2008), inserendomi così in una lettura che può essere considerata come critica del testo di Pink (Bruni, 2010). In particolare, intendo illustrare le modalità in cui avviene il percorso di apprendimento e comprensione della quotidianità lavorativa attraverso il coinvolgimento del corpo. Grazie all'apprendistato si riescono a sperimentare in prima persona le attività lavorative e avere così l'occasione di condividere con i meccanici anche le sensazioni sperimentate nel lavoro, elemento utile per comprendere le modalità in cui si affronta il lavoro e la sua dimensione emotiva.

Il luogo in cui si è svolta la ricerca è inserito nello spazio metropolitano di Parigi. L'individuazione del terreno di ricerca specifico è giunta dopo aver incontrato, non senza una certa dose di fortuna, un meccanico di strada all'opera ed aver cominciato a riflettere attorno alle caratteristiche di quest'attività lavorativa, intensamente relazionata con la materialità di strumenti e motori ed iscritta nell'economia informale (*cf.* par. 3.2.). I meccanici di strada, infatti, hanno la peculiarità di svolgere delle riparazioni senza possedere autorizzazioni né un'abbondanza di strumenti e un luogo *ad hoc*. Inoltre, queste mancanze influenzano profondamente il loro lavoro, declinando i limiti delle possibilità d'intervento e facendo emergere, come verrà evidenziato successivamente, delle peculiarità nelle loro modalità di riparazione, con la tendenza a intervenire su di un parco auto particolarmente vetusto, privilegiando interventi per cui non è necessario l'impiego di eccessiva strumentazione o dell'intervento elettronico e diagnostico. Proprio la capacità dei meccanici ad esercitare un lavoro in tali condizioni mi ha così offerto l'occasione per indagare le pratiche e i processi lavorativi che ne permettono lo svolgimento.

È possibile imbattersi nei meccanici di strada osservando i parcheggi incastonati tra i palazzoni delle case popolari o gli spiazzini non visibili dai principali assi viari di circolazione. Come presentato precedentemente (*cf.* par. 3.1.), i quartieri periferici della zona est della metropoli parigina, ed in particolare quelli situati in Seine-Saint-Denis al centro della ricerca, sono popolati da numerosi meccanici di strada che vi lavorano, trovando nella popolazione residente il bacino dei propri clienti.

Il loro lavoro, stando alla legislazione vigente, è illegale e trasgredisce a numerose norme di sicurezza legate alla disciplina lavorativa e fiscale. I meccanici sono spesso sospettosi con gli sconosciuti, non tanto perché temono grandi operazioni poliziesche nei loro confronti, ma piuttosto perché vogliono evitare di attirare eccessiva attenzione. La loro attività non viene considerata come un forte agente di allarme sociale e non viene repressa in maniera

sistematica come accade per altri reati (ad esempio legati allo spaccio di droga). Tuttavia, viene sanzionata dalle forze dell'ordine quando notata o segnalata: è dunque cruciale per il meccanico di strada essere tollerato da chi risiede attorno al luogo scelto per svolgere (gran) parte delle sue attività.

Non è stato semplice avvicinare e riuscire ad avviare delle conversazioni con i meccanici di strada. Lo loro diffidenza verso gli estranei è palpabile ed emerge in maniera più evidente verso coloro che sono giudicati esterni allo spazio dove si svolge la riparazione, o non sembrano avere un motivo giudicato valido per trovarsi nella zona. La conformazione e la collocazione urbana degli spazi dove avviene il lavoro aiuta ugualmente a identificare rapidamente gli estranei allo specifico spazio del quartiere, scoraggiando così i visitatori "casuali".

Per ottenere l'accesso al campo sono stato dunque obbligato a notevoli sforzi per poter acquisire la fiducia dei meccanici, e ciò è avvenuto solo dopo un'articolata fase esplorativa e di negoziazione dell'accesso al campo. Confrontarmi con le parole e le esperienze dei meccanici, condividere del tempo e delle attività con loro, sono stati degli elementi cruciali per la ricerca e ciò è stato possibile grazie ai rapporti di fiducia che ho sviluppato con alcuni meccanici di strada, in particolare Mel, Daimou e Guy¹.

L'immersione nel contesto di ricerca, le esperienze provate in prima persona e i rapporti personali stabiliti sono stati quindi estremamente preziosi. Il coinvolgimento diretto è dunque la fonte a partire della quale è stato possibile descrivere la quotidianità lavorativa e confrontarsi con le pratiche dei soggetti al centro della ricerca (Cardano, 2001; Marzano, 2001). Non vi è qui dunque la volontà di giungere ad una forma di descrizione del fenomeno della meccanica "di strada" nel suo complesso (intendendo il suo esercizio nei vari luoghi dove essa avviene), ma restituire una riflessione formulata a partire da un'esperienza situata in uno specifico ambiente: è l'intensità del vissuto del ricercatore a costituirsi come guida nell'analizzare e presentare la ricchezza dei dati accumulati durante questo periodo.

Una delle prime iniziative intraprese al momento di avviare la ricerca è stata delinearne e delimitarne il campo. Lo spazio fisico nel quale ho incontrato i meccanici di strada è un insieme di quartieri affiliati amministrativamente al dipartimento della Seine-Saint-Denis. L'ambito territoriale dove si è svolta la ricerca è stato prevalentemente Montaigne² e i comuni

¹ Sono i tre meccanici di strada con cui ho sviluppato i rapporti più intensi, non sono però i soli con cui ho trascorso del tempo. Per una presentazione si veda il paragrafo 3.3. Si tratta, come per ogni ulteriore persona citata nel testo, di pseudonimi.

² La scelta di chiamare questo comune con uno pseudonimo è dovuta alla volontà di preservare l'anonimato e la sicurezza dei meccanici di strada. Ciò è dovuto anche all'intenzione di fornire dei particolari sulla conformazione degli spazi, oltre a voler indicare elementi legati alla prossimità tra

limitrofi. Ho dunque deciso di concentrarmi su queste zone per avviare un percorso volto all'incontrarli, dando così avvio alla ricerca. La più parte degli incontri con i meccanici di strada e il periodo trascorso nei tre garage di quartiere in cui ho compiuto delle brevi osservazioni supplementari, sono avvenuti proprio nelle strade di Montaigne. In questi stessi spazi urbani ho notato, confermandolo in seguito, la presenza discreta ma consistente di meccanici di strada che qui vi svolgono le proprie attività.

4.2. Negoziazione e accesso al campo

Come accennato in apertura del capitolo, ottenere un accesso al terreno della ricerca si è rivelato ostico e ha domandato sforzi notevoli. Per giungere a quest'obiettivo ho intrapreso un percorso durato oltre un mese e mezzo nel quale mi sono concentrato essenzialmente su due distinte questioni:

- sviluppare una conoscenza tecnica di base sulla meccanica dei veicoli e sulle procedure di riparazione;
- cercare delle modalità per incontrare i meccanici di strada, in particolare ricorrendo a negoziazioni per l'accesso discutendo con persone che potessero fare da intermediari.

Ho per questo cominciato dalle basi: ho studiato, grazie a dei manuali di meccanica³, il funzionamento dell'automobile, in modo da comprendere, almeno in forma grossolana, le parti principali e i sistemi che compongono i motori. Un aspetto che ho affrontato immediatamente è il lessico, in quanto mi è stato indispensabile apprendere un po' del vocabolario specifico del mondo dei motori e delle riparazioni. Quest'indispensabile approfondimento, inoltre, si è svolto contemporaneamente in italiano e in francese per superare le mie mancanze, visto che non ho mai avuto confidenza con la meccanica prima di questa ricerca. Non avevo infatti una conoscenza precisa degli attrezzi meccanici che ne costituiscono la dotazione tecnica, così come il nome di molte operazioni di riparazione mi era sconosciuto perfino nella mia lingua madre.

Ciò è avvenuto contestualmente ad una serie di iniziative di "esplorazione" del terreno di ricerca, utili per prepararmi agli incontri con i meccanici. In particolare, percorrendo in

meccanici di strada e garagisti attivi nel medesimo territorio. Per questo motivo ho scelto di fornire le informazioni di contesto territoriale più generale senza indicare precisamente l'ubicazione dei vari quartieri ed esplicitare i comuni di appartenenza.

³ In particolare: *L'automobile* di J. Sauvy (Nathan ed., 2005) e Mèmetau (2 vol.) *Technologie fonctionnelle de l'automobile* (Dunod ed., 1997).

bicicletta le strade di Montaigne (e di alcuni comuni limitrofi), ho cercato di “mappare” i luoghi dove vedevo a più riprese i meccanici di strada intenti a svolgere le proprie attività. Questo esercizio di localizzazione non aveva alcuna ambizione di completezza, visto che queste attività lavorative sono in genere svolte in luoghi appartati o, perlomeno, non facilmente riconoscibili da un estraneo. Il senso di questa fase esplorativa era esclusivamente quello di saggiare la diffusione della presenza di tali figure all’interno del territorio prescelto e raccogliere indizi preliminari per poter in seguito sviluppare contatti. Mi è stato utile, infatti, avere un’idea, per quanto superficiale, degli spazi nei quali avrei poi incontrato i meccanici e delle situazioni nelle quali essi svolgevano le attività.

Queste esperienze sono state istruttive per saggiare le difficoltà di accesso al campo, in particolare per quel che concerne l’avviare delle conversazioni con i meccanici di strada: nel corso dei miei “percorsi” ciclistici ho visto parecchi⁴ meccanici al lavoro, ma non sono mai riuscito a cominciare una discussione con loro. Ho avuto la sensazione di essere percepito come un intruso e di ritrovarmi in una situazione potenzialmente ostile. Ciò era comprensibile, poiché mi avvicinavo ai meccanici intenti a lavorare senza essere una persona conosciuta e apparendo ai loro occhi privo di un motivo concreto per trovarmi tra quelle stradine e parcheggi. A più riprese, ho percepito delle occhiate perlomeno interrogative e talvolta apertamente ostili. Inoltre, se mi fermavo per qualche minuto a guardarli lavorare senza rivolgermi direttamente a loro, venivo guardato con sospetto (e come sarebbe potuto essere altrimenti?) e in più occasioni invitato esplicitamente ad andarmene. Queste situazioni mi hanno convinto del fatto che, vista la conformazione dell’attività lavorativa dei meccanici di strada, formalmente illecita e svolta in luoghi in cui un estraneo è facilmente riconoscibile, fosse indispensabile trovare qualcuno che potesse introdurmi e giustificare, almeno all’inizio, la mia presenza.

Per questo motivo una delle fasi più delicate intraprese per ottenere l’accesso al campo di ricerca è stata quella di cercare degli intermediari che potessero intercedere a mio favore con i meccanici, in modo da negoziare e legittimare la mia presenza e facilitare la presa di contatto (Bruni, 2006; Atkinson e Hammersley, 2007). Tale passaggio è spesso uno dei momenti cruciali del percorso di ricerca etnografica, ed è anche quello che può aprire una prospettiva d’accesso all’ambiente che si intende studiare. Rivolgermi a degli intermediari (Gobo, 2001) è stato cruciale anche per via del fatto che, non possedendo un’auto, non potevo utilizzare questo canale come occasione per attivare dei contatti con i meccanici. I veicoli sono il fulcro

⁴ Ad esempio nel corso di due “uscite” ravvicinate nel mese di aprile (2011) ne ho visti al lavoro otto in differenti luoghi sempre del comune di Montaigne, in due casi si trattava di un luogo nel quale agivano due meccanici insieme.

della vita professionale dei meccanici ed il motivo per cui si incontrano con i clienti: è infatti attorno alle auto che si sviluppano discorsi, commenti e discussioni.

Per ovviare alla mancanza di tale pretesto concreto e per facilitare l'incontro ho dovuto sempre contattare i meccanici attraverso qualcuno che li conosceva: i loro clienti. Ho dunque fatto ricorso alle risorse relazionali a mia disposizione, datemi dalla conoscenza, sia a Montaigne che altrove, di persone che, a più riprese, si sono rivolte (e si rivolgono) a meccanici di strada per i propri problemi con l'auto. Incontrare con facilità clienti più o meno abituali dei meccanici di strada ha anche confermato le mie ipotesi sulla loro cospicua presenza in queste zone.

La familiarità con il terreno di ricerca è stata fondamentale per attraversare lo spazio dei vari quartieri, mobilitare delle conoscenze e superare le difficoltà, fino a effettuare i primi incontri con i meccanici. Per familiarità intendo la conoscenza del territorio a partire dal mio risiedere in un quartiere di Montaigne dal 2007. Questo ha permesso di avere confidenza con i quartieri circostanti, padroneggiarne la geografia e l'utilizzo degli spazi, ma soprattutto conoscere il clima sociale e le narrazioni riguardanti il territorio del circondario⁵. Ho acquisito la familiarità con questo spazio partecipando ad una serie di attività sociali che costituiscono un denominatore comune con molti altri abitanti (come recarsi al mercato delle verdure, frequentare il *buon* panificio, prendere lo stesso bus *affollato*). Essere un abitante di questo comune e vivere quotidianamente questi spazi è stato quindi un aspetto tutt'altro che secondario.

L'abitare in questa zona da diverso tempo, mi ha permesso di sviluppare molte relazioni di conoscenza ed amicizia con chi vi risiede. Si tratta per lo più di persone di reddito modesto e le cui principali attività oscillano tra lo studio, i lavori precari o i periodi di disoccupazione. Per molti miei conoscenti, dunque, spendere molto denaro per l'automobile è un problema e il meccanico di strada si rivela un'alternativa possibile. Esplicito questo aspetto perché la fortuna di disporre di contatti tra persone che si rivolgevano ai meccanici di strada, è dovuta probabilmente anche al fatto che essi abbiano una modesta disponibilità economica.

“Abito qua vicino”, è una frase frequentemente utilizzata nel corso dei primi confronti con i meccanici di strada, diventando così uno degli elementi che ha contribuito a ridurre la mia estraneità. In un certo senso, sebbene fosse strano che una persona si rivolgesse a loro per

⁵ Il clima sociale e le narrazioni fanno riferimento a quell'insieme di indicazioni che, a partire dalle parole dei residenti incontrati, contribuiscono ad attribuire un'anteprima conoscitiva su certi quartieri. Ad esempio può essere sapere se una certa zona è “calda” per specifiche questioni (conflittualità con giovani del quartiere limitrofo, spaccio, periodo di pressione poliziesca e altro ancora), sentire a più riprese commenti su meccanici che lavorano in strada, sapere se gli estranei passano più o meno inosservati.

qualcosa di diverso da una riparazione, il fatto che si trattasse almeno di qualcuno della zona rendeva la situazione più comprensibile. Alcuni tra i miei interlocutori si sono mostrati più disponibili nell'accettare la mia presenza, dopo ad aver domandato informazioni sul mio conto, in particolare rispetto al dove abitassi.

Con diversi conoscenti ho, in molti casi, parlato apertamente della mia ricerca, mentre da alcuni di essi ho avuto l'opportunità di sentire i racconti della loro esperienza con i meccanici di strada. Talvolta, in seguito a questi incontri, queste persone hanno accettato di intercedere presso i meccanici o indicarmi chi avrebbe potuto farlo. Ho potuto così negoziare il mio accesso al campo riuscendo ad essere presentato ai meccanici. La negoziazione è avvenuta grazie a lunghe conversazioni, nelle quali ho avuto la fortuna di essere considerato degno di fiducia, dimostrandomi convincente ai loro occhi.

Nello stesso tempo, ho avuto così l'occasione di presentare la ricerca, esprimere le idee iniziali e le ipotesi con le quali auspicavo di sviluppare i contatti con i meccanici. Le conversazioni con questi interlocutori mi hanno dato modo di esplicitare le finalità a cui era indirizzata la ricerca e anche le iniziative di rispetto dell'anonimato che avrei intrapreso per tutelare le persone coinvolte. In questa sede di confronto con quelli che poi (spesso) sono divenuti gli intermediari, ho avuto l'occasione di ricevere commenti e opinioni rispetto al mio programma di accesso al campo.

Queste discussioni non avevano uno scopo meramente utilitaristico, volte a ottenere dei "buoni" contatti, ma hanno avuto il merito di fornirmi una prima panoramica sul mondo dei meccanici di strada. Inoltre, ciò mi ha dato la possibilità di incontrare i meccanici grazie a persone che loro già conoscevano (in qualità di clienti e/o vicini di casa), facilitando così il contatto.

Ho così iniziato ad attivarmi con i miei conoscenti, sollevando conversazioni al riguardo della figura dei meccanici di strada, oltre a raccogliere, quando ho potuto, le testimonianze di coloro che avevano ricorso ai loro servizi di riparazione. Questi racconti sono risultati molto preziosi per avere un'idea dei luoghi in cui avrei potuto incontrare i meccanici, così come per ricevere delle indicazioni utili ad orientarmi nelle azioni quotidiane e più comuni dei meccanici, evitando di essere completamente all'oscuro del loro ambiente di lavoro. Gli intermediari disposti ad aiutarmi mi hanno presentato ai meccanici sfruttando l'occasione di una riparazione o una consulenza per la loro auto. In questo modo si sono assunti la responsabilità di presentarmi e giustificare, generalmente accennando brevemente alla mia situazione, la mia presenza. Posso dunque qualificarli come preziosi intermediari che mi hanno consentito di conoscere dei meccanici di strada, se non quali veri e propri *gatekeeper*,

poiché mi hanno offerto, a partire dalle loro esperienze, la possibilità di apprendere i primi elementi sulle modalità di riparazione delle auto svolta in maniera informale. Hanno inoltre contribuito a rendere legittima, grazie al fatto che li accompagnavo, la mia presenza presso i meccanici.

Un episodio significativo, rispetto all'importanza di queste persone nella ricerca, è relativo al ruolo rivestito da Nora, la persona che ha consentito il mio incontro con Mel, il meccanico con il quale ho stabilito il rapporto più intenso trascorrendo con lui giornate intere per diversi mesi e imparando, da e con lui, la riparazione dei motori e delle auto.

Nora conosce Mel da lunga data: abitava vicino a casa sua e lei da qualche anno ricorre ai suoi servizi per la sua auto, ormai piuttosto malandata. Con lei ho parlato della ricerca, delle questioni e delle motivazioni che animavano la volontà di incontrare i meccanici, ed in particolare di voler provare a svolgere le riparazioni. Con Nora ho anche discusso della necessità della riservatezza e in seguito si è presa la responsabilità di presentarmi e assicurare Mel sul mio conto. Ha esplicitato che si sarebbe limitata a fare da tramite, ma che poi sarei dovuto essere io a domandare esplicitamente a Mel se era d'accordo rispetto alla mia presenza e sulla continuazione del nostro rapporto. Nora mi ha anche preannunciato che, a suo avviso, Mel sarebbe stato bendisposto a parlare e passare del tempo con me, informandomi che si trattava di una persona riservata e guardinga verso gli estranei, ma molto generosa e disponibile con i suoi conoscenti. Il giorno in cui siamo andati insieme a trovare Mel, Nora aveva in ogni caso un obiettivo primario: far verificare l'auto in previsione del controllo tecnico da svolgere a breve, non si è dunque rivolta a Mel solamente per me. Inoltre, accompagnava un suo conoscente, Claude, anche lui alla ricerca di un meccanico per il cambio del carburatore della sua auto.

Analogamente, l'incontro con Daimou, dopo un primo avvicinamento capitato in condizioni più fortunate⁶, è avvenuto in maniera simile: Nava, un'amica che si rivolge a lui per risolvere i suoi problemi meccanici, mi ha introdotto e presentato, dicendo che svolgo una ricerca e che sono un suo amico, "garantendo" così sulla mia discrezione.

Una volta ottenuto l'accesso al campo, è divenuto indispensabile presentare sia il mio ruolo che le mie intenzioni ed obiettivi. Si tratta di una questione cruciale legata alla trasparenza e all'onestà di un rapporto in divenire, ma anche una fase importante per comprendere le condizioni che possono facilitare (od ostacolare) il dialogo con i meccanici. Presentarsi in maniera adeguata alle persone che condivideranno tempo, energia e parole con il ricercatore è un passaggio indispensabile per consolidare la confidenza e salvaguardare la

⁶ Si è presentato quest'episodio nel paragrafo 3.2.

fiducia da loro accordata. Cominciare la conoscenza con altri richiede di avviare delle forme di comunicazione che possano alimentarsi grazie all'empatia e all'interesse reciproco, così come è importante avere una consapevolezza della propria presentazione del sé e degli aspetti salienti della propria identità che vengono immediatamente percepiti dagli altri (Goffman, 1956).

A partire da queste considerazioni, ho così prestato attenzione, sin dall'inizio della ricerca, alla dimensione riflessiva confrontandomi con il significato del ruolo del ricercatore nel campo, delle sue azioni e delle conseguenze della sua permanenza a contatto e in collaborazione con gli attori. Tale questione si pone immediatamente nel processo della ricerca, a partire dalla *presentazione del sé* nel momento di accesso al campo poiché è la persona e la sua apparenza fisica, ad essere immediatamente e irriducibilmente attiva nel terreno di ricerca. Di conseguenza *agisce* nel contesto, e proprio in quanto agente viene considerata dagli altri attori. Coffey (1999) raccomanda di tenere conto della dimensione riflessiva del ricercatore, a partire proprio dalla *presentazione del sé*:

“Our bodies and the bodies of others are central to the practical accomplishment of field work. We locate our physical being alongside those of others as we negotiate the spatial context of the field. We concern ourselves with the positioning, visibility and performance of our embodied self as we undertake participant observation.” (*ivi*, pag. 59)

Vi sono dunque una pluralità di aspetti della persona del ricercatore che sono immediatamente percepibili dagli attori presenti nel campo di ricerca. In *primis* è importante sottolineare come il genere sia un aspetto sensibile per quel che concerne il ruolo che riveste nel campo di ricerca. Infatti, a seconda del genere, avvengono dei *pattern* di azione e relazione con i vari attori che seguono le consuetudini considerate come pertinenti a seconda delle differenti situazioni (Goffman, 1956). Degli sconosciuti (uomini) si relazionano ad un ricercatore (uomo) in una maniera che sarà differente rispetto a quanto avverrebbe se si confrontassero ad una ricercatrice. Questo aspetto risulta ancora più evidente se il contesto di ricerca è caratterizzato, come in questo caso, dall'essere prevalentemente connotato al maschile.

Nel caso dei meccanici di strada mi sono confrontato con un mondo sociale a dominanza maschile, basato su una (quasi) uniformità di genere e dotato di una propria cultura simbolica, rituale e discorsiva legata alla maschilità. Il mondo dei meccanici di strada è prevalentemente maschile per quel che riguarda l'azione esecutiva della riparazione e il circuito legato alla meccanica (sono uomini, nella quasi⁷ totalità, i meccanici di strada, i garagisti, gli addetti al

⁷ Nel corso della ricerca ho incontrato solo tre donne che lavoravano nel circuito della riparazione dei veicoli: due svolgevano compiti di segretariato e rapporto con i clienti in altrettanti garage di

controllo tecnico, i venditori di pezzi di ricambio e i gestori di sfasciacarrozze).

Il fatto di essere uomo in un tale contesto è stato sicuramente una condizione facilitante nell'attivare rapporti di contatto e fiducia con i meccanici, soprattutto per quanto concerne la dimensione dell'azione. Sono stato avvantaggiato anche da questo aspetto nel farmi accettare, come aiutante, nelle operazioni di riparazione. Ad esempio, le prime attività che mi sono state affidate erano essenzialmente di fatica fisica. Non sono affatto sicuro che, se al mio posto ci fosse stata una ragazza, l'attitudine dei meccanici sarebbe stata la stessa. Al contrario, credo sarebbe stato per lei più difficile legittimarsi in una posizione "operativa".

Sono convinto che la mia identità sessuale abbia giocato un ruolo facilitante in questo terreno di ricerca, vista anche la scelta di partecipazione attiva. Tuttavia, questa posizione ha comportato una minore messa in discussione delle pratiche e degli atteggiamenti presenti nel campo e la mia presenza, data anche l'uniformità di genere, è stata accettata e "assorbita" in maniera poco problematica.

Altre caratteristiche della mia identità sono immediatamente riconoscibili dagli interlocutori con i quali mi sono relazionato: il fatto di possedere un'origine etnica identificabile e l'essere rapidamente riconosciuto come uno straniero, poiché è rapidamente possibile individuare la parlata in un francese che non è la mia lingua materna (Atkinson e Hammersley, 2007).

L'origine etnica è una caratteristica saliente nel contesto territoriale della metropoli parigina, assai popolato di persone di origine migrante, a volte figlie (dei figli) della prima generazione, in altri casi recentemente arrivate in Francia. Le comunità del Maghreb e dell'Africa dell'Ovest (Mali, Senegal, Costa d'Avorio, Burkina Faso) sono, in particolare, molto rappresentate. L'arabo o alcune lingue africane (soninke, bambara, wolof) sono correntemente parlate in varie occasioni quotidiane e spesso vengono utilizzate nelle conversazioni tra persone che si "riconoscono" come simili. Essere bianco ed europeo non è quindi un aspetto indifferente in questo territorio, ma contribuisce a veicolare alcune informazioni sull'origine e la cultura della persona.

L'essere italiano veniva rapidamente riconosciuto dopo pochi minuti di conversazione con i miei interlocutori; ciò ha significato che mi fosse attribuito il ruolo di straniero, limitando i sospetti su una mia eventuale appartenenza alla polizia⁸, che non avrebbero in alcun modo facilitato il mio compito. Inoltre, il fatto di mostrarmi e presentarmi attraverso l'identità di un italiano impegnato in una ricerca universitaria in Francia⁹ ha, a mio giudizio, contribuito a

quartiere e l'altra aveva funzioni analoghe presso uno sfasciacarrozze.

⁸ È necessario avere la nazionalità francese per essere assunto nelle forze dell'ordine.

⁹ Ho scelto, anche per opportunità e per evitare incomprensioni, di spiegare più *cosa* stavo facendo,

non attribuirmi immediatamente le caratteristiche e i pregiudizi comunemente attribuiti alla figura del sociologo e/o giornalista.

Questa situazione richiama per certi versi quanto avvenuto a Wacquant (2002) nel suo ingresso nel mondo dei *boxeurs* neri, dove il suo essere straniero (seppur bianco) gli permetteva di sfuggire parzialmente alla polarizzazione bianchi americani/neri americani (presente in maniera radicata nel contesto da lui studiato). Il suo essere considerato straniero, più che un appartenente al gruppo dei “bianchi americani”, aveva contribuito dunque alla sua accettazione ed inclusione tra i pugili della palestra:

“Next, my French nationality granted me a sort of statutory exteriority with respect to the structure of relations of exploitation, contempt, misunderstanding, and mutual mistrust that oppose blacks and whites in America.” (Wacquant, 2004, pag. 20)

Essere straniero e non essere parte integrante del mondo accademico francese ha contribuito a non inquadrami come qualcuno che si “mette sul piedistallo” per guardare gli altri. È infatti comune incontrare del pregiudizio e della diffidenza nei confronti dei ricercatori dell’università, percepiti come estranei da parte degli abitanti dei quartieri popolari (spesso al centro di ricerche sulle cosiddette “zone sensibili”), a causa della loro cultura e magari per via del loro modo di esprimersi. Il fatto che il mio francese tradisse errori o formulazioni approssimative può, in quest’ottica, aver contribuito a creare un clima propizio.

Sul terreno della ricerca, attraverso la mia presenza, esprimevo contemporaneamente sia il fatto di essere uno straniero per lingua, che l’aver maturato un’esperienza di qualche anno come abitante degli stessi quartieri della ricerca. Quest’ultimo aspetto è lungi dall’essere privo di conseguenze, poiché il luogo dove si abita è una fonte rilevante per attribuire delle considerazioni di vicinanza o estraneità sociale rispetto agli altri e viene utilizzato come indicatore per formulare giudizi (anche pregiudizi) rispetto alle condizioni sociali ed economiche di una persona.

Parigi e la sua regione metropolitana sono infatti uno dei luoghi più costosi dove abitare in tutta la Francia. Mentre la Seine-Saint-Denis viene considerata come lo spazio della *banlieue* popolare, i quartieri sud-ovest di Parigi e le zone circostanti sono invece considerati il luogo d’eccellenza dove risiedono i benestanti. Questo tipo di convinzione è radicata nei discorsi

descrivendo così la mia ricerca, piuttosto che dichiarare *chi* ero attribuendomi un ruolo preciso come ad esempio quello di “ricercatore”. Ciò mi permetteva di evitare delle complesse spiegazioni sul mio *status* di dottorando italiano presso l’Università di Trento che abita da anni in Seine-Saint-Denis e non ha formali incarichi in università francesi.

che tendono ad attribuire delle etichette a certe persone solo per il loro luogo di residenza¹⁰. Nel mio caso, il fatto di abitare in uno dei quartieri considerati più popolari di Montaigne ha aiutato a far scaturire una sorta di complicità, allontanando così il rischio di essere etichettato con attribuzioni negative.

Nel momento in cui sono riuscito ad avviare dei contatti con i meccanici di strada è stato utile esplicitare la mia posizione e rendere manifesto una sorta di reciproco riconoscimento di alterità. I meccanici, infatti, hanno compreso di confrontarsi con una figura particolare, non un cliente in cerca di riparazioni, e neppure un poliziotto in borghese, ma una persona interessata alla loro attività lavorativa e alle modalità di svolgimento del mestiere.

4.3. Le fasi della ricerca

È possibile rintracciare diverse fasi della ricerca sul campo, differenziate tra loro per il tipo di attività intraprese. La prima risale al gennaio 2011, l'ultima all'estate del 2012. Presento una sintesi schematica delle attività svolte nella tabella seguente, dandone una scansione temporale con le relative indicazioni cronologiche, per quanto le fasi non siano sempre state rigidamente separate.

¹⁰ Questo tipo di fenomeno agisce in maniera particolarmente stigmatizzante nel mercato del lavoro etichettando e discriminando le persone provenienti da certi quartieri popolari. Simmetricamente, chi abita nei quartieri popolari tende a generalizzare le condizioni di vita di coloro che risiedono nei quartieri considerati "bene". Su questo tema si può vedere: R. Castel, 2006.

Fase	Periodo	Attività
Preliminare	gennaio – marzo 2011	Studio della meccanica e delle componenti del motore Ricerca annunci meccanici (giornali, web) Mappatura luoghi di lavoro meccanici
Introduttiva	aprile – maggio 2011	Negoziazione dell'accesso grazie ad intermediari Discussioni con intermediari per incontrare i meccanici Primi incontri con i meccanici di strada
Apprendistato	giugno – dicembre 2011	Rafforzamento rapporto di fiducia Da osservatore ad aiutante Giornate di lavoro insieme
Espansione del campo	gennaio- marzo 2012	Incontri con diversi meccanici Diventare collaboratore Confronto tra diversi “stili” riparazione
Osservazione in tre garage di quartiere	aprile – maggio 2012	Scelta dei garage di quartiere Accesso ed osservazione nei garage Le modalità di riparazione nei garage
Ritorno in strada	giugno – settembre 2012	Incontri con i meccanici Confronto tra meccanici e garage Discussioni su modalità di lavoro e organizzazione di riparazioni

Tab. 4.1 Fasi della ricerca.

Le prime due fasi sono quelle che hanno caratterizzato l'accesso al campo e sono state descritte nel paragrafo precedente. La fase preliminare è quella che ha preceduto l'incontro con i meccanici di strada. Nel corso di questo periodo ho studiato le componenti dell'auto e appreso il lessico specifico dei meccanici. Contemporaneamente, ho valutato la diffusione della figura dei meccanici di strada, cercando di rintracciarne la presenza a partire dai racconti raccolti tra i conoscenti o anche trovandone tracce in alcuni forum di consigli sulle riparazioni auto¹¹. Osservando tali ambiti è emerso come il ricorso a questo tipo di riparazione non sia un'attività particolarmente clandestina: le indicazioni e i consigli per rintracciare questi meccanici sono frequentemente pubblicate su internet. Inoltre, le offerte di servizio dei meccanici di strada compaiono tra gli annunci dei giornali¹², o si possono trovare affisse nei

¹¹ Si tratta di forum web come: *leboncoin.fr*, *forum-auto.com*, *forum.aufeminin.com*.

¹² Ecco un esempio tratto dagli annunci di *Seniors à votre service* di maggio 2012: “La vostra auto fa dei capricci? Non parte? Dovete cambiare dei pezzi? Non esitate a contattarmi, posso aiutarvi. Tutti i giorni della settimana. Tariffa oraria 10 euro” (*trad. mia, segue email di contatto*).

luoghi pubblici. In un'occasione, ho visto addirittura un foglio pubblicitario che un meccanico di strada lasciava ai suoi clienti dove, oltre ai contatti, elencava le varie operazioni che era disponibile a svolgere assicurando "rapidità e serietà". Questi elementi sono stati utili per comprendere come le riparazioni a pagamento di auto e furgoni svolte in strada non siano un fatto episodico, ma si presentino con una certa diffusione. Inoltre, il fatto che ci si possa imbattere in annunci recanti dei numeri di telefono o contatti elettronici per delle attività formalmente illecite, mi ha dato elementi per considerarlo una pratica che non subisce un'incalzante repressione da parte delle forze dell'ordine, anche se viene svolta con relativa discrezione. Durante questa fase preliminare mi sono dedicato a cercare, a Montaigne e nei comuni limitrofi, dei meccanici di strada soprattutto per raccogliere elementi sui luoghi nei quali svolgevano la loro attività e per avere delle occasioni, sebbene fugaci, di osservarli al lavoro.

La fase seguente può essere definita come quella introduttiva al mondo dei meccanici. Nel corso di questi mesi ho incontrato persone che mi potessero direttamente parlare delle proprie esperienze con i meccanici di strada, soprattutto in qualità di clienti. La raccolta di queste testimonianze intendeva negoziare il mio accesso al campo con attori che fossero d'accordo a presentarmi ai meccanici. A questo periodo corrispondono anche i primi incontri con i meccanici, rimasti spesso ad uno stadio più interlocutorio.

La fase a cui ho attribuito il nome di "apprendistato" è stata la più lunga e più intensa ed è quella che corrisponde all'evoluzione del mio posizionamento nella ricerca, dall'essere un semplice osservatore delle riparazioni fino al divenire praticante attivo nelle varie operazioni. Questa fase si è svolta per la maggior parte del tempo con Mel, il meccanico con cui ho sviluppato il rapporto di fiducia più forte. In questa fase ho imparato, sperimentandole, delle nozioni base di meccanica, ho capito come muovermi nel contesto lavorativo, svolgendo le varie attività lavorative e vestendo i panni di un meccanico di strada.

Durante ciò che ho chiamato "espansione" ho incontrato altri meccanici di strada oltre a Mel, confrontandomi con loro e con le modalità con le quali lavorano, anche a partire dalla mia esperienza accumulata con le riparazioni. Nel tempo, ho potuto maturare la consapevolezza su alcuni aspetti centrali dell'attività di meccanico, potendo confrontare le modalità di lavoro e organizzazione seguiti dai vari meccanici.

La fase seguente indica il momento in cui ho deciso di rivolgere il mio sguardo ad un ambiente lavorativo differente a quello dei meccanici di strada, ma che presenta tuttavia alcune caratteristiche simili, a partire dall'obiettivo del lavoro ugualmente focalizzato sulla riparazione dei veicoli. Per riuscire a comprendere a fondo le specificità del lavoro in strada

ho ritenuto indispensabile allargare il mio orizzonte e pormi come obiettivo quello di conoscere anche il contesto delle riparazioni di veicoli che avvengono nelle officine ufficiali. Questa breve fase della ricerca si è indirizzata a considerare il lavoro organizzato nelle officine, che s'indirizza alla riparazione di veicoli, realizzandolo tuttavia in condizioni profondamente diverse da quelle "in strada". Questa iniziativa, dall'intento secondario rispetto all'analisi del contesto dei meccanici di strada, mi ha permesso di affinare la consapevolezza rispetto alle specificità dello svolgere il lavoro di meccanico in strada, potendo così sottolinearne le peculiarità e le differenze con quello nelle officine. Grazie alla permanenza nei garage, infatti, ho potuto constatare con mano la profonda differenza nella dotazione tecnica, avendo così la possibilità di osservare in azione il cospicuo "arsenale" dei garagisti e la sua praticità nell'alleviare o accelerare le operazioni lavorative. Analogamente, ho notato la centralità dello spazio di lavoro organizzato e il suo essere un'indispensabile "base operativa" per i garagisti. Vedere in azione ponti elevatori e congegni diagnostici mi ha offerto dunque una prospettiva allargata che ha consentito di saggiare le peculiarità delle riparazioni svolte nel contesto della strada che si differenziano dunque, talvolta in maniera profonda, da quelle realizzate in officina.

Questa fase dunque corrisponde alla presenza in qualità di osservatore (partecipante) al quotidiano lavorativo di tre piccoli garage "di quartiere" ubicati a Montaigne, negli stessi luoghi in cui ho incontrato i meccanici di strada. La scelta della taglia ridotta è dovuta al fatto che potevano essere maggiormente comparabili alle modalità organizzative dei meccanici di strada; infatti nei garage di quartiere il numero dei meccanici è di rado superiore a due e l'organizzazione del lavoro non si svolge secondo le articolate modalità organizzative proprie dei grandi garage o delle cosiddette concessionarie¹³. Il termine "di quartiere" è quello di uso comune ed indica le officine meccaniche di taglia ridotta generalmente gestite da un titolare che è a sua volta meccanico e pochi dipendenti. I clienti le chiamano così per distinguerle dalle officine concessionarie di una casa costruttrice o quelle legate ad una catena commerciale.

Per poter accedere come osservatore nei garage, ho negoziato con il titolare la mia presenza e stipulato dei contratti di stage per formalizzare e giustificare la mia presenza in caso di un'eventuale ispezione del lavoro.

Infine, la fase di "ritorno in strada" indica il periodo in cui, dotato di un maggiore bagaglio esperienziale e conoscitivo, ho continuato ad incontrare dei meccanici di strada con cui ho

¹³ Nei grandi garage o nelle concessionarie il numero di lavoratori è maggiore e agiscono delle squadre di meccanici aventi ciascuno delle funzioni precise. Inoltre, la parte amministrativa e di servizio alla clientela è fisicamente separata dall'atelier nel quale avvengono le riparazioni.

anche discusso delle varie condizioni di lavoro e delle iniziative che permettono di poter continuare l'attività. Questi discorsi sono stati degli scambi molto ricchi, grazie anche alla possibilità di ricorrere al confronto tra le modalità di riparazione in officina e in strada. In questa fase è stato stimolante mettere in discussione alcuni degli elementi emersi dal periodo di apprendistato e osservazione, avendo poi la possibilità di confrontarle con l'opinione esperta degli attori stessi.

Lo svolgimento della ricerca è stato consentito dal tempo trascorso accanto ai meccanici e alle conversazioni con loro e la continuità degli incontri susseguitasi per quasi un anno. Questi incontri si protraevano per diverse ore, durante le quali partecipavo attivamente alle riparazioni, condividendo così le varie fasi delle operazioni tecniche e le evoluzioni relative al servizio di riparazione con i clienti. Nel corso di questi momenti ho preferito non compiere delle registrazioni audio, giudicate troppo invasive, visto il numero di persone che all'improvviso arrivavano nei pressi della riparazione, oltre che per non mettere in difficoltà il meccanico con i suoi clienti. Inoltre, non ho mai preso in (seria) considerazione la possibilità di svolgere delle registrazioni non concordate con i presenti per una questione etica e per non tradire la fiducia che mi è stata concessa, sia dagli intermediari che dai vari meccanici che mi hanno accettato.

La stesura delle note etnografiche relative alle giornate trascorse con i meccanici ha tenuto conto delle varie conversazioni avvenute tra gli attori presenti e ha incluso una descrizione densa degli eventi. Per ricordare dei passaggi o delle frasi giudicate particolarmente interessanti sono ricorso ad un uso "tattico" del telefono cellulare: salvando alcune parole chiave in rubrica per poter poi ricostruire dettagliatamente dei discorsi. Oppure, complice l'impiego della lingua italiana, registravo dei messaggi sulla mia stessa segreteria telefonica in cui riportavo un breve resoconto di ciò a cui avevo assistito. Questo uso del cellulare mi ha consentito di disporre di una scaletta di alcuni passaggi rilevanti, senza però dover perdere troppo tempo o attirare l'attenzione su di me come sarebbe stato nel caso io avessi ripetutamente scritto su di un quaderno.

Una volta rientrato a casa, stendevo un resoconto della giornata riportando descrizioni e discorsi ma anche, appositamente segnalati, riflessioni e commenti personali su ciò che avevo vissuto.

Ho dovuto tuttavia confrontarmi con una problematica legata alla lingua, poiché i discorsi erano ovviamente in francese, mentre tutto l'insieme di descrizioni e commenti del ricercatore erano formulati in italiano. Per ovviare a questa distinzione e visto che la stesura delle note etnografiche non riportava frasi registrate, ho scelto dunque di redigerle in italiano,

traducendo all'occorrenza. Questo si è svolto mantenendo un'accuratezza nel riportare frasi e discorsi. In ogni caso la parola non era la protagonista principale dei momenti trascorsi con i meccanici (focalizzati al "fare"), ma scaturiva solitamente durante particolari momenti, come le pause o i saluti e i commiati, rendendo più facile una sua memorizzazione. I momenti di lavoro erano invece per lo più scanditi da frasi legate alla spiegazione immediata delle operazioni da svolgere che supportavano l'esempio concreto svolto dai meccanici al lavoro.

Nel corso della ricerca ho realizzato tre interviste aperte a dei clienti dei meccanici di strada (Didier, Nora e Jim) che avevano un obiettivo limitato e specifico per affrontare alcune tematiche peculiari che emergevano dalle osservazioni effettuate o dal racconto stesso. Invece ad uno dei meccanici di strada, Guy, con il quale avevo un rapporto personale progressivo ho realizzato, nel corso dei primi mesi di ricerca, una lunga conversazione registrata per acquisire una serie di elementi stimolanti da considerare nel campo di ricerca.

La presenza nei garage di quartiere mi ha consentito invece, visto l'esplicita posizione di osservatore, di poter registrare sia alcuni discorsi con i meccanici sia i suoni e i rumori tipici dell'ambiente di lavoro. In questo caso la mia presenza e gli obiettivi della ricerca erano stati presentati nella fase di negoziazione dell'accesso e, fatta eccezione per alcune battute ironicamente provocatorie su ciò che appuntavo, il prendere note e registrare non ha creato particolari problemi. Inoltre, la presenza nei garage era stata stabilita definendo formalmente il mio ruolo come osservatore del lavoro dei meccanici (per quanto nella pratica mi sia ritrovato a svolgere alcune operazioni per facilitare il lavoro del meccanico, ad esempio passando gli attrezzi). In questo caso, dunque, le note etnografiche si sono appoggiate sugli appunti e le registrazioni raccolte nel corso della giornata, integrandole e rielaborandole con le varie impressioni e riflessioni. Poiché avevo a disposizione alcune registrazioni dei momenti passati nelle officine, gli estratti del campo che vi si riferiscono sono in francese, riportando così le parole pronunciate dagli attori.

4.4. Apprendistato sensoriale di meccanica

In questo paragrafo intendo soffermarmi sugli aspetti che hanno contribuito ad una vera e propria trasformazione della mia posizione sul terreno di ricerca, e soprattutto del modo di comprendere le pratiche dei meccanici di strada. Nel corso dei primi incontri con i meccanici, cercavo di essere accettato attraverso una presenza periferica, soprattutto dedicata ad osservare. Nonostante la loro disponibilità, tendevo ad assumere una posizione piuttosto defilata che non

mi consentiva un'immersione adeguata nella situazione. In un primo momento, tuttavia, questo mi ha permesso di prestare maggiore attenzione al contesto, in particolare allo spazio nel quale avvenivano le riparazioni. Questa posizione periferica presentava la possibilità di imprimermi nella memoria una descrizione dei luoghi, delle presenze e delle conversazioni avvenute, ma non mi permetteva di padroneggiare la comprensione delle attività svolte dal meccanico. È infatti difficile seguire il lavoro di meccanica solamente con lo sguardo, senza averne una consapevolezza materiale e concreta. Sebbene vedessi svolgere delle operazioni, non riuscivo tuttavia ad avere una coscienza elaborata di ciò che era stato fatto. Le ore trascorse a guardare i meccanici lavorare mi hanno dato un'idea generale di come veniva organizzato il luogo di lavoro e di come ci si approcciava alle riparazioni, ma ciò non mi permetteva di imparare davvero a svolgerle. Inoltre, il rapporto con i meccanici risultava piuttosto distaccato: Mel in quel periodo mi ha spiegato le varie operazioni da lui svolte, ma non era maturata dell'empatia (come avvenuto più tardi).

Ho accumulato così una cospicua quantità di informazioni e scritto pagine di appunti a partire dalla descrizione di un cambio del freno o dalla ricerca di un guasto elettrico. Mi si è però posto un problema quando mi sono reso rapidamente conto che non sarei stato in grado di svolgere le stesse operazioni e, soprattutto, che, più in generale, non avevo confidenza con il motore.

Per “confidenza” intendo quella capacità sensibile di sapere come rapportarsi all'auto da riparare, alle sue componenti e agli strumenti da maneggiare: ad esempio sapere quanto spingere per fissare un paraurti, fino a che punto stringere una vite, quando essere sicuro del giusto fissaggio delle nuove pastiglie dei freni.

I meccanici che ho incontrato sono stati categorici: per poter imparare il loro mestiere bisogna “mettere le mani” nei motori e imparare con la pratica. Ho cercato dunque, alla mia maniera, di seguire il loro consiglio. Ho quindi assunto un posizionamento meno periferico, dedicandomi ad una partecipazione osservante (Everhart, 1977; Wacquant, 2005; Hammersley e Atkinson, 2007) con l'obiettivo di apprendere rudimenti di meccanica e svolgere delle riparazioni *insieme* ai meccanici di strada. Ciò mi ha consentito di sperimentare con loro relazioni più intense e maggiormente reciproche.

Questa condivisione delle attività concrete del lavoro quotidiano comporta un investimento sensoriale e la capacità di apprendere anche con il corpo una serie di operazioni manuali. Inoltre, questa situazione basata sul “lavorare insieme” consente di sperimentare delle esperienze che favoriscono l'empatia. Si tratta di una serie di accorgimenti che, anche in questo caso, vengono proposti da Pink (2009) come parte dell'approccio della *sensory*

ethnography che promuove le potenzialità di una forma di conoscenza che si espliciti *oltre* il solo utilizzo dell'osservazione e che faccia tesoro dell'esercizio concreto di attività con gli attori del campo:

“On the one hand here is a shift between *looking at* and collecting data on to *being in* and engaging in ways of knowing about the worlds and actions of other people (...). The practice of sensory ethnography involves the researchers' empathetic engagement with the practices and places that are important to the people participating in the research.”
(Pink, 2011, pag. 271)

Seguendo queste indicazioni ho scelto di imparare a svolgere direttamente le varie operazioni, sperimentando così la possibilità di evolvere le relazioni con i meccanici e incoraggiare l'empatia.

All'inizio, anche un semplice cambio ruote o dell'olio sono state operazioni difficili da apprendere: dovevo capire i differenti nomi attribuiti ai pezzi e agli strumenti usati, oltre a eseguire i vari passaggi del lavoro. Il fatto di non avere, al principio della ricerca, alcuna competenza di meccanica, mi poneva in una posizione di assoluta marginalità e lontananza dai meccanici. È stato dunque strategico avviare le conversazioni da una dimensione prevalentemente concreta: iniziare a capire quello che stavano facendo nell'immediato, qual era il problema dell'auto che si cimentavano a risolvere. Il contatto con i meccanici è infatti avvenuto nella più parte dei casi mentre loro erano intenti a lavorare.

L'incontro era solitamente introdotto da un conoscente che mi presentava in maniera rapida e talvolta relativamente ambigua (con frasi del tipo: “è uno studente italiano che vuole vedere come lavorano i meccanici, e vorrebbe anche imparare qualcosa”); tale presentazione mi consentiva di scegliere quale delle due polarità d'interesse far risaltare. Ho puntualmente privilegiato quella relativa alla dimensione concreta dell'agire e legata al voler imparare. Solitamente esordivo con frasi del genere: “Cosa c'è da fare in quest'auto, cos'è che non va...?”, piuttosto che con domande più generali e personali. Inoltre, tale attitudine segnalava la mia volontà di concentrarmi sulla riparazione che era il medesimo fulcro di attenzione del meccanico.

Questo tipo di relazione ha domandato un notevole sforzo, per trovare i “canali” giusti al fine di sviluppare della confidenza con i meccanici. In particolare, grazie al frequente confronto con Mel e alla sua disponibilità, ho potuto cimentarmi nella sfida di provare ad essere, almeno per un po', il suo assistente. Questa posizione mi ha consentito di sperimentare l'esperienza (corporale, sensoriale ed emotiva) del lavoro quotidiano e delle azioni ricorrenti del meccanico di strada. Come all'interno di un processo di apprendistato, la progressiva crescita

di competenza sensibile e corporea mi ha permesso di esperire l'attività lavorativa ed usare tale esperienza come guida nel processo di riflessione analitica. Wacquant ha sottolineato le potenzialità di questo tipo di apprendistato nella ricerca etnografica, a partire dalla sua esperienza tra i pugili americani:

“L'apprendistato è qui un mezzo per acquisire una padronanza pratica, una conoscenza viscerale dell'universo osservato, (...) si basa sulla più intima delle esperienze, quella del corpo che desidera e soffre, per afferrare in vivo la produzione collettiva degli schemi di percezione, valutazione e azione che vengono condivisi (...). Vale a dire dedicarsi ad afferrare in modo pratico, tattile, sensoriale la realtà prosaica che sta studiando per gettare luce sulle categorie e le relazioni che organizzano la condotta ordinaria e i sentimenti dei soggetti studiati.” (Wacquant, 2009, pag. 14)

Durante la mia esperienza di ricerca ho quindi potuto, sebbene in modo meno estremo (e doloroso), sperimentare con il corpo le attività quotidiane messe in atto dai meccanici e, in tal modo, far evolvere la comprensione delle modalità di organizzazione del loro lavoro. Ciò mi ha permesso di entrare progressivamente nel mondo dei meccanici. Il primo obiettivo è stato comprendere i termini specifici (attrezzi, parti dell'auto e del motore) e padroneggiare il linguaggio gergale¹⁴. Nel corso del primo periodo, è capitato spesso di non sapere il nome di un attrezzo e di impararlo così poco alla volta: anche in questo caso credo di aver ricevuto maggiore comprensione visto l'origine straniera che giustificava, in qualche modo, la mia ignoranza.

L'iniziazione alla pratica della riparazione meccanica è avvenuta progressivamente, a partire dalle prime giornate in cui ho cercato di rendermi utile agevolando l'attività e svolgendo semplici operazioni (reggere, spingere, svitare). In particolare, la prima azione svolta con una certa regolarità è stata quella di passare gli attrezzi seguendo le richieste dei meccanici e, più tardi, cercando di anticipare la domanda esplicita, testimoniando l'attenzione alla riparazione.

Riuscire ad anticipare la richiesta del meccanico è un obiettivo importante per l'apprendista, sebbene ridotto in questo caso al semplice ruolo di “passa-attrezzi”, poiché indica la competenza di prevedere come devono essere svolte certe attività ed avere memoria delle precedenti azioni svolte. Quest'attività, secondaria nella dinamica dell'azione di riparazione, si svolge tuttavia attraverso una posizione semiperiferica che consente di rendersi conto delle modalità di svolgimento del lavoro, contribuendo ugualmente alla sua realizzazione con iniziative che devono essere coerenti con le necessità del “professionista”. La capacità di

¹⁴ Per questo motivo ho costruito una tabella che potesse contenere l'immagine, il significato italiano, il termine francese e quello di uso corrente (gergale) dei vari strumenti di lavoro. Senza questo accorgimento avrei continuato ad avere molti dubbi sui nomi degli strumenti di lavoro.

previsione ed anticipazione dell'azione può essere applicata in svariate situazioni oltre al passaggio degli strumenti, e testimonia il livello di competenza dell'attività raggiunto. Pink sottolinea come il riuscire ad anticipare le modalità di svolgimento della situazione e avere consapevolezza del proprio ruolo interveniente nelle situazioni facciano parte della competenza sensibile che l'etnografo dovrebbe sviluppare:

“One of the tasks of the reflexive sensory ethnographer is thus to develop an awareness of how she or he becomes involved in not only participating in “other people’s” practices, but also in anticipating her or his co-involvement in the constitution of places, and to identify the points of intervention of her or his own intentionality and subjectivity.” (Pink, 2009, pag. 43)

Sin dal principio mi sono impegnato alla ricerca di un'adeguata posizione da tenere durante il mio “apprendistato”, riflettendo in particolare al dilemma della “giusta distanza”, per cercare così di non risultare né troppo defilato né troppo invasivo (Clifford e Marcus, 1998; Matera, 2004; Gieser, 2008).

È stato arduo trovare e mantenere un equilibrio legato alla distanza tra apprendista e meccanico, sia nella relazione reciproca che nel posizionamento fisico nel luogo di lavoro. Queste difficoltà derivano dalla continua evoluzione del rapporto con il meccanico e dalla maggiore competenza nell'attività. Il consolidamento di una confidenza, sia con i soggetti che con l'attività, mi ha infatti permesso di trovare più facilmente una posizione adeguata durante le riparazioni. È proprio nel contesto spaziale che la questione della “giusta distanza” si esplicita maggiormente: nella capacità cioè di occupare una posizione che non crei ostacolo all'attività, ma che consenta la partecipazione di entrambi al processo di riparazione. L'apprendista deve infatti riuscire a vedere adeguatamente le operazioni svolte, avendo la possibilità di cooperare agevolmente con il meccanico.

Questo posizionamento, non è stato solo spaziale ma anche relazionale: bisogna capire quando e come intervenire nell'operazione e seguire lo svolgimento complessivo della riparazione. È stato importante apprendere una sorta di rispetto verso il meccanico, affinando la sensibilità ad evitare domande indiscrete al momento sbagliato e dimostrando di seguire e comprendere la logica della riparazione. Ho capito l'importanza di intervenire con tempismo nelle operazioni cercando di agire prima che me lo venisse chiesto esplicitamente, prestando tuttavia attenzione a non farlo in maniera inopportuna. Questa competenza è maturata nel tempo e grazie all'esercizio fino all'assunzione di un posizionamento non invasivo né defilato nei confronti del meccanico. Per giungere a questo risultato ho prestato continua attenzione alla relazione con il meccanico e al grado di coinvolgimento nell'azione.

Questa particolare relazione tra apprendista ed esperto si alimenta grazie al flusso continuo dato dalla ripetizione di azioni e l'apprendimento di nuovi elementi, costituendo un circolo di crescita della competenza non lineare, ma costantemente radicato nella percezione reciproca (delle capacità espresse dal novizio, della comprensione delle azioni svolte dall'esperto).

È possibile indicare questo movimento facendo riferimento all'immagine di una coreografia improvvisata, realizzata grazie alla coordinazione tra due attori che ripetono ed innovano la natura della coreografia. Essa può evolversi in modi e tempi imprevedibili, ma possiede in ogni caso delle regole da seguire, analogamente ad un ballo a due dove il meccanico esperto "conduce" e l'apprendista "segue" per imparare attraverso la pratica concreta. Questo tipo di coreografia improvvisata coinvolge dunque il ricercatore (nei panni dell'apprendista), i meccanici e gli strumenti di lavoro utilizzati nella situazione lavorativa e richiama da vicino quella presentata da Whalen (*et al.*, 2002) per descrivere le modalità di svolgimento del lavoro in un *call centre*:

"As 'improvisational choreography', we are joining together two concepts that appear to be incongruent. To improvise means to compose extemporaneously or fabricate out of what is conveniently on hand, while choreographed action is commonly understood to mean a carefully arranged or directed sequence of steps and movements, and thus actions that follow a predetermined structure." (Whalen *et al.*, 2002, pag. 241)

Queste due polarità, l'improvvisazione sul momento (soprattutto in relazione agli attrezzi) e il coordinamento con il meccanico per supportarlo, sono state spesso peculiari durante la mia relazione con i meccanici.

Il mio posizionamento doveva essere per certi versi coerente con il ruolo di apprendista, e doveva anche esserlo rispetto alle attese che i meccanici riponevano in me. Mel, da subito, si aspettava che dimostrassi volontà nell'imparare, e quindi agire, durante le riparazioni. Mentre l'osservatore deve rispettare il principio che prevede di non ostacolare chi lavora, per l'apprendista è valido il contrario: non è infatti ben visto restare troppo defilati o essere restii ad agire. Ciò avviene a maggior ragione in un ambiente lavorativo dove è l'azione concreta ad essere cruciale, influenzata anche dalla manualità con i vari strumenti.

In certe occasioni mi sono reso conto che quando la mia posizione veniva giudicata troppo defilata, non rispondendo alle attese dei meccanici rispetto allo "sporcarsi le mani" nelle riparazioni, venivo rapidamente incoraggiato a farlo. "Sporcarsi le mani" significa non tirarsi indietro di fronte alle difficoltà e svolgere direttamente le varie operazioni, come è successo durante il primo pomeriggio passato con Mel e il suo amico e aiutante Ben:

“Ad un certo punto Mel si gira e mi porge il cacciavite a stella e mi dice “vai tu!”, rimango un po’ sorpreso, sapevo che avrei iniziato a fare delle cose ma non mi aspettavo così in fretta! Resto un secondo interdetto anche perché loro mi guardano, forse vogliono vedere se faccio sul serio...e io sono piuttosto incapace in meccanica. Non sono perciò molto tranquillo nell’accciarmi per fissare la vite che, ovviamente, non è entrata al primo colpo. Poi, per fortuna, sono riuscito a compiere con successo questo primo, minimo, gesto.” (Diario di campo, 23.04. 11)

La relazione con i meccanici con i quali imparavo il lavoro si è quindi sviluppata progressivamente: io assumevo il ruolo di novizio e loro quello di esperto. Si tratta di un’interazione nella quale il meccanico ha costantemente la possibilità di mostrarsi in quanto soggetto e regista: può scegliere e selezionare le cose da raccontare senza dover formulare una risposta precisa ad una questione. Questo margine di libertà lasciato all’interlocutore contribuisce a non farlo sentire un “oggetto” di ricerca e ha reso più agevole l’instaurarsi di un rapporto di scambio e conversazione. È stato quindi necessario calarmi nei panni del discente, riconoscere la mia ignoranza del contesto lavorativo e accettare di agire in qualità di estraneo all’ambiente sociale in cui incontravo i meccanici. Ho dovuto accettare una posizione in cui erano le mie dimostrazioni di interesse e apprendimento a far evolvere la considerazione che i meccanici avevano di me. Non nascondo che non è stato emotivamente facile ritrovarsi in un contesto di apprendimento pratico, dove gli anni di studio non hanno alcun valore, mentre emergono vistosamente le incompetenze nella coordinazione del corpo o l’inesperienza nell’uso di attrezzi. Si tratta di un ambiente nel quale ciò che risulta prezioso sono le qualità di *bricoleur*, la padronanza del corpo e le passate esperienze nell’ambito delle riparazioni meccaniche. Le sole a mia disposizione, purtroppo, erano la sostituzione delle ruote dell’auto durante una foratura e una modesta manutenzione della bicicletta. È con questo bagaglio di titubanze sulla capacità di adattarmi al contesto delle riparazioni e la consapevolezza della mia ignoranza che mi sono messo all’ascolto dei meccanici cercando di svolgere adeguatamente delle operazioni insieme a loro.

L’apprendistato di meccanica è cominciato “mettendo le mani” nel motore e dunque sporcandosele, in maniera letterale e non solo metaforica. A più riprese nel corso delle prime giornate con Mel mi sono reso conto di svolgere delle operazioni che possono essere qualificate come “prove di campo” (Cardano, 2011), momenti nei quali dovevo mostrare la mia convinzione di voler agire ed imparare. Allo stesso tempo sono stati dei momenti in cui venivo giudicato e valutato (in maniera scherzosa per quanto è avvenuto a me): dovevo affrontare degli ostacoli, rispondere alle attese e spesso sbagliare, come presupposto per imparare in seguito.

Il meccanico di strada è un lavoro nel quale il corpo, le mani e le braccia sono

intensamente coinvolti nelle pratiche lavorative. Posso riportare questo tipo di considerazioni grazie al fatto che ho ingaggiato il mio corpo all'interno del contesto lavorativo. Lo sperimentare direttamente le differenti fasi delle riparazioni e condividere l'esperienza lavorativa, ha consentito di poter provare su me stesso la dimensione sensoriale di questo lavoro.

Il corpo consente di sperimentare le attività lavorative e si costituisce come *medium* principale per comprendere il significato e le condizioni nel quale sono svolte (Merleau-Ponty, 1945). Si tratta dunque di una conoscenza che si sviluppa attraverso la sperimentazione sensoriale e l'incorporazione. Questo investimento del corpo con le sue potenzialità è stato sottolineato anche da Wacquant (2005, pag. 454) attraverso l'idea di *embodiment*:

“My primary interest is (...) the body as an intelligent and sentient assemblage of shared categories, capacities, and cravings; not only socially constructed, and therefore traversed by vectors of power, but socially constructing; as the fount of communal sense, joint sensation, and skillful action.”

Questa capacità di apprendere attraverso il corpo e usarlo così come risorsa per padroneggiare al meglio le pratiche lavorative si è mostrata in maniera evidente nel corso del periodo di ricerca, attraverso il coinvolgimento diretto nell'azione e durante le varie operazioni che vedevano proprio il corpo, sia come protagonista che come elemento fragile da preservare.

L'attività del meccanico di strada avviene all'aperto, con disponibilità di attrezzi e condizioni di sicurezza limitate, le riparazioni vengono svolte utilizzando al meglio ciò di cui si dispone, convivendo con gli imprevisti e formulando soluzioni cooperative per finalizzare i lavori ottenuti. Le condizioni di lavoro sono soggette a numerose perturbazioni ed interruzioni che ne rendono discontinuo l'esercizio: la mancanza di attrezzatura sufficiente, l'avvicinarsi della polizia o le avverse condizioni atmosferiche.

Durante i periodi trascorsi con i meccanici ho avuto dunque l'occasione di sperimentare in prima persona l'impatto che le condizioni atmosferiche impongono sul lavoro quotidiano in strada. Questa situazione ha consentito di condividere, attraverso il coinvolgimento corporeo, la percezione soggettiva delle condizioni di lavoro del meccanico. Un esempio di tale situazione si è presentata in una ventosa giornata di novembre:

“Tornato a casa ero intorpidito, avevo male alle mani che bruciavano dal freddo e le articolazioni delle braccia erano doloranti. Io e Mel ci siamo lasciati dicendoci reciprocamente che andavamo a farci una lunga doccia calda per levare macchie e odore di olio dal corpo e far riposare i muscoli infreddoliti ed indolenziti.” (Diario di campo, 26.11.11)

Attraverso il corpo ho potuto così assaggiare la consistenza delle condizioni di un lavoro che viene effettuato in un ambiente esposto alle intemperie e svolto in maniere tali da non agevolare, ma al contrario intensificare, lo sforzo e la fatica. Il corpo è un patrimonio fragile, sempre messo in gioco durante le attività del meccanico: dalla gestione dello sforzo al rischio di subire ferite.

Nel corso delle mie prime sessioni di lavoro intensivo con Mel, tornavo a casa con dolori ai muscoli, soprattutto quelli delle braccia e ai polsi, conseguenza della scarsa abitudine e della necessità di compiere sforzi muscolari notevoli:

“Sono esausto, oltre ad essere sporco di grasso e olio ho male alle braccia e alle spalle, sono spassato... è veramente faticoso, soprattutto imparare a capire come mettersi il meglio possibile in una posizione scomoda dove lavorare. Come oggi quando, sdraiato sotto l'auto, dovevo tenere il braccio costantemente teso e far forza nel polso per svitare tutte quelle viti, arrugginite per giunta.” (Diario del campo, 11.06.11)

Questi estratti vogliono restituire alcuni tratti delle condizioni nelle quali si è svolta la ricerca, sottolineando l'impatto che la sensorialità può avere nel veicolare forme di conoscenza e presa di coscienza delle condizioni di lavoro.

Oltre alla vista, immediatamente e costantemente sollecitata, lo svolgimento del mestiere di meccanico si alimenta anche grazie all'investimento di altri sensi, *in primis* tatto e udito.

Il tatto è una risorsa indispensabile per orientarsi nelle riparazioni: la mano, infatti, deve muoversi sicura tra le varie componenti del motore e comprendere eventuali anomalie a tentoni. Durante le riparazioni sono stato a più riprese esortato a toccare un certo punto del motore per “sentire” dove vi era un problema o per saggiare il corretto posizionamento degli elementi coinvolti. Questo tipo di conoscenza è fondamentale per il meccanico che riceve proprio dalle mani e dal tatto la consapevolezza di un lavoro ben fatto o investe tali competenze come strumento di investigazione per individuare i problemi.

Analogamente, l'udito si rivela cruciale nell'identificazione dei guasti o di anomalie. Per i meccanici, a maggior ragione quelli di strada che raramente dispongono di strumenti diagnostici elettronici, sentire il rumore del motore avviato è un elemento fondamentale per cercare di orientarsi prima di svolgere una riparazione.

Per comprendere le modalità di lavoro dei meccanici di strada, ho dunque sperimentato una forma di conoscenza basata sull'esperienza e il coinvolgimento del corpo, svolgendo attività lavorative e ingaggiando le varie forme di conoscenza sensibile attivate da questi processi d'azione. Quest'attenzione alla dimensione sensoriale vede come *medium* il corpo del ricercatore, in quanto luogo dell'esperienza e fonte della sua progressiva conoscenza

diretta e concreta della situazione situata (Strati, 1999; Wacquant, 2002; Pink, 2009). La permanenza sul terreno di ricerca ha assunto i contorni di un processo che mi ha consentito di comprendere le attività lavorative dei meccanici di strada proprio grazie (e non malgrado) all'esperienza e al coinvolgimento diretto.

4.4.1. Da novizio a collaboratore

Nel corso dei mesi, il rapporto con Mel si è consolidato e le giornate trascorse con lui si sono accumulate, avvenendo con regolarità settimanale (generalmente due giorni a settimana).

Diversi conoscenti, una volta saputo dei miei contatti con alcuni meccanici di strada, mi hanno chiesto di fare da tramite per svolgere delle riparazioni. Alcuni pensavano addirittura che mi occupassi direttamente di svolgere, da solo, alcuni lavori di riparazione.

Tale occasione mi ha fatto riflettere sul ruolo di *insider* nel contesto delle riparazioni meccaniche che avvengono nell'economia informale: non mi sono infatti limitato ad una presenza periferica ma, se interpellato e cogliendo le opportunità, ho scelto di operare attivamente sperimentando in prima persona alcune dinamiche d'azione. Ciò si è verificato in seguito ad una maturazione e un consolidamento nel rapporto con i meccanici; la mia posizione si è evoluta dal ruolo di novizio perennemente legato alla figura del meccanico esperto, fino ad arrivare a rivestire un ruolo d'intermediario tra i proprietari dei veicoli e i meccanici. La partecipazione attiva nel contesto di ricerca e la condivisione di spazi, tempo ed attività con i soggetti coinvolti, portano il ricercatore a vivere una pluralità di situazioni nelle quali può sperimentare, sensorialmente ed emotivamente, ruoli diversi che favoriscono una visione più articolata del contesto e delle varie dinamiche d'azione che lo caratterizzano (Pink, 2009).

Seguendo questa strada, ho avuto la possibilità di svolgere una serie di attività già parte integrante del lavoro del meccanico, che non si limita esclusivamente ai momenti in cui viene eseguita una riparazione, ma concerne globalmente le varie fasi che permettono lo svolgimento della stessa. In quest'ottica, dunque, ho svolto in prima persona svariate operazioni: ho potuto presentare alcuni clienti a Mel, accumulare informazioni sui guasti, verificare le reciproche disponibilità, accompagnare le persone ai controlli tecnici¹⁵,

¹⁵ In Francia il *contrôle technique* è l'equivalente della revisione obbligatoria del veicolo, deve essere svolto in apposite officine ogni due anni e verifica il buon funzionamento, le condizioni di sicurezza e le emissioni.

informarmi a proposito dei pezzi di ricambio.

Le possibilità di maturare una consapevolezza delle varie abitudini e norme sociali che agivano nel contesto di lavoro, così come le possibilità di svolgere varie operazioni hanno permesso di sviluppare una competenza delle attività lavorative del meccanico. Per essere accettato in quanto aiutante nelle riparazioni, mi è stato indispensabile prendere coscienza, interiorizzare ed attenermi ad un variegato insieme di regole sociali. In questo senso ho dovuto costantemente prestare attenzione alle dinamiche attivate nell'ambiente e alle attese che erano attribuite al mio ruolo. Sono così riuscito nel tempo a maturare una consapevolezza tale da poter occupare differenti posizioni che si relazionavano alla figura del meccanico, compiendo così una sorta di *passing* (Garfinkel, 1967) da novizio a collaboratore.

Quest'evoluzione ed accelerazione improvvisa del mio ruolo sul terreno di ricerca mi ha fatto confrontare con diverse questioni, obbligandomi anche a riflettere rispetto a quali limiti avrei dovuto fissare al mio coinvolgimento nell'attività (o se dovessi fissarne). Ho scelto di cogliere appieno l'occasione di mettermi alla prova e svolgere alcune operazioni che consentono di stabilire il reciproco assenso preventivo alla riparazione. Ho inoltre cominciato a seguire i "miei" contatti durante tutte le fasi del processo di risoluzione del guasto. Tale decisione, è maturata dopo riflessioni e alcuni dubbi sulle conseguenze dei miei comportamenti:

"Nel corso delle ultime settimane sono stato contattato in più occasioni da conoscenti o amici per delle riparazioni. Ciò mi ha fatto riflettere sul ruolo di intermediario. (...) Ho dovuto a più riprese ripetere che non ero un socio di Mel, chiarendo che non prendo una percentuale sui lavori che "gli passo". Mi faccio scrupoli anche sperando che Mel non consideri le persone che accompagno in maniera speciale. Non vorrei infatti che possa pensare che io faccio da intermediario per "imporgli" degli sconti." (Diario di campo, 06.10.11)

Gli interrogativi sul ruolo riguardavano sia le persone che mi domandavano aiuto, sia Mel. Le mie azioni, inscrivendosi all'interno dell'andamento tipico di una riparazione di strada, con le sue peculiari modalità di funzionamento proprie dell'economia informale, venivano qualificate come atti propri di un intermediario e avrebbero dovuto (almeno in teoria) essere ricompensate in qualche modo. Ho però sempre evitato di essere coinvolto in remunerazioni in denaro, rifiutando in un paio d'occasioni le mance che mi sono state offerte dopo aver consentito la risoluzione di un problema. Inoltre, ho esplicitato ai miei conoscenti, ma anche a Mel, che non volevo delle ricompense per aver agevolato il contatto e lo svolgimento di riparazioni e, men che meno, avevo intenzione di operare "a percentuale".

La scelta di non ricevere denaro non è stata dettata da considerazioni morali sulla liceità

del denaro dell'economia informale, ma per preservarmi da eventuali problemi legati all'essere chiamato in causa nelle relazioni tra meccanico e cliente al momento del pagamento della prestazione. Inoltre, il fatto di essere apertamente disinteressato alla dimensione economica ha contribuito ad evitare di essere visto in qualche modo come un "concorrente" dai meccanici¹⁶. Riuscire a fare da intermediario tra persone in cerca di un meccanico e Mel mi è apparsa come un'iniziativa che potesse fargli comodo, ma ho in ogni caso richiesto preventivamente la sua approvazione ad allargare il suo "giro" di clienti.

Svolgere un ruolo pienamente attivo mi ha fatto sperimentare l'esperienza di essere, di fatto, un collaboratore del meccanico, svolgendo autonomamente delle iniziative legate al processo di realizzazione della riparazione. Ho dovuto quindi effettuare un'assunzione di responsabilità, prendendo il rischio di compiere errori di cui sarei potuto essere ritenuto responsabile. In particolare, è divenuto esplicito che doversi in qualche modo "garantire" per le persone che introducevo ai meccanici per le riparazioni. Si tratta essenzialmente di una garanzia basata sulla dimensione relazionale e sul fatto che si trattava di miei conoscenti, che non avrebbero poi fatto "brutti scherzi".

Attraverso la partecipazione diretta, e con l'evoluzione del mio ruolo verso maggiori margini di autonomia, ho potuto esplorare l'ampiezza ed eterogeneità delle azioni quotidiane proprie del lavoro dei meccanici, in particolare quelle più periferiche rispetto all'esecuzione materiale. Ciò mi ha permesso di saggiare l'importanza della dimensione relazionale nello svolgimento del mestiere di meccanico e di comprendere l'estensione e la forza del circuito di contatti e relazioni che consente ai meccanici di strada di proseguire nelle loro attività, nonostante le limitazioni e gli ostacoli propri del contesto dell'economia informale e i rischi legati all'azione in una situazione priva di norme e sicurezze che non siano di pura origine relazionale.

4.4.2. Lo sviluppo induttivo dell'analisi e dei risultati

La scelta dell'approccio etnografico ha comportato l'assunzione di un processo di sviluppo induttivo degli elementi analitici emersi attraverso la mia esperienza. Le stesse questioni di ricerca si sono definite con precisione durante il prosieguo dell'etnografia, non erano preventivamente stabilite e solo con il tempo e l'accumularsi di elementi hanno potuto essere

¹⁶ La possibilità di divenire un concorrente si è esplicitata quando, dopo una mia assenza piuttosto lunga, Mel mi ha domandato se nel frattempo avessi cominciato a fare dei lavoretti per mio conto.

formulate adeguatamente. Mi sono quindi, in un primo tempo, concentrato sulle dimensioni più esecutive del lavoro di riparazione, per poi focalizzarmi sulle sfaccettature che costituiscono il lavoro quotidiano dei meccanici con le loro reti relazionali e la dimensione organizzativa complessiva. Questa traiettoria si è sviluppata in maniera progressiva ed ha poco a poco acquisito solidità grazie alla permanenza sul campo e alla crescita di consapevolezza dovuta al coinvolgimento diretto e alla condivisione di tempo e parole con i meccanici. L'esperienza è stata guidata da una maturazione conoscitiva, sensoriale ed esperienziale, sviluppata attraverso lo svolgimento di una sorta di apprendistato della meccanica, che mi ha consentito di progredire nella riflessione analitica grazie all'assunzione di una pluralità di ruoli (e punti di vista) nell'universo dell'attività lavorativa quotidiana dei meccanici di strada.

I rapporti di empatia stabiliti con alcuni meccanici, così come le discussioni avute, sono stati elementi importanti nell'esperienza di ricerca che si è avvalsa in maniera intensa della collaborazione e della condivisione con loro di tempo, luoghi ed attività. Si tratta di un approccio coerente con le indicazioni suggerite da Pink nel proporre un'etnografia che produca conoscenza grazie all'interazione con gli altri attraverso un movimento reciproco di investimento con l'ambiente materiale, sensoriale e sociale del contesto (Pink, 2011, pag. 271).

Le categorie che mi hanno permesso di individuare gli elementi salienti delle pratiche dei meccanici di strada sono emerse nel corso della ricerca attraverso la stesura delle note di campo e momenti di riflessione analitica. Questo tipo di approccio è stato influenzato anche da alcune delle indicazioni tipiche della *Grounded Theory* – (*GT*) (Glaser e Strauss, 1967), in particolare dai contributi più orientati al filone cosiddetto “costruzionista” della *GT* (Charmaz, 2006, 2009) che sottolineano l'importanza del ruolo del ricercatore come attore fondamentale nell'evoluzione della ricerca. Secondo tale visione, i dati non sono un elemento semplicemente osservabile dal ricercatore, ma vengono prodotti dalle azioni che avvengono nel contesto della ricerca, azioni coprodotte dai soggetti al centro della ricerca e dal ricercatore stesso. Il ricercatore è dunque parte integrante di tale situazione: le sue posizioni, privilegi e prospettive incidono attivamente nel contesto della ricerca (Charmaz, 2000, 2006; Mills *et al.*, 2006).

Tali indicazioni sono coerenti con quelle seguite nel corso della ricerca e con la partecipazione osservante volta a sottolineare il ruolo del ricercatore, che non si limita ad una presenza periferica, né all'auspicio di non interferire con il contesto. Inoltre, tali suggerimenti sono stati uno stimolo per contaminare le fasi di esperienza etnografica ed il loro accumulo di

note e dati, con i momenti più riflessivi indirizzati a individuare *in itinere* alcuni aspetti chiave che meritavano particolare attenzione e/o iniziative specifiche per essere approfonditi. La ricerca si è evoluta anche in seguito ad una serie di scelte, non stabilite preventivamente, che ho effettuato con la volontà di approfondire alcuni aspetti giudicati importanti, ma anche come conseguenza di avvenimenti accaduti nel confronto quotidiano con i meccanici, condividendo con loro anche momenti non immediatamente legati al lavoro. Queste occasioni non erano pianificate, ma sono avvenute grazie alla disponibilità reciproca a condividere delle esperienze e la conseguente possibilità di contribuire, anche con la mia presenza, alla costituzione di alcune situazioni di incontro, scambio e confidenza (Pink, 2009).

Il percorso etnografico si è dunque svolto con un approccio aperto alla trasformazione che poteva scaturire dagli eventi a cui partecipavo. Alle volte, infatti, è stato proprio il cogliere un'occasione ad aver permesso delle evoluzioni nella ricerca. Altre decisioni, invece, sono state maggiormente maturate e soppesate a partire dagli elementi emersi, prima di essere intraprese. Uno di questi casi è stata la volontà di approfondire le modalità lavorative dei garage di quartiere per poter avere elementi tali da poter confrontare l'attività di riparazione svolta dai meccanici di strada e dai garagisti.

Dopo aver passato mesi a contatto con i meccanici di strada e aver "assaggiato" l'atmosfera dei garage di quartiere, mi sono reso conto di aver maturato anche la possibilità di formulare dei giudizi critici sulle modalità organizzative o sulle forme di esecuzione del lavoro peculiari all'azione quotidiana dei meccanici di strada. Attraverso l'accumulo di esperienze diverse, ho visto evolvere una sorta di competenza datami dalla confidenza con le riparazioni e la pratica dell'attività: ciò si è rivelato particolarmente utile nell'ultima parte della ricerca quando, a più riprese, ho preso parte a discussioni legate alle modalità lavorative del mestiere di meccanico di strada. Queste conversazioni sono state un'occasione per formulare in forma discorsiva alcune intuizioni maturate nel corso della ricerca e, grazie all'opportunità di esprimerle ai diretti interessati, ricevere dei commenti in proposito direttamente da loro. Tale modalità di confronto è stata stimolante in quanto mi ha permesso di sviluppare alcuni interrogativi, a partire da loro esplicite sollecitazioni. Da un punto di vista soggettivo è stata l'occasione di "restituire", con le parole, la visione del mondo dei meccanici di strada che avevo maturato, avendo la possibilità di saggiare le mie conoscenze.

È stato inoltre gratificante sentirsi domandare un parere o una valutazione su diversi aspetti. Sostenere tali conversazioni ha offerto la possibilità di soppesare le conoscenze rispetto all'attività, consapevole di aver raggiunto una sorta di legittimità nel discutere di tali argomenti. Grazie a queste occasioni di confronto ho potuto dibattere con i meccanici a

partire da una (parziale) conoscenza comune dell'universo lavorativo e in una maniera tale da condividere con loro questioni, dubbi e commenti relativi all'esercizio del lavoro quotidiano. Intendo ora tracciare un breve bilancio critico di quest'esperienza di ricerca, per evidenziarne alcuni aspetti sensibili e trarre alcune indicazioni sul tema, quantomai delicato, delle forme di restituzione agli attori coinvolti di ciò che ha vissuto il ricercatore.

4.5. Etnografia di un apprendistato

Il percorso di ricerca etnografica affrontato per questa ricerca è stata un'esperienza intensa che mi ha pienamente coinvolto all'interno di un mondo sociale per me fino ad allora sconosciuto. Un elemento che ha dato l'avvio alla ricerca è stato proprio quello di prendere coscienza di una realtà lavorativa che veniva regolarmente praticata sotto i miei occhi senza che ne avessi consapevolezza. La curiosità per il mondo dell'economia informale non aveva così bisogno di vagare alla ricerca di chissà quale forma di attività abilmente nascosta tra le pieghe della metropoli.

I meccanici di strada non sono immediatamente riconoscibili agli occhi di chiunque in quanto "lavoratori". Per un estraneo il dubbio è spesso indissolubile: si tratta di un amatore? È una persona che ripara la propria auto? Questi interrogativi sono pienamente legittimi alla vista di qualcuno intento a maneggiare strumenti, chino sul motore di un'auto ferma in un parcheggio. Tali domande segnalano anche l'ambiguità che accompagna molte attività dell'economia informale svolte nella strada: esse sono visibili ma non palesi, in quanto non si è sicuri della natura del lavoro che viene qui effettuato, se estraneo a retribuzioni oppure se pienamente parte del panorama economico. Cogliere la distinzione tra meccanico amatore e meccanico di strada richiede quindi la conoscenza diretta del soggetto, o uno sguardo esperto, in grado di identificare e riconoscere la strumentazione consistente, seppur limitata, di chi svolge regolarmente tali attività.

Il percorso etnografico mi ha così consentito di immergermi ad esplorare il contesto d'azione dei meccanici di strada: i soggetti scorti lungo le strade sono usciti dall'anonimato che li relegava ad un limbo di una figura non riconosciuta come lavoratore, per divenire protagonisti dell'esplorazione del mondo della riparazione informale dei veicoli. Ho infatti avuto una specie di vertigine nel cogliere progressivamente l'intricata rete di contatti, arrangiamenti, accordi e relazioni che alimentano il quotidiano lavorativo dei meccanici di strada (Corbin e Strauss, 1993), e ho inoltre potuto poi saggiare come anche le forme di "organizzazione del

lavoro” andassero ben al di là della semplice riparazione del motore.

Per immergermi in un mondo sociale sconosciuto, del quale non avevo né coscienza né conoscenza, ho così dovuto confrontarmi con una problematica cruciale per le ricerche etnografiche: l’accesso al campo. Per riuscire, oltre al necessario ruolo di intermediari o conoscenti che, con una banale presentazione, possono annullare distanze altrimenti percepite come insormontabili, è stato anche fondamentale proiettarsi all’interno del terreno prescelto e pensare a come, e dunque a che titolo, rapportarmi agli attori che lo popolano. Il mondo dei meccanici di strada mi è subito apparso come una realtà basata sul “fare”: le riparazioni ne sono il centro d’interesse, strumenti e materiali costituiscono le risorse da manipolare e i discorsi raccontano di epiche riparazioni riuscite o di fallimenti dopo aver provato di tutto. Si tratta dunque di un ambiente focalizzato sull’agire, dove la parte più evidente del lavoro passa attraverso la coordinazione di mani ed attrezzi.

In un contesto siffatto, ho avuto dei problemi ad immaginarmi statico e in una posizione defilata accanto ai meccanici, dedito ad osservare e conversare. Questa considerazione è stata frutto dei primi giorni di esperienza sul campo: mi sentivo impacciato, non ero a mio agio, probabilmente mi sentivo considerato superfluo dai meccanici. Mi avevano accettato per fare due chiacchiere dopo l’intercessione di conoscenti, ma (anche a causa delle mie scarse conoscenze) non ero per loro un interlocutore stimolante: ponevo molte questioni, ma erano fuori fuoco rispetto al loro centro di attività (è stato infatti imbarazzante chiedere ad un meccanico dell’organizzazione settimanale delle riparazioni mentre il filtro motore era incastrato, abbondanti gocce di sudore imperlavano la fronte e le labbra erano aperte in un mezzo improprio).

Dopo qualche tempo, ho così preso una decisione che ha profondamente influenzato l’intero svolgimento della ricerca: avrei cercato di lavorare anch’io al loro fianco, nel tentativo di imparare nella pratica almeno qualche rudimento della meccanica di strada. Così, avrei avuto un riscontro concreto di quello di cui parlavo e mi sarei potuto rendere direttamente conto della mia comprensione di certe operazioni. Questa decisione si è rivelata ricca di conseguenze, permettendomi di provare in prima persona le condizioni di lavoro e confrontarmi con le modalità di apprendimento e di maturazione delle competenze.

Il corpo, quello del ricercatore, è entrato in maniera dirompente nel contesto di ricerca diventando un veicolo importante per comprendere le condizioni di lavoro; ho potuto così sperimentare direttamente l’impatto cruciale della pratica e della conoscenza sensibile nel lavoro, ad esempio nel capire quando si è svolta un’operazione “fino al punto giusto”.

La partecipazione alle pratiche lavorative ha così attribuito un ruolo alla mia presenza

all'interno nel campo: ero diventato un apprendista, anche se declinato in maniera particolare (poiché rimanevo pur sempre un ricercatore e non solamente un novizio dedito ad imparare le fasi della riparazione). La posizione di apprendista contiene un vantaggio non indifferente, evolve infatti con il progredire della conoscenza e della familiarità relazionale che si costruisce con gli attori presenti. In questo senso credo che proprio questo percorso di evoluzione di ruolo abbia costituito una fonte particolare della mia ricerca, in quanto ho allargato lo spettro delle mie conoscenze attraverso passaggi che mi hanno fatto sperimentare diversi contesti sociali che, come cerchi concentrici, si allargavano includendo attività particolari e intricate relazioni sociali. In questo senso, durante il primo periodo di ricerca, ho trascorso la più parte del tempo nel luogo eletto come atelier, esercitandomi nelle operazioni concrete ed esecutive e familiarizzando con gli strumenti. Solo successivamente ho fatto conoscenza con altri luoghi dove il meccanico di strada si reca all'occasione. Inoltre, ho in seguito potuto vedere in azione particolari forme di servizio che non si esplicitavano in una pratica "esecutiva", ma erano composte prevalentemente da un lavoro riflessivo e svolte indifferentemente in diversi luoghi. I meccanici di strada venivano infatti ingaggiati per fornire dei pareri esperti sullo stato di un veicolo, a partire dalle loro capacità di saggiare rapidamente le condizioni di un'auto. Inoltre, la pratica di spostarsi dal proprio luogo di lavoro abituale per muoversi a compiere riparazioni anche in "trasferta" si presenta come parte delle attività ricorrenti del meccanico, che è così obbligato ad anticipare e organizzare accuratamente l'intervento. L'evoluzione di ruolo mi ha portato a divenire un intermediario e di organizzare alcune riparazioni, coordinandomi con i clienti e formulando ipotesi sulla durata e il costo dell'operazione. La maturazione della competenza mi ha reso più sicuro nel confronto con i meccanici, l'esperienza mi forniva degli elementi per poter raccontare anch'io di qualche riparazione, così come il fatto di aver conosciuto diversi meccanici di strada e di aver trascorso del tempo anche presso alcuni garage mi conferiva un'eterogeneità di visioni che mi sono servite come risorsa per discutere in maniera, di fatto, (semi)professionale di alcuni aspetti cruciali del lavoro di meccanico: come la necessità del possesso di certe apparecchiature o il confronto con le precarie condizioni di sicurezza.

Questa ricerca si è dunque evoluta come una sorta di etnografia di un apprendistato, svolto passando attraverso diverse fasi e rivestendo diversi ruoli. La partecipazione attiva è stata dunque un tratto essenziale e mi ha imposto anche delle riflessioni sulla natura del mio ruolo: mi è capitato di essere contattato da conoscenti per delle riparazioni da proporre ai meccanici di strada, di fare da solo dei cambi dell'olio per degli amici, così come di essere chiamato ad esprimermi sullo stato di un veicolo. Ho inoltre provato gratificazione nel riuscire

autonomamente a compiere delle operazioni di riparazione e ho vissuto con orgoglio l'invito a bere fatto da un amico soddisfatto dell'intervento. Ho anche capito, però, che stavo rischiando di perdere di vista il centro della mia attenzione, cioè i meccanici di strada e le loro pratiche lavorative. Per questo motivo, ho dovuto impormi di staccare dalla parte di coinvolgimento prettamente esecutivo e concentrarmi invece su di un'analisi critica e riflessiva delle conoscenze accumulate discutendo con i meccanici.

L'intensità dell'esperienza da me vissuta fa emergere come la "densità" delle descrizioni e l'attendibilità nella comprensione di un contesto siano indissolubilmente legate al coinvolgimento diretto del ricercatore. In questo senso ho scelto di non limitare il mio coinvolgimento: fare da intermediario con i meccanici mi è così sembrato un buon modo di "ringraziare" chi mi aveva dato l'occasione di accedere a un intero mondo sociale, nonché (in modo un po' opportunistico) un'ulteriore occasione per esplorare maggiormente le pratiche di rapporto con la clientela. Ero cosciente che si trattava di attività irregolari, ma mi sono uniformato alle pratiche attive nel contesto: esse venivano infatti svolte senza particolari problemi, salvo una comprensibile riservatezza.

La partecipazione attiva mi è sembrata anche un modo per affrontare una tematica che spesso affligge gli etnografi: la questione della restituzione. Nell'intraprendere questa ricerca non sono stato animato dal suggerimento di misure volte a migliorare le condizioni di lavoro dei meccanici di strada, né di interventi che potrebbero favorire una loro emersione dall'economia informale (per divenire, magari, dei lavoratori autonomi). Non avevo dunque degli obiettivi concreti da riportare ai meccanici per giustificare una risposta alla sempre impegnativa domanda sulle motivazioni della ricerca. Certo, volevo far emergere una realtà lavorativa spesso non conosciuta, ma ciò non veniva percepito come una priorità dai diretti interessati (anzi).

Queste riflessioni vogliono sensibilizzare al ruolo che la partecipazione attiva alla pratica della meccanica di strada ha portato nel mio caso, divenendo di fatto la forma tangibile di restituzione dell'esperienza agli attori coinvolti dalla ricerca. Ciò che potevo fare per ringraziare i meccanici della loro disponibilità era aiutarli nelle loro operazioni, non tanto per ridurre così il loro lavoro, ma per dimostrare il valore dei loro insegnamenti e del tempo che mi avevano concesso. La condivisione delle riparazioni (soprattutto nel corso degli ultimi periodi prima di impormi di dichiarare terminata l'esperienza sul campo) ha, a mio avviso, assunto questo ruolo. Ho mostrato ai meccanici i (modesti) progressi accumulati sul campo delle riparazioni, ho potuto raccontare loro del mio primo cambio d'olio e condividere racconti di riparazioni impegnative a cui avevamo rispettivamente collaborato.

Questa è stata la mia forma di contributo alla restituzione dell'esperienza, mi è sembrato così di mostrare la mia considerazione rispetto al sapere che avevo avuto modo di affinare e, attraverso la dimostrazione dei miei progressi, di restituire così un piccolo elemento tangibile relativo al loro lavoro. Mi ero messo anch'io, seppur per poco ed in maniera effimera, nei panni di un meccanico di strada. Ciò che ho potuto restituire era quindi il fatto che anche uno scoordinato dottorando di sociologia, dopo qualche mese di lavoro in strada e grazie ai consigli e alla condivisione del quotidiano con i meccanici protagonisti della ricerca, potesse riuscire poi a condividere delle pratiche lavorative e dei racconti riguardanti i veicoli riparati.

Conclusioni

Nel corso di questo capitolo ho presentato i riferimenti metodologici e le riflessioni che hanno accompagnato le fasi della ricerca etnografica svolta accanto ai meccanici di strada. La scelta seguita è stata il coinvolgimento in prima persona, diretto e profondo, nelle attività quotidiane dei meccanici. Attraverso questa scelta di partecipazione osservante, ho avuto così l'occasione di immergermi progressivamente nell'ambiente lavorativo considerato e di progredire nella consapevolezza delle sue consuetudini sociali, delle relazioni e delle pratiche che ne costituiscono l'orizzonte quotidiano.

Ho scelto di porre un'attenzione particolare alla riflessività, considerando così le modalità in cui il mio corpo e le mie azioni si riflettevano nell'ambiente dei meccanici a cui partecipavo e viceversa.

Per riuscire ad avere accesso al campo, viste le difficoltà dettate dal volersi confrontare con una realtà appartenente all'economia informale, ho sviluppato dei contatti che mi permettessero di avviare la conoscenza con alcuni meccanici di strada. Una volta entrato in loro confidenza, ho scelto d'implicarmi direttamente, senza limitarmi all'osservazione. In questo modo ho potuto coinvolgere pienamente i cinque sensi all'interno delle fasi della ricerca, sperimentando con il mio corpo le condizioni di lavoro e focalizzando il ruolo che la sensorialità gioca nell'investimento lavorativo dei meccanici. Un punto di riferimento metodologico importante è stato quello della *sensory ethnography* (Pink, 2009) che ha contribuito a rendermi consapevole delle potenzialità dell'attenzione alla sensorialità nel campo di ricerca e a spingermi a coinvolgere pienamente il corpo come *medium* per la comprensione delle condizioni di lavoro.

Questo processo mi ha consentito di evolvere la familiarità con l'ambiente e le modalità di

lavoro dei meccanici, permettendomi di riflettere criticamente sui dati raccolti e rendendo così più solida la mia comprensione delle pratiche quotidiane legate alla riparazione in strada dei veicoli e alle peculiarità proprie di un lavoro che s'inscrive nell'economia informale.

Attraverso il coinvolgimento diretto nelle pratiche lavorative ho avuto anche la possibilità di tentare una forma di restituzione delle conoscenze ricevute nel periodo di ricerca dai meccanici con i quali ho trascorso le giornate. Aver maturato la capacità di essere coinvolto attivamente e aiutare i meccanici durante lo svolgimento delle riparazioni si è così mostrato un elemento tangibile attraverso cui dimostrare la progressiva consapevolezza del loro contesto lavorativo quotidiano. In questo modo il (modesto) aiuto fornito poteva testimoniare l'attenzione rivolta al sapere che mi era stato trasmesso dai meccanici di strada, valorizzandolo così a partire dalla partecipazione diretta alle pratiche lavorative.

Capitolo 5

I meccanici di strada e la realizzazione delle riparazioni

“Ho un appuntamento con Mel, il meccanico di strada che ha accettato di mostrarmi come procede alle riparazioni dei veicoli che li vengono affidati. Fino ad oggi l’ho incontrato solo una volta, quando Nora ci ha presentato. Mi avvicino al cortile dove lavora, camminando in mezzo a delle palazzine e mi oriento cercando con lo sguardo un’auto con il cofano aperto tra quelle parcheggiate negli spazi delimitati dalle righe bianche che tracciano le linee dei posti auto. Scorgo Mel verso il fondo del parcheggio, dopo aver notato il cofano di una Peugeot 206 sollevato e, accanto, una vecchia auto familiare con il bagagliaio spalancato. Lui è intento nella riparazione del motore della 206: la testa e il petto infatti, sono praticamente infilate nel cofano. Stringe una lunga chiave d’acciaio per svitare la cinghia dalla sua sede. Durante la riparazione si sposta a più riprese a ridosso del bagagliaio dell’auto accanto, dove custodisce gli attrezzi e prende ciò di cui ha bisogno. Dopo una decina di minuti arriva il proprietario della 206 per sapere come vanno le cose e Mel lo rassicura sul risultato, ma dice che ha ancora bisogno di tempo. L’uomo risponde: *“Allora vado a piedi a cercare mio figlio giù al centro e torno così magari intanto avrai finito”*, Mel alza le spalle e si apre in un mezzo sorriso ribattendo *“Credo di sì, basta che non ci siano intoppi strani... dai ci vediamo tra poco!”*. (Diario di campo, 24.04.11)

Nel corso di quest’episodio, risalente ai primi incontri con Mel, emerge immediatamente l’importanza che riveste il luogo di lavoro, la disponibilità degli strumenti per effettuare le varie operazioni e, soprattutto, di come la gestione della riparazione debba confrontarsi a diverse tappe e frequenti imprevisti. In questo capitolo intendo così esplicitare e focalizzare l’attenzione sui principali aspetti della quotidianità lavorativa dei meccanici di strada.

5.1. Le risorse preliminari: luogo e attrezzi

Lavorare come meccanico di strada implica la necessità di organizzarsi al meglio per svolgere delle riparazioni in condizioni limitanti, recuperando la disponibilità degli attrezzi necessari e potendo installarsi con il veicolo in un luogo dove effettuare la riparazione.

Lo spazio di lavoro e la disponibilità degli strumenti sono le due risorse primarie che permettono lo svolgimento del lavoro di meccanico di strada. Senza di queste l’esperienza e le capacità del meccanico non potrebbero esprimersi. La disponibilità di tali risorse è da salvaguardare continuamente poiché il lavoro svolto in strada è indissolubilmente legato alla

precarietà e intermittenza nella continuità dell'attività: le condizioni minime che permettono di accomodarsi in uno spazio giudicato tranquillo per riparare i veicoli, infatti, possono venir meno in ogni momento.

Gli strumenti di lavoro sono anch'essi una variabile con cui confrontarsi costantemente: per i meccanici di strada, infatti, il loro prezzo rende difficoltoso il possesso di un'attrezzatura adeguata. Inoltre, il ritmo delle evoluzioni meccaniche e tecnologiche dei veicoli costringe tutti i meccanici a doversi confrontare con cambiamenti repentini relativi alle necessità del loro equipaggiamento.

Questi aspetti tratteggiano il profilo delle attività a cui i meccanici di strada si dedicano. Essi riparano i veicoli dimostrando le proprie peculiarità che li distinguono così dalle altre figure lavorative presenti sul mercato, *in primis* i garagisti delle officine. Il lavoro sulla strada deve infatti dimostrare l'abilità di arrangiarsi di fronte alle continue difficoltà, improvvisando interventi anche in condizioni particolarmente limitanti. Svolgere le riparazioni in strada richiede la capacità di negoziare la propria presenza con gli attori che condividono gli spazi che vengono variamente coinvolti dalle attività lavorative, mentre impone un'attenzione costante per cercare di evitare l'eventuale intervento delle autorità volte a reprimere quest'esercizio del lavoro nell'economia informale.

5.1.1. Il luogo di lavoro: la strada

Il luogo di lavoro è uno degli elementi cruciali per un meccanico di strada in quanto, al contrario di quanto accade per un garagista, non può mai essere dato per scontato. Lo spazio nel quale praticare il lavoro è una risorsa fondamentale che deve garantire tranquillità, disponibilità allo stoccaggio e manipolazione di attrezzi e la possibilità di ricevere clienti svolgendo così le riparazioni. L'esercizio delle attività in strada rende a maggior ragione più sensibile la questione del luogo di lavoro, visto il costante rischio di dover interrompere l'attività per l'intervento di un'autorità, oppure, più semplicemente, anche solo per il cattivo tempo.

Nonostante i meccanici di strada lavorino generalmente all'aperto, lo spazio da loro utilizzato non è neutrale e liberamente attraversabile, ma è un terreno nel quale gli estranei sono rapidamente individuati. Spesso si tratta di luoghi relativamente poco visibili per un passante occasionale e situati il più delle volte in spazi ibridi tra la proprietà pubblica e privata come possono essere definiti i parcheggi di condominio o quelli tra gli agglomerati di case popolari.

Attribuisco a questi spazi l'appellativo di ibridi tra il pubblico e il privato non seguendo un punto di vista normativo (in quanto a livello amministrativo sarebbero nella più parte dei casi di proprietà private), ma a partire dall'uso che ne viene fatto: diverse persone li attraversano frequentemente e non a partire da vincoli di proprietà o diritto, ma per familiarità ed abitudine (Lefrançois, 2014). Questo tipo di spazi si sono rivelati quelli dove più frequente è stato possibile incontrare i meccanici:

“Zine solitamente lo si incontra davanti all'ingresso di una corte di forma rettangolare allungata, da cui si accede ad una ventina di box auto. Zine si occupa delle auto nello spiazzo della corte o, talvolta, in uno dei due box che ha a disposizione e dove tiene gli attrezzi. Quando ha dei lavori piuttosto veloci da svolgere si mette direttamente all'opera sul marciapiede. Lo spazio dove lavora è situato in una strada secondaria, parallela ad un *boulevard* di grande scorrimento. La corte interna ha un cancello di accesso direttamente nella via che durante il giorno è sempre spalancato.” (Diario di campo, 28.10.11)

“Il parco di Bellevue è uno dei più grandi del comune ed è situato nella collina che porta alla zona nord di Montaigne. Nell'angolo del parcheggio, il più lontano rispetto alla strada e a ridosso di uno dei molti accessi del parco lavora un meccanico vestito con una tuta da lavoro grigia.” (Diario di campo, 30.05.11)

Questi estratti descrivono due dei luoghi in cui agiscono dei meccanici di strada per sottolineare come si tratti di luoghi liminali (Goffman, 1959) di libero accesso potenziale, ma facilmente “appropriabili” attraverso la propria presenza. Il marciapiede della strada secondaria e la corte aperta sulla via lo dimostrano con chiarezza: uno spazio pubblico e uno privato che vengono entrambi investiti dall'attività lavorativa del meccanico. Nel caso del parcheggio a ridosso del parco, si tratta di uno spazio pubblico che viene trasformato dalla sua vocazione originaria grazie all'appropriazione effettuata dal meccanico. Si possono definire come luoghi liminali in quanto sono permeabili a forme di riappropriazione da parte delle persone che li attraversano e li utilizzano. Inoltre, le pratiche ricorrenti che avvengono in questi luoghi ne trasformano la destinazione d'uso rispetto a quella prevista.

La questione dello spazio di lavoro è centrale perché determina le condizioni nelle quali sono svolte le riparazioni: in particolare la tranquillità con cui operare senza preoccuparsi troppo dell'arrivo di estranei ostili o delle forze dell'ordine. Tuttavia, per il meccanico di strada risulta importante svolgere le attività lavorative in un luogo dove poter essere contattato agevolmente dai clienti e dimostrare, in particolare ai vicini bisognosi di una riparazione, che vi è qualcuno a cui potersi rivolgere.

La pratica del lavoro di meccanico di strada si alimenta infatti di due poli contrastanti a cui trovare un equilibrio precario costante: la necessità di non attirare troppo l'attenzione di passanti e forze dell'ordine da un lato e, dall'altro, quello di poter essere riconoscibile dai

potenziali clienti ed essere così contattato e raggiunto. Per mantenersi in equilibrio tra queste due opposte urgenze diviene cruciale disporre di uno spazio che possa contribuire a far coincidere il più possibile le due esigenze. Questo delicato equilibrio può essere esplicitato con il caso di Mel, a partire dal racconto del primo incontro con lui, nel suo posto di lavoro:

“Scesi dall’auto nel parcheggio di una cité, Nora, Claude e io attraversiamo un passaggio pedonale e vediamo Mel che sta lavorando nel parcheggio accanto. Quest’ultimo è delimitato da due ingressi laterali chiusi da una sbarra, mentre i vari posti auto sono contrassegnati con dei numeri. Il terzo lato è composto dal grande caseggiato HLM¹ e il quarto è delimitato da un piccolo parco con un marciapiede a dividerlo dall’altro parcheggio. Dalla strada, secondaria rispetto al boulevard, è impossibile vedere con chiarezza il parcheggio interno. L’auto da riparare è installata allo sbocco del vialetto che collega i due parcheggi, questa posizione intralcia il passaggio e, a più riprese, diversi residenti passano quasi calpestando gli attrezzi messi a terra vicino alla macchina. Non sembrano tuttavia infastiditi, spesso, infatti, salutano Mel e si fermano a fare due chiacchiere. Alcuni bambini giocano a palla nel parcheggio e talvolta si interessano alla riparazione.” (Diario di campo, 23.04.11)

Questo estratto fornisce diversi elementi legati al ruolo del luogo di lavoro per il meccanico. In particolare illustra la personale soluzione di Mel per coniugare le esigenze di tranquillità e sicurezza, con quelle di reperibilità per la sua clientela. Il sistema con cui si accede al suo spazio di lavoro può essere simboleggiato con l’immagine dell’imbuto: i clienti arrivano in un luogo a libero accesso (il parcheggio esterno) e, una volta parlato con Mel e messi d’accordo con lui, accedono allo spazio dove svolge le riparazioni. Generalmente Mel indica ai clienti come fare: se passare per lo stretto passaggio pedonale tra i due parcheggi per “prendere posizione”, oppure fare il giro fino alla sbarra d’ingresso del parcheggio privato e farsi aprire. La posizione del parcheggio in cui lavora è strategica: non è visibile dall’esterno, in particolare dalle strade limitrofe, perché protetto dagli edifici, dagli alberi e dalle siepi. Questo parcheggio è delimitato da sbarre che impediscono l’accesso; quello accanto, dove invece è possibile entrare senza ostacoli, funge così da area di “anticamera” all’officina *en plein air*.

Un secondo aspetto da sottolineare dall’estratto riportato è quello dell’ambiente sociale dove avvengono le riparazioni: esse vengono svolte apertamente sotto gli occhi di decine di persone, in quanto sono protette alla vista dall’esterno, ma non da quella degli abitanti dei palazzi adiacenti. Oltre ad essere visibili, le azioni sono invasive: occupano gran parte del passaggio tra i due parcheggi, rendendo talvolta un po’ più complicato il transito (in

¹ HLM è l’acronimo di “case ad affitto moderato” e indica le case popolari. Le strutture ricorrenti dei caseggiati popolari sono generalmente composte da palazzoni verticali di decine di piani o delle barre orizzontali, come in questo caso, che si sviluppano orizzontalmente anche fino a centinaia di metri, generalmente costruite su quattro o cinque piani.

particolare per le carrozzine e i “carrellini” della spesa). Questa presenza però non infastidisce apertamente gli abitanti (almeno nel corso dei mesi in cui sono stato regolarmente con Mel) e i passanti, al contrario, si fermano spesso a salutare, stringendo la mano e facendo qualche chiacchiera. Mel ha eletto come area di lavoro lo spazio comune e non uno dei vari posti-auto attribuiti a ciascuno degli inquilini e indicati con dei numeri tracciati sull’asfalto. Ho realizzato questo aspetto dopo qualche tempo, in quanto vedevo Mel sempre nello stesso luogo anche se attorno vi erano ampi spazi auto vuoti. Il posto prescelto per le riparazioni è uno spazio con due barre di vernice bianche impresse al suolo ad indicare il divieto di parcheggio.

Queste considerazioni sono utili per far emergere l’importanza fondamentale del godere della complicità delle altre persone che attraversano lo spazio nel quale lavora. Mel non ha cercato uno spazio dove nessuno lo vede (che nella zona sarebbe estremamente complicato), ma si preoccupa di evitare gli occhi indiscreti e la polizia. Al contrario, i suoi continui rapporti con i vicini di casa e la sua tranquillità contribuiscono a rendere “normale” la sua attività. Agli occhi di uno spettatore occasionale, infatti, non è così sorprendente vedere una persona occuparsi di un’auto in un parcheggio condominiale, tutt’al più si potrebbe essere impressionati dalla dotazione tecnica di quello che verrebbe probabilmente individuato come un appassionato, più che come un lavoratore.

Nella figura seguente si può vedere la struttura dell’ambiente di lavoro di Mel, grazie alle immagini del satellite², è così possibile vedere lo spazio del parcheggio accessibile (giallo), quello delimitato dalle sbarre (rosso), il passaggio che li collega (nero) e lo spazio dove vengono messe le auto da riparare (verde):

² Per evitare di rendere riconoscibile l’ubicazione del luogo e dunque tradire l’anonimato dei meccanici è stato cancellato il nome delle strade. L’immagine è tratta (come le seguenti) da Google Maps.



Figura 5.1. Il luogo di lavoro di Mel.

Il rapporto di Mel con il vicinato è una delle risorse vitali per la sua attività, per garantire la quale egli deve tuttavia investire una serie di qualità relazionali, ma anche compiere valutazioni economiche che contribuiscano al fatto di essere tollerato nello spazio. I suoi vicini di casa, infatti, sono tra i suoi migliori clienti, ai quali offre i propri servizi per un prezzo di favore, come ricompensa della loro comprensione. Oltre a dei prezzi particolari, la presenza di Mel offre ai suoi vicini la prossimità di un servizio di assistenza meccanica: molte volte, nel corso della permanenza con lui, alcuni di loro si sono avvicinati o l'hanno addirittura chiamato dalla finestra per chiedere consigli, parlare di guasti e chiedergli favori rispetto al proprio veicolo. Per Mel si tratta di svolgere un servizio a coloro che costituiscono il gruppo principale della sua clientela. Questi interventi non gli vengono sistematicamente retribuiti, molte volte si tratta di consigli o azioni molto rapide, mentre in altre situazioni Mel si occupa, come del caso citato prima, di veri e propri interventi meccanici.

Il rapporto con i vicini di casa è un elemento sensibile per l'esercizio dell'attività, a partire proprio dalla conformazione dello spazio. Un meccanico di strada opera su di un veicolo disponendo i propri attrezzi a portata di mano e compie delle operazioni che hanno un impatto considerevole sull'ambiente circostante: il rumore scaturito dalle riparazioni o dal motore rieccheggia tra i palazzi, il terreno viene sporcato di olio e talvolta qualche vite spezzata viene dimenticata nel terreno, rischiando di bucare un pneumatico. Questi esempi lasciano intendere l'importanza di stringere buoni rapporti con il vicinato, poiché la continuazione dell'attività

dipende banalmente anche dal fatto che nessuno voglia segnalare ad autorità competenti ciò che avviene sotto le sue finestre. Questa situazione è delicata, come emerge dalla situazione di Daimou, un altro meccanico di strada:

“Arriviamo nella casa dove abita, qui è il punto di riferimento per trovarlo e laddove ripara le auto. Daimou prende le chiavi dell’auto che Nava gli porge, apre il grande cancello e la fa entrare nella corte, un vasto cortile asfaltato. Durante queste operazioni il cancello sbatte fragorosamente e una vicina, uscendo dalla finestra della casa affacciata sul cortile, urla, rivolgendosi a Daimou, lamentandosi dei rumori continui. Lui si scusa dicendo che starà attento e non farà rumore con l’auto, anche perché la riparazione è una cosa da poco...” (Diario di campo, 25.04.11)

Nella descrizione dell’incontro con Daimou, un meccanico di strada che lavora nel cortile della casa occupata dove vive, la situazione mostra la criticità del rapporto con i vicini. I rumori disturbano e creano tensioni con i residenti della casa adiacente a dove avvengono le riparazioni, dando occasione di formulare (come Daimou mi ha raccontato) delle minacce di far intervenire la polizia. In questo caso si può vedere come la “complicità” dei vicini non può essere data per scontata, a maggior ragione in situazioni come questa, in cui non si è profondamente radicati nel quartiere e non si hanno dei legami diretti con i vicini³. Qui il lavoro viene effettuato in uno spazio privato, ma non invisibile allo sguardo di estranei e le attività non vengono certo svolte in maniera clandestina: più volte, soprattutto per valutare il problema o decidere se accettare la riparazione, Daimou opera direttamente nella stradina di fronte a casa, portando con sé i cartoni che usa per sdraiarsi sull’asfalto.

Per avere un’idea della condizione spaziale in cui opera Daimou, ecco la pianta dell’area:

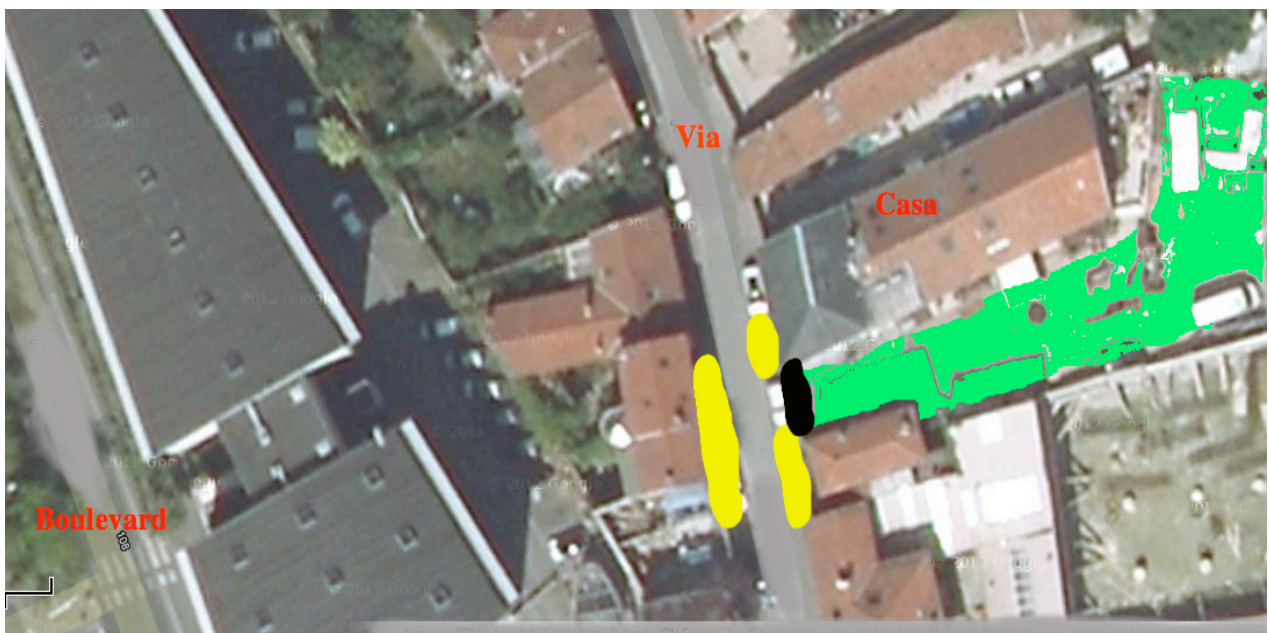


Figura 5.2. Il luogo di lavoro di Daimou.

³ Come è nel caso di Mel, ma anche di Zine.

L'immagine permette di vedere la relativa distanza dal boulevard di scorrimento a qualche decina di metri, la piccola via dove si apre il cancello della casa di Daimou (in nero) e il cortile dove ospita le auto ed effettua le riparazioni (in verde). Spesso la prima occhiata ai veicoli o le riparazioni rapide vengono svolte direttamente in strada, a ridosso della casa (in giallo).

Tutti i meccanici di strada con cui mi sono confrontato realizzano le proprie riparazioni all'aria aperta, in luoghi dunque esposti alle intemperie e illuminati dalla luce naturale. Queste variabili atmosferiche determinano dunque le possibilità di lavoro e le fasce orarie in cui è possibile affrontare le riparazioni. La pioggia battente rende impossibile il lavoro a cofano aperto e non ho visto i meccanici cercare di realizzare delle coperture artigianali con teli o altro per poter lavorare sotto la pioggia. Durante i temporali, infatti, le attività vengono semplicemente sospese.

La pioggia, tuttavia, non è l'unico fattore che impone dei limiti atmosferici alle riparazioni dei meccanici, i lunghi inverni parigini mettono ugualmente a dura prova la continuità del lavoro anche per il freddo pungente e il vento gelido. Mel (ad esempio) si attrezza con un vecchio giaccone di renna sopra la tuta da lavoro, mentre i meccanici della casa-officina⁴ hanno approntato un bidone di latta nel quale alimentano un fuoco per diffondere un po' di tepore nel cortile gelido dove lavorano. Le condizioni atmosferiche incidono sulle condizioni di lavoro dei meccanici, rendendole più faticose e stancanti. Inoltre, la sensibilità alle mani diminuisce con il freddo rendendo più difficoltoso anche le semplici operazioni di svitare o fissare degli elementi. L'impatto del freddo e delle condizioni atmosferiche sul lavoro è emerso durante le sessioni di lavoro con Mel, durante le quali il corpo, esposto alle condizioni rigide, mi ha trasmesso le sensazioni legate a questa esperienza:

“Mi rendo conto che il sole velato mi ha ingannato...il vento gelido è aumentato anziché diminuire, saltello un po' per scaldarmi mentre le dita sono atrofizzate dal freddo e le strofino tra loro per farmi tornare la sensibilità. (...) Tornato a casa ero intorpidito dal freddo, avevo male alle mani che bruciavano dal gelo e le articolazioni delle braccia erano doloranti.” (Diario di campo, 26.11.11)

Per i meccanici di strada l'esposizione alle condizioni atmosferiche è quotidiana, con le parziali eccezioni di Zine e Guy che dispongono anche di un piccolo spazio al chiuso (si tratta di box-auto) che consente loro di fare alcune riparazioni al chiuso. Anche nel loro caso, tuttavia, le considerevoli limitazioni di spazio li obbligano ugualmente a svolgere la più parte

⁴ Brevemente presentati nel paragrafo 3.3. (per ulteriori dettagli si veda più avanti nel testo).

del loro lavoro all'esterno.

Queste condizioni sono anche all'origine delle conseguenze usuranti del lavoro. Mel, ad esempio, ha dei forti problemi alla schiena che ritiene originati anche dalle lunghe ore sdraiato sull'asfalto freddo. Inoltre, anche Guy ha cominciato (negli ultimi mesi della ricerca) a soffrire alla schiena⁵.

Il meteo e la scansione delle stagioni impongono dei ritmi frammentati all'esercizio del lavoro dei meccanici di strada: giornate troppo rigide o abbondantemente piovose determinano un'interruzione del lavoro o, in caso di appuntamenti già fissati, un rinvio. La consultazione del meteo è un aspetto importante per i meccanici. Mel è attento ascoltatore degli aggiornamenti meteorologici e li considera quando prende accordi per riparazioni: non è così strano, infatti, sentirlo dire al telefono che ha guardato il meteo per l'indomani e che dunque avrà (o no) la possibilità di lavorare. Un ulteriore aspetto dovuto allo svolgimento *en plein air* delle attività lavorative (e che ne conforma le abitudini) è quello di avere la giornata lavorativa scandita dai periodi di luce naturale.

Lavorare in strada comporta di essere esposti alle intemperie e alla variabilità del tempo, mentre le condizioni minime per poter procedere con l'attività sono dipendenti dalla disponibilità di luce naturale in cui agire. Inoltre, l'inverno è un ostacolo alla continuità lavorativa, soprattutto nelle sue fasi più rigide. Viceversa l'arrivo della bella stagione consente un approccio più disteso al lavoro e la possibilità di poter disporre di un maggior numero di ore di luce per svolgere le riparazioni in programma.

5.1.2. L'instabilità del luogo di lavoro

Volgere l'attenzione alla questione dello spazio significa descrivere non solo il luogo nel quale vengono svolte le riparazioni, ma considerare le condizioni che hanno portato a scegliere proprio un certo luogo e affrontare il tema relativo ai rischi a cui ci si espone durante lo svolgimento delle attività lavorative.

La pratica della meccanica di strada, sebbene costituisca un illecito, non è un reato di grande allarme sociale, non occupa le prime pagine dei giornali e raramente diviene occasione di scandali od operazioni poliziesche in grande stile⁶. La questione della repressione è tuttavia

⁵ L'impatto sul corpo delle condizioni di lavoro sarà trattato più avanti (*cf.* 6.3.).

⁶ Un esempio di questo tipo può essere il caso dei "tassisti abusivi" attivi in particolare attorno alle stazioni ferroviarie e agli aeroporti di Parigi. Costoro, privi di licenza, accompagnano i viaggiatori alle loro destinazioni, sostituendosi (e affiancando) i tassisti ufficiali. La questione della concorrenza sleale

presente poiché si tratta di un'attività parte dell'economia informale, penalmente perseguita quando viene individuata.

La mia esperienza a contatto con i meccanici ha consentito di avere un'idea della relazione tra forze dell'ordine e meccanici di strada che si basa sull'aspetto chiave della visibilità: finché l'attività non è apertamente visibile e non comporta dei problemi (denunce di residenti, ostacoli alla circolazione, litigi con schiamazzi...), viene solitamente tollerata. Questo non significa però che il meccanico di strada che si attiene a delle regole di discrezione possa ritenersi immune dall'essere oggetto di provvedimenti repressivi. La situazione è molto labile, visto che nella regione parigina, negli ultimi anni, gli interventi polizieschi sono aumentati anche nei confronti di attività informali per le quali prima era più comune "chiudere un occhio"⁷. Il meccanico di strada rimane dunque costantemente vigile per cercare di prevenire, o quanto meno anticipare l'intervento delle forze dell'ordine; la scelta del luogo dove installarsi è però uno degli elementi che può sensibilmente diminuire i suoi rischi. Didier, un cliente di lunga data di diversi meccanici di strada sintetizza così la questione:

“Quand les mécaniciens sont dans la rue je crois que la police intervient, par contre là en haut, dans les quartiers nord de Montaigne, entre les cités et sur les parkings ça arrive beaucoup moins parce que c'est dans un parking, un lieu fermé... et personne il va se plaindre.”⁸

Le sue frasi esprimono chiaramente l'ambiguità e incertezza permanente nella quale i meccanici lavorano, segnalando tuttavia l'esistenza di zone a rischio maggiore (come quelle più vicine al centro del comune) e altre (i quartieri a nord) dove la tolleranza è maggiore: quest'asimmetria segue delle logiche relative al prestigio del quartiere, sia per la sua valenza

è stata all'origine di un'articolata operazione poliziesca di individuazione e repressione del fenomeno. Tali iniziative hanno avuto notevole eco nei media che hanno denunciato i rischi per i passeggeri, la mancanza di garanzie sul servizio e il danno d'immagine per il turismo della città. A scatenare un'offensiva mirata contro questo commercio ha anche contribuito un fatto di cronaca (risalente al 2008) che ha visto un conducente di taxi clandestino coinvolto nell'omicidio di una cliente. Secondo il responsabile di polizia incaricato del controllo del fenomeno nei primi 8 mesi del 2012 ci sono state 300 infrazioni contestate per altrettanti taxi abusivi.

⁷ La scelta di reprimere delle attività informali avviene sempre più spesso negli ultimi anni. I venditori abusivi di merci e dell'usato, così come i tassisti abusivi o i venditori ambulanti di cibi e bevande sono molto spesso oggetto di interventi delle forze di polizia. Questo è particolarmente frequente in alcuni quartieri, soprattutto nelle zone più frequentate e di maggior visibilità (mercati, grandi incroci, stazioni metro). A Parigi, ad esempio, due "storiche" zone (Couronnes e Chateau Rouge) sedi di un mercato irregolare particolarmente frequentato dalle fasce più povere e precarie della popolazione - soprattutto migrante, sono state "ripulite" con incursioni quotidiane di numeroso personale di polizia impiegato a sgomberare gli irregolari, ufficialmente al fine di difendere il "decoro" urbano.

⁸ “Quando i meccanici sono in strada credo che la polizia intervenga, invece lassù (nei quartieri nord) tra le cités e nei parcheggi arriva molto meno perché è in un parcheggio, in un luogo delimitato...e nessuno si lamenta!”. (Intervista a Didier, 20.04.11).

turistica o per il livello medio di reddito della popolazione residente. I quartieri centrali dei comuni della *banlieue*, vicini alle località meta di turisti o caratterizzati dalla presenza di residenti generalmente benestanti, offrono dunque minori possibilità (e minor tolleranza) alla presenza di particolari attività informali, come nel caso dei meccanici.

La presenza della polizia nelle strade è evidente, i pattugliamenti non sono un'eccezione e il loro passaggio accanto ai meccanici al lavoro è sempre sorvegliato con attenzione e apprensione (sebbene a volte limitata). Questa vigilanza permanente si rivolge anche alle situazioni di potenziale rischio che a volte si rivelano dei falsi allarmi:

“In quel momento si sente una sirena in lontananza provenire dal boulevard accanto, Mel si rizza a guardare verso il viale, le sirene si avvicinano, ma poi compare in lontananza un'autoambulanza sfrecciare da nord a sud. Mel torna a chinarsi commentando solo “ah è la SAMU⁹...” (Diario di campo, 11.06.11)

“All'improvviso Ben e Mel si girano, quest'ultimo con un sorriso un po' teso dice “Pooalice...”. Si vede che guarda con attenzione i movimenti di un'auto, anche Ben la segue con gli occhi, sono entrambi relativamente tranquilli (così sembra) e non smettono il loro lavoro, ma non perdono d'occhio l'auto della polizia. La volante passa nella via accanto, senza rallentare, e si allontana. È la prima volta che vedo una volante entrare nella via secondaria al boulevard, questa sua deviazione ha fatto aumentare l'attenzione di Mel, che si è irrigidito nello scorgere il muso rivolto verso la sbarra d'ingresso. Il ritmo di marcia dell'auto, che scorreva rapidamente senza fermarsi di fronte al parcheggio, e il suo dirigersi verso nord ha tuttavia rapidamente fatto discendere l'atmosfera di tensione.” (Diario di campo, 25.06.11)

Questi estratti mostrano l'attenzione rivolta da Mel alle sirene, quando il loro eco lo raggiunge, e all'arrivo di estranei nel cortile dove vengono effettuate le riparazioni. Tale preoccupazione è tuttavia circoscritta e non ossessiva, ciò deriva anche dalla consapevolezza che la sua attività non attira poi molto la polizia. Inoltre, Mel lavora molto spesso nei weekend e sotto casa sua, per cui può facilmente giustificare la propria presenza ed attività in termini semplicemente amatoriali. La scelta dei weekend, in particolare la giornata del sabato, è dettata dalle esigenze della sua clientela che ha maggior tempo per portare il veicolo a riparare durante la giornata.

Il rischio di un intervento delle forze dell'ordine non è però una possibilità così remota. Il caso di quella che ho chiamato “la casa-officina” per indicare l'abitazione il cui ampio cortile serviva da officina per tre meccanici di origine maliana, ne è un esempio particolarmente crudo. La casa-officina, infatti, ha un pubblico specifico di clienti, quello legato alla comunità africana, e maliana in particolare, disposti a raggiungere i meccanici anche da quartieri più lontani. In questo caso il servizio di riparazione è quasi essenzialmente rivolto alla comunità

⁹ Sigla del servizio di ambulanze per l'urgenza medica.

di origine dei meccanici piuttosto che ai vicini di casa. L'attività alla casa-officina è spesso frenetica, il fatto che vi lavorino contemporaneamente tre meccanici comporta che si possano riparare più veicoli¹⁰. Ancora una volta, sono proprio i sabati e le domeniche i giorni nei quali l'affluenza è più massiccia¹¹. L'organizzazione del lavoro in questo luogo è anche in quest'occasione influenzata dalla conformazione degli spazi. Si tratta infatti di una casa il cui accesso dal boulevard è limitato da uno stretto passaggio obliquo che rende difficoltoso vedere all'interno. Dietro questa sorta di corridoio, si apre un largo cortile in terra battuta davanti all'ingresso della casa. Qui si accumulano le auto che, talvolta, occupano anche il passaggio. Quando l'affluenza è consistente i veicoli in attesa di riparazione affollano il cortile, ingombrano il passaggio d'accesso fino al marciapiede o vengono parcheggiate a ridosso dell'ingresso. Nel corso dei miei frequenti e sistematici passaggi ho incontrato a più riprese persone in attesa passare il tempo passeggiando lungo il marciapiede o bevendo un caffè nel bar proprio dall'altro lato del boulevard, dove spesso mi accomodavo anch'io. Il freddo pungente dell'inverno non ha spaventato i meccanici che si sono ingegnati con un grande bidone di latta nel quale un fuoco acceso funge da riscaldamento e viene avvicinato all'auto in riparazione per offrire un po' di tepore a chi svolge la riparazione. L'immagine seguente consente di avere un'idea dello spazio:

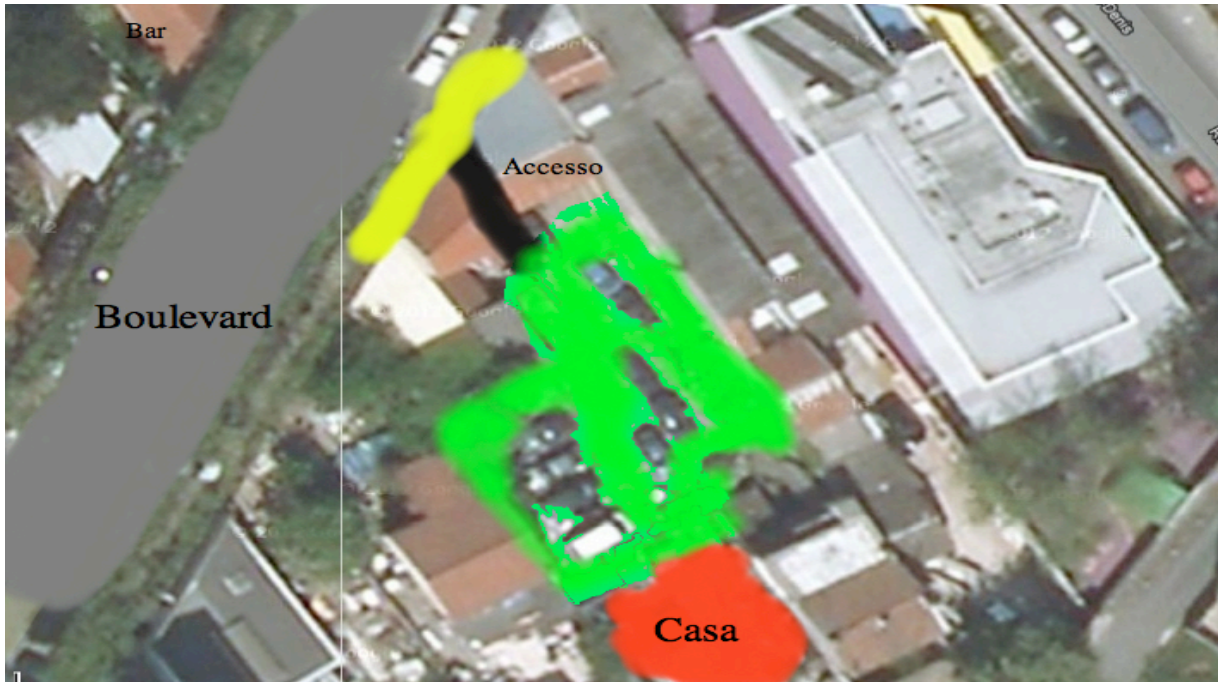


Figura 5.3. La "casa-officina"

¹⁰ La casa-officina è il luogo dove ho visto il maggior numero di furgoni da riparare, mentre presso gli altri meccanici il lavoro si indirizza generalmente alle auto. La riparazione sui veicoli di grossa taglia è più complicata in particolare per riuscire a sollevare adeguatamente e mantenere in posizione il mezzo.

¹¹ Almeno durante il periodo compreso tra gennaio e febbraio 2012 in cui ho concentrato le mie osservazioni.

Essa consente di vedere la prossimità del boulevard sul quale si affaccia la casa, si nota (in nero) lo stretto passaggio d'accesso al cortile (affollato di auto e furgoni) dove si svolgono le riparazioni (in verde). L'abitazione (in rosso) è situata all'estremità opposta del cortile rispetto al viale d'accesso in cui sono evidenziate (in giallo) le porzioni di marciapiedi dove, nei momenti di maggior affluenza, i clienti parcheggiano le auto in attesa di entrare nel cortile.

Un cambiamento radicale del quotidiano lavorativo di questo luogo è però arrivato l'8 marzo 2012:

“Sono circa le 17.30 e passando per il boulevard scorgo un'auto della polizia con il girofaro acceso parcheggiata proprio davanti all'entrata della casa. Dietro, in doppia fila, c'è un furgone bianco del comune. Mi avvicino e rapidamente mi accorgo che qualcosa di grave è successo: una serranda che non avevo mai visto è tirata ad ostruire la maggior parte dello stretto ingresso verso la corte. All'interno un insolito vuoto: la corte è sgombra e desolata, scorgo due poliziotti intenti a muoversi e coordinare il lavoro di alcuni operai (arrivati con il furgone del comune) che stanno accumulando oggetti e procedendo alla “messa in sicurezza” del piccolo edificio all'imboccatura del piazzale della corte. I quattro operai sono in abiti da lavoro e indossano caschi arancioni, hanno una benna all'ingresso e la riempiono con materiale sia di scarto (immondizie e affini) e oggetti utilizzati dai meccanici fino al giorno prima (il bidone usato per combattere il freddo e alcuni pneumatici accatastati all'angolo della corte). I poliziotti stanno posizionando un grande cartello con scritto “cantiere vietato al pubblico” su un bancale di legno appoggiato alla serranda all'ingresso. Nel piazzale non vedo più nulla di ciò che apparteneva ai meccanici che abitavano nella casa in fondo al cortile.

L'indomani il piazzale si presenta vuoto e spoglio e la casa è in parte distrutta. Due muri esterni sono stati abbattuti e le loro macerie sono lì accanto.” (Diario di campo, 8-9 marzo 2012)

Questo esempio mostra il destino di un luogo dove l'attività di meccanici di strada è stata bruscamente interrotta dall'intervento di polizia e tecnici del comune. La casa era occupata illegalmente e, mi è stato riferito, che il frequente transito di clienti è divenuto, alla lunga, problematico e fastidioso per alcuni vicini. Inoltre l'attività di meccanica *en plein air* era sovente piuttosto visibile per coloro che transitavano nel boulevard. Spesso l'affollamento della strada davanti all'ingresso obbligava infatti l'autobus di linea a fermarsi e compiere manovre difficoltose accompagnate da sonori colpi di clacson per farsi strada nonostante le auto parcheggiate in doppia fila.

Nel corso della ricerca ho potuto notare come la presenza della polizia fosse una possibilità costante, evocata in numerose occasioni, ma raramente attiva in maniera diretta, quantomeno nel corso della mia presenza sul campo. Ad eccezione del caso della casa-officina, non ho visto interventi concreti volti a reprimere le attività di strada. Analogamente, non ho saputo

neanche di accordi espliciti tra meccanici e poliziotti. Ciò lascia supporre che la polizia non sia prioritariamente interessata ad una sistematica ricerca e repressione di tale attività quando si manifesta in maniera discreta e senza accumulare ulteriori aspetti illeciti (come l'occupazione di immobili) o evitando le segnalazioni. In questo senso è possibile riferirsi alla presenza di forme di negoziazione *de facto* tra polizia e meccanici che impongono a quest'ultimi una serie di accortezze e, di fatto "regole" a cui attenersi per evitare il più possibile le sanzioni. Si tratta di un rapporto che è irriducibilmente asimmetrico in quanto è solo il non intervenire dell'autorità a consentire ai meccanici di lavorare.

Le forze dell'ordine non sono tuttavia il solo attore che può causare ostacoli alla prosecuzione del lavoro dei meccanici di strada. Un altro tipo di autorità che ostacola questo tipo di attività è l'ente di gestione delle case popolari (analogamente ad altri enti che gestiscono palazzine e residenze), il cui regolamento vieta esplicitamente che avvengano queste forme di lavoro negli spazi comun. Non a caso infatti nei grandi agglomerati abitativi vi è spesso un custode incaricato di far rispettare il regolamento e gestire le varie necessità degli inquilini.

Il caso di Mel offre un esempio del rapporto nei confronti di quest'autorità. Anche in questa situazione, infatti, la repressione non è sistematica, in un paio d'occasioni (durante i nostri primi incontri), Mel si è rivolto al custode (che ha la sua portineria nel medesimo edificio dell'abitazione di Mel) per chiedergli delle informazioni sugli interventi dell'ente relativi all'area giochi del loro isolato. Il rapporto era cordiale e di collaborazione e la conversazione è avvenuta con Mel abbigliato in tuta da lavoro dopo aver appena terminato un'auto a poche decine di metri dalla finestra del custode.

Dopo qualche mese, nella primavera 2012, la situazione è cambiata: Mel mi ha detto che ha ridotto di molto le sue riparazioni per via dei problemi con il custode. Questa situazione ha avuto come conseguenza anche il dover limitare la sua disponibilità e reperibilità con i clienti, come mi ha raccontato Phil che, tempo addietro avevo accompagnato da Mel.

“Da qualche tempo Mel è difficile da incontrare, ho dovuto penare per riuscire ad avere appuntamento e trovarlo. Anche perché poi dev'essere in conflitto con il guardiano della cité, me lo ha detto l'ultima volta, ora sta molto attento e non è più come una volta che passavi da lui il weekend ed eri sicuro di trovarlo, è più discreto e quindi è anche più difficile trovarlo. Ha avuto dei problemi piuttosto seri con il custode comunque... mi diceva che l'Ophlm¹² ha varato un regolamento più restrittivo sulle attività negli spazi comuni e probabilmente avrà dato ordine ai guardiani di farlo applicare alla lettera.”
(Phil, 30.06.12)

¹² Acronimo dell'ufficio pubblico delle case a canone moderato, si tratta dell'ente incaricato di gestire le case popolari.

In questo caso un cambiamento normativo di un ente comporta delle conseguenze anche per il “microcosmo” di un parcheggio di una *cité* dove gli equilibri sembravano essere stabili (Mel da anni fa i lavori di meccanica davanti casa sua), dando avvio a nuovi processi di negoziazione. Quest’aggiornamento del regolamento che incoraggia un più rigoroso rispetto delle norme, interviene in un contesto spazio-sociale dove sono spesso il compromesso e gli accordi informali tra le varie parti ad essere praticati e contribuire al “quieto vivere”. Il guardiano della *cité* di Mel ha sempre chiuso un occhio per le sue attività e lo stesso Mel mi ha confidato:

“Sto tranquillo un po’, così il guardiano starà tranquillo anche lui, ma non posso mica smettere del tutto... e poi, adesso rompe così tanto perché è con lui che si sono lamentati per via del nuovo regolamento, spero che in un paio di mesi massimo ritorni tranquillo...” (Mel, 02.07.12)

Quest’episodio fa emergere il ruolo delle norme e delle modalità in cui esse possono essere applicate, negoziate, ignorate o trasgredite, a seconda delle varie relazioni che si stabiliscono nel quotidiano. Illustra anche come una decisione istituzionale (dell’ente Ophlm) comporta delle conseguenze nei confronti delle consuetudini consolidate e quotidiane presenti nei contesti specifici ove tali regole devono essere applicate. Tuttavia, lo spazio per la negoziazione rimane sempre aperto e, superato il momento dell’imposizione della regola, in questo caso il periodo immediatamente successivo all’entrata in vigore del nuovo regolamento che mette in evidenza in maniera più limpida la gerarchia dei rapporti di forza (è Mel infatti che deve “stare tranquillo”), gli accordi negoziati tornano ad essere praticati.

Mel mi ha a più riprese accennato all’importanza del farsi ben volere e avere buoni rapporti con il vicinato, ingredienti indispensabili per non attirarsi problemi o vedersi impedito il prosieguo delle attività. Per mantenere una buona reputazione Mel presta attenzione a non sporcare l’asfalto durante le riparazioni e a non lasciare viti o piccoli oggetti nel cortile. Inoltre, quando qualcuno dei condomini domandava qualche attrezzo l’ho sempre visto rispondere positivamente. Non essere oggetto di lamentele è dunque indispensabile per non avere “grane” con l’Ophlm e il custode che ne fa le veci nel caseggiato.

Nonostante le autorità che agiscono sul territorio intervengano periodicamente a cercare di limitare alcune attività illecite e “informali”, non si è tuttavia evidenziata (durante il periodo della ricerca) una sistematica azione repressiva rivolta alla peculiare figura dei meccanici di strada. A regolare l’andamento delle attività lavorative dei meccanici sono la loro visibilità pubblica e l’efficacia delle forme di negoziazione esplicita e implicita con le figure preposte al mantenimento dell’ordine e al rispetto di regolamenti. La visibilità fa riferimento ai luoghi

dove avvengono le riparazioni meccaniche e all'interesse di altri attori sui medesimi spazi: quando il lavoro del meccanico dà fastidio a qualcuno (vicini di casa, autisti dei bus, proprietari del terreno, enti pubblici o polizia), vi è maggior rischio di intervento repressivo. La negoziazione della possibilità di svolgere tali attività deriva così anche dalla quasi impossibilità di poter svolgere questo lavoro in maniera invisibile e dal dover quindi ricorrere a relazioni e accordi con diversi attori per evitare di trovarsi esposti a maggiori rischi.

5.1.3. Gli strumenti da lavoro

Lo spazio dove svolgere le riparazioni dev'essere adatto anche per organizzare e avere a disposizione gli strumenti necessari per il lavoro. La dotazione tecnica dei meccanici di strada è il patrimonio che consente loro di svolgere le riparazioni: se non si hanno gli attrezzi giusti, o la dotazione è insufficiente, non è possibile (o conveniente) accettare una certa riparazione. Il lavoro meccanico, infatti, si svolge grazie all'esperienza e la competenza nell'individuare i guasti, la capacità di formulare delle soluzioni, la manualità nel maneggiare gli attrezzi e rapportarsi con gli elementi del motore. Gli attrezzi sono l'elemento fondamentale per lo svolgimento del lavoro, sono gli artefatti che consentono di poter svolgere le varie operazioni, da quelle più complesse (per le quali è necessario uno strumento specifico), fino a quelle più frequenti e semplici (che si svolgono con chiavi e cacciaviti).

Lavorare in strada comporta dunque delle limitazioni severe per ciò che concerne le disponibilità di attrezzi. Non avendo una serranda a chiudere il proprio *atelier*, come nel caso di una qualunque officina, i meccanici di strada, ogni volta che compiono una riparazione, devono recuperare e organizzare i vari strumenti necessari al lavoro. Il rapporto con la strumentazione tecnica deve confrontarsi con la sua portabilità e l'ingombro, in quanto gli strumenti devono essere facilmente spostati da un luogo all'altro a seconda delle necessità e non possono essere troppo voluminosi o pesanti, anche per evitare di attirare troppo l'attenzione. Queste limitazioni si sommano a quella di dover nella più parte dei casi rinunciare agli attrezzi alimentati ad aria compressa e/o elettricità¹³ che consentono di svolgere più agevolmente e rapidamente diverse operazioni.

Gli attrezzi sono oggetti tecnici, spesso specifici e costosi, continuamente in evoluzione. Le riparazioni si rivolgono a veicoli eterogenei aventi una data di fabbricazione che spazia

¹³ Nelle officine meccaniche molti strumenti sono elettrici o ad aria compressa per facilitare e velocizzare le operazioni, a partire da quelle più semplici e diffuse di avvitare e svitare elementi.

dagli anni novanta (talvolta addirittura prima), fino ai modelli più recenti. Queste condizioni comportano per i meccanici la necessità di una dotazione di utensili cospicua e possibilmente aggiornata. Tale questione è espressa da Guy, uno dei meccanici con cui ho registrato una lunga conversazione:

“Le matériel est très cher, il évalue rapidement. Quand tu travailles au black, toi n’as pas tout ce matériel-là (*celui de garages officiaux*). Si tu as un lieu, tu peux en avoir plus investissant par toi-même, en cherchant le matos pas cher ou en récupérant à droite et à gauche et donc tu peux arriver à avoir beaucoup d’outillage, mais ça arrive selon tes possibilités, tes capacités et peut être tes finances aussi.”¹⁴ (Guy, 18.05.11)

In queste frasi Guy racconta come un meccanico di strada sia perennemente in debito d’utensili rispetto ad un’officina regolare. Gli strumenti sono fondamentali ma, dato il loro prezzo, sono spesso proibitivi da acquistare. Inoltre, è praticamente impossibile raggiungere una quota ottimale, visto che continuano ad evolversi: questo discorso vale anche per le piccole officine e, a maggior ragione dunque, per chi lavora in strada. Un aspetto chiave, oltre al costo, risulta essere la portabilità e le possibilità di stoccaggio dell’attrezzatura. La dotazione tecnica deve essere custodita in uno spazio sicuro (essendo di valore può essere rubata) e accessibile (per poter essere facilmente recuperata). Tra i meccanici è frequente compiere degli interventi di riparazione anche lontano da quello che viene solitamente eletto come luogo “preferito”. In queste occasioni, devono dunque organizzare gli attrezzi in maniera tale da poterli trasportare agevolmente. Le cassette degli attrezzi sono la dotazione più comune con cui il meccanico di strada custodisce e trasporta gli attrezzi in modo da averli rapidamente a portata di mano e, altrettanto velocemente, rimettere a posto il tutto e lasciare sgombro il “suo” spazio di lavoro. È opportuno ricordare che i meccanici di strada, lavorando generalmente in spazi aperti, non hanno la possibilità di rendere stabile il proprio luogo di lavoro, che deve essere ri-organizzato dopo ogni intervento. È ancora Guy, riferendosi alla propria esperienza, a sottolineare come la possibilità di disporre di un luogo accessibile e sicuro dove stoccare del materiale sia un privilegio che pochi meccanici di strada possono avere:

“Moi j’ai du matériel que j’ai récupéré dans une cession d’activité d’un garage où j’avais travaillé et où le patron m’a proposé de prendre des choses... donc j’ai quelque bricoles. Si tu travailles dans la rue de toute façon tu ne peux pas te déplacer avec ton garage ambulante, tu ne peux pas... donc t’es limité. Moi, pour ma part, j’ai du matériel parce

¹⁴ “Il materiale è molto caro ed evolve rapidamente. Se tu lavori in nero, non hai tutto quel materiale là (*dei garage ufficiali*), se hai un luogo tu puoi averne di più investendoci direttamente, cercando del materiale economico o recuperandolo a destra e a manca e puoi così averne molto ma è secondo le tue possibilità, le tue capacità e anche le tue finanze”.

que j'ai un lieu fermé avec suffisamment de place pour pouvoir stocker.”¹⁵ (ivi)

Per i meccanici di strada è dunque cruciale avere degli strumenti adeguati e conservarli in maniera sicura e il più possibile vicina al luogo dove lavorano. Per cercare di farsi un'idea relativa agli utensili più comuni che fanno parte della dotazione dei meccanici si può proporre una distinzione tra diversi tipi:

Tipo di strumenti:	Esempi:
di uso comune	cacciaviti, chiavi (inglesi, a brugola, a bussola, dinamometriche), pinze, martelli
adattabili a varie dimensioni e modelli	strumenti con serie di ricambi per chiavi, punte, teste
ingombranti e pesanti	cric e stampelle, avvitatori elettrici, compressore, strumenti pneumatici, barre di ferro, caricabatteria
per settori di riparazioni specifiche	scalpelli per carrozzeria, mastici per cambio vetri, prese e fusibili per elettricistica
per la diagnostica elettrica od informatica	tester, valigia diagnostica, computer

Tabella 5.1. Tipo ed esempi strumenti dei meccanici

L'organizzazione delle modalità lavorative e l'anticipazione della necessità di strumenti divengono fondamentali prima delle riparazioni. Al posto di cassettiere e portautensili organizzati nello spazio dell'officina, i meccanici di strada devono farsi bastare le proprie cassette degli attrezzi o ciò che riescono ad avere a disposizione, magari mantenuto nel bagagliaio del proprio veicolo. Per un meccanico di strada è fondamentale essere a conoscenza del guasto o problema del veicolo che gli viene affidato, in quanto deve valutare gli attrezzi che potranno servire (o recuperarli, nel caso non li abbia a disposizione) per poi organizzarli e portarli con sé alla riparazione.

L'esperienza di Mel si articola a partire dalla sua scelta di lavorare accanto a casa e dunque avere vicino i suoi attrezzi. Egli è tuttavia piuttosto scrupoloso nel cercare di pianificare le riparazioni, avendo cura di preparare gli strumenti necessari alla riparazione in modo da averli a portata di mano:

“Accanto all'auto da riparare, c'è l'auto di Mel con il bagagliaio aperto dove sono custoditi degli attrezzi: una grande cassetta chiusa, una aperta con diversi martelli e chiavi. Inoltre c'è un cric, due tanichette di liquido refrigerante, diverse scatole con viti, chiodi, bulloni e altro materiale di consumo, un trapano e una pinza a rivetti. Poi Mel mi

¹⁵ “Io ho del materiale che ho recuperato da una cessione d'attività di un garage dove avevo lavorato e il padrone mi ha fatto prendere delle cose...quindi ho qualche attrezzo. Se tu lavori in strada non puoi mica andare in giro con un garage ambulante, non puoi...sei limitato. Io ho la fortuna di avere un luogo chiuso sufficientemente grande per tenerci delle cose”.

dice con aria complice “*Vieni, ti faccio vedere il mio garage*”. Nella cantina condominiale apre un lucchetto di una porta di legno che dà in un piccolo locale “*Guarda, qui è il mio atelier!*”, lo dice con orgoglio e indica il piccolo tavolo di legno con i morsetti posto sotto un caricatore di batteria e due prese industriali. Ci sono diversi scatoloni con pezzi di ricambio, in uno fuoriescono 4 paraurti, quelli posteriori hanno anche le targhe attaccate.” (Diario di campo, 23.04.11)

Per le riparazioni ordinarie Mel si organizza preparando nel bagagliaio della sua auto, posta accanto a quella da riparare, gli strumenti che gli serviranno nell'intervento. Gli utensili più ingombranti o quelli il cui utilizzo non è anticipato sono custoditi nella cantina a pochi metri dal luogo di lavoro. La previsione degli strumenti necessari alla riparazione è molto più sensibile nei casi in cui si svolgono delle riparazioni in “trasferta” su delle auto in panne.

Uno dei vantaggi che Mel condivide con Guy e Zine è quello di avere un luogo al coperto e sicuro¹⁶ dove tenere i propri utensili e dove ha la possibilità di collegarsi alla rete elettrica per svolgere determinate operazioni.

Daimou, invece, tiene il proprio materiale custodito nel retro del suo scassato furgone in due cassette degli attrezzi e in una coperta in cui avvolge le varie chiavi inglesi più voluminose. La disponibilità tecnica di Daimou è inferiore rispetto a quella di Mel e Guy, sia per la sua cronica scarsità di denaro, ma anche perché non possiede uno spazio chiuso dove tenere gli attrezzi. La preparazione della riparazione, così come negli altri casi, si svolge affiancando il proprio veicolo (con gli attrezzi) all'auto da riparare e disponendo poi le cassette degli attrezzi al suolo e prendendo, in caso, altri attrezzi dal bagagliaio.

Uno degli elementi particolarmente sensibili nella dotazione tecnica è legato agli strumenti per sollevare i veicoli: i cric idraulici o meccanici e le stampelle per mantenere sollevati i veicoli. I cric idraulici sono più voluminosi e pesanti di quelli semplici, ma garantiscono una maggiore tenuta e facilità nel sollevare le auto. Le stampelle d'alluminio, invece, sono relativamente economiche e garantiscono un minimo di sicurezza durante gli interventi al motore effettuati strisciando sotto l'auto.

È cruciale valutare anticipatamente di quali attrezzi si ha *necessariamente* bisogno per poter avviare una certa riparazione. L'accento sulla necessità si esplicita per il fatto che la dotazione in strada è sempre al di sotto degli standard delle officine e diviene indispensabile essere certi di avere almeno quelli la cui assenza impedirebbe di proseguire il lavoro. Una grande

¹⁶ L'insistenza sul termine sicurezza deriva dal fatto che gli utensili da lavoro sono spesso oggetto di furti. Uno dei modi più comuni per trovarli ed acquistarli a poco prezzo è rivolgersi al mercato dell'usato dove si trovano pezzi di ogni provenienza. A Mel, per esempio, in una notte di marzo 2011 è accaduto di svegliarsi nella notte perché ha sentito forti rumori nella cantina, accortosi di ciò che stava succedendo è corso immediatamente verso la sua porta e ha sventato un furto ai danni della sua attrezzatura.

porzione di attrezzi ha come funzione quella di rendere più veloce, meno complessa e meno faticosa un'operazione meccanica, altri invece hanno una funzione insostituibile poiché permettono di effettuare un'azione che non è possibile (o è molto difficile) fare altrimenti. Per esplicitare questa differenza si può dire che mentre l'avvitatore rende più rapido e pratico la stretta dei bulloni rispetto alla chiave inglese, la chiave di un diametro o una forma particolare consente di allentare un componente che altrimenti non è possibile sostituire. Per questo motivo, prima di avviare una riparazione è consigliato verificare che attrezzi sono indispensabili e assicurarsi di averli a disposizione o di poterseli procurare.

Un capitolo a parte, poi, lo merita l'elettronica. Negli ultimi anni, infatti, i veicoli sono stati profondamente trasformati da innovazioni tecnologiche, informatiche ed elettroniche. I modelli attuali sono sempre più ricchi di congegni elettronici, inoltre, anche molte attività di monitoraggio e controllo dei parametri dell'auto, un tempo affidate all'esperienza dei meccanici, divengono oggi patrimonio dell'elettronica. Le auto sono oggi dotate di crescenti segnalatori elettronici che incrementano la rete di fili elettrici, alimentazioni e spie luminose nel veicolo. Accanto a ciò, si è sviluppato progressivamente¹⁷ uno stile di diagnostica sempre più dipendente dall'elettronica, che diviene fondamentale per controllare i parametri delle varie componenti del veicolo e delle emissioni del motore. L'avvento dell'elettronica come strumento principe della diagnostica ha reso i controlli più veloci ed accurati, migliorando la sicurezza e riducendo la complessità delle operazioni. Le case produttrici di auto hanno utilizzato queste tecnologie per estendere le funzionalità di diagnostica disponibili attraverso la connessione con la propria rete di assistenza e per incoraggiare l'assistenza presso le officine autorizzate (Parisio, 2004).

Per svolgere questo tipo di operazione si può ricorrere a strumenti *ad hoc* o a software per il computer, ma in entrambi i casi, si tratta di strumentazioni molto costose. La diagnosi elettronica, vista la necessità di strumentazioni particolari, è difficile da praticare nelle condizioni d'attività di un meccanico di strada, ma è preziosa perché indica i guasti. I meccanici di strada ricorrono dunque a diverse soluzioni:

“L'elettronica limita le cose, non ho la valigia diagnostica anche perché i lavori che si possono fare sono tantissimi... ma che se proprio mi serve ho un amico che ha un garage (*ufficiale, nda*) che mi può prestare attrezzi e la cassetta diagnostica.” (Mel, 28.04.11)

“Ouais, il y a l'électronique... mais c'est pas forcément un obstacle, tu peux avoir un ordinateur et les logiciels et te démerder comme ça. Moi, dans mon cas, je demande le plus souvent possible aux gens d'avoir déjà un diagnostic. Je ne veux pas non plus perdre

¹⁷ A partire dagli anni '90 in Usa e dal 1998 in Europa con il sistema OBDII (*On board diagnostic II*) obbligatorio per i veicoli immatricolati dal 2001 in poi.

ma vie à trouver les pannes¹⁸.” (Guy 18.05.11)

Queste testimonianze mostrano le urgenze che l'elettronica impone ai meccanici di strada, visto che diviene un passaggio imprescindibile per poter individuare i guasti, o almeno per ridurre drasticamente i tempi. Per questo motivo, Mel ha come risorsa un suo amico garagista che gli lascia utilizzare la cassetta diagnostica in caso ne abbia urgenza, mentre Guy domanda che i suoi clienti sappiano già problema ha la vettura.

In ogni caso l'elettronica ha fatto cambiare le abitudini: impone delle limitazioni nelle possibilità di azione del meccanico (ad esempio nei modelli più recenti anche operazioni semplici come il cambio dell'olio necessitano di codici elettronici di sblocco del bocchettone forniti dalla casa costruttrice) e, di fatto, esercita una pressione a restare al passo con i tempi aggiornando il proprio arsenale di strumenti anche con computer e software. Questo percorso è quello seguito da Mel che, qualche mese più tardi dall'intervento precedente, ha acquistato degli strumenti diagnostici:

“Faccio anche un poco di elettronica per le riparazioni..., quello che riesco a fare, ormai serve sempre la valigia elettronica, faccio quello che posso io... comunque la valigia c'è l'ho, l'ho comprata con mio figlio, perché io non ho il computer ma lui sì (...)
L'abbiamo trovata d'occasione a 50 euro, con la presa universale, l'attacchi e ti dice dove sono le parti in panne, fa tutta la diagnostica. Poi scopri anche che spesso le luci del cruscotto si mettono a lampeggiare come alberi di Natale per niente e così lo vedi e le fai spegnere...Oramai tutta l'elettronica la fai con quello, soprattutto con i nuovi modelli...”
(Mel 11.06.11)

Le imposizioni dell'elettronica sulle modalità lavorative dei meccanici di strada modifica i margini di intervento nelle vetture; i sensori e i collegamenti elettrici si moltiplicano rendendo sempre più arduo riuscire, attraverso tentativi successivi, ad individuare il problema di un veicolo. Vi è tuttavia spazio per delle nuove forme di servizio, proprio a partire della tecnologia e dei computer. Joseph, il giovane apprendista presso *Garage Bon* e da qualche tempo anche meccanico di strada quando non è a scuola o in stage, si dedica a piccole riparazioni vicino casa e ha acquistato e iniziato ad utilizzare da qualche mese una carta informatica multimarche. Il suo obiettivo è di proporsi come diagnostico “di strada” per comunicare ai suoi potenziali clienti il problema del veicolo e indirizzarli così o verso un'officina o farli avvalere dei suoi servizi per problemi specifici. La sua confidenza con internet l'ha portato a trovare dei software specifici da collegare alla sua carta multimarche per ottenere moltissime informazioni sulle condizioni dei vari modelli di veicolo. Le sue

¹⁸ “Sì c'è l'elettronica... ma non è per forza una barriera, puoi avere un computer e i software e sbrigartela così. (...) Io, nel mio caso, domando il più possibile alle persone di avere la diagnostica già fatta. Non posso mica perdere una vita per scoprire i guasti”.

parole mostrano le sue aspirazioni di poter trovare dei clienti in nero, proprio a partire da questo tipo di investimenti:

“Per lavorare in nero bisogna avere del materiale, bisogna sapere dove poterlo recuperare a poco prezzo, ma i vari attrezzi si comprano e “girano” bene nei mercatini... Io so che comincio ad avere un po’ di materiale, ad esempio ne ho a sufficienza per fare il cambio di una pompa di distribuzione che è in ogni caso un lavoro piuttosto grosso. E, dopo aver ordinato gli strumenti, ho iniziato a fare della diagnostica elettronica, ed è legale tutto questo, non è roba rubata, la puoi comprare tranquillo su internet e andarci in giro¹⁹. Poi devi avere dei clienti... ma non si ha per forza bisogno di tantissimo materiale ovvio che dipende anche fino a dove vuoi arrivare. Con la diagnostica che voglio provare a fare io non puoi trovare tutto e non è garantito anzi..., in ogni caso però puoi recuperare i programmi su internet, anche gratis, e provarci...” (Joseph, 30.04.12)

L’elettronica si configura dunque come un terreno a se stante relativo agli strumenti di lavoro. La competenza e disponibilità di attrezzatura elettronica non segue infatti le stesse dinamiche del possesso degli attrezzi che possono, in caso di mancanza, essere recuperati in varie modalità. La conoscenza per l’utilizzo degli strumenti di diagnostica è specifica e non è legata alla competenza meccanica *strictu sensu*. Analogamente, le riparazioni che coinvolgono la diagnostica sono una nuova forma di intervento che si esegue diversamente dalle modalità di diagnostica “tradizionale”, quella cioè svolta a partire dall’esperienza e attraverso tentativi ed errori successivi. La diagnostica elettronica impone il ricorso (e dunque la disponibilità e la competenza all’uso) di strumenti informatici specifici in grado di indagare i nuovi modelli di vetture per verificare i parametri ed individuare i problemi.

Nel corso di questo paragrafo si è sottolineato come l’attività meccanica svolta in strada si confronti con uno spazio di lavoro che va riorganizzato ogni giorno a partire dal trasporto degli attrezzi che devono essere a disposizione per l’intervento. Per quanto scelto accuratamente e tutelato alimentando il rispetto e la complicità dei vicini, lo spazio dove svolgere le riparazioni rimane tuttavia sempre esposto all’intervento di autorità che possono reprimere l’attività. Gli strumenti da lavoro sono anch’essi fondamentali per poter effettuare determinate operazioni ed è necessario averli a disposizione, altrimenti devono essere recuperati in svariate maniere, o bisogna essere in grado di poter farne a meno.

Questi aspetti delineano la situazione che caratterizza il lavoro del meccanico di strada: un’attività che consente la riparazione di veicoli, ma che avviene in condizioni precarie e con

¹⁹ Joseph si riferisce ai software che consentono di gestire i pannelli elettronici dei veicoli. In molti modelli di auto, infatti, vi sono tutta una serie di attività e parametri che sono disponibili solo se in possesso di codici elettronici in grado di modificare le opzioni. Ad esempio una semplice attività come quella del cambio d’olio diventa, per alcuni modelli, un’operazione da effettuare solo dopo aver collegato la carta elettronica dell’auto e immesso il codice del produttore per azzerare il contatore che regola la spia dell’olio. Joseph fa riferimento al fatto che è lecito impiegare dei software recuperati da internet per avere a disposizione i vari codici ed effettuare così le varie operazioni.

standard qualitativi che sono necessariamente differenti rispetto a quelli dei meccanici attivi nelle officine. La dotazione approssimativa di strumenti e la notevole difficoltà a recuperare gli attrezzi, soprattutto tecnologie di diagnostica elettronica, obbligano pertanto a sviluppare delle forme di riparazione che, nonostante alcuni limiti, possano essere ugualmente appetibili per la clientela. La riparazione in strada segue infatti delle logiche peculiari, orientandosi al mantenimento in stato di marcia del veicolo e alla limitazione degli investimenti molto onerosi e operazioni strutturali (e costose), venendo così incontro a precise volontà dei clienti.

5.2. Il lavoro esecutivo dei meccanici di strada

La porzione più visibile del lavoro dei meccanici di strada si riferisce alle azioni che indicano i momenti concreti della riparazione: le operazioni manuali nel motore e l'uso di strumenti per smontare, sostituire e rimettere in posizione le varie componenti che necessitano di intervento. La fase esecutiva è solo una parte del lavoro del meccanico, quella a diretto contatto con i veicoli e per la quale bisogna prevedere le modalità, i tempi e le risorse. Inoltre, indica le operazioni in cui è maggiore l'investimento del corpo nel lavoro in strada. Intendo ora marcare la distinzione tra la fase più esecutiva del lavoro e la dimensione complessiva della riparazione (a cui sarà dedicato il paragrafo successivo).

La fase esecutiva si costituisce dall'insieme di azioni concrete della riparazione, quelle immediatamente visibili nel momento in cui si incontra un meccanico al lavoro. Il debutto della riparazione esecutiva infatti viene generalmente segnalato dal gesto dell'apertura del cofano. Durante la dimensione esecutiva del lavoro i protagonisti sono le mani, i muscoli, gli attrezzi e il motore. Essa si sviluppa grazie all'attività concreta che le mani aiutate dagli strumenti possono imprimere sul motore per ripristinare il buon funzionamento dell'auto. Gli attrezzi da lavoro sono dunque fondamentali e, nel caso dei meccanici di strada, domandano un'attenzione particolare in quanto non possono quasi mai essere dati per scontati e bisogna verificarne la disponibilità.

Il secondo presupposto concreto che consente di avviare la riparazione esecutiva è legato alla disponibilità dei pezzi di ricambio: bisogna assicurarsi che siano del modello corretto e recuperarli a seconda delle indicazioni del cliente o del tipo di servizio fornito dal meccanico (se cioè intende comprarli o cercarli presso gli sfasciacarrozze). Una volta assicuratisi di avere a disposizione attrezzi e ricambi si può procedere, consapevoli del fatto che in ogni momento può divenire necessario recuperarne di ulteriori a seconda di come procede la riparazione.

Le operazioni che è possibile svolgere sono molto diversificate, i meccanici di strada possono intervenire per semplici sostituzioni fino a riparazioni notevoli, passando per lo svolgimento di controlli periodici. Per cercare di inquadrare almeno in parte questa eterogeneità si propone la seguente categorizzazione delle diverse riparazioni:

Tipo di riparazioni	Esempi
Generiche ed ordinarie	Guasti, sostituzione pezzi, cambio materiale consumo
Periodiche	Manutenzione e controlli pianificati, sostituzione freni, preparazione a revisione
Urgenti	Rimessa in strada di veicoli in panne, trasferte, domande specifiche del cliente
Strutturali	Interventi complessi, sostituzione interi sistemi meccanici, ristrutturazione per vendita

Tabella 5.2. Tipo ed esempi di riparazioni

Le riparazioni generiche ed ordinarie indicano il variegato insieme di situazioni in cui il meccanico è chiamato a risolvere un guasto specifico, individuato dal conducente del veicolo. Si tratta di problemi localizzati che, sebbene possano essere d'importanza notevole nel funzionamento della vettura, non necessitano di interventi strutturali e della sostituzione di un intero sistema (frenante, trasmissione...). Si tratta dell'attività comune di riparazione dei guasti o del cambiamento di un pezzo a seguito di un incidente o malfunzionamento: l'installazione di uno specchietto spaccato, il cambio di una lampada dei fari, la sostituzione di un paraurti o della vaschetta del liquido di raffreddamento (e molti altri ancora). Le riparazioni generiche indicano dunque quelle attività che possono essere svolte rapidamente e senza notevole sforzo, generalmente effettuate sul momento. Sono una forma di riparazione richiesta ai meccanici di strada per riparare velocemente un veicolo e non dover essere costretti a tenere ferma l'auto lasciandola in officina.

Le operazioni definite periodiche indicano le azioni di manutenzione che comportano la necessità di cambiare dei pezzi o sostituire delle componenti. Si tratta di operazioni che devono essere svolte a determinati intervalli di tempo o di kilometraggio, per salvaguardare la buona condizione del veicolo, prevenire problemi gravi e migliorare le prestazioni. Si tratta di manutenzione ordinaria che tuttavia comporta dei costi non indifferenti se svolta in officina. Sono attività che possono, a volte, risultare lunghe ed impegnative, comportando delle specifiche difficoltà a seconda dei modelli, delle strutture meccaniche considerate e, naturalmente, dalle condizioni in cui versa il veicolo. I meccanici di strada possono svolgere un'operazione puntuale a seguito della domanda del cliente (un cambio d'olio ad esempio),

oppure organizzare e seguire complessivamente l'insieme delle verifiche (operazione che comporta, se svolta in officine autorizzate, il rilascio del "tagliando"). Un altro caso peculiare di intervento periodico è quello di preparazione del veicolo in vista della revisione obbligatoria²⁰: prima di recarsi presso il centro autorizzato allo svolgimento delle verifiche domandate dalla motorizzazione è prassi rivolgersi a un meccanico per avere una valutazione del veicolo. In quest'estratto Mel illustra le operazioni legate alla "revisione" dell'auto di un suo vicino di casa:

"Qua oggi facciamo la revisione completa, vedi sostituisco i filtri dell'aria, abitacolo e olio, cambio dell'olio e delle pastiglie dei freni. Poi controllo anche che tutto sia a posto" mi dice Mel indicando la Opel di fronte a lui. Poi è la volta del cambio filtro carburante e per farlo deve compiere delle esplorazioni relativamente lunghe per trovarne l'ubicazione poiché non conosce bene il motore." (Diario di campo, 11.06.11)

Vengono qui sottolineate le diverse operazioni relative alla manutenzione; alcune di queste possono risultare più complesse poiché un meccanico di strada non conosce ogni motore con le sue peculiarità e deve dunque arrangiarsi a tentoni non disponendo di altre risorse²¹. La mancanza di familiarità con il modello di veicolo impone dei lunghi tempi di esecuzione del lavoro e un considerevole investimento d'energia per effettuare un insieme di operazioni che solitamente non presenta particolari difficoltà. Questo avviene poiché non si ha l'esperienza sufficiente per maneggiare agevolmente i sistemi del motore, né si ha accesso a fonti informative per sopperire a tale mancanza.

Le riparazioni urgenti sono quelle legate alla necessità del conducente di disporre del proprio veicolo il prima possibile: una rapida riparazione di un piccolo difetto per avere il veicolo disponibile in breve tempo, oppure un intervento in trasferta per un guasto improvviso. Si tratta di occasioni in cui viene domandata l'immediata disponibilità del meccanico per rispondere tempestivamente ad un problema incorso nel veicolo, oppure sono situazioni di un'auto in panne da recuperare, come in questo episodio:

"Mel, durante la telefonata, all'inizio si allontana di qualche passo, poi si avvicina a me e a Ben che sentiamo: "Dove sei? Come è in panne? Hai provato a ... sicuro che è in panne?" (...) Mel fa un cenno con la testa e dice "andiamo a vedere allora!", Ben rimanendo accanto a Mel esclama "prendo una cosa a casa e arrivo... prendo la giacca" e si avviano..." (Diario di campo, 07.05.11)

²⁰ Analogamente all'Italia, in Francia la revisione viene domandata dal Ministero dei Trasporti dopo quattro anni per i veicoli nuovi e successivamente ogni due anni. Lo svolgimento di tale iniziativa verrà trattato nello specifico in seguito (cfr. par. 7.4.).

²¹ Si fa riferimento alle dotazioni delle officine che hanno i vari libri dei costruttori di veicoli e la possibilità di accedere alle informazioni disponibili nelle reti di assistenza ed informazione telematica.

Questo caso mostra come Mel, dopo una telefonata con un cliente, sia partito in fretta e furia per arrivare in suo soccorso e cercare di riparare l'auto. Quest'intervento avviene se il rapporto di conoscenza e fiducia tra cliente meccanico di strada è già stabilito, considerando che quest'ultimo si precipita in aiuto del suo contatto per riparare al più presto il guasto e far risparmiare l'intervento del carro-attrezzi. Si tratta di una tipologia di servizio assai gradita dai clienti in quanto possono sperare di economizzare due volte (sia sull'intervento di *depannage*, che nella riparazione).

Le operazioni strutturali comportano il più delle volte un impegno considerevole e, soprattutto, necessitano di una pianificazione anticipata visto che, svolte nelle condizioni di lavoro dei meccanici di strada, possono anche arrivare a durare per più di una giornata. Per questo motivo prima di accettarle il meccanico deve discutere con il cliente della loro fattibilità, del costo e deve provvedere al recupero dei pezzi di ricambio. Un esempio di questo tipo è il cambio di una corona di distribuzione e della pompa dell'acqua:

“Mel dice a Claude che può portare l'auto sabato o domenica prossima o anche quella successiva se gli serve l'auto nel weekend. Dice che il lavoro di cambio della corona di distribuzione può farlo lui senza problemi e, sebbene sia po' lungo, dovrebbe riuscirlo a fare in giornata, gli lascia il numero di telefono e dice di chiamarlo venerdì sera per dirgli se gli porta l'auto l'indomani o no.” (Diario di campo, 23.04.11)

Nelle riparazioni strutturali sono comprese anche quelle attività di “ristrutturazione” di un veicolo in caso di incidente, oppure, i casi in cui il proprietario domanda degli interventi specifici per mettere nelle condizioni migliori possibili un veicolo prima di cederlo o subito dopo un'acquisizione.

Tra i diversi tipi di riparazione elencati ve ne sono due legati all'entità dell'esercizio concreto del lavoro (riparazioni generiche e strutturali). La distinzione tra queste è nella dimensione della riparazione del veicolo che, oscillando tra l'ordinario e lo straordinario (e strutturale), fa riferimento al livello di organizzazione e pianificazione necessario. Le riparazioni ordinarie possono essere effettuate senza un'organizzazione particolare e sul momento, condizioni che non sono possibili nel caso delle riparazioni strutturali.

Le rimanenti due tipologie si rivolgono ai tempi e ai ritmi delle riparazioni (periodiche e urgenti), sottolineando due aspetti di un peculiare servizio che può essere svolto dai meccanici di strada.

La disponibilità a spostarsi per svolgere la riparazione di un guasto avvenuto in strada, allontanandosi dal proprio luogo di lavoro abituale, è una delle qualità delle offerte di servizio dei meccanici di strada; sottolineata in più occasioni da diversi clienti e riconosciuta come tale dai meccanici stessi. Questo servizio viene richiesto da clienti già conosciuti al meccanico che

lo chiamano per domandargli di raggiungerli lì dove si trova il veicolo per tentare un intervento in loco o ingegnarsi per rimorchiarlo fino alla postazione di lavoro del meccanico. La peculiarità di chi opera in strada è infatti quella di essere in grado di svolgere svariate operazioni con strumentazioni limitate e all'aria aperta. Queste qualità possono consentire di tentare la riparazione nel luogo di un guasto per agevolare il cliente e minimizzare i suoi disagi.

Mel, Guy e Daimou possiedono tutti una fune adatta al traino dei veicoli nella loro dotazione da trasferta, i primi due dispongono anche di una sbarra con cui possono trasportare auto e piccoli furgoni. Trainare i veicoli senza ricorrere a un carro-attrezzi può essere fatto per distanze non troppo lunghe ed evitando le autostrade (dove ciò è vietato). Il meccanico decide nel momento della ricezione della telefonata se accettare o no la proposta; analizza con cautela le richieste di questo tipo perché impongono l'urgenza sul suo *planning* giornaliero e comportano notevole fatica (organizzare strumenti e spostarsi nel luogo del bisogno), oltre che ad essere rischiosi in quanto si andrà a lavorare in un contesto (ancora più) improvvisato. Per questo motivo tale opportunità risulta ad appannaggio di coloro che hanno un rapporto fiduciario con il meccanico di strada. Ho infatti sentito Mel dire a certi suoi clienti che in caso di problemi potevano chiamarlo e nel limite del possibile avrebbe provato ad aiutarli. Tale disponibilità non è rivolta a tutti, anzi in un'occasione un cliente dopo una riparazione ha chiesto a Mel se poteva chiamarlo in caso di guasto in strada. La risposta è stata evasiva: "Di solito non lo faccio salvo rare eccezioni, magari se ti capita e sai di sicuro che è una cosa da poco prova a chiamarmi, ma non ti garantisco..."²². Questa pratica lascia emergere la discrezionalità del meccanico di strada nel proporre e proporsi per questo genere di riparazioni che, nonostante possano originare dei guadagni appetibili, comportano un sacrificio notevole di tempo.

Le riparazioni periodiche, invece, possono essere anticipate e programmate e vengono previste in un momento in cui sia meccanico che conduttore del veicolo hanno la disponibilità di farlo. Quest'attività di manutenzione è più standard ed è possibile prevedere i ricambi che devono essere effettuati (ad esempio filtri dell'olio, dischi e pastiglie dei freni).

Riferendomi al lavoro esecutivo dei meccanici ho spesso parlato al singolare, in quanto, nella maggioranza dei casi che ho osservato, era un'unica e medesima persona che si incaricava di organizzare ed eseguire le riparazioni. I meccanici di strada che ho incontrato, a parte la situazione della casa-officina (in cui vi era la presenza di tre meccanici nello stesso luogo), lavorano tutti per conto loro, da soli. L'esecuzione delle riparazioni viene dunque

²² (Mel, 6.05.11).

svolta generalmente in solitudine, anche se non è inusuale imbattersi in aiutanti più o meno improvvisati che collaborano con il meccanico.

Nel caso di Mel, c'è la figura di Ben che spesso lo affianca nelle riparazioni e trascorre il tempo con lui. Ben è un vicino di casa e amico di Mel, ha una sessantina d'anni e vive arrotondando la pensione vendendo chincaglierie ai mercati dell'usato. La meccanica è anche una sua passione²³ e trascorre volentieri del tempo con l'amico, resta al suo fianco durante le riparazioni, lo accompagna nelle trasferte, si prodiga in consigli e aiuti. La loro collaborazione è di natura relazionale e non commerciale: Mel è il meccanico ed è lui che lavora e che viene pagato per questo, Ben trascorre il tempo e collabora per passione. La presenza di aiutanti più o meno occasionali accanto ai meccanici di strada non è un'eccezione: Daimou per esempio condivide alcune riparazioni con Paul che abita nella stessa casa e ha lavorato in passato come meccanico. Guy e Zine, invece, lavorano in completa autonomia. Tuttavia, anche nel loro caso ho potuto confrontarmi con forme di collaborazione cooperativa con i clienti. Non è inusuale infatti che essi chiedano ai clienti di svolgere semplici operazioni per facilitare o velocizzare la riparazione.

Questa collaborazione con gli altri è spesso necessaria al meccanico, quando si trova a dover affrontare operazioni gravose per le quali diviene molto prezioso disporre di un aiuto. Nel lavoro quotidiano di un meccanico vi sono diverse operazioni che risultano complicate da svolgere in solitudine, con il solo ausilio delle mani: riuscire a spingere dei pezzi in modo da aprire la strada alla chiave che deve svitarne uno, far combaciare delle estremità per ripristinare dei pezzi allentati, riuscire ad ascoltare il motore mentre "sale di giri". Inoltre vi è un insieme di operazioni che vengono notevolmente velocizzate dalla coordinazione tra meccanico e un aiutante, ad esempio le varie operazioni di verifica delle luci o le operazioni che richiedono l'accensione e mantenimento in moto (e accelerazione) del motore o la verifica del corretto funzionamento di freni e freno-motore.

Le condizioni nelle quali viene riparata un'auto in strada sono dunque limitanti per il meccanico, che è sprovvisto di una serie di strumenti e strutture che tipicamente si ritrovano nelle officine. Questa limitazione impone ai meccanici una condizione di difficoltà a cui essi devono rimediare. In strada i meccanici realizzano ugualmente le riparazioni, ma ci riescono grazie allo sviluppo di metodi alternativi e all'affinarsi di una competenza tale da sopperire alla mancanza di dotazione tecnica adeguata. La meccanica di strada persegue il medesimo obiettivo dei garagisti, cioè riparare i guasti, ma ha una propria peculiarità facendo emergere

²³ Nel presentarmelo Nora, che ha fatto da intermediaria con Mel, mi ha indicato Ben come un "filosofo" della riparazione che amava trascorrere le sue giornate accanto a Mel per aiutarlo e discutere sul funzionamento dei veicoli.

due “stili” di meccanica che si diversificano proprio nell’articolata dimensione del servizio al cliente.

Le officine hanno degli standard di servizio e offrono una garanzia legale circa la correttezza della riparazione. Analogamente, si occupano di recuperare i pezzi di ricambio nuovi e originali. Inoltre, le officine garantiscono il corretto funzionamento globale del veicolo e intervengono allo scopo di ripristinare le condizioni originali dell’auto. Queste attività (per come si è evidenziato nel corso della mia osservazione nei garage di quartiere), portano le officine a svolgere anche riparazioni non espressamente domandate dal cliente perché giudicate necessarie per non pregiudicare il corretto funzionamento e la sicurezza del veicolo.

I meccanici di strada, sia per rispondere alle domande dei clienti che per via delle proprie limitate disponibilità di strumentazione, si prestano volentieri a riparazioni non ortodosse, che mirano a prolungare la vita dell’auto o riparare degli elementi senza dover per forza cambiare costose componenti. Alcuni esempi di questa pratica sono la pinzettatura di un paraurti squarciato, la saldatura di un tubo di scappamento forato, il fissaggio con lo scotch del condotto del tubo di raffreddamento del motore. In tutti questi casi la riparazione si è svolta in maniera non conforme agli standard: piantando dei chiodi ad espansione, oppure utilizzando un saldatore o lo scotch per mantenere il pezzo ed evitare di cambiarlo.

Questa pratica influenza la distinzione nel servizio di riparazione tra garagisti e meccanici di strada, e fa sì che per alcuni clienti il servizio svolto in strada venga considerato più appetibile, come racconta Didier:

“De toute façon, les garagistes ont une si mauvaise réputation que... Et ce n’est pas forcément plus risqué, parce que si le mec se met à bosser à côté de toi... Dans un garage, tu déposes la bagnole et après tu ne sais jamais ce qu’ils ont fait ou pas comme travaux. On dit qu’il y a quand même ce côté plus sûr dans la mesure où on est dans une dimension de « débrouille », c’est-à-dire qu’on ne va pas changer dix milles pièces pour rien. Il y a donc plus un côté d’arrangement... Dans un garage, tu ne sais jamais comment ta voiture va sortir, quand et combien ça va coûter.”²⁴ (Didier, 20.04.11)

Didier è un ragazzo della zona che vive di lavori saltuari, ha un furgone di seconda mano e si rivolge da tempo ai meccanici di strada. In queste frasi sottolinea le differenze che ritiene salienti tra i meccanici di strada e quelli delle officine: il prezzo è stabilito prima e non

²⁴ “In ogni caso i garagisti hanno così una cattiva reputazione che... e non è per forza più rischioso, perché se il tipo si mette a lavorare accanto a te...in un’officina tu consegna l’auto e dopo non sai mai cosa è stato fatto o no come lavoro. Si dice anche che c’è un lato addirittura più sicuro nella misura in cui si lavora “alla buona” che vuol dire che non è che si devono cambiare dieci mila pezzi per niente..., c’è una dimensione in cui ti metti d’accordo, in un’officina non sai mai come, quando e quanto ti è costata la tua auto”.

dipende da pezzi sostituiti senza un'esplicita richiesta, le tempistiche sono spesso più rapide in quanto le riparazioni, una volta concordate con il meccanico, vengono svolte il prima possibile. Inoltre, vi è una sorta di garanzia nel vedere direttamente la persona svolgere il lavoro davanti ai propri occhi.

Nelle sue parole risalta la peculiarità degli interventi dei meccanici di strada, che tendono a limitarsi a risolvere la questione precisa per cui viene sollecitato l'intervento. Le officine sono criticate per la loro distanza dal cliente, per il fatto che svolgono autonomamente delle operazioni non richieste e per non offrire la certezza delle spese e nelle tempistiche.

Da questa testimonianza emerge la volontà del cliente di rivolgersi a qualcuno proprio perché può realizzare un intervento arrangiato "alla buona", rispondendo in maniera puntuale e senza ulteriori oneri economici alle necessità immediate del veicolo. È in questo quadro che emergono la peculiarità e le potenzialità che possono essere offerte da un meccanico di strada che pratica uno stile di riparazione ispirato dall'arte di arrangiarsi. Questa maniera di concepire il proprio lavoro, senza cioè pretendere di offrire esattamente le stesse condizioni di un'officina, consente ai meccanici di proporsi come un punto di riferimento in grado di fornire delle risposte ad un certo tipo di clientela, alla ricerca di un servizio che risponda alle proprie necessità nonostante la sua natura a tratti "improvvisata".

Il prezzo delle riparazioni è pattuito prima dell'inizio del lavoro attraverso il calcolo del costo stimato che il meccanico presenta al cliente. Questo deve essere preventivamente calcolato con cura per offrire del guadagno giudicato sufficiente al meccanico di strada. La formulazione dei prezzi da proporre ai clienti è guidata dall'esperienza e dalla possibilità di prevedere le tempistiche di lavoro. Ciò può essere fatto considerando le disponibilità di attrezzi e la difficoltà della riparazione.

Il parametro base a cui i meccanici, delle officine ma anche in strada, fanno riferimento è il "tempo costruttori", ovvero l'unità di tempo che il costruttore segnala come appropriata per la sostituzione di un pezzo. Questo parametro temporale vale per le operazioni di sostituzione dei pezzi e ha come riferimento le condizioni e le disponibilità tecniche delle officine. Tuttavia, si pone come un parametro di riferimento anche per i meccanici di strada, sia nel calcolo dei prezzi sia come confronto per evitare di svolgere un'attività con tempi e sforzi tali da non essere conveniente. Guy spiega questa questione parlando di come si organizza facendo un esplicito riferimento al tempo necessario per concludere una riparazione: "(...) donc si je fais tel boulot en 8 heures c'est mon problème, si je mets le « temps atelier » je suis bien, si je mets encore moins suis très bien et voilà je bouge pas par rapport à ça²⁵" (18.05.11). Il "tempo

²⁵ "Se faccio un certo lavoro in otto ore è un mio problema, se ci metto il tempo "atelier" (*quello dei*

atelier” è quello “costruttori” definito in precedenza, e che viene usato come parametro per i garagisti ufficiali, in modo che non ci siano concorrenze o equivoci sui tempi di una certa operazione²⁶. L’applicazione del parametro “tempo costruttore” significa che, per calcolare il prezzo di un’operazione, il meccanico utilizza le indicazioni fornite dai produttori di ricambi e corrispondenti alla quantità di tempo che loro attribuiscono al cambio di un certo pezzo. In questo modo, nel mercato delle riparazioni non c’è concorrenza su quanto tempo si debba impiegare per un cambio di un elemento; il *timing* di riferimento infatti viene fissato dal costruttore del pezzo, la differenza di prezzo di una medesima operazione è così conseguenza della tariffa oraria del lavoro del meccanico.

Il tempo si configura come il parametro fondamentale da prendere in conto per formulare i prezzi delle riparazioni. Tuttavia, ciò che i meccanici fanno è di formulare una sorta di *tempo ideale* che corrisponde ad una certa operazione. Si tratta del tempo che si dovrebbe impiegare per svolgere senza troppi imprevisti una riparazione di un certo tipo. Ciò viene stabilito sulla base delle passate esperienze in interventi analoghi e mantenendo un confronto con le tempistiche dei garage ufficiali. Il tempo è considerato come “ideale” perché, date le condizioni in cui agiscono i meccanici di strada, è assai arduo che vi siano dei tempi standard: ogni veicolo e ogni riparazione hanno una propria “storia”.

Una profonda differenza tra i meccanici di strada e le officine è legata alla retribuzione oraria. Il costo della manodopera nelle officine di quartiere oscilla tra 45 e 65 euro per salire vertiginosamente fino ai 120 euro per un’ora di lavoro presso una concessionaria di una grande marca. I meccanici di strada invece calcolano per loro una quota oraria sensibilmente più bassa: Mel guadagna tra i 10 e i 15 euro all’ora più o meno come Zine (che talvolta calcola però anche 20 euro), Daimou attorno ai 10 euro (facendo addirittura delle offerte in caso di lavori lunghi pur di avere opportunità). Guy, invece, ha maturato un’esperienza tale da cercare di proporre dei forfait corrispondenti alle varie operazioni più comuni.

La mancanza di strumentazione dei meccanici di strada è uno dei limiti principali della loro attività e li costringe a svolgere varie operazioni adattando gli attrezzi disponibili e spendendo maggior tempo e, soprattutto, fatica. Un esempio di questa situazione è il cambio delle ganasce dei freni posteriori, un’operazione di routine per un’officina, dove viene realizzata in poco tempo grazie agli strumenti ad aria compressa. In strada tale operazione risulta lunga e faticosa, come racconta Mel: “Sai il cambio freni nelle ruote posteriori è complesso,

garage nda) va bene, se ci metto ancora meno va molto bene, ecco mi organizzo in relazione a questo”.

²⁶ Come ho potuto confermare con la presenza nelle officine il calcolo delle ore di lavoro non è dato dal tempo *effettivamente* impiegato ma dalla somma dei “tempi costruttori” delle operazioni effettuate.

bisogna far fare al pistone dei giri completi, una volta lo facevo a mano col cacciavite ci mettevo anche due ore per una ruota non era possibile, ci si mette molto poco invece con la macchina...” (Mel, 11.02.12).

Questa sostituzione illustra un caso di profonda distanza tra il tempo di una riparazione in officina rispetto a quello in strada dove, oltre al tempo, è considerevole anche la fatica di svolgere “a mano” l’operazione. Emerge inoltre come la sola presenza di un attrezzo specifico consenta di migliorare sensibilmente la situazione.

La mancanza di attrezzi obbliga ad un uso estensivo della forza fisica per accompagnare svariate operazioni e questo comporta a livello corporale uno sforzo considerevole soprattutto alle articolazioni e alla schiena. Nel corso delle giornate passate con i meccanici questa fatica corporale è emersa costantemente: lamenti o esclamazioni di dolore hanno infatti accompagnato in diverse occasioni la mia presenza accanto ai meccanici. Analogamente, attraverso le attività che ho svolto, ho potuto “assaggiare” le conseguenze dello sforzo, in parte date dall’uso intensivo di braccia, polso e mani, ma anche per la mancanza di abitudine a restare in piedi fermo per parecchie ore. I meccanici stessi sono coinvolti pienamente dalle conseguenze della fatica, in particolare Mel ha dei problemi di schiena, che condivide con Guy, situazione che li disturba in maniera particolare durante l’inverno.

Una delle fonti di disturbo per il corpo è la posizione di lavoro nella quale si trascorrono molte ore. I meccanici di strada devono lavorare stando spesso sdraiati sotto le auto senza i ponti elevatori che consentono di lavorare in piedi e, nei casi da me conosciuti, senza i carrellini professionali²⁷ da far glissare sotto le auto e sui quali appoggiare la schiena. Si sdraiano dunque sull’asfalto e talvolta stendono a parziale protezione dei cartoni (Daimou), una stuoia (Guy) o si fanno bastare la tuta da lavoro (come fanno Mel e Zine). Tale posizione risulta particolarmente inadatta a rendere meno gravosi certi gesti come la tensione del braccio per fissare o per allentare, così come imprimere della forza con il polso risulta ancora più difficoltoso. Il vento gelido, l’umidità e il freddo, così come la minaccia costante di pioggia dietro le pesanti nuvole grigie tipiche del tempo parigino sono elementi che incombono sul lavoro quotidiano dei meccanici di strada. Questo lavoro comporta l’impegno in attività manuali che possono essere qualificate come potenzialmente usuranti per il corpo, soprattutto quando vengono svolte in condizioni di esercizio e sicurezza assai limitate. La questione del rischio e della sicurezza sul lavoro dei meccanici di strada verrà tuttavia trattata in seguito (*cf.* par. 6.3.).

²⁷ Si tratta di una sorta di barella con ruote molto basse su cui si appoggia la schiena e con cui ci si può muovere rapidamente sotto un’auto. Sono d’acciaio e talvolta hanno delle imbottiture. Li ho visti in tutti e tre i garage di quartiere dove ho svolto le osservazioni.

In questo paragrafo si è scelto di sottolineare alcuni elementi legati alla dimensione più esecutiva delle riparazioni svolte dai meccanici di strada. Si è visto come la dotazione di attrezzi sia indispensabile per consentire la realizzazione delle riparazioni che possono essere distinte in diversi tipi a seconda degli interventi che richiedono. Le varie riparazioni vengono generalmente svolte in solitudine, anche se non è inusuale la presenza di assistenti più o meno occasionali. In particolare, emerge come peculiare la presenza del cliente alle operazioni di riparazione, in una posizione non meramente d'osservatore ma, comunemente, di aiutante occasionale ed interlocutore del meccanico per ricevere consigli od esprimere dubbi e/o domande specifiche.

La relazione tra meccanico e cliente è alla base delle varie negoziazioni che comportano la formulazione del prezzo dell'intervento. Inoltre, questa relazione emerge come cruciale nella definizione delle richieste del cliente al meccanico e per stabilire la natura delle operazioni da svolgere. Le riparazioni in strada hanno delle caratteristiche peculiari e sono spesso effettuate in condizioni limitanti e offrendo così un risultato "alla buona", che risponde però a precise necessità dei clienti. Queste condizioni precarie di lavoro sono tuttavia impattanti anche sulle condizioni di sicurezza e salute dei meccanici, che sono maggiormente esposti ad una penibilità nel lavoro e a situazioni di maggior rischio rispetto a coloro che lavorano nelle officine.

5.3. Il processo complessivo di una riparazione

L'obiettivo di questo paragrafo è di presentare e descrivere le differenti tappe che insieme consentono la realizzazione di una riparazione. Si intende tuttavia esplicitare i vari momenti del lavoro sottolineando anche quelle fasi nel processo di riparazione che oltrepassano la dimensione esecutiva del lavoro già considerata. Il processo che porta alla realizzazione di una riparazione è quello che consente al meccanico di ricevere, svolgere e vedere retribuiti dei lavori; prende avvio nel momento in cui vi è il primo contatto tra cliente e meccanico, per arrivare fino a quando il veicolo riparato viene restituito al conducente e il pagamento ha avuto luogo. Per schematizzare le varie fasi del processo ecco una tabella riassuntiva:

Fasi della riparazione	Azioni
Presenza di contatto	Descrizione problema, fissare un appuntamento
Indagine preliminare	Valutazione problema, disponibilità, costo
Preparazione	Recupero attrezzi, ricambi, appuntamento
Consegna ed esecuzione	Tempistiche, svolgimento, imprevisti
Restituzione	Verifiche, commenti e proposte, pagamento

Tabella 5.3. Fasi della riparazione e azioni peculiari

L'inizio del processo di riparazione avviene nel momento in cui il cliente si rivolge al meccanico per ingaggiarlo a svolgere una certa operazione. Questo contatto preliminare viene effettuato spesso anche per telefono dai potenziali clienti che già conoscono il meccanico o che, il più delle volte, si rivolgono a lui tramite un intermediario comune²⁸. Nel corso della telefonata il meccanico cerca di identificare il proprio interlocutore e capire l'entità del problema e, soprattutto, se ha la possibilità di risolverlo e/o se il lavoro da compiere può essere appetibile. Comprendere rapidamente queste informazioni non è facile, poiché spesso la competenza del cliente in fatto di motori è limitata e ciò vale a maggior ragione quando si tratta di trovare e diagnosticare un problema. Tale situazione è comune quando una persona si accorge di un rumore o un funzionamento anormale del proprio veicolo senza avere una consapevolezza esperta di che tipo di problema si tratta. Questa fase attiva una trasmissione di informazioni tra aspirante cliente e meccanico basata sulla restituzione dei rumori uditi che vengono interpretati e riprodotti attraverso suoni (più o meno) onomatopeici o descrizioni delle sensazioni provate stando alla guida. Questa comunicazione è importante per il meccanico che deve capire se il problema è facilmente individuabile e dunque se la pianificazione della riparazione non richieda dell'ulteriore e approfondita ricerca. Nella meccanica automobile uno degli aspetti che risulta particolarmente complesso è l'identificazione di un problema a partire da un segnale di malfunzionamento (il cosiddetto "rumore sospetto") che però non pregiudica nell'immediato il funzionamento complessivo del veicolo.

Per giungere alla comprensione dell'origine del problema bisogna spesso ricorrere ad operazioni di diagnostica. Per svolgere questi compiti, il meccanico di strada è limitato dalla

²⁸ I meccanici che ho incontrato non pubblicizzano il proprio numero di telefono con volantini o altri tipi di comunicazione. Quando rispondono ad una telefonata per lavoro cercano di identificare l'interlocutore per le precedenti esperienze o tramite il contatto che ha "passato" il numero. Mel e Guy chiedono ai propri clienti la cortesia di domandare a loro prima di trasmettere a terzi il proprio numero di telefono. Per questa ragione con Mel ho fatto personalmente da tramite per altri conoscenti non divulgando il suo numero se non dopo il suo esplicito consenso e dopo aver domandato se gli interessava uno specifico intervento di riparazione.

sua scarsa dotazione elettronica che non gli permette (o gli permette solo in maniera superficiale) di avere accesso all'insieme di informazioni disponibili a partire dall'analisi dei dati informatici presenti nei veicoli e la cui lettura è consentita dalle "valigie elettroniche". In strada, le risorse a disposizione dei meccanici sono dunque alimentate prevalentemente dall'esperienza di passate riparazioni e dalla conoscenza dei vari modelli di un veicolo (e dei suoi guasti più frequenti), così come dal ricorso all'intuito per indovinare possibili scenari a partire dalle informazioni disponibili.

Durante il contatto preliminare, il meccanico deve rapidamente provare a capire se ha a disposizione gli strumenti sufficienti per riparare il guasto e se il lavoro può interessargli. L'interesse per gli ingaggi dipende dal rapporto sforzo-benefici e dalle sue urgenze di lavorare e ricevere compensi. Queste valutazioni sono sempre presenti nel lavoro di meccanico di strada e una delle qualità diviene quella di segnalare e giustificare il prima possibile l'eventuale rifiuto di un ingaggio per evitare di rovinare il rapporto con il cliente o di compiere degli sforzi preliminari senza ricevere nulla in cambio.

La mancanza di un luogo fisso, di pubblicità e di continuità lavorativa, infatti, portano il meccanico ad avere particolare attenzione verso i propri clienti (con cui spesso ha stabilito un rapporto) e a cercare di evitare di rifiutare lavori per non perdere clienti (e/o altre persone che possono giungere a lui tramite il passaparola). La sua attività inoltre non è quotidiana o con precisi giorni di svolgimento, dipende dalle disponibilità e necessità, accade ad esempio che in alcuni periodi si scelga di lavorare meno per dedicarsi ad altro: riposo, famiglia od occasioni di altri lavori. La natura informale dell'attività lavorativa svolta in strada comporta un'incertezza permanente sulla continuità del lavoro, vi sono momenti in cui le riparazioni scarseggiano e i clienti non sono frequenti, mentre in altre occasioni la concentrazione è maggiore, anche oltre le possibilità del meccanico. Un esempio di questo ritmo sincopato, fatto di momenti di affluenza di clienti e con cospicui carichi di lavoro, alternati da altri di rarefazione della clientela viene dalle parole di Guy:

“Je n'ai pas forcément des véhicules tous les jours, parfois (*le suivant*) c'est programmé le lendemain, parfois trois jours après. Je ne prends jamais plusieurs choses en même temps parce que je n'ai pas de possibilités de stockage. (...) S'il y a des gens qui t'appellent tout le temps pour les voitures, après, si tu t'arrêtes un peu, au bout d'un moment, les gens vont aussi arrêter de t'appeler...Et donc, quand tu commences à nouveau ça demande un peu de temps avant qu'ils recommencent à t'appeler.”²⁹

²⁹ “Non ho sempre dei veicoli tutti i giorni, talvolta (*il seguente*) è programmato per l'indomani, talvolta per tre giorni dopo, non prendo mai diverse cose allo stesso tempo perché non ho possibilità di stoccaggio. (...) Se c'è gente che ti chiama sempre per riparare le auto, se ti fermi un attimo, dopo qualche tempo anche loro smettono di chiamarti e dunque quando tu ricominci ci si mette del tempo prima di ricevere delle chiamate”.

(Guy 18.05.11)

Lavorare secondo le condizioni proprie dell'economia informale fa emergere la problematica legata alla continuità dell'attività: se si "esce dal giro" anche per breve tempo, rifiutando lavori o riducendo il proprio impegno bisogna calcolare che non si potrà riprendere immediatamente con il ritmo precedente, ma bisognerà attendere che, nuovamente, le persone sappiano e si rivolgano al meccanico. Inoltre la continuità lavorativa è ostacolata dall'impossibilità di accumulare veicoli ed esser dunque costretti a svolgere i lavori uno per volta, dovendo programmare l'arrivo dei veicoli in maniera coordinata alle riparazioni effettuate.

Per gestire la propria clientela i meccanici di strada ricorrono spesso e volentieri alla tecnica dello spostamento degli appuntamenti: cercano di accettare il più possibile le richieste di chi si rivolge loro, "spalmandole" se mai nei giorni e nella settimana successiva e, in caso di problemi o sovraccarico, rinviandolo ad altra data. Quest'approccio consente loro di evitare di rifiutare clienti e di "aggiustare" *in itinere* il ritmo delle riparazioni a seconda della cadenza di lavoro e degli imprevisti da affrontare. Tuttavia, i meccanici cercano di identificare il prima possibile il problema del veicolo poiché vi sono certi tipi di riparazione che essi non sono in grado di svolgere (o non vogliono compiere). In particolare, essi prestano maggiore cautela nel corso dei primi contatti con un nuovo cliente, in cui la situazione relazionale e fiduciaria deve essere ancora stabilita. Generalmente, in questo caso entrambe le parti tendono a cominciare con un lavoro di modesta entità per eventualmente evolvere in seguito con operazioni più elaborate. Mel mi ha raccontato di una volta, "almeno dieci anni fa" per riprendere le sue parole, in cui ha accettato un cambio di motore (un lavoro molto impegnativo) da una persona che era venuta a contattarlo per la prima volta. Terminata la riparazione, il cliente è arrivato a ritirare l'auto e una volta nell'abitacolo è sfrecciato via senza pagare. Lo smacco è servito da lezione a Mel per evitare, da allora, di impegnarsi in lavori particolarmente onerosi senza aver elementi a sostegno della fiducia nel proprio cliente. Per Mel, l'ideale per "conoscere" un nuovo cliente è di effettuare dei lavori di manutenzione ordinaria (cambio freni e filtri), ad esempio quelli prima di un controllo tecnico che gli consentono di poter mettere in mostra le sue qualità e la sua affidabilità, senza per questo dover impegnarsi in giornate intere di lavoro.

Per il meccanico vi sono delle riparazioni che sono più redditizie e altre meno: i lavori che richiedono di cambiare il motore intero o dei sistemi (come la trasmissione e il cambio o la distribuzione e pompa dell'acqua) sono lunghi e retribuiti con somme consistenti, mentre altre operazioni lo sono in maniera minore.

L'aspetto dell'organizzazione delle riparazioni è cruciale, un meccanico di strada deve riuscire ad anticipare e mantenere sotto controllo il flusso di auto evitando di accumulare troppi veicoli attorno al suo luogo di lavoro (dei quali è in qualche modo responsabile rispetto al rischio di furti o danneggiamenti). Tali limitazioni comportano una preferenza per i lavori articolati o strutturali che, grazie ai contatti preliminari, possono essere pianificati e anticipati permettendo così al meccanico di “sistemare una giornata”. Con questa espressione si indica una giornata di lavoro nella quale si ha già fissato un lavoro che la occuperà potendo così contare sulla sua retribuzione. Ad esempio, Guy afferma di preferire le riparazioni strutturali a quelle “piccole”, poiché queste ultime lo occupano a livello di tempo ed organizzazione per una riparazione per la quale non può chiedere molti soldi:

“Maintenant je fais déjà pratiquement que de gros boulots, donc je change de moteurs, de joints de coulisse... comme ça mon billet à la fin c'est un peu important et avec beaucoup heures de travail.”³⁰ (Guy, 18.05.11)

Analogamente, Mel preferisce effettuare delle revisioni piuttosto che piccole riparazioni, sia per il maggiore guadagno economico, ma anche perché meno complesse e faticose rispetto alle riparazioni strutturali.

Nel corso del primo contatto con il cliente per una riparazione, il meccanico deve dunque passare in rassegna diversi aspetti prima di accettare l'incarico, offrendo poi la propria disponibilità e fissando un appuntamento per far arrivare il veicolo sul luogo di lavoro.

La seconda fase si caratterizza da un'indagine preliminare del veicolo per capire il problema, confermare le ipotesi emerse durante il primo contatto e valutare l'entità del guasto e degli interventi necessari. Per il meccanico è importante vedere direttamente e saggiare con mano le condizioni specifiche del veicolo, per confermare la necessità di specifici interventi e per suggerire le operazioni da svolgere, la loro fattibilità e il loro prezzo. In questo caso, infatti, avviene una sorta di perizia sul veicolo e, se il guasto non è chiaramente definito e individuato, si devono svolgere ulteriori indagini. Il conducente ha così la possibilità di mostrare e “far sentire” le anomalie del motore o un rumore sospetto, così come il meccanico ha margini per rendersi conto dello stato dell'auto. In genere queste attività vengono svolte rapidamente, per finalizzare una data per la riparazione e per fissare un prezzo. In questi momenti emerge l'importanza dell'esperienza sensoriale e l'udito gioca un ruolo cruciale: bisogna sentire il motore, ascoltarne la melodia per scorgere eventuali stonature o percepire i rumori anomali. Queste operazioni hanno l'obiettivo di accumulare il maggior numero di

³⁰ “Adesso già faccio praticamente solo dei grossi lavori, quindi cambio i motori, o le guarnizioni della testata... così la mia paga a fine del lavoro è più importante con più ore di lavoro”.

indizi e indicazioni possibili sul problema fornendo una base informativa fondamentale per pianificare l'intervento di riparazione.

La fase di preparazione comincia una volta stabiliti gli interventi da compiere, quando si passa a verificare la disponibilità degli attrezzi, valutando se la dotazione è sufficiente o si deve ricorrere a dei prestiti o favori. Per ciò che concerne i pezzi di ricambio, i meccanici di strada consentono ai clienti di procurarseli, diversamente dalle officine, oppure se ne occupano direttamente (generalmente guadagnando una commissione³¹) acquistandoli o andando a cercare presso gli sfasciacarrozze. Una volta stabilito il prezzo, la riparazione può cominciare, alle volte immediatamente, altrimenti viene fissato un appuntamento. Tra i clienti vi sono coloro che contattano il meccanico con anticipo per pianificare una riparazione nel periodo seguente a partire da un problema individuato ma che non impedisce il funzionamento dell'auto; altri invece hanno una necessità immediata e l'auto "ferma" e domandano dunque un intervento rapido. Analogamente, il meccanico ha dei periodi nei quali i clienti scarseggiano ed è immediatamente disponibile e altri in cui è già occupato sia con la meccanica che con altre questioni personali che gli impediscono di dedicare molto tempo alle riparazioni. L'appuntamento dovrà prendere in conto le reciproche necessità e disponibilità per poter svolgere il lavoro. La verifica della disponibilità degli attrezzi necessari alla riparazione comporta anche di dover capire se dover rivolgersi a qualcuno dei propri contatti per recuperare strumenti particolari o dover chiedere un favore a qualcuno.

La fase seguente è quella della consegna dell'auto e dell'esecuzione della riparazione e indica i momenti in cui il cliente affida la vettura al meccanico che, dopo aver esplicitato le tempistiche previste, comincia a lavorare sul veicolo. Nel corso di questa fase è tutt'altro che insolito il sopravvenire di imprevisti o contrattempi che rendono più complessa la riparazione per problemi legati all'esecuzione delle operazioni o riguardanti i pezzi di ricambio. Il momento della consegna dell'auto sancisce anche un accordo reciproco basato sulla fiducia: il cliente si fida delle competenze e della serietà del meccanico, che si aspetta di non ricevere brutte sorprese nei pagamenti o rimostranze inutili. Inoltre, viene prestata attenzione particolare alle auto di recente acquisizione o in procinto di essere cedute per non ritrovarsi in situazioni problematiche: Mel (ad esempio) mi ha raccontato di una volta in cui gli era stata affidata un'auto da un conoscente di un cliente che aveva poi scoperto essere stata rubata (preoccupandosi così per averla custodita sotto casa senza sapere minimamente i rischi a cui andava incontro).

³¹ Nel caso di Mel la commissione non penalizza il cliente in quanto grazie ai suoi rapporti con il fornitore riesce ad avere i pezzi a prezzi scontati. In questo modo la differenza con il prezzo "reale" diviene la sua parte.

La fase conclusiva concerne il momento di restituzione del veicolo e coincide con il momento del pagamento, dopo che si è provveduto alla verifica dell'esecuzione del lavoro. Il cliente può notare il lavoro fatto ed avere un rendiconto delle spese e delle operazioni svolte. Nel corso di questa fase, inoltre, avvengono diverse trattative rispetto ad eventuali ulteriori riparazioni da pianificare (ad esempio le revisioni). Anche il meccanico approfitta di questi momenti per suggerire delle iniziative da intraprendere, a seconda delle valutazioni che ha maturato durante la riparazione. Uno degli obiettivi del meccanico di strada è stabilire dei rapporti con i clienti in modo da fidelizzarli, mettendo a frutto i vantaggi di conoscere già l'auto e di ricevere ciclicamente del lavoro.

Nel corso della presentazione delle varie tappe di una riparazione si può notare come la conoscenza sensoriale e l'esperienza del meccanico siano cruciali per ricavare delle informazioni necessarie alla riparazione e pianificarne l'organizzazione. Il ricorso agli strumenti avviene solo in un secondo momento, quando si ha un'idea di massima di come procedere. Inoltre, per ovviare alle limitazioni tecniche, i meccanici di strada sono soliti rivolgersi a conoscenti che a vario titolo possono fornirgli gli attrezzi che risultano necessari per svolgere la riparazione.

Questa rapida panoramica circa le tappe di una riparazione consente ora di soffermarsi su alcuni aspetti peculiari dello svolgimento del lavoro in strada. In particolare, intendo concentrarmi sulle svariate forme di relazioni sociali alla base del quotidiano esercizio del lavoro dei meccanici e che appaiono come una risorsa fondamentale che consente di risolvere i molteplici imprevisti dell'attività.

5.4. La dimensione relazionale delle riparazioni

Nel corso della descrizione dei vari passaggi che permettono la realizzazione delle riparazioni si è a più riprese fatto riferimento al ruolo delle relazioni di conoscenza e fiducia e di come queste siano risorse fondamentali per l'esercizio del mestiere in strada. La dimensione relazionale che influenza l'attività lavorativa si evidenzia nei rapporti che il meccanico intrattiene con differenti attori che vanno a costituire la rete di contatti di cui è dotato. Questo capitale sociale e relazionale (Bourdieu, 1980a) riveste un ruolo insostituibile per la continuità lavorativa del meccanico.

In apertura di capitolo ho illustrato come i vicini di casa consentano, grazie alla loro (indiretta) complicità, a creare delle condizioni tali affinché il meccanico possa continuare

l'esercizio delle riparazioni. Vi sono in ogni caso altre figure fondamentali che compongono l'orizzonte relazionale e lavorativo dei meccanici: i clienti e i fornitori che possono divenire della sorta di collaboratori a vario titolo nei processi di riparazione.

La figura del cliente permette l'esercizio del mestiere di meccanico poiché fornisce il denaro che ricompensa la prestazione. Il rapporto con i clienti consente di stabilire dei legami che, attraverso il passaparola, consentono di allargarne la cerchia. La possibilità di rivolgersi ai servizi dei meccanici di strada risulta un'opportunità per coloro che cercano di limitare le spese di manutenzione del proprio veicolo; soggetti che non ritengono necessario disporre di un'auto in perfetto stato e che utilizzano dei modelli piuttosto vecchi o che hanno già percorso molta strada. I clienti dei meccanici di strada non sono un insieme omogeneo, provengono da situazioni diverse e sono disponibili ad accettare che le riparazioni del proprio veicolo avvengano nelle condizioni limitanti della strada. La collocazione territoriale dei meccanici rispecchia generalmente quella dei loro clienti, che nella più parte dei casi provengono dagli stessi quartieri di residenza o in cui lavorano i meccanici di strada. Questi quartieri popolari concentrano molti abitanti, spesso di reddito modesto ed è qui possibile riscontrare una maggiore disponibilità a rivolgersi a forme di lavoro irregolare, soprattutto se si tratta di conoscenti o vicini di casa (*cf.* par. 3.2.). In queste zone è comune notare la presenza di molti veicoli piuttosto vecchi, in condizioni mediocri, con tracce evidenti di incidenti e della ruggine a marcare la carrozzeria. In questo contesto risulta così comprensibile il ricorso a soluzioni volte a limitare le spese mantenendo in stato di marcia il proprio veicolo, prestando maggiore importanza alla finalità del mezzo di locomozione rispetto al suo aspetto esteriore.

I clienti che si rivolgono ai meccanici di strada lo fanno perché attratti dai prezzi particolarmente convenienti e dopo aver avviato dei contatti diretti con qualcuno di loro. In genere è il passaparola lo strumento che permette la circolazione di avvisi, disponibilità e pareri sulle riparazioni meccaniche. Inoltre, il luogo di lavoro e la visibilità delle operazioni consentono ai vicini di approcciarsi in maniera più semplice ai meccanici. I vicini di casa costituiscono dunque una delle comunità più sollecitate a divenire clienti, come lo dimostra il caso di Mel.

Un discorso analogo può essere fatto per coloro che hanno dei rapporti di conoscenza diretta con il meccanico anche in contesti sociali distinti. Ad esempio, tra le persone che si rivolgono più comunemente a Daimou, si incontrano i suoi amici e quelli dei suoi coinquilini con i loro rispettivi conoscenti. Sono dunque le relazioni di conoscenza e la condivisione di qualche ambito sociale comune a costituire la fonte principale dei contatti tra il meccanico e i clienti. Ciò si conferma nel caso dei clienti della casa-officina che appartenevano per la quasi totalità

a persone facenti parte della comunità maliana. Analogamente, il caso di Camara³², un meccanico che ha eletto a suo atelier un parcheggio seminascosto accanto ad un affollato foyer di lavoratori migranti, evidenzia l'importanza di lavorare al servizio di una specifica comunità: i residenti del foyer e i loro conoscenti compongono infatti gran parte della sua clientela.

Le relazioni di conoscenza con i clienti sono un elemento importante per l'instaurarsi di un rapporto di fiducia che possa garantire entrambe le parti. La dimensione relazionale riveste un'importanza notevole, poiché entrambe le parti sono prive di garanzie (legali e prescrittive) sulla correttezza del suo svolgimento. La fiducia reciproca è il collante indispensabile che permette lo svolgimento della riparazione ed è la sola forma di garanzia a disposizione tra cliente e meccanico. Il ruolo della fiducia è cruciale per entrambe le parti: il cliente deve fidarsi di lasciare la propria auto a qualcun'altro, di avere la certezza di ricevere una riparazione il più possibile "corretta" e un trattamento economico equo. Il meccanico, da parte sua, deve fidarsi di ricevere un'auto che gli viene portata e lasciata spesso davanti a casa, di essere pagato a riparazione avvenuta, di non ricevere brutte sorprese con clienti che "abbandonano" il veicolo senza rifarsi vivi, di anticipare delle spese per acquistare pezzi³³.

Le fonti relazionali forniscono dunque i canali attraverso i quali circolano le informazioni sui vari meccanici, e sono anche una risorsa che consente di ridurre l'incertezza di meccanici e clienti sul servizio di riparazione. La scelta di un meccanico viene effettuata dopo aver ascoltato il buon giudizio dei conoscenti che l'hanno già sperimentato e verificato la sua correttezza. Nell'accettare i clienti è invece valutata la credibilità e la responsabilità delle persone che rivestono il ruolo di intermediari oltre che, molto semplicemente, l'impressione ricevuta nell'incontrare l'aspirante cliente. Nel corso della collaborazione con Mel ho sperimentato questa situazione in maniera diretta, infatti, le persone che mi chiedevano informazioni o aiuto volevano essere rassicurate sulla professionalità ed esperienza del meccanico e sul buon esito di precedenti riparazioni. Mel, invece, chiedeva informazioni sull'affidabilità delle persone che presentavo, sul loro abitare nella zona e, più esplicitamente, se fossero amici o semplici conoscenti³⁴.

Tra gli aspetti peculiari della riparazione in strada vi è la possibilità da parte del cliente di assistere alla riparazione. Questo aspetto è dovuto alla specificità del lavoro nell'economia

³² La figura di Camara verrà presentata con maggiori dettagli in seguito, nel capitolo 7.

³³ La specifica questione della fiducia tra meccanico e clienti sarà trattata con maggior approfondimento nel capitolo 7.5.

³⁴ A confermare l'importanza della dimensione relazionale vi è il fatto che nelle due volte ho chiesto a Mel di intervenire sulle auto dei miei coinquilini non ha ritenuto opportuno chiedermi informazioni aggiuntive giudicando sufficiente il legame che essi avevano con me.

informale in cui le garanzie sono su base relazionale e diretta. La garanzia di ricevere un lavoro corretto è data dalla fiducia che si ripone nel meccanico di strada e dal fatto che lo si può osservare mentre lavora senza imbarazzi o problemi³⁵. La presenza del conducente del veicolo durante la riparazione garantisce entrambi sulla tempistica della riparazione. Nel caso delle riparazioni svolte immediatamente, accade che il cliente non si separi mai dalla sua auto, così il meccanico non deve preoccuparsi di custodire un veicolo fino al momento in cui può lavorarci.

La consuetudine della permanenza del cliente accanto al meccanico durante la riparazione comporta l'instaurarsi di un rapporto diretto con il meccanico, durante il quale vengono spesso affrontate le tematiche della manutenzione: il meccanico illustra le ipotesi sull'origine di un guasto e raccomanda certe precauzioni. Il servizio di riparazione non viene più svolto "a scatola chiusa" consegnando il veicolo guasto e ritirandolo sistemato; il cliente può seguire le varie fasi di riparazione, monitorando operazioni e le tempistiche di riparazione. Svolgere delle riparazioni davanti agli occhi dei clienti è anche l'occasione per insegnare e condividere delle accortezze di manutenzione rispetto al veicolo. Non di rado Mel raccomanda delle buone abitudini per non compromettere lo stato della vettura, inoltre è prodigo di consigli per le piccole riparazioni semplici che ciascuno, con un minimo di competenza, può svolgere autonomamente. Queste pratiche contribuiscono a far maturare la fiducia del cliente che ha occasione di vedere come il meccanico si interessa della prevenzione dei guasti. L'ascoltare dei consigli permette anche una sorta di responsabilizzazione del cliente nei confronti dei corretti comportamenti da assumere per la manutenzione del veicolo e questa situazione mostra come i meccanici non siano solo interessati a riparare guasti, ma anche a promuovere forme di prevenzione dei problemi, come si nota in quest'episodio:

"Mel si rivolge direttamente al proprietario della Opel: "ma quanto olio tiene il tuo motore?" Il tipo risponde che effettivamente ne ha aggiunto perché una volta ha controllato il livello dell'olio e l'ha trovato basso. Mel gli risponde deciso: "hai rischiato lo sai..., quest'auto tiene al massimo cinque litri, tu ne hai aggiunto almeno uno e mezzo, stai attento hai rischiato di rovinare il motore, non bisogna mai metterne troppo di olio, hai rischiato di combinare un pasticcio..." (Diario di campo, 21.06.11)

Il rapporto con i clienti si conforma anche a partire dalle relazioni all'origine della richiesta di servizio, i clienti non sono tutti uguali, ma vengono più o meno considerati per una serie di

³⁵ Nelle officine il pubblico non potrebbe nemmeno avvicinarsi alle zone di riparazione dei veicoli. Nelle concessionarie o nei grandi garage la parte accessibile al pubblico (uffici e accoglienza) è rigidamente separata dall'atelier di riparazione. Tale separazione non è così netta nei garage di quartiere, sia per la conformazione dello spazio, più compresso, che per le numerose relazioni di conoscenza tra clientela e meccanico che portano a condividere lo spazio di lavoro.

fattori che sono di ordine economico, ma anche relazionale. Tra i clienti dei meccanici ve ne sono molti con cui vi sono rapporti di conoscenza di lunga data e di amicizia, oppure con i quali si condivide una prossimità fisica e relazionale (ad esempio i vicini di casa). Questa prossimità relazionale e affettiva incide sulla disponibilità e influenza i prezzi. I clienti non sono dunque tutti uguali (come del resto avviene anche nelle officine), ma le differenze di prezzo traggono origine sia da motivi relazionali che più strettamente riconducibili ad una sfera economica, ad esempio nel gratificare coloro che sono più attivi nel far “girare la voce” e procurare clienti. La questione è così esplicitata da Mel riferendosi ad un lavoro di revisione in corso:

“È una cosa complessa, la considero un gran lavoro perché ci metto tanto... faccio tutti i controlli e monto i vari pezzi di ricambio, di solito chiedo 90 euro, ma lui..., lui è il mio vicino, gli faccio 70, è un regalo praticamente.” (Mel 20.06.11)

Questa mescolanza tra rapporti personali e di lavoro, per i quali è necessario farsi retribuire, comporta in alcuni casi dell'imbarazzo da parte dei meccanici. Daimou (per esempio) quando si rivolge ai suoi amici, dice che il prezzo che fa è il più basso possibile; Guy alle volte, per i lavori più veloci e meno complessi, preferisce non farsi pagare oppure trovare delle soluzioni particolari per gli amici (come quella di lasciare a loro la scelta di quanto pagare attraverso un'offerta libera³⁶).

La formulazione del prezzo non è quindi un'operazione semplice, bisogna sviluppare una capacità di calcolo economico (non solo immediato) assai influenzata dalle condizioni relazionali con il cliente. Come ha ripetuto Guy in più occasioni, riparare i guasti e guadagnare come meccanico sono due attività profondamente diverse e bisogna esercitarsi per riuscire a essere in grado di svolgerle entrambe:

“Petit à petit, je me suis mis sur une formule à forfait : donc un tel boulot, vaut tant. Avec les petits boulots, ça m'énerve de demander un prix, donc je rends service et du coup c'est gratuit ou les gens donnent ce qu'ils veulent. Mais c'est seulement avec le temps que j'ai appris à fonctionner comme ça.”³⁷ (Guy, 18.05.11)

Guy racconta come considera certi piccoli lavori al di fuori di una logica strettamente

³⁶ Nel corso dell'intervista raccolta con lui, tuttavia Guy ha ricordato come il sistema dell'offerta libera non funzionava bene in quanto le persone non sapevano quanto pagare e tendevano a sottostimare il suo lavoro. Ha dunque scelto di abbandonare questa formula con i clienti, utilizzandola solo con gli amici più stretti.

³⁷ “Poco a poco mi sono spostato su una formula a forfait: quindi un dato lavoro vale tot. Con i piccoli lavori mi scoccia chiedere un prezzo quindi faccio un favore cioè è gratuito o le persone danno quello che vogliono, ma è con il tempo che ho imparato a funzionare così”.

commerciale, ma piuttosto come favori a persone amiche o con cui stabilizzare un rapporto. Le relazioni interpersonali tra meccanico e cliente sono fondamentali nello stabilire un prezzo, si esprime così anche la libertà del meccanico di far pagare quanto ritiene giusto tenendo presente la situazione in cui agisce: far dei favori a degli amici o elaborare strategie di consolidamento di relazioni.

Nel momento in cui si conosce un nuovo cliente, il meccanico considera vari fattori per comprendere se può valere la pena tentare di stabilire un rapporto di continuità. Diverse persone che ho accompagnato da Mel hanno scelto di rivolgersi a lui dapprima per un lavoro di piccola e media entità, per saggiarne le competenze e valutare così in seguito se rivolgersi a lui. È infatti proprio attorno alla periodicità della manutenzione che può essere conveniente per meccanico e cliente stabilire una continuità nella relazione. Le auto hanno bisogno di un controllo periodico, spesso collocato a ridosso delle vacanze estive (per coloro che effettuano lunghi viaggi in auto³⁸) e ogni due anni necessitano di un accurata verifica delle varie componenti per superare la revisione obbligatoria. Avere un punto di riferimento stabile a cui affidare il proprio veicolo è conveniente e fornisce un appoggio a cui rivolgersi anche in caso di imprevedibili incidenti meccanici. Il meccanico, inoltre, può così essere consapevole di avere (anche se non ne ha mai la certezza) un insieme di clienti abituali che possono assicurare un minimo di guadagni futuri. Per questo, quando arriva un nuovo cliente, il prezzo può essere anche particolarmente vantaggioso per convincerlo a ritornare.

In questo modo si evidenzia l'equilibrio tra costruzione relazionale del rapporto e opportunità economica come la base del funzionamento della dinamica meccanico – cliente.

Questa questione mi si è chiarificata solo dopo diverso tempo di permanenza con i meccanici, ed in particolare con Mel. Per diverso tempo ho contribuito a fargli incontrare nuovi clienti e mi sono poi preoccupato che non si sentisse in dovere di applicare un trattamento particolare alle persone che presentavo, poiché notavo che faceva diverse operazioni gratis o a prezzi particolarmente vantaggiosi. Una volta ho affrontato direttamente la questione dicendo che non volevo farlo lavorare per un prezzo più basso di quello che avrebbe chiesto ad altri, ma la sua risposta ha chiarito il tutto:

“Macchè favori! Sono delle persone che vengono qui per un bisogno specifico ed è la prima volta che mi vedono. Io gli do una mano e formulo un parere sull'auto dicendo quello che devono cambiare. Se le cose filano lisce al controllo e loro si trovano bene poi vengono da me per fare i lavori. Diciamo che è un po' la promozione di benvenuto, ah

³⁸ La frequenza dei clienti che chiedono controlli prima delle vacanze (aprile – giugno) è dovuta spesso alle persone di origini migranti utilizzano le ferie estive per tornare “al paese” (soprattutto il nordafrica).

ah!” (Mel 06.10.11)

La dimensione relazionale appare quindi come una delle risorse principali utilizzate dal meccanico per ridurre i rischi associati al proprio lavoro. La conoscenza del cliente o dell'intermediario offre una garanzia a prevenzione delle brutte sorprese, mentre la fidelizzazione del cliente porta ad una continuità del rapporto di servizio e alla consapevolezza di poter avere in futuro ulteriori riparazioni da eseguire.

I clienti non sono le sole persone verso le quali il meccanico attiva delle relazioni sociali fondamentali per la continuità del suo lavoro. Vi è un insieme variegato di altre figure che costituisce il suo circuito di contatti e si tratta dei fornitori di pezzi di ricambio, i gestori degli sfasciacarrozze, alcuni garagisti ufficiali e i tecnici della revisione.

Queste relazioni permettono al meccanico di non essere isolato e privo di punti di riferimento, consentendogli di offrire una serie di servizi al cliente e soddisfare le sue esigenze anche qualora non riesca ad occuparsene direttamente. Essere capace di indirizzare verso altri o di occuparsi dei casi di necessità di coloro che si rivolgono a lui costituisce una risorsa che contribuisce a fare del meccanico un punto di riferimento per chi ha problemi con il proprio veicolo. Avere a disposizione dei contatti consente inoltre al meccanico di strada di disporre di una serie di risorse relazionali a cui, a esempio, chiedere in prestito della strumentazione o recuperare un'apparecchiatura per svolgere operazioni che altrimenti avrebbe dovuto rifiutare. La costituzione di questa rete di relazioni si articola generalmente attorno a dei nodi ricorrenti:

- contatti con chi lavora in officine (formali) per ricevere favori o utilizzare attrezzi, in cambio si indirizzano i potenziali clienti all'officina “amica” quando il meccanico non è in grado di riparare il guasto;
- contatti con gestori di sfasciacarrozze e negozi di vendita dei componenti auto e pezzi di ricambio per avere un trattamento di favore (sconti, possibilità di cambio merce) in cambio di fedeltà;
- contatti con altri meccanici di strada per scambio di opportunità di lavoro a seconda delle specialità e delle competenze specifiche (ad esempio tra chi è più propenso a operazione da carrozziere, oppure ha possibilità di compiere la diagnostica);
- contatti con tecnici della revisione per far ricevere un trattamento “di favore” alle vetture dei propri clienti.

Queste relazioni consentono al meccanico di strada di far fronte alle varie difficoltà legate allo svolgimento delle riparazioni, avendo così a disposizione delle risorse aggiuntive a cui fare ricorso quando i propri strumenti o le proprie capacità risultano insufficienti. Le relazioni con

le altre figure implicate a vario titolo nel mondo della riparazione dei veicoli, oltre a fornire possibilità aggiuntive, consentono di praticare degli scambi di favori, ricevendo vantaggi od offrendo ad altri delle possibilità di guadagno. Tale pratica consente di “restare nel giro” e rende meno ostico il mantenimento di una continuità nell’esercizio dell’attività di meccanico, poiché si è meno isolati e con maggiori possibilità di fornire servizi adeguati ai clienti. Negli estratti seguenti tratti dall’esperienza con Mel vengono riportati alcuni esempi delle potenzialità legate all’aver dei contatti a cui domandare favori ed aiuti:

“Ho capito che la pompa dell’acqua era andata! L’ho presa nuova dal mio solito fornitore che me l’ha fatta pagare il prezzo di costo, 38 euro, al posto di 50. Non è tantissimo, conta che se no mi spaccava il motore e allora sì che sono dolori.” (Mel 25.06.11)

“Per il pezzo che ho recuperato allo sfasciacarrozze, facciamo così... io gli riporto quello che abbiamo sostituito, dico che non funzionava così non lo paghi, non si accorge che non è quello che ho preso non l’ha controllato, il tipo lo conosco da tempo, si fida di me...” (Mel 15.10.11)

“Dev’esserci qualcosa che non va nel cavo è una cosa da elettrauto serio, io l’elettricità non la conosco proprio tutta, qui è un casino ci vuole una conoscenza specifica. (...) Serve qualcuno professionista, se vuoi posso sentire un mio vicino di casa che è elettrauto ...” (Mel 15.10.11)

Questi episodi sottolineano il ruolo delle conoscenze con altre figure che concorrono, a diverso titolo, alla riparazione dei veicoli, costituendo dei punti di appoggio e di collaborazione per il meccanico di strada. I primi due casi riguardano i rapporti di collaborazione con i fornitori, di pezzi di ricambio o dell’usato. Mel ha i suoi punti di riferimento e, in quanto cliente abituale, può avere dei buoni prezzi o disporre della fiducia del venditore che gli lascia prendere i pezzi consentendo la restituzione in caso di problemi. Nell’ultimo caso Mel, di fronte a una difficoltà non risolvibile si preoccupa di segnalare la persona che potrebbe svolgere l’operazione, “passando” così un lavoro e non abbandonando il cliente che si è rivolto a lui.

Quest’insieme di relazioni, di contatti alimentati da un circolo di favori dati e ricevuti, modifica la posizione marginale del meccanico che ripara da solo un veicolo, senza aver a disposizione un magazzino di pezzi di ricambio e un parco utensili completo. Queste limitazioni vengono superate, almeno in parte, grazie alla capacità di mantenere un circuito virtuoso di collaborazioni alimentate da un reciproco interesse.

Come è stato evidenziato, le relazioni di conoscenza e fiducia sono indispensabili per poter continuare a svolgere la meccanica di strada. La costruzione di una rete di contatti e di rapporti consolidati con vari attori che agiscono nel campo professionale della riparazione di veicoli lascia emergere anche la legittimità che i meccanici di strada hanno all’interno dello

spazio metropolitano. Nonostante il loro lavoro sia parte dell'economia informale, essi dispongono di frequenti collaborazioni con il mondo delle riparazioni "legali", ad esempio con i garage a cui consegnano regolarmente le vetture in caso sia necessaria la revisione o quando non hanno gli strumenti per procedere alla riparazione, oppure a cui chiedono in prestito attrezzi. Spesso ricevono lo *status* di cliente "speciale" dai negozianti di ricambi che vendono loro a prezzo scontato o senza rilasciare lo scontrino fiscale³⁹. Non sono dunque dei lavoratori "ombra", ma persone che svolgono prevalentemente un tipo di riparazione differente da quella offerta dai "normali" garage, più "alla buona" e che va incontro ai desiderata (e alle disponibilità economiche) dei clienti. Emerge così la distinzione tra la figura del meccanico di strada e quella del "meccanico regolare", sia per le condizioni concrete di lavoro (la scarsità di attrezzi, la mancanza di un luogo strutturato), sia per il tipo di riparazioni e servizi offerti al cliente.

5.5. Le peculiarità dei servizi in strada

L'attenzione rivolta alle risorse relazionali dei meccanici di strada ha fatto emergere svariati elementi riguardanti la dimensione del servizio che essi forniscono ai clienti. In particolare, si è accennato a come, attraverso le diverse relazioni con altre figure professionali legate alla riparazione dei veicoli, si può considerare l'attività meccanica in strada non come clandestina e solitaria, ma in quanto iscritta a pieno titolo nel territorio dove opera e dedita ad offrire dei servizi specifici alla clientela.

In questo paragrafo intendo mettere in luce i vari servizi che i meccanici di strada offrono ai loro potenziali clienti, marcando l'attenzione sulla specificità di tali pratiche lavorative. Queste considerazioni permettono di inquadrare complessivamente le attività lavorative del meccanico di strada, comprenderne il ruolo e le specificità all'interno dell'intreccio tra economia informale e formale relativo ai processi di riparazione delle vetture. Il mondo delle riparazioni dei veicoli svolte in strada non è infatti un contesto nettamente separato e "parallelo" (nella sua accezione informale) a quello relativo agli interventi effettuati nelle officine. Esistono molti punti di contatto tra questi due contesti, *in primis* le relazioni personali tra meccanici che illustrano la permeabilità e la connessione tra figure operanti in

³⁹ Nel corso della mia collaborazione con Mel siamo andati spesso insieme a prendere i ricambi dal suo fornitore di fiducia senza ricevere mai scontrino. Al contrario quando mi ha chiesto di andare al suo posto in un altro indirizzo per un pezzo particolare, ho ricevuto lo scontrino insieme alle monete del resto.

uno od entrambi i “versanti” (strada e officina) della riparazione.

L'intento è far emergere le specificità del lavoro dei meccanici di strada, mostrando come non si limiti ad essere un'attività di concorrenza sleale con prezzi al ribasso del lavoro di meccanica praticato nelle officine. Si configura piuttosto come un servizio dai tratti (anche) peculiari che si inserisce in una specifica nicchia di mercato che fa parte dell'economia informale, ma si situa all'interno del circuito delle riparazioni dei veicoli.

Per maturare queste riflessioni mi sono appoggiato, oltre che sugli elementi raccolti nel corso della permanenza con i meccanici di strada, anche sui periodi di osservazione effettuati in tre garage di quartiere. Nel corso delle settimane dedicate a quest'obiettivo, ho seguito il lavoro esecutivo e i vari servizi offerti dalle officine, avendo anche occasione per discutere con i meccanici e gestori del ruolo dei meccanici di strada.

La scelta di soffermarsi sui garage di quartiere è originata dalla volontà di comprendere un'organizzazione lavorativa di riparazione dei veicoli che si occupa di svolgere, inscrivendosi però nell'economia formale molte delle attività che sono all'ordine del giorno anche per i meccanici di strada. L'attenzione si è focalizzata sui garage di quartiere in quanto per taglia, numero di dipendenti, volume di lavori giornalieri e cifra d'affari si configurano come la realtà meno complessa e articolata nell'eterogeneo panorama delle aziende che offrono servizio di riparazione. La loro dimensione, dunque, li rende distanti dalle concessionarie o dai grandi garage, dotati di ampi spazi di lavoro, un numero cospicuo di dipendenti e un ritmo sostenuto nella quantità di veicoli “trattati” a giornata. La distinzione di scala tra i garage di quartiere e i grandi garage o le concessionarie salta agli occhi anche dalla semplice osservazione dell'ingresso delle officine: quasi anonime e di piccola dimensione le prime, riconoscibili e ampie le seconde⁴⁰.

È possibile effettuare dei confronti tra le modalità di lavoro dei meccanici di strada e quella dei garage di quartiere, perché in questi ultimi il numero di meccanici che lavorano è limitato a uno o due, con talvolta un apprendista ad aiutare⁴¹. Il ristretto numero di meccanici e la modalità lavorativa che prevede che ogni meccanico si occupi da solo di un veicolo (eventualmente con il supporto dell'apprendista) è comune ai meccanici di strada, mentre nei

⁴⁰ Per avere un'idea di questa distinzione si invita a consultare l'allegato 5.A che mostra il confronto tra alcune immagini degli ingressi di garage di quartiere e altre delle concessionarie.

⁴¹ Nel dettaglio nei tre garage oggetto della mia permanenza vi erano: un meccanico, un apprendista in prova e il gestore che talvolta si aggiungeva alle riparazioni presso *Garage Bon*. Presso *Laval Auto* lavorava un meccanico a tempo pieno con il collega dell'ufficio che appena aveva tempo svolgeva le proprie riparazioni. A *Garage Sud* i meccanici attivi erano due, considerando il gestore che talvolta si assentava. Inoltre da qualche mese si era aggiunto il figlio del gestore in stage di formazione. A *Beatty Garage* (dove sono stato a più riprese e ho intervistato il gestore ma non sono stato accettato come osservatore) il gestore è l'unico meccanico attivo salvo i periodi in cui ha un apprendista in formazione.

grandi garage il più ampio numero di meccanici comporta una differenziazione e una specializzazione dei compiti o il lavoro per *équipes*. La distinzione tra il lavoro dei garagisti di quartiere e quello nelle concessionarie o nelle catene commerciali di riparazione viene esplicitata anche dai meccanici delle officine nelle quali sono stato:

“Qua a Montaigne ci sono tanti garage, ma una volta ce n'erano tantissimi e ogni anno c'è qualcuno che chiude. In più ci sono le catene come *Speedy*, *Midas* che però per me non fanno della meccanica si occupano di manutenzione... Fanno quello che porta del denaro: ammortizzatori, dischi, scappamento, tutto quello che non segue la stessa logica, che so quando c'è la diagnostica o la distribuzione da fare, loro non la fanno... sono dei centri auto non dei garage. Chiunque può fare la meccanica da loro anche se non hai una formazione da meccanico puoi lavorarci... ti dicono questo è morto lo devi cambiare e basta, devi rendere 1.000 euro al giorno... per me non è della meccanica. Hanno clienti perché fanno della pubblicità, poi loro non è che ti guardano i freni se puoi farci ancora dei km o altro, tu entri là e ti cambiano tutto.” (Greg, 10.05.12)

“Qui è un garage da poveri eh! Da un concessionario tutto è preciso e organizzato, qui è diverso, poi il padrone è in gamba e l'ambiente è più disteso, c'è più lavoro da fare nel senso che ci sono più panne di merda ma è meglio... Per esempio se porto la mia auto qua, il cambio d'olio posso farlo e non me lo fa pagare, sono cose che da un concessionario non sono possibili. Non riuscirei a lavorare in concessionario, c'è un capo squadra. Lo so come sono fatto, se c'è qualcuno che mi mette pressione che mi sta addosso esplodo e lo mando a quel paese. Invece il gestore qui è gentile anche se poi io sono solo stagista... Poi dove proprio non vorrei andare sono le catene di riparazione le *Midas le Feu Vert*, non so se conosci. Ho un amico della mia classe che ha fatto lo stage come me da loro e mi ha detto che ogni persona deve fare ogni giorno almeno 350 euro di guadagno se no dopo 6 mesi è licenziato, vedi te se è possibile...” (Joseph, 30.04.12)

Questi estratti sottolineano le distinzioni tra i garage di quartiere e le concessionarie o le catene commerciali. Nelle officine di quartiere il ritmo è meno serrato, il lavoro è più orientato alla riparazione meccanica piuttosto che alla sistematica sostituzione di interi sistemi e si dedica maggior tempo alla diagnostica o risoluzione di panne rispetto a quello che avviene nelle catene nelle quali non è necessario neanche essere meccanici con una formazione per potervi lavorare. Viene sottolineato, inoltre, come i garage di quartiere a confronto con i concessionari siano dotati di un insieme di apparecchiature meno cospicuo.

Queste testimonianze esprimono come le modalità di lavoro nei garage di quartiere siano meno disciplinari, in particolare, la pressione sui meccanici rispetto alle tempistiche di lavorazione è minore che altrove e ci sono margini di autonomia altrimenti impensabili (ad esempio ripararsi la propria auto gratuitamente). La gestione del ritmo di lavoro e la programmazione delle riparazioni si basa su un numero di vetture giornaliere relativamente limitato, che oscilla tra tre e sette (almeno a partire dai tre garage frequentati), oltre a quelle che si aggiungono al *planning* per un problema specifico ed improvviso (da un incidente ad un semplice cambio e regolazione di un pneumatico).

Nel corso del periodo trascorso nelle officine ho avuto l'opportunità di poter seguire le pratiche lavorative quotidiane e, affrontando questa esperienza dopo aver trascorso parecchi mesi con i meccanici di strada, ho potuto raggiungere una consapevolezza riguardo le peculiarità del servizio alla clientela effettuato dai meccanici di strada. Ciò è stato possibile grazie al fatto di poter avere una conoscenza delle modalità di riparazione dei veicoli in contesti diversi e confrontarmi con le richieste della clientela rispetto ai meccanici. Non limitarmi al solo contesto delle riparazioni in strada mi ha fornito una prospettiva stimolante per coglierne le peculiarità, avendo tuttavia una consapevolezza rispetto a come avvengono le riparazioni anche in un ambito diverso (ed inserito nell'economia formale). Ho visto come nelle officine di quartiere si pratici un eterogeneo insieme di riparazioni (ordinaria, periodica e strutturale), vi sia un gran numero di interventi indirizzati nella ricerca e risoluzione di problemi non precisamente identificati (diagnostica), o a riparazioni strutturali, oltre alle revisioni e i "piccoli" problemi.

Il meccanico di strada, dal canto suo, cerca di proporsi per risolvere i guasti, ma anche come punto di riferimento per una molteplicità di servizi legati alla riparazione, manutenzione, acquisto e cessione dei veicoli. Ecco una serie di attività effettuate in maniera ricorrente dai meccanici che ho incontrato:

- Preparare la revisione: controllo parametri e condizioni del veicolo in vista del passaggio della revisione obbligatoria, svolgimento preventivo degli interventi necessari per superare i test.
- Accompagnare i veicoli alla revisione: presa in carico del veicolo per il superamento della revisione presso un'officina autorizzata con la quale si hanno rapporti di conoscenza e/o condizioni di favore.
- Recuperare pezzi di ricambio: richiesta di trovare dei pezzi per un veicolo (riparazioni immediate o cambi futuri) basandosi sulla competenza e i contatti per prezzi bassi nell'acquisto o nel recupero presso degli sfasciacarrozze.
- Svolgere la manutenzione periodica: realizzare varie operazioni per salvaguardare il buon funzionamento del veicolo.
- Proporsi per l'assistenza mobile: trasferte per recupero di veicoli in panne improvvise o per riparazioni nei luoghi in cui il veicolo è fermo perché intrasportabile.
- Fornire consulenza per acquisto/vendita (anche in "trasferta"): parere esperto sulle condizioni del veicolo prima dell'acquisto, messa a punto e correzione dei difetti più evidenti prima di cessione.

- Informare e fare da intermediario rispetto ad altri meccanici: circolazione di pareri ed informazioni su possibili interlocutori più adatti per certi tipi di intervento e messa in contatto tra clienti e altri meccanici (di strada e non).

Le forme di servizio qui elencate non sono peculiari solamente del meccanico di strada: le operazioni di preparazione per una revisione, così come la manutenzione ordinaria, sono correntemente praticate anche dalle officine regolari. La differenza tra le attività di riparazione svolte in strada e quelle che hanno luogo nelle officine sta però nelle limitazioni, negli imprevisti e nelle difficoltà peculiari della meccanica in strada e che, infatti, segnano il lavorare quotidiano degli attori coinvolti, rendendolo di fatto un lavoro diverso da quello svolto dai “normali” meccanici. Ciò non soltanto per il deficit d’attrezzatura che caratterizza la meccanica di strada, ma anche per le modalità stesse del servizio di riparazione offerto, avente un grado di qualità modesto, un prezzo basso e una priorità rivolta ad interventi precisi. La distinzione tra il contesto della strada e quello delle officine non riguarda quindi tanto il tipo di servizio proposto al cliente, ma le modalità con cui esso viene realizzato. Per il meccanico di strada ciò è essenzialmente il frutto di accordi e arrangiamenti.

Nel contesto della strada si configura come cruciale il ruolo delle capacità relazionali e di contatto con i clienti o con le altre figure legate al circuito della riparazione, in quanto si rivela una delle poche soluzioni a disposizione per svolgere le varie attività nonostante le limitazioni. Grazie alla rete di contatti è così possibile recuperare strumenti, praticare alternative e candidarsi per una molteplicità di forme di servizio. Ciò si manifesta in particolare quando si necessita la formulazione di un parere esperto del meccanico, elaborato a partire dalla sua competenza ed esperienza, più che il suo lavoro manuale. È il caso della “perizia” offerta prima di un acquisto di un veicolo usato o i consigli su come preparare al meglio quello da cedere. In questi casi ad essere richiesto non è solamente l’intervento (che generalmente è successivo alla perizia), ma la competenza e l’esperienza del meccanico. Coloro che operano in strada sono spesso disponibili anche ad accompagnare i propri clienti da chi cede un veicolo. Si propongono così per formulare *in loco* una valutazione sulle condizioni complessive e rivestire quindi un ruolo utile a favorire le contrattazioni, prevenendo acquisti avventati o truffe. Mel effettua spesso consulenze di questo tipo e ricorda come in svariate occasioni ha evitato ai suoi clienti di cadere in veri e propri raggiri.

Le conoscenze dei meccanici di strada, inoltre, vengono sollecitate da coloro che cercano pezzi di ricambio (sia per sostituire da soli dei pezzi, sia per poi affidare al meccanico l’operazione). Il meccanico, attraverso i suoi canali, conosce fornitori di pezzi di ricambio con cui ha generalmente dei rapporti di fiducia, così come dispone di preziose conoscenze presso

gli sfasciacarrozze. Il mercato dei pezzi di ricambio è particolarmente insidioso per chi non è competente di meccanica: è molto semplice incorrere in un errore di modello acquistando un ricambio, i prezzi sono assai variabili e l'azione di un esperto può consentire dei risparmi non indifferenti.

Presso gli sfasciacarrozze, in particolare, la competenza in meccanica è utile per capire non solo la correttezza del ricambio, ma anche le sue condizioni e avere un'idea del suo valore, in modo tale da non ricevere brutte sorprese a posteriori. Riuscire a padroneggiare il recupero dei pezzi nel mercato dell'usato risulta difficoltoso e impegnativo. Anche in questo caso la conoscenza e la fiducia tra meccanico e sfasciacarrozze si stabilisce nel tempo e proprio i vantaggi derivati da questo capitale relazionale consentono al meccanico di strada di avere buone occasioni o prezzi vantaggiosi.

L'accompagnamento al "passaggio della revisione" effettuato dal meccanico di strada è un servizio particolare che risulta conveniente soprattutto per coloro che, avendo veicoli piuttosto vecchi e malandati, rischiano di dover andare incontro a notevoli investimenti solo per continuare a circolare⁴².

I meccanici di strada di più lungo corso come Mel e Guy conoscono diversi indirizzi di tecnici della revisione e hanno stabilito con loro dei rapporti di conoscenza poiché solitamente accompagnano personalmente il veicolo da revisionare. Daimou, invece, non ha queste risorse e si limita a preparare le auto al controllo per poi lasciarle al proprietario per "affrontare" la revisione. Tra quelli che ho conosciuto, Mel in particolare, è il meccanico più specializzato in questo particolare servizio. Ha infatti un rapporto di fiducia con uno dei due gestori dell'officina in cui accompagna i suoi clienti, beneficia di un prezzo scontato rispetto al listino e sa che viene spesso chiuso (più di) un occhio su alcuni aspetti che normalmente portano al rifiuto della revisione. Questo sistema funziona alimentato da un reciproco aiuto: Mel permette all'officina di svolgere parecchi esami di revisione procacciando diversi clienti (spesso un paio a settimana), i clienti passano la revisione ad un prezzo scontato.

Questo estratto racconta un passaggio della revisione mostrando l'importanza delle mance, delle raccomandazioni e delle opportunità lavorative ulteriori:

"Il tecnico dell'officina aggiunge: "Comunque ci sono diverse cose che non vanno, soprattutto le sospensioni e l'asse". Il controllo termina, Mel si avvicina sorridente a Vera "è stata dura ma è fatta, certe cose non sono a posto ma è andata...grazie a lui" facendo cenno al tecnico. Nello schermo del terminale compare la scritta "dati accettabili", il tecnico consegna l'adesivo della revisione da applicare al cruscotto. Fuori

⁴² A titolo di esempio tra i parametri indispensabili per il passaggio della revisione vi sono anche quelli legati allo stato della carrozzeria, non immediatamente legati al funzionamento della vettura.

dal garage, Vera ringrazia Mel e gli chiede quanto gli deve dare, tirando fuori il portafoglio, Mel dice *“a me nulla, no no, dalli al tecnico che è stato super, non passava di sicuro questo qua da altre parti”*. Vera allunga un biglietto di mancia e ringrazia ancora. Mel riprende il discorso *“però devi stare attenta, devi cambiare parecchi pezzi. Se vuoi provo a cercarli ...”* (Diario di campo, 15.06.11)

In questo caso il furgone di Vera ha passato il controllo e Mel, che si è occupato della preparazione e dell'appuntamento con il tecnico, si offre come meccanico per i lavori segnalati come urgenti. La sua assistenza alla revisione diviene così un'ottima maniera per conquistarsi una nuova cliente. Didier, che si è rivolto a Mel per passare la revisione del suo vecchio furgone era particolarmente soddisfatto del servizio ricevuto: ha superato il controllo nonostante non ne avesse tutte le condizioni e in più ha pagato meno del prezzo di listino grazie all'intermediazione di Mel. Didier commenta così il servizio ricevuto confrontandolo con il precedente meccanico di strada a cui si era rivolto:

“È proprio simpatico ed in gamba eh! Non solo mi guarda il furgone ma mi fa pure lo sconto sul controllo! L'altro da cui andavo sembrava sempre super agitato e mi chiedeva parecchio in più del prezzo per cui è un vero e proprio “gancio” buono questo!” (Didier, 21.03.12)

La specificità del meccanico di strada è quella di presentarsi come “più vicino” al cliente, mettendo in risalto la propria esperienza e competenza nel formulare pareri e perizie. Proprio questo tipo di prestazione è particolarmente apprezzata dai clienti che, seppur consapevoli che i lavori svolti in strada offrano meno garanzie di quelli in officina, sono attirati dalla possibilità di avere un'opinione esperta su di un'operazione o ricevere riparazioni a un prezzo inferiore.

Le modalità da seguire per rivolgersi ad un meccanico di strada e pianificare una riparazione hanno un'origine relazionale: bisogna parlarsi direttamente ed ispirarsi reciproca fiducia, non esistendo un negozio e un servizio ufficiale a cui fare riferimento. A parte la manutenzione periodica o guasti di piccola entità, per il cliente è necessario domandare al meccanico se ha la possibilità ed è disponibile a svolgere una riparazione. Non c'è l'assicurazione di ricevere il servizio, sia poiché molti altri fattori incidono sul ritmo di lavoro (motivi personali, mancanza di tempo o interesse), sia perché le condizioni situate della strada riducono i margini di manovra del meccanico. Una delle azioni ricorrenti è dunque la valutazione del problema e la verifica della possibilità e dell'interesse del meccanico a risolverlo. I clienti sono spesso interessati a ricevere delle valutazioni sull'urgenza e necessità di certe operazioni o sulla possibilità di ottenere un livello accettabile nel funzionamento del veicolo ad un costo abbordabile. Vogliono insomma sapere se “vale la pena” svolgere una

riparazione sulla loro vettura, se il costo è abbordabile o se le condizioni dell'auto non siano già compromesse. Questa consulenza viene compiuta su un parco veicoli spesso vetusto, composto da modelli ormai superati, già passati magari per diverse cessioni o che hanno già subito incidenti e interventi di riparazione. I clienti si rivolgono ai meccanici di strada proprio per sapere se il loro veicolo ha speranze di continuare a funzionare, si tratta di domandare una valutazione critica a partire dalla volontà di avere un'auto in grado di funzionare e non per forza un'auto *perfetta*. Questa specifica richiesta chiama in causa i meccanici di strada e la fiducia che viene riposta in loro⁴³.

Le opinioni dei clienti sono un importante fattore per la credibilità di ogni professionista, ma nel caso dei mestieri svolti nello specifico contesto dell'economia informale ciò è ancora più vitale. Il rapporto di servizio non è infatti mediato da un'organizzazione come quella di un'officina con le sue regole, la presenza concreta di un luogo per le riparazioni e la restituzione di documentazione e fatture. In strada le garanzie sono il contatto diretto, il poter assistere alle riparazioni e la fiducia maturata nei confronti del meccanico nelle precedenti occasioni o dopo aver consultato dei conoscenti. I meccanici tendono così ad utilizzare il rapporto diretto con i clienti per proporsi in diverse attività di servizio specifico utili ai clienti (abituali o potenziali), praticandole attraverso il loro sapere, la loro esperienza e il proprio capitale relazionale. Accompagnare una persona a valutare un modello d'auto che intende comprare usata, soppesare la possibile vita futura di un veicolo e l'effettiva urgenza di una riparazione, rispondere tempestivamente a una chiamata per un intervento in trasferta o adoperarsi per rimettere nelle migliori condizioni un'auto in vista della cessione, sono alcuni servizi che i meccanici di strada svolgono anche a partire dallo loro peculiare posizione nel campo lavorativo delle riparazioni. Essi hanno infatti maggiori possibilità di spostarsi a svolgere interventi o consulenze, non avendo un'officina da tenere aperta e alla quale sono legati. Queste iniziative mostrano come i meccanici cercano di trovare delle pratiche di intervento e consulenza in cui la loro particolare situazione possa essere utile per fornire un servizio che soddisfa i clienti.

È in questo quadro che è possibile esplicitare le peculiarità del lavoro dei meccanici di strada nel circuito della riparazione (composto da concessionarie, catene commerciali, officine di quartiere). Le officine infatti devono (o almeno, dovrebbero) rispettare un certo standard di qualità; eseguono inoltre i lavori tenendo in considerazione e rispettando le consegne dei produttori e del codice della strada. Il compito dei meccanici che qui vi lavorano è assicurarsi che il veicolo sia in buone condizioni complessive e non abbia difetti o problemi,

⁴³ La questione della fiducia sarà approfondita più avanti, *cfr.* par. 7.5.

anche se non coinvolgono immediatamente il funzionamento del motore (ad esempio se lo scappamento è perforato dev'essere sostituito o riparato, non può restare così solo perché l'auto *funziona*).

I meccanici di strada, invece, sono disponibili a riparare ciò che gli viene detto senza “toccare” altri elementi che non sono in buone condizioni. Inoltre il loro lavoro a volte impiega metodi “non ortodossi”, cercando di rattoppare degli elementi anziché cambiarli o utilizzando pezzi di recupero. La mancanza di strumentazione obbliga i meccanici ad arrangiarsi con ciò che hanno non offrendo così al cliente le garanzie derivanti dall'utilizzo dell'intera gamma del materiale professionale.

La (notevole) differenza nel costo del lavoro è dunque giustificata anche dalle minori garanzie. In quest'ottica risultano comprensibili le relazioni tra meccanici di strada e garagisti, con rapporti di amicizia e scambio di favori. Agli occhi dei meccanici “regolari” (quantomeno, quelli con cui ho trascorso del tempo), i meccanici di strada non sono dei “ladri di clienti”, ma degli attori che offrono un particolare servizio e che si rivolgono a una diversa clientela. Clientela che non andrebbe a rivolgersi alle officine soprattutto per mancanza di liquidità o perché proprietaria di veicoli troppo vecchi per i quali non varrebbe la pena investire somme notevoli.

I gestori di officine che ho incontrato hanno avuto parole più di indifferenza che di ostilità verso i meccanici di strada. Il proprietario del garage Sud sintetizza così:

“Sì, lo so che sono in tanti a fare le riparazioni così, in strada...alla fine le fanno a modo loro, insomma, arrangiandosi...e la gente che va da loro è proprio quello che vuole. Qua invece facciamo le riparazioni con tutti i crismi, se la tua auto esce dalla porta dell'atelier dopo una riparazione non è che ci rientra dopo pochi giorni, eh!” (Dino, 15.05.12)

Il problema non sembra quindi essere l'esistenza stessa dei meccanici di strada; le rimostranze nascono quando l'attività dei meccanici di strada danneggia indirettamente il lavoro dell'officina. Nelle parole di Greg:

“Io me ne frego della gente che lavora in nero, sono affari loro... La gente va da loro perché vuole riparazioni al volo e a poco prezzo. Solo...quello che non mi va bene è se poi c'è gente che viene a rompere a me. Ti spiego: noi facciamo fatturare i preventivi delle riparazioni perché è lavoro...dobbiamo andare a vedere i vari pezzi, quanto costano in giro, fare i vari calcoli, etc...ci prende una mezz'ora o un'ora e se il cliente vuole il suo preventivo ma non viene a fare il lavoro da noi, glielo fatturiamo. Abbiamo iniziato a fare così quando abbiamo visto che c'era gente che veniva da noi solo per avere dei preventivi, perché poi facevano il lavoro in nero...e lo facevano per sapere quanto sarebbe costato nei garage...per poi fare il prezzo sul lavoro in nero” (Greg, 10.05.12).

Ho trovato tuttavia interessante questa visione dei meccanici di strada da parte dei garagisti:

mi aspettavo maggiore ostilità invece, forse un po' anche per difendere il proprio prestigio professionale, i garagisti affermano di non fare lo stesso lavoro dei meccanici di strada. Ciò che sottolineano, però, appare significativo: il servizio che viene svolto dai meccanici di strada è peculiare e come tale viene richiesto da una parte di clientela che cerca proprio una manodopera molto economica ed in grado di "arrangiare" il veicolo per fare in modo che continui a funzionare ancora un po'.

I meccanici di strada svolgono con continuità la propria attività proprio grazie alla capacità di offrire un articolato insieme di possibilità al cliente, rispondendo all'esigenza primaria di una riparazione puntuale ed economica. Sebbene la riparazione di veicoli sia l'attività comune svolta in officina ed in strada, l'ambiente (metropolitano, organizzativo, sociale e materiale) delinea differenti pratiche di lavoro.

Conclusioni

Nel corso del capitolo si sono evidenziati degli aspetti cruciali delle pratiche lavorative dei meccanici di strada; si è infatti sottolineato come la confidenza e tranquillità di un luogo dove svolgere le riparazioni, insieme alla disponibilità (seppur limitata) di attrezzi, costituiscano le risorse preliminari che consentono di svolgere delle riparazioni. La sola disponibilità di materiali, però, non permette al meccanico di essere autonomo nello svolgimento delle riparazioni, la sua attività dipende dalla rete di relazioni con altri attori che egli riesce a tessere e preservare. Si tratta *in primis* di confrontarsi con i clienti e guadagnare la loro fiducia, oltre che a dotarsi di una serie di contatti utili a risolvere intoppi e necessità all'ordine del giorno nel lavoro meccanico in strada. L'attività lavorativa, dunque, non viene svolta in solitudine in un angolo nascosto della strada, ma in un luogo dove clienti ed aspiranti tali possono arrivare senza troppi problemi. Per il meccanico di strada dunque, la capacità di attivare e mantenere relazioni anche con altri attori coinvolti a vario titolo nel mondo della riparazione risulta indispensabile per poter continuare l'attività lavorativa.

Nel corso di queste di pagine ho voluto evidenziare alcuni aspetti che ritengo peculiari dell'attività dei meccanici di strada per delineare le pratiche ricorrenti che compongono il loro lavoro e inquadrare tale attività lavorativa all'interno del mercato delle figure dedite alla riparazione. Il meccanico di strada non è un "clandestino" che opera di nascosto da tutti, ma si configura piuttosto come un fornitore di servizi che soddisfano una domanda diversa da quella rivolta ai garagisti. I meccanici di strada dunque non svolgono lo stesso lavoro dei

garagisti in quanto si rivolgono a segmenti di clientela distinti, privilegiando coloro che ricercano riparazioni a basso costo nonostante i limiti evidenti e le approssimazioni che esse presentano. Tali pratiche lavorative sono inoltre differenti anche per le condizioni in cui avvengono e a seguito della diversa strumentazione che le consente.

Nel presentare gli elementi salienti che possono fornire una descrizione analitica dell'attività lavorativa dei meccanici sono emerse le potenzialità di uno sguardo capace di essere attento alle forme di conoscenza sensibile e dell'investimento dei cinque sensi nel lavoro, a cui intendo ora rivolgermi.

Capitolo 6

Fare meccanica “all’africana”: conoscenza sensibile e pratiche di lavoro

Introduzione

Nel corso del precedente capitolo ho descritto le principali fasi che costituiscono il quotidiano del lavoro di meccanico di strada. L’obiettivo era fornire una panoramica sull’insieme delle azioni correntemente intraprese dai meccanici di strada e collocare la loro particolare condizione lavorativa all’interno del mondo delle riparazioni di veicoli svolte nei quartieri popolari della metropoli parigina.

In questo capitolo il focus è rivolto alle forme di conoscenza sensibile che consentono ed agevolano il lavoro di meccanico di strada, includendo così la padronanza all’uso degli attrezzi, l’abilità manuale nelle differenti operazioni e l’attenzione rivolta alla sensorialità in quanto fonti di informazione e guida all’azione. Le riparazioni si realizzano attraverso la manualità e la confidenza con attrezzi e componenti del motore. Queste operazioni sono intensamente legate alla materialità degli oggetti: sia quelli sui quali operare (i motori e i veicoli) che quelli da maneggiare (attrezzi). Per padroneggiare questi strumenti è necessario sviluppare una competenza adeguata, attraverso l’esercizio e l’esperienza.

Il meccanico impiega dunque la propria abilità manuale, così come la propria conoscenza sensibile per realizzare le riparazioni e per sviluppare una pratica lavorativa peculiare nelle riparazioni.

Il corpo del meccanico si configura come un ricettore che consente di prendere in considerazione le percezioni sensoriali legate ai gesti svolti o alle sensazioni provate durante il lavoro, traducendoli in indicazioni che consentono lo svolgimento delle operazioni. Il corpo è profondamente coinvolto all’interno delle attività lavorative: è indispensabile investire una certa dose di sforzo e si è in permanenza esposti ad una serie di rischi di infortunio, o all’incorrere in danni alla salute per aver compiuto azioni pericolose ed essere stati esposti a condizioni usuranti.

Il lavoro dei meccanici di strada, date le sue limitazioni e le sue caratteristiche, porta a realizzare uno specifico servizio di riparazione di veicoli, contraddistinto da peculiari pratiche

lavorative che riflettono le condizioni nelle quali si lavora. Essa esprime l'abilità del meccanico nell'arrangiarsi con le proprie risorse e la sua capacità di risolvere i problemi attraverso una pluralità di soluzioni differenti, realizzando anche riparazioni artigianali.

6.1. Il “ben fatto”: conoscenza sensibile e ruolo dei cinque sensi

Il lavoro del meccanico di strada si confronta costantemente con le limitate condizioni che costituiscono il suo orizzonte quotidiano. Per riuscire a realizzare le varie riparazioni risulta infatti indispensabile coinvolgere al massimo le risorse a propria disposizione. È infatti frequente affidarsi ad un massiccio investimento delle proprie capacità manuali e sensoriali per cercare di supplire alle mancanze della dotazione di strumenti diagnostici e attrezzi tecnici. Intendo quindi considerare il ruolo dei cinque sensi in seno alle attività dei meccanici, per rivolgere in seguito l'attenzione alla manualità dei gesti e al coinvolgimento del corpo nel lavoro.

I sensi sono un elemento immediatamente messo in azione dai meccanici per valutare il problema del veicolo da riparare: per identificare il guasto o per decidere come impostare la pianificazione delle operazioni. Nel presentare alcuni esempi del ruolo dei sensi nel contesto delle riparazioni intendo riferirmi a varie esperienze avvenute durante il periodo con i meccanici di strada, coinvolgendo episodi a cui ho assistito, esperienze dirette e, talvolta, situazioni significative che mi sono state raccontate.

Il coinvolgimento dei sensi e l'impiego del corpo si evidenzia non solo nelle prime fasi di diagnostica e constatazione delle condizioni di un veicolo, ma è sempre presente nel corso delle attività lavorative dei meccanici. La carente disponibilità di risorse informative sui veicoli (mancanza del libro produttori, non accesso alla rete telematica, scarsa disponibilità di elementi diagnostici) obbliga i meccanici di strada ad affidarsi alla propria esperienza e alle indicazioni raccolte dal contatto con il veicolo: ascoltandone il motore, valutando con le mani la solidità dei componenti, tastando e annusando le emissioni o le fughe di liquidi, guardando l'aspetto esteriore dei sistemi alloggiati nel vano motore. Accanto a ciò i meccanici di strada sono interessati alle indicazioni che possono provenire dai conducenti del veicolo, sollecitati a (cercare di) descrivere i suoni anomali che hanno riscontrato e a raccontare le sensazioni inconsuete.

È *in primis* la vista ad essere sollecitata, poiché consente, attraverso rapide occhiate rivolte all'insieme del motore e del veicolo, di farsi un'idea delle condizioni generali del mezzo e, in

caso, di potersi concentrare rapidamente su di un componente specifico. All'inizio del processo di riparazione lo sguardo del meccanico si posa sul veicolo nel suo complesso: vengono osservate le tracce di incidenti passati o recenti, si valuta inoltre un eterogeneo insieme di aspetti come l'assetto del veicolo, la pressione dei pneumatici e il loro parallelismo. Il primo impatto visivo può dunque offrire degli elementi utili a valutare lo stato complessivo del veicolo e la sua tenuta di strada. Queste informazioni sono importanti per i meccanici che devono (quasi) sempre decidere rapidamente se accettare una riparazione o declinare il proprio intervento per mancanza di strumenti o a seguito di una valutazione sui rischi¹. Tale sguardo d'insieme viene rivolto anche al vano motore per farsi un'idea delle sue condizioni e cercare di identificare eventuali evidenti problemi.

La vista è sempre attiva e vigile nelle operazioni di riparazione ed è una guida indispensabile per orientarsi nel motore e per assicurarsi di svolgere adeguatamente le varie operazioni. Il colpo d'occhio effettuato da un meccanico esperto è spesso utile per identificare anomalie o guasti, visto la conoscenza complessiva del motore (e in generale dei veicoli) e la capacità di fare riferimento alla memoria accumulata dall'esperienza.

La capacità dei meccanici di strada di valutare con occhio esperto le condizioni di un veicolo è una qualità particolarmente apprezzata. In questo modo, infatti, possono disporre di elementi utili a rispondere al (frequente) quesito formulato al meccanico da un cliente desideroso di una riparazione: “date le condizioni del veicolo, vale la pena intervenire, o il rischio legato a complicazioni e a costi troppo elevati sconsiglia di procedere con la riparazione?”. La competenza esperta consente al meccanico di rispondere a tali quesiti preliminari ed offrirsi così per dei servizi specifici.

Durante le riparazioni è inoltre necessario creare delle condizioni che consentano di vedere adeguatamente il motore: la visibilità delle componenti sulle quali bisogna operare è infatti una condizione che facilita le operazioni lavorative. Per questo motivo anche² ai meccanici di strada non manca mai una lampada, per consentire loro di esplorare con gli occhi fin nelle zone più nascoste del motore: generalmente si tratta di un piccolo neon a pile con un gancio per essere fissato e poter così lavorare a mani libere. Alcuni di loro (Guy e Daimou, per esempio) hanno anche una lampada frontale che sistemano all'occorrenza attorno al capo per

¹ Si intende fare riferimento al fatto che una volta affidato il veicolo alle sue cure, il meccanico si sente investito di una responsabilità legata al suo intervento. Presta così attenzione alle condizioni di partenza del veicolo e si mostra cauto nel caso vi siano degli interventi strutturali in auto con gravi problemi e già “compromesse”.

² Il riferimento è ai meccanici delle officine che hanno a disposizione un luogo illuminato con energia elettrica (spesso anche durante il giorno) e prese per alimentare altri strumenti come lampade portatili e affini.

avere maggiore autonomia nei movimenti, disponendo così di luce sufficiente per vedere dove si mettono le mani e avere così maggiore confort nelle operazioni. La torcia è utilizzata anche per incrementare la luce disponibile durante gli interventi svolti all'imbrunire e quando si è lontani da altre maggiori fonti di luce.

Il possesso di tali strumenti, così come la consuetudine a lavorare durante le ore di luce naturale (che d'inverno sono ridotte, limitando di fatto le attività dei meccanici di strada) sono elementi che confermano l'importanza per i meccanici di poter disporre di una visibilità adeguata per poter seguire con gli occhi le varie operazioni di riparazione. Nelle officine, invece, ciò non accade per le condizioni di lavoro che offrono un'illuminazione adeguata e l'allacciamento alla rete elettrica.

L'abilità del meccanico, però, non si limita all'investimento della vista come guida all'azione ma si esplicita con la capacità di sommare e coordinare le indicazioni derivanti da molteplici sensi. La vista e lo sguardo accompagnano ogni operazione del meccanico: è la coordinazione dei sensi e la capacità manuale a risultare cruciale per rispondere adeguatamente alle difficoltà quotidiane del lavoro.

Per sottolineare il ruolo dei cinque sensi, ho trovato particolarmente evocativo un aneddoto raccontatami da Pierre, un ragazzo che qualche volta aiuta Daimou nelle riparazioni e che in passato ha lavorato in un officina:

“Alcuni anni fa sono andato in Africa a fare un rally con degli amici e sono stato l'unico a non avere problemi con l'auto, perchè ci avevo lavorato un sacco prima, sai...con la sabbia non si scherza e con il caldo il motore si riscalda in un attimo. Gli altri non erano così preparati e così dopo neanche una settimana, che succede alla loro auto? Bam! Si ferma in mezzo alla strada, per fortuna vicino a quattro case che facevano un villaggio. E chi incontriamo laggiù? Non ci crederai ma c'era un meccanico, un vecchio che era...cieco! Sì, sì, non ci vedeva quasi più ma lavorava ancora, aveva vicino un ragazzino che “guardava” per lui e lo aiutava nelle riparazioni. Non volevo crederci ma invece ha anche risolto il problema dei miei amici...” (Pierre, 25.04.11)

In quest'episodio ci si imbatte in un meccanico capace di riparare le auto nonostante fosse sprovvisto della vista. Il racconto a proposito del “meccanico cieco” permette di passare in rassegna l'universo sensoriale da questi attivato per agire. Il suo handicap visuale viene infatti limitato grazie all'aiuto di un giovane che gli descrive la situazione svolgendo la funzione degli occhi (parzialmente e con la complicazione tutt'altro che secondaria della trasformazione degli elementi visuali in parola), ma soprattutto grazie alla sensibilità particolarmente sviluppata degli altri sensi. Pierre prosegue a narrare l'episodio:

“Era proprio stupefacente vederlo lavorare, si sporgeva sul motore con il ragazzino al suo fianco che gli parlava, mentre con le mani si muoveva agile nel motore senza particolari

difficoltà. Per procedere con un'operazione andava a tentoni, provando e riprovando con le mani a modificare delle cose fino a che non è arrivato alla soluzione del problema elettrico..." (ivi)

La vicenda di questo meccanico offre un'immagine particolarmente significativa dell'impiego delle mani e del tatto come risorsa che consente la realizzazione di una riparazione. Essa fornisce un esempio concreto di competenza sensoriale e capacità tattile abbondantemente investite nelle attività lavorative.

Le mani e il tatto guidano la percezione consentendo di distinguere ciò che in buono stato, dalle anomalie, riconosciute grazie all'esperienza e alla conoscenza sensoriale da essa derivata. La presa in considerazione del tatto emerge dall'abitudine a passare le dita sui vari elementi del motore per sentire eventuali situazioni particolari che possono essere all'origine di guasti. Le dita vengono spesso appoggiate sul motore (ma anche altrove) per intercettare rapidamente eventuali fughe d'olio: in questo modo si possono percepire le gocce di liquido presenti nel vano motore e, grazie alla loro consistenza e vischiosità, capire se si tratta di acqua od olio, recuperando così indizi utili a diagnosi e pianificazioni della riparazione.

Lo stesso può essere effettuato in occasione dei controlli periodici del veicolo quando anche le emissioni e i residui fuoriusciti dallo scappamento vengono controllati, prima dai meccanici, e successivamente anche dai tecnici durante le verifiche della revisione:

"Mel apre il cofano del furgone e tocca qua e là nel vano motore, controlla il livello dell'olio e passando il dito sulle macchie accanto alla batteria impregna i guanti e ne annusa il liquido, portandolo vicino al naso. Rivolgendosi al conducente spiega: "Questa può essere una fuga d'olio bisogna stare attenti...però forse è solo una cosa momentanea, tienila d'occhio". In seguito controlla con le mani la tenuta di varie giunture del motore, e appoggiando le dita su una leva presente nel vano, fa andare su di giri il motore per valutarne il comportamento. Con una mossa rapida, effettuata subito dopo aver dato di gas per qualche istante, si sposta lateralmente per osservare il fumo uscire dallo scappamento dal retro del veicolo. Poi si avvicina e mette il dito nel buco dello scappamento per "sentire" la consistenza del residuo e, anche in questo caso, annusarne il liquido." (Diario di campo, 21.03.11)

Le mani possono essere considerate come un vero e proprio strumento di lavoro per i meccanici svolgendo numerose operazioni e offrendo indicazioni sulle condizioni del veicolo; inoltre, grazie al tatto e alla conoscenza sensibile veicolata dalle sensazioni si possono dedurre informazioni utili per procedere nelle riparazioni. Anche in questo caso è l'esperienza del meccanico che consente di tradurre le percezioni tattili in indicazioni per pianificare l'azione, come in quest'episodio riguardante Mel:

"Allora vedi, questa è una Twingo, è molto diffusa come auto e la conosco bene perciò per prima cosa vediamo se le ruote tengono" mi dice Mel iniziando a indagare sul

veicolo per valutarne lo stato, poi prosegue: “*Spesso le ruote anteriori si allentano con il tempo, viene fuori del lasco e “ballano”, si tratta di un problema fastidioso che può anche compromettere la tenuta di strada. È un problema specifico delle Twingo, per cui cominciamo da qua*”. Mel afferra saldamente con le due mani la ruota dopo averla sollevata con il cric e la scuote con decisione per sentirne la tenuta e valutare l’eventuale lasco, poi prosegue avviando il controllo del motore: rivolge attente occhiate al vano motore e tocca i vari elementi con le mani, tastando per saggiarne il fissaggio e la solidità. Nello stesso tempo domanda a Jim, il conducente, se guidando ha avuto l’impressione di qualcosa che non va.” (Diario di campo, 3.09.11)

In questo estratto emerge l’attenzione del meccanico volta a dedurre una serie di informazioni e trarre delle conclusioni a partire da esperienze tattili e corporali: in questo caso, infatti, ha verificato, scuotendole, la tenuta delle ruote.

Nel corso di queste azioni messe in atto per fare un controllo complessivo del veicolo, il tatto fornisce svariate informazioni importanti: offre la garanzia di un solido assemblaggio delle parti, consente di saggiare la consistenza delle perdite di liquido nel motore e dei residui che rimangono nello scappamento per valutare l’impatto delle emissioni. In queste ultime operazioni agisce una combinazione di tatto e odorato: quando si somma al gesto ricorrente di strofinare due dita tra loro per sentire la consistenza della sostanza incontrata con i polpastrelli, quello di portare la mano al naso e affidarsi all’odorato per identificare le caratteristiche del liquido. Non c’è altro modo rapido, infatti, per sapere con certezza l’origine delle perdite nel motore: benzina, olio o acqua sporca possono mescolarsi facilmente e il ricorso all’olfatto consente di capirne la composizione, una volta che si riconoscono i differenti odori caratteristici.

I meccanici si affidano in continuazione alla percezione del “ben fatto” datagli dalle loro mani esperte. Maturare la consapevolezza attorno alle qualità che caratterizzano il “ben fatto” diviene un risultato possibile grazie alla conoscenza sensibile e la padronanza delle abilità necessarie al lavoro.

Durante le giornate passate con i meccanici ho potuto confrontarmi a più riprese con questo tipo di conoscenza sensibile. Uno dei compiti più comuni che svolgevo era serrare bulloni e altri componenti. I meccanici, in particolare Mel che mi ha seguito con dedizione, mi chiedevano ripetutamente se avevo *ben* serrato, cioè se avevo fatto fino *al punto giusto* ciò che mi ero preso in carico di fissare. La risposta a questa questione non era scontata, in quanto si basa sull’esperienza e l’incorporazione di un’operazione. Per poter capire come svolgere correttamente tali azioni è infatti cruciale ripeterle più volte, fino alla consapevolezza di essere in grado di valutare i propri sforzi. Nel corso delle prime volte mi affidavo alla valutazione dei meccanici ma essi mi ripetevano: “devi sentirlo tu il punto giusto, è giusto nel momento in cui senti che è abbastanza stretto, ma non troppo da rovinare

il pezzo e, ricorda, che se serve devi anche riuscire a smontarlo”. Si evidenzia così come l’apprendimento della meccanica passa attraverso la padronanza della sensibilità tattile e corporale durante lo svolgimento delle riparazioni. Non si tratta dunque di comprendere un concetto astratto e imitare dei movimenti; è qui indispensabile avere la consapevolezza di realizzare al punto giusto le varie operazioni, grazie all’esperienza diretta nell’agire.

Le incomprensioni in cui mi sono imbattuto quando dovevo confrontare le vaghe indicazioni sul “ben fatto” e l’esperienza sensibile delle mie azioni (ancora acerba) hanno anche mostrato i limiti dei discorsi basati sul linguaggio denotativo, incapace di illustrare con chiarezza delle informazioni che si rifanno invece ad esperienze soggettive esperite durante lo svolgimento delle operazioni. Le frasi che mi venivano indirizzate dai meccanici non erano infatti denotative e capaci di offrire degli elementi concreti per farmi capire se avevo svolto a dovere un’operazione, ma si riferivano ad una capacità di “sentire” che non avevo ancora interiorizzato.

Questi episodi sottolineano la necessità per il novizio di interiorizzare, a partire dal proprio corpo e dall’esperienza soggettiva, la capacità di poter valutare il “ben fatto”. Si tratta di una conoscenza sensibile che coniuga l’attenzione costante rivolta alle percezioni sensoriali con la competenza data dall’accumulo di esperienze.

Riuscire ad essere consapevoli della correttezza delle proprie azioni è indispensabile per i meccanici di strada, così come la sensibilità a trarre informazioni ed elementi a partire da ognuno dei cinque sensi. La rassegna del ruolo dei differenti sensi si rivolge dunque ora all’udito, capace di fornire una ricca serie di elementi utili per procedere nelle attività meccaniche. Nel corso delle operazioni indirizzate a identificare e diagnosticare un guasto, per esempio, l’udito gioca un ruolo cruciale: bisogna sentire il motore, ascoltarne la melodia per scorgere eventuali stonature o percepire i rumori anomali. In più occasioni sono stato sorpreso dai commenti formulati dai meccanici all’arrivo di un veicolo di fronte a loro: l’aver ascoltato qualche istante il rombo del motore in avvicinamento, già permetteva loro di esprimere delle ipotesi rispetto alle problematiche esistenti, valutando le condizioni “di salute” del motore.

“Mel, vedendo arrivare al cancello la 206 che aspettava, preme il telecomando per farla entrare nel parcheggio e la fissa con attenzione. Mentre l’auto si avvicina Mel mi chiede: *“Hai sentito? Lo senti quel rumore lì, quella specie di ticchettio...non va mica bene, quello mi sa proprio che è un problema che viene dai freni...”*. Ho cercato così di concentrarmi sul rumore ma, seppur percependo un “qualcosa” di anomalo rispetto al rumore consueto, non riesco a farmi un’idea di cosa possa essere. Mel intanto ha già raggiunto il conducente chiedendogli: *“Ma hai problemi con i freni? Mi sa che è quello che fa rumore...”* (Diario di campo, 19.10.11)

Quest'episodio evidenzia la ricchezza delle indicazioni che possono essere ricavate da un meccanico esperto solo a partire dai rumori emessi dal motore di un veicolo. Tali capacità permettono al meccanico di *sentire* non solo l'anomalia sonora prodotta dall'auto, ma anche di investire la conoscenza e l'esperienza accumulata per distinguere l'origine del problema e ipotizzare così gli interventi da dover compiere.

I meccanici rivolgono la loro attenzione al “suono” di un motore e, più complessivamente, all'insieme dei rumori prodotti da un veicolo in movimento poiché individuare un rumore particolare durante il funzionamento del motore può essere un indicatore spesso affidabile di un problema in atto. Mel mi ha spiegato la sua tecnica di procedere concentrandosi con l'udito a seguire il suono attraverso i vari passaggi che cominciano dall'accensione del motore e ne determinano il corretto funzionamento. La sua conoscenza degli elementi che costituiscono il motore è una guida che permette così di poter individuare il punto o l'elemento all'origine di un'anomalia sonora che costituisce spesso il segnale di un difetto meccanico.

L'orecchio allenato dei meccanici di strada in genere ha sviluppato la capacità di distinguere i suoni specifici prodotti dalle differenti componenti: il ronzio del motorino di avviamento, la cadenza dei pistoni, il ritmo della cinghia, il rombo nello scappamento e così via.

Tale competenza uditiva può essere paragonata a quella degli appassionati di musica che sono in grado di apprezzare una melodia elaborata composta da diversi strumenti potendo riconoscere anche i pregi o gli eventuali errori di ciascuno degli elementi che compone l'*ensemble*. Analogamente, l'orecchio esperto del meccanico può distinguere la melodia del motore, valutando rapidamente se il suono è armonioso, nel senso che è conforme alle aspettative e all'esperienza di un motore in buono stato. È capace inoltre, se debitamente a portata di suono, di considerare i vari “solisti” della melodia, cioè di valutare anche il rumore prodotto dai differenti componenti del motore riuscendo a distinguerli e a verificare, per ciascuno, la conformità al rumore atteso. Questa competenza dell'orecchio deriva dall'esperienza e anche dall'abitudine ad investire l'udito nel corso del lavoro, in questo caso utilizzandolo come prezioso indizio per compiere delle operazioni diagnostiche. Tale pratica è cruciale per i meccanici di strada che sono in larga parte privi di strumenti diagnostici elettronici. Anche i garagisti, nonostante abbiano strumentazione diagnostica a disposizione, non disdegnano di confidare nell'orecchio esperto. Nel corso delle osservazioni nei piccoli garage ho potuto incontrarne in particolare due, Dino e Felipe, che, attivi da diversi anni, si sono mostrati particolarmente affezionati al coinvolgimento di queste risorse uditive alimentate dall'esperienza. Tuttavia nelle officine, a differenza delle condizioni “di strada”,

per confermare le ipotesi diagnostiche e per molte altre verifiche si hanno a disposizione gli strumenti elettronici che scansionano i parametri del veicolo per identificare le anomalie.

In strada però, salvo rare eccezioni, i meccanici non hanno alternative e l'utilizzo dell'esperienza sensoriale per la diagnostica risulta fondamentale e viene impiegata come supporto indispensabile durante le riparazioni. Ho visto spesso i meccanici avvicinare le orecchie al motore acceso per ascoltare più distintamente i rumori e, talvolta, coinvolgere degli strumenti più o meno ortodossi per amplificare i suoni. Una delle abitudini di Mel, è quella di sporgersi nel vano motore rivolgendo un orecchio verso il motore per sentire meglio. In alcune occasioni, l'ho visto appoggiare un lungo cacciavite su un punto specifico del motore e avvicinare l'impugnatura all'orecchio, per trasmettere il suono direttamente verso il timpano. In questo modo si è dotato di una sorta di stetoscopio per sentire con maggiore chiarezza il rumore prodotto dai vari elementi del motore. Il riferimento agli strumenti medici non è così esagerato poiché, durante la mia permanenza nelle officine mi sono imbattuto in Felipe, il gerente di *Garage Bon*, che in più occasioni è ricorso ad un vero e proprio stetoscopio per meccanici, dotato di una ventosa da un lato e da una forcella con due auricolari da inserire nelle orecchie dall'altra estremità. Tale oggetto particolare testimonia in maniera concreta una delle raccomandazioni che i meccanici di strada mi hanno rivolto a più riprese: per capire come agire nelle riparazioni di veicoli e sviluppare un'esperienza adeguata: "ci vuole orecchio"!

L'investimento dell'udito come risorsa è infatti utile se si riesce a tradurlo in indicazioni che possono fornire elementi per la presa di decisioni pratiche e per guidare le azioni di riparazione. Un problema simile è evidente nei momenti in cui avviene il tentativo di restituzione dei suoni attraverso il linguaggio e le parole in uno scambio da cliente a meccanico.

Questi momenti spesso si contraddistinguono da una difficile comunicazione tra interlocutori che ha il merito di sottolineare la rilevanza dei suoni per il meccanico. La situazione tipica è quella relativa alla richiesta del meccanico di conoscere quali rumori sospetti o anomali hanno messo in allerta il conducente del veicolo. Quest'ultimo deve quindi rispondere impegnandosi a restituire attraverso le parole un suono, ricorrendo spesso all'imitazione di ciò che ha colpito il suo orecchio. Questo scambio di informazioni, che alle volte assume delle forme buffe a causa dei suoni replicati con la bocca alla ricerca di una restituzione il più possibile fedele all'originale, conferma ancora una volta la differenza di percezione sensoriale tra esperti e novizi.

Riprendendo l'analogia precedentemente evocata si può descrivere la differenza di

competenza sensibile tra meccanici e (molti) clienti come quella tra gli appassionati di musica che sanno distinguere il tracciato sonoro di ogni strumento e i semplici ascoltatori che si “accontentano” di godersi la melodia, capaci di individuare i momenti di stonatura, senza però avere la capacità di risalirne all’origine. La medesima differenza di livello di competenza si ha dunque anche nella capacità di restituire con il linguaggio le caratteristiche dei rumori, visto che senza una solida base di esperienza e confidenza è arduo distinguere le sottili differenze e riuscire a restituirle ad altri attraverso le parole.

Gli episodi che concernono le modalità di investimento sensoriale hanno messo in luce come l’esperienza del meccanico maturi grazie alla presa in considerazione delle informazioni ricavate dai sensi e dalla capacità di interiorizzare e rielaborare tali percezioni a livello corporale. È infatti necessario “tradurre” le sensazioni sensoriali provate nel corso delle attività lavorative in informazioni utili all’agire. Inoltre, perché ciò avvenga il meccanico deve avere un’esperienza e una memoria delle indicazioni che si possono ricavare da tali elementi per potersene servire come risorsa.

Queste situazioni sottolineano le capacità di apprendimento che sono associate al corpo e all’attenzione rivolta alle indicazioni date dai sensi.

In questo paragrafo ho scelto di sottolineare le molteplici forme di coinvolgimento sensoriale dei meccanici che si possono rintracciare nello svolgimento quotidiano delle loro attività lavorative. Le condizioni di lavoro nella strada aumentano l’importanza di sfruttare al meglio le varie indicazioni che possono emergere dai sensi per guidare le riparazioni. La pratica di affidarsi profondamente alla competenza e all’esperienza sensoriale mi è apparsa come una caratteristica specifica dei meccanici che operano in situazioni precarie e prive di strumentazione, visto che non possono ricorrere facilmente ad attrezzi specifici. L’attenzione riposta sul coinvolgimento sensoriale dei meccanici di strada mi è parsa giustificata anche per la mancanza di alternative a cui essi possono fare riferimento per cercare di identificare un guasto o verificare che la riparazione sia andata a buon fine. Le informazioni e le indicazioni che possono essere tratte dal coinvolgimento del corpo e dall’affinamento sensoriale nelle fasi di riparazione sono in ogni caso un patrimonio alla portata anche dei garagisti, come tra l’altro ho notato in particolare per due veterani dei garage come Dino e Felipe. Tuttavia, il loro impiego nel contesto della strada riveste un’importanza cruciale, in quanto qui non si ha a disposizione delle alternative facilmente accessibili, come ad esempio le risorse diagnostiche o quelle informatiche a disposizione dei garagisti.

Le forme di conoscenza sensibile che costituiscono il patrimonio dei meccanici coinvolgono in maniera profonda il corpo del lavoratore e si alimentano grazie alle capacità manuali che ne

costituiscono una delle risorse più intensamente coinvolte nelle operazioni di riparazione svolte in strada. Intendo ora articolare la riflessione rivolgendomi proprio alla questione della manualità dei meccanici e di come essa venga coinvolta nel loro lavoro.

6.2. Agire attraverso la manualità

Quando mi sono recato per la prima volta da Mel, nel parcheggio dove svolge le riparazioni, il mio sguardo è stato immediatamente attirato dalle sue mani. Non per una particolare scelta imposta in partenza o dettata da una consapevolezza teorica specifica, ma semplicemente perché il primo gesto di contatto con Mel, nel momento delle reciproche presentazioni, è stato quello di stringerci la mano. Ad essere precisi è stata la mia mano a stringere il suo polso, poiché Mel ha avvicinato il braccio al mio, torcendo il polso verso il basso a “coprire” la mano e offrendo dunque solamente il polso alla presa. La spiegazione di questo comportamento si è rivelata alla vista di un sottile guanto da chirurgo, abbondantemente macchiato di nero, a fasciare la sua mano. Mel, infatti, voleva compiere il gesto della stretta di mano, azione rituale assai apprezzata e diffusa negli incontri tra estranei e conoscenti nel contesto dei quartieri popolari considerati³, senza tuttavia macchiarmi con grasso e olio.

Questo marginale episodio ha avuto il merito di contribuire a rivelare, sin dai primi momenti di incontro con i meccanici di strada, il ruolo delle mani come elemento cruciale per il lavoro. La mano sporca d’olio può infatti essere considerata come un simbolo adeguato a sottolineare l’importanza dell’azione manuale per i meccanici di strada alle prese con le componenti del motore.

Nel caso della stretta di mano si può vedere in azione un caso di ritualità nelle relazioni (Goffman, 1967), dove le mani sono protagoniste, permettendo il contatto fisico e simbolico tra due estranei o conoscenti. Una delle azioni rituali con cui si avvia la conoscenza è proprio attraverso la stretta di mano, che sancisce, oltre al saluto, una forma di rispetto⁴ e conoscenza reciproca (Weber, 2009). La stretta di mano è un gesto che i meccanici di strada compiono con assiduità e regolarità: avviene all’incontro e al congedo con il cliente e acquista così il

³ La stretta di mano tra sconosciuti e/o conoscenti è molto diffusa, anche per delle semplici conversazioni casuali. Generalmente coinvolge tutti i presenti, salutati a turno, a prescindere dal grado di conoscenza. Per una categorizzazione sociologica si rimanda a Weber (2009).

⁴ Non stringere la mano di qualcuno che la porge è un chiaro segno di non voler avere confidenza con l’altra persona. Un celebre episodio filmico che lo indica è presente nel film *La Haine* (L’odio) dove tre ragazzi della banlieue parigina, dopo aver passato la notte in commissariato sono liberati da un ispettore che, nel congedarli porge loro la mano. Uno dei tre rifiuta perché è un poliziotto, mentre gli altri la stringono perché lo considerano “un tipo a posto”.

significato dell'essersi intesi per ciò che concerne le questioni della riparazione ed avere così un accordo reciproco. Nel contesto dell'economia informale non esistono infatti regole contrattuali a definire e formalizzare le caratteristiche e le garanzie dell'impegno reciproco. Queste garanzie d'impegno reciproco vengono sancite anche grazie alla dimensione rituale attribuita alla stretta di mano, frutto della condivisione dei valori sottesi a questo semplice gesto.

L'attività di riparazione svolta nel contesto della strada, come detto, è limitata da una dotazione ridotta di strumenti ed attrezzi specifici. Lo sforzo fisico che deve essere impiegato nelle varie operazioni è, nella gran parte delle occasioni, maggiore in strada rispetto a quanto avviene nelle officine. Ciò avviene poiché in strada, per svolgere molte operazioni non si hanno a disposizione alimentazioni elettriche o l'aria compressa per gli attrezzi. L'impiego delle mani è così influenzato dalla necessità di svolgere molte operazioni senza quegli appositi attrezzi realizzati per favorirle e velocizzarle.

La manualità con gli attrezzi è un'abilità che si sviluppa attraverso l'esperienza accumulata e la ripetizione di vari gesti, fino a padroneggiare certi movimenti, grazie all'interiorizzazione delle condotte corrette. La capacità prensile, indicando con questo termine la padronanza nell'uso degli strumenti, diviene così un patrimonio conoscitivo che coinvolge il corpo nella sua interezza, facendolo divenire abile ad attivarsi in modo tale da rendere l'attività il meno faticosa possibile (Bessy e Chateauraynaud, 2011).

Durante il primo incontro con Mel, la sua mano destra coperta da un guanto da chirurgo macchiato di olio e grasso ha ricordato visivamente l'impatto delle condizioni d'attività con motori e affini. Il meccanico è a contatto con prodotti che sporcano la pelle e che sono in alcuni casi nocivi (come ruggine, vernici o liquidi della batteria).

In strada, le dotazioni di protezione sono pressoché assenti: mascherine per la bocca od occhiali protettivi non fanno infatti sistematicamente parte della disponibilità dei meccanici⁵. Nemmeno indossare guanti di protezione è un'abitudine diffusa. Mel è l'unico tra quelli che ho frequentato ad indossarli (anche se non in maniera sistematica), per gli altri la regola è il lavoro a mani nude, senza protezioni o coperture. Qualche settimana dopo il nostro primo incontro, Mel, infilandosi un guanto di lattice, mi ha spiegato i motivi della sua scelta:

“Prima non portavo mai nulla alle mani, adesso mi metto spesso questi, così almeno non mi sporco tantissimo, anche se poi non è che ripari più di tanto, ma almeno sotto le unghie va un po' meglio. Porto questi di lattice perché sai...sono i soli con cui si

⁵ L'atteggiamento restio all'uso di tali protezioni è tuttavia condiviso con le officine in cui, a parte qualche situazione particolare (saldature o rimozione di ruggine), non si usano protezioni specifiche se si escludono le tute da lavoro che proteggono essenzialmente dallo sporco.

mantiene la massima sensibilità delle dita per le varie operazioni...” (Mel, 8.06.11)

Il grasso e l’olio, i due componenti più diffusi all’origine delle macchie alla pelle e ai vestiti dei meccanici, sono praticamente onnipresenti nei vani motore delle auto in riparazione e la convivenza con le tracce di queste sostanze è quotidiana. L’esposizione allo sporco non è tuttavia la sola conseguenza a cui le mani sono esposte: sono altrettanto comuni la presenza di piccole cicatrici a punteggiare incavo e dorso della mano e calli a solcare i punti più esposti all’attrito. Emerge inoltre il ruolo della sensibilità delle dita come condizione indispensabile per svolgere il lavoro.

La meccanica di strada, per come è apparsa nel corso della mia esperienza, è un’attività tecnica ed artigianale che richiede una competenza manuale esperta. Quest’abilità deve essere sviluppata attraverso varie tappe di apprendistato, come avviene del resto per una molteplicità di contesti lavorativi (Dreyfus e Dreyfus, 2005; Gherardi e Nicolini, 2001). Tale percorso è connotato dall’esercizio e dalla ripetizione, così come dalla possibilità di confrontarsi con qualcuno più competente ed avere la possibilità di imitarlo.

Sennett (2008), nel suo scritto rivolto alle modalità di lavoro dell’“uomo artigiano”, ha dedicato molta attenzione a delineare la radice storica di questo tipo di apprendimento facilitato grazie alla pratica, al confronto con gli altri e alla ripetizione, sottolineandone così la validità e l’efficacia. Le dinamiche considerate da Sennett sono le medesime che costituiscono lo scenario quotidiano di un meccanico che si confronta in permanenza con le difficoltà delle riparazioni, elaborando soluzioni ai problemi via via incontrati.

Nel corso della ricerca, ho sperimentato in prima persona gli irti ostacoli della “presa di confidenza” con le azioni di meccanica a cui il novizio si confronta nel corso dei primi tentativi di apprendimento delle attività. La manualità serve ad avere una presa efficace degli attrezzi, così come a svolgere correttamente varie operazioni. Questa competenza può essere padroneggiata grazie all’esercizio e alla confidenza con le condizioni situate nelle quali si lavora, così come a seguito della conoscenza della disposizione delle componenti nel motore. Un esempio concreto è emerso durante una delle riparazioni svolte con Mel:

“Dopo aver lasciato scolare l’olio dal serbatoio, Mel mi chiede di fissare il *carter* che copre il bocchettone del serbatoio posto sotto il motore. Per farlo devo glissare sotto il muso dell’auto e allungare le braccia per arrivare alla sede delle viti. La posizione è scomoda e, visto che l’auto è solo parzialmente sollevata grazie al cric, devo cercare a tentoni il punto corretto per posizionare correttamente il cacciavite e procedere ad avvitare. Non sono molto abile e per ben due volte il cacciavite mi scivola di mano cadendo sull’asfalto. Devo concentrarmi e tenerlo ben saldo con la mano mentre, a braccio allungato sotto l’auto, sposto la punta dell’attrezzo fino alla vite che, impugnata alla ben e meglio con l’altra mano, deve essere fissata nella sua sede. Non è in apparenza

un'operazione difficile, perciò mi sento imbarazzato a metterci alcuni, interminabili, minuti, e senza essere neanche sicuro di aver fissato correttamente le viti! Mel, una volta che sono riemerso da sotto l'auto, mi domanda se è tutto a posto; con un'aria un po' abbattuta gli rispondo che mi sembra di sì ma che forse le due viti più lontane non sono fissate a dovere. Mel sorride e mi assicura: "è una questione di abitudine saper muoversi agevolmente sotto il motore, a furia di farlo vedrai che poi ci metti poco". In pochi istanti prende la posizione sdraiata e verifica il lavoro, commentando: "L'ultima in fondo a destra aveva del lasco, ma le altre erano ok." (Diario di campo, 11.06.11)

In questo estratto emergono le complessità e le difficoltà con cui il novizio deve confrontarsi per svolgere anche semplici operazioni. Questo episodio consente di sottolineare il ruolo dell'abilità delle mani e della più complessiva competenza ad utilizzare il proprio corpo in maniera appropriata a svolgere i compiti. Padroneggiare l'uso degli attrezzi significa riuscire ad utilizzarli correttamente ed agevolmente nelle condizioni d'uso comune. Mi sono rapidamente reso conto di come anche la semplice azione di avvitare non è così scontata se viene svolta sotto un'auto e senza poter vedere distintamente la sede della vite. Si comprende fino a che punto è indispensabile avere una tale confidenza con gli strumenti da poter svolgere certe operazioni senza particolari difficoltà. Le mani, in sostanza, devono riuscire a fare "da sole" certe azioni, grazie all'esperienza e all'abitudine. Tale livello di competenza è possibile grazie all'esercizio e all'interiorizzazione dei movimenti ricorrenti per l'esecuzione di diverse operazioni (Crawford, 2009).

Questa situazione è analoga al processo di apprendimento dell'improvvisazione al pianoforte descritto da Sudnow (1978), che mostra come le mani – a seguito della ripetizione e dell'interiorizzazione dei movimenti – consentano di effettuare correttamente delle melodie, ma anche di proporre delle varianti nuove alla musica che si esegue. Il testo di Sudnow illustra con dovizia di particolari la diretta esperienza degli ostacoli e delle tappe che hanno portato l'autore a poter padroneggiare l'uso della tastiera del pianoforte, sia per suonare musica jazz che per riuscire anche ad improvvisarla. La descrizione dei faticosi esercizi che gli hanno consentito di giungere a tale livello ha sottolineato il passaggio cruciale dell'incorporazione ed interiorizzazione dei movimenti delle mani: gli occhi non devono essere costretti a seguire in continuazione lo scorrere delle dita sulla tastiera, così come la mente non è in permanenza concentrata nel tradurre ogni singolo movimento a partire dalle posizioni preordinate dal linguaggio del pentagramma. Questo processo illustra le modalità con cui un soggetto diviene esperto di una certa attività riuscendo progressivamente ad interiorizzare con il corpo le operazioni ricorrenti per effettuarle poi in maniera fluida.

Anche nell'osservare le azioni ricorrenti dei meccanici è possibile ritrovare un ruolo così importante delle mani. Riuscire ad effettuare particolari azioni senza dover essere sempre

dipendenti dalla vista domanda infatti di disporre di mani abili ed esperte. In molti casi è necessario svolgere articolate operazioni nel motore senza avere la possibilità di guardare là dove si mettono le mani o si posizionano gli attrezzi. L'abilità è quella di farsi largo attraverso le varie componenti del motore per riuscire ad agire nel punto prescelto.

La manualità legata alla padronanza di determinati gesti si sedimenta grazie all'esercizio fino a quando si possiede la capacità incorporata di effettuare correttamente certe manovre in maniera fluida e spontanea (Bourdieu, 1980; Wacquant, 1995). L'esempio classico dell'andare in bicicletta indica la diffusione dell'incorporazione di *set* di azioni e forme di coordinamento corporale nello svolgimento delle attività più diverse. Il corpo sviluppa dunque una vera e propria memoria dei movimenti e gesti facendoli così divenire parte del proprio patrimonio (Wacquant, 2005; Gieser, 2008).

In più occasioni, per suggerirmi una soluzione, Mel mi ha esortato a "sentire" la corretta posizione grazie alle mani: nel corso di una revisione, Mel mi ha chiesto di svitare il filtro dell'olio situato in una posizione ostica e la cui vista era ostruita. Per svitare il bocchettone del filtro bisogna sistemare correttamente la chiave a catena universale che deve "fasciare" strettamente il tappo per poi poterlo svitare ed estrarre. Nel guidarmi nelle varie operazioni, Mel mi ha esortato a usare solo le mani e trarre da esse le indicazioni utili a proseguire:

"Non ce la fai a vederlo là sotto devi *sentirlo*, prendi la chiave con una mano e appoggia l'altra sul bocchettone da svitare, poi infila la catenella attorno e stringi per fissarla, quando *sentì* che è ben messa puoi svitare." (Mel, 14.10.11)

La capacità di "sentire" quando la catenella è correttamente fissata è soggettiva e deriva dall'esperienza e dalla padronanza della conoscenza sensibile da parte del meccanico. Mel non è riuscito ad articolare una descrizione tale da offrire degli elementi "concreti" utili ad agire correttamente. Così come la vista non poteva, in tali condizioni, essere d'aiuto a guidare le operazioni, anche la parola altrui mostrava i suoi limiti. L'insieme di competenze radicate e diffuse presso gli esperti di ogni tipo di attività lavorativa, che risultano complesse da esplicitare a parole ed a esprimere attraverso il linguaggio denotativo, fanno parte dell'universo riconducibile alle forme di conoscenza tacita (Polany, 1962).

L'esperienza e la ripetizione sono guide insostituibili: s'impara infatti grazie alla capacità di interiorizzare quando un'azione è "ben fatta". La mano appoggiata sulla chiave diviene una sorta di ricettore delle sensazioni tattili che guidano da sole lo svolgimento dell'operazione. In quella posizione gli occhi non possono vedere e, anche in quel caso, non avrebbero avuto le medesime capacità di valutare le condizioni dell'intervento.

Sennett parlando del ruolo centrale che hanno le mani per gli artigiani sottolinea

l'importanza di sbagliare e trarre dagli errori elementi utili a consolidare la propria esperienza:

“Durante un'esecuzione, la fiducia che ti fa riprendere il controllo dopo un errore non è un tratto della personalità, è un'abilità appresa. La tecnica dunque si sviluppa grazie alla costante dialettica tra il modo corretto di fare una cosa e la disponibilità a sperimentare l'errore. I due aspetti non possono essere scissi. Se al giovane musicista viene semplicemente servito bello e pronto il modo corretto di suonare, gli verrà un falso senso di sicurezza.” (Sennett, 2008, pag. 157)

In questo quadro emerge come l'apprendimento non sia focalizzato solamente alla ripetizione dei medesimi movimenti, ma s'indirizza a sviluppare una confidenza sufficiente ad affrontare gli imprevisti e a sviluppare innovazioni rispondendo in maniera creativa alle difficoltà. In questo senso l'errore è parte integrante del processo di apprendimento e della presa di confidenza con le mansioni da svolgere.

La progressiva conoscenza sensibile evolve secondo tappe successive del “divenire esperto” (Dreyfus e Dreyfus, 2005). Ad aumentare non è solo la capacità di maneggiare attrezzi e “sentire” attraverso i vari sensi le indicazioni presenti nell'ambiente, ma il fatto che progredendo si affina un'attività riflessiva rivolta alle sensazioni, con la capacità di articolare e spiegare ciò che si è provato (Viteritti, 2011). Nel corso dei miei tentativi non ero infatti capace di tradurre le sensazioni in linguaggio, dovendo prima esercitarmi per trovare, attraverso l'esperienza, una sorta di base comune condivisa con gli altri meccanici, utile per poterci intendere reciprocamente. Mel mi affidava spesso delle operazioni da svolgere senza comunicarmi nei dettagli le consegne, in modo tale che mi confrontassi con l'esempio concreto e, dunque, (spesso) con l'errore. Riuscire a superare autonomamente gli errori è una capacità che si matura grazie all'esercizio e all'incorporazione dei movimenti di mani e braccia (Gieser, 2008), ma anche con il raggiungimento di una conoscenza tecnica ed esperienziale più complessiva relativa all'attività con cui ci si confronta.

Nel corso della permanenza con i meccanici mi sono dovuto confrontare con la necessità di apprendere ed esperire un insieme di attività, familiarizzandomi con l'ambiente sociale nel quale essi operavano (e anch'io). Quest'esperienza ha consentito di sviluppare una conoscenza sensibile e corporale del lavoro di meccanico: un insieme di aspetti che possono essere indicati utilizzando il termine di *habitus* nell'accezione Bourdieusiana (Bourdieu, 1972):

“(...) a system of durable and transposable dispositions which, integrating all past experiences, functions at every moment as a matrix of perceptions, appreciations, and actions, and make it possible to accomplish infinitely differentiated task.”

(Bourdieu, 1977, pag. 271)

Il corpo si situa come elemento centrale per l'*habitus* a partire dalle capacità di incorporazione di azioni e modi di fare appresi in svariati contesti, ma anche come veicolo della confidenza del soggetto all'interno delle sfere che costituiscono il proprio orizzonte sociale ed esperienziale (Wacquant, 2005). Le azioni dell'attore non obbediscono però esclusivamente alla sua volontà, ma sono formulate e messe in atto all'interno di una realtà sociale avente già delle norme e consuetudini definite dalla pratica sociale. In un contesto siffatto l'*habitus* si conforma come: "an open system of dispositions that is constantly subjected to experiences, and therefore constantly affected by them in a way that either reinforce or modify its structures" (Bourdieu e Wacquant, 1992, pag. 133).

Il corpo è il luogo dove l'esperienza sociale del mondo viene incorporata e interiorizzata, ma non si costituisce né come puro oggetto, né come puro soggetto: vi sono sempre degli spazi di affermazione personale, nonostante l'azione degli schemi simbolici dominanti (McNay, 1999, pag. 98). In questo senso l'*habitus* può essere considerato non esclusivamente come una struttura conservativa, ma come avente una capacità generativa. Lois McNay, riferendosi direttamente al pensiero di Bourdieu (1990) ricorda che:

"Within certain objectives limits, it (*habitus*) engenders a potentially infinite numbers of patterns of behaviour, thought and expression that are both "relative unpredictable" but also "limited in their diversity". Thus, *habitus* gives practices a relatively autonomy with respect to the external determinations of the immediate present (...). The *habitus* is a generative rather than determining structure which establishes an active and creative relation – *ars inveniendi* (Bourdieu e Wacquant, 1992, pag. 122) – between the subject and the world." (McNay, 1999, pp. 99-100)

Queste considerazioni mi sono sembrate pertinenti con la situazione in cui ero immerso, relativa al quotidiano dei meccanici di strada. La presa di confidenza con le attività, i modi di agire e le relazioni attivate dai meccanici, ha offerto numerosi esempi di un *habitus* peculiare per questa figura lavorativa, che tuttavia non si mostra consolidato ed immutabile. Vi è infatti sempre dello spazio per un accumulo di conoscenza ed esperienza che, grazie all'esercizio, ai tentativi e alla manualità con attrezzi e motori, può far scaturire delle innovazioni nelle modalità di lavoro che possono così mostrare qualità creative. Tali indicazioni rivolte all'*habitus* mi hanno offerto un riferimento durante il processo della ricerca, alimentato dalla partecipazione diretta, dal coinvolgimento corporale e dalla sperimentazione sensoriale delle attività.

Le mani sono l'elemento centrale che, coadiuvato da polso e braccio, costituisce una sorta di tritico indispensabile allo svolgimento delle molteplici operazioni di riparazione. La

coordinazione di questi elementi è indispensabile per poter effettuare operazioni meccaniche, tanto elaborate quanto elementari. Tale abilità manuale non è rivolta esclusivamente al maneggiare strumenti tecnici ed attrezzi, ma si esercita grazie alla competenza nell'effettuare una molteplicità di azioni a mani nude (cioè senza attrezzi). Ci sono occasioni in cui delle piccole ammaccature della carrozzeria vengono “corrette” a mano sagomando il profilo della carena esterna a manate e spinte, oppure quando dei contatti elettrici vengono aggiustati grazie a reiterati tentativi tirando o piegando il filo, così come è comune l'investimento della forza fisica come requisito indispensabile per realizzare differenti operazioni (tirare, spingere e altro).

I meccanici, dovendo coinvolgere intensamente le mani durante le riparazioni, si confrontano in permanenza con la necessità di investire una forza minima per contenere la fatica e ottimizzare così lo sforzo compiuto.

La ricerca di limitare il dispendio di energia e di forze non è legata alle mani, ma coinvolge l'intera ergonomia del corpo. Sollevare pesi durante una riparazione può, ad esempio, far venire calli alle mani, dolori alle braccia e finanche fitte alla schiena: è importante dunque conoscere i modi migliori per minimizzare rischi e sforzi. Padroneggiare l'investimento della forza è una qualità che matura con l'esperienza ed è un tratto peculiare delle attività manuali ed artigianali. Come ricorda lo stesso Sennett (2008, pag. 173), grazie all'esercizio e alla competenza tecnica si arriva ad applicare la forza minima nelle azioni abituali, dopo averle apprese e comprese, nell'obiettivo di ridurre l'impatto di fatica e sforzo per il proprio corpo.

Per poter sostenere le condizioni di lavoro della meccanica in strada è cruciale avere la capacità di padroneggiare l'uso della forza, conoscendo le modalità per ridurre lo spreco di energie. Qui la fatica fisica è molto presente, data la ridotta dotazione tecnica e l'impossibilità dell'uso continuativo di alimentazioni elettriche o ad aria compressa. Per questo motivo i meccanici di strada compiono numerosissime azioni con un impiego diffuso della forza fisica e devono imparare, o ingegnarsi in mille modi, per ridurre al minimo i propri sforzi.

N'è un esempio lo smontaggio delle ruote per il cambio o la verifica dei freni.

“Con il cric ho sollevato l'auto e ho preso lo svita-bulloni per procedere con lo smontaggio. La chiave a croce è piuttosto lunga ma, nonostante abbia appoggiato tutto il mio peso per fare più forza, due dei quattro bulloni non si sono mossi, se non impercettibilmente. Ho provato numerose volte, senza successo, sudando abbondantemente nonostante il freddo. Mel, dopo qualche minuto, mi ha chiesto se avevo finito e vedendomi rosso in viso ha esclamato: “*Vedi questo arriva quando usano la “pistola” a aria compressa per chiudere i bulloni, così poi non riesci più a staccarli, se ti trovi che devi cambiare una ruota in strada come fai?*”. Detto ciò ha preso una lunga sbarra cilindrica dal baule della sua auto e fissandola all'estremità dello svita-bulloni, è riuscito, grazie alla leva, a svitare i restanti con poco sforzo.”

(Diario di campo, 14.09.11)

Questo episodio consente di far emergere una modalità in cui il meccanico in strada si confronta con il deficit di attrezzatura e supera le difficoltà. Svitare una ruota in officina richiede pochi istanti, grazie alla strumentazione ad aria compressa, in strada invece anche tale operazione può divenire ostica. Per far fronte a questo limite bisogna dunque ricorrere all'inventiva e procurarsi uno strumento non professionale, ma utile allo scopo: la sbarra d'acciaio volta a prolungare la leva. La forza è indispensabile e viene sollecitata con notevole frequenza, ma, fortunatamente, non è la sola risorsa a disposizione. In questo caso l'esperienza del meccanico consente di evitare di intestardirsi su dei bulloni a colpi di strappi con le braccia, attivando al contrario la ricerca della minima forza necessaria per svolgere lo stesso compito, grazie ad altre possibili soluzioni.

La "minima forza necessaria" a cui allude Sennett (2008), si rivela come un utile obiettivo a cui aspirare, che è però sempre condizionato (e limitato) dalla situazione nella quale si opera: le modalità d'azione meno dispendiose in termini di fatica possono infatti mettersi in atto solo confrontandosi con le risorse disponibili e dipendendo dal grado di competenza ed esperienza del meccanico.

Il quadro così delineato permette di sottolineare il fatto che l'esercizio della riparazione meccanica in strada comporta un maggiore investimento in termini di impiego della fatica rispetto alle modalità che avvengono nelle officine. La ragione della necessità di maggiore intensità nello sforzo durante le attività in strada deriva dalle variegata (piccole e grandi) operazioni di riparazione che devono essere svolte senza l'ausilio degli strumenti appropriati. Da questo punto di vista è dunque facile comprendere l'investimento maggiore di fatica fisica che avviene in strada rispetto alle condizioni dell'officina: dallo smontaggio della ruota, fino agli ostacoli offerti da ogni singola vite troppo serrata, o peggio arrugginita, da svitare con le chiavi a mano. Inoltre vi è la questione del sollevamento del veicolo: se in officina si utilizza generalmente un ponte elevatore, in strada i protagonisti sono i cric manuali, o addirittura i marciapiedi.

Tale maggior coinvolgimento dello sforzo fisico, deriva anche dal fatto che nella strada le riparazioni oltre ad essere più gravose, vengono realizzate in tempistiche che spesso hanno una durata sensibilmente lunga, superiore dunque a quella scandita dai ritmi seguiti negli atelier meccanici. Mel esplicita questa situazione raccontando come si confronta con il cambio dei dischi posteriori di un veicolo senza avere a disposizione dell'attrezzatura alimentata ad aria compressa:

“Per cambiare i freni delle ruote dietro è molto complesso: bisogna far fare al pistone dei giri completi, una volta lo facevo a mano col cacciavite e ci mettevo anche due ore per una ruota! Non era possibile, così ho comprato una macchina apposta che lo fa e che si alimenta ad aria compressa, ma per farlo io la uso a mano.” (Mel 11.06.11)

Questo estratto sottolinea la quantità di tempo e di sforzo necessari per svolgere un compito, descrivendo una situazione profondamente diversa da quella riscontrabile in un'officina, dove, al contrario della strada, è possibile disporre degli allacciamenti all'elettricità e al compressore di aria. Le mani e il cacciavite agiscono in questo caso come le sole risorse disponibili per riportare il pistone nella posizione corretta e sfilare così la ganaschia. In questo caso, visti gli impedimenti all'uso di attrezzature sofisticate, ci si arrangia con quello che si ha a disposizione. Lo sforzo è dunque un elemento caratteristico delle riparazioni in strada: l'alta presenza di strumenti tecnologici che affollano le officine è lontana dalla sommaria dotazione dei meccanici di strada, che devono pertanto impiegare estensivamente i propri attrezzi aiutandosi con le mani e, più in generale, attraverso un notevole investimento fisico.

Il corpo, tuttavia, esprime anche delle competenze pienamente iscritte nella dimensione sociale e relazionale del lavoro quotidiano, come ad esempio la capacità di padroneggiare i saluti e le forme di riconoscimento reciproco, oltre naturalmente ad essere la base concreta con cui si possono intraprendere le operazioni lavorative. Si può dunque considerare la meccanica di strada come un'attività lavorativa caratterizzata dall'intenso coinvolgimento del corpo come supporto delle operazioni, poiché lo sforzo e la fatica sorreggono e si accompagnano alle differenti operazioni di riparazione.

Il *focus* del discorso si indirizzerà ora a considerare come viene investito il corpo del meccanico all'interno delle attività quotidiane. Le condizioni limitanti della strada lo obbligano infatti a sopportare notevoli sforzi, a subire fatiche ed esporsi a pericoli. Il corpo nel lavoro del meccanico di strada costituisce un patrimonio che deve essere costantemente salvaguardato.

6.3. Il corpo come capitale fragile

Per essere agevolato nelle sue attività quotidiane il meccanico deve possedere un corpo con risorse muscolari sufficienti e dotato di un'adeguata padronanza nell'uso delle articolazioni. Il corpo si trova in permanenza esposto alla fatica, all'usura e al pericolo. Si può dunque considerarlo come una sorta di capitale fragile, con una definizione in cui entrambi i termini sono egualmente importanti.

La nozione di capitale fa riferimento alla capacità del corpo di apprendere e interiorizzare: i muscoli possono svilupparsi ed abituarsi a svolgere certe azioni, apparse in un primo tempo particolarmente ostiche; la coordinazione di particolari posizioni e movimenti può essere padroneggiata grazie all'esperienza e all'esercizio. Tali abilità sono anche fonti particolarmente ricche per lo sviluppo della conoscenza sensibile. Le competenze di un corpo possono quindi accrescere e accumularsi analogamente ad un patrimonio che può incrementarsi ed essere tutelato.

Allo stesso modo, però, le condizioni di lavoro, la fatica o, semplicemente, gli anni che passano sono responsabili dell'usura del corpo, mettendone in evidenza la costante fragilità. La salute e l'integrità corporale sono variabili importanti da considerare per il perdurare dell'attività del meccanico, anche alla luce del fatto che in strada si è esposti ad una forte sollecitazione dovuta alle condizioni di lavoro. Si può considerare il corpo come un capitale fragile che offre al lavoratore delle risorse cruciali (e la possibilità di incrementarle), ma anche che, esposto in permanenza ai rischi e al deterioramento della salute, deve confrontarsi con limiti che influenzano lo svolgimento di talune attività.

Il corpo è il centro dell'interesse e dell'attenzione di soggetti impiegati in attività particolari, come i pugili (Wacquant, 1995, 2002), danzatori (Thomas, 1995; Bassetti, 2012), attori e lavoratori dello spettacolo (Corsani e Lazzarato, 2008) o calciatori (Roberts, 2008), poiché costituisce il fulcro del proprio lavoro e deve dunque essere allenato, curato e preservato per continuare lo svolgimento di queste professioni. Il coinvolgimento corporale è tuttavia ben lungi dall'essere esclusivo di certe figure lavorative e si estende ad una pluralità di attività, dove muscoli, articolazioni ed energia fisica hanno un ruolo di primo piano. Il corpo, infatti, viene abbondantemente coinvolto nelle azioni lavorative, ne assicura lo svolgimento e il ritmo, mentre i carichi di lavoro devono essere proporzionati a ciò che esso può sopportare. Inoltre, l'intensità dell'esercizio fisico nel lavoro può anche portare all'insorgere di vere e proprie modificazioni corporali come conseguenza della ripetizione di certi movimenti (ad esempio l'elasticità delle caviglie dei danzatori o la flessibilità delle cartilagini del naso dei pugili). Ciò può avvenire, sebbene in maniera meno evidente, anche in contesti lavorativi più comuni, a partire dall'affinazione di certe competenze, con l'esercizio e lo sviluppo di muscoli che divengono allenati a svolgere specifiche operazioni, minimizzando la fatica.

Durante le prime giornate con i meccanici mi sono rapidamente reso conto dell'importanza di avere gambe capaci di restare piegate in una posizione accucciata per ore⁶ e ad avere i

⁶ In strada si lavora generalmente con l'auto sollevata da un cric quindi a pochi centimetri dal suolo,

muscoli delle braccia sufficientemente allenati in modo da operare correttamente, nonostante restassero in posizioni tutt'altro che confortevoli per lungo tempo. Le prime volte che agivo in prima persona, ho provato dei dolori muscolari fastidiosi per poi, dopo qualche tempo e grazie all'allenamento, riuscire a svolgere le stesse operazioni senza conseguenze dolorose.

La posizione del corpo durante il lavoro ha infatti delle conseguenze dirette nel grado di fatica che viene consumata durante la giornata. Dino, il gerente di *Garage Sud* mi ha raccontato di come sono cambiate le condizioni di lavoro da quando ha dotato la sua officina dei ponti elevatori, permettendo così di lavorare in piedi, controllando l'altezza a cui collocare il veicolo e non dovendo essere costretti a lavorare nell'unica fossa che aveva prima o, sdraiandosi sui carrellini da far scorrere sotto l'auto sollevata con il cric.

“Ho iniziato a lavorare in questo garage che era il 1980 e avevo due box auto per fare meccanica e c'era solo una fossa, quella là... fino al 1983 non avevamo neanche un ponte elevatore, prima facevamo solo interventi lavorando nella fossa o sollevando le auto con il cric e sdraiandoci sotto. Poi, piano piano, ci siamo ingranditi, abbiamo comprato materiali e attrezzi, perché sai cerco di aver le migliori condizioni possibili nell'ambiente dove stare e con le strutture. Perché così si hanno anche le migliori condizioni di lavoro e puoi offrire un servizio di qualità migliore. Immagina prima, a dover sempre stare laggiù nella fossa, o peggio ancora, quando eri disteso sotto l'auto. Che male che avevo la sera, la schiena mi faceva impazzire, per forza poi che fumavo trenta sigarette al giorno, ogni volta che uscivo da sotto mi prendevo almeno il tempo di gustarmene una!” (Dino, 16.05.12)

Le parole di Dino permettono di confrontarsi con le evoluzioni vissute da un garagista che ha visto, nell'arco di trent'anni, la trasformazione della propria officina e delle modalità del proprio lavoro. L'evoluzione del confort in cui lavorare permette, secondo lui, di migliorare non solo le condizioni con cui ci si confronta quotidianamente, ma anche la qualità del servizio al cliente. I ricordi dei periodi passati sotto le auto sono legati alla memoria corporale della fatica provata e dei dolori ad essa associati. Mentre le officine sono ormai quasi sempre dotate di apparecchiature rivolte al sollevamento dei veicoli per consentire un'agevole movimento del meccanico che deve intervenire, tale situazione non è affatto presente nel contesto della strada.

Il rischio più immediato con il quale si confronta il corpo sul lavoro è quello legato all'integrità fisica e all'evenienza di infortuni o ferite. Nella quotidianità dei meccanici di strada tale possibilità è sempre presente date le loro condizioni di esercizio assai distanti dagli standard di sicurezza imposti ai contesti formali.

in particolare tutte le operazioni su ruote o freni vengono effettuate da accucciati. Oltre a ciò una delle mie posizioni più frequenti per restare accanto al meccanico in azione era quella di stare accucciato sulle ginocchia rimanendo il più vicino possibile al suolo per seguire le riparazioni anche quando non c'era spazio sufficiente per glissare a due sotto l'auto.

È da ricordare come l'attività di meccanico, indipendentemente dal luogo in cui si svolge, comporta una serie di operazioni abituali perennemente esposte a rischio potenziale, come avviene per la gran parte dei lavori manuali svolti a contatto con attrezzi e veicoli a motore. Una porzione considerevole delle azioni di riparazione viene infatti svolta ponendosi al di sotto di un veicolo sollevato; inoltre, l'uso di alcuni attrezzi espone a pericolose conseguenze in caso di negligenze o manovre errate.

Presso le officine meccaniche sono installati una serie di dispositivi di sicurezza e taluni macchinari (in particolare i ponti elevatori) sono controllati periodicamente e devono (o almeno dovrebbero) essere conformi agli standard di sicurezza previsti dalle normative vigenti. Tuttavia, anche nei garage il rispetto scrupoloso delle norme di sicurezza è lontano dall'essere sistematico, perlomeno riferendomi a quelli dove sono stato: qui, infatti, molte norme venivano comunemente trasgredite (ad esempio il divieto di accesso del pubblico all'area dell'officina o l'interdizione di fumare all'interno).

Se entrambi i contesti della riparazione di veicoli sono teatro di numerosi comportamenti potenzialmente pericolosi, una sensibile differenza tra i due deriva però dalla disponibilità di dotazioni di sicurezza e dal fatto che, nelle officine, vengano quasi sempre effettuati almeno i controlli delle apparecchiature di sollevamento⁷: la loro mancanza, infatti, comporterebbe sanzioni amministrative salate per i titolari delle officine.

Tali condizioni non sono presenti nel contesto della strada, dove la dotazione strumentale è sensibilmente minore e, semplicemente, non esiste uno spazio lavorativo delimitato nel quale disporre strumenti, attrezzature e dispositivi atti a ridurre i pericoli. È dunque facile comprendere come l'esercizio di tale attività in strada esponga il meccanico a maggiori rischi potenziali per la propria salute rispetto all'ambiente più organizzato e "protetto" dell'officina. Inoltre, sono le condizioni stesse di esercizio dell'attività ad essere profondamente distinte: il lavoro all'esterno, tra esposizione alle intemperie e la mancanza di dotazioni tecniche e strumentali, ha un impatto sensibilmente maggiore nella fatica provata durante il lavoro quotidiano.

È possibile distinguere due tipi di rischio all'integrità corporale e alla salute per i meccanici: quello immediato, legato agli infortuni o alle ferite sopravvenute durante le riparazioni, e quello a medio o lungo termine riferito alle conseguenze che certe pratiche possono determinare per la salute, dopo lunghi anni trascorsi a lavorare in determinate condizioni.

⁷ In particolare sui ponti elevatori è visibile un tagliando adesivo che riporta la data dell'ultimo controllo, consentendo facilmente la verifica della manutenzione.

Il rischio di infortunio, sia esso di lieve o grave entità, è, come in quasi ogni mansione lavorativa, sempre in agguato. La dimensione materiale dell'esercizio del lavoro del meccanico, così come il frequente impiego di attrezzi tecnici, sono infatti condizioni facilitanti all'esposizione ad infortuni, a ciò si aggiunge anche l'incertezza strutturale dell'ambiente lavorativo della strada. Come evocato precedentemente, l'ambiente dove si svolge il lavoro meccanico in strada soffre di molte condizioni limitanti, si confronta infatti con imprevisti continui che coinvolgono *in primis* lo spazio dove si lavora. Ad esempio, la variabile legata alle condizioni meteo contribuisce non solo a determinare le tempistiche di lavoro (se piove ci si deve fermare), ma anche la penosità in cui si esercitano le attività (è per esempio più faticoso farlo esposti al gelo).

Un discorso analogo può essere riferito alla mancanza di punti di riferimento stabili che contribuiscono a routinnizzare le varie fasi lavorative: in strada ogni riparazione deve essere organizzata dalle basi più elementari, recuperando strumenti e decidendo di volta in volta come posizionare il veicolo per poi procedere all'intervento. Inoltre, l'attività di meccanico di strada subisce costantemente delle pressioni rispetto alle tempistiche di riparazione: non esiste un salario orario a determinare il compenso, ma gli introiti dipendono da quanti più veicoli si riesce a riparare. Non è quindi raro che i meccanici di strada decidano di lavorare di fretta e talvolta freneticamente, condizioni che non facilitano affatto la sicurezza nel lavoro.

Per questo motivo farò riferimento più alla presenza delle forme di rischio e insicurezza che costituiscono l'orizzonte quotidiano dei meccanici piuttosto che all'esistenza (eventuale) di norme di sicurezza nel contesto lavorativo e al loro rispetto. Intendo perciò utilizzare il termine (in)sicurezza per sottolineare la costante presenza di rischio alla quale sono esposti coloro che svolgono le attività in strada. Si tratta in larga parte di pratiche ed abitudini ricorrenti presso i meccanici che implicano sia un'esposizione potenziale ai rischi d'infortunio, che accorgimenti ed attenzioni per limitarla.

La limitata disponibilità di attrezzi presso i meccanici di strada impone di impiegare strumenti che necessitano uno sforzo maggiore per effettuare certe operazioni, oppure di dover confrontarsi agli interventi durante un tempo molto più lungo rispetto all'officina. Questi aspetti lasciano così emergere l'intensità dell'esposizione alla fatica del corpo del meccanico di strada⁸.

Nel corso delle giornate passate accanto ai meccanici, la minaccia all'integrità corporale che mi ha destato maggiore preoccupazione riguardava la tenuta degli strumenti volti a

⁸ Non intendo certo affermare che il lavoro in officina sia scevro dalla necessità di energia fisica, tuttavia mi preme sottolineare le specificità delle attività in strada che, riguardando le tempistiche e la limitata dotazione, obbligano i meccanici a sforzi notevoli per svolgere ugualmente certe operazioni.

mantenere sollevati i veicoli. Si tratta generalmente di un eterogeneo insieme, composto da comuni cric in dotazione alle auto, cric idraulici o stampelle d'acciaio, che permettono di creare uno spazio tra il suolo e il motore dove il meccanico si "accomoda" per effettuare le riparazioni.

Durante le riparazioni, i meccanici di strada non compiono sistematicamente gli stessi gesti, né impiegano i medesimi mezzi di sollevamento. La scelta dell'approccio da seguire dipende da una valutazione del meccanico, a partire dalla disponibilità di materiale e dall'azione che deve essere svolta. Accade dunque che in alcuni casi l'auto venga sollevata e messa in sicurezza con delle stampelle, mentre altre volte si lavora sdraiandosi sotto un veicolo tenuto sollevato dal solo cric in dotazione nel bagagliaio⁹. Questa pratica espone dunque al rischio, ma sottolinea, allo stesso tempo, come le azioni del meccanico di strada siano profondamente influenzate dalle condizioni congiunturali in cui opera. Alcuni esempi concreti possono essere tratti dalle azioni di Mel:

"Il conducente solleva la sua *Saxo* con un cric portatile che non ha per nulla l'aria solida. Mel glissa sotto il cofano per attaccare il filo del clacson mentre il tipo gli dice: "*Attento metti qualcosa di protezione non so quanto tiene il cric, fai attenzione*" Mel alza le spalle come segno di indifferenza, ma in ogni caso inserisce solo le braccia sotto l'auto, senza sdraiarsi completamente. Mentre fissa i cavi della tromba del clacson spinge inavvertitamente l'auto che oscilla pericolosamente." (Diario di campo, 25.06.11)

"Mel ha appena alzato la ruota posteriore con un cric di aspetto robusto alimentato dalla leva a mano, inoltre, prima di mettersi sotto l'auto ha sistemato una stampella d'acciaio accanto al cric (...). Quando Mel, glissato sotto l'auto, ha inavvertitamente spostato con il piede la stampella, il proprietario dell'auto ha esclamato: "*Attento Mel non ti voglio certo vedere schiacciato dalla mia auto cazzo!*" Mel risponde calmo da sotto, "*Tranquillo è solo la catenella di sicurezza, non è fissata all'auto, non preoccuparti...*" (Diario di campo, 23.04.11)

Normalmente il meccanico di strada non segue delle regole precise nell'adempiere a iniziative volte a salvaguardare la propria sicurezza, ma si attiva di volta in volta, seguendo una valutazione soggettiva discrezionale. Così, sebbene non possa ridurre sistematicamente le condizioni rischiose, si attiva ugualmente (e comprensibilmente) per prendere delle precauzioni volte a limitare i pericoli. Il meccanico preferisce affidarsi alla propria esperienza per capire quando può valere la pena investire tempo ed energie in operazioni volte ad assicurare maggior sicurezza e quando invece le condizioni consentono di prendere un rischio che risulti il più possibile calcolato. Il primo estratto esprime questa pratica: per una

⁹ Sui più comuni cric presenti nelle auto e volti a consentire il cambio di una ruota in caso di una foratura è esplicitamente scritto di non usare per mantenere sollevato il veicolo in quanto non ne viene garantita la solidità.

riparazione rapida e teoricamente senza complicazioni Mel ha cominciato senza disporre le dotazioni di sicurezza. Tuttavia, ha preferito lavorare rimanendo solo parzialmente al di sotto del veicolo, fidandosi dunque fino a un certo punto della precaria situazione del cric.

Il secondo estratto, invece, illustra una riparazione in cui vengono prese delle precauzioni (le stampelle d'acciaio) che garantiscono un minimo di sicurezza anche in caso di movimenti maldestri. Tuttavia, le persone al cospetto del meccanico si sono preoccupate per le condizioni di rischio, ripetendogli di stare attento o addirittura attivandosi per la sua sicurezza (come in un altro episodio quando un cliente si è precipitato a prendere dei sassi da poggiare dietro le ruote per limitare il rischio di scivolamento del veicolo). È indicativo registrare come un cliente si inquieti delle condizioni di (in)sicurezza in cui opera il meccanico di strada, sottolineando i rischi ai quali può potenzialmente andare incontro il lavoratore.

Per i meccanici è l'esperienza delle differenti situazioni e la padronanza dei movimenti a costituire una delle principali garanzie sulla sicurezza. Tali capacità, tuttavia, permettono di ridurre, ma non certo escludere i rischi con cui si dovrà per forza confrontarsi.

Per un novizio privo di esperienza è poco invitante lavorare sdraiati sotto un veicolo di circa una tonnellata, sollevato grazie all'azione della sola leva d'acciaio del cric. Quando mi sono trovato coinvolto in casi analoghi, dovendo a mia volta posizionarmi sotto un veicolo, ho domandato a più riprese delle rassicurazioni sulla solidità e sicurezza delle iniziative intraprese per sollevare l'auto sotto cui mi sarei sdraiato. Le risposte che ho ricevuto dai diversi meccanici lasciavano emergere la non sistematicità nell'attivare delle precauzioni e ribadivano come la guida dell'agire si sviluppasse non solo grazie all'esperienza accumulata, ma anche dall'attitudine a “fare di necessità virtù”, arrangiandosi e facendosi bastare gli strumenti a disposizione:

“Per prima cosa fisso il cric all'auto solo che non mi rendo conto che una delle due barre, quella di sicurezza, si è sfilata, ciò significa che ho sollevato l'auto solo con la barra principale. Mel se ne accorge e mi dice di fissare anche quella di sicurezza, aggiungendo: “L'auto è pesante e dobbiamo lavorarci sotto per un po', è meglio stare attenti anche perché non ho le stampelle con me, non le ho prese...ma se mettiamo la doppia barra sarà ok.” (Diario di campo, 26.11.11)

In questo caso, si può notare come il meccanico presti attenzione alle condizioni di (in)sicurezza in cui opera, evitando di prendere rischi inutili. Tuttavia, la mancanza di materiale (le stampelle di sicurezza) non impedisce di intraprendere ugualmente la riparazione, dopo aver giudicato sufficienti le risorse a disposizione per avere delle garanzie,

seppur minime, di sicurezza in cui operare¹⁰.

La centralità dell'esperienza si evidenzia anche nelle modalità con cui i meccanici fanno circolare i suggerimenti e gli ammonimenti sugli aspetti fondamentali da ricordare per limitare gli errori più grossolani. Uno degli strumenti più frequentemente utilizzati è il racconto di episodi significativi dai quali ricavare elementi volti a prevenire errori e ad apprendere delle indicazioni utili. Le narrazioni sono un veicolo che consente la circolazione di informazioni e l'accumulo di esperienze, adempiendo alla funzione di socializzare dei saperi relativi al come operare. Uno dei compiti della narrazione è educare e far apprendere una serie di comportamenti e pratiche caratteristiche di un certo ambiente sociale o lavorativo, consentendo la condivisione di significati e di interpretazioni rivolte a certe attività (Jedlowski, 2000; Poggio, 2004; Demetrio, 2005). Il racconto ha una funzione importante nel sensibilizzare ai rischi che si possono correre e offre l'opportunità di ricordare errori ed esempi. Le storie e le narrazioni esemplari (Désgagné, 2005) si configurano dunque come il veicolo principale attraverso il quale si descrivono e si ricordano incidenti passati (personalmente provati o a propria volta ascoltati da altri): è dunque attraverso questi racconti, dotati di una sorta di connotazione morale, che risulta possibile apprendere una serie di pratiche utili alla riduzione dei rischi. Un esempio di questi racconti viene dalle parole di Zine:

“Una volta avevo fretta di fare un cambio olio, l'auto, una due cavalli, era parcheggiata male e l'operazione da fare era rapida. Dovevo solo fare un po' di spazio sotto il motore per arrivare al bocchettone e così ho montato il cric nella parte anteriore dell'auto, sotto il vano motore, che così era vicino al vano dell'olio. Ma da scemo il cric l'ho messo senza riflettere e da quella posizione alla minima scossa, appena son glissato a terra, l'auto mi è piombata in faccia. E sai perché te la posso raccontare oggi questa storia? Ti avevo detto prima che era una due cavalli no? Per fortuna quelle hanno l'assetto alto e così le due tonnellate dell'auto mi hanno solo sfiorato!” (Zine, 4.10.11)

In questa storia vi sono i vari elementi ricorrenti della narrazione esemplare: viene descritto il contesto, si può capire come la distrazione sia sempre potenzialmente presente e di come sia indispensabile prestare sempre attenzione e concentrazione alle operazioni che si stanno svolgendo. Inoltre, la forza narrativa dell'episodio è data dal concreto rischio grave di schiacciamento corso dal meccanico, uscitone indenne, per pura fortuna, grazie alle ruote più alte del normale dell'auto in questione. Queste narrazioni parlano dei pericoli e dei rischi anche mortali che possono accadere nell'esercizio del lavoro e possono essere considerate in quanto “storie di guerra” (Orr, 1990). Queste narrazioni, indipendentemente dalla loro

¹⁰ Anche se, ad essere sinceri, l'espressione “sarà ok” non mi aveva offerto delle certezze, assomigliando più ad un'espressione di valutazione e speranza.

veridicità, hanno il compito di sensibilizzare su alcuni aspetti legati alla sicurezza e far veicolare dell'esperienza.

Da questi episodi emerge come la guida al comportamento del meccanico di strada sia l'esperienza, non certo le prescrizioni dettate dalle avvertenze degli attrezzi o dall'impressione di pericolosità che può essere percepita da un non esperto. È l'esercizio e l'esperienza che guidano la scelta della posizione del corpo (come il mettere solo le braccia anziché lo stendersi sotto l'auto) e il grado di attenzione da consacrare a un'operazione. Inoltre, un ruolo non secondario è svolto dal contesto situato: nel caso di una riparazione pianificata vi è maggiore attenzione all'organizzazione dello spazio di lavoro, mentre tali considerazioni vengono alquanto ridotte quando ci si confronta con una riparazione improvvisa o giudicata come rapida.

I rischi presenti nel lavoro quotidiano dei meccanici sono molteplici e non riguardano solamente l'integrità corporale ma, anzi, concernono le innumerevoli possibili condizioni che portano ad infortuni di entità anche modesta. Si tratta delle volte in cui un meccanico si ferisce o si infortuna durante lo svolgimento dell'attività. Le ferite alle mani sono tra gli inconvenienti più comuni e avvengono per il continuo contatto con le superfici del motore e per le innumerevoli sollecitazioni alle quali sono sottoposte. Tuttavia, oltre alle ferite da taglio procurate da una parte acuminata o a seguito di uno scivolamento nella presa di un attrezzo, avvengono di frequente anche altri inconvenienti, come ad esempio le bruciature da contatto con superfici roventi. Il rischio di scottature è ricorrente poiché è comune operare in un motore ancora caldo, oppure avviato, per individuare il guasto o per assicurarsi che la riparazione sia stata ben effettuata.

Nonostante la fretta e la mancanza di organizzazione siano delle condizioni facilitanti all'insorgere di infortuni, essi possono giungere improvvisi in ogni momento, anche durante lo svolgimento di semplici gesti. Un esempio di ciò è avvenuto a Pierre (un meccanico che a volte aiuta Daimou) mentre era intento ad infilare una barra per far leva sulla chiave volta a togliere i bulloni della ruota, quando è scivolato in avanti ferendosi alla fronte. L'incidente non ha avuto conseguenze serie e lui ha potuto continuare a lavorare, nonostante un piccolo rivolo di sangue gli scorresse sulla tempia quasi fino all'occhio sinistro.

In precedenza avevo elencato due tipi di infortuni che potevano accadere al meccanico: quelli immediati, che sopraggiungono durante le fasi di riparazione e ai quali sono state dedicate queste pagine; ma vi sono anche quei danni alla salute che possono insorgere dopo diverso tempo. Infatti, i danni al corpo sopraggiunti durante l'attività lavorativa di meccanico di strada, non sono solamente l'immediata conseguenza di un incidente avvenuto durante il

lavoro, ma possono manifestarsi a distanza di tempo e a seguito di determinate condotte che portano all'insorgere di dolori o patologie. In questo quadro si inseriscono le malattie di natura professionale dovute al contatto prolungato con materiali pericolosi o cancerogeni, come ad esempio i residui di ruggine o l'amianto¹¹.

Sono invece meno gravi, ma più diffusi, i dolori al corpo che sopraggiungono dopo aver passato lunghi periodi lavorando in condizioni usuranti. Il lavoro in strada espone il meccanico alle intemperie: il freddo, oltre a limitare la sensibilità delle mani, comporta una notevole fatica per ossa e muscoli. Inoltre, le condizioni del lavoro in strada impongono al meccanico situazioni di lavoro assai impegnative. Oltre al lavoro all'aria aperta, i meccanici hanno anche l'abitudine (per necessità) di trascorrere una considerevole parte del loro tempo di lavoro sdraiati al suolo, senza dotazioni particolari se non una stuoia o dei cartoni. Tale posizione è ostica e dolorosa, soprattutto quando si è a contatto con un suolo freddo e umido come quello dell'asfalto di un parcheggio all'aria aperta. Per i meccanici di strada, non è dunque affatto inusuale doversi confrontare con dolori alla schiena o al sopravvenire di patologie legate al comportamento abituale tenuto nel corso della loro attività lavorativa. Mel ha un problema alla schiena che lo affligge da diverso tempo e che gli ha imposto di dover limitare i suoi impegni, come mi ha confessato, un po' abbattuto all'inizio dell'inverno del 2011:

“Io con la mia schiena ormai cerco di fare solo delle cose veloci, se ci sono freni da cambiare o cose così, ma se sto disteso per terra a far sforzi per più di un'ora poi non mi rialzo più! Adesso non faccio più come prima tutti quei grossi lavori, ho la sciatica cavolo, poi mi si blocca la schiena...” (Mel, 4.12.11)

Anche per Guy la schiena è un problema e, talvolta, un tormento. Nella primavera 2012 ha avuto un'ernia del disco che ha compromesso per lunghe settimane la sua possibilità di lavorare, lasciando dei segni nel suo fisico anche nei mesi successivi, con delle recrudescenze di dolore durante certi movimenti.

Gli elementi emersi in questo paragrafo avevano l'obiettivo di sottolineare come il corpo sia una risorsa fondamentale per i meccanici. Attraverso il corpo e la coordinazione degli arti e delle mani, è possibile realizzare le riparazioni ed è grazie alla capacità di padroneggiare certi movimenti che risulta possibile svolgere, anche con un debito di strumentazione, certe

¹¹ Nei veicoli è comune l'avvento della ruggine su diversi componenti ed è così frequente che il meccanico si premuri di grattarla via con gli strumenti a sua disposizione. Nello svolgere queste operazioni non indossa particolari protezioni esponendosi così a respirare polvere di ruggine. Il discorso è analogo per la polvere d'amianto tuttora presente in alcuni sistemi frenanti delle vecchie auto, dove era utilizzato per migliorare l'attrito delle pastiglie dei freni a disco e delle ganasce di quelli a tamburo.

operazioni.

Il corpo è però esposto in permanenza a dei rischi, immediati o potenzialmente dilatati nel tempo, che possono far scaturire delle conseguenze anche penalizzanti sulla continuità nell'esercizio del lavoro. Nel quotidiano dei meccanici, il corpo è dunque un aspetto sensibile, poiché sempre esposto alle condizioni usuranti del lavoro. Uno degli obiettivi dei meccanici è quindi di cercare di minimizzare, per quanto possibile, le situazioni di rischio, tale compito risulta però assai ostico viste le condizioni ambientali nelle quali si svolge l'attività e data l'impossibilità di disporre di strumenti specifici che possono ridurre rischi e fatica. La situazione della strada espone a rischi d'incolumità maggiori rispetto alle officine, a partire dalle ridotte disponibilità di equipaggiamento e dunque di sistemi di sicurezza, fino alla mancanza di uno spazio organizzato con la possibilità di routinizzare le attività.

In queste pagine ho anche fatto riferimento alle modalità di apprendimento del novizio nel corso del confronto e scambio con il meccanico più esperto. La conoscenza delle attività e la progressiva esperienza nelle riparazioni non avviene solo grazie all'insegnamento, ma anche attraverso l'interiorizzazione corporale di certe azioni e con le svariate forme di conoscenza multisensoriale che guidano ogni processo di riparazione. Tali competenze sono importanti per ogni meccanico, ma nel terreno della strada risultano ancora più cruciali in quanto è necessario valorizzare ed impiegare ogni risorsa a disposizione, a partire proprio dall'esperienza, l'intuito e la capacità di adattarsi.

6.4. Fare meccanica “all’africana”: organizzare l'immediato e minimizzare l'intervento

Finora ho messo in risalto le varie tappe della riparazione e le risorse necessarie per effettuarle, intendo ora sottolineare alcuni aspetti che consentono l'organizzazione delle riparazioni e la loro realizzazione in una maniera che giudico peculiare e specifica della figura del meccanico di strada. Le condizioni nelle quali i meccanici affrontano il loro lavoro sono caratterizzate da limiti che impongono notevoli ostacoli alla stabile continuità delle attività di riparazione e rendono complicato gestire adeguatamente le relazioni con i clienti. In un contesto siffatto è il meccanico con le sue abilità e capacità relazionali a costruire i propri punti di riferimento per riuscire, appoggiandosi, a esercitare con efficacia e continuità l'attività di riparazione.

I meccanici di strada sviluppano così pratiche variegate per pianificare il proprio lavoro e rapportarsi con i clienti. Mel possiede un “suo” ritmo di lavoro, consolidato dai lunghi anni di

attività, scandito dalla rete di cliente abituali e da una serie di persone che si aggiungono grazie al passaparola. Il luogo d'attività preferito è in prossimità della sua abitazione che si conforma come un punto di riferimento anche per chi è alla sua ricerca. Una situazione analoga avviene anche a Zine, che svolge le riparazioni nel marciapiede antistante casa sua o nella corte dove possiede un box con gli attrezzi. Nonostante una gran parte dei loro interventi avvenga a seguito di una telefonata, non è certo raro veder arrivare all'improvviso dei conducenti al volante di vetture con un problema, per richiedere direttamente un intervento del meccanico. Questa situazione obbliga i meccanici ad essere pronti a far fronte ad una serie di urgenze o modificazioni del proprio programma a seguito di visite inaspettate da parte dei propri clienti, considerate tuttavia come normali (e spesso auspiccate). La necessità di essere adattabili e flessibili alle esigenze dei clienti è ancora maggiore per i meccanici come Daimou e Guy che, sebbene abbiano un luogo ricorrente dove si installano per le riparazioni, non hanno una continuità nell'attività nel medesimo spazio.

La natura dell'attività nella strada e le particolarità di ciascuno dei meccanici incontrati evidenziano le condizioni nelle quali essi operano come profondamente influenzate da incertezza e improvvisazione. La capacità di organizzare adeguatamente una riparazione in strada richiede infatti la capacità di padroneggiare strumenti e situazioni profondamente eterogenee. L'imprevisto, infatti, non costituisce una variabile che può, almeno in parte, essere minimizzata grazie ad una efficace organizzazione, come avviene (o si tenta) nelle officine. Nella strada l'imprevisto perde ogni connotazione di eccezionalità e si configura come una costante.

Gli imprevisti possono concernere diverse dimensioni legate alla riparazione: possono avvenire in relazione agli accordi con i clienti, riguardare la mancanza di attrezzi o pezzi di ricambio, ma anche rivelarsi dopo un repentino cambio di situazione (come una chiamata urgente o un temporale). L'esposizione agli imprevisti è dunque assai marcata e sarebbe impossibile esplorarne tutte le possibili forme, si può tuttavia fare riferimento ad una serie di "nodi" ricorrenti attorno ai quali si verificano in maniera frequente degli imprevisti:

- Nella relazione con il cliente (negli appuntamenti, per la restituzione del veicolo);
- Relativi alla disposizione strumentale (mancanza attrezzi, dotazioni inadeguate);
- Relativi ai pezzi di ricambio (reperibilità difficile, errori nell'acquisto);
- Relativi alle condizioni ambientali (problemi con il luogo, eventi atmosferici improvvisi);
- Relativi ad eventi esterni (nuove priorità, telefonate urgenti, incontri inaspettati).

In ogni attività è presente un margine nel quale può insinuarsi ed esplodere un imprevisto che

influenza, cambia o stravolge le previsioni e i programmi che sono stati concepiti in principio. In alcuni momenti gli imprevisti avvengono occasionalmente, in altri hanno un impatto maggiore: i processi di lavoro non sono quasi mai lineari e “lisci”, ma trovano il proprio compimento dopo svariati passaggi volti a superare gli ostacoli. Nella meccanica di strada è quindi difficile rintracciare una procedura di riparazione delineata *ex ante* che non si sia confrontata con qualche genere di intoppo. Essi sono dunque l’opposto di una possibilità eccezionale e, eterogenei e ricorrenti, affollano il quotidiano dei meccanici che devono confrontarsi con gli imprevisti senza troppe tensioni e nervosismi, riuscendo ad attivare immediatamente le risorse in grado di superare l’intoppo.

L’organizzazione e gli sforzi effettuati per prevedere le varie fasi di una riparazione sono indispensabili per cominciare il lavoro con un’adeguata dotazione strumentale e di ricambi. Gli sforzi organizzativi non possono supplire alle carenze strutturali delle disponibilità dei meccanici, ma sono un punto di partenza imprescindibile per ridurre almeno in partenza gli errori di valutazione o le dimenticanze. Il meccanico, agendo in strada, si confronta con una situazione agli antipodi rispetto a quella di un’officina dove esistono criteri di stoccaggio del materiale e dove le varie riparazioni si svolgono sempre nel medesimo spazio (ponte o fossa). In strada, ogni riparazione richiede uno sforzo iniziale rivolto alle basi materiali indispensabili al lavoro: strumenti, supporti per sollevare il veicolo e pezzi di ricambio. Bisogna avere l’accortezza di prevedere, preparare e trasportare sul luogo di lavoro ciò che è indispensabile e anche ciò che potrebbe essere utile ad una riparazione, facendo al contempo delle scelte ragionate sulla base delle informazioni disponibili ed evitare così di trasportare peso inutile con sé. Questa consuetudine comporta una fragilità dei meccanici di strada di fronte a dei comuni intoppi della meccanica: la necessità di uno strumento specifico, la rottura di un pezzo di ricambio o il bisogno di materiale. Tali eventi frequenti diventano ostacoli complicati da superare se non si hanno ad immediata disposizione una sufficiente dotazione tecnica o un’adeguata serie di ricambi per le componenti più comuni.

I meccanici di strada, seppur con le dovute distinzioni, cercano di avere a portata di mano almeno alcuni ricambi che vengono definiti “di largo consumo” perché si possono usare su più modelli di veicolo e il loro impiego è ricorrente. Inoltre essi posseggono alcuni attrezzi che non portano sistematicamente con sé durante le riparazioni, ma che possono essere recuperati in caso di necessità. Si comprendono così i limiti imposti dal fatto di non poter lavorare circondati da tutta la propria attrezzatura disponibile (come avviene nelle officine): i meccanici di strada sono obbligati a doverla scegliere intervento per intervento e portarla con sé per le riparazioni. L’accessibilità e la vicinanza tra il luogo di esercizio dell’attività e quello

dove si custodiscono gli attrezzi costituisce dunque una facilitazione e un vantaggio per coloro che possono beneficiare di tale situazione (come Mel e Zine). Al contrario, i meccanici sono esposti alla massima fragilità quando si recano a lavorare “in trasferta” senza avere con sé tutta l’attrezzatura per motivi di spazio e peso.

La mancanza di uno spazio fisico attrezzato per le attività lavorative è all’origine di molti imprevisti, imponendo la necessità di “ricominciare da capo” ogni riparazione, partire cioè ogni volta dalle azioni minime che consentono di poter intraprendere il lavoro (come portare gli attrezzi in prossimità del veicolo, recuperare un cric per sollevarlo). Tali limitazioni impongono ai meccanici di doversi adattare agli imprevisti considerandoli come una parte quotidiana del loro lavoro.

Essi lo sottolineano in maniera esplicita quando accettano una riparazione: l’operazione verrà svolta e andrà a buon fine se tutto va bene, facendo presente al cliente la possibilità di intoppi che ne prolunghino la durata o la rendano impossibile da svolgere. L’espressione forse più colorata ad indicare questa incertezza permanente è nella formula rituale che Zine offre ai suoi clienti quando gli affidano l’auto e lui comunica il momento in cui passare a ritirarla: “Inch’allah”. Questa espressione (“se dio lo vuole”), assai frequente sulle labbra di persone di cultura islamica, visto il contesto nel quale è pronunciata, acquista il significato di rammentare i possibili problemi che possono insorgere. La frase di Zine trova delle equivalenze nelle formule “se va tutto bene” e “se non arrivano problemi” frequentemente utilizzate dagli altri meccanici proprio per sottolineare il fatto che le riparazioni verranno prese in carico con responsabilità, ma non si potrà mai essere certi della loro riuscita.

La strutturale incertezza che accompagna la situazione di attività in strada obbliga i meccanici a concentrarsi sulle riparazioni nel più breve tempo possibile dopo aver ricevuto in consegna il veicolo. Tale priorità data alla velocità della riparazione è anche uno dei pregi fondamentali che i clienti riconoscono a questo tipo di attività e a chi la svolge. Nello stesso tempo i meccanici sanno che le riparazioni vanno effettuate al più presto, sia per rispondere alle domande del cliente, ma anche per motivi eminentemente pratici, poiché non è possibile accumulare troppi veicoli per mancanza di uno spazio adeguato dove parcheggiarli (e custodirli)¹².

L’inizio del processo di riparazione avviene dunque in una situazione determinata da due

¹² Tuttavia, il meccanico deve destreggiarsi abilmente tra la necessità di non “prendere in custodia” troppi veicoli nello stesso tempo e il rischio di perdere degli ingaggi se rinvia di troppo tempo l’appuntamento per una riparazione. Solitamente, presso i meccanici con cui ho trascorso le giornate, l’orizzonte in cui cercano di pianificare le riparazioni spazia dal giorno stesso alla settimana seguente. Ciò è possibile poiché il carico di lavoro e il numero di veicoli su cui si lavora non è eccessivamente alto.

tendenze divergenti: l'attivarsi immediatamente, senza tuttavia dimenticare di pianificare e impostare con cura il lavoro prima di aprire il vano motore dell'auto. In strada, il meccanico deve confrontarsi con queste necessità divergenti e trovare un compromesso accettabile per accontentare rapidamente i clienti e riuscire un minimo a prevedere le operazioni da svolgere prima di cominciare.

Si può così parlare di “organizzare l'immediato” come termine appropriato per indicare questa pratica lavorativa, con questa espressione mi riferisco alla necessità di rispondere nel più breve tempo possibile alle sollecitazioni dei clienti, immaginando soluzioni nello spazio di una telefonata e formulando preventivi sulla base di rapide occhiate dei veicoli. La mancanza di uno spazio di accumulo dei veicoli spinge dunque il meccanico di strada a dover sempre gestire in maniera fluida il ritmo di riparazioni da accettare, svolgere, ricercare o rifiutare, cercando di evitare periodi di sovraccarico e altri di “vuoto”. Tra le sue abilità risiede quella di riuscire a formulare ai clienti delle proposte attendibili e tempestive sulle tempistiche della riparazione: cercando di non posticipare troppo un intervento, senza tuttavia accumulare lavoro (e veicoli), non rispettando i tempi e trovandosi anche il problema della custodia. Questo esercizio non è sempre facile, visto che i ritmi di lavoro non consentono di riparare molte auto al giorno, mentre le sollecitazioni da parte dei clienti, soprattutto in alcuni periodi¹³, possono anche essere numerose. Generalmente le tempistiche per le riparazioni sono rapide, i problemi relativamente semplici o limitati vengono spesso risolti il giorno stesso della domanda di intervento. Per le riparazioni più complesse viene preso un appuntamento solitamente fissato nell'arco di una settimana.

Nel quadro di esercizio dell'attività del meccanico coabitano dunque la necessità di rispondere con tempestività alle domande dei clienti e quella di riuscire a realizzare le riparazioni rispettando gli accordi presi, auspicando di superare gli intoppi con cui ci si dovrà inevitabilmente confrontare. Risulta dunque comprensibile il fatto che la domanda di una riparazione da effettuarsi nei tempi più brevi possibili abbia la conseguenza di sommare alle limitazioni legate allo spazio di lavoro e della disponibilità di attrezzi anche la pressione per un lavoro da svolgere in fretta e (spesso) urgenza.

Per lavorare in queste condizioni i meccanici di strada si basano molto sull'esperienza e l'intuito derivati dalla conoscenza sensibile e dalla memoria delle passate riparazioni che li aiutano ad essere reattivi a fronte degli imprevisti. Nel riportare qualche esempio si può notare come i meccanici di strada, confrontandosi con intoppi o problemi, prediligono la ricerca di un cambiamento di strategia, per non dover essere costretti a perdere tempo

¹³ In particolare quello a ridosso delle lunghe vacanze (estive e invernali).

intestardendosi, magari senza riuscirci, nell'applicare un metodo, ma prediligendo la ricerca di alternative che consentano ugualmente di risolvere il problema. Nel concreto ciò avviene quando durante una riparazione emerge un problema improvviso e il meccanico di strada cerca di capire con tempestività se e quando "dirottare" il cliente altrove, magari verso un'officina, oppure riuscire rapidamente a superare l'impasse. In questi casi si dimostra cruciale la capacità di inventarsi delle soluzioni e di ricorrere alle ricchezze del patrimonio di relazioni sociali e, di fatto professionali, di cui è dotato il meccanico. È infatti suo interesse, nel momento in cui gli sforzi per superare un ostacolo falliscono, riuscire ugualmente ad aiutare e accompagnare il cliente alla risoluzione dei suoi problemi meccanici, in modo tale da non compromettere la possibilità di successivi ingaggi e dimostrando così di essere un valido referente anche per dei problemi non direttamente risolvibili in strada. Questi episodi mostrano il meccanico di strada di fronte a ostacoli difficili da superare e le sue iniziative per non abbandonare i clienti:

"Quella macchina la devo portare oggi da un garage per far aggiustare l'aria condizionata, qui non ce la faccio (...). Sai, è un problema elettrico, ho bisogno degli strumenti sofisticati di Javier¹⁴. Lui è tranquillo, ci conosciamo da anni e quando devo per forza usare degli attrezzi particolari o fare qualche operazione impossibile qui in strada mi rivolgo a lui. Se può mi dà una mano ed è spesso fondamentale..." (Mel 15.05.11)

"Un cliente piuttosto seccato del fatto che Mel non sia riuscito a risolvere il suo problema, si rivolge a lui dicendo: *"Però io stasera la volevo usare l'auto...invece per questo pneumatico non posso uffa, che facciamo? Andiamo a vedere se ce lo fanno da qualche parte?"*. Mel guarda l'orologio, afferma dubbioso: *"Mmm provo a telefonare in genere il garage è aperto il sabato, ma non fino a così tardi"* e telefona con il cellulare *"(...) allora davvero potresti darci un'occhiata adesso...sì non ti preoccupare possiamo arrivare là subito, in dieci minuti siamo là grazie, grazie mi fai un favore...a subito."* (Diario di campo, 15.10.11)

"Da oltre un'ora Mel si accanisce su una vite, poi mi guarda e scuotendo la testa dice: *"Per oggi basta devo pensare a che fare per questa maledetta vite"* e si alza per sgranchirsi le gambe. Mentre rimonto la ruota, lui rimette in ordine gli attrezzi. Mel continua: *"Domani vedremo, per oggi basta non si può fare un cambio freni in 4 ore, poi non è che mi pagano di più, devo riuscire ad avere un'idea su cosa fare perché quella maledetta vite non sente ragioni e non è che posso spezzarla perché se no non leverò mai l'altro pezzo e siamo fritti."* (Diario di campo, 16.07.11)

Il tratto comune in questi estratti mostra delle situazioni in cui gli strumenti e le capacità del meccanico sono insufficienti per portare a compimento la riparazione. Entrano così in gioco la

¹⁴ Si tratta del gerente portoghese di un garage di media grandezza, convenzionato con Peugeot. L'officina è situata nello stesso quartiere dove abita Mel e i due sono conoscenti da molto tempo e si scambiano favori. Mel in diverse occasioni si è recato al garage dell'amico per usare degli strumenti o svolgere degli interventi. Quando non si sente in grado di effettuare delle riparazioni Mel indica spesso il garage di Javier come un buon indirizzo a cui rivolgersi.

capacità organizzativa flessibile e la responsabilità del meccanico: deve rendersi conto della portata del problema e capire quale soluzione proporre. Spesso deve rivolgersi ad altre persone, come i garagisti ufficiali per chiedere favori, oppure deve escogitare qualche soluzione recuperando altri strumenti. In queste situazioni il meccanico corre il rischio di doversi confrontare con un dilatarsi delle tempistiche della riparazione che possono portare alla delusione dei clienti e, al tempo stesso, determinare una riduzione di ciò che può essere indicato il “salario orario”. Come ricorda Mel nell’ultimo estratto riportato, il meccanico di strada non viene pagato in proporzione a quanto tempo ha realmente passato su di una riparazione: lo svolgimento di un’operazione concordata non verrà infatti pagato di più se viene realizzata, a causa degli intoppi, con dei tempi più lunghi.

Questa situazione mostra così l’attività meccanica in strada come profondamente immersa nell’imprevisto e nell’incertezza; in tali condizioni il meccanico deve riuscire a pensare, trovare e immaginare soluzioni al susseguirsi di intoppi con cui deve confrontarsi. Grazie a queste pratiche lavorative deve dunque riuscire a districarsi con le limitazioni imposte dalle condizioni situate di lavoro. I meccanici di strada devono frequentemente cimentarsi in operazioni tecniche sprovvisti dell’utensile specifico, grazie ad un’inventiva improvvisata frutto dell’esperienza e della competenza artigianale. Il meccanico deve arrangiarsi con ciò che ha a disposizione, includendo così sia l’utilizzo estensivo degli strumenti, sia il coinvolgimento di altri oggetti potenzialmente utili alle azioni, ma anche attraverso l’esplicita domanda di aiuto ai presenti per effettuare particolari manovre.

In questo contesto, dunque, le riparazioni vengono svolte attraverso strumenti e modalità che non rispondono esattamente alle prescrizioni seguite dai meccanici professionisti all’opera nelle officine. In strada le riparazioni non rispettano i canoni del produttore, vengono effettuate con strumenti spesso non appropriati e le verifiche sono lasciate all’esperienza dei meccanici. Ciò avviene poiché i meccanici di strada hanno come obiettivo primario quello di risolvere un problema che viene loro affidato da clienti anch’essi consapevoli di non poter pretendere le medesime garanzie offerte dai garage. Un esempio di ciò emerge da quest’episodio:

“La vite è stata tagliata in due e gettata via, ora il problema diviene la sua sostituzione. Ben si allontana, va a casa tornando poco dopo con un sacco di plastica pieno di piccole viti e bulloni, poi si siede a terra per cercare, tra quelle accumulate nel sacchetto, una simile a quella tagliata. Dopo diversi tentativi supervisionati da Mel - anche lui intento a guardare le varie opzioni possibili - i due trovano una vite simile all’originale ma con una testa bombata e non piatta come l’altra. Dopo averla lungamente soppesata Mel annuncia che secondo lui andrà bene ugualmente.” (Diario di campo, 02.07.11)

Episodi come questo sono frequenti e mostrano le vicissitudini di altrettante riparazioni che sono state realizzate con degli arrangiamenti improvvisati. Capita inoltre sovente di non cambiare i pezzi laddove presentavano delle rotture. Tali azioni non sono propriamente corrette, in quanto sia le prescrizioni del costruttore, che il codice della strada, prescrivono per i veicoli la necessità di sostituire tempestivamente il materiale danneggiato e di utilizzare pezzi di ricambio conformi all'originale, senza così alterare le condizioni del veicolo. Queste raccomandazioni sono però frequentemente tralasciate nel corso delle riparazioni meccaniche (incluse talvolta anche quelle nelle officine). Nelle operazioni svolte in strada, inoltre, ciò che viene privilegiato non è la conformità agli standard o il rispetto delle prescrizioni delle case automobilistiche ma la risoluzione, in un modo *qualunque*, del problema specifico e l'offerta al cliente di un servizio ad un prezzo contenuto.

Queste caratteristiche consentono di delineare una specifica nicchia di mercato in cui operano i meccanici di strada: chi si rivolge a loro ha spesso a disposizione un budget limitato e ha come obiettivo quello di prolungare il più possibile la "vita" del proprio veicolo, senza dover spendere ingenti somme per mantenerlo in uno stato perfetto. Tale priorità rivolta alla minima spesa e verso un servizio orientato sulla risoluzione di problemi specifici più che sulla valutazione delle condizioni generali del veicolo, mostra le esigenze particolari che spingono i clienti a indirizzarsi verso gli interventi in strada. È infatti possibile osservare una pratica peculiare dei meccanici di strada, uno stile che si riferisce alle riparazioni effettuate in condizioni limitanti e con interventi di carattere artigianale, come quelli citati precedentemente. Le pratiche di riparazione del meccanico di strada sono orientate ad un'attività d'isolamento dei problemi più gravi del veicolo o allo svolgimento di un preciso cambio di pezzo e/o sistema (freni, pompa dell'acqua, cinghia di trasmissione o altro) che generalmente, se svolto presso le officine, comporterebbe un conto salato. In strada le riparazioni hanno margini di approssimazione assai più consistenti e in molti casi il meccanico si arrangia come può nel mantenere funzionale il veicolo: ad esempio saldando uno scappamento spezzato (per evitare di ricomprare l'intero sistema con i costosi catalitici), riparando con la carta vetrata e la plastica trasparente una "botta" al faro o impiegando pezzi recuperati allo sfasciacarrozze per sostituire quelli danneggiati.

Il meccanico di strada è infatti apprezzato per le sue abilità ad arrangiarsi e trovare svariate soluzioni, limitando i pezzi da cambiare¹⁵ o servendosi di pezzi di recupero a costi inferiori

¹⁵ Una delle ricorrenti lamentele rivolte in particolare alle catene di officine di riparazione, ma anche ai garage, è quella di cambiare l'intero sistema di un veicolo in caso di guasto o rottura di uno dei suoi componenti. Tale abitudine ha delle motivazioni legate alla sicurezza, ma soprattutto rispetto al fatto che è più veloce una sostituzione intera ad una riparazione di un solo elemento. Naturalmente il costo

rispetto a quelli dei costruttori (che vengono impiegati generalmente nelle officine). La sua capacità di recuperare materiali ad un costo minore, sia grazie ai suoi contatti con rivenditori e sfasciacarrozze, che grazie alla sua esperienza, lo portano ad avere delle pratiche lavorative in comune con l'artigiano che recupera i propri strumenti e materiali per assemblarli.

Associare la figura del meccanico di strada con quella dell'artigiano, inteso nell'accezione Sennettiana del termine (Sennett, 2008, 2012), consente di evidenziare alcuni aspetti particolarmente utili per analizzare le loro modalità lavorative, inscrivendole all'interno di una riflessione più ampia. La definizione usata da Sennett per definire gli artigiani sottolinea sin dal principio la sua volontà di estendere quest'attribuzione ad una modalità di rapporto con il proprio lavoro, in particolare per ciò che concerne la relazione all'oggetto del lavoro e la sua realizzazione. Per l'autore: "L'artigiano è la figura rappresentativa di una specifica condizione umana: quella del mettere un impegno personale nelle cose che si fanno" (2008, pp. 27-28). Questa definizione è aperta ed inclusiva poiché il suo intento è sottolineare come la maestria (*craftmanship*) del padroneggiare un'attività lavorativa si riscontra nei profili più disparati di lavoratori: dai falegnami ai programmatori di software. All'interno del ragionamento illustrato nel testo *L'uomo artigiano*, la descrizione dei percorsi di apprendimento di questi lavoratori passa attraverso la padronanza di un lavoro manuale, riflessivo e di immaginazione. Una caratteristica specifica dell'artigiano sperimentato è infatti quella di: "usare le sue soluzioni per scoprire nuovi territori; nella sua mente, la soluzione di un problema e l'individuazione di nuovi problemi sono intimamente legate" (ivi, pag. 20).

Questo aspetto mette in luce una pratica che calza molto con quella fatta propria dai meccanici di strada incontrati nel corso della ricerca. Ciò che qualifica un'attitudine artigianale è quindi, per Sennett, il continuo aggiornamento delle proprie capacità e l'accumulo dell'esperienza grazie alle indicazioni acquisite a seguito delle attività svolte. La realizzazione di un'operazione può infatti avvenire in svariate modalità: una corretta esecuzione, dunque, non esclude che la medesima azione possa essere risolta con modalità alternative.

Tale approccio può essere considerato appropriato in un contesto dove non esistono procedure standard da seguire e laddove l'imprevisto è una componente assai presente nell'orizzonte quotidiano. I meccanici di strada, che agiscono in una situazione siffatta, hanno sempre da imparare durante le riparazioni, poiché le svolgono con dotazioni tecniche differenti o in luoghi che impongono loro delle condizioni di lavoro diverse. Essi svolgono infatti un lavoro all'antitesi dalla ripetizione e dalla routine; per risolvere i vari guasti al motore essi devono

di un cambio dell'intero sistema è più alto di una riparazione puntuale.

trovare le modalità per realizzare una riparazione, districandosi tra intoppi successivi e difficoltà spesso non prevedibili.

Questo modo d'agire dei meccanici richiama infatti da vicino quella che Sennett attribuisce agli artigiani che, grazie alla propria competenza manuale e tecnica riescono a superare ostacoli e, nello stesso tempo, a trarre indicazioni riflettendo su come hanno operato per sviluppare soluzioni alternative. Utilizzare uno stile da "artigiano" nel lavoro significa riuscire a padroneggiare: "la capacità di localizzare i problemi, la capacità di porsi domande su di essi e la capacità di "aprirli". La prima consiste nel dare concretezza alle questioni, la seconda nel riflettere sulle loro qualità, la terza nell'ampliare il senso" (ivi, pp. 263-264).

Queste capacità si esprimono in maniera intensa nel lavoro quotidiano dei meccanici di strada che devono fare tesoro delle proprie esperienze e cercare sempre di analizzarle con sguardo riflessivo e critico per capire come affinarle o identificare se si è trovata una soluzione adeguata. Mel, nonostante svolga riparazioni da oltre venti anni mi ha più volte sollecitato a considerare con attenzione le varianti con le quali si "affrontano" le varie fasi della riparazione per eventualmente trarne insegnamenti utili successivamente.

La pratica lavorativa dell'artigiano è quindi rivolta alla risoluzione dei problemi, ma non solo in termini di unicità della soluzione possibile, al contrario, viene privilegiata una padronanza delle operazioni che consenta un'elasticità tale da poter immaginare e inventare soluzioni alternative.

Questo si ripercuote nel lavoro dei meccanici che, in strada, arrangiano i veicoli anche se privi degli strumenti professionali o recuperando i ricambi in svariati modi. La competenza artigianale si confronta con l'imprevisto e trae proprio da questi frequenti ostacoli una ricchezza di conoscenze ed esperienze utili ad avere indicazioni da investire in ulteriori iniziative. Queste capacità si rivelano fruttuose quando il meccanico riesce a completare le riparazioni inventandosi una soluzione in cui l'obiettivo è focalizzato sulla funzionalità della riparazione, piuttosto che sul rispetto delle procedure fissate dai produttori automobilistici. Tale modalità di riparazione, focalizzata sul risultato più che sul rispetto degli standard, diviene così un vero e proprio "marchio distintivo" per qualificare le azioni svolte dai meccanici di strada.

I clienti sono consapevoli delle limitazioni a cui espongono i propri veicoli in questo contesto, ma la scelta viene guidata da ragioni di opportunità rivolte al mantenimento della funzionalità dell'auto e allo svolgimento della manutenzione a minor costo. Ciò emerge in particolare dalle richieste esplicite di intervento di montaggio o cambio di alcuni componenti con l'impiego di pezzi recuperati da sfasciacarrozze. In questi casi il meccanico di strada si

trova anche a dover improvvisare delle modifiche per adattare il pezzo, in quanto alle volte recupera un modello *simile* e non il *medesimo* rispetto a quello da sostituire. Quest'operazione, lungi dall'essere nascosta al cliente è al contrario fonte di orgoglio per il meccanico di strada che dimostra in questo modo di riuscire a recuperare un pezzo, senza dover obbligare il cliente all'acquisto di uno nuovo. Tale esempio fornisce una chiave di lettura che situa la competenza artigianale dei meccanici di strada all'interno del più vasto mercato legato alla riparazione dei veicoli, non relegando la loro figura alla sola concorrenza con prezzi al ribasso rispetto ai garagisti ufficiali. La strada si dimostra così un contesto peculiare laddove le capacità di "arrangiare" le varie operazioni si rivela proprio come una delle fonti che contribuiscono a procurare dei clienti. L'abilità dei meccanici in strada è nel disporre di una serie di risorse esperienziali e creative in grado di superare svariati problemi, non limitandosi ad avere solamente la competenza per eseguire correttamente delle procedure prestabilite. Si tratta dunque di un'abilità che Sennett descrive con efficacia nel suo recente testo *Insieme* (2012):

"Si tende a credere che diventare abili significhi trovare il modo giusto per eseguire un compito, l'unico modo giusto, come se esistesse una corrispondenza biunivoca tra mezzi e fini. Un percorso evolutivo completo comporta invece di imparare ad affrontare il medesimo problema da molti lati diversi. Un repertorio completo di tecniche consente di padroneggiare problemi complessi; molto raramente un unico metodo corretto serve a tutti gli scopi." (*ivi*, pag. 221)

Lo svolgimento delle attività lavorative nel contesto limitante della strada, impone ai meccanici di strada un approccio ai propri compiti che si allontana dalla standardizzazione. Se nelle officine una delle prime azioni svolte dai meccanici, indipendentemente dal problema per cui sono chiamati a intervenire, è quello di verificare la pressione dei pneumatici, in strada simili attività rituali non vengono effettuate, privilegiando un intervento immediatamente focalizzato sul problema da risolvere. Ciò emerge anche nei lavori più comuni e frequenti, che possono essere affrontati in maniere diverse a seconda delle condizioni di azione e le disponibilità. Ad esempio il cambio freno posteriore può implicare una lunga sessione di cacciavite per riportare il pistone al suo posto, tuttavia può ugualmente essere svolto anche chiedendo in prestito l'apparecchio specifico ad un garagista e realizzandolo in pochi minuti, oppure possono essere elaborate altre vie per giungere al risultato. Questa situazione impone ai meccanici la necessità di essere sempre aperti, reattivi ed elastici di fronte alle mosse da intraprendere per riuscire nei propri compiti. Le qualità inventive devono adattarsi alle risorse a disposizione ed emergono grazie alla riflessione sui tentativi falliti in passato e sulle resistenze incontrate nel corso delle operazioni. L'espressione "andare per tentativi", lungi

dall'essere una dichiarazione di ignoranza, acquista, per i meccanici di strada, il significato di una postura con cui confrontarsi ai propri lavori.

Nel corso di una riparazione svolta con Daimou e Pierre ad esempio, si è proceduto per tentativi con l'obiettivo di individuare e riparare un guasto elettrico. La cliente si è mostrata un po' perplessa rispetto a questa "tecnica" chiedendo più volte loro se erano sicuri di ciò che facevano. Pierre ha ribattuto con decisione che si trattava di un metodo adeguato, aggiungendo che è l'unico che potevano seguire visto la mancanza di attrezzi diagnostici. In quel momento Daimou è intervenuto nella conversazione:

“Ehi guarda che il fatto di andare per tentativi è proprio quella che io e i miei amici chiamiamo la “meccanica all'africana”. Sì quella che eravamo abituati a fare da noi, sai si procedeva così, quando c'è un problema elettrico provi tutti i passaggi del filo dall'inizio del circuito fino a che non trovi il guasto... Provi, verificando che i cavi funzionino, che non ci siano contatti o porzioni di circuito difettose. Alla fine ci metti un po' ma così verifichi bene quello che non va e non è che cambi pezzi per nulla. Perché all'africana? Beh non è che abbiamo molto materiale per lavorare laggiù...è allora ci arrangiamo!”
(Daimou, 25.04.11)

Questo episodio consente di mettere in luce come la modalità di lavoro attraverso l'impiego di prove ed errori venga utilizzata dai meccanici di strada quando essi devono orientarsi nelle riparazioni o non trovano il guasto; tale approccio permette di analizzare passo dopo passo le componenti sospette del veicolo, per individuarne i problemi. In questa maniera il meccanico ha un contatto concreto con il motore e le sue parti, e può così accumulare informazioni per articolare le operazioni di riparazione. Non si tratta dunque di un processo articolato seguendo la tecnica e l'abitudine che prevede l'individuazione del sistema con problemi e la sua intera sostituzione, come invece avviene spesso nelle concessionarie o nelle officine.

La “meccanica all'africana” designa dunque una tipologia di intervento meccanico, avente le caratteristiche specifiche di quelli arrangiati effettuati nella strada. Oltre all'indicazione di Daimou, il termine viene usato correntemente per parlare di una riparazione svolta senza crismi e fronzoli, che intende prioritariamente rattoppare il veicolo per poterlo utilizzare piuttosto che riportarlo alle condizioni originarie e “perfette”. Didier, un cliente dei meccanici di strada utilizza l'espressione “meccanica all'africana” facendo riferimento alla sua ricerca di una riparazione peculiare per il suo furgone:

“Je m'étais renseigné auprès de mes amis pour savoir s'il y avait des « plains rue » pour réparer mon camion. J'avais été voir des garagistes qui m'ont dit que eux ils ne faisaient même pas ce genre de travaux là parce que ça venait coûter trop cher, plus du prix du camion, imagine toi et donc ça convenait pas. A un moment il y a un copain du quartier qui m'a dit « tiens, je connais un mec qui fait de la carrosserie...à l'Africaine »

Donc je me suis dit que c'était exactement ça qu'il fallait, même si quelqu'un qui bosse à l'africaine ne signifie pas quelqu'un qui bosse pour te faire un travail nickel. À l'africaine ça veut dire qu'ils te font pas la carrosserie parfaite... nickel, mais qu'ils en font une qui tient la route, qu'est solide quoi...pas quelque chose qui serait à la norme...mais une avec laquelle tu peux rouler.”¹⁶ (Didier, 20.04.11)

Fare la “meccanica all'africana” significa quindi concentrarsi sul risultato da raggiungere, rivolto *in primis* al funzionamento del veicolo e non al rispetto delle norme. Il termine, visto la sua esplicita indicazione geografica, potrebbe sembrare dispregiativo e indicare solo meccanici la cui provenienza è del continente africano. Tuttavia l'ho ascoltato in numerose occasioni e pronunciato da persone di origini diverse, proferito non in senso dispregiativo o limitato a meccanici di certe nazionalità. L'espressione indica in maniera colorita uno stile peculiare di riparazione meccanica, quello fatto di azioni arrangiate¹⁷.

In strada si tende a seguire la logica della minimizzazione dell'intervento, si sostituisce solo ciò che è strettamente indispensabile, ad esempio la singola componente guasta. Questa modalità implica una riparazione di minor entità, la cui tenuta nel tempo è precaria, ma per la quale si può domandare al cliente un prezzo modesto. La tendenza alla sostituzione di un intero sistema del veicolo, anche se il guasto è localizzato, segue generalmente la logica della rapidità (è più veloce individuare il sistema problematico e sostituirlo nella sua interezza che non scovare l'esatto punto del guasto) così come quella dell'affidabilità: se in un punto è avvenuto un guasto può essere che l'intero sistema ne sia pregiudicato. Le officine dunque, seguendo anche (oltre alla maggior semplicità e redditività) una logica orientata allo svolgimento di un lavoro che ha come obiettivo primario la sicurezza e solidità dei sistemi del veicolo, optano per la sostituzione degli interi sistemi, limitando così i rischi di ulteriori problemi sul “vecchio” sistema.

Questa chiave di lettura permette di evidenziare le motivazioni del ricorso ai meccanici di strada: i clienti si rivolgono a loro non esclusivamente per dei motivi economici, ma anche quando non vogliono compiere onerosi investimenti, magari a causa delle condizioni già

¹⁶ “Mi ero informato dai miei amici per sapere se c'erano dei “piani da strada” per riparare il mio camion, perché io ero stato a vedere dei garagisti che mi hanno detto che loro non lo facevano mica questo tipo di lavoro perché veniva a costare troppo caro, più del prezzo del camion immagina e quindi non conveniva. Un giorno c'è un amico del quartiere che mi dice “ sai, conosco un tipo che fa della carrozzeria... all'africana”. Ero contento, mi sono detto che era esattamente quello che ci voleva, qualcuno che lavora all'africana non significa qualcuno lavora per farti un lavoro splendido. All'africana vuol dire che non ti fanno la carrozzeria perfetta...splendida, ma te ne fanno una che regge la strada, che è solida sai, non una cosa che è a norma... ma una con cui tu puoi circolare”.

¹⁷ Per correttezza è opportuno sottolineare come l'origine del termine è probabilmente dovuto al passato coloniale francese in cui le riparazioni ai veicoli svolte nelle colonie erano sensibilmente differenti da quelle effettuate nei garage ufficiali delle case automobilistiche transalpine. Il suo uso corrente invece, ormai piuttosto comune, mi è sembrato essere più “qualificativo” di un modo particolare di agire che denigratorio di una porzione specifica di popolazione.

precarie o per l'anzianità del veicolo posseduto. L'attitudine dei meccanici di strada è proprio di arrangiarsi con ciò che hanno a disposizione per aggiustare un veicolo e/o prolungarne il funzionamento.

Le riparazioni in strada sono effettuate secondo uno stile peculiare, sia per le loro modalità, sia per come vengono domandate dai clienti. Questo stile può essere qualificato come quello di un artigiano *bricoleur* che, nonostante le limitate risorse a disposizione, riesce ugualmente a far fronte alle difficoltà del proprio lavoro. Inoltre, si tratta di un lavoro che richiede notevoli capacità inventive, creative e ricombinatorie da investire nelle attività quotidiane.

Conclusioni

Nel corso del corrente capitolo ho tratteggiato le pratiche con cui i meccanici di strada si confrontano con la materialità, ponendo particolare attenzione alle forme di conoscenza sensibile che maturano grazie all'esercizio del lavoro. I cinque sensi vengono infatti coinvolti nel consolidare la conoscenza sensibile volta a far incorporare ai meccanici una serie di azioni che ne caratterizzano il lavoro e che richiedono *in primis* manualità e capacità di padroneggiare l'uso degli strumenti di lavoro.

Il coinvolgimento fisico del meccanico non si limita alle articolazioni superiori, ma al contrario coinvolge l'intero corpo, che risulta esposto ad una molteplicità di condizioni usuranti e rischi per la salute. Nelle riparazioni in strada la fatica e i rischi sono consistenti e le condizioni limitate obbligano il meccanico a sviluppare una pluralità di strategie per arrangiarsi con la propria dotazione e per risolvere problemi ed imprevisti che si presentano di frequente. Ciò si riflette anche nella pratica rivolta alle riparazioni che i meccanici di strada riescono a realizzare: si tratta spesso di operazioni che possono essere definite artigianali e "arrangiate" in quanto svolte in condizioni limitanti e con risorse scarse. Questa pratica lavorativa caratterizza dunque i meccanici di strada, collocandoli in una peculiare posizione nel mercato della riparazione dei veicoli. Essi devono riuscire ad organizzare l'immediato superando le difficoltà e, magari, reiterando tentativi al fine di realizzare i propri compiti e seguendo così i principi di ciò che diversi attori chiamano la meccanica "all'africana".

Le peculiarità messe in evidenza in questo capitolo articolano la distinzione tra le modalità di lavoro meccanico che avviene in strada rispetto a quello delle officine. Il deficit di attrezzatura obbliga infatti a un massiccio investimento manuale e corporale nelle riparazioni in strada, imponendo ai meccanici di arrangiarsi con mezzi insufficienti e sopperire con la

forza fisica, esponendoli così a maggiori rischi. Inoltre queste condizioni determinano la realizzazione delle riparazioni secondo criteri differenti da quelli seguiti nelle officine: esse sono molto spesso arrangiate e improvvisate come conseguenza del confronto alle avversità e per venire incontro ad una clientela desiderosa di prezzi bassi e interventi puntuali, anche se non pienamente professionali.

Nel prossimo capitolo intendo concentrarmi sulla dimensione di bricolage che può essere associata alle riparazioni e che si manifesta nelle pratiche lavorative dei meccanici di strada.

Capitolo 7

Il lavoro in strada come *bricolage*

Introduzione

Nelle pagine precedenti ho sottolineato come sia possibile scorgere nel lavoro dei meccanici di strada l'abilità di realizzare le riparazioni, nonostante una limitata disponibilità di risorse ed la necessità di agire in condizioni assai precarie. Spesso essi si propongono per realizzare una serie di interventi più focalizzati a prolungare la "vita" dei veicoli che al rispetto dei parametri previsti da costruttori automobilistici e codice della strada.

Per questo motivo ho illustrato diversi episodi che mostrano i meccanici di strada utilizzare intensamente le limitate risorse a propria disposizione. Tali riparazioni possono essere indicate facendo riferimento al concetto di *bricolage*, per come esso viene proposto da Lévi-Strauss (1962). Questo concetto, infatti, descrive proprio l'abilità di confrontarsi con le difficoltà riuscendo a "farsi bastare" ciò di cui si dispone: prendendo in considerazione le condizioni di partenza della situazione concreta e mettendole in relazione con l'obiettivo da raggiungere. Senza inseguire dunque traguardi straordinari, ma stabilendo soglie di successo ragionevoli in grado di valorizzare le pratiche intraprese per il raggiungimento di un risultato.

Il ricorso al concetto di *bricolage* è il focus di questo capitolo in quanto è il prisma a partire dal quale intendo articolare l'analisi di alcuni aspetti cruciali dell'attività di strada dei meccanici, considerando le pratiche lavorative con cui si arrangiano, grazie ad una ricombinazione delle limitate risorse a disposizione. Tale capacità di confrontarsi con le difficoltà quotidiane è parte integrante della visione del *bricolage* inteso come arte dell'arrangiarsi, e si mostra così ricca di creatività.

Le riparazioni che avvengono in strada sono parte di una capacità artigianale di cui il meccanico è portatore e attraverso la quale riesce anche a sviluppare una peculiare "etica professionale". In particolare, risulta opportuno concentrarsi sull'importanza rivestita dalla fiducia in un contesto lavorativo dove attività informali e formali hanno molteplici punti d'incontro. La fiducia costituisce uno degli elementi sensibili che permette lo svolgimento delle riparazioni nonostante le difficoltà e le incertezze che la strada impone sul meccanico e i

suoi clienti. Essa si mostra come un elemento indispensabile per intrattenere delle relazioni durature tra meccanico e clienti, riducendo i rischi che ciascuno si assume. La fiducia reciproca, alimentandosi su basi relazionali, rappresenta una delle poche garanzie a disposizione degli attori protagonisti delle transazioni nell'economia informale e si presenta dunque per il meccanico come un elemento centrale da salvaguardare.

7.1. *Bricolage*: ricombinare e arrangiarsi

“*Bricolage*” è un termine di uso comune, i cui echi semantici sono accostati alla pratica amatoriale più che al professionalismo. Essere esperti di *bricolage* significa essere capaci di svolgere svariate operazioni manuali ed artigianali, senza per questo essere dotati delle medesime risorse dei professionisti nel campo del lavoro che si è intrapreso. L'andamento peculiare del *bricolage* è di tipo processuale: procede evolvendo grazie alla costante verifica e riflessione sui passaggi svolti, in quanto essi forniscono gli elementi cruciali per intraprendere i successivi. Il processo di azione è dunque costantemente aperto a cambiamenti improvvisi, conseguenza di una particolare evoluzione delle fasi già compiute, che fanno così mutare le condizioni nelle quali si agisce. Tale pratica lavorativa ha il merito di essere calzante con le modalità d'azione seguite dai meccanici di strada e le sue peculiarità mostrano anche diverse forme di creatività che possono scaturire dal confronto con le difficoltà dell'agire quotidiano.

Chiamare i meccanici di strada “esperti di *bricolage*” emerge anche dalle parole di Didier, un loro cliente abituale, che indica proprio con questo termine la modalità in cui essi si approcciano alle riparazioni:

“Eux, ce sont des bricoleurs, ils ne sont pas garagistes non plus. Dans la plupart de cas, c'est pas des gens qui pourront avoir un garage à eux, mais peut être qu'ils y ont travaillé par contre... Pour eux, quand ils doivent réparer une voiture il faut arriver à un niveau minimum, pour eux si la bagnole marche : ok c'est bien... Ils travaillent plus de façon débrouille...”¹ (Didier, 20.04.11)

Le prime parole di Didier riportate nell'estratto hanno il pregio di indicare in maniera sintetica, anche se forse un po' *tranchant*, le specificità dei meccanici di strada. Viene infatti sottolineata la differenza tra loro e i garagisti, definendo i meccanici di strada proprio a partire

¹ “Loro sono dei *bricoleur* non sono neanche dei garagisti, nella più parte dei casi non è gente che può avere un garage loro, però può essere che ci abbiano lavorato... Per loro quando devono riparare un'auto bisogna arrivare ad un livello minimo, se l'auto funziona: ok, va bene. Lavorano in maniera più arrangiata insomma...”.

dalla loro costante pratica del *bricolage*. Il loro obiettivo, esplicita Didier, è quello di consentire al veicolo di circolare grazie all'ottenimento di un livello minimo di sicurezza e funzionalità.

È possibile rintracciare delle traiettorie ricorrenti attraverso le quali si manifesta il *bricolage* dei meccanici di strada: una di queste emerge dall'attenzione rivolta alla dimensione strumentale dell'agire, cioè a quell'insieme di strumenti tecnici, pezzi di ricambio od oggetti necessari per compiere le varie operazioni. Il *bricolage* si manifesta grazie alla combinazione di strumenti specifici e al coinvolgimento di oggetti comuni considerati come mezzi utili agli scopi del lavoro. Molto spesso la parte più esecutiva del lavoro si esegue grazie al possesso delle risorse tecnologicamente appropriate (attrezzi da lavoro e pezzi di ricambio). Ad esse si affianca anche l'impiego di materiali d'uso comune, oltre al frequente ricorso al patrimonio relazionale di contatti, amicizie e favori reciproci.

Le relazioni fanno riferimento all'articolato insieme di contatti e conoscenze che il meccanico dispone con altre figure facenti parte a vario titolo del mondo della riparazione, e alle quali può rivolgersi per avere dell'aiuto o per recuperare attrezzatura. Intendo ora riportare alcuni nodi ricorrenti che lasciano emergere la portata del *bricolage* quotidiano messo in atto dai meccanici di strada.

- *Usare estensivamente gli strumenti meccanici.*

È frequente notare come i meccanici di strada utilizzino in maniera estensiva alcuni strumenti, coinvolti anche in azioni diverse da quelle standard. Il meccanico, grazie alla capacità di adattare la propria strumentazione, si mostra in grado di districarsi in numerose operazioni, anche particolarmente impegnative. Uno degli esempi più evidenti riguarda uno degli strumenti "principe" dell'attività del meccanico, il cacciavite, impiegato per una molteplicità di azioni anche assai lontane dalla sua funzione originaria. Il cacciavite è quasi sempre a portata di mano dei meccanici per allentare o fissare qualcosa; esso acquista tuttavia notevole importanza quando all'occorrenza può trasformarsi in un attrezzo in grado di compiere svariate funzioni: tagliare la plastica delle confezioni dei ricambi, recuperare pezzi di scotch, oppure fungere da leva. Ecco due esempi di uso estensivo del cacciavite:

"Mik² e io ci avviciniamo e guardiamo i "dentini" di attacco della lampada dei fari. Notiamo così quello centrale ricoperto da una patina che Mel inizia a rimuovere grattando con la punta del cacciavite utilizzandola a mò di spatola, spiegando: "*Vedete, questa cosa qua (la patina) non è normale, dev'essere il freddo o l'acqua che si infiltra, basta poco e può fare contatto...*". Continua dunque ad armeggiare con il cacciavite e gratta via la

² È un cliente di Mel che gli aveva domandato di riparare un guasto elettrico alla sua auto.

patina cercando di lucidare il “dentino” ossidato e pulendo anche gli altri quattro che costituiscono l’innesto della lampada.” (Diario di campo, 15.10.11)

“La vite ha una forma particolare e Mel non trova nessuna “testa” di cacciavite appropriata per svitarla. Per proseguire decide allora di accontentarsi di un cacciavite di taglia simile che impianta a forza nella testa della vite con l’ausilio del martello.” (Diario di campo, 11.06.11)

Nel primo estratto Mel utilizza il cacciavite per rimuovere parte dell’ossido che si è formato attorno alle prese del faro; la procedura di tale azione è stata piuttosto naturale, in quanto aveva ancora il cacciavite in mano dopo aver svitato il coprifarò e ha continuato ad impugnarlo per la nuova azione da svolgere. Esso viene utilizzato in quanto frequentemente a portata di mano, aspetto che contribuisce a farlo divenire un punto di riferimento per varie operazioni.

Nel secondo esempio, invece, il cacciavite viene impiegato nonostante non abbia la punta adatta all’operazione; per renderne possibile l’uso si deve così ricorrere alle maniere forti impiantando con il martello la punta nella sede della vite da rimuovere.

L’uso degli strumenti anche per delle operazioni non espressamente previste dal singolo attrezzo non è peculiare dei soli meccanici di strada, ma avviene più frequentemente nelle situazioni precarie della strada quando la scelta di un attrezzo specifico e il suo recupero non dipende solo da una questione di tempo. Nei garage ad esempio si usa il cacciavite in questo modo per non dover andare a prendere una forbice, risparmiando così il tempo di allontanarsi e trovare l’attrezzo. Alle volte, come si è evidenziato nel secondo estratto, il meccanico di strada non ha a sua disposizione l’elemento corretto per realizzare un’operazione e deve così arrangiarsi con ciò che ha, forzando magari l’uso di altri strumenti per estendere la loro funzionalità anche ad altre situazioni simili.

- Impiegare oggetti e strumenti non professionali.

Nel corso delle attività quotidiane dei meccanici è assai frequente notare il coinvolgimento di alcuni oggetti presenti nell’ambiente dove vengono svolte le riparazioni e coinvolti a titolo di strumenti utili per svolgere certe operazioni. Queste iniziative sono coerenti con uno spirito di *bricolage*, che spinge a non limitarsi a considerare le risorse specifiche a disposizione, ma anche a coinvolgere ogni oggetto che può rivelarsi utile a perseguire i propri obiettivi.

“Il lavoro si rivolge al fissaggio del faro anteriore (...); qui si perde un sacco di tempo perché non c’è lo spazio per fissarne una poiché si è già sistemato il paraurti riducendo così lo spazio di manovra. Mel passa un buon quarto d’ora per riuscirci: prima prova ad aprirsi dello spazio piantando un cacciavite a distanziare il paraurti. Poi mi chiede di tenere a mò di leva una barra di ferro da infilare al posto del cacciavite per arrivare a

creare dello spazio sufficiente a glissare pinza e cacciavite per fissare così la vite.” (Diario di campo, 23.04.11)

“Per sbloccare i bulloni della ruota troppo serrati Mel mi mostra come non sia sufficiente l’apposita chiave a croce. Estrae allora un comune cilindro di ferro lungo circa un metro e lo usa come leva per sbloccare i bulloni.” (Diario di campo, 18.05.11)

In questi estratti si vedono due esempi in cui i meccanici devono ricorrere a metodi non ortodossi per riuscire a realizzare le proprie operazioni. Se nel secondo caso vi è l’impiego di una sbarra di ferro come amplificatore della forza umana grazie alla leva, nel primo si deve ricorrere sia all’investimento della leva sia alla preziosa presenza di un aiutante. Il ricorso al coinvolgimento di altre persone è tutt’altro che episodico per i meccanici di strada e alle volte sono gli stessi presenti a inserirsi direttamente nel processo di riparazione e ad utilizzare oggetti e strumenti da coinvolgere nella riparazione:

“Mel chiede al cliente di sollevare la Saxo, lui la alza con un cric portatile che ha tutto tranne l’aria solida e avverte: *“Attento però Mel metti qualcosa di protezione non so quanto tiene il cric, fai attenzione”*. Durante la riparazione l’auto si muove pericolosamente, allora il cliente, visibilmente preoccupato, si affretta a prendere nel parchetto vicino dei pesanti sassi da sistemare accanto alle ruote per limitare possibili scivolamenti in avanti dell’auto.” (Diario di campo, 25.06.11)

In questo caso si vede come degli oggetti sparsi nei dintorni del luogo dove avviene la riparazione vengono raccolti e trasformati in agenti di rafforzamento delle (precarie) condizioni di sicurezza, venendo coinvolti nella riparazione. Si tratta di una situazione particolare in cui il cliente ha delle premure rispetto ai rischi assunti dal meccanico di strada e si adopera come può per cercare di essere d’aiuto. In questo caso Mel non è intervenuto per dissuadere l’iniziativa presa, limitandosi a sorridere poiché aveva già intrapreso per conto suo delle iniziative volte a tutelarsi.

Nel contesto della strada è dunque frequente il coinvolgimento di materiali, non appartenenti allo specifico mondo degli strumenti professionali, che possono ugualmente essere impiegati in vari momenti della riparazione come ad esempio l’uso dello scotch da pacchi per fissare tra loro dei pezzi nel motore o nella carrozzeria. L’insieme di ciò che può essere coinvolto nelle riparazioni è in ogni caso assai eterogeneo, come si può notare in questi esempi:

“Mel consiglia a Vera un metodo temporaneo per circolare con il suo furgone anche senza la copertura di uno dei fari posteriori. *“La lampadina c’è, cerca di proteggere almeno quella... puoi fare così: con del domopak (la pellicola trasparente per alimenti) – sai quello che hai in cucina – stendine due strati belli tesi sopra la lampadina e fissali con lo scotch. La luce si vedrà meno, ma almeno fino a quando non provo a recuperare i pezzi potrai usarlo...”* (Diario di campo, 18.09.11)

“Bisogna fissare bene il paraurti alla scocca visto che le viti si sono staccate insieme ad un pezzo di scocca. Mel decide di forare col trapano lo spessore del paraurti per piantarci dentro un rivetto a espansione per fissarlo alla scocca. È una riparazione arrangiata, infatti dovresti cambiare il pezzo se le viti sono spaccate e il paraurti penzola. Tuttavia qui il problema viene risolto inserendo con la pinza dei rivetti ad espansione che fissano le due parti tra loro. In questo modo i pezzi vengono fissati ma non potranno però essere facilmente smontati come se fossero avvitati insieme.” (Diario di campo, 25.04.11)

Questi esempi di bricolage mostrano il coinvolgimento di vari oggetti comuni che possono essere impiegati nelle riparazioni, ovviando così a certe limitazioni. In questo senso si può sottolineare come vengano utilizzati strumenti comunemente presenti tra gli attrezzi “domestici” (barre di ferro per la leva) o generalmente associati ad altre funzioni (ad esempio la pinza a rivetti usata nei lavori di falegnameria). Inoltre, per superare le difficoltà possono essere usati anche elementi comuni come scotch o carta trasparente, facilmente recuperabili nelle abitazioni. Impegnarsi e rendersi disponibili ad accettare ogni coinvolgimento che possa risultare favorevole alla risoluzione dei problemi anche con risorse improvvisate, senza limitarsi all’impiego dei soli strumenti tecnici specifici, risulta dunque coerente con le forme di *bricolage* correntemente attivate dal meccanico. Questa sensibilità rivolta all’allargamento delle possibili risorse da impiegare nel lavoro riguarda non solo i vari oggetti che possono divenire degli strumenti, magari occasionali nelle riparazioni, ma si estende anche ai pezzi di ricambio.

- Adattare i pezzi di ricambio.

I meccanici di strada vengono sollecitati dai clienti non solo per il costo ridotto della loro manodopera e per le loro competenze, ma anche per la loro capacità di recuperare dei pezzi di ricambio economici, trovati spesso negli sfasciacarrozze. Queste operazioni di recupero dei ricambi si confrontano con le difficoltà date dalla vasta gamma di pezzi presenti nei veicoli. Avviene spesso, infatti, che la casa automobilistica sostituisca, nello stesso modello di veicolo, numerosi componenti, anche solo per dei dettagli, durante lo stesso anno di produzione. Per questo motivo la ricerca di ricambi è ardua, dovendosi orientare tra i vari modelli per recuperare quello più appropriato, senza tuttavia avere la garanzia del risultato fino al momento in cui si monta il pezzo, verificandone così la compatibilità. I meccanici, dunque, si adoperano anche ad adattare dei pezzi non originali per poterli ugualmente impiegare nelle riparazioni. Tale abilità è propria dei mestieri artigianali in cui si tenta di modificare dei pezzi non esattamente appropriati per renderli compatibili con le necessità della riparazione; si tratta di un’azione tesa a “smussare gli angoli” dei materiali, evocando così un’immagine per indicare un intervento volto a consentire ugualmente, nonostante i

difetti, l'impiego di vari materiali e ricambi. Qui di seguito due esempi tratti dal lavoro di Mel e da quello di Pierre, che agisce in collaborazione con Daimou:

“Mel ha recuperato in cantina una tromba del clacson leggermente diversa da quella originale, guasta, di una Citroen Saxo. Occorre prodigarsi a modificarla per adattarla alla sua nuova sede, ma la differenza non è tale da renderla inservibile. Mel, infatti, allontanandosi per prendere una pinza, annuncia che si farà bastare quello che ha. A questo punto procede cambiando le prese di alimentazione del clacson per renderle compatibili con quelle della Saxo. Infine, taglia la presa scoprendo i fili elettrici con i denti concludendo: “Vedi la presa non è fondamentale posso farlo funzionare anche senza, basta collegare bene i cavi elettrici e mettere la massa al posto giusto.” (Diario di campo, 25.07.11)

“Dopo innumerevoli prove compiute per risalire al guasto sull'auto, Pierre e Daimou hanno rivolto l'attenzione ad un fusibile, che smontato è apparso arrugginito. Un ragazzo della casa, che era lì di passaggio dice di averne uno nuovo in auto, e lo porta per provare a cambiarlo. Quello recuperato non ha però la stessa forma (ha 4 poli e non 3) e supporta un voltaggio superiore. Pierre dice che può ugualmente funzionare e che servirà solo per provare se il problema è il carter.” (Diario di campo, 18.05.11)

In questi estratti emerge l'abitudine dei meccanici di strada a cercare di adattare il più possibile i materiali che riescono a recuperare, per fare in modo di impiegarli come ricambi. Anche se si tratta di componenti non perfettamente uguali a quelli da sostituire, se adempiono alle medesime funzioni essi possono ugualmente essere utilizzati. In questo modo il ricambio dei pezzi può avvenire limitando l'acquisto di pezzi nuovi, sensibilmente più costosi rispetto a quelli di recupero. L'esperienza del meccanico consente dunque, all'occorrenza, di valutare la possibilità e la realizzazione di modifiche sui pezzi per renderli compatibili alla riparazione oppure per accettare componenti diverse che tuttavia possono “andare bene lo stesso”.

Intendo ora rivolgermi ad altre pratiche che manifestano il *bricolage* dei meccanici di strada: in particolare il coinvolgimento del proprio circuito di relazioni di conoscenza con altre figure professionali della riparazione e il procedere attraverso tentativi ripetuti, seguendo le evoluzioni che portano alla possibile risoluzione dei problemi.

- *Ricorrere alle conoscenze.*

Per il meccanico di strada è cruciale avere una rete di contatti ai quali rivolgersi in caso di problemi: si tratta di attori che hanno a disposizione dell'attrezzatura tecnica e possono occasionalmente prestarla, oppure di professionisti ai quali indirizza i clienti nel caso le sue competenze si rivelino insufficienti per risolvere autonomamente i problemi meccanici. Molte volte ciò avviene con frequenza, dunque senza essere connotato da eccezionalità: il meccanico sa che certi attrezzi può averli in prestito da qualcuno e vi si rivolge quando necessario. Nel corso dei momenti trascorsi con Mel ho invece assistito prevalentemente a

casi in cui la sollecitazione a rivolgersi ad altri è giunta dopo che i tentativi messi in atto si sono rilevati fallimentari:

“Mel conclude che è il cavo di collegamento dal fusibile alla lampada a essere o rotto o staccato, così afferma: *“Per ora non posso fare di più, in questo caso per capire l’anomalia elettrica dovrei perdere troppo tempo, mi serve una valigia diagnostica. Vedi, quest’auto è una Peugeot così posso andare dal mio amico Javier che ha il garage Peugeot, lui me la fa usare così trovo subito il punto dove è guasto...”* (Diario di campo, 26.11.11)

“Dopo altre prove con il tester per cercare il problema Mel getta la spugna dicendo: *“Non ci riesco, ho fatto tutto quello che potevo ma dev’essere un contatto da qualche parte perché tutto funziona per cui dev’esserci qualcosa che non va nel cavo, è una cosa da elettrauto serio, io l’elettricità non la conosco proprio tutta è un casino qui ci vuole una conoscenza specifica. Mi spiace ma non ho più idee di cosa potrebbe essere, serve qualcuno professionista, se vuoi posso sentire un mio vicino di casa.”* (Diario di campo, 15.10.11)

Questi episodi delineano anche i limiti con i quali il meccanico di strada si deve confrontare; egli non può infatti essere in grado di risolvere problemi di ogni tipo, soprattutto quando si tratta di questioni che domandano il ricorso ad un sapere specifico (come l’elettricità auto) o della strumentazione particolare (le valigie diagnostiche) al di là delle proprie disponibilità. Per ovviare a ciò si attiva per coinvolgere qualcuno dei propri conoscenti e riuscire a recuperare le risorse che mancano grazie al prestito o all’aiuto di altri attori. La rete di conoscenze viene tessuta nel tempo e si alimenta grazie alla fiducia reciproca e alla conoscenza diretta; ogni rapporto è quindi delicato in quanto corrisponde ad una relazione che ha come sfondo sia l’attività lavorativa di riparazione, sia la componente prettamente relazionale della conoscenza e/o amicizia.

Dopo aver considerato le varie risorse disponibili ai meccanici di strada per realizzare le riparazioni, sia di ordine materiale e strumentale che legate alle relazioni di conoscenza, risulta coerente sottolineare anche un aspetto più processuale legato alle pratiche di lavoro messe in atto nella strada. I meccanici, infatti, seguono spesso e volentieri un metodo di lavoro che può essere riassunto con l’espressione “andare per tentativi” (*cf.* par. 6.4.). Questa visione del lavoro è prettamente legata ad una pratica del *bricolage* che costruisce, momento dopo momento, il proprio orizzonte d’azione.

- *Procedere per prove ed errori.*

Le modalità di lavoro dei meccanici di strada rivelano spesso la tendenza ad affrontare le riparazioni in maniera progressiva, continuando a verificare la correttezza delle operazioni svolte. In molti casi, soprattutto quando si tratta di un problema non ben identificato, il

metodo seguito per localizzare e riparare il guasto segue la logica dei tentativi reiterati. Mel mi ha molte volte raccomandato di verificare sempre le operazioni svolte, passaggio dopo passaggio, una volta ha anche aggiunto: “Adesso vediamo se veramente funziona, ancora adesso non sono mai sicuro di me prima di girare la chiave e sentire il motore funzionare correttamente. Questa è l’ultima verifica da fare ed è la più importante” (Mel, 18.03.12)

Le verifiche *in itinere* durante le riparazioni sono importanti per capire se si sta procedendo correttamente e per evitare di compiere errori intervenendo laddove non ve ne sia reale bisogno. In questi esempi si vede come tale pratica si esprime attraverso i tentativi di individuare un guasto, ma anche nell’orientarsi in operazioni non immediatamente risolvibili.

“Guy non riesce a individuare la causa del rumore sospetto nella Opel Zafira il cui motore “cala” poco dopo l’accensione. Prima era persuaso fosse il motorino d’avviamento ad essere il responsabile, ma dopo averlo sostituito la situazione non è cambiata. Decide così di provare a smontare i vari pezzi del sistema di accensione del veicolo e controllarli a uno a uno per vedere se ci sono anomalie. Dopo il motorino d’avviamento si concentra sul filtro d’aria per poi passare alle candele, nelle quali nota delle parti ossidate responsabili del comportamento difettoso del motore.” (Diario di campo, 13.03.12)

“Mel ha preso il *tester* e inizia un lungo percorso di verifica di ogni fusibile della centralina elettrica, li controlla uno per uno e ad ogni sostituzione del fusibile, dopo la prova con il tester domandava a Theo (il conducente dell’auto) e a me di verificare se i fari anteriori si accendevano e se la luce posteriore della targa funzionava. L’operazione è lunga e piuttosto deludente visto che nessuno delle decine di fusibili testati era all’origine del problema.” (Diario di campo, 15.10.11)

“Mel inserisce il nuovo filtro nella sede ma è dubbioso sul verso corretto perché non si inserisce bene, lo riprende e prova a metterlo al contrario, ma anche in questo modo non entra in maniera completa nella scatola, così lo rimette nella posizione iniziale. Sistema anche la guaina di protezione nuova al suo posto e fissa il filtro richiudendo il coperchio.” (Diario di campo, 11.06.11)

Gli episodi riportati mostrano alcuni casi in cui il processo di riparazione avviene per tentativi, si tratta di situazioni diverse in quanto nel primo caso è una ricerca del guasto, nel secondo una ricerca di un componente elettronico difettoso, mentre l’ultimo mostra le incertezze che si affrontano quando si ha a che fare con modelli di veicolo che non si conoscono bene e con i quali non si ha sufficiente esperienza.

Procedere a tentoni comporta spesso tempi di intervento più lunghi rispetto a quanto verrebbe realizzato nelle condizioni di lavoro delle officine, tuttavia si rivela utile ed efficace in assenza di una serie di risorse, sia informative (ad esempio i manuali del produttore del veicolo o una diagnostica precisa dei guasti), che legate alla disponibilità di strumentazione (appunto l’elettronica per la diagnostica e gli attrezzi specifici che svolgono operazioni precise).

Questi esempi di *bricolage* hanno il merito di sottolineare ancora una volta gli elementi centrali che costituiscono l'insieme delle risorse a disposizione del meccanico di strada: strumenti tecnici, pezzi di ricambio (nuovi o usati), oggetti comuni e contatti con altre persone. Queste risorse sono limitate e dipendono dalle condizioni di pratica situata di ogni meccanico e hanno la caratteristica di costituire un "universo finito" Lévi-Strauss (1962). Questa "finitezza" è la conseguenza dei limiti materiali, economici e relazionali che sono imposti all'esperienza lavorativa quotidiana dei meccanici di strada.

L'universo finito delle risorse del meccanico di strada è delimitato *in primis* dalle disponibilità economiche e di dotazione tecnica. La riparazione professionale nelle officine si esercita grazie alla possibilità di ricorrere ad un cospicuo insieme di apparecchiature e strumenti creati per consentire la realizzazione di mansioni specifiche. Questa possibilità è spesso preclusa in strada, dove si maneggia un limitato arsenale di attrezzi, tra i quali sono privilegiati quelli che possono essere utilizzati per diverse operazioni o, in ogni caso, compatibili con diversi modelli di veicolo³.

I meccanici di strada hanno infatti a disposizione un budget ridotto per l'acquisto degli attrezzi e non avrebbero alcuna possibilità di mantenere il passo con le evoluzioni tecnologiche e le conseguenti innovazioni strumentali offerte dal mercato degli strumenti. Come ha riferito esplicitamente Guy (*cf.* par. 5.1.3.) il materiale necessario alle riparazioni è sempre in evoluzione, ma il suo costo è proibitivo, per cui forzatamente il meccanico di strada potrà disporre solamente di alcuni strumenti, da lui giudicati come fondamentali. Per allargare la sua dotazione si indirizza ancora una volta prioritariamente verso soluzioni arrangiate come l'acquisto di strumenti di seconda mano nei mercati o, grazie alle sue relazioni, il recupero a basso prezzo di materiale ceduto dai garagisti (quando essi lo cambiano o in caso di cessata attività).

La redditività del lavoro in strada non permette loro di mettere da parte notevoli somme di denaro: si tratta infatti di un'attività volta a consentire una disponibilità economica finalizzata *in primis* a sostenere le necessità quotidiane. Nel corso della ricerca non mi sono mai imbattuto in situazioni nelle quali il meccanico di strada procede ad un accumulo di capitale tale da lasciare l'opportunità di cospicui investimenti nell'acquisto dei materiali. Quando ciò

³ Molto spesso le case di produzione dei veicoli utilizzano dei componenti specifici per assemblare i vari pezzi. Si tratta di viti o sistemi di fissaggio particolari che necessitano di strumentazione *ad hoc* per essere maneggiati. Questo avviene in particolar modo per certe marche (come ad esempio Mercedes) che di fatto impongono ai meccanici l'acquisto di materiale specifico per poter agire nei "propri" motori. Tale limite è presente anche per le case di produzione dell'estremo oriente che utilizzano componenti particolari. La situazione è parzialmente diversa nel panorama francese poiché due delle tre case di produzione più diffuse usano gli stessi componenti (Citroen e Peugeot sono infatti appartenenti al medesimo gruppo industriale PSA).

avviene, si tratta di spese modeste, che devono garantire un veloce rientro dei costi sostenuti. Un caso esemplificativo riguarda l'acquisto di uno strumento particolare che è stato ammortizzato solamente molto tempo dopo:

“Cambiare le pastiglie delle ruote posteriori è complesso (...) una volta lo facevo a mano col cacciavite e ci mettevo anche due ore per una ruota, non era possibile continuare così. Ho comprato una macchina che lo fa e si alimenta ad aria compressa, ma io la uso a mano e anche così mi aiuta un sacco. L'ho pagata cara e ci ho messo un sacco ad ammortizzarla (...).” (Mel, 11.06.11)

Quest'episodio racconta il ricorso ad un investimento per l'acquisto di un attrezzo specifico, il cui costo è tuttavia modesto se comparato a quello corrente per gli strumenti sofisticati e professionali che si trovano nei garage. Nonostante ciò, Mel ricorda la fatica necessaria a rientrare della spesa sostenuta, visto che le retribuzioni ottenute per i suoi interventi sono basse e non offrono margini per accantonare liquidità da utilizzare successivamente per degli acquisti. Questo non significa che i meccanici di strada non effettuino mai acquisti di nuova attrezzatura, sia per sostituire quelli usurati che per allargare le proprie disponibilità, ciò che risulta complicato è l'acquisto di strumenti elaborati e per il cui funzionamento serve magari energia “extramuscolare”.

L'episodio riportato è utile anche perché mostra la forte limitazione nella quale opera Mel: nonostante abbia comprato uno strumento peculiare, è obbligato ad usarlo il più delle volte “a mano”, in quanto non ha la possibilità di collegarlo all'alimentazione ad aria compressa. In questo modo è costretto ad utilizzarlo solamente per una parte delle sue potenzialità, e dipende da altri, attraverso la richiesta di favori, per beneficiare appieno della nuova tecnologia in suo possesso.

I meccanici di strada prediligono gli attrezzi che possono essere utilizzati a mano e senza dover ricorrere all'alimentazione (elettrica o ad aria compressa), gli strumenti ad alimentazione coniugano infatti un prezzo spesso elevato e ostacoli concreti al loro utilizzo date le condizioni “di strada”.

La “macchina” comprata da Mel costituisce dunque un caso particolare: è stata acquistata anche se viene impiegata in modalità ridotta. Questa specificità è dovuta al fatto che essa, anche alimentandola a mano, interviene a ridurre sensibilmente i tempi per svolgere un'attività assai comune (il cambio pastiglie posteriori). Questo attrezzo si costituisce dunque come un ibrido tra quelli che possono essere manipolati a mano e quelli dipendenti dall'alimentazione. Ciò che lo rende ibrido è la sua proprietà d'uso di svolgere (in parte) il proprio compito anche con la forza muscolare.

La preferenza dei meccanici di strada verso gli strumenti che possono essere utilizzati su diversi modelli di veicolo denota ugualmente tracce del *modus operandi* ispirato dal *bricolage*. Il materiale specifico viene recuperato o comprato solo quando si è certi del suo uso non occasionale. Così Mel mi ha detto, ad esempio, che ha proceduto all'acquisto di una chiave a brugola di una misura particolare perché usata sui modelli Renault molto diffusi negli ultimi anni, ma non ha fatto altrettanto per un altro strumento (la chiave per svitare il filtro dell'olio) destinato alle auto Fiat, in quanto non così frequentemente possedute dai suoi clienti.

Il possesso di strumenti orientati a svolgere diverse funzioni (o l'essere "universali" per diversi tipi di veicolo) comporta un maggior dispendio di energie e tempo⁴, ma è pienamente coerente con i principi del *bricolage*: si ha uno strumento per cercare di svolgere una funzione particolare, indipendentemente dal modello di veicolo con il quale ci si confronta.

La situazione del meccanico di strada è influenzata sia dalla ridotta disponibilità di strumentazione, che dal modesto ammontare dei pagamenti ricevuti. Questi due aspetti sono intrinsecamente legati poiché la scarsa disponibilità tecnica pone un freno a eventuali velleità di domandare dei prezzi più alti, mentre il guadagno modesto rende assai complicato l'accumulo di denaro sufficiente per l'acquisto di ulteriori strumenti. Tale "stallo" traccia un limite nelle possibili disponibilità strumentali e di tecnologia diagnostica del meccanico di strada, oltre alle difficoltà legate all'impiego degli strumenti ad alimentazione extramuscolare.

La dimensione relazionale e le conoscenze costituiscono dunque il terreno più favorevole per sperimentare nuove soluzioni alle difficoltà che sopraggiungono nel corso delle riparazioni. Per il meccanico di strada sono dunque i canali di conoscenza, collaborazione e complicità a permettere di disporre di risorse aggiuntive a cui attingere quando le operazioni presentano degli ostacoli.

Stabilire delle collaborazioni più o meno stabili con alcuni garagisti, magari per scambiarsi favori, clienti o la possibilità di utilizzare del materiale specifico, si configura dunque come una possibilità ricca di vantaggi. Il meccanico di strada, infatti, riesce spesso a venire a capo delle riparazioni che gli vengono affidate proprio grazie al patrimonio di relazioni e alla costante tessitura di legami con altri soggetti presenti nel mercato delle riparazioni.

Il meccanico di strada non si limita alla sola parte esecutiva di risoluzione di un guasto, ma viene interpellato dai clienti anche per una molteplicità di servizi che possono essere qualificati come "d'intermediazione". Il meccanico viene quindi sollecitato a coinvolgere le

⁴ Dover tarare l'attrezzo "universale" in modo da consentire la riparazione domanda del tempo, spesso inoltre gli strumenti "universali" sono meno precisi e più "grossolani" di quelli specifici, riducendo così la loro efficacia e obbligando ad un maggiore investimento fisico.

proprie risorse relazionali per riuscire a trovare una soluzione ai problemi dei propri clienti, tale modalità lavorativa rispecchia la pratica di *bricolage* creativo delineata in precedenza: il meccanico, deve considerare e valutare le risorse a sua disposizione e decidere come combinarle per intraprendere un processo di riparazione o di consulenza.

Il ricorso alle potenzialità di conoscenze e rapporti di collaborazione con altri partecipanti al mercato delle riparazioni non si basa, almeno per quello che riguarda i meccanici da me incontrati, sulla ripetizione sistematica delle stesse iniziative. Intrattenere e salvaguardare questi legami è cruciale: ad esempio non è opportuno appoggiarsi sempre sulla stessa persona in caso di problemi, altrimenti l'equilibrio del rapporto ne risulterà compromesso.

Vi è una sorta di equilibrio da mantenere nel ricorrere ai propri contatti: ciò non viene messo in pratica seguendo un insieme di rigidi criteri ma è frutto delle percezioni reciproche. Il rapporto che si instaura è però in ogni caso asimmetrico, poiché la situazione di informalità alla base dell'agire del meccanico di strada è un ostacolo ad ogni stabilità degli scambi con altre figure professionali. Il meccanico di strada, infatti, è esposto in permanenza a discontinuità nel lavoro a causa dei rischi connaturati alla sua attività ma anche, semplicemente, per l'irregolarità e imprevedibilità dei flussi dei propri clienti. Per queste ragioni è in una posizione di fragilità e debolezza di fronte ad un professionista della riparazione o un negoziante di pezzi di ricambio (o uno sfasciacarrozze), in quanto essi, al contrario, hanno a disposizione le risorse e gli strumenti per poter eseguire i propri rispettivi mestieri. Il meccanico di strada, invece, quando si rivolge a loro è proprio per recuperare ciò che gli manca. Mel, infatti, nonostante abbia dei buoni rapporti con un garagista portoghese attivo vicino a casa, non si rivolge a lui ogni qualvolta si imbatte in un problema, ma valuta attentamente quando farlo e quando invece optare per altre iniziative:

“Un cliente è arrivato senza preavviso nel parcheggio domandando un intervento elettrico urgente. Alcune componenti non rispondono ai comandi (i fari non si accendono e anche la luce dell'abitacolo). Mel gli chiede di aspettare un po' mentre prova a finire l'auto che aveva cominciato. Dopo un'ulteriore sollecitazione va a intervenire nella Citroen Zx con i problemi: Mel sale a bordo dell'auto, cerca il pannello dei fusibili posto sotto la cloche del volante e verifica se vede qualche eventuale anomalia. (...) Qualche minuto più tardi dice: “*Secondo me è qualcosa di elettrico ma non so che cosa è che non funziona, guarda devi andare da qualcuno con la valigia elettronica...*” Il cliente dice: “*ma non possiamo andare da quel garage dove vai tu? Quello dell'altra volta...*” Mel risponde: “*No, no per quello da lui adesso non vado. Mi spiace, ma io ho da fare e poi mi sa che il suo garage è anche chiuso il sabato... Poi per questa cosa, vai tu da qualunque garagista con la diagnostica e te lo risolve in poco il problema.*” (Diario di campo, 25.06.11)

In questo episodio si nota come Mel, un po' scocciato dell'arrivo improvviso del cliente con un guasto urgente, cerca di risolvere il problema ma poi, non riuscendoci, consiglia di recarsi

in un'officina dotata di elementi diagnostici. Mel, in ogni caso, ha cercato di risolvere il problema, nonostante avesse un'altra auto a cui dare la priorità. Si è però reso conto che da solo non sarebbe riuscito a risolvere il guasto, perché privo dell'attrezzatura adeguata. Il consiglio che ha formulato, dunque, è stato di indirizzarsi a qualche garagista, aggiungendo che a suo avviso il problema poteva essere di rapida risoluzione. In questo caso si mostra come il meccanico di strada non sia obbligato a investirsi completamente in ogni problema che gli viene presentato dai clienti, ma deve avere l'accortezza di sapere anche quando rifiutare un coinvolgimento eccessivo. Qui Mel ha scelto di consigliare una soluzione senza direttamente assumersi la responsabilità di svolgere i vari passaggi per riparare il guasto.

Di fronte alla richiesta di andare dal "suo" garage di fiducia per accompagnare il cliente, Mel decide di rifiutarsi, per mancanza di tempo e della certezza di trovare aperto. Aggiunge però che il guasto, secondo lui, dovrebbe essere di modesta entità. In quest'ottica emerge come Mel non avesse voglia di scomodare il suo conoscente garagista per l'ennesimo favore rivolto in più ad un guasto che giudicava di secondaria importanza. Il fatto di rivolgersi al suo amico garagista, così come agli altri contatti di cui dispone, non è infatti un riflesso automatico. È Mel che decide, volta per volta, a partire da proprie valutazioni soggettive e talvolta emotive, quando lo ritiene opportuno.

I rapporti di conoscenza e collaborazione tra meccanico di strada e garagisti, sono lunghi dall'essere dei casi isolati e si tratta di dinamiche relazionali trasversali rispetto alla dicotomia tra economia formale ed informale. I motivi all'origine di questi rapporti dipendono, oltre che dalle ragioni personali (come la simpatia e l'amicizia), anche dalla capacità del meccanico di strada di accreditarsi come fonte di clientela per i garagisti e gli sfasciacarrozze.

Il meccanico, infatti, intercetta una clientela alla ricerca di una soluzione, il più possibile a basso prezzo, per il proprio veicolo. Nel caso le sue capacità non siano sufficienti per rispondere alle domande dei clienti, ha l'abitudine di indicare una possibile soluzione alternativa, indirizzandoli verso altri professionisti in grado di risolvere i problemi (garagisti o centri tecnici). Vi è dunque, anche per il meccanico di strada, la possibilità di compiere a sua volta dei favori, "restituendo" in qualche modo gli aiuti ricevuti da altri professionisti della riparazione.

Una situazione siffatta tratteggia l'abilità del meccanico di incunearsi in interstizi del mercato legato alla riparazione. Infatti, da un lato il meccanico di strada risulta attrattivo per una fascia di clienti che, complice la ridotta disponibilità economica, sono molto restii a rivolgersi ad altri professionisti (ufficiali), dall'altro ciò lo porta ad occuparsi di veicoli problematici, che non costituiscono uno dei "settori" più appetibili per i garagisti. Nelle officine, infatti, la

lunga ricerca di guasti su veicoli vetusti, i cui proprietari non vogliono affrontare costosi cambi di sistema per una riparazione completa, sono considerati come ingaggi non particolarmente remunerativi. Nelle officine di quartiere osservate ho infatti sentito dire a più riprese che l'ennesimo intervento su un veicolo problematico veniva effettuato perché esisteva un rapporto di conoscenza con il cliente, e costituiva dunque quasi un favore:

“Vas-y avec ta camionnette, change-la ! Tu vois c'est pas possible tous les mois tu passe ici, tu peux pas continuer comme ça. Cherche des occasions alors ! Moi c'est la dernière fois que je veux la voire ici dedans, d'accord ?⁵” (César, 3.5.12)

In quest'episodio al *Garage Bon*, il meccanico minaccia di non riparare nuovamente un furgone assai malandato, mettendo così in luce come questa categoria di veicoli e di problemi venga interpretata nelle officine più che altro come una “scoccatura”. In questi contesti vige un *modus operandi* orientato a riparazioni complete e non ad interventi orientati a “rattoppare” i problemi solo per prolungare la circolazione del mezzo. Per queste situazioni è comprensibile considerare il meccanico di strada come l'interlocutore ideale: non ha dotazione e capacità per svolgere tutti gli interventi elaborati dei garage e si concentra dunque proprio su riparazioni “arrangiate”. L'esperienza del meccanico di strada può così offrire a veicoli considerati ai margini del mercato delle riparazioni perché troppo problematici, una soluzione volta a prolungarne l'esistenza. Inoltre nel caso possa “valere la pena” d'investire ancora sul veicolo, può essere lui a suggerire il ricorso ai garagisti, “recuperando” di fatto una domanda di servizio che magari non vi si sarebbe rivolta. Queste dinamiche tratteggiano gli ambiti d'azione del meccanico di strada mostrando aree d'intervento sul mercato della riparazione non completamente e direttamente in concorrenza con i garagisti, ma che delineano ambiti peculiari per il meccanico di strada.

Una situazione simile riguarda la relazione con i venditori di ricambi o i gestori di sfasciacarrozze presso i quali il meccanico, divenendo un cliente conosciuto e abituale, compie numerosi acquisti ricevendo spesso anche degli sconti grazie alla sua assiduità. Si comporta così analogamente a come fa con i garagisti: indica il suo negozio “preferito” anche ai propri clienti raccomandando loro di comunicare al gestore la formula retorica “vengo da parte di...” per contribuire così al suo *status*. Mel racconta in questa maniera del suo rapporto con lo sfasciacarrozze del comune accanto a Montaigne, dove è solito rifornirsi di pezzi di ricambio:

⁵ “Dai ancora con quel camion, cambialo! Vedi che sei qui una volta al mese non è possibile, non puoi continuare così. Almeno cerca delle occasioni! Ma è l'ultima volta che lo voglio vedere qui dentro, intesi?”

“Sai ormai loro li conosco da tempo, quando arrivo mi dicono: ‘Ciao Mel come va? Che ti serve? Vai, vai a prendertelo, puoi cercarlo e prenderlo da te’. Non mi fanno alcun problema quando vado là, mi conoscono da anni, perchè sono anni che vado da loro, per cui ho un trattamento... speciale insomma. Se invece sei tu che ci vai, beh sì ti chiedono che pezzo vuoi e sono loro che vanno a recuperarlo, sai è il servizio, si fanno pagare per quello...” (Mel, 25.07.11).

Per il meccanico di strada le relazioni di conoscenza e di collaborazione con altri soggetti attivi nella riparazione automobilistica costituiscono dunque una risorsa fondamentale in quanto, a differenza dell’accumulo di denaro per acquistare strumenti, è più facile riuscire a instaurare una relazione di scambio di favori.

La dimensione relazionale del lavoro acquista così un’importanza particolare poiché può consentire di allargare le proprie disponibilità strumentali (anche se in maniera occasionale) e permettere così di svolgere diversi lavori. Allo stesso tempo, non essere isolato e beneficiare di numerosi e diversi contatti si configura come un vantaggio perché offre al meccanico di strada la possibilità di proporsi non solo come esecutore ma anche in quanto “esperto” di meccanica, capace di riparare esecutivamente alcuni problemi, oltre a saper indirizzare il cliente verso altre figure professionali, magari più appropriate ad un problema specifico, oppure di formulare pareri a riguardo degli interventi da effettuare prioritariamente.

Il meccanico di strada, riuscendo ad attivare questa serie di stratagemmi per soddisfare le richieste dei clienti, grazie a contatti e favori, si mostra così in grado, seppur parzialmente, di rovesciare la situazione di marginalità a cui potrebbe altrimenti essere relegato. Si tratta di un articolato insieme di iniziative creative che mostrano la capacità del meccanico di riuscire ugualmente a trovare, mantenere e soddisfare i propri clienti, trovando così un “proprio posto” nel mercato delle riparazioni, nonostante l’insufficiente dotazione strumentale e i limiti del lavoro in strada.

La sua esperienza e le sue doti artigianali si mostrano utili quando permettono di escogitare soluzioni nelle situazioni precarie della strada. Egli si ingegna anche a candidarsi come un punto di riferimento per chi possiede un veicolo, in quanto spesso può riuscire a suggerire soluzioni per risolvere guasti od intoppi, effettuando servizi o indirizzando i clienti verso un professionista di sua conoscenza.

Questa capacità di ricollocarsi all’interno del panorama delle attività legate alla riparazione e alla manutenzione dei veicoli deriva anche dalla sua capacità di inventarsi ambiti di servizio e di riparazione in cui può essere utile: così il meccanico non si limita ad eseguire delle riparazioni ma allarga lo spettro delle attività che può effettuare, dimostrandosi disponibile a svolgere diversi servizi. Si dimostra così capace di proporsi come un consulente ed un esperto

di veicoli che valorizza la propria conoscenza “sul campo” dispensando consigli e pareri. Proprio l’accumulo di veicoli osservati, valutati e riparati, così come la sua disponibilità a fornire delle riparazioni arrangiate che possano far “durare” il più possibile l’auto, costituisce il patrimonio che gli consente di formulare opinioni esperte sull’opportunità ed urgenza degli interventi meccanici da svolgere, rispondendo così alle domande dei clienti e permettendo loro di decidere come procedere.

Le richieste di parte considerevole della clientela sono orientate a limitare il più possibile le spese per le riparazioni e per la manutenzione del veicolo. A queste sollecitazioni il meccanico di strada risponde con l’abilità di eseguire delle operazioni puntuali di riparazione, ad esempio senza sostituire un intero sistema, o recuperando e adattando dei pezzi di ricambio provenienti dal mercato dell’usato. Tali soluzioni sono spesso richieste dai clienti in quanto consentono di economizzare (spesso considerevolmente) le spese da sostenere per il proprio veicolo.

Nel corso di questo paragrafo ho infatti qualificato come *bricolage* la pratica che funge da comune denominatore di molte delle azioni quotidiane dei meccanici. Nel corso delle varie iniziative da loro messe in atto è così possibile rintracciare una cospicua capacità creativa che emerge proprio nel confronto con le condizioni di difficoltà nelle quali essi operano e nell’elaborazione di stratagemmi e soluzioni che possano risultare appetibili ai clienti.

7.2. La componente creativa e l’artigianalità

Considerare il lavoro dei meccanici di strada attraverso la lente del *bricolage* come guida all’azione per realizzare le riparazioni permette di sottolineare l’aspetto creativo associato a molte azioni quotidiane. Il *bricolage*, infatti, è un processo d’azione in cui la creatività riveste un ruolo essenziale, guidando la ricombinazione delle risorse disponibili e accompagnando il “guizzo” che consente di realizzare un’operazione nel contesto situato della strada.

Le ostiche condizioni del lavoro del meccanico di strada lasciano emergere le sue capacità artigianali e creative che si manifestano proprio nel confronto permanente con la necessità di farsi bastare le risorse a disposizione per realizzare, anche senza una strumentazione adatta, le operazioni lavorative.

È opportuno ricordare come le iniziative creative all’origine della risoluzione dei problemi o degli imprevisti che costellano il loro lavoro quotidiano si presentano il più delle volte in maniera contingente: si trova un’efficace soluzione per uno specifico problema, facendo

ricorso a una limitata dotazione di mezzi. Si tratta insomma di una soluzione che non è universalmente valida, ma si rivela efficace nella situazione concreta in cui viene escogitata.

In questo senso le soluzioni innovative che vengono sperimentate non hanno l'ambizione di trasformare o aggiornare le pratiche di riparazione dei veicoli in generale, comprese quelle che avvengono nelle officine o nei concessionari, esse si limitano a dimostrare le peculiari abilità dei meccanici a risolvere le difficoltà nel loro ambiente lavorativo, a partire dalle proprie risorse.

Le varie fasi di lavoro dei meccanici di strada sono perennemente esposte alle modifiche derivate dagli imprevisti, che si assommano alle limitazioni con cui si confronta. Il *bricolage*, in quanto modalità peculiare del lavoro, ha il vantaggio di sottolineare come ci si possa rivolgere ad una moltiplicazione di possibili soluzioni per gli ostacoli che si incontrano quotidianamente nel lavoro, ma anche, di lasciare emergere la possibilità che tali iniziative improvvisate possano delineare delle vere e proprie soluzioni innovatrici, capaci di valorizzare il lavoro svolto e offrire delle nuove guide all'azione.

Soffermarsi sulla questione dei limiti dell'insieme delle disponibilità dei meccanici di strada, permette di rimarcare come le diverse soluzioni creative non sono certo scaturite in un ambiente privo di limitazioni ma, al contrario, sopravvivono proprio all'interno di una situazione di difficoltà e scarsità e in tale contesto trovano la loro utilità.

Creatività è un termine polisemico che può essere identificato attraverso alla definizione proposta da Poincaré: "Creatività è unire elementi esistenti con connessioni nuove, che siano utili" (1929). Tale definizione risulta significativa poiché sottolinea i cardini per l'attribuzione di un contenuto creativo ad un'azione: la creatività può esprimersi grazie ad un processo di combinazione di risorse eterogenee, conseguente alla valutazione degli elementi sparsi a disposizione e alla messa in atto di legami *ex novo* al fine di realizzare una soluzione che possa essere considerata come "utile".

La creatività contribuisce a sperimentare nuove pratiche per giungere ad un risultato, percorrendo traiettorie finora inesplorate e combinando le risorse a propria disposizione in maniera utile ed efficace per giungere al compimento delle iniziative previste. Questa visione risulta dunque più sensibile a considerare quelle modifiche, spesso di livello "micro", che alle volte non comportano una trasformazione improvvisa di pratiche ed abitudini ma che offrono semplicemente una soluzione efficace ad un problema specifico o ad un imprevisto episodico. Il lavoro quotidiano dei meccanici di strada offre sovente delle situazioni che si dimostrano ricche di "micro" pratiche creative, dove delle soluzioni contingenti o magari dei piccoli stratagemmi consentono di risolvere un'*impasse* e si mostrano dunque coerenti con questa

visione. Nell'episodio riportato qui di seguito si vede come a fronte di un problema, Daimou si ingegna a partire dalle proprie disponibilità, recuperando un pezzo da un materiale che nulla ha a che fare con la meccanica per trovare una soluzione al guasto:

“Daimou sta guardando le condizioni del motore della Berlingo di Nava per capire che problemi ci sono: il motore si surriscalda e a suo dire ci sono diverse cose che non vanno. Dopo aver tastato i vari componenti del sistema di raffreddamento e provato a accendere il motore per valutare la risposta di ventilatore sentenza: *“guarda secondo me ci sono un po' di cose da mettere a posto: prima cosa il condotto dell'aria è bucato, non è solo quello il problema ma qualcosa fa pure lui. Direi anche che bisogna cambiare la sonda dei ventilatori oppure c'è un problema elettrico, non saprei. In ogni caso per ora posso sistemare il condotto ok?”* Neva acconsente chiedendo però che Daimou provi ad indagare ancora un po' per dargli almeno delle indicazioni più precise su cosa deve fare. Per riparare la parte bucata del condotto Daimou si mette a cercare tra i tubi lasciati accumulati nella corte della sua casa, ricordo di un cantiere non terminato, ne trova uno più o meno dello spessore del condotto, lo prende e va in casa a cercare un seghetto. Per rispondere all'aria interrogativa di Nava, dice: *“Vedi nel condotto passa l'aria di raffreddamento, quindi questo anche se non è acciaio va bene uguale, ci faccio praticamente un secondo strato per limitare la perdita d'aria”*. Procedo quindi al taglio di una sezione di tubo che poi sistema sulla parte terminale del condotto dell'aria.” (Diario di campo, 4.06.11)

Considerare la creatività in questa maniera permette di guardare con maggiore consapevolezza le potenzialità espresse dai meccanici di strada nel corso del loro agire quotidiano. I processi legati al creare mettono in luce l'intreccio tra la riflessione e l'azione come fasi indispensabili all'investimento creativo basato sulla combinazione delle risorse disponibili.

Questa concezione si mostra calzante con le riflessioni di Gauntlett rivolte proprio alle forme di creatività, da lui chiamata “ordinaria” (*everyday creativity*). Queste si sono indirizzate proprio a porre l'accento sulla ricchezza creativa contenuta nelle iniziative concrete intraprese da coloro che, usando le mani, sviluppano progressivamente la consapevolezza dei possibili risultati a cui possono arrivare. La descrizione di questo modo di procedere indirizzato a quello che l'autore definisce “il fare” appare particolarmente calzante nell'ambito di lavoro dei meccanici di strada:

“Typically, people mess around with materials, select things, experimentally put parts together, rearrange, play, throw bits away, and generally manipulate the thing in question until it approaches something that seems to communicate meanings in a satisfying manner. This rarely seems to be a matter of ‘making what I thought at the start,’ but rather a process of discovery and having ideas *through* the process of making. In particular, taking *time* to make something, using the hands, gave people the opportunity to clarify thoughts or feelings, and to see the subject-matter in a new light.” (Gauntlett, 2011, pag. 4)

Gauntlett presenta un processo d'azione creativa con molti aspetti in comune alla pratica di procedere per prove ed errori (*cf.* par. 6.4.) che caratterizza le operazioni dei meccanici di strada quando si trovano a confrontarsi con imprevisti o problemi per i quali non dispongono di una soluzione immediata.

Queste riflessioni mostrano molti punti in comune tra l'attività dei meccanici e le pratiche lavorative comunemente attribuite agli artigiani, impegnati alla trasformazione di materiali e per i quali risulta indispensabile padroneggiare la propria strumentazione per adattarla alle varie difficoltà con cui debbono confrontarsi. In particolare, è possibile sottolineare come la pratica indirizzata ad alimentare costantemente una circolarità tra la risoluzione di problemi e la seguente ricerca di altre sfide a cui confrontarsi, offra un terreno favorevole per dimostrare l'investimento creativo. La contemporanea attenzione a processi definiti di *problem solving* e *problem finding* si mostra coerente con il processo di *bricolage* che vede la persona intenta a confrontarsi con i propri compiti lavorativi quotidiani e le sempre nuove difficoltà. Tale stretta relazione, è stata sottolineata anche da Sennett che l'ha fatta propria nelle riflessioni rivolte alle forme dell'agire di coloro che definisce come artigiani (2008) per i quali il confronto continuo con interrogativi e sfide da risolvere consente la maturazione dell'esperienza e dell'intuito.

L'artigianalità nel lavoro si confronta, oltre che all'esposizione agli imprevisti, con la circolarità di problemi da risolvere che aprono a sfide successive.

I meccanici di strada possono infatti essere considerati in quanto artigiani poiché manipolano i propri strumenti e i pezzi che costituiscono il proprio "arsenale" cercando di renderli il più possibile adattabili alle proprie necessità. Come l'artigiano, essi rifuggono la standardizzazione delle operazioni lavorative impegnandosi nei vari interventi come di fronte ad un "caso" avente delle caratteristiche peculiari; questa pratica lavorativa è fertile alla sperimentazione di nuove soluzioni o tecniche innovative per confrontarsi agli ostacoli.

Nel corso del lavoro dei meccanici di strada è raro che essi diventino protagonisti di grandi innovazioni creative, come possono essere le invenzioni capaci da sole di stravolgere l'andamento del lavoro (indicando così quelle forme di creatività dai contenuti eccezionali). Ciò che comunemente avviene è la messa a punto di soluzioni frutto della combinazione delle risorse disponibili per riuscire a risolvere i problemi concreti su cui ci si concentra. Questo "successo" può incrementare l'esperienza e la confidenza nel confrontarsi con i motori, ma non è detto che apra le porte ad una soluzione innovativa per realizzare da allora la medesima operazione tutte le volte; più semplicemente la soluzione si rivela efficace in maniera episodica, dipendendo infatti molto dal contesto situato.

Un esempio dell'artigianalità presso i meccanici di strada emerge dalle scelte compiute durante le riparazioni, quando si cerca di escogitare qualche soluzione che minimizzi la necessità di procedere all'acquisto di pezzi di ricambio recuperando e "riarrangiando" ove possibile le parti esistenti. Il successo di questo tipo di iniziative dipende però dalle condizioni peculiari del veicolo in riparazione e dalle richieste esplicite del proprietario. Il meccanico infatti cerca di realizzare artigianalmente delle soluzioni anche non ortodosse e/o rispettose delle condizioni originarie del veicolo, ma che riescano ugualmente a risolvere un problema.

Ci si può riferire all'episodio riguardante l'impiego di rivetti ad espansione per fissare il paraurti (*cf. supra*, 7.1.). Qui l'abilità artigianale risiede nel confrontarsi ad un intervento senza l'adeguato materiale (il pezzo integro) e riuscire a recuperare tra la propria attrezzatura uno strumento in grado di realizzare una soluzione alternativa. In questo caso si nota come le qualità creative ed artigianali si manifestano nella capacità di riuscire a riparare il guasto nonostante le limitazioni, dopo aver avuto l'idea di sostituire le viti da fissare alla scocca con dei rivetti ad espansione. In questo modo il paraurti viene ricondotto a una posizione compatibile con la circolazione anche se ciò avviene attraverso una modalità non ortodossa che impedisce ogni successiva sostituzione di pezzi⁶.

L'intuizione creativa dei meccanici di strada si esprime dunque a partire dall'esperienza e dalla considerazione della specifica situazione nella quale bisogna operare. Il meccanico deve orientarsi ed agire a partire da situazioni differenti, senza avere a disposizione dei punti fermi da cui sviluppare i processi lavorativi.

In questo quadro, le sue capacità manuali risultano ingredienti imprescindibili in grado di manipolare gli strumenti disponibili per inventare e arrangiare delle soluzioni. Queste qualità artigianali si manifestano grazie alle molteplici forme che acquista il *bricolage* messo in atto nelle condizioni di lavoro sulla strada, proprio a partire dalle combinazioni sperimentate con le risorse di cui il meccanico dispone o riesce a procurarsi.

La standardizzazione delle operazioni di riparazione avviene raramente nel corso delle giornate passate in strada; il meccanico, a seconda del tipo di intervento o dell'esigenza formulata dal cliente, deve ricomporre ogni volta le proprie risorse per rispondere alla sollecitazione.

I meccanici di strada vengono sollecitati dai clienti sia per delle riparazioni indirizzate a riparare dei guasti precisi, sia per degli interventi rivolti a prolungare il funzionamento di un

⁶ Il paraurti fissato con i rivetti a espansione non potrà infatti essere semplicemente smontato ma bisognerà spezzarlo per rimuoverlo dalla scocca.

veicolo anche in caso di condizioni precarie. Essi, inoltre, sono consapevoli della propria limitata disponibilità di risorse per svolgere tali interventi e si concentrano perciò a proporsi come punto di riferimento per un insieme eterogeneo di servizi legati ai veicoli al fine di instaurare dei rapporti di fiducia con i clienti. Queste attività, visto che non si limitano alle riparazioni esecutive di guasti più o meno complessi, devono essere, di fatto, inventate dal meccanico a partire dalla propria esperienza e competenza, così come dalla capacità di trarre delle indicazioni da coloro che si rivolgono a lui per vari problemi. In questa maniera il meccanico può proporsi in diversi servizi accompagnando i clienti, provando così a valorizzare la capacità di compiere consulenze, monitorare le condizioni di manutenzione dell'auto, o nel consigliare operazioni da svolgere e come recuperare dei pezzi di ricambio a prezzi interessanti.

In questa maniera il meccanico di strada si mostra come una figura multiforme, non limitata dalla sola competenza esecutiva e ricercata dai clienti esclusivamente per l'applicazione di tariffe economiche. Si dimostra, invece, capace di porsi come intermediario, consulente ed esperto per varie situazioni e, con tale ruolo, sviluppare ed incrementare relazioni con tutta una serie di altre figure coinvolte nel mondo delle riparazioni.

Questa condizione specifica sottolinea come l'inventarsi attività, servizi e nuove forme di azione nel contesto delle riparazioni risulti come una necessità del meccanico di strada, impegnato così a confrontarsi e proiettarsi ripetutamente oltre le difficoltà che costituiscono il suo orizzonte quotidiano.

Emerge ancora una volta la sua capacità di valutare la situazione e sfruttare le proprie competenze andando ad agire in una maniera artigianale e focalizzata molto sul risultato da offrire al cliente. Un esempio di questa pratica del meccanico di strada emerge dai suggerimenti che Mel offre ai clienti per superare un controllo tecnico nonostante delle emissioni del veicolo assai inquinanti. Nell'episodio Mel consiglia dei "trucchi" per ridurre i rischi di fallire il superamento del controllo:

"Mi dicevi che è da un po' che non lo usi il furgone, vero? Allora forse possiamo limitare al minimo almeno le perdite di olio nello scappamento. Allora ti spiego, prima di venire con me a fare il controllo prendi il camion almeno un'ora prima e vai qua in giro dove ci sono le strade dritte e con poco traffico, sai quelle nel comune accanto o le altre verso l'aeroporto... Così cominci a inserire via via ogni marcia: la metti e la spingi accelerando fino in fondo, metti la prima, acceleri, scali spingi bene a fondo e via così. Scali su fino alla quinta e lo spingi più che puoi il furgone va bene? Cerchiamo di buttare fuori tutta la merda possibile dallo scappamento prima del controllo così i vari residui che ci sono dentro se la marmitta li deve buttare fuori li butta fuori prima del controllo. Così, se va bene recuperiamo qualcosa a livello di parametri... Poi per il controllo devo sentire il mio amico all'officina vediamo se ci riusciamo a mettere d'accordo..." (Mel, 18.06.11)

In questo estratto l'esperienza di Mel guida i suggerimenti che offre a Didier per concordare delle azioni utili a cercare di limitare i livelli di emissioni inquinanti del furgone. Non potendo (né volendo) agire a livello meccanico con sostituzioni di marmitte e catalizzatori, Mel escogita delle pratiche che possono risultare utili e potenzialmente efficaci per ridurre la rilevazione delle sostanze inquinanti nello scappamento del furgone durante i controlli. Come risulta evidente, l'obiettivo non è ridurre il livello di inquinamento del furgone ma cercare in ogni modo di superare i test per il controllo tecnico. Per quest'obiettivo, la conoscenza del funzionamento del motore e l'accurata esperienza delle procedure seguite durante il controllo tecnico offrono degli elementi capaci di suggerire una soluzione alternativa, benché limitata, la cui portata non è garantita, ma che può tuttavia contribuire all'ottenimento del risultato sperato. Questa "consulenza esperta" da parte del meccanico di strada è richiesta e apprezzata dai clienti, anche per il fatto di essere rivolta al contenimento delle spese e all'ottenimento dei risultati a costi più bassi possibile.

Ciò delinea un'offerta di nuovi servizi, capaci talvolta di costituire una sorta di "segmenti di mercato" che possono essere sfruttati dal meccanico grazie alla valorizzazione delle iniziative creative legate al suo proporsi per servizi più "vicini" alle richieste dei clienti.

La creatività che scaturisce da queste iniziative del meccanico deriva dunque dalla necessità di sviluppare delle abilità pur rimanendo legato alle difficili condizioni della strada. Egli si propone per varie iniziative rivolte alla clientela che hanno come denominatore comune quello di comportare costi bassi e di essere focalizzate sulla riparazione puntuale dei guasti, senza dover sistematicamente adempiere alle prescrizioni normative dei veicoli circolanti. Ciò offre un esempio delle peculiarità del meccanico di strada, facendo emergere alcuni elementi che consentono ora di tratteggiare una particolare etica della riparazione associabile al suo modo di lavorare.

7.3. Etica della riparazione in strada

Le azioni dei meccanici di strada, come abbiamo visto, sono profondamente legate all'applicazione di pratiche e soluzioni proprie del *bricolage*. In questo ambito emergono iniziative creative in grado di consentire lo svolgimento degli interventi nonostante le limitanti condizioni nelle quali essi sono obbligati ad operare. Tale perenne confronto con le asperità porta il meccanico a prendere in considerazione, adattare e talvolta a reinterpretare le situazioni che gli vengono imposte.

Il meccanico di strada è cosciente dei limiti al suo agire: è spesso rapidamente in grado di sapere quando dispone di attrezzatura sufficiente per intervenire su un veicolo o quando invece deve rinunciare all'ingaggio proposto; analogamente, è cosciente degli ostacoli al lavoro conseguenti alla mancanza di uno spazio attrezzato dove operare.

Gran parte delle forme di creatività citate in precedenza ha come caratteristica comune l'obiettivo di consentire la realizzazione degli interventi anche quando non si dispongono delle condizioni "ideali" per poterli risolvere. L'abilità risiede dunque nel comporre le risorse a disposizione per cercare, anche temporaneamente, di rovesciare l'asimmetria che vede il meccanico di strada in posizione di fragilità nel proprio ambiente lavorativo a causa della peculiare situazione in cui agisce e della limitata disponibilità di risorse.

I meccanici di strada, infatti, devono calibrare le proprie azioni sulle capacità di cui dispongono e sulla base delle sollecitazioni dei clienti. Le riparazioni si configurano spesso come azioni arrangiate che rispondono a canoni diversi rispetto a quelli normativi fissati dal codice della strada e a quelli comunemente perseguiti presso i garage. Le operazioni arrangiate di *bricolage* seguono perciò dei criteri *altri*, indirizzati alla minimizzazione di interventi e costi, costituendo un tipo di servizio di riparazione avente proprie peculiarità e realizzato seguendo ciò che potremmo definire come un'etica del lavoro di strada.

Parlare di etica è una scelta che intende mostrare alcuni aspetti legati al loro universo valoriale legato al lavoro: al rispetto del cliente e al significato di correttezza delle riparazioni. L'etica del lavoro di strada, dunque, si riferisce all'insieme di azioni del meccanico che esprimono anche un senso di "giustizia", non seguendo la logica normativa, ma in quanto valore soggettivo relativo alle pratiche di azione e di relazione con gli altri (in questo caso *in primis* con clienti e fornitori). La dimensione etica si rivolge dunque a considerare le scelte compiute per seguire una sorta di correttezza morale che consente al meccanico di sentirsi "nel giusto" dopo aver realizzato le riparazioni affidatagli.

L'universo valoriale alla base dell'etica della riparazione in strada coinvolge la gestione delle riparazioni, con le connesse scelte da compiere per risolvere gli intoppi e la decisione delle cifre da far pagare ai clienti. Nello stesso tempo, le caratteristiche specifiche dell'etica "di strada" emergono dalle decisioni del meccanico orientate a cercare di minimizzare sia i costi per i clienti, sia gli interventi da svolgere sul veicolo. In quest'ottica si inserisce anche la tendenza del meccanico di strada a sostituire i pezzi solo quando sono veramente usurati, cercando così di massimizzare la resa che essi possono offrire per far risparmiare, quando possibile, il cliente.

Il loro lavoro è influenzato dagli effetti di regole che riguardano il mondo formale che,

sebbene non trovino piena applicazione nel loro lavoro, sono ugualmente un punto di riferimento con cui essi debbono confrontarsi. I meccanici di strada, nonostante tali regole vengano sistematicamente ignorate (e violate), non possono semplicemente fingere che non esistano e siano senza forza, ma ne tengono conto nelle azioni svolte quotidianamente cercando di limitare visibilità e rischi di sanzione.

Le regole costituiscono un artefatto normativo gravido di conseguenze: per quanto la meccanica di strada si realizzi in un contesto proprio all'economia informale, violando alcune norme, essa ne è ugualmente influenzata. Le regole, infatti, hanno una capacità performativa che agisce anche al di fuori del perimetro della loro completa validità: la sola esistenza delle regole implica delle conseguenze per coloro che vi si devono confrontare, anche senza rispettarle al completo. Le regole tracciano un perimetro fatto di prescrizioni ed attese capace d'influenzare ugualmente i vari attori presenti nel contesto situato.

Questa relazione con le regole è propria del contesto dell'economia informale e degli attori che qui agiscono con ruoli diversi. I meccanici di strada si confrontano così con una pluralità di ambiti normativi: quello fiscale (chiedendo retribuzioni in contanti per non lasciare traccia), quello dell'ordine pubblico (cercando di limitare la loro visibilità), oltre ad altri ambiti che influenzano l'azione in maniera indiretta come i controlli contro il lavoro non dichiarato ma anche, semplicemente, il codice della strada. Quest'ultimo caso di regola concerne direttamente i clienti ma anche, indirettamente, i meccanici: i veicoli devono poter circolare e non incorrere in sanzioni pecuniarie per violazione delle norme del codice. Per questo il meccanico deve riparare un guasto, ma anche non far incappare il conducente del veicolo in multe per irregolarità. Per raggiungere questo risultato è cruciale conoscere sia le regole sia le condizioni in cui vengono fatte rispettare, per distinguere le priorità⁷.

Le regole che hanno degli effetti nel contesto della meccanica di strada riguardano infatti i vari attori che concorrono a questa attività. I veicoli dei clienti, in caso di controllo devono dimostrare di rispettare i canoni di sicurezza espressi dal codice della strada e di rispondere così alle norme in vigore. Le riparazioni "arrangiate" possono comportare una sanzione se identificate durante i controlli, in quanto è formalmente vietato compiere alterazioni del veicolo. Anche in questo quadro è la visibilità ad essere cruciale: se delle alterazioni compiute nel motore sono raramente notate, quelle fatte alla carrozzeria (ad esempio la plastica alimentare a "coprire il faro) espongono a rischi maggiori. Il cliente che si rivolge al meccanico di strada non è dunque immune dal confronto con le regole che concernano la

⁷ Ad esempio fare attenzione ai problemi relativi allo scappamento in quanto l'emissione di notevole gas di scarico o di rumori particolarmente forti aumentano sensibilmente la possibilità di controllo da parte della polizia.

riparazione dei veicoli, anche se si rivolge ad una figura attiva nell'economia informale.

Il confronto con le regole riguarda anche i garagisti o altri professionisti che intessono relazioni con i meccanici di strada per favori o quant'altro. Ad esempio, i fornitori di pezzi di ricambio o gli sfasciacarrozze offrono prezzi di favore anche per la possibilità di non rilasciare lo scontrino fiscale o non far pagare l'Iva. Un'altra situazione di arrangiamento tra professionisti e meccanici di strada è quella che riguarda il superamento dei controlli tecnici, grazie alla complicità dei gerenti: in questo caso il professionista deroga la sua responsabilità "chiudendo un occhio" o addirittura collaborando attivamente ad aggirare le norme del controllo. Per farlo si deve escogitare una soluzione per fornire il tagliando, prova del rispetto delle regole, anche se i parametri non lo permetterebbero.

Queste azioni mostrano come i vari attori che agiscono nel contesto della riparazione meccanica svolta in strada si confrontano con varie forme di regole, rapportandosi a esse e trovando, ove possibile, i modi per aggirarle o violarle. Si mettono in atto così forme di reinterpretazione delle regole in un rapporto che, di fatto, è legato alla violazione delle norme, ma che, in questo specifico ambito, diviene pratica corrente.

La realizzazione delle riparazioni effettuata in strada si confronta continuamente anche con le modalità seguite nei garage e nelle concessionarie: le condizioni di intervento e le necessità strumentali sono infatti "dettate" dalle pratiche svolte nel contesto formale⁸ e il meccanico di strada cerca di replicarle (imitandole o distanziandosene in maniera più o meno significativa), arrangiandosi con la dotazione limitata a sua disposizione.

La necessità di "fare ugualmente" è un tratto comune alle iniziative legate al lavoro di meccanica in strada; è in quest'ottica che si contestualizza la mancanza di sistemi di sicurezza nel lavoro, l'approssimativa sensibilità ecologica (ad esempio nell'accumulo e smaltimento degli oli esausti del motore) o la tendenza ad impiegare materiali eterogenei quando mancano quelli specifici. In questi casi si tratta di azioni che comportano un mancato rispetto di regole specifiche previste per le rispettive attività: la normativa di sicurezza del lavoro, i protocolli ambientali per i rifiuti o i certificati di garanzia delle operazioni di manutenzione dei veicoli⁹. Durante le riparazioni in strada, l'attenzione del meccanico si focalizza spesso sulle aspettative del cliente legate all'intervento meccanico: l'economicità della spesa, la tempestività della riparazione e la priorità rivolta al funzionamento del veicolo più che al

⁸ Si pensi ad esempio al "tempo costruttori" che è valido anche per i meccanici di strada (*cf.* par. 5.2.).

⁹ Normative che imporrebbero infatti, rispettivamente, di operare solo con adeguate e precise dotazioni di sicurezza, di differenziare i rifiuti prodotti dalle riparazioni seguendo le procedure per smaltire liquidi e materiali specifici, di impiegare esclusivamente pezzi di ricambio originali dei produttori per le sostituzioni.

rispetto delle norme di circolazione. Per il meccanico è dunque prioritario confrontarsi agli aspetti più concreti delle riparazioni che gli vengono affidate ed effettuare ciò di cui è capace a partire dalle risorse a disposizione, senza curarsi troppo delle regole che valgono per il mondo *altro* dei garage ufficiali (che tra l'altro non sono sistematicamente rispettate neanche in questa sede).

I clienti si rivolgono ai servizi del meccanico di strada proprio per ottenere un tipo di riparazione specifico che nonostante adempia, analogamente ai garage, alla risoluzione del guasto, presenta tuttavia delle caratteristiche peculiari e offre delle garanzie limitate.

La riparazione in strada segue delle consuetudini specifiche che possono essere considerate coerenti ad una specifica etica della riparazione di strada.

Nelle iniziative del meccanico che prediligono la limitazione dell'intervento e la valorizzazione delle capacità residue del veicolo; una delle frasi ricorrenti che riassume questo sguardo nei confronti delle condizioni del mezzo è: "può ancora andare avanti così per un po' di tempo". Tale affermazione indica la priorità rivolta al mantenimento del veicolo in condizioni di marcia con il minor investimento possibile in termini di cambio di pezzi e dunque del costo dell'intervento. Un esempio concreto è l'abitudine a salvaguardare dei pezzi anche se usurati, anziché procedere alla loro sostituzione com'è prassi comune nelle officine. Tale aspetto emerge dalle parole che mi ha rivolto Mel durante un intervento di revisione di un'auto del suo vicino di casa:

"Mel preleva le pastiglie dei freni e vede che non sono molto consumate, le confronta con quelle appena acquistate dicendo: "Mmm si può anche dire che siano quasi nuove, io non le cambierei, non vale la pena, è inutile cambiare le pastiglie dei freni guarda qua la differenza, ne hanno ancora per almeno cinque mila km... Se il tipo fosse qua glielo chiederei direttamente a lui". Si alza e prova ad andare sotto la finestra che dà sul parcheggio dietro a vedere se è tornato a casa, poi ritorna all'auto: "Non c'è... che facciamo? Mah io non glieli cambio è uno spreco. Lo so che non è da meccanico che cambia i pezzi, ah ah (ride), ma mi fa peccato...". Rimontiamo così la pastiglia usata dopo aver pigiato ripetutamente sul freno motore per far tornare il pistone alla posizione corretta." (Diario di campo, 11.06.11)

In questo episodio l'interesse prioritario del meccanico è evitare ogni spreco e limitare così la spesa per il cliente. Mel è cosciente della propria pratica differente da quella dei garagisti, ma si rifà alla propria etica rivolta al cliente ("mi fa peccato"), oltre ad essere consapevole che la sua attenzione alla limitazione dei costi viene apprezzata. Inoltre, la sua scelta non è automatica ma si basa sulla valutazione dell'opportunità della sostituzione. Questo significa applicare uno sguardo particolare legato alle operazioni lavorative: non si è infatti limitato a

guardare le pastiglie con la ruota montata per indovinare¹⁰ la loro condizione, ma ha deciso solo dopo un'attenta riflessione.

Tale pratica nei confronti delle necessità di manutenzione e della sostituzione dei pezzi mostra anche come Mel cerchi di comportarsi in maniera tale da cercare prevalentemente di assecondare le aspettative del cliente (al quale vorrebbe chiedere la sua opinione dopo avergli comunicato le sue impressioni) e, nel dubbio, agisce secondo la propria coscienza, decidendo di massimizzare lo sfruttamento dei pezzi e limitando le spese.

I meccanici di strada sono coscienti che, oltre alle riparazioni puntuali effettuate cercando di limitare le sostituzioni costose, ciò che li rende appetibili ai clienti è anche dato dal considerevole risparmio che essi possono ottenere rispetto ai garagisti. Arnaud, un cliente di Mel, si esprime con queste parole quando confronta gli importi di spesa che ha sostenuto per degli interventi sulla sua auto:

“Arnaud loda più volte Mel per le sue capacità e dandogli una pacca sulla spalla esclama: “Lo sai che quelli (in un garage ndr) mi hanno chiesto 100 euro per un lavoro da niente, sarà stato solo una cosa durata mezz’ora! L’altra volta invece ho sborsato 80 euro per un ammortizzatore, tu invece me lo fai per molto meno, ti ricordi quando l’hai cambiato, hai lavorato per 4 ore! Non è proprio possibile!” (Diario di campo, 07.05.11)

Emerge qui il consistente vantaggio economico che si presenta a beneficio dei clienti dei meccanici di strada: il confronto tra le retribuzioni delle due figure non è comparabile per quanto concerne il contesto lavorativo nel quale avviene la riparazione, le garanzie offerte e i diritti dei lavoratori coinvolti nel lavoro. Tuttavia Arnaud si riferisce esclusivamente all'ammontare del costo finale dell'intervento che, confrontando garagisti e meccanici di strada è, naturalmente, nettamente differente. La cifra delle retribuzioni ottenute in strada è infatti, e non potrebbe essere altrimenti, assai più modesta rispetto a quelle del mercato formale.

In questo caso inoltre viene elogiata la modestia delle richieste di Mel che lavora ben quattro ore per un cambio pezzo che in officina avviene in maniera più veloce; inoltre Mel, nonostante impieghi maggior tempo di lavoro, domanda delle cifre di retribuzione più basse rispetto ai garage. Queste parole sottolineano la scarsa consapevolezza dei clienti dei costi celati dietro le prestazioni lavorative svolte nelle officine (costo dei macchinari, contratti e previdenza sociale, affitto officina) facendo emergere chiaramente come il loro interesse prioritario sia rivolto al basso costo da sostenere.

¹⁰ È comune durante i controlli sullo stato del veicolo dare un'occhiata alle pastiglie attraverso le ruote per capire la loro condizione, si tratta di uno sguardo certamente esperto ma meno accurato rispetto alla valutazione che è possibile formulare dopo aver smontato la ruota e saggiato lo spessore delle pastiglie dei freni da vicino.

I meccanici di strada sono però consapevoli dell'importanza della loro economicità e considerano “giusto” mantenere i propri ingaggi a dei livelli di costo bassi, nonostante ciò comporti di ricevere delle retribuzioni modeste. In più occasioni Mel, durante le riparazioni, ha manifestato la sua volontà di non voler domandare prezzi eccessivi e, solitamente, quando propone un prezzo domanda sempre se va bene al cliente. Una motivazione di questa pratica deriva, oltre al fatto che il lavoro nell'economia informale sia costantemente meno costoso per il cliente che il suo omologo formale, anche da un insieme di sentimenti etici del meccanico di strada nei confronti dei propri clienti che costituiscono la base della costruzione della fiducia reciproca.

Mel ad esempio, raccontando delle enormi difficoltà che incontra per l'acquisto di materiale specifico e costoso per le riparazioni, ricorda di come le sue limitazioni nell'acquisto di tecnologia derivino anche dalla sua volontà di non aumentare i prezzi:

“Quest'attrezzo qui ad esempio l'ho pagato a suo tempo 1200 franchi (circa 180 euro) e ci ho messo un sacco di tempo per ammortizzare la spesa fatta con i guadagni perché sai, poi non è che posso chiedere ai clienti dei prezzi più alti solo perché ho comperato una roba in più, se no non è giusto, non fa per me...” (Mel, 16.07.11)

Queste parole lasciano emergere l'esistenza di un sistema di valori che caratterizzano il meccanico di strada: la volontà di non chiedere prezzi più impegnativi per rientrare degli investimenti effettuati si spiega visto che considera ingiusto, nei confronti dei clienti, l'innalzamento delle tariffe. Nell'estratto Mel conclude affermando che “non farebbe per lui” una situazione di questo tipo e si riferisce non solo all'ammontare del denaro richiesto, ma anche alle modalità di lavoro che dovrebbero professionalizzarsi sempre più inseguendo, senza mai avere la possibilità di raggiungere, i livelli di disponibilità tecnica dei garagisti.

I meccanici di strada mi sono parsi molto vicini e comprensivi rispetto alle esigenze dei clienti, erano infatti questi ultimi a “dettare” le consegne dell'intervento e decidere che riparazioni effettuare e quali invece rimandare ad una ulteriore occasione. Alcuni elementi che costituiscono una differenza tra i meccanici di strada e i garagisti emergono dalle parole di Didier, in cui spiega perché si rivolge a quelli di strada:

“T'arrives à économiser beaucoup. (...) De toute façon les garagistes ont une si mauvaise réputation que c'est pas forcément plus de risque, parce que le dans la rue le mec se met à bosser a coté de toi... dans un garage tu déposes la bagnole et après tu sais jamais qu'est qu'ils ont fait ou pas comme travaux. Je dis qu'il y a qua même une coté plus sure dans la mesure qu'est sur une dimension de travail plus comme débrouille¹¹”. (Didier, 20.04.11)

¹¹ “Arrivi a fare molta economia. (...) In ogni caso i garagisti hanno una reputazione così cattiva che non c'è per forza più di rischio, perché in strada il tipo si mette a lavorare accanto a te... in un garage

Le parole di questo cliente dei meccanici di strada si soffermano sia sul costo sia sulla descrizione delle forme di riparazione proposte sulla strada: ci sono meno pezzi da cambiare e l'obiettivo è "arrangiare" il veicolo per fare in modo che possa funzionare. Proprio questo passaggio è interessante per far emergere gli aspetti che tratteggiano un'etica della riparazione di strada. Didier sottolinea come la dimensione del lavoro del meccanico di strada sia profondamente influenzata dall'arte di arrangiarsi (la *débrouille*), riuscendo a realizzare le riparazioni nonostante le difficoltà; inoltre, ogni cambiamento di pezzo è esplicitato e concordato con il cliente. Le frequenti sostituzioni di pezzi che avvengono nei garage, osteggiate da Didier così come in precedenza da Arnaud, sono molto ridotte presso i meccanici di strada sia per la loro mancanza di un deposito di pezzi a disposizione, sia per la conformazione peculiare del proprio lavoro indirizzato a rispondere puntualmente alle domande del cliente senza effettuare modifiche o sostituzioni di ulteriori pezzi.

L'abitudine a consultare i clienti prima di prendere le varie decisioni su pezzi da cambiare o interventi da fare viene praticata non solo per mantenere i prezzi bassi (e dare l'opportunità ai clienti di recuperare da soli i pezzi da sostituire), ma anche come continua verifica condivisa delle iniziative da fare e per evitare responsabilità di eventuali danni al veicolo. Questo aspetto non è affatto secondario e risulta una preoccupazione costante dei meccanici di strada che, anche per questo motivo, lavorano spesso al cospetto del cliente e non esitano a sollecitarlo per telefono in caso di necessità:

"Una volta avevo un'auto qua e proprio non ci riuscivo ad aprire il carter, avrei dovuto forzare, ma non me la son sentita, ho telefonato al tipo e gli ho detto di venire e provare a vedere lui. Non mi prendo la responsabilità su una cosa così perché se gli spacco il carter che costa un sacco di soldi poi non glielo posso far pagare a lui e io ci rimetto, no no...il rischio non me lo prendo. Così lo faccio venire lo faccio provare o vediamo insieme che si può fare...perché qua se una cosa è rotta e la riparo mi pagano ma se una cosa funziona e io la rompo dopo devo arrangiarmi." (Mel, 25.09.11)

Emerge qui una dimensione del rischio associato alla riparazione effettuata in strada e la volontà del meccanico di attivarsi per quanto possibile allo scopo di prevenire ed evitare le diatribe relative all'andamento di una riparazione. La mancanza di un quadro normativo a definire condizioni, diritti e doveri reciproci tra meccanico e cliente, comporta anche la latente possibilità di discussioni e litigi riguardanti le modalità di realizzazione del lavoro. Per questo motivo le iniziative da fare, il dettaglio delle riparazioni e delle sostituzioni viene

depositi la tua auto e dopo non sai mai cosa hanno fatto o no come lavoro. Dico che c'è in ogni caso una parte più sicura nel senso che è una dimensione di lavoro più arrangiata".

concordato prima dello svolgimento delle operazioni onde evitare fraintendimenti o questioni. Gli imprevisti o i guai sono tuttavia in agguato in quanto è sempre possibile intervenire in un veicolo e creare dei danni ulteriori nel tentativo di riparare i guasti. I meccanici cercano di limitare tali situazioni problematiche attraverso una costante condivisione delle operazioni da svolgere con il cliente e, spesso, anche grazie alla sua presenza fisica durante le riparazioni come testimone dell'andamento dei lavori.

Durante le riparazioni il meccanico di strada si prodiga anche in consigli e spiegazioni a beneficio dei clienti, per accompagnare le varie fasi della riparazione e guidare la scelta sull'opportunità o meno di ulteriori interventi da realizzare, dopo l'approfondimento della consapevolezza delle condizioni del veicolo. In questa maniera il meccanico di strada si mostra come un consulente esperto capace di orientare il cliente rispetto alle scelte e iniziative da prendere per riparazioni e manutenzione, contribuendo così alla sua conoscenza del veicolo, dispensando suggerimenti su buone abitudini o comportamenti appropriati per limitare i rischi di danneggiamento dei veicoli.

Il meccanico di strada dimostra di avere una serie di valori legati all'equità associata al proprio lavoro nei confronti del cliente. Ha infatti l'interesse e la volontà a mostrarsi disponibile a rispondere alle sollecitazioni e alle richieste di aiuto (anche quando non può/riesce a intervenire direttamente). È infatti cruciale essere considerato come una persona onesta, che non approfitta dei clienti svolgendo male le riparazioni o domandando delle tariffe esose. Alla base della reputazione pubblica del meccanico, elemento indispensabile per la continuità del suo lavoro, vi è il possesso di un'etica del lavoro che, a partire dalla peculiare condizione della strada, sappia mostrare le sue qualità e abilità. La consapevolezza delle proprie limitate possibilità di azione e delle caratteristiche comuni di una parte consistente della sua clientela (con veicoli vecchi e spesso problematici) rafforzano dunque la necessità di domandare delle tariffe che vengano considerate accettabili a retribuire i suoi interventi. L'etica del meccanico di strada prevede un'attenzione prioritaria alla limitazione dell'intervento: se un componente non è troppo compromesso e funziona, può essere mantenuto al suo posto. Questo *modus operandi* è spesso distante da quello seguito nelle officine, dove la priorità è la messa in sicurezza del veicolo e la prevenzione dei problemi futuri con periodiche sostituzioni di vari componenti. In strada la priorità è rivolta al funzionamento immediato del veicolo (anche se maggiormente esposto a rischi), alla limitazione delle spese grazie al cambiamento puntuale dei soli pezzi inservibili o con l'uso frequente di pezzi recuperati dagli sfasciacarrozze.

Intendo ora rivolgermi alla capacità dei meccanici di strada di proporsi in un articolato e

peculiare insieme di servizi.

7.4. Cogliere occasioni, proporre consulenze, inventarsi servizi

I meccanici di strada vengono spesso sollecitati ad intervenire in una molteplicità di situazioni. I clienti domandano pareri o informazioni sulle condizioni della propria vettura, non solo attraverso la richiesta di riparazione di un guasto, ma anche auspicando un aiuto più complessivo per varie problematiche associate ai veicoli. In questo quadro il meccanico di strada ha dunque l'opportunità di costituirsi come un punto di riferimento e candidarsi a svolgere diverse attività che possono essere indicate come dei servizi professionali a beneficio dei clienti.

La sua esperienza diviene la fonte di una capacità di consulenza che consente al meccanico di presentarsi come intermediario per diverse operazioni: recupero di pezzi di ricambio, preparazione ad una revisione, “restauro” del veicolo prima di una cessione o dopo l'acquisto. Questa moltiplicazione nell'offerta di servizi gli permette di rendersi più appetibile dai clienti, vista la capacità di offrire contributi utili.

Vi è così la possibilità di consolidare un rapporto con i clienti anche al di fuori dell'intervento specifico di riparazione di un guasto: il meccanico intervenire periodicamente (nel caso di revisioni e controlli tecnici), oppure in situazioni particolari (come un'acquisizione o recandosi sul luogo di un'auto in panne). Questa molteplicità di azioni possono acquisire la connotazione di servizi che gli consentono di valorizzare al massimo le sue capacità e trarre dalla propria situazione peculiare delle iniziative utili.

Il meccanico di strada, per realizzare queste azioni che contribuiscono alla sua capacità attrattiva nei confronti dei clienti, deve cogliere le occasioni che si presentano sfruttando le proprie competenze e conoscenze. Offrirsi per tali servizi dipende dalle possibilità di insinuarsi nel contesto più ampio legato al mercato della riparazione.

La costruzione di ambiti diversificati dove le capacità del meccanico vengono richieste è manifesta nel servizio di “preparazione e accompagnamento” di veicoli presso i luoghi dove vengono effettuati i controlli tecnici di sicurezza per la revisione obbligatoria del veicolo. I meccanici di strada, grazie alla loro esperienza e alla rete di conoscenze, si offrono come intermediari per far superare esami e controlli tecnici ai veicoli, in particolare quelli in condizioni “compromesse”. Per riuscire in questo compito il meccanico prepara il veicolo, anticipando gli interventi necessari e offrendo un ventaglio di astuzie per limitare i difetti: ad

esempio grattare la ruggine sorta sulle botte, coprendole con la vernice spray per ridurne la visibilità, oppure consigliare un lungo giro prima del controllo al fine di sforzare il motore per far uscire il più possibile dei residui inquinanti dallo scappamento (*cf. supra*).

Oltre a dispensare consigli, alcuni meccanici di strada, in particolare Mel, ma più saltuariamente anche Guy, hanno a propria disposizione delle relazioni privilegiate con i gestori di un centro tecnico tali da permettere di far loro “chiudere un occhio” e soprassedere su alcuni difetti che altrimenti comporterebbero il rifiuto del passaggio della revisione. Questo accordo si basa sulla fiducia instauratasi tra responsabile del centro tecnico e il meccanico di strada, alimentata dalla garanzia che quest’ultimo effettuerà degli interventi in grado di assicurare un sufficiente livello di sicurezza del veicolo. Tale accordo può talvolta andare più lontano e diventare una vera e propria tattica concertata tra le due figure professionali volta a circuire i sistemi di verifica alla base del controllo tecnico. Mel è il più specializzato tra i meccanici che ho incontrato a realizzare questo genere di servizio e mi ha mostrato come riesce a far passare i controlli anche a veicoli che non raggiungerebbero mai le condizioni minime richieste:

“Didier è ancora preoccupato del suo furgone, mentre il tecnico sta analizzando il veicolo si rivolge a Mel, che si era prima allontanato per conversare con il tecnico e gli domanda: *“ma passerà dici? Non sapevo che ormai tutto è direttamente collegato alla Prefettura mi sa che sono fregato o dici che ce la posso fare...?”* Mel lo guarda con un mezzo sorriso e chiama Didier e me a farsi più vicini mentre a bassa voce racconta: *“Ma guarda... sai che a tutto c’è un modo no? Tu (a me nda) lo hai già visto come si fa, no? Durante il controllo, alla fine, ci devono essere dei valori da mandare alla Prefettura che devono essere compresi in una certa fascia di accettabilità, ma dentro l’officina, mentre facciamo l’esame dell’auto, hai visto o no che a volte ce n’è un’altra parcheggiata di traverso proprio accanto a quella in esame? Le due sono molto vicine, soprattutto il retro ovviamente, così il computer registra il primo veicolo - quello giusto - con il numero di immatricolazione e tutto il resto, mentre la sonda che analizza le emissioni dello scappamento, visto che c’è un po’ di margine con il cavo la si posiziona su quella accanto e così basta prendere l’emissione dell’altra auto e **zac** è fatto. Vedi l’importante è che il computer registri un valore accettabile, anche se l’apparecchiatura è collegata direttamente ai terminali alla Prefettura noi riusciamo a prendere i livelli dell’altra. Basta farlo fatto bene senza che sia così evidente, poi se c’è un po’ di caos attorno con voi che girate neanche si vede, te ne eri accorto tu o no?”* (Diario di campo, 21.03.12)

In questo estratto Mel esplicita il metodo usato dal suo tecnico di fiducia per riuscire a raccogliere dei dati sul livello di emissioni inquinanti del veicolo che possano risultare compatibili con i criteri previsti dalla normativa vigente. Questo escamotage permette di ottenere il permesso alla circolazione di veicoli che altrimenti sarebbero condannati ad essere dismessi perché troppo vetusti o perché la spesa per aggiornarne le caratteristiche ai criteri richiesti sarebbe troppo onerosa per i proprietari.

È possibile attribuire a questa iniziativa la valenza di una tattica nell'accezione di De Certeau (1990), in quanto si mostra efficace al fine di raggiungere il risultato (superare il controllo) grazie alle capacità di agire in un terreno "ostile", regolato cioè da norme e consuetudini peculiari, con cui ci si confronta fino a trovare una soluzione per piegarle alla propria necessità. Qualificare come tattica questo tipo di azione permette anche di sottolineare l'esistenza di rapporti di forza asimmetrici all'interno del mondo della riparazione meccanica, mettendo in evidenza la posizione marginale e fragile occupata dai meccanici di strada: i garagisti ufficiali sono inseriti con un proprio ruolo all'interno del sistema delle riparazioni, occupandosi della preparazione e presentandosi come interlocutori ufficiali dei tecnici, quelli di strada, invece, devono volta per volta accreditarsi e confrontarsi personalmente con il personale del centro tecnico.

Analogamente, può essere considerata come una posizione similmente precaria quella posseduta da molti clienti dei meccanici di strada che, per la loro condizione economica spesso modesta, utilizzano frequentemente dei veicoli vetusti, raramente senza problemi e a rischio di essere considerati inadatti alla circolazione dalle norme vigenti¹². In tale ambito, come visto precedentemente, emerge l'aspetto tattico associato alle azioni indirizzate a riconsiderare le regole, rendendole meno rigide e cercando in permanenza di torcerle a proprio vantaggio.

Allargando lo sguardo, il metodo seguito dai meccanici di strada per proporsi nei vari servizi di accompagnamento e superamento delle revisioni è quello di concentrarsi sulle modalità di svolgimento del controllo per individuarne i punti più elastici che consentono di superare i test anche senza essere costretti a notevoli interventi di riparazione.

Il punto di partenza per i meccanici di strada non è, come per i loro colleghi dell'officina, solo quello di realizzare i vari interventi necessari a "portare a norma" il veicolo prima del controllo, ma è anche riuscire a superare gli esami intervenendo il meno possibile in termini di lavoro e sostituzione di pezzi, mantenendo così il più basso possibile il costo per il cliente. Questo avviene non solo con le soluzioni "arrangiate" di *détournement* delle regole, ma anche grazie ai rapporti di fiducia con i tecnici di controllo che semplicemente "chiudono un occhio" su alcuni aspetti.

¹² Si può infatti ricordare come le sempre più restrittive normative ambientali rivolte a ridurre l'inquinamento dei veicoli colpiscano in maniera più forte coloro che possiedono veicoli più vecchi e più inquinanti. Le norme impongono così di compiere degli adeguamenti costosi al motore o espongono a direttive penalizzanti (come l'interdizione di circolazione). Il peso dell'incombenza di queste norme non è uniformemente distribuito tra i vari conducenti, in quanto le fasce di popolazione con meno reddito sono spesso quelle ad aver più probabilità di possedere un veicolo inquinante perché più anziano.

L'esperienza dei meccanici, inoltre, è tale da conoscere nei dettagli le operazioni effettuate durante i controlli e suggerire soluzioni volte a nascondere i difetti, come ad esempio il consiglio di Mel a Vera relativo all'inversione della spatola del tergicristallo anteriore con quella posteriore (meno utilizzata) per evitare di comprarla nuova (diario di campo, 15.06.11). Questa soluzione viene suggerita perché Mel ha notato che durante il controllo vengono guardate solo le spazzole anteriori dei tergicristalli.

Questi stratagemmi descrivono dunque la pratica lavorativa del meccanico di strada come quella di un attore capace di cogliere le occasioni che gli si presentano davanti e utilizzarle a suo vantaggio. In questo modo la sua abilità risiede nell'insinuarsi all'interno del circuito formale delle riparazioni (officine, centri tecnici, negozio di ricambi) per trovare lo spazio dove esercitare delle forme di servizio alla clientela. Osservando il loro rapporto con i centri tecnici, ho notato come i meccanici di strada cerchino spesso di attivarsi per guadagnare una sorta di posizione ibrida nel contesto lavorativo della riparazione, comportandosi, nei confronti dei centri tecnici, come una figura intermedia tra quella dei gestori di garage e quella dei semplici clienti. È però necessario chiarire come funziona la procedura di svolgimento del controllo tecnico volta ad ottenere il certificato di revisione del veicolo, valido due anni. Vi sono infatti due possibilità: la prima è appannaggio del privato che si rivolge al centro tecnico per svolgere il controllo, pagando la cifra corrispondente alla presa in carico il cui esito può essere positivo (con l'erogazione dell'apposito tagliando), negativo, oppure il veicolo può essere rimandato e convocato per una "contro-visita" qualche tempo dopo in modo tale da consentire al proprietario di effettuare gli interventi necessari a superare i controlli.

La seconda possibilità è incaricare (e pagare) un garage o un'officina delle procedure di controllo: il meccanico (ufficiale) compie delle verifiche prima del controllo e decide dove intervenire. Al momento del controllo è l'officina che si fa carico di presentare il veicolo al controllo (pagando una tariffa agevolata tra l'altro), in quanto essa "garantisce" le condizioni del veicolo o, in caso di problemi, lo svolgimento delle modifiche necessarie, senza l'obbligo di pagare una "contro-visita".

Il meccanico di strada si insinua in questo spazio creandosi una posizione ibrida in quanto prepara i veicoli per la revisione, senza aver la possibilità di prenderli in carico (il proprietario infatti deve sempre essere presente, al contrario di ciò che avviene per i garagisti) ma, conoscendo approfonditamente le condizioni necessarie al passaggio dei test, può offrire ai suoi clienti garanzie piuttosto solide di passare "al primo colpo" il controllo. Accanto a ciò, che si costituisce come un lavoro di esperienza e di preparazione preventiva, il meccanico di

strada può mettere in campo anche le potenzialità legate dalla sua rete di conoscenze ed in particolare quelle relative ad un centro tecnico di fiducia. Questa pratica può consentire la realizzazione di accordi informali volti a convincere i tecnici ad essere accondiscendenti nei confronti di certi problemi, fino ad arrivare ad ottenere un trattamento di favore per i clienti accompagnati dal meccanico di strada. Questi accordi possono persino spingersi verso l'illecito amministrativo, come potrebbe essere definito il caso citato prima.

Il meccanico di strada accede dunque a questo segmento dei servizi svolti dai meccanici ufficiali, reinterpreta però alla sua maniera e orientandosi maggiormente sullo svolgimento di azioni puntuali con l'obiettivo di passare i test, più che concentrarsi a far raggiungere al veicolo gli standard richiesti. Uno dei suoi punti di forza è quello di disporre di relazioni di fiducia e complicità con i tecnici, molto utili per accreditarsi presso i clienti e con le quali riuscire a "far passare" anche i veicoli più "ammaccati". Questa collaborazione si alimenta soprattutto dalla conoscenza personale e, come spesso avviene nel contesto dell'economia informale, da un sistema fatto di mance e dalla promessa di svolgere con continuità la figura di intermediario portando ulteriori clienti al centro tecnico.

“Fuori dal centro tecnico Vera ringrazia Mel e chiede quando gli deve per il servizio, tirando fuori il portafoglio, Mel risponde: “a me nulla, no no, dalli al tecnico che è stato proprio super, sai, questo furgone qua non passava di sicuro da altre parti...”. Vera allunga un biglietto al tecnico ringraziandolo ancora. Mel poi riprende citando ampiamente il discorso fatto poco prima dal tecnico durante il controllo: “qua devi stare attenta, le sospensioni hanno un buco e se cedono ti crolla a terra il motore...così tutto il camion poi lo getti. Però per adesso funziona... nei piccoli spostamenti nessun problema, ma attenzione ai grossi tragitti non durerà a lungo, devi cambiare parecchi pezzi. Se vuoi provo a cercarli, il cambio dell'albero motore e delle assi posso provare a farlo io, se vuoi ti rimpiazzo anche i fari, però i pezzi di ricambio per questo che è vecchio sarà dura trovarli...” (Diario di campo, 15.06.11)

Si nota così il *modus operandi* di Mel: accompagna la cliente dal suo tecnico di fiducia suggerendo di pagare, oltre alla tariffa stabilita, una mancia per ringraziarlo. Per quel che riguarda il suo ruolo, Mel non si fa retribuire per il servizio di accompagnatore, ma si propone per svolgere in seguito i lavori urgenti da realizzare. Questa pratica risulta proficua in quanto chi si rivolge ad un meccanico di strada per passare i controlli tecnici ha molto spesso un veicolo non in perfette condizioni, magari vetusto o con notevole chilometraggio accumulato. Durante il controllo tecnico, infatti, emergono in ogni caso le fragilità del veicolo ed è interesse del conducente provvedere alla sistemazione, almeno degli aspetti più urgenti da risolvere, onde evitare rischi per la sicurezza o problemi più gravi. In quest'ambito si inserisce così la proposta del meccanico di strada che, già presente al fianco del conducente, si offre di realizzare alcune operazioni. Anche in questo caso il meccanico di strada agisce insinuandosi

all'interno di un contesto che non è il proprio, ma giocando un ruolo importante durante i momenti di controllo periodico del veicolo.

Per il meccanico di strada esistono varie possibilità di attivarsi per compiere delle azioni a beneficio dei clienti che possono essere qualificate come servizi professionali. Un altro esempio avviene quando ripara un veicolo “in trasferta”.

Il meccanico di strada si mostra così interessato a compiere operazioni nelle quali ad essere richiesta è proprio la sua figura lavorativa, valorizzando così le condizioni in cui agisce e le opportunità specifiche che può offrire ai clienti. Un automobilista con il veicolo in panne o che non ha le garanzie sufficienti per essere spostato con sicurezza, si vede obbligato a contattare un carro attrezzi per portarlo presso un'officina. Tale operazione è dispendiosa e viene generalmente effettuata *prima* di sapere esattamente che tipo di problema ha il veicolo.

Di fronte a casi del genere, il meccanico di strada, se sollecitato, può accettare di muoversi e raggiungere il cliente là dove è il veicolo. Rendendosi disponibile per tale tipo di intervento, si assume dunque l'onere di spostarsi dal proprio luogo “preferito” trasportando con sé parte degli attrezzi per essere operativo e prevedendo anche i materiali per prendersi carico del veicolo e portarlo nel proprio “campo base”. Il meccanico s'incarica così di una serie di incombenze (come lo spostamento e i tempi di viaggio¹³) non direttamente legate all'esecuzione di una riparazione, per offrire così un servizio articolato, relativo allo spostamento del veicolo o ad un intervento *in loco*, ma anche di *expertise*, valutando cioè lo stato del veicolo per formulare una diagnosi e tentare di ripararlo. Se ciò non è possibile e vi sono le condizioni per poterlo fare, trasporta il veicolo verso il luogo dove lavora abitualmente, ricorrendo al traino con delle apposite barre o delle robuste funi. In questo modo si sostituisce alla funzione altrimenti a carico del carro-attrezzi.

L'obiettivo primario del meccanico di strada non è però quello di offrirsi come alternativa più economica al carro-attrezzi, bensì quella di ricevere in affidamento il veicolo ed essere così chiamato ad intervenire per i successivi lavori da svolgere. La disponibilità a rispondere alle sollecitazioni dei clienti per delle “trasferte” si conforma così come un servizio più vicino alle esigenze di coloro che hanno problemi ai veicoli, poiché può, in potenza (nell'ipotesi più favorevole al cliente), consentire una riparazione tempestiva del veicolo senza dover ricorrere all'intervento del carro attrezzi.

Ancora una volta, dunque, il meccanico di strada esce dal proprio spazio di riferimento per cercare degli ingaggi. Mentre con i centri tecnici il suo ruolo è quello di accompagnatore

¹³ Sebbene i meccanici di strada non abbiano un raggio d'azione così ampio, la peculiare situazione della metropoli parigina e il suo traffico intenso implica spesso dei tempi di percorrenza particolarmente lunghi anche per tragitti relativamente brevi in termini di distanza kilomtrica.

esperto, nel caso delle “trasferte” si presenta come un consulente “a domicilio” che può fungere anche il compito del carro-attrezzi. Questa offerta di servizi si configura come una tattica che può permettere al meccanico anche di guadagnare la fiducia dei clienti ed instaurare un rapporto che può far scaturire ulteriori ingaggi.

Questi episodi mostrano delle operazioni lavorative dove il meccanico di strada appare come una figura ibrida nel mercato della riparazione. Si può in questo modo concepire la sua capacità di insinuarsi negli interstizi che gli si presentano dinnanzi: ad esempio nella presa in carico dei passaggi della revisione, in quanto figura di riferimento per cliente e tecnico senza essere formalmente autorizzato a svolgere tali veci, oppure grazie alla sostituzione “di fatto” del carro attrezzi per alcune urgenze dei suoi clienti. Anche in questo caso, infatti, il meccanico di strada, pur non avendo le attrezzature adatte, adempie alle funzioni di un professionista (coinvolto nell’economia formale), esegue un servizio al cliente che poi si affiderà alla sua opera. Il meccanico realizza queste funzioni per ottenere degli incarichi di riparazione e non per essere puntualmente pagato per queste azioni (come esperto o in quanto carro attrezzi). Ciò conferma il carattere ibrido del suo ruolo: pratica tali azioni come strumento per ottenere ingaggi di riparazione meccanica, che costituiscono dunque il “suo” terreno d’azione privilegiato. Ciò non esclude però le frequenti “incursioni” in terreni avversi dove la sua figura, anche se proveniente dall’ambito dell’economia informale, riesce ugualmente ad avere spazio insinuandosi così nel terreno ove avviene il mercato “ufficiale”.

Si può quindi dire che il meccanico di strada, per riuscire ad avere una continuità nel lavoro di riparazione e ottenere così dei guadagni ritenuti sufficienti, si trova spesso nelle condizioni di andare a cercarsi degli ingaggi cogliendo le occasioni che gli si presentano davanti per inventarsi come referente per differenti servizi. Nonostante una parte della sua clientela sia costituita da persone di sua conoscenza che si rivolgono a lui per i propri problemi meccanici (almeno per i guasti che accettano di riparare in strada), è però importante attivarsi al fine di dare una continuità al proprio lavoro. Una delle soluzioni che si dimostrano efficaci è quella di offrire la propria disponibilità per una molteplicità di servizi specifici, così il meccanico di strada può accreditarsi come una figura polivalente, in grado di compiere diverse mansioni e offrire dei servizi eterogenei, consentendo ai clienti di trarre un vantaggio anche solo dal poter affidare ad una sola persona diversi compiti.

È infatti consapevole della necessità di instaurare dei rapporti di continuità con i clienti. Allo stesso tempo è cosciente che raramente ogni tipo di problema meccanico è alla sua portata, per cui ogni iniziativa che lo porta a contatto con clienti o aspiranti tali per valutare l’urgenza e la fattibilità di varie riparazioni si configura come un’occasione da poter sfruttare. Proprio

questi sono i momenti in cui può valorizzare le proprie competenze di esperto e fornire dei pareri che possono essere apprezzati dai clienti e far così affluire nuovi ingaggi.

Un ulteriore elemento che connota la polivalenza e l'attivismo dei meccanici di strada è la valorizzazione dell'esperienza e del sapere relativo ai veicoli, ai motori e al loro funzionamento. I clienti, infatti, si rivolgono spesso all'esperienza del meccanico, consultandolo per avere un parere relativo alle scelte da fare e/o per pianificare gli interventi (la "ristrutturazione" di un veicolo, decidere un acquisto, valutarne la "speranza di vita"). Vi è quindi una domanda orientata alla consulenza e al supporto per affrontare con maggiori certezze e tranquillità le varie fasi di manutenzione e riparazione legate ai veicoli.

Per i meccanici di strada proporsi come consulente significa dunque sentirsi in grado di avere un sapere specifico, anche se ciò è distribuito in maniera non omogenea a seconda della "storia" professionale di ognuno: non è infatti la stessa cosa realizzare una riparazione rispetto al valutare complessivamente lo stato di un veicolo formulando dei pareri. L'esperienza è qui fondamentale, accompagnata dalla conoscenza specifica e tecnica nel campo delle riparazioni. Questo aspetto emerge dalla diversa frequenza con cui i vari meccanici di strada compiono questo tipo di esercizio, le differenze sono evidenti e fanno emergere anche le peculiarità della formazione e della competenza di ognuno.

In questo ambito Mel è, ancora una volta, il più dotato: la sua esperienza si basa su oltre vent'anni¹⁴ di riparazioni alle spalle e questo costituisce un serbatoio di risorse senz'altro importante a cui attingere per sviluppare la capacità di valutare le condizioni dei veicoli e fornire dei suggerimenti adeguati per gli interventi necessari da svolgere. Ciò che il meccanico di strada può offrire ai clienti è altro rispetto alla sola mano d'opera esecutiva, configurandosi come una consulenza esperta per far prendere decisioni generali nel campo delle riparazioni, come emerge dalle parole di Mel:

“Guarda la revisione è una cosa complessa, la considero un gran lavoro perché ci metto tanto, almeno quattro ore e poi non è che eseguo solo delle riparazioni, ma faccio delle valutazioni... Sono io che dico cosa c'è da fare e decido cosa bisogna cambiare. In questo caso, prima sono io a dare un'occhiata al veicolo e dire quello che secondo me bisogna cambiare, poi spetta al proprietario decidere, lui compra tutti i pezzi che deve o vuole cambiare e io glieli monto e faccio i controlli perché tutto sia a posto. Di solito per tutto il controllo e le varie cose chiedo 90 euro...” (Mel, 11.06.11)

¹⁴ Nel corso delle conversazioni avute con lui, Mel mi ha raccontato: “così ho iniziato a fare riparazioni a destra e sinistra per farmi dei soldi finché ero disoccupato, ero una specie di tuttofare, ecco... Proprio a partire da questo poi ho iniziato con le auto, è dal 1984 pensa te! Non ero ancora in questa *cit * abitavo in un'altra casa popolare sempre qua in zona, ma era pi  vicina a Parigi...” (Mel, 15.10.11).

L'estratto consente mostrare la specificità del compito di consulenza, legata alla capacità di formulare pareri e proporre soluzioni, andando così *oltre* la semplice riparazione esecutiva. Il fatto che il meccanico svolga un servizio specifico la si evince anche dalla formulazione di una tariffa particolare che Mel ritiene corrispondente al lavoro complessivo della “revisione”. In questo caso non si tratta di una riparazione che dipende dal tempo di lavoro per la sostituzione di un componente o di un guasto, ma di una serie di operazioni che corrispondono ad una logica di consulenza retribuita in quanto tale: il *forfait* di pagamento è legato allo svolgimento dell'analisi complessiva del veicolo e all'impegno riflessivo coinvolto.

Questa competenza di valutazione, formulazione di giudizi ed interventi, è particolarmente preziosa, un esempio della sua importanza può essere evocato ricorrendo alla popolare storiella del riparatore di computer che si fa pagare cinquemila dollari per fissare di un giro e mezzo una piccola vite. Di fronte alle rimostranze fattagli, il tecnico risponde dettagliando i costi del suo intervento: 1 dollaro per l'azione compiuta e il resto per retribuire la capacità di effettuare proprio la manovra corretta al fine di risolvere il problema. Questa storia ha la capacità di esprimere, quasi caricaturandolo, il valore dell'esperienza e della capacità di riflettere sulle problematiche in atto per suggerire soluzioni puntuali ed efficaci, in grado di guidare l'azione esecutiva.

La competenza di astrarre le considerazioni rivolte al veicolo, non limitandosi dunque al mero intervento sui guasti, è frutto di esperienza e abilità specifiche non uniformemente distribuite tra i meccanici di strada. La capacità di formulare pareri e di suggerire interventi ed iniziative affini è patrimonio di chi ha accumulato anni di lavoro in strada e, grazie alla continuità della presenza nell'ambito della riparazione dei veicoli, ha rafforzato e sviluppato tali qualità.

Il caso di Daimou ne è un esempio peculiare, in quanto il giovane Maliano si è mostrato sempre orientato all'esecuzione di riparazioni puntuali, senza proporsi con sollecitudine per servizi particolari di valutazione complessiva dei veicoli. Tale approccio è evidente anche dalla sua predilezione per un metodo di diagnostica assai influenzato dalla tecnica per prove ed errori (*cf.* par. 6.4.), riflesso della sua abitudine a manipolare il motore cercando progressivamente di trovare il problema. Nonostante non sia un novellino, Daimou preferisce concentrarsi sulle riparazioni e non ha l'abitudine di compiere, a differenza di Mel, un servizio di consulenza legato al controllo complessivo del veicolo come avviene durante le “revisioni”. Inoltre, un ruolo non secondario lo riveste il fatto che Daimou non disponga di una solida rete di contatti con professionisti poiché, oltre ai suoi due referenti per recuperare

pezzi allo sfasciacarrozze, non ha stabili relazioni di conoscenza e collaborazione in grado di fornirgli delle possibilità di realizzare degli ulteriori servizi alla clientela.

Guy, invece, si situa in una situazione intermedia tra Mel e Daimou, in quanto ha maturato una competenza sufficiente per poter pronunciare delle valutazioni sui veicoli che li vengono mostrati, divenendo così un punto di riferimento a cui rivolgersi per avere un'idea dello stato complessivo di un veicolo o per ricevere consigli rispetto le iniziative più urgenti da attivare. Guy ha iniziato queste iniziative accompagnando amici desiderosi di acquistare dei veicoli di seconda mano senza però correre il rischio di incappare in un "cattivo" affare. A partire da questa episodica consulenza ha imparato, con il tempo e l'esperienza, a formulare pareri e sentirsi capace di svolgere anche delle operazioni come le "revisioni" che, non essendo solamente esecutive, domandano particolare perizia e riflessione.

Questi aspetti contribuiscono a fornire un'immagine pluridimensionale dell'impegno lavorativo dei meccanici di strada, essi dunque operano al di là delle sole riparazioni materiali dei veicoli, per cercare così di cogliere le varie occasioni che si presentano loro per dar prova della propria competenza e utilità in differenti contesti. Tale pratica consolida il prestigio della figura del meccanico da parte dei propri clienti: per loro la possibilità di disporre di un unico punto di riferimento per un insieme di problemi legati ai veicoli è senz'altro un vantaggio apprezzato. Questi servizi, dunque, oltre a procurare ingaggi e retribuzioni, risultano particolarmente utili ai fini di rafforzare la fiducia riposta nel meccanico da parte dei suoi clienti, uno dei patrimoni più preziosi per intraprendere e perdurare in questo genere di attività.

7.5. Fiducia e prestigio nella riparazione di strada

Il meccanico di strada per rafforzare la propria posizione e ottenere una continuità di riparazioni da svolgere si adopera per mostrarsi come un punto di riferimento per svariate attività, anche al di là di quelle più esecutive delle riparazioni. Questi servizi valorizzano la sua esperienza e costituiscono un apprezzabile aiuto per i clienti in cerca di soluzioni. Già precedentemente (in part. *par.* 5.4.), ho fatto riferimento all'importanza capitale rivestita dalla fiducia in quanto valore che facilita la dimensione relazionale tra il meccanico di strada e i clienti, favorendo l'instaurarsi di un clima di collaborazione e tranquillità nello svolgimento delle riparazioni.

L'approfondimento rivolto all'universo valoriale espresso dal meccanico di strada durante il

suo lavoro, quell'etica della riparazione di strada a cui si è fatto riferimento, ha messo in luce come il lavoro svolto nel contesto informale possieda una serie di caratteristiche peculiari e dei valori specifici ad esso correlati. In particolare, è da sottolineare la dimensione "arrangiata" delle riparazioni, ma anche dei servizi che vengono realizzati dai meccanici di strada. La situazione dell'economia informale, con le sue limitazioni e difficoltà, si costituisce come un terreno di lavoro precario ed instabile in cui scarseggiano solidi punti di riferimento: è raro dare per scontato che una riparazione possa andare a buon fine e l'intervento non è garantito secondo i criteri validi per il contesto formale¹⁵.

Oltre a ciò, è opportuno ricordare che l'attività di strada segue spesso i codici e le consuetudini che regolano la vita e le relazioni quotidiane tra gli attori attivi nei quartieri (quelli popolari *in primis*) dove essa trova un ambiente favorevole al proprio sviluppo e alla continuità. Le relazioni di conoscenza, il rispetto reciproco ed il senso di appartenenza ad una medesima realtà, sia essa spaziale (quartiere, comune) o comunitaria (conoscenti, vicini di casa, migranti della stessa origine) costituiscono gli agenti che favoriscono la buona riuscita delle attività dell'economia informale, come la meccanica di strada.

In questa situazione la fiducia reciproca risulta una qualità necessaria a guidare lo svolgimento delle varie azioni: quelle del cliente che decide di far intervenire un meccanico nel proprio veicolo e quest'ultimo, che si ingaggia nel lavoro assumendosi incombenze e responsabilità.

La fiducia è dunque una qualità irriducibilmente relazionale che può instaurarsi in un rapporto tra persone diverse che lo alimentano grazie ad azioni e atteggiamenti reciproci (Garfinkel, 1967). Secondo Garfinkel (1963), la fiducia si connota come una sorta di prerequisito che permette le relazioni sociali e gli scambi tra persone. La fiducia è quindi necessaria perché ci sia una relazione e deve dunque essere costantemente confermata dai vari attori che ne sono coinvolti. Si presenta come una qualità tacita e sovente data per scontata dagli attori durante i loro scambi e relazioni, giocando un ruolo cruciale. Ciascuno però si confronta con il compito di prestare attenzione a mantenere ed intrattenere la comprensione e il mantenimento delle attese reciproche per continuare ad alimentare la fiducia. Nell'ottica Garfinkeliana, tuttavia, la fiducia non può essere guadagnata o sviluppata, ma solamente persa, poiché essa dev'essere posseduta dai vari partecipanti alla relazione affinché essa possa avvenire, mentre il suo venire meno comporta l'abbandono della relazione stessa. Nel corso dei suoi studi sulle norme interiorizzate dagli individui che fungono da base in grado di

¹⁵ Generalmente il pagamento della prestazione di un'officina e il foglio di presa in carico del veicolo da parte del meccanico per un intervento sono dei documenti che attestano l'accordo commerciale tra cliente e officina con le garanzie ad esso connesse e i limiti delle reciproche responsabilità.

consentire le interazioni, Garfinkel ha mostrato come la prevedibilità dell'agire secondo i *pattern* conosciuti e comprensibili agli interlocutori sia un prerequisito all'interazione stessa. Nel momento in cui quest'equilibrio viene rotto, o da una perturbazione temporanea (come quando esortava i propri studenti a comportarsi da estranei di fronte ai propri famigliari), o da una mancanza di coerenza nella comunicazione (come da lui osservato nei rapporti con i malati di mente nei manicomi) la relazione si interrompe anche perché non vi è un mantenimento della fiducia reciproca basata sulla prevedibilità delle iniziative individuali.

Questa concezione relazionale della fiducia come qualità indispensabile per alimentare le relazioni tra gli individui appare coerente alla situazione vissuta dai meccanici di strada, costantemente impegnati a non perdere la fiducia di coloro che si rivolgono a loro.

Per un meccanico di strada beneficiare della fiducia dei clienti è senza dubbio indispensabile, poiché altrimenti sarebbe ostico ricevere incarichi lavorativi e ancora meno attivare dei circuiti di consulenza e servizi rivolti ai veicoli. È bene ricordare come la fiducia è un tratto cruciale che si accompagna ai profili professionali di (quasi) tutti i lavoratori implicati nella riparazione dei veicoli: un garagista, infatti, nonostante disponga di un'officina attrezzata, non è certamente immune dal dover guadagnare e salvaguardare la fiducia dei clienti. Anche in questo caso, però, le condizioni specifiche della strada e delle pratiche lavorative dei meccanici che qui agiscono rendono la questione particolarmente sensibile poiché, in mancanza di condizioni e garanzie formali, è proprio la fiducia reciproca ad essere alla base della realizzazione di una riparazione.

Grazie alla fiducia, infatti, è possibile affrontare situazioni e formulare scelte in condizioni incerte, confidando così che le proprie aspettative vengano esaudite. Questa prospettiva, oltre a sottolineare il sentimento positivo che viene associato alla fiducia in qualcun altro, ha il merito di inquadrare la fiducia come un agente che matura in condizioni di incertezza.

Questa precisazione chiarisce come la delega sia irriducibilmente relazionale, Simmel (1908) ricorda infatti, che chi conosce già tutto non ha bisogno di appoggiarsi ad altri e dunque fidarsi, invece, al contrario, perché il processo di fiducia possa attivarsi, c'è bisogno di un minimo di conoscenza dell'altro. Un ulteriore elemento del processo relazionale legato alla fiducia è la riduzione della situazione di incertezza nella quale matura la decisione: non è possibile eliminare i dubbi associati a una decisione o ad un evento, ma si confida sull'altro affinché si possa arrivare alla finalità auspicata.

Questa breve disanima del concetto di fiducia contribuisce a mostrare il suo ruolo cruciale nel contesto delle riparazioni svolte in strada, dove le condizioni di incertezza sono radicate e diffuse. Gli attori coinvolti in questa relazione lavorativa, in particolare coloro che rivestono il

ruolo di clienti, devono dunque concedere un certo grado di fiducia al meccanico, accettando di affidare senza delle garanzie formalmente certificate il proprio veicolo. La peculiare conformazione dello svolgimento di una riparazione svolta sulla strada, fatta di accordi orali e imprevisti perennemente in agguato, delinea una situazione incerta dove è proprio la dimensione relazionale ad essere la fonte principale che permette di scegliere questo tipo di servizio. Il contributo teorico di Mutti rispetto alla fiducia risulta utile per chiarire questo aspetto particolarmente sensibile nel quotidiano lavorativo dei meccanici di strada:

“Lo spazio della fiducia, dunque, è tanto più ampio quanto più estese sono le aree socialmente non normate, e quanto più le strutture normative e gli espedienti organizzativi attivati per ridurre l’incertezza risultano manipolabili interpretativamente e passibili di comportamento non conforme.” (Mutti, 1994, pag. 83)

Lo spazio dell’economia informale dove agiscono i meccanici di strada mostra quindi un terreno dove la formalizzazione normativa non ha molta voce in capitolo e dove sono il senso di responsabilità e le consuetudini ad essere la guida al comportamento dei vari attori coinvolti nella riparazione.

La fiducia è dunque un patrimonio fondamentale della relazione tra meccanico e cliente, poiché costituisce la fonte principale in grado di assicurare ciascuna delle parti rispetto all’esecuzione delle operazioni. In particolare, il cliente deve sentirsi sufficientemente sicuro a lasciare un proprio bene di valore a disposizione di una persona, avente certamente delle competenze, ma non inquadrato in quanto professionista riconosciuto dal sistema normativo.

È *in primis* il meccanico di strada che deve dunque attuare una serie di iniziative che possano contribuire a far instaurare una dose di fiducia nei propri (aspiranti) clienti. Per farlo ricorre ad una propria disponibilità per servizi di diversa natura (di cui ho parlato in precedenza), oppure accetta di compiere piccole riparazioni gratuitamente o per cifre simboliche in modo da esortare il cliente a rivolgersi nuovamente a lui.

Presso i meccanici di strada che ho frequentato, ho notato come siano stati essi stessi a proporre al cliente di presenziare ai lavori di riparazione di piccoli guasti, in modo da poter dare una dimostrazione diretta delle proprie qualità, oltre a presentarsi come solerte e tempestivo nel rispondere alle sollecitazioni. La possibilità di osservare il meccanico lavorare è sicuramente un incentivo alla fiducia, sia perché riduce la possibilità di brutte sorprese in caso di intoppi, sia perché contribuisce ad instaurare una situazione facilitante al rapporto di conoscenza diretta tra cliente e meccanico. In ogni caso l’incontro preliminare tra meccanico e cliente per pianificare una riparazione è un momento dove è sensibile il ruolo della confidenza e fiducia reciproca. Una testimonianza concreta di questo si ritrova nell’abitudine

dei meccanici a stringere la mano ai clienti come gesto di considerazione e rispetto, sia al loro arrivo che quando si congedano. Tale pratica ha una connotazione rituale e segnala l'iscrizione all'interno di un contesto sociale dove le reciproche manifestazioni di rispetto e considerazione sono molto sensibili e attentamente seguite. Florence Weber, considerando le modalità in cui le persone si stringevano la mano e le condizioni di sistematicità di tali operazioni, ha elaborato un "codice dei saluti" che riassume i principi di reciprocità ed incontro tra persone appartenenti al medesimo ambito sociale dai tratti comunitari, esistente in una piccola cittadina operaia (Weber, 2009).

La presenza fisica contemporanea di meccanico e cliente durante le operazioni di riparazione ha il vantaggio di ridurre le incertezze associate al processo lavorativo: un nuovo cliente può così concretamente farsi un'idea di come procede il meccanico, osservando i suoi gesti e valutando la sua attrezzatura e professionalità. Tra le preoccupazioni del cliente, infatti, vi è la possibilità che qualcosa possa andare storto durante la riparazione, mettendo a rischio il veicolo. Il meccanico di strada è ben consapevole di questo timore e della premura che, soprattutto i nuovi clienti, hanno nel corso della/e prima/e riparazioni affidate ad un nuovo meccanico. Ho infatti notato come gli interventi effettuati su clienti di recente "acquisizione" raramente erano di tipo strutturale, ma più frequentemente si trattava di piccole operazioni. Jim, un conoscente che ha cominciato a rivolgersi a Mel dopo avermi chiesto consiglio su dove far riparare la sua vecchia utilitaria, alla vigilia della prima riparazione mi ha detto:

"Bon, alors, je vais chez Mel pour ma Twingo. Par contre pour l'instant, je vais à faire juste la vidange et le changement du filtre à huile chez lui, histoire de voire, de connaître un peu comme il travaille. Comme ça, si tout se passe bien après je peux d'ici quelque temps, lui proposer de changer la pompe à eau. Tu sais, j'aimerais bien discuter un peu avec lui... c'est bien se parler un peu, comme ça je peux lui demander de choses pour la manutention et des trucs comme ça..."¹⁶ (Jim, 14.03.12)

Jim decide di rivolgersi ad un meccanico di strada, ma per sentirsi più sicuro seleziona prima un'operazione piuttosto ordinaria e poco complessa per valutare le capacità del meccanico e poter in seguito affidargli lavori più impegnativi e delicati. Dalle parole di Jim emerge con chiarezza come l'aspetto della valutazione del lavoro è solo parzialmente ricercato, ciò che conta è anche il conoscersi, scambiarsi delle chiacchiere, riuscire a stabilire un rapporto dove

¹⁶ "Bene allora io vado da Mel per la mia Twingo. Però per ora andrò da lui solo per fare il cambio olio e la sostituzione del filtro dell'olio, così per vedere, per capire un po' come lavora. Così, se va tutto bene tra un po' di tempo posso proporgli di cambiare la pompa dell'acqua. Sai, mi piacerebbe discutere un po' con lui, è utile parlarsi, così posso domandargli delle cose sulla manutenzione e cose così".

far circolare opinioni e pareri sul veicolo e sulla sua manutenzione.

Questa testimonianza mostra la consistenza relazionale come base della fiducia; le rassicurazioni sulle abilità del meccanico non vengono solamente dalla vista diretta dell'attività, ma anche dallo scambio relazionale, dalla possibilità di rapporto comunicativo utilizzato per conoscersi (Goffman, 1959) e per ridurre così i margini di incertezza legati alla persona e all'attività. Questo episodio mostra concretamente come la riduzione dell'incognito relativo ad una persona e al suo lavoro diviene un punto di partenza per avviare un rapporto di fiducia. Inoltre, Jim ricorda l'importanza che lui attribuisce al confronto con un "esperto" per questioni, come la manutenzione del veicolo, non direttamente legate all'operazione meccanica che intende effettuare. Il confronto e la discussione sono importanti anche perché offrono un vantaggio tangibile al cliente (che beneficia di consigli) e possono permettere al meccanico di far emergere la propria disponibilità ed esperienza. Questo è d'aiuto soprattutto perché una parte dei clienti dei meccanici non ha una dimestichezza sufficiente della professione tale da poter valutare in maniera puntuale la qualità delle azioni svolte, a maggior ragione dunque, la dimensione del rapporto di fiducia si alimenta per via relazionale.

Il cliente non è quindi il solo che deve intraprendere delle iniziative volte a ridurre l'incertezza nella riparazione di strada e costruire un rapporto di fiducia con il meccanico; quest'ultimo è infatti pienamente investito della responsabilità di compiere azioni che possano contribuire a questo rapporto. Gli interessi di entrambi convergono infatti verso il mantenimento di un rapporto di fiducia: il cliente vuole ridurre i propri dubbi su capacità e affidabilità del meccanico che, dal canto suo, vuole quanto più possibile evitare discussioni o brutte sorprese nel momento del pagamento. Inoltre, per il meccanico di strada è prioritario sviluppare un circolo di persone che si rivolgono a lui in maniera regolare, in modo da poter avere delle basi su cui posare le proprie aspettative di continuità del lavoro.

In molti casi, infatti, i prezzi per delle piccole riparazioni o degli interventi di modesta entità possono essere assai vantaggiosi per i clienti: Mel non disdegna di dire che non c'è bisogno di pagarlo per piccole commissioni (accettando tuttavia di buon grado le mance che gli vengono – giustamente – proposte), mentre Guy preferisce talvolta riferirsi alla logica dell'offerta libera come metodo di retribuzione per gli interventi che non gli occupano molto tempo. Questa pratica, come visto in precedenza, matura dalla logica di rafforzamento del rapporto tra meccanico e cliente, tale idea è stata esplicitata da Mel quando ha espresso in più di un'occasione lo stesso concetto: "Non mi faccio pagare adesso per delle piccole cose, perché così spero che i clienti ritorneranno da me per delle riparazioni consistenti".

Il meccanico di strada predilige maggiormente di disporre di una rete di clienti con i quali ha

dei rapporti di conoscenza e fiducia reciproca piuttosto che focalizzarsi sulla sistematica retribuzione di ogni azione svolta. Non è infatti trascurabile la possibilità che il fatto di ricevere un dono (nella forma di un intervento gratuito) possa incitare ad un segno di reciprocità, esortando il cliente a ritornare da chi in passato gli ha già fatto delle gentilezze (Mauss, 1925). Proprio la relazione di scambio e, talvolta, il ricorso al dono, alimentano la fiducia, rafforzando la dimensione sociale che è sottostante ai vari contatti che costituiscono lo scenario d'azione quotidiana dei meccanici di strada. In quest'ambito non viene perseguita la sola logica del calcolo economico, ma le relazioni e le conoscenze implicano un sistema di scambio influenzato anche dal capitale sociale, dal prestigio e dal dono per mantenersi ed alimentarsi nel corso del tempo¹⁷. La frequenza e l'intensità delle relazioni risultano così un indice di mantenimento della fiducia.

Vi sono anche delle azioni concrete che incarnano la volontà del meccanico di strada di accreditarsi come persona responsabile e degna di fiducia. Si tratta alcune volte di gesti che vogliono rappresentare la dimostrazione di un'etica del lavoro basata sui valori di correttezza e onestà. Un esempio di questa pratica può essere ricavato da quest'estratto concernente Mel:

“Mel si fa incontro a Thierry, che in mattinata gli aveva portato l'auto per la revisione. Dopo avergli serrato la mano, Mel gli comunica che il lavoro è terminato e non ci sono stati problemi, poi gli indica una scatola dicendo: *“guarda là ci sono i pezzi che ho cambiato dal tuo motore, li puoi prendere se vuoi...”* Thierry fissa la scatola con alcuni pezzi da cui spunta un filtro molto impolverato e domanda: *“ma che cosa ne faccio di questi? Se sono da buttare li butto!”* Mel fa sì con la testa e gli indica la grande pattumiera all'angolo della casa. Una volta ripartito il cliente, chiedo a Mel se Thierry poteva davvero farsene qualcosa di quei ricambi. Mel mi guarda un po' divertito: *“Ma no, erano da buttare solo che lo lascio fare ai clienti così non si mettono a pensare che io mi tengo i loro pezzi usati e rotti per rifilarli a qualcun altro. Siccome ci sono meccanici che lo fanno e non è proprio serio... io non voglio affatto che lo pensino, così se li vuole gettare li getta lui e se se li vuole tenere...beh affari suoi, ma non ci può fare proprio niente con quelli.”* (Diario di campo, 18.04.12)

Questo episodio illustra un'attenzione che Mel rivolge al proprio prestigio professionale: oltre a riparare correttamente il veicolo, vuole diffondere un'immagine di sé in quanto affidabile e responsabile. In questo caso l'atto dello smaltimento dei pezzi rovinati nell'immondizia viene lasciato al cliente che così non può farsi venire dei dubbi sull'onestà complessiva del meccanico. Il ricambio dei pezzi è infatti un aspetto sensibile e quando i meccanici di strada si incaricano di comperarli nuovi, fanno sempre attenzione a conservare le scatole di imballaggio da mostrare ai clienti a guisa di garanzia dell'effettivo acquisto presso un magazzino di ricambi. La premura di Mel nei confronti dei clienti è tuttavia un segnale della

¹⁷ Tale questione sarà approfondita nei cenni conclusivi (cfr. par. 8.2.).

rilevante importanza rivestita dalla fiducia che i clienti devono riporre nel meccanico per continuare a rivolgersi a lui e, in caso, raccomandarlo anche ad altri conoscenti.

La questione della fiducia è centrale perché il contesto della strada è attraversato anche da brutte avventure che riguardano riparazioni andate male, truffe belle e buone, clienti che non pagano i meccanici o meccanici pagati che non lavorano.

Nel corso delle giornate con i meccanici di strada non sono stato mai testimone diretto di litigi o imbrogli tra meccanici e clienti (al massimo delle lamentele più o meno insistenti sul prezzo). Mi sono state però raccontate diverse esperienze di situazioni di tensione o di veri e propri tentativi di truffa. Si tratta di episodi che, proprio a partire dalla rottura dell'equilibrio che solitamente permette ai processi di riparazione di strada di andare a buon fine, mettono in luce le aspettative e gli elementi con cui viene alimentata la fiducia reciproca alla base dell'accordo tra meccanico e clienti. In questo caso, soffermandoci su di un racconto di una truffa ai danni di un cliente che è riuscito a limitare i danni grazie alla sua confidenza con la situazione della strada e alla ricchezza dei propri contatti, si può considerare in maniera analitica la questione della fiducia. Si tratta di un procedimento che presenta delle analogie con l'analisi degli incidenti organizzativi compiuta per considerare e valutare la forza e i limiti delle consuetudini e delle procedure organizzative alla base del funzionamento quotidiano (Catino, 2006).

Didier è un cliente di lunga data dei meccanici di strada e mi ha contattato per avere le coordinate di Mel, di cui aveva sentito parlare bene da alcuni conoscenti. Durante la chiacchierata avuta prima di intercedere per lui, ho scoperto di una sua passata brutta esperienza con un meccanico durante una riparazione della carrozzeria del suo (precedente) furgone. La storia merita di essere riportata perché mette in risalto alcuni elementi cruciali che contribuiscono a costruire la fiducia: i pareri dei conoscenti su di un meccanico, il conoscerlo direttamente e vedere dove e come lavora, l'accordarsi precisamente sui vari dettagli, i costi e le tempistiche.

“J’avais déjà vu des mecanos qui travaillaient face aux foyers dans le quartier et ils m’avaient fait des travaux plus ou moins corrects. Là, pour le cas dont on va parler, c’était une chose très particulière : mon camion était complètement défoncé, il avait de la toile qui sortait, je m’était fait rentrer dedans par un autre camion, c’était vraiment dangereux, en sachant que ma carrosserie était déjà pourrie avant. En plus de ça, c’est très dur de trouver un plan pour un carrossier, parce que eux ils sont hyper cher... Donc moi je demande à un de mes potes de récupérer le contact de quelqu’un qui faisait de la carrosserie un peu à l’arrache... lui il trouve le téléphone du mec, je l’appelle et il me file un rencard dans le quartier, non dans le lieu où il travaille (je ne le savais pas exactement à l’époque) ... mais un peu plus loin. J’arrive et le mec me dit « ah moi je peux le refaire tout ! » alors qu’il y avait seulement une petite partie du camion qui était vraiment dangereuse et que je voulais refaire. Je lui ai répondu que je n’aurai jamais les moyens,

mas lui m'a fait une proposition de 1.200 euros pour tout... C'était vraiment pas cher pour refaire toute la carrosserie. J'ai réfléchi parce que était un bon prix mais qua même un investissement... après je me suis dit que le moteur était neuf et donc... pourquoi pas. Le mec me demande une photocopie de la carte grise et la moitié de la somme tout de suite. Le problème était que je devais déménager et j'avais donc dit qu'il fallait impérativement que je puisse rouler avec le camion, même s'il n'était pas fini. Donc le weekend avant du déménagement, j'ai eu du mal à le joindre et après me lance que « c'est pas possible, on peut pas le sortir... ». C'est là que j'ai commencé à me douter que la chose sentait pas bon...¹⁸ (Didier, 20.04.11)

Didier ha già avuto esperienze con i meccanici di strada attivi nella zona, si tratta di coloro che lavorano nei dintorni degli affollati *foyer* per lavoratori migranti. In questo caso è alla ricerca di qualcuno con competenze specifiche, si rivolge perciò a un meccanico che non conosce, incontrandolo in un luogo che non era la sede dei suoi lavori. Questi gli ha fatto un'offerta assai vantaggiosa (forse troppo verrebbe da dire) e ha voluto subito una consistente parte dell'importo della riparazione. L'amara esperienza di Didier prosegue con il meccanico (Camara) che non risponde quasi più al telefono e non si fa trovare, e altrettanto accade per il furgone a lui affidatogli. Il momento di svolta avviene con la fortuita individuazione di Didier del suo furgone, parcheggiato in una via secondaria del quartiere e nella scoperta del luogo dove abitualmente Camara si metteva a riparare i veicoli. Una volta individuato un luogo dove poterlo trovare, Didier è passato alla controffensiva per farsi ridare i soldi:

“Un jour, je rentre d'une fête dans le quartier, je ne prends pas mon chemin habituel et voilà que je tombe sur mon camion qui n'avait pas été touché... RIEN ! (...) Je donne un rendez-vous à Camara dans un endroit qui paraît tranquille, avec des copains à moi qui étaient là. Quand il arrive, BAM !, je lui file un claqué, je monte dans sa voiture, j'arrache les clefs et je lui dis : « c'est quoi ce plan ? » Cette fois-là, je lui ai confisqué cinquante euros et une voiture qui n'était par contre pas à lui...
L'autre bon coup, c'est la première fois où je l'ai trouvé à son parking et qu'après, en cinq minutes, avec des coups de fil, j'ai des potes à moi qui ont débarqué. C'était un vrai

¹⁸ “Avevo già visto dei meccanici che lavoravano davanti ai *foyer* nel quartiere qui vicino e avevo avuto da loro dei lavori più o meno corretti. Ora il caso di cui stiamo parlando è particolare perché il mio camion era veramente distrutto, c'era del rivestimento che usciva perché un altro camion mi è venuto addosso, era veramente pericoloso sapendo anche che la mia carrozzeria era già mal messa da prima. In più è difficile trovare un “gancio” per un carrozziere perché sono super cari... quindi io domando ad uno dei miei amici di trovare il contatto con qualcuno che faceva della carrozzeria un po' improvvisata... lui trova il numero del tipo, lo chiamo e mi dà appuntamento nel quartiere, non nel posto dove lavora (che non sapevo ancora esattamente all'epoca) ma un poco più lontano. Arrivo e il tipo mi dice “ma te lo posso fare tutto!” perché c'era solo un punto dove era pericoloso e che volevo riparare. Gli ho risposto che non avrei mai avuto i mezzi e lui mi ha fatto una proposta di 1.200 euro per tutto, che era veramente economico per rifare tutta la carrozzeria. Ci ho riflettuto perché era un buon prezzo, ma in ogni caso un investimento... poi mi sono detto che il motore era nuovo...perché no. Il tipo mi domanda la fotocopia della carta di circolazione e la metà della somma subito. Un problema era che dovevamo traslocare e gli avevo detto che imperativamente avrei avuto bisogno del furgone anche se non era finito. Così il weekend prima ho dei problemi a contattarlo e poi mi dice: “non è possibile non si può farlo uscire”. È lì che ho cominciato ad avere dei dubbi...e che la cosa puzzava”

hasard que je tombe sur lui et là ça a changé la donne. Il était un peu tremblant, il a pris une voiture en vitesse et il est revenu avec trois cent euros.

Je crois que la chose s'est passée comme ça parce qu'il se disait : « c'est un toubab, il habite loin (parce que moi j'avais dit que j'habitais pas dans le commune), il connaît personne dans le quartier, donc vas-y... ! ». Le truc qui a changé l'affaire, je crois, c'est le fait que je connaisse beaucoup de gens dans le quartier, dans son quartier, et donc aussi des Africains. En fait, une fois, on a fait du scandale au foyer, des mecs sont sortis pour comprendre et calmer l'affaire et lui, il a tout de suite juré qu'il aurait rapporté les sous le lendemain.

Même des gens qui travaillaient un peu avec lui nous ont dit que c'était un arnaqueur qui « buvait » l'argent. Il y a tout un tas d'histoire sur lui. Il a la capacité de travailler comme carrossier, mais t'as intérêt à rester avec lui. Dans mon cas, je crois qu'il m'as vu comme un pigeon dès le debout. Bon, finalement, moi j'ai récupéré tous mes six cent euros, mais il m'a fait beaucoup galérer.”¹⁹ (*ivi*)

Questa storia offre un esempio di situazione di “strada” che si complica e si ingarbuglia quando mancano i legami fiduciari tra gli attori e il meccanico cerca di approfittarne per imbrogliare il cliente. Secondo Didier (ma appaiono convincenti), le motivazioni che hanno spinto Camara a tentare il raggiro sono da identificarsi nella presunta mancanza di rete di conoscenze dirette e dall'estraneità dall'ambiente sociale del quartiere che attribuiva a Didier. Il contatto con Camara all'inizio non è stato facilitato dalla presenza di un intermediario, Didier si è limitato a trovare il numero e chiamarlo per un appuntamento; analogamente, i particolari dell'abitazione lontana e del trasloco imminente hanno potuto avere un ruolo nell'architetare la truffa dando l'idea di essere estraneo al quartiere di “adozione” di Camara. Il passaparola si conferma poi una delle risorse più attendibili per valutare la personalità del meccanico a cui ci si vuole rivolgere, in questo caso, infatti, Didier ha incontrato solamente dopo la sua esperienza persone che gli hanno raccontato altre “malefatte” di Camara, il cui comportamento inaffidabile è conosciuto da molti nel quartiere dove lavora.

Lo spazio di riferimento emerge invece come un aspetto centrale, Didier è considerato un

¹⁹ “Un giorno rientro da una festa di quartiere, non prendo la mia solita strada e voilà mi trovo il mio camion, che non era stato neanche toccato... niente. (...) Ho dato a Camara un appuntamento in un posto tranquillo nei dintorni e c'erano dei miei amici con me. Quando lui arriva, Bam gli rifilo una sberla, monto nella sua auto e gli prendo le chiavi urlando “che cosa sta succedendo?”. Quella volta gli ho confiscato 50 euro e una macchina, che però non era sua. L'altro colpo di fortuna è quando ho trovato il parcheggio dove lavorava e che, cinque minuti dopo, con delle telefonate sono arrivati dei miei amici. È stato un caso che mi sono imbattuto su di lui e ha cambiato la situazione, lui ha avuto paura, ha preso un'auto ed è tornato con 300 euro. Io credo che le cose siano andate così perché si diceva: “è un bianco, non abita qua - perché gli avevo detto che abitavo lontano - non conosce nessuno, allora si può fare!”. La cosa che ha cambiato la storia è stato il fatto che conoscevo molta gente nel quartiere, nel suo quartiere, tra cui degli Africani. Infatti, una volta che abbiamo fatto scandalo al foyer, sono usciti dei tipi del foyer per capire e calmare la cosa, allora lui ha cominciato a giurare che l'indomani avrebbe portato i soldi. Anche della gente che lavorava con lui ci ha detto che era un truffatore, che si “bevevo” i soldi, ci sono tante storie su di lui. Ha la capacità di lavorare come carrozziere ma devi restare con lui, ma nel mio caso credo mi abbia visto come un pollo sin dall'inizio. Alla fine ho recuperato tutti i miei 600 euro, ma mi ha fatto penare molto”.

estraneo al quartiere, senza contatti, mentre al contrario ne dispone e anche nella stessa comunità di riferimento di Camara. Questa situazione è infatti cruciale: la prossimità fisica del luogo di residenza è una garanzia per clienti e meccanico, vi sono conoscenti in comune a cui fare riferimento in caso di problemi e il sistema degli intermediari svolge appunto la funzione di ridurre i rischi e limitare le occasioni conflittualità²⁰. Camara, inoltre, ha l'abitudine di lavorare nelle vicinanze di un foyer di lavoratori migranti, appoggiandosi sulle relazioni che intrattiene con i suoi abitanti, spesso suoi clienti oltre che conoscenti. Per un meccanico di strada le persone che abitano laddove ha l'abitudine di lavorare e che spesso costituiscono una parte considerevole dei propri clienti, sono un patrimonio fondamentale per la continuità del lavoro (*cf.* par. 5.1.), indisporle o mettersi in cattiva luce davanti a loro è quindi controproducente. In questo caso, infatti, le conoscenze di Didier, che si estendevano anche nella comunità africana dei foyer, hanno capovolto i rapporti di forza, obbligando Camara ad una restituzione del maltolto per evitare la riprovazione della propria comunità²¹.

Le risorse utili per ricevere fiducia nella strada si riferiscono però anche alla dimensione dei rapporti di forza che le relazioni di conoscenza possono avere, giocando un ruolo spesso decisivo nella risoluzione delle diatribe. Il migliore aiuto a Didier è venuto infatti dai suoi amici che a scopo intimidatorio lo hanno accompagnato nelle visite a Camara. In questo modo le azioni dirette di Didier contro Camara (sberle, sottrazione dell'auto e del cellulare, obbligo di consegna dei contanti) sono potute avvenire senza una (pesante) violenza fisica come magari sarebbe potuto accadere in un confronto uno a uno, ma a seguito della forza derivata dalla capacità collettiva ad essere "persuasivi". In questo caso si può proprio dire che l'unione fa la forza e l'insieme di persone mobilitate da Didier ha avuto un ruolo determinante nello spingere Camara a lasciare perdere la sua truffa e ridare il denaro, visto i rischi che stava correndo, d'incolumità e, soprattutto, di minaccia alla sua credibilità e posizione nel quartiere. Didier è riuscito a riprendersi i propri soldi grazie alla sua tenacia, ma anche al fatto che possedeva molte amicizie nel quartiere di Camara ed è abituato ad avere a che fare con

²⁰ Si può infatti immaginare che se una persona presenta un meccanico ad un conoscente che non lo paga, il meccanico potrebbe rivalersi su di lui e viceversa (se il meccanico sparisce o non fa il lavoro posso sentire l'amico che ci ha presentato per chiedere di intervenire).

²¹ Nella vicenda di Didier il ruolo del suo amico Maliano Mo è probabilmente proprio di questo tipo: "En fait Mo, le malien, quand est arrivé a menacé Camara, après l'argent qui me devait le mec l'as donné à Mo... je ne sais pas pourquoi si comme forme de respect ou pour dire qu'était lui le chef, je ne sais pas... peut être pour avoir quelqu'un de malien qui regard et il voit sa bonne fois ou comme signe de respect à lui... sais pas il avait une forme à l'africaine dans l'histoire" (Didier, 20.04.11). ["In effetti Mo, il maliano, quando è arrivato a minacciato Camara, dopo i soldi che mi doveva il tipo, li ha dati a Mo...non so mica perché, se come forma di rispetto ou per dire che era lui il capo, non lo so, può essere per avere qualcuno di maliano che guarda e vede la sua buona fede o come segno di rispetto a lui...non lo so ma c'era una forma all'africana nella storia"].

situazioni della strada dove il rispetto delle regole non deriva da norme scritte e regolamenti. Didier, infatti, non ha esitato a sequestrare un'auto per riavere soldi, a ricorrere a minacce, condendo il tutto con un atteggiamento aggressivo: ha parlato della sua disavventura chiedendo e ottenendo la presenza di alcuni amici disposti ad aiutarlo e, in caso, anche a partecipare ad eventuali azioni di rappresaglia. Si tratta infatti di una situazione "di strada", in cui la questione deve essere risolta direttamente dai protagonisti senza fare appello a qualche altro attore (associazione dei consumatori, forze dell'ordine) e dunque seguendo delle consuetudini e delle soluzioni che sono peculiari a tali contesti.

Le riparazioni meccaniche che si svolgono nel contesto dell'economia informale possono infatti non andare affatto a buon fine e portare con sé delle diatribe o il tentativo di truffe. La posta in gioco è infatti potenzialmente rischiosa per entrambi gli attori coinvolti nella relazione di servizio. Il cliente confida il proprio veicolo per ricevere una riparazione più economica rispetto alle officine, assumendo dei rischi riguardo alle condizioni della riparazione e agli intoppi che possono sopraggiungere. Il meccanico ha la possibilità di guadagnare dei soldi e dimostrare la propria capacità per eventualmente ottenere ulteriori ingaggi, ma si espone all'incertezza di non soddisfare il cliente, di vedersi attribuita la responsabilità di danni insorti durante la riparazione o, peggio, di non essere pagato.

In un contesto siffatto la fiducia diviene l'agente fondamentale che riduce l'incertezza e evita, nella maggior parte dei casi, che le riparazioni di strada possano trasformarsi in brutte avventure come quella di Didier (peraltro finita relativamente bene).

In questo quadro la fiducia, costruita per via relazionale, lascia emergere la figura degli intermediari come attori indispensabili a facilitare gli scambi e ridurre le incertezze reciproche. Gli intermediari mettono a disposizione i propri contatti ed impegnano la propria reputazione, in maniera implicita o esplicita, permettendo legami tra sconosciuti e di superare le comuni ritrosie di fronte allo svolgimento di servizi delicati come la meccanica priva di garanzie normative. Gli intermediari, infatti, garantiscono circa l'affidabilità dei soggetti che entrano in reciproca relazione e possono diventare referenti a cui rivolgersi in caso di problemi. Essi costituiscono dunque un elemento sociale relazionale, ma anche di presenza "fisica" che concorre alla costruzione della fiducia tra cliente e meccanico. L'assunzione di responsabilità degli intermediari spesso non è esplicita o formalizzata, ma è una consuetudine comune nelle realtà di "strada" e dell'economia informale. Chi presenta cliente e offerente si assume, prima di tutto da un punto di vista morale, parte della responsabilità che la relazione a cui ha contribuito possa svolgersi senza problemi. I clienti dei meccanici di strada, in particolare quelli con un rapporto consolidato, si presentano dunque anche in veste

d'intermediari nel momento in cui contribuiscono ad allargare il “giro” presentando conoscenti per ulteriori riparazioni.

Il meccanico di strada per ottenere e mantenere la fiducia che i propri clienti ripongono in lui realizza iniziative eterogenee che possano ispirare e confortare i clienti. Vengono così correntemente intraprese azioni volte a cercare di esplicitare la propria onestà e professionalità, attraverso riparazioni tempestive e particolarmente vantaggiose per il cliente, oltre che prestare attenzione ai propri gesti quotidiani (non recuperare i pezzi ormai da gettare, presentare le confezioni dei ricambi acquistati). La fiducia, però, ha un carattere eminentemente relazionale e il meccanico la alimenta anche grazie alle semplici chiacchierate con i clienti e alla condivisione di alcune caratteristiche (vicinato, quartiere, comunità) che offrono l'opportunità di uno scambio di discorsi non solamente focalizzato sui veicoli²². La prossimità spaziale e relazionale contribuisce alla fiducia così come l'apertura di canali di confronto e di discussione. Questi elementi sono sensibili anche perché costituiscono il patrimonio della reputazione del meccanico di strada, una sorta di patente di affidabilità basata sui commenti di clienti e conoscenti che si rivela come indispensabile per poter mantenere una continuità nel lavoro.

La fiducia reciproca tra meccanici di strada e clienti si manifesta dunque attraverso un processo articolato dato da una mescolanza di relazioni sociali consolidate e la disponibilità a nuove situazioni e contatti. Le forme di passaparola sono la struttura portante e la cinghia di trasmissione della fiducia: gli intermediari dei meccanici sono spesso dei clienti soddisfatti che ne parlano a conoscenti o indirizzano amici ai servizi del meccanico. Il meccanico è consapevole di questo reticolo di conoscenze che costituisce la sua rete di appoggio utile alla continuità dei lavori e trae proprio dalla conoscenza degli intermediari la fiducia nei nuovi clienti, riuscendo così ad allargare ed incrementare il “giro” alla base del suo lavoro.

La fiducia è un elemento chiave anche con fornitori e garagisti, con i quali il meccanico di strada necessita di rapporti continui che permettano l'attività. Con i fornitori di pezzi di ricambio, così come gli sfasciacarrozze, è la frequenza con cui si rivolge a loro ad aiutarlo ad ottenere lo *status* di cliente abituale e poter beneficiare di sconti o dei prezzi senza Iva. I fornitori, infatti, hanno la possibilità, dopo aver (in teoria) verificato il possesso del numero d'iscrizione al registro delle imprese di vendere senza applicare l'imposta di valore associato.

²² Si può infatti citare il fatto che Mel spesso lavora per i suoi vicini di casa con cui commenta il quotidiano del quartiere o i piccoli/grandi temi della vita nelle case popolari (incidenti, furti, lavori in corso, costo degli abbonamenti telefonici, pettegolezzi...). Lo stesso può dirsi di Daimou i cui clienti in genere hanno legami di conoscenza con qualcuno che abita nella sua casa occupata, di cui domandano aggiornamenti oppure condividono con lui l'esperienza della vita di un migrante africano in Francia.

Questa appetibile soluzione è riservata ai soli attori formali ma, grazie alla conoscenza e alla complicità dei commercianti, può essere estesa anche ai meccanici di strada per i quali viene applicato ugualmente il “prezzo garage”, come lo indica Mel.

Questa pratica di collaborazione coinvolge diverse figure attive nell’economia informale, come già segnalava Laé (1989) rispetto agli artigiani che lavorano in nero nelle costruzioni, equiparati, grazie ai loro rapporti di conoscenza e fiducia invece che dal numero di matricola, ai professionisti e beneficiando così di un “prezzo speciale”.

La fiducia in questo caso si esprime attraverso la frequenza e l’intensità delle relazioni: il meccanico di strada diviene così un “viso familiare” per rivenditori e sfasciacarrozze, ottenendo la loro fiducia e beneficiando di accordi con loro.

Il meccanico di strada conosce altri attori della riparazione attivi nel luogo dove lavora e spesso con alcuni di essi ha relazioni dovute alla condivisione dello spazio sociale di riferimento (medesimi fornitori, opinioni incrociate di clienti). In alcuni casi si instaura una relazione di fiducia che consente di stabilire rapporti più stabili e forme di collaborazione. In quest’ottica è utile ricordare come esista anche una permeabilità tra le figure dei meccanici di strada e quelle dei garagisti: lavoratori dell’economia informale possono poi varcare come dipendenti le soglie dell’officina o, viceversa, professionisti possono esser costretti a proseguire in strada il proprio lavoro²³. Questa situazione influisce nel rendere possibile relazioni che si intrattengono e si mantengono incuranti della distinzione tra economia formale ed informale che divide i meccanici di strada dai garagisti. Questi ultimi non di rado consigliano i propri clienti di rivolgersi a qualcuno in strada, talvolta fornendo anche indicazioni precise sulla persona da contattare. Viceversa, i meccanici di strada suggeriscono dei propri conoscenti quando orientano i clienti dei veicoli sui quali non riescono ad intervenire. La fiducia che può intercorrere tra meccanici di strada e garagisti può portare anche a forme di collaborazione attiva come il prestito di attrezzi e il permesso dell’uso dello spazio dell’officina. Questo tipo di relazione è particolarmente sensibile, in quanto il garagista assume dei rischi non indifferenti (può infatti essere accusato di lavoro nero in caso di controllo) e può avvenire quando la relazione di conoscenza è stabile e la fiducia consolidata. Il rapporto con i garagisti è quindi delicato in quanto l’asimmetria della relazione è profonda e il meccanico di strada agisce restando tuttavia in condizione subordinata. Ho notato ciò nel rapporto tra Mel e il garagiste José, il caso di collaborazione più articolata da me conosciuta (prestiti d’attrezzi e concessione dello spazio dove lavorare): i due si conoscono da lunga data

²³ Si può citare il caso di Guy, che ha intrapreso entrambi i percorsi (*cfr.* par. 3.3) passando da un garage alla strada per poi ritornare in officina. Così come Daimou, che è stato assunto in un garage di quartiere.

e la fiducia reciproca è corroborata anche da un rapporto personale di conoscenza ed amicizia.

Il meccanico attivo nella strada si trova dunque nella situazione di doversi confrontare con una serie di risorse relazionali e agire attraverso varie iniziative che hanno come obiettivo comune quello di intrattenere il proprio prestigio nel lavoro e farlo apparire come una persona degna di fiducia. Il meccanico si confronta con le risorse che permettono di realizzare le riparazioni affidatagli nelle condizioni della strada seguendo un processo di *bricolage* che si dimostra utile anche nel confronto alle varie iniziative ricorrenti attivate per mantenere le relazioni con clienti e altri soggetti legati alle riparazioni, per i quali è indispensabile riporre della fiducia prima di impegnarsi in accordi con il meccanico. Si può così far riferimento anche ad un *bricolage* relazionale attivato dai meccanici di strada che recuperano ed ottengono risorse per condurre il proprio lavoro grazie alla loro rete di contatti e conoscenze che continuano a tessere, grazie al mantenimento della fiducia e attraverso scambi e favori reciproci. Si tratta di un insieme di risorse che non può mai essere dato per scontato, ma che deve essere di volta in volta attivato per giungere alla realizzazione delle riparazioni.

Conclusioni

Nel corso di questo capitolo ho scelto di indicare il *bricolage* come un concetto fondamentale per comprendere le pratiche lavorative con cui i meccanici di strada si approcciano alle operazioni quotidiane legate alle riparazioni. Il *bricolage*, inteso come ricombinazione di risorse per trovare una o più soluzioni ai problemi che si incontrano, si configura come *modus operandi* particolarmente adatto ad indicare il lavoro del meccanico di strada. A partire dalla competenza in quest'arte di arrangiarsi, il meccanico valorizza la propria capacità artigianale e la sperimentazione creativa per potersi districare tra imprevisti e difficoltà di cui è costellato il proprio quotidiano.

Per riuscire a stabilire dei rapporti con i clienti deve dare prova delle proprie qualità, inserendosi all'interno delle consuetudini dell'economia informale e cercando di trovare degli interstizi in cui agire nel più ampio panorama delle riparazioni che avvengono nei quartieri dove è solito lavorare. La necessità di consolidare la propria posizione lavorativa e il proprio prestigio professionale avviene proprio attraverso l'adozione di un'etica della riparazione, che trasmetta valori di competenza, serietà ed onestà ai propri clienti. Riuscire ad accreditarsi come meccanico di strada "affidabile", sia per le riparazioni, che per svariati servizi alla clientela, costituisce dunque un importante patrimonio per alimentare il proprio circuito di

clienti. Il rapporto con i clienti, ma anche quello con gli altri interlocutori nel terreno della riparazione, deve in ogni caso essere basato sulla fiducia reciproca. La fiducia ha origini relazionali e deve essere salvaguardata da azioni e pratiche che confermino le aspettative di chi si rivolge al meccanico o instaura con lui accordi e favori.

I meccanici di strada, confrontandosi con difficoltà e peculiarità del contesto informale, si mostrano dunque come *bricoleur* in grado di cogliere le occasioni che si presentano loro e, all'occorrenza, di crearne a loro volta.

8.

Conclusioni

Dopo aver messo in luce le pratiche lavorative che compongono il quotidiano del lavoro dei meccanici di strada, intendo ora soffermarmi su alcuni aspetti che ritengo particolarmente salienti.

L'aver rivolto l'attenzione alle pratiche lavorative e aver dunque seguito con attenzione le modalità in cui gli attori si cimentano con la meccanica di strada ha consentito di far emergere il ruolo cruciale del coinvolgimento corporale e manuale del meccanico, così come le sue doti relazionali come fonte necessaria per lo svolgimento del lavoro. Accanto a ciò ho notato la centralità degli accordi e delle negoziazioni come elemento che consente la continuità dell'esercizio di questo lavoro. Grazie a tali forme di accordo è possibile circuire le normative vigenti e, proprio attraverso la pratica, instaurare delle azioni accettate nel contesto sociale del lavoro del meccanico.

Mi soffermerò ora, in particolare, su tre nuclei tematici che sono emersi con forza dal campo e hanno preso corpo attraverso le categorie interpretative proposte per restituire la complessità del lavorare dei meccanici di strada.

In primo luogo voglio dedicare attenzione al tema del *bricolage*, che si è rivelato un concetto efficace per indicare molte delle pratiche messe in atto dai meccanici. Questo concetto risulta stimolante in quanto evidenzia il serrato confronto con le situazioni quotidiane e le difficoltà che conformano, limitano o permettono la realizzazione delle attività lavorative. Prenderò così in considerazione anche la creatività, emersa a partire dal confronto quotidiano con gli imprevisti (*cf.* par. 7.2.): essa si dimostra essere una qualità che si sviluppa a partire dal coinvolgimento delle risorse disponibili, dall'esperienza e dalla padronanza di un'attività. L'elogio e la ricerca della creatività sono oggi un tema ricorrente in numerosi dibattiti; considerare quelle forme di creatività che emergono da un settore marginale nello scenario economico (come quello dell'economia informale e, nello specifico, dei meccanici di strada), sottolineandone la dimensione situata, consente di avere uno sguardo più concreto e, forse, stimolante su tale aspetto. In particolare, è possibile mettere in luce quelle pratiche lavorative che, innovando le precedenti modalità di lavoro o aprendo nuovi orizzonti, sottolineano una creatività ancorata al quotidiano e non appannaggio esclusivo dei

lavori ad alto contenuto di tecnologia o conoscenza.

Il secondo aspetto a cui farò riferimento concerne le relazioni sociali “in azione” nello specifico contesto lavorativo, prendendo così in considerazione il loro ruolo e i nodi che le compongono. In particolare, sottolineerò le forme in cui si manifesta la costruzione sociale della fiducia che diviene un aspetto centrale che permette lo svolgimento e la continuità del lavoro nell’economia informale. Intendo così considerare la dimensione relazionale con cui si confrontano i meccanici nel corso del loro lavoro, facendo riferimento ai contributi teorici di Mauss (1925) e di Simmel (1900) per offrirne una visione articolata. In questa maniera, attraverso una riflessione che faccia attenzione alle forme di scambio e di dono che si evidenziano nelle pratiche dei meccanici, è possibile mettere in luce le cruciali radici sociali che sottendono e consentono la continuità dell’esercizio del lavoro di meccanico di strada.

Infine, dedicherò attenzione alla questione delle negoziazioni come elemento indispensabile per esercitare un lavoro nell’economia informale, messo in atto attraverso accordi espliciti o tacita complicità, così come grazie ad accordi, spesso continuamente aggiornati a seconda delle circostanze. Attraverso l’analisi di tali forme di accordo e di collaborazione, utili per esercitare un lavoro che ha come caratteristica di violare delle norme, è possibile rivolgersi alle modalità di confronto all’illecito e alle regole, seguendo così le tracce dell’analisi Foucaultiana indirizzate all’illegalismo. Si possono così sottolineare alcune forme di reinterpretazione delle norme che emergono dalla pratica corrente dei meccanici di strada.

8.1. Il *bricolage* come pratica creativa di lavoro

La pratica lavorativa dei meccanici può essere descritta attraverso il riferimento a forme di *bricolage*: usare estensivamente gli strumenti meccanici, impiegare oggetti e strumenti non professionali, adattare i pezzi di ricambio. Il *bricolage* si esprime dunque grazie alla conoscenza sensibile e alla capacità di confrontarsi con la materialità delle attività. Lévi-Strauss ha definito il *bricolage* ricorrendo alla comparazione tra *bricoleur* ed ingegnere, esplicitando così la diversità che intercorre tra chi può recuperare senza troppe difficoltà gli strumenti disponibili delineando preventivamente ed accuratamente il proprio progetto e chi, invece, deve adattarsi costantemente all’evoluzione della situazione:

“Le bricoleur est apte à exécuter un grand nombre de tâches diversifiées ; mais, à la différence de l’ingénieur, il ne subordonne pas chacune d’elles à l’obtention de matières

premières et d'outils conçus et procurés à la mesure de son projet: son univers instrumental est clos, et la règle de son jeu est de toujours s'arranger avec les « moyens de bord », c'est-à-dire un ensemble à chaque instant fini d'outils et de matériaux, hétéroclites au surplus, parce que la composition de l'ensemble n'est pas en rapport avec le projet du moment, ni d'ailleurs avec aucun projet particulier, mais est le résultat contingent de toutes les occasions qui se sont présentées (...). L'ensemble des moyens du bricoleur (...) il se définit seulement par son instrumentalité (...).”¹ (Lévi-Strauss, 1962, pag. 31)

L'estratto, lascia emergere due approcci distinti: l'ingegnere segue una traiettoria progettuale che si sviluppa secondo un programma orientato a pianificare ed anticipare le fasi del lavoro, mentre il *bricolage* evolve in maniera processuale, attraverso improvvisazione e reattività. Per riprendere la metafora legata “ai mezzi di bordo” evocata da Lévi-Strauss nell'estratto, si può sostenere che le pratiche di lavoro, adottate seguendo i principi del *bricolage*, vengano svolte “navigando a vista”, senza seguire una rotta tracciata in anticipo e dotata di riferimenti ben precisi. Per proseguire si devono dunque utilizzare, sfruttare e ricombinare al meglio “gli strumenti di bordo”, consapevoli che non sarà possibile recuperare altro all'infuori di ciò che è presente nella stiva. Per approdare al risultato bisogna quindi arrangiarsi con ciò che si ha a disposizione, inventando nuove soluzioni e sfruttando fino in fondo le risorse disponibili. Questa digressione, che prende in prestito termini di origine “marinara”, offre un'immagine evocativa dello spirito con cui si attua il *bricolage*, fatto proprio da chi si impegna nel lavoro attraverso tentativi ripetuti e affidandosi più alle indicazioni dell'esperienza e all'intuito, che rispettando procedure stabilite in precedenza. Ciò avviene poiché il *bricolage*, è associato a mancanze e ostacoli: l'agire non è libero di esprimersi dove e come desidera, ma deve fare i conti con la realtà concreta dove è immerso, a partire da specifiche risorse, vincoli e condizioni materiali. Il termine *bricolage* evoca dunque la capacità di “arrangiarsi”, facendosi bastare ciò che si ha a disposizione, per riuscire nelle proprie attività lavorative. Ciò pone il *bricoleur* in una posizione particolare: ha di fronte a sé un universo di possibilità limitato e limitante ma, proprio per questo, nel confronto con tale ambiente ostico può esprimere le proprie abilità e vedersi riconosciuto come esperto. Per realizzare il lavoro, è infatti necessario imparare a relazionarsi con limiti ed ostacoli e riuscire ad “addomesticarli”. Sennett (2008) identifica in maniera sintetica le modalità di confronto alla resistenza che si

¹ “Il *bricoleur* è capace di eseguire svariati compiti differenziati, ma, a differenza dell'ingegnere, non ne subordina nessuno al possesso delle materie prime e degli attrezzi, concepiti e reperiti espressamente per il suo progetto: il suo universo strumentale è limitato, e per lui la regola del gioco è sempre quella di arrangiarsi con i “mezzi di bordo”, cioè un insieme sempre definito di strumenti e materiali, estranei al surplus, perché la composizione dell'insieme non è in rapporto al progetto del momento, né d'altronde ad alcun progetto particolare, ma è il risultato contingente di tutte le occasioni che si sono presentate (...). L'insieme dei mezzi del *bricoleur* si definisce solamente per la sua strumentalità (...).” (*trad. mia*).

possono incontrare nell'orizzonte lavorativo:

“Le abilità che ci permettono di lavorare proficuamente con la resistenza sono: la capacità di riconfigurare il problema in termini diversi, la capacità di riadattare la propria condotta qualora il problema permanga più a lungo del previsto, la capacità di identificarsi con l'elemento più abbordabile del problema.” (*ivi*, pag. 212)

La “resistenza” si mostra quale momento di perturbazione del corso di un processo lavorativo, un intoppo allo scorrimento “liscio” delle sequenze di una certa attività. Il *bricolage* interviene dunque per cercare di superare resistenze e difficoltà, dimostrando la capacità di adattamento dei soggetti agli imprevisti che hanno luogo nel corso delle attività lavorative, esprimendosi attraverso “un impiego coordinato di competenza mentale e corporale, routine ed improvvisazione, tradizione e creatività”, per riprendere le parole di Strati (2007, pag. 65).

Questa lettura del *bricolage* come capacità di arrangiarsi, a mio giudizio, ha il merito di sottolineare anche un'asimmetria nei rapporti di forza che sono presenti nello scenario del mondo del lavoro. La definizione di Lévi-Strauss, come visto, propone una comparazione tra due figure ben distinte in termini di margini di autonomia e di azione (l'ingegnere e il *bricoleur*). Appare evidente come dietro queste due figure si celi anche un'asimmetria data dalle possibilità materiali, economiche e conoscitive che descrivono l'orizzonte del lavoro. Se la disponibilità di risorse permette all'ingegnere di proiettare la propria visione progettuale al futuro, il *bricoleur* agisce in maniera reattiva e si confronta, rielaborando e negoziando i margini del proprio agire “in situazione”, con una dimensione temporale basata sul presente, ma in perenne mutamento. Come emerge dalla quotidianità dei meccanici, essi devono confrontarsi “giorno dopo giorno” con le condizioni che permettono (ed ostacolano) il lavoro, rendendo molto difficile, se non ingenua, una proiezione su di un futuro del quale non si hanno garanzie.

Le condizioni situate dove matura il lavoro dei meccanici sono continuamente esposte, non solo a rischi ed inconvenienti di natura episodica legati alle riparazioni, ma anche all'incertezza di vedere svanite le condizioni minime che consentono l'esercizio dell'attività. Essi devono dunque dimostrarsi abili al fine di “organizzare l'immediato” durante il lavoro (*cf.* par. 6.4.). Il possibile intervento dell'autorità o un'improvvisa rottura dell'equilibrio mediato da accordi e negoziazioni possono infatti infrangere la tranquillità del luogo dove vengono svolte le riparazioni e far terminare brutalmente l'attività od obbligare a ricominciare, faticosamente, dal principio². Ciò che può supportarli è dunque l'abilità nel

² Come è stato visto nel caso dei meccanici della casa-officina o nel periodo in cui Mel ha dovuto astenersi dal lavorare a causa dei problemi con il custode.

superare i vari ostacoli di cui è costellato il loro quotidiano, rafforzando le proprie reti sociali e sperimentando differenti iniziative.

L'“organizzare l'immediato” si configura inoltre come una caratteristica peculiare delle forme lavorative comunemente dette precarie, non tanto per quanto concerne l'estensione della durata contrattuale, ma per ciò che riguarda l'identificazione nel lavoro e la prospettiva della propria situazione futura, perennemente esposta a modifiche repentine ed incertezze.

A partire da queste riflessioni volte a sottolineare le potenzialità legate alla pratica del *bricolage*, ritengo stimolante considerare anche gli elementi creativi associati al *bricolage*, facendo riferimento al contributo di Baker e Nelson (2005), significativamente intitolato “Creare qualcosa dal niente”. I due autori (*ivi*, pag. 335) sottolineano le modalità in cui possono avvenire delle forme d'innovazione legate all'attività lavorativa:

“Another central theme running through many studies invoking bricolage is the combination and reuse of resources for different applications than those for which they were originally intended or used. (...) The process of combining resources for new purposes sometimes serves as a mechanism driving the discovery of innovations in the form of new “services” from existing resources.”

Questo estratto può riferirsi a quanto visto nel caso dei meccanici di strada, la cui continuità lavorativa è assicurata anche (se non primariamente) dalle loro capacità di inventarsi delle combinazioni di risorse che possano risultare utili e risolvere i frequenti intoppi nelle riparazioni. Quest'abilità si esprime anche sperimentando delle forme di servizio innovativo appetibili ai clienti, come ad esempio (*cfr.* par. 7.4.) il percorso di presa in carico del veicolo per superare una revisione o la consulenza offerta in caso di acquisti dell'usato, trovando così delle “nicchie” (Mozère, 2007) in cui collocarsi.

Il rapporto quotidiano con le difficoltà e gli imprevisti connessi al lavoro lasciano emergere le capacità e l'esperienza dell'attore, ma anche la possibilità per quest'ultimo di riconoscersi come autore e creatore di piccole e grandi intuizioni utili nel lavoro (Lévi-Strauss, 1962). Procedere nel lavoro attraverso un percorso costellato da prove ed errori, consente infatti di padroneggiare i problemi che si incontrano, sviluppando soluzioni e perfezionando le proprie competenze (Carlile, 2002). L'“andare per tentativi” si è rivelato essere una modalità diffusa presso i meccanici di strada, utilizzata per progredire passo dopo passo nelle riparazioni e per trovare così una via efficace per risolvere i problemi legati alle riparazioni (*cfr.* par. 6.4.). Qui si rintraccia anche la dimensione creativa della pratica del *bricolage* coinvolta nei processi lavorativi dei meccanici di strada. Creatività che può essere intesa come capacità di sviluppare soluzioni, praticare alternative e risolvere problemi all'interno delle svariate attività che compongono la quotidianità lavorativa. In tal senso, l'idea di creatività cessa di essere legata

ad un bene o un servizio (indicando così la creatività *del* lavoro), ma emerge nelle modalità attuate per realizzare in maniera diversa e innovativa delle attività lavorative (la creatività *nel* lavoro).

Si tratta di azioni creative che non sono pianificate “a monte” della produzione o prima di intraprendere le operazioni lavorative, ma che si manifestano proprio grazie al confronto concreto con le difficoltà e gli imprevisti che costellano l’attività quotidiana. In questo modo esse sgorgano *in itinere*, manifestandosi il più delle volte senza l’impiego di tecnologie particolarmente avanzate o complesse ma, al contrario, traendo le proprie qualità dalle risorse limitate a disposizione per escogitare innovazioni e metterle in pratica.

Questa creatività, che si può indicare come “quotidiana” o “ordinaria” (Gauntlett, 2011)³, è parte integrante del processo e della pratica lavorativa. Si tratta per lo più d’iniziativa puntuali e tentativi, magari solo abbozzati, ma il cui potenziale è percepito dall’autore nel corso dell’agire stesso e la cui concretezza viene sperimentata durante l’azione: ad esempio riuscire a riparare un paraurti spezzato ricorrendo all’impiego di una pinza a rivetti da falegname, anziché essere costretti ad acquistare il ricambio nuovo. Oppure l’idea di ricorrere a diversi teli di carta trasparente da cucina per proteggere un faro rotto, non facendo così notare immediatamente l’anomalia (*cfr.* par. 7.1.).

È in quest’ottica che l’osservazione ravvicinata delle pratiche lavorative dei meccanici di strada risulta stimolante: i meccanici non mirano a realizzare l’invenzione di qualcosa di completamente nuovo, né aspirano in ogni momento a scovare una via radicalmente diversa per compiere un’operazione ricorrente. Ciò a cui tendono, è escogitare un’idea che si mostri efficace per risolvere un intoppo o scorgere in un attrezzo delle *affordance* (Gibson, 1979) “nascoste” che riescano a facilitare un’operazione. Il *bricolage* si mostra dunque come un concetto utile per qualificare una pratica lavorativa tipica dell’economia informale e rendere conto delle forme di creatività richieste da lavori che coinvolgono materiali, strumenti, esperienze e relazioni che non possono mai dirsi definitivamente stabili e stabilizzate.

Attraverso l’esercizio di queste pratiche, gli attori possono dunque rivelarsi capaci di rovesciare, seppur in maniera effimera ed occasionale, un rapporto in cui essi occupano una posizione svantaggiata e vincolata dalle circostanze dettate dal lavorare nell’economia informale. Questa capacità creativa consente di sostenere la continuità temporale dell’attività,

³ “We don’t only say that something is ‘creative’ when it has been recognised with a Nobel prize, nor do we limit the label to the kind of thing that each of us only does once or twice in a lifetime. Because we are inventive human beings, creativity is something we do rather a lot, and understood in this broad sense it includes everyday ideas we have about how to do things, many of the things we write and produce, acts of management or self-presentation, and even, of course, witty or insightful speech.” (Gauntlett, 2011, pag. 9).

grazie alla pratica di azioni che, nonostante l'estrema incertezza e la mancanza di strutture e strumenti della meccanica di strada, sappiano offrire ugualmente una pluralità di servizi alla clientela.

Il riconoscimento delle potenzialità creative che si esprimono nelle attività dell'economia informale non è certo nuovo, anzi, ha vissuto più di qualche celebrazione da parte di osservatori autorevoli (Harrison, 1979; Lachaud e Penouil, 1985). Molte iniziative creative, presenti nelle attività informali e che si manifestano a partire dal serrato confronto con le difficoltà e attraverso il *bricolage*, si mostrano tuttavia in maniera differente rispetto ad una creatività semplicemente associata allo sviluppo produttivo peculiare del capitalismo avanzato (Latouche, 1989). L'analisi di Latouche si sofferma sulle potenzialità espresse dalle attività dell'economia informale (concentrandosi sui cosiddetti Paesi in via di sviluppo) in cui, grazie al recupero, all'assemblaggio e all'arrangiamento delle risorse disponibili, si offrono possibilità d'accesso a servizi e si consente una circolazione di beni che altrimenti sarebbero difficili da ottenere per una parte considerevole di popolazione. Viene così sottolineato come tali attività siano profondamente ingegnose e creative, poiché si confrontano con parte delle risorse e tecnologie proprie dell'economia formale, per arrangerle e recuperarle a beneficio di una circolazione in circuiti informali. Esse si mostrano profondamente imbricate al contesto sociale dei terreni in cui vengono praticate, senza seguire esclusivamente le logiche di mercato (Latouche, 1993, pag. 133).

Queste suggestioni, sebbene non certo immuni da critiche e dal rischio di esaltare l'economia informale, che è, e permane, un luogo dove sfruttamento e disuguaglianza sono ugualmente presenti, hanno il merito di offrire una concezione stimolante della creatività, in quanto si dimostra nelle abilità, proprie dei *bricoleur*, di trovare soluzioni e consentire una circolazione di beni e servizi anche in contesti di scarsità di risorse.

Questa visione della creatività intesa come qualità che si manifesta grazie all'inventiva nel confronto con le difficoltà, consente di considerarla come una risorsa disponibile per chi (come gli attori presenti nell'economia informale) si trova in una posizione marginale e di fragilità sul mercato del lavoro, generalmente privo di capacità di pianificazione e di notevoli disponibilità tecnologiche e strumentali.

Le pratiche di *bricolage* costituiscono dunque l'espressione di un agire creativo capace di confrontarsi in maniera proficua con la realtà incerta in cui l'attore è immerso, consentendo di realizzare i processi lavorativi e superare le difficoltà. Il *bricolage* si evidenzia dunque a partire dalle pratiche lavorative che coinvolgono nel loro agire strumenti ed artefatti, oltre ad alimentarsi grazie alle risorse date da collaborazioni e relazioni.

8.2. Relazioni sociali e forme di scambio

L'elemento relazionale alla base delle pratiche lavorative dei meccanici di strada è emerso con forza dalla ricerca sul campo. Le interazioni e le relazioni sociali si sono mostrate fondamentali per comprendere le modalità di organizzazione lavorativa dei meccanici, i quali fanno spesso affidamento sui loro contatti e sulle reti sociali di conoscenza e scambio reciproco di favori per la realizzazione delle riparazioni.

Lo spazio delle relazioni è intricato e fitto, legando tra loro figure diverse, facenti riferimento a mondi sociali distinti tra loro. Costoro (meccanici di strada, fornitori di pezzi, garagisti, grossisti, sfasciacarrozze), fanno in qualche modo parte della medesima costellazione di comunità di pratiche (Wenger, 1998) ed hanno familiarità con l'articolato mondo della riparazione, con il suo reticolo di figure professionali e con le abitudini che regolano il lavoro in strada. Le forme di conoscenza e di collaborazione sono diffuse e l'aver concentrato la ricerca in uno spazio delimitato ha consentito di saggiarne la capillarità. Si tratta di legami forti di collaborazione continuativa e solida, come gli accordi di Mel con il gestore del controllo tecnico o con il gerente del garage Renault (*cf.* par. 6.4.). Tuttavia, anche la trama delle conoscenze occasionali è ugualmente consistente, ad esempio i meccanici di strada che agiscono nei medesimi quartieri, anche se non si conoscono personalmente, sanno spesso riconoscersi: hanno notizia dei luoghi dove ognuno è solito lavorare e s'incontrano talvolta dal venditore di ricambi. Essi hanno inoltre necessità di mantenere rapporti con altri professionisti del settore, sia per questioni più concrete legate ad attrezzi o strumenti, sia per lo scambio di favori e, talvolta, anche di clienti: in diverse occasioni i meccanici indirizzano i clienti verso altri riparatori, a seconda delle amicizie o della professionalità richiesta (*cf.* par. 7.1.). Tale rapporto con altri meccanici è trasversale alla dicotomia tra economia formale ed informale: sono stato infatti stupito nel vedere un meccanico di strada rivolgersi ad un garagista per chiedere in prestito degli attrezzi oppure per svolgere in un angolo dell'atelier una riparazione particolarmente gravosa da realizzare in strada. Oltre a queste collaborazioni, appannaggio soprattutto di Mel (il meccanico con maggiore esperienza tra quelli che ho conosciuto), ci sono anche le relazioni più effimere basate sul passaparola. Queste interazioni risultano essere un patrimonio che consente ai meccanici di strada di disporre di contatti, risorse e punti di riferimento nel loro quotidiano confronto con gli "aggiustamenti" (non solo di tipo tecnico) che debbono in continuazione escogitare per proseguire nel lavoro.

I clienti sono l'altra figura essenziale che compone lo scenario legato al servizio di meccanica svolto in strada. I rapporti con i clienti sono profondamente eterogenei: vi sono quelli fissi, con i quali i rapporti sono consolidati e che spesso hanno basi anche esterne alla relazione di servizio (amicizia, parentela, vicinato) ed altri più occasionali, che tipicamente avvengono grazie al passaparola o alla "mediazione" di un conoscente comune. Essi devono essere mantenuti e rafforzati attraverso la dimostrazione di un servizio efficiente ed economico. Inoltre il meccanico deve dare prova di responsabilità, perizia e puntualità. La relazione di servizio svolta in strada e che coinvolge un bene prezioso e simbolicamente "intimo" come l'auto⁴, necessita di fiducia, empatia e confidenza tra cliente e meccanico. La conoscenza diretta ha un ruolo importante: Didier (per citare un esempio) trova assurdo portare il suo furgone in una concessionaria dove non può accedere all'atelier di riparazione perché, ha affermato, "là non vedi neanche in faccia chi ci metterà le mani".

Un'ulteriore figura (collettiva, questa volta) con la quale il meccanico di strada ha ricorrenti relazioni è quella di coloro che abitano vicino al luogo dove avvengono le riparazioni. Si tratta di un insieme di attori che sono al corrente dell'attività lavorativa del meccanico, per via della prossimità spaziale e sociale. La presenza di un meccanico al lavoro è facilmente identificabile, poiché produce rumori talvolta forti e riconoscibili, oltre ad avere un evidente impatto sull'ambiente circostante (*cfr.* par. 5.1.2.). Per questi motivi, il meccanico di strada deve porre attenzione nell'evitare tensioni con queste figure e tendere piuttosto ad essere accondiscendente per ingraziarsele.

Il collante che alimenta questo articolato insieme di reti sociali è anch'esso di natura relazionale: è infatti la fiducia a guidare e mantenere i contatti con gli altri attori protagonisti delle riparazioni meccaniche. La fiducia nel contesto informale della strada affianca, e alle volte sostituisce, la mera applicazione della razionalità economica, che è ben lungi dall'essere il solo parametro seguito dai meccanici per svolgere le proprie attività. Alla base della fiducia vi è il riconoscimento delle qualità, personali e professionali del lavoratore, attribuito da parte degli altri significativi (Mead, 1934; Tajfel, 1974). Se per il meccanico di strada è cruciale qualificarsi come persona degna di fiducia, *in primis* gli occhi dei clienti, questa stessa fiducia deve poi essere mantenuta e dimostrata attraverso una serie di pratiche. Sulla strada, infatti, non esistono diritti dei consumatori e si può dubitare della liceità e correttezza di qualunque iniziativa: l'auto potrebbe risultare danneggiata e una riparazione potrebbe non garantire la

⁴ Alcuni clienti chiamano la propria auto "la mia piccola", termine vezzeggiativo che ne testimonia l'attaccamento se non anche la gelosia verso chi si avvicina ad un bene considerato prezioso. Alle volte, addirittura, le vetture vengono battezzate con nome di donna a testimoniare la loro importanza affettiva (e, forse, anche la riproduzione di valori maschilisti legati al possesso).

piena sicurezza. Per questo motivo, i meccanici attivano una serie di pratiche volte a ridurre l'incertezza (in particolare nei confronti dei clienti, facendoli presenziare o esibendo le confezioni dei ricambi, *cf.* par. 7.5.). Inoltre il prezzo è pattuito preventivamente in modo da ridurre le preoccupazioni rispetto alle frodi. Il meccanico deve premurarsi di essere considerato affidabile, rendendosi facilmente reperibile e rispondendo alle sollecitazioni, mantenendo la parola e dimostrandosi puntuale. Questi accorgimenti per far maturare ed incrementare la fiducia reciproca sono indispensabili in un contesto quale quello dell'economia informale dove gli scambi sono pienamente imbricati dal ruolo delle relazioni di conoscenza e prossimità.

Intendo ora approfondire alcuni aspetti relativi alla dimensione relazionale del lavoro dei meccanici di strada rivolgendomi, seguendo un approccio interazionista, ai peculiari rapporti di scambio che s'intessono quotidianamente tra gli attori sociali coinvolti in tale contesto. La riparazione di un veicolo in cambio di denaro può essere infatti letta non solamente come una prestazione economica e un servizio professionale, ma anche attraverso la lente dello scambio, considerando in particolare la dimensione relazionale, sociale e culturale in cui avviene. Questa prospettiva può così confrontarsi con le teorie di Marcel Mauss e Georg Simmel che, in maniera distinta, si sono occupati delle forme di scambio tra attori sociali, mettendo in evidenza proprio il ruolo delle relazioni e l'importanza della durata e stabilità di questi rapporti. Nonostante la distinzione dell'oggetto principale del loro interesse legato alle forme di scambio: il dono per Mauss (1925) e la moneta per Simmel (1900), è possibile rintracciare un interesse comune per la dimensione relazionale sottesa allo scambio, che lo connota in maniera più articolata che non la semplice transazione economica. Per questo motivo, mettere in relazione le pratiche quotidiane dei meccanici di strada con alcune concettualizzazioni teoriche, anche apparentemente distanti dalla realtà concreta dove è avvenuta la ricerca, consente di tracciare delle riflessioni sul ruolo imprescindibile della componente sociale come agente che favorisce e rende continuativi gli scambi alla base di attività peculiari dell'economia informale, realizzate proprio grazie al loro portato di rapporti personali, circuito di relazioni, sentimenti di attaccamento e simpatie reciproche.

Attraverso lo scambio, intendendo così la sua dimensione economica relativa al denaro, ma soprattutto il ruolo imprescindibile dell'aspetto sociale (come la creazione di legami o il riconoscimento), il meccanico può trarre un beneficio dal proprio impegno, ricevendo una retribuzione, oltre a beni materiali e morali a gratificarlo. Con il termine di scambio si indica la natura della prestazione lavorativa del meccanico con il cliente, in quanto ci si trova di fronte ad una relazione che, come si è visto, non si esaurisce nel solo pagamento in denaro.

Riprendendo i termini Maussiani rivolti allo scambio e al dono, dotati di una loro irriducibile componente di reciprocità anche differita nel tempo, è possibile dunque ritrovare numerose analogie con le pratiche attivate dai meccanici di strada. Esse infatti non sono solo radicate in un'ottica figlia della razionalità economica, ma sono anche ancorate a quella logica relazionale del dono, che è stata descritta ed analizzata da Mauss attraverso l'esempio del *kula*⁵ (Mauss, 1925).

È così possibile inscrivere in un'ottica di scambio non esclusivamente basata sulla contropartita monetaria, ma che coinvolge pienamente la dimensione relazionale, quell'insieme di accorgimenti messi in atto dal meccanico nel suo quotidiano lavorativo: ad esempio l'offrire prezzi particolarmente vantaggiosi per i vicini di casa in modo da ricompensare la loro tolleranza (*cf.* par. 5.1.2.), oppure il far valere prioritariamente delle motivazioni relazionali (rapporti d'amicizia, volontà d'instaurare una connessione con un potenziale "cliente abituale") rispetto a quelle monetarie. Tale dimensione relazionale tra meccanico e cliente si presenta in maniera articolata e profonda, ad esempio nelle varie prestazioni di servizio realizzate senza contropartita economica immediata (come i servizi di "consulenza" o le piccole riparazioni) che hanno il fine di costruire le basi per una relazione più stabile e che darà i suoi frutti (anche economici) solo nel tempo e attraverso un ulteriore ricorso ai servizi del meccanico. Le "promozioni di benvenuto" a cui si è fatto riferimento (*cf.* par. 5.4.), possono essere così incluse all'interno di un'ottica di dono Maussiano: viene offerto gratuitamente un servizio a beneficio del cliente che, accettandolo, si sentirà in dovere di ritornare dal meccanico per ricambiare tale cortesia rivolgendosi ai suoi servizi e, potenzialmente, dando così avvio a una serie di scambi retribuiti. Tale dinamica si mostra dunque simile alle situazioni osservate da Mauss nel caso delle offerte e i doni che precedevano gli scambi tra tribù e che avevano proprio l'obiettivo di favorire lo sviluppo delle relazioni commerciali potenzialmente durevoli e articolate (Mauss, 1925).

Queste consuetudini nelle pratiche del meccanico di strada, presentano analogie anche agli accordi pre-contrattuali imbricati alle relazioni che precedevano e costituivano i presupposti per gli scambi di risorse tra popolazioni differenti considerate nell'opera comparativa di Mauss. La dimensione sociale dello scambio si esplicita appunto nel coinvolgimento di un universo relazionale molto più ampio rispetto al semplice trasferimento di proprietà di beni da un attore ad un altro. Perché ciò avvenga servono forme di contatto e condivisione delle consuetudini di reciprocità, così come si tratta di sviluppare legami che non siano anonimi né

⁵ Si tratta di un termine nativo (Weber, 2007) che indica un ciclo di scambi di grande ampiezza e di lunga durata osservati nelle isole Trobriand (Malinowski, 1922).

effimeri ma che, una volta costituiti, abbiano la possibilità di durare nel tempo. Mauss sintetizza la questione in maniera analitica:

“Dans les économies et dans les droits qui ont précédé les nôtres, on ne constate pour ainsi dire jamais de simples échanges de biens, de richesses et de produits au cours d’un marché passé entre les individus. D’abord, ce ne sont pas des individus, ce sont des collectivités qui s’obligent mutuellement, échangent et contractent les personnes présentes au contrat sont des personnes morales clans, tribus, familles, qui s’affrontent et s’opposent soit en groupes se faisant face sur le terrain même, soit par l’intermédiaire de leurs chefs, soit de ces deux façons à la fois. De plus, ce qu’ils échangent, ce n’est pas exclusivement des biens et des richesses, des meubles et des immeubles, des choses utiles économiquement. Ce sont avant tout des politesses, des festins, des rites, des services militaires, des femmes, des enfants, des danses, des fêtes, des foires dont le marché n’est qu’un des moments et où la circulation des richesses n’est qu’un des termes d’un contrat beaucoup plus général et beaucoup plus permanent. Enfin, ces prestations et contre-prestations s’engagent sous une forme plutôt volontaire, par des présents, des cadeaux, bien qu’elles soient au fond rigoureusement obligatoires, à peine de guerre privée ou publique.”⁶ (Mauss, 2007, pp. 70-71)

L’estratto di Mauss evidenzia alcune caratteristiche centrali dello scambio che segue regole tuttora presenti (e vigenti) in alcuni ambiti socio-lavorativi attivi nelle società contemporanee. In particolare, lo scambio che segue queste logiche non coinvolge esclusivamente gli individui ma è profondamente inserito nel tessuto sociale dei gruppi a cui appartengono gli attori; non viene scambiato solo un bene avente un valore, ma sono avviate una serie di garanzie morali e relazionali di reciprocità (ma anche di timore, di sottomissione o di magnanimità) che non si esauriscono nello scambio immediato, ma si sedimentano e hanno una durata temporale. Attraverso lo scambio, infatti, non avviene solo un trasferimento dell’uso esclusivo di un bene, ma anche una condivisione sociale e culturale che coinvolge il patrimonio emozionale e affettivo dei gruppi di appartenenza.

Rivolgendosi ai meccanismi di strada è possibile trovare delle tracce di questi scambi soffermandosi sull’importanza e sul ruolo dei gruppi sociali più vicini al meccanico (vicini, conoscenti, amici). Il meccanico intesse infatti relazioni durature con questi gruppi che

⁶ “Nelle economie e nelle forme di diritto che hanno preceduto le nostre, non osserviamo mai per così dire dei semplici scambi di beni, di ricchezze e di prodotti attraverso un mercato svoltosi tra individui. Per prima cosa, non sono gli individui, sono delle collettività che si obbligano reciprocamente, scambiano e contrattano; le persone presenti al contratto sono delle persone morali: clan, tribù, famiglie, che si affrontano e si oppongono sia in gruppi che si confrontano sullo stesso terreno, sia attraverso l’intermediazione dei loro capi, sia nei due modi insieme. In più ciò che scambiano, non sono esclusivamente dei beni e delle ricchezze, dei mobili e degli immobili, delle cose utili economicamente. Prima di tutto sono delle gentilezze, dei banchetti, dei riti, dei favori militari, delle donne, dei bambini, delle danze, delle feste, delle fiere nelle quali il mercato non è altro che un momento e dove la circolazione delle ricchezze non è che uno dei termini di un contratto molto più generale e molto più durevole. Infine, queste prestazioni e controprestazioni vengono coinvolte attraverso una forma piuttosto volontaria, con dei doni, dei regali, anche se questi sono in fondo rigorosamente obbligatori, pena la guerra privata o pubblica” (*trad. mia*).

consentono la continuità nell'attività (attraverso la loro accettazione del meccanico e la frequenza del ricorso ai suoi servizi). Tale rapporto implica tuttavia una serie di contropartite non puramente economiche: il meccanico prima ancora di dimostrare le proprie qualità professionali con i veicoli, deve dotarsi di competenze relazionali per farsi accettare da coloro che condividono, magari involontariamente, il suo spazio lavorativo dimostrando disponibilità (a rispondere alle sollecitazioni), attenzione (a limitare eventuali disagi) ed empatia. Questi rapporti si diffondono più largamente all'interno dei gruppi, attraverso il passaparola o la circolazione di opinioni su doti o difetti del meccanico, oltrepassando e trascendendo così la conoscenza diretta.

L'attaccamento che i vari attori possono maturare verso gli oggetti al centro degli scambi è anch'esso un tema Maussiano, le cui tracce possono essere ritrovate nelle pratiche alla base del rapporto tra meccanici e clienti. L'attenzione rivolta al veicolo "incarna" infatti il vincolo della loro relazione: l'auto viene in molti casi "seguita" attraverso le fasi di riparazione, di manutenzione o di aggiornamento amministrativo (le revisioni e i controlli tecnici) e questa scansione temporale contribuisce a costruire la relazione tra meccanico e cliente, alimentandosi anche dal valore affettivo spesso attribuito ai veicoli. Quest'ultimo rafforza l'attaccamento all'oggetto che, lungi dall'essere neutro, porta con sé le tracce del suo possessore e di chi l'ha modificato e maneggiato. Il meccanico, attraverso la continuità d'intervento sul medesimo veicolo, matura una competenza esperta dei suoi problemi e della sua "storia" (*cf. supra*, 8.1.). Può così considerare l'efficacia (o meno) delle proprie precedenti iniziative, valutare delle migliorie o rinunciare ad ulteriori interventi per mancanza di garanzie, ma riconosce nell'oggetto le tracce della propria opera e ne può essere legato. Mauss ha mostrato come questi legami fossero particolarmente profondi nelle società da lui analizzate, al punto che si attivavano rituali per sancire la separazione del proprietario dai propri beni ceduti⁷. Analogamente alla considerazione rivolta ai beni scambiati nei *kula* e alla loro qualità di conservare parte dell'anima del precedente possessore rimasta in qualche modo "attaccata" agli oggetti, così le riparazioni sui veicoli coinvolgono un bene che non è scevro di legami con l'universo sociale a cui appartiene.

Il veicolo possiede così un valore affettivo: sia per il proprietario, sia per il meccanico autore di interventi che, insediatesi nell'oggetto, lo rendendo di fatto (sebbene parzialmente),

⁷ I gesti rituali nella consegna del bestiame manifestano infatti la volontà di recidere i legami soggettivi profondi: tra questi si può ricordare il gesto di colpire ogni maiale con il palmo della mano prima di affidarlo al nuovo proprietario (nelle isole Banks in Melanesia), oppure le manate sulla groppa ai capi di bestiame ceduti durante le fiere francesi (Mauss, 1925, *in part.* nota 3, pag. 191[ed. 2007]).

opera sua. Quest'attaccamento del lavoratore agli oggetti materiali, influenzati dal frutto del proprio lavoro contribuisce a creare un rapporto più profondo e intimo che non si esaurisce solamente con la contropartita di una retribuzione. Tale profondità emotiva è espressa in maniera efficace nel testo di Primo Levi, *La chiave a stella* (1978), che raccoglie le narrazioni di un montatore piemontese alle prese con installazioni meccaniche. Durante una di queste, il protagonista racconta dei sentimenti provati alla vista di una gru da lui montata che, al collaudo, mostrava gravi problemi strutturali:

“Sa non è per il padrone. A me del padrone non me ne fa mica tanto, basta che mi paghi quello ch'è giusto, e che coi montaggi mi lasci fare alla mia maniera. No è per via del lavoro: mettere su una macchina come quella, lavorarci dietro con le mani e con la testa per dei giorni, vederla crescere così, alta e dritta, forte e sottile come un albero, e che poi non cammini, è una pena: è come una donna incinta che le nasca un figlio storto o deficiente, non so se rendo l'idea.” (Levi, 1978, pag. 145)

Attraverso la schietta parlata del montatore si comprende la sua angoscia nel vedere il risultato (anche) del proprio lavoro non funzionare ed essere dunque inservibile. In questo caso si arriva ad umanizzare il frutto del proprio impegno, considerandolo una “creatura” oltre che un'opera. Si tratta di un pensiero che non è figlio della razionalità economica, ma di un'affezione soggettiva ed emozionale nei confronti del frutto del proprio lavoro. Tale attaccamento viene ricordato nello stesso testo quando il montatore afferma che non disdegna di “andare a trovare” le costruzioni a cui ha partecipato, riservando particolare attenzione al pilone dell'alta tensione installato all'inizio della sua carriera (Levi, 1978). Questo gesto segnala il coinvolgimento interiore del lavoratore e come consideri una parte di sé ancora presente nelle opere realizzate. Quest'attaccamento si ritrova anche nell'operato dei meccanici di strada quando “seguono” i veicoli dei loro clienti abituali: spesso chiedono se va tutto bene in caso d'incroci casuali in quartiere, oppure, una volta incaricati di una riparazione, ricordano le precedenti e si assicurano della “tenuta” delle parti già interessate da problemi.

Attraverso lo scambio si crea un tessuto di legami che avvolge i vari attori, sociali e materiali, coinvolti nella relazione. Se da un lato si è messo in luce come gli stessi beni coinvolti nello scambio possano contenere e finanche esprimere alcune caratteristiche proprie dei possessori o di coloro che hanno agito su di loro (Gibson, 1979; Latour, 1994; Knorr-Cetina, 1997), dall'altro, tale scambio avviene all'interno di una scena sociale allargata nella quale gli attori sono immersi. Le relazioni d'interdipendenza sottolineano l'importanza del tessuto sociale nel quale gli attori sono iscritti: la densità dei legami, la forza che questi hanno e la loro stabilità influenzano profondamente le potenzialità di azione dei meccanici.

Nel caso di Mel lo si può notare a partire dal patrimonio relazionale dei contatti con i propri vicini di casa, custodi della riservatezza necessaria per svolgere l'attività e beneficiari di particolari condizioni relative alla riparazione dei veicoli o nel ricevere consulenze. Analogamente, Camara si è notevolmente preoccupato per il proprio lavoro quando le conseguenze del suo tentativo di truffa sono arrivate a lambire il suo terreno relazionale d'adozione (quello del *foyer*, *cfr.* par. 7.5.). Quest'episodio conferma l'importanza dei legami con i propri clienti, ma mette anche in luce l'iscrizione culturale all'interno di una comunità di riferimento che va per quanto possibile preservata e difesa da perturbazioni. Camara, infatti, non si è fatto scrupoli nel comportarsi in maniera fraudolenta con un estraneo, ma quando sono emerse pressioni che hanno coinvolto i suoi clienti abituali ("facendo casino nel *foyer*", come riportava Didier), ha mutato atteggiamento attivandosi per restituire il maltolto e cercare di "salvare la faccia" davanti ai suoi conoscenti (Goffman, 1959).

I rapporti con i clienti si intrattengono dunque seguendo logiche non puramente legate alla razionalità economica, ma cercando di stabilizzare una relazione di fiducia e conoscenza, per rendere meno gravoso ed incerto il lavoro quotidiano.

La visione che si è qui messa in luce, facendo emergere un considerevole ruolo di interrelazione tra cliente e lavoratore, così come l'iscrizione del meccanico all'interno di un contesto territoriale e sociale tutt'altro che indifferente alla sua attività, consente di considerare da un punto di vista critico alcune interpretazioni di Simmel legate agli scambi monetari, per come essi sono stati analizzati nella *Filosofia del Denaro* (Simmel, 1900). Simmel, infatti, considera il denaro come il vettore dell'oggettivazione del rapporto di scambio: si tratta di un prodotto culturale che acquista la forza di un simbolo in grado di trasformare il valore qualitativo dei beni in un valore quantitativo, oggettivandolo secondo un valore preciso che consente e fluidifica lo scambio (Simmel, 1900; Jedlowski, 1995). Secondo Simmel, lo scambio in denaro, soprattutto all'interno di un contesto (acerbamente) metropolitano nel quale ha maturato la sua analisi (Simmel, 1903), favorisce sia l'individualismo che una forma di libertà negli scambi economici. Nella sua visione, lo scambio attraverso il denaro è infatti conseguenza di una traslazione oggettivante del valore del bene e/o servizio scambiato, consentendo la realizzazione del trasferimento monetario in cambio del prodotto o servizio desiderato. Attraverso questa quantificazione accurata del valore, grazie al *medium* del denaro, la relazione tra attori si rivela più effimera, limitando i rapporti diretti e personali tra chi cede e chi acquista. Il denaro diventa un veicolo che consente la banalizzazione e la generalizzazione delle relazioni tra venditori e acquirenti. Per Simmel, il denaro ha anche la proprietà di rendere il soggetto più individualizzato e meno

dipendente da gruppi sociali che, secondo la sua visione, ne limitano di fatto la libertà (*ivi*). Il denaro diviene così un agente che favorisce anche la libertà individuale poiché, al contrario dei legami basati su vincoli personali, ad esempio quelli feudali, l'attore è libero di scegliersi l'attività che preferisce per restituire un debito o per accumulare il denaro necessario alle proprie urgenze (Blumenberg, 1976).

La visione qui sommariamente riassunta, mette in luce una concezione del denaro come agente in grado di trasferire su di sé l'intera contropartita di valore posseduto dal bene scambiato e permettere così uno scambio più semplice e anonimo (Poggi, 1995). Attraverso il denaro viene, seguendo questa prospettiva, limitata al massimo la componente sociale legata allo scambio: quella relazione sociale, intima e diretta che lega cliente e acquirente. Questa visione viene confermata da Simmel (1903) all'interno del suo testo dedicato alla metropoli e alla vita dello spirito:

“La metropoli moderna, al contrario, vive quasi esclusivamente della produzione per il mercato, cioè per clienti totalmente sconosciuti, che non entrano mai nel raggio visuale del vero produttore. Questa fa sì che l'interesse di entrambe le parti diventi di una spietata oggettività; il loro egoismo economico, basato sul calcolo intellettuale, non deve temere nessuna distrazione che provenga dall'imponderabilità delle relazioni personali. E questo è evidentemente in una corrispondenza così stretta con l'economia monetaria che domina nelle metropoli - eliminandovi ogni resto di produzione per l'autoconsumo e di scambio immediato di merci, e riducendo sempre di più il contatto diretto col cliente (...).”
(Simmel, 1996, pag. 39)

L'immagine della funzione del denaro che qui viene esplicitata richiama da vicino la forza della razionalità e, come viene segnalato, dell'oggettività come metro che costituisce il cuore dello scambio. I legami sociali imbricati tra gli attori coinvolti e i beni al centro della loro attenzione vengono subordinati, se non cancellati, dallo scambio di denaro come operazione risolutrice.

Questa visione dello scambio che, agli occhi di Simmel, sembra prendere ineluttabilmente piede nel contesto metropolitano, non viene però confermata dalle pratiche quotidiane dei meccanici di strada. Essi, come visto precedentemente, si allontanano infatti da una pura monetizzazione delle proprie prestazioni per prendere in considerazione anche numerose forme di scambio sociale basato sulle relazioni, sull'affetto o sul dono, attraverso le quali possono costituire una continuità al proprio lavoro.

Oltre all'irriducibilità della componente sociale dello scambio e dal suo tessuto di relazioni che rende possibile le attività di meccanica di strada, tale situazione illustra anche un ambito in cui è possibile trovare tracce di quell'autoconsumo che, secondo la visione Simmeliana del denaro come forza oggettivizzante, avrebbero dovuto scomparire dallo scenario

metropolitano. Le modalità nelle quali si esercitano le relazioni di scambio tra meccanici e clienti sono infatti più orientate ad una dimensione di prolungamento della vita dei veicoli e di un “rattoppo” continuo dei problemi per mantenere utilizzabile il mezzo, che essere guidate da una logica di massimizzazione del consumo, attraverso l’acquisto di nuovi modelli o di componenti. I luoghi dove avviene la meccanica di strada sono immersi in una realtà sociale specifica nella quale esistono densi legami relazionali e un fitto scambio di favori. Qui le relazioni di conoscenza, favore, debito o riconoscenza che si accompagnano allo scambio, spesso non esaustivamente compiuto in termini monetari, tracciano uno scenario molto più prossimo al mercato di autoconsumo comunitario che al mercato basato sulle relazioni anonime descritto da Simmel. Questa forma di autoconsumo è diffusa nelle realtà territoriali attraversate dall’economia informale al punto che, secondo alcuni autori (Laé e Murad, 1985; Favreau, 2004; O. Castel, 2006; Hainard e Ischer, 2007), costituisce una forma specifica di consumo e di economia cosiddetta popolare.

Nel terreno della ricerca è possibile trovare tracce analoghe all’autoconsumo nella tendenza a rivolgersi ai servizi del meccanico di strada per limitare, per quanto possibile, il ricorso alle modalità “formali” del mercato della riparazione (presso i garage ufficiali o nell’acquisto di nuovi veicoli). La scelta di riparare “in strada” un veicolo e prediligere le riparazioni arrangiate o il recupero di pezzi di ricambio dagli sfasciacarrozze si mostra dunque in opposizione a quella logica di consumo e sostituzione molto accentuata che caratterizza l’azione dei garagisti (come nelle parole di Didier quando afferma diffidare delle officine perché cambiano troppi pezzi, *cfr.* par. 5.2.). In un ulteriore passaggio Simmel propone dunque una polarità tra l’individuo che nello spazio metropolitano agisce determinato dal denaro e quello che è invece ancora legato alle forme di scambio imbricato dalle relazioni interpersonali:

“Il denaro infatti ha a che fare solo con ciò che è comune ad ogni cosa, il valore di scambio, che riduce tutte le qualità e le specificità al livello di domande che riguardano solo la quantità. Tutte le relazioni affettive tra le persone si basano sulla loro individualità, mentre quelle intellettuali operano con gli uomini come se fossero dei numeri, come se fossero elementi di per sé indifferenti, che interessano solo per il loro rendimento oggettivamente calcolabile. E in questo modo che l’abitante della metropoli si rapporta con i suoi fornitori o con i suoi clienti, con i suoi servi e spesso anche con le persone che appartengono al suo ambiente sociale e con cui deve intrattenere qualche relazione, mentre in una cerchia più stretta l’inevitabile conoscenza delle individualità produce una altrettanto inevitabile colorazione affettiva del comportamento, che va al di là del mero inquadramento oggettivo della relazione in termini di prestazione e controprestazione.” (Simmel, 1996, pag. 38)

Il mondo sociale dei meccanici di strada sembra condividere molte caratteristiche attribuite

agli individui collocati nello scenario descritto nelle ultime righe dell'estratto. Una realtà dove le relazioni "colorano" attraverso gli affetti le modalità in cui avviene uno scambio, caricandolo così di aspetti extramonetari e propriamente sociali, culturali ed emotivi. Simmel critica questa realtà per i limiti che impone alla libertà individuale di ciascuno, fortemente soggetto alle regole e consuetudini del gruppo sociale d'appartenenza che spingono a conformare i propri desideri e incitano all'omologazione (Simmel, 1900).

Tale visione di Simmel presenta tuttavia degli elementi che possono essere ritrovati anche nelle pratiche quotidiane dei meccanici di strada. Se la questione del radicamento sociale e del coinvolgimento di valori extramonetari all'interno degli scambi tra meccanico e clienti emerge con forza, è tuttavia possibile considerare con attenzione il ruolo limitante giocato dai gruppi sociali di appartenenza che impongono un rapporto di forza tale da influenzare alcune delle attività del meccanico. Questa prospettiva richiama così alcuni aspetti propri della visione Simmeliana relativa ai limiti di libertà insiti nei metodi di scambio che seguono la profonda implicazione relazionale dei gruppi di appartenenza.

Le attività dei meccanici di strada, come mostrato, dipendono molto da alcuni gruppi sociali agenti nel loro contesto; in questo rapporto è dunque possibile rintracciare anche una forma di subordinazione del meccanico nei confronti di coloro che a vario titolo lo supportano. Si possono citare in questo senso le parole di Mel quando ricorda il prezzo che offre ai suoi vicini per lo svolgimento della revisione "è praticamente un regalo" (*cf.* par. 5.4.). Quest'affermazione sottolinea sia l'economicità della prestazione lavorativa offerta ad un suo conoscente ma anche, di fatto, la posizione di dipendenza che il meccanico subisce. Regalare il proprio lavoro fa certamente parte di un discorso più ampio legato alla creazione di relazioni e di legami duraturi, ma indica anche l'impossibilità di pretendere una retribuzione considerata giusta. I vicini di casa, infatti, costituiscono delle persone di riferimento, ma anche un gruppo capace di influenzare profondamente le attività del meccanico. Le sue prestazioni lavorative vengono così inserite all'interno di un meccanismo più ampio, radicato nel contesto situato e in cui i legami, le complicità e l'accettazione acquistano una forza tale da poter a volte "spingere" il meccanico a richieste di retribuzione anche al di sotto di una soglia considerata minima. Si può così notare un riflesso coerente con le analisi Simmeliane sulla limitazione della libertà personale e sull'influenza che i gruppi sociali impongono ai singoli individui. Questo aspetto consente inoltre una riflessione relativa al rapporto di forza insito nella coesione e appartenenza ad un gruppo. Quando svolge lavori per qualcuno che fa parte dei gruppi sociali dai quali dipende, il meccanico può essere, di fatto, costretto ad accettare alcune condizioni restrittive relative al proprio guadagno, analogamente a quanto

notato anche da Tafferant (2007) per i giovani intenti al commercio nell'economia informale. Tale dipendenza dei meccanici di strada non mi è sembrata esplicitarsi in maniera prescrittiva (con minacce od obbligazioni), ma emerge nella pratica, attraverso la maggiore disponibilità a venire incontro alle sollecitazioni e ad impegnarsi in cambio di retribuzioni davvero molto basse (come Daimou quando si giustifica delle proprie richieste dicendo che chiede già il minimo, *cf.* par. 5.4.).

Ciò significa anche che coloro che non appartengono a queste reti relazionali sono dotati di molta meno forza nell'ottenere delle condizioni favorevoli e, anzi, possono essere addirittura esposti a truffe come nel caso di Didier. In quest'episodio (*cf.* par. 7.5.), infatti, è plausibile identificare la causa della truffa nella presunta mancanza di relazioni e conoscenze nel quartiere da parte di Didier. Questa scarsità di capitale relazionale lo ha fatto considerare un facile obiettivo da circuire. La questione del rapporto di forza, dato dal gruppo sociale di appartenenza o con il quale si hanno profondi legami, accompagna infatti l'intera vicenda (attraverso il coinvolgimento degli amici di Didier per "costringere" Camara a restituire il maltolto). Quest'episodio lascia emergere come il ruolo delle implicazioni sociali legate allo scambio nel contesto di lavoro dei meccanici non portino con sé solo una modalità meno anonima e individualistica del rapporto di scambio monetario, ma sono anche influenzate dalla forza dei gruppi e dalla potenziale sopraffazione degli individui più isolati socialmente che ne può derivare. La specifica condizione del lavoro nell'economia informale confronta gli attori alla necessità di disporre di un articolato tessuto di reti sociali, per riuscire a confrontarsi con le notevoli difficoltà in cui agiscono e per evitare che i rapporti di scambio possano essere determinati dalla legge del più forte, legata alla dipendenza del lavoratore ad uno o più gruppi dominanti.

In queste pagine ho scelto di approfondire il ruolo cruciale rivestito dalle relazioni sociali e dalle forme di scambio e dono che contribuiscono alla realizzazione e alla continuità delle pratiche lavorative nell'economia informale. In quest'ambito, dove non agiscono pienamente gli effetti delle regole normative, sono i legami, le conoscenze e le relazioni a delineare le modalità di svolgimento delle azioni, alimentando così continue forme di arrangiamento e negoziazione tra diversi attori e nei confronti dell'autorità, a cui mi rivolgerò ora.

8.3. Negoziazioni e reinterpretazione delle regole

I meccanici di strada, per agire con continuità nel peculiare contesto dell'economia informale, attivano accordi e negoziazioni con altri attori presenti nel contesto situato. Le loro azioni si pongono all'esterno di alcune norme, violandole, e attivando così un intenso confronto con le istituzioni che si manifesta attraverso il ricorso all'illegalità.

I meccanici di strada sono costretti a stabilire accordi per svolgere le proprie attività lavorative che, formalmente illecite, implicano la necessità di beneficiare dell'accettazione, spesso tacita, dei gruppi sociali che vivono nei dintorni dei luoghi investiti dal loro lavoro. Essi sono tuttavia consapevoli che tali accordi impliciti sono fragili e possono mutare improvvisamente, in caso di azioni giudicate negativamente o per mancanze considerate gravi (*cf.* par. 5.1.2.). La formulazione e l'accettazione dei prezzi per le riparazioni vengono stabilite attraverso un processo di negoziazione che coinvolge le risorse relazionali e di prossimità tra meccanico e cliente, a partire dai rapporti di conoscenza, dipendenza e collaborazione tra gli attori.

Un altro tipo di accordi negoziati riguarda le figure che esercitano delle forme di autorità. La meccanica di strada è un'attività illecita, ma la polizia non sembra organizzare campagne di ricerca e repressione sistematica contro di essa. Tuttavia, laddove avviene una segnalazione (come per la casa-officina, *cf.* par. 5.1.2.), è frequente l'intervento dell'autorità. Per quanto riguarda le forze dell'ordine, esse sono state poco presenti nel corso della permanenza sul campo, la loro apparizione era seguita con attenzione ed apprensione dai meccanici, ma non ho assistito a (né ho sentito parlare di) forme di accordi tra meccanici e polizia, alla stregua di quelli descritti da Venkatesh a Maquis Park (2006), né ad una persecuzione repressiva rivolta ad altre figure dell'economia informale, come ad esempio i venditori ambulanti senza licenza o i piccoli spacciatori (Bourgois, 2003; Sauvadet, 2006; Tafferant, 2007; Bellinvia, 2013).

Il rapporto tra Mel e il guardiano del palazzo dove abita, mostra ugualmente una forma di negoziazione nei confronti dell'autorità: quest'ultimo ha tollerato l'attività di meccanica per lungo tempo, ma all'improvviso ha deciso di imporne (sebbene temporaneamente) la fine, complice una restrizione del regolamento dell'istituto case popolari (*cf.* par. 5.1.2.).

Nel contesto della meccanica di strada, così come per molte attività lavorative dell'economia informale, infatti, le regole acquistano una salienza concreta nel momento in cui vengono attivamente imposte. Altrimenti, sono la pratica e l'esperienza a guidare l'azione e stabilire ciò che è lecito e ciò che non lo è. La liceità non è un riflesso normativo, ma deriva dall'abitudine e dalla pratica che, di fatto, possono istituire delle nuove norme sociali, valide

all'interno di un determinato ambiente. In questo senso è possibile vedere in azione un vero e proprio processo di reinterpretazione delle regole: quelle formali possono anche venire sistematicamente violate; si possono così trovare tracce di altre regole, nate dalla pratica e dalla mediazione diretta con gli attori coinvolti. Mel, ad esempio, svolge i lavori nel parcheggio del palazzo nonostante il divieto, ma sta molto attento a non sporcare, né a causare intralcio agli altri condomini. In questa maniera sa che può contare sull'accettazione della sua attività, senza che questa venga segnalata all'amministrazione. La regola: "Non si possono svolgere attività lavorative negli spazi comuni" presente nel regolamento interno al condominio viene così reinterpretata in una raccomandazione seguita attraverso la pratica e che potrebbe recitare: "Non bisogna compiere azioni che possano disturbare i condomini".

Il rapporto alle regole e alla legalità ad essa associata è dunque articolato e complesso, *in primis* per i meccanici di strada, ma concerne anche altri attori attivi nel mercato della riparazione. La pratica corrente in questo contesto dell'economia informale consente dunque una riflessione sul rapporto all'illegalità e alla reinterpretazione di certe norme. L'iscrizione dei meccanici nell'ambito dell'attività economica informale "di strada" mette in luce una forma lavorativa che si pone irriducibilmente al di là del sistematico rispetto delle regole previste dalle normative statali. La natura di tali violazioni è articolata e comprende una pluralità di ambiti: dalla legislazione per il lavoro, quella della sicurezza, le regole commerciali di concorrenza, fino al rispetto dei parametri ambientali prescritti. La questione fiscale è la parte più visibile e costante dell'inottemperanza delle leggi; le attività informali sono forme di circolazione di moneta, ricchezza e produttività estranee alla tassazione e registrazione fiscale. Esse sono dunque al di fuori della registrazione amministrativa delle attività e alla loro quantificazione.

L'attività svolta in strada espone perennemente i meccanici alle conseguenze di un potenziale intervento delle forze dell'ordine. L'illecito insito nell'attività quotidiana dei meccanici di strada è stato l'elemento che per primo ha fatto emergere il tema del rapporto allo Stato e al confronto con la legalità. A dare un volto concreto a questa tematica è stata propria la potenziale azione delle forze dell'ordine che incarnano in maniera inequivocabile la presenza, la forza e l'autorità statale volta a regolamentare e far rispettare le regole. Tuttavia, l'illecito più frequente concerne la questione "fiscale", in particolare la sistematica violazione delle normative sulla registrazione degli scambi praticata attraverso la circolazione quasi esclusiva di contanti nelle transazioni, proprio per non lasciare traccia⁸ (oltre che per

⁸ Nel caso ad esempio di pagamenti attraverso gli assegni (metodo piuttosto diffuso in Francia), è necessario essere provvisti di un conto in banca per poter incassarne la somma, lasciando così una traccia sia dell'importo scambiato sia delle parti in causa. Si può inoltre aggiungere che, sia a livello

immediatezza e comodità), e dall'assenza di supporti scritti a testimoniare i termini di un accordo e la lista delle iniziative effettuate. La pratica quotidiana dei meccanici di strada si svolge attraverso accordi che sono *altro* rispetto alle forme istituzionalizzate dalle normative che concernono il mondo (formale) delle riparazioni (preventivi, ricevute). Essi sono l'espressione culturale propria dei gruppi sociali dove avvengono, si esplicitano senza contratti, a voce, senza alcun testimone se non la memoria degli interessati e si sanciscono attraverso una stretta di mano che ha il valore morale e relazionale di ingaggiare gli attori coinvolti nello scambio. Quest'alterità rispetto alle norme progettate e imposte dalle istituzioni in un certo ambito sociale è un fattore costitutivo della pratica: non si tratta di una semplice violazione, ma di una messa in atto di nuove consuetudini e una modalità differente di svolgere le attività, sottraendole così alla forza disciplinare e prescrittiva delle regole (De Leonardis, 2013; Saitta, 2013).

La pratica lavorativa nell'economia informale, proprio per il suo essere una violazione delle norme esistenti, può essere considerata come una forma di illegalismo, seguendo l'accezione di Foucault (1973, 1975). Attraverso il ricorso a questo termine Foucault intende rompere il pregiudizio associato alla presunta neutralità delle categorie giuridiche che dovrebbero rappresentare l'"ordine" e il "disordine" come dei fatti storici ed immutabili privi di un giudizio di valore, per mostrare come esse sono modificate e adattate alle necessità dei soggetti dotati di potere (Lascoumes, 1996).

Foucault (1975), quando parla delle origini dell'illegalismo popolare, si riferisce alle mobilitazioni che, a partire dal 1848, hanno attraversato la Francia e l'Europa per attaccare frontalmente l'apparato statale o per contrastare le sue leggi. Queste iniziative tentavano di sottrarre gli attori dalla portata delle leggi e delle norme dettate dal potere costituito ed espressione anche degli interessi economici. In questo quadro le rivolte contro le macchine industriali che portavano con sé ondate di disoccupazione e miseria, erano anche la manifestazione di un rifiuto ad accettare le leggi economiche (del progresso industriale) collegate alle evoluzioni tecniche e le trasformazioni del mercato del lavoro:

“D'altra parte, attraverso il rifiuto della legge o dei regolamenti, si riconoscono facilmente le lotte contro coloro che li stabiliscono, conformemente ai propri interessi (...) ma [ci si batte] contro la legge stessa e contro la giustizia che è incaricata di applicarla, contro i proprietari che fanno valere i nuovi diritti; contro gli imprenditori che si alleano tra di loro, ma che fanno proibire le coalizioni; contro gli industriali che moltiplicano le macchine, allungano gli orari di lavoro, rendendo sempre più rigorosi i regolamenti di officina.” (*ivi*, pp. 300-301)

fiscale sia gli enti legati alle prestazioni sociali possono visionare i movimenti bancari dei singoli.

Questi episodi possono essere messi in relazione con le forme, ben meno conflittuali, di violazione delle regole del mercato che si ritrovano nelle attività dell'economia informale. Qui si può incontrare un sentimento e una pratica concreta di "rifiuto" di alcune regole particolari o del sistema normativo che configura le procedure di svolgimento dell'attività. Foucault ricorda, infatti:

“Di fronte alla disciplina, di fronte alla legge c'è l'illegalismo fatto valere come un diritto; più che attraverso l'infrazione, è attraverso l'indisciplina che la frattura avviene.”
(*ivi*, pag. 323)

Considerare le forme di illecito che si manifestano nel quotidiano dei meccanici di strada lascia trasparire la considerazione di legittimità attribuita a tali azioni da parte dei partecipanti a vario titolo a quest'attività. È così possibile sottolineare in prima istanza come la dimensione di "clandestinità" non è certo prevalente. La pratica della meccanica è visibile e (ri)conosciuta da coloro che, all'occorrenza, possono rivolgersi ai servizi dei meccanici. Tale scelta da parte di conoscenti e residenti segnala la legittimità che viene loro accordata: essi non sono considerati come dei criminali da evitare, ma come dei soggetti capaci di offrire un servizio d'intervento e manutenzione sui veicoli.

Il rapporto allo Stato e alle sue leggi non è solo un confronto (più o meno) diretto con le forze dedite a far ottemperare il rispetto delle norme, ma si esplicita anche attraverso le relazioni con altri attori che si situano nell'orizzonte economico. Nella considerazione delle modalità di repressione dell'illegalismo, Foucault (1975) nota come si tratti di un'azione che segue più le logiche dell'economia politica rispetto ad una sistematica applicazione di punizioni e condanne. Nel corso della sua analisi dell'evoluzione storica della prigione come elemento concreto della repressione, Foucault segue l'ipotesi della coerenza tra sviluppo economico capitalista e le trasformazioni dell'espressione repressiva⁹. Segnala così l'illegalismo come un aspetto costitutivo e diffuso durante l'*Ancien Règime*, dove era tollerato e considerato come inevitabile:

“Ma l'illegalismo era allora così profondamente radicato e così necessario alla vita di ogni strato sociale, da avere, in qualche modo, una propria coerenza ed una propria economia (...) Gli strati più sfavoriti della popolazione non avevano, in linea di principio,

⁹ Tale affermazione, presente in numerosi scritti, può essere ritrovata in maniera assai esplicita in un intervento pubblico del 1976 dove si dice: “I think one can find in the very functioning of prisons the evidence for this idea that the penal system, in spite of the orders it assigns to itself, is not really an apparatus for suppressing crime but is in fact a mechanism for the management, the differential intensification, the dispersal of illegalisms – a mechanism for the control and distribution of different illegalities” (Foucault, 2009, pag.19).

alcun privilegio: ma beneficiavano, nei limiti di ciò che era imposto dalle leggi e dalle consuetudini, di uno spazio di tolleranza, conquistato con la forza o con l'ostinazione (...). Tra questo illegalismo dei bassi ceti e quello delle altre caste sociali, non esisteva né una completa convergenza, né una opposizione di fondo. In linea generale, i differenti illegalismi propri a ciascun gruppo mantenevano fra loro rapporti che erano insieme di rivalità, di concorrenza, di conflitti d'interesse, di appoggio reciproco, di complicità (...)." (Foucault, 1975, pp. 90-91)

Foucault sottolinea come lo sviluppo capitalistico abbia influenzato profondamente il rapporto agli illegalismi e la loro tolleranza in seno alla società. Le illegalità più diffuse presso i gruppi sociali sfavoriti diverranno così l'obiettivo principale delle norme repressive, anche perché le sue forme più frequenti come il furto, il sabotaggio o il contrabbando si pongono immediatamente in conflitto frontale con le attività economiche, ostacolandone la loro piena articolazione (*ivi*, pag. 94). A partire da tale considerazione si sviluppa, accanto alla proliferazione di norme che vietano le forme d'illegalismo, anche un sistema punitivo orientato e reprimerle. Tuttavia tale sistema segue anch'esso una logica più economica che morale e lascia in permanenza spazio per la tolleranza di certe pratiche e per una "fisiologica" quota di illegalismi che riveste un ruolo attivo nello scenario produttivo¹⁰.

In quest'ottica è possibile comprendere l'importanza delle manifestazioni di tolleranza e complicità dei diversi attori sociali nei confronti delle pratiche concrete che possono essere definite d'illegalismo, soprattutto quando queste si esprimono nel campo economico, attraverso la violazione di norme legate ad attività lavorative.

Inserendosi in questo dibattito è così possibile considerare la situazione dei meccanici di strada, dipendenti dalla benevolenza altrui per poter lavorare, proprio attraverso questa cornice teorica in quanto si tratta di un contesto dove clienti e altri meccanici "ufficiali" esprimono accettazione, tolleranza e talvolta collaborazione a tale pratica lavorativa. Il meccanico di strada si occupa di svolgere una serie di servizi legati alla riparazione dei veicoli, realizzando riparazioni volte spesso a prolungare la vita precaria di un mezzo più che al suo mantenimento in condizioni ottimali. Questa specificità è stata riconosciuta anche dai gerenti di officine (si pensi alle parole di Dino e Greg, *cfr.* par. 5.5.) marcando così la differenza sostanziale tra il loro lavoro e quello dei meccanici di strada. Ciò manifesta l'esistenza di un terreno dove possono avvenire attività lavorative che non sono in aperta (e sleale) concorrenza con quelle degli omologhi formali, contribuendo così a limitare l'astio e l'opposizione da parte dei gestori delle officine verso i meccanici di strada. Tale situazione

¹⁰ A questo proposito Foucault dirà: "La loi n'est pas faite pour empêcher tel ou tel type de comportement, mais pour différencier les manières de tourner la loi elle-même" (Foucault, 2001, pag. 1587) [La legge non è fatta per impedire questo o quel tipo di comportamento, ma per differenziare le maniere di aggirare la legge stessa, *trad. mia*].

può contribuire a non esercitare pressioni volte a richiamare l'attenzione repressiva delle forze dell'ordine, in altre occasioni apertamente sollecitate dalle categorie professionali danneggiate (o che si percepiscono come tali) da certe attività informali¹¹.

L'esperienza sul campo ha mostrato anche delle vere e proprie forme concertate di azione tra meccanici di strada e regolari garagisti (*cf.* par. 7.4.). Questa rete di scambi e di complicità gioca un ruolo nel rapporto alla legalità da parte dei meccanici di strada: la presenza di rapporti ed intrecci con altri professionisti "in regola", riduce infatti il rischio di una mobilitazione esplicitamente votata alla repressione degli "irregolari". Laddove i garagisti sono consapevoli di svolgere un tipo di lavoro differente da quello dei meccanici di strada (per gli standard offerti e il tipo di riparazione), soprattutto perché dipendenti da due forme diverse di richiesta dei clienti, la concorrenza diretta è minore, così come il sentimento di "subire" ingiustizie. Ciò permette anche forme di collaborazione (*cf.* *supra* 8.2.) e smorza il possibile antagonismo tra i due attori che nuocerebbe soprattutto ai meccanici di strada. Inoltre, dalle diverse forme di riparazione praticata nei garage ufficiali e in "strada" possono emergere specifici servizi al cliente (*cf.* par. 6.4.). L'esistenza di ambiti d'azione differenziata legata al tipo di riparazione offerta, delinea una situazione in cui vi sono dei margini di manovra per entrambe le figure lavorative, che non appaiono dunque confrontate in uno scontro frontale per i medesimi clienti e sulla base degli stessi servizi. Questa situazione limita la concorrenza, lasciando spazio ad una maggiore accettazione e una sorta di legittimità associata alla figura dei meccanici di strada.

Riprendendo i termini dell'analisi Foucaultiana, la violazione della legalità da parte dei meccanici di strada non implica, per i garagisti, una sensibile perdita di beni considerati come propri (i clienti e il denaro delle riparazioni), riducendo la richiesta d'intervento repressivo a riportare l'ordine. Quest'accettazione è in continuità anche con la (relativa) tolleranza degli agenti istituzionali (come la polizia) che reprimono meno sistematicamente la violazione di norme nel caso esse non producano una minaccia concreta ai beni considerati come propri da altre categorie sociali¹² o costituiscano allarme sociale.

¹¹ Si può far riferimento al caso dei tassisti abusivi, a cui si è brevemente accennato (*cf.* par. 5.1.2.), entrati nel visore della polizia anche a seguito delle ripetute lamentele delle associazioni di categoria che denunciavano i rischi per i consumatori e le conseguenze economiche per il loro lavoro. Alcune dichiarazioni e i toni del discorso di questo tipo possono essere rintracciati negli articoli di *Le Figaro* del 28.08.2012 intitolato "Le phénomène des taxi clandestin prend de l'ampleur" di Angelique Negroni e in quello di *Le Monde* del 14.09.2012, "A Paris les boers font la chasse aux faux taxi" di Nathalie Brafman (entrambi pubblicati online).

¹² A questo proposito si possono citare ancora le parole di Foucault quando ricorda: "(...) l'economia dell'illegalismo si è ristrutturata con lo sviluppo della società capitalista. (...) La borghesia si è riservata il dominio fecondo dell'illegalismo dei diritti. E nello stesso tempo in cui si opera questa spartizione, si afferma la necessità di un controllo costante che riguardi essenzialmente questo

Questo ragionamento consente di inquadrare la pratica della meccanica di strada come un illecito senza vittime economiche (ad esclusione della fiscalità nazionale), considerando così la riparazione “arrangiata” di veicoli più come una realtà che si sottrae al raggio d’azione delle norme, che quale manifestazione di un aperto antagonismo verso altre situazioni professionali, contribuendo a sfumare la natura illecita di tale esercizio.

In alcune occasioni l’indifferenza nei confronti di un illecito si spiega attraverso la reinterpretazione che ne viene formulata a partire dall’infrazione della regola. In questo modo si è (più o meno relativamente) indifferenti alla violazione di una norma non curandosi dell’illecito e non condannandolo moralmente. Inoltre si nega la legittimità attribuita alla norma stessa, non considerata come espressione di una “giustizia” accettabile e lontana dalla pratica corrente. Tale rapporto all’illegalismo si richiama direttamente all’analisi Foucaultiana di quelle forme da lui definite “illegalismo popolare”. Per esplicitare tale interpretazione Foucault ricorre alla narrazione di un episodio storico che mostra le operazioni di reinterpretazione delle regole che comportano anche un rifiuto (morale) dell’accettazione delle punizioni e delle pene:

“Egli non era che l’immagine passeggera degli illegalismi minori: un ragazzo di tredici anni, senza domicilio né famiglia, accusato di vagabondaggio e che una condanna a due anni di casa di correzione ha inserito nei circuiti della delinquenza. Sarebbe sicuramente passato inosservato se non avesse opposto al discorso della legge che lo rendeva delinquente (in nome della disciplina più ancora che ai termini del codice) il discorso di un illegalismo che rimaneva restio alle coercizioni. E che faceva giocare l’indisciplina in un modo sistematicamente ambiguo, come ordine disordinato della società e come affermazione di diritti irriducibili. Tutti gli illegalismi che il tribunale codifica come infrazioni, l’accusato le aveva riformulate come affermazione di una forza viva: l’assenza di habitat in vagabondaggio, l’assenza di maestri in autonomia, l’assenza di lavoro in libertà, l’assenza dell’impiego del tempo in pienezza dei giorni e delle notti.” (Foucault, 1975, pag. 321)

Quest’estratto offre un esempio estremo di come un’intera vita possa essere normata secondo delle regole formali precise (domicilio, lavoro, impiego del tempo), ma possa anche essere reinterpretata in termini irriducibilmente *altri* (il vagabondaggio, la libertà). La pratica quotidiana non viene così identificata attraverso le lenti di una violazione della norma da parte di coloro che la difendono, ma viene considerata una legittima forma di vita da parte di chi la pratica, senza così provare vergogna o senso di colpa. Questa chiave di lettura offre uno spunto stimolante per confrontarsi alla questione del rapporto all’illegalismo che si ritrova nelle pratiche dei meccanici di strada.

Alcune attività apertamente illecite dei meccanici di strada richiamano la reinterpretazione

illegalismo dei beni.” (Foucault, 1975, pag. 95).

delle norme e un rifiuto della legittimità delle stesse, ad esempio negli interventi che consentono ai veicoli obsoleti o ecologicamente incompatibili con le norme di circolare ancora (*cf.* par. 5.5.). È così possibile notare come diversi attori che rivestono ruoli differenti (clienti, meccanici di strada e gestori di centri tecnici) convergano nel realizzare un'azione che viola le norme esistenti, lasciandone emergere una differente interpretazione. Il parco veicoli su cui lavorano i meccanici di strada è piuttosto vetusto e la priorità dei loro clienti non è indirizzata all'estetica, alle prestazioni o alla compatibilità ambientale del veicolo, ma al suo semplice (ma cruciale) valore d'uso: la possibilità di circolare. Non è dunque diffusa una sensazione di colpevolezza nel circuire le normative ambientali che vorrebbero impedire la circolazione dei veicoli troppo inquinanti: tale soluzione è vista come inevitabile per continuare a usare il proprio veicolo, anche perché spesso non si possiede il capitale per portarlo a norma o per acquistarne uno nuovo. Questa necessità viene condivisa dai meccanici di strada e dai tecnici compiacenti che si dimostrano alleati fondamentali per consentire tale "resistenza" alla rottamazione dei veicoli ormai troppo inquinanti. In questa maniera avviene nella pratica una nuova declinazione: la componente negativa associata all'illecito viene così rovesciata nella pratica congiunta di clienti, meccanici di strada e tecnici, in una possibilità affermativa che consente di prolungare la "vita" di alcuni veicoli. Questa reinterpretazione è diffusa nel contesto sociale dei quartieri dove agiscono i meccanici di strada considerati, marcati dalla massiccia disoccupazione e dalla localizzazione ai margini della seppur fitta rete di collegamenti di trasporto (*cf.* par. 3.1.).

La messa a punto della coordinazione tra diverse figure, trasversali ad ogni separazione tra attori formali ed informali (come lo sono meccanici di strada e personale dei centri tecnici), illustra un caso di illecito che avviene ai danni della prefettura (e dunque violando la normativa nazionale), alterando i valori dei parametri di emissioni inquinanti per poter ottenere ugualmente il bollo di circolazione. Tale intervento comporta una violazione delle regole attraverso un'azione coordinata e concordata con figure iscritte nel circuito formale che però non disdegnano di partecipare a tali iniziative (in cambio di una mancia). La peculiarità di questa attività di collaborazione tripartita (cliente, meccanico di strada, operatore dei centri tecnici) è proprio nel suo essere ibrida: pratica illecita compiuta in un'officina regolare legata alla prefettura, condotta in sinergia tra un meccanico di strada e un tecnico riconosciuto. Questa situazione mostra ancora una volta il superamento delle rigide frontiere tra attori legati all'economia formale ed informale, oltre a sottolineare la presenza di una terza parte, che ha il compito di formulare le regole e la cui presenza impone un termine normativo con cui ci si deve confrontare.

In quest'ambito dell'economia informale emerge così un confronto alle regole che non si limita esclusivamente all'accettazione e alla subordinazione, ma lascia spazio a pratiche correnti che avvengono indifferenti al dettato normativo e manifestandosi in spazi di illegalità, seguendo azioni inscritte nella logica descritta dal proverbio latino *inventa lege, inventa fraude*¹³.

Questo *excursus* ha permesso di mostrare come l'illegalismo dei meccanici di strada s'inscrive in un contesto sociale in cui esistono relazioni, complicità e collaborazioni che non giudicano moralmente riprovevole tale ricorso all'illecito e non costruiscono un antagonismo a tale presenza. Anzi, tali pratiche lavorative, peculiari di una realtà dell'economia informale, ricevono una legittimazione che ne consente la continuità. La capacità dei meccanici di strada di sottrarsi alle prescrizioni statali avviene proprio grazie alla pratica quotidiana e ricorrente di legami relazionali e attraverso una serie di forme di accordo, sempre aperti ad ulteriori negoziazioni. I meccanici di strada esprimono dunque anche forme di reinterpretazione delle norme a partire da azioni che, oltrepassando la sola violazione delle regole, divengono una consuetudine nel contesto informale.

Per concludere

Giunti a questo punto, è però anche necessario esplicitare cosa aggiunga uno sguardo etnografico ed orientato al lavoro in quanto pratica, alla comprensione delle dinamiche che hanno luogo nel mondo dell'economia informale.

In questo senso, è importante sottolineare come alcuni temi centrali della letteratura tradizionale sul lavoro nell'economia informale appaiano trasformati da una lente basata sulla pratica:

1) Uno dei temi cardine, attorno a cui si è sviluppato un dibattito teorico intenso, evoluto nell'arco degli ultimi decenni, è quello del rapporto tra ambito economico formale ed informale. Le differenti posizioni teoriche, riassunte in una polarizzazione a tre categorie riferite ad altrettante prospettive (dualista, legalista e strutturalista) presentate nel capitolo d'apertura (*cf.* par. 1.1.), sono, negli ultimi anni, evolute verso una crescente convergenza nel

¹³ Si è preferito la formula originale latina alla più diffusa traduzione italiana "Fatta la legge, trovato l'inganno" perché offre una simmetria più orizzontale tra legge e sua violazione senza subordinarla come potrebbe intendersi nella locuzione italiana.

sottolineare i molteplici interscambi tra economia formale ed informale, che non appaiono così come realtà rigidamente separate.

L'opposizione tra economia formale ed informale, a partire dall'esperienza di ricerca, può essere considerata come superata a partire da continui attraversamenti che costituiscono lo scenario quotidiano della pratica lavorativa dei meccanici di strada; tale separazione non si mostra, infatti, né tracciata né visibile.

Si possono cogliere, a partire dal terreno della ricerca, molteplici porosità tra il mondo dell'economia formale ed informale, ad esempio attraverso le relazioni dei meccanici con figure professionali "in regola" con cui realizzano collaborazioni che avvengono in parte in condizioni formali, oltre a svolgersi anche "in strada". È quindi possibile concettualizzare la relazione formale/informale come un *continuum*, poiché la pratica lavorativa dei meccanici non è dettata e conforme alle regole formali, ma vi si confronta e le reinterpreta continuamente. In questo modo non appaiono frontiere invalicabili tra i due mondi, ma esse si dimostrano se mai elastiche, come segnalano le forme di collaborazione e negoziazione tra attori diversi o gli interventi normativi (e/o repressivi) che agiscono in tale contesto.

La visione emersa dal lavoro sul campo si dimostra così coerente con le proposte che ormai da qualche anno si fanno strada nella concezione dell'economia informale, non come un tratto separato e sorta di *enclave* distinta da quella formale, ma sottolineandone la porosità (Williams, 2004, 2013; Hainard e Ischer, 2007; Coletto, 2010).

Le forme lavorative iscritte nell'economia informale appaiono infatti come un ambito profondamente *embedded* nel contesto sociale in cui avvengono, relazionandosi con le attività economiche qui presenti, con il mercato del lavoro e con le necessità delle persone che costituiscono il bacino dei propri clienti. In tale quadro le forme di lavoro che agiscono nell'economia informale si mescolano frequentemente ad attività parte del terreno formale.

2) L'economia informale è stata spesso considerata proprio a partire dal suo essere un terreno la cui caratteristica fondante è la trasgressione di certe norme e il suo svolgimento in condizioni di illecito (almeno amministrativo, come nel caso della sottrazione alle imposte fiscali). Questa visione dell'economia informale è maturata grazie ad uno sguardo attratto dalle forme in cui si manifestano alcune attività pienamente inserite nel contesto illecito e, spesso, criminale. Inoltre, uno dei temi ricorrenti si rivolge alle possibili iniziative che possono contribuire all'emersione delle attività svolte nell'economia informale, consentendo così un adattamento e aggiornamento del contesto economico formale.

In tale ottica le attività illecite sono considerate come una violazione da sanare e (ri)portare

nell'alveo delle forme regolate: l'attenzione viene così focalizzata sulle modalità con cui vengono violate le regole e con cui agisce l'autorità (ILO, 2007; Sepulveda e Syrett, 2007), mentre risulta in secondo piano la dimensione sociale della pratica e la sua accettazione nel contesto dove viene messa in atto.

A partire dall'esperienza di ricerca si può dire che la pratica lavorativa dei meccanici contribuisce a trasformare la percezione e la dimensione illecita legata all'attività: le negoziazioni, gli accordi informali, la frequenza con cui certe figure "chiudono un occhio" sull'attività del meccanico, contribuiscono a fare di quest'ultimo una figura legittima. Ciò avviene anche quando, senza che la sua posizione "irregolare" ponga particolari problemi, si accompagna al gestore di un centro tecnico nella verifica dei veicoli o quando si reca da un garagista per prendere in prestito uno strumento. Inoltre, anche la questione della concorrenza sleale e illecita, centrale in alcune analisi socioeconomiche legate all'economia informale, viene sorpassata grazie alla pratica lavorativa: i meccanici di strada svolgono una mansione peculiare in settori di riparazione non così appetibili alle riparazioni da parte di altri professionisti e, di fatto, soddisfano una domanda diversa rispetto a quella che si rivolge solitamente ai garagisti.

In questo quadro è possibile riferirsi alla percezione sociale come metro che può indicare la liceità o meno di certe pratiche lavorative informali (Bureau e Fendt, 2010). La percezione di ciò che è lecito è costruita socialmente e dipende dalle negoziazioni e dall'iscrizione del meccanico nel contesto sociale dove opera. In questo senso non è né fissa né immutabile, ma evolve a seconda degli episodi e delle contingenze, costituendosi anch'essa come una frontiera mobile.

Attraverso la pratica, dunque, alcune azioni sebbene siano illecite, vengono considerate come legittime ed appropriate. Nel contesto sociale dove operano, vari attori si relazionano e ricorrono correntemente ai meccanici di strada, dimostrando la scarsa rilevanza e problematicità della loro appartenenza al mondo "informale". È in quest'ottica possibile fare riferimento anche a quelle forme di reinterpretazione delle norme vigenti che avvengono nella pratica corrente. Esse illustrano alcuni esempi del rapporto alla legalità, attraverso le azioni che vengono svolte in modalità e termini *altri* rispetto a quelli veicolati dalle norme e che trovano una propria legittimità grazie alla pratica e all'iscrizione all'interno di consuetudini consolidate nel contesto situato dove avvengono.

3) La lettura che indica le attività lavorative dell'economia informale come delle forme arretrate, in particolare la visione promossa dalla scuola dualista e, in parte, da quella

strutturalista (*cf.* par. 1.1.), può essere criticata a partire da una visione di questi ambiti attraverso la lente delle pratiche. La figura del meccanico di strada, più che una forma “tradizionale” di lavoro priva di capacità, si dimostra al contrario in grado di “inventarsi” un peculiare settore di attività, grazie alla capacità di intercettare una domanda che altrimenti, forse, semplicemente non si rivolgerebbe a un meccanico. Il meccanico di strada, dunque, non si pone in posizione marginale e subordinata nel mercato della riparazione, accontentandosi solo di proporre i propri servizi a coloro che non vogliono o possono rivolgersi ad un garagista, ma si mostra come un attore in grado di delineare una serie di offerte peculiari di servizio e costruirsi un proprio ambito di lavoro specifico.

Queste pratiche lavorative radicate nel contesto economico informale restituiscono un panorama di attività lungi dall’essere bloccato in forme “semplici” di lavoro, ma che si mostrano più vicine alle forme di imprenditorialità di se stessi, flessibile, precaria e votata alla multiattività. L’incertezza quotidiana costituisce infatti l’orizzonte dei meccanici di strada, perennemente a confronto con rischi, imprevisti e limiti, ma è anche lo scenario dove essi si muovono attivi e reattivi per sviluppare peculiari servizi, sperimentare riparazioni da *bricoleur*, oppure accontentare i clienti. In maniera forse un po’ paradossale, si tratta dunque di una figura lavorativa avente notevoli punti in comune con le forme lavorative emergenti nel contesto contemporaneo, dove l’autonomia, l’imprenditorialità e la responsabilità si accompagnano in maniera intensa all’incertezza alla polivalenza e alla precarietà (Boltanski e Chiapello, 1999; Corsani e Lazzarato, 2008; McNay, 2009). Un tale confronto, però, consente anche di sottolineare come la molteplicità di pratiche lavorative e di soluzioni creative adottate dai meccanici debbano tuttavia ineluttabilmente confrontarsi con le disponibilità ridotte e i profondi ostacoli che costituiscono l’orizzonte quotidiano delle attività dell’economia informale, influenzandone e limitandone le possibilità d’espressione.

Indagare il lavoro nel mondo dell’economia informale attraverso una lente pratica (e dunque, quasi inevitabilmente, etnografica) può quindi contribuire ad una più articolata e plurale comprensione del fenomeno. È così possibile analizzare quest’ultimo attraverso uno sguardo più “vicino” a quello degli attori (Dal Lago e De Biasi, 2002).

Uno sguardo rivolto alle pratiche proprie del lavorare in modo “informale”, infine, può contribuire a fare emergere la dimensione concreta del lavoro, scavalcando quelle letture che vedono i soggetti impegnati nell’economia informale come vittime delle circostanze e/o figure emarginate dal mercato del lavoro.

A seguito di un’analisi dettagliata del fenomeno, tali letture si mostrano infatti insufficienti

a restituire il complesso gioco di motivazioni, emozioni e pratiche sociali che costituiscono la realtà quotidiana di chi opera nell'economia informale. Affermando ciò, non si vuole assolutamente esaltare il lavorare nell'economia informale come felice possibilità, ma affermare come uno sguardo più attento alla dimensione processuale e pratica dei fenomeni possa permettere di dare nuova luce a ciò che a tutti gli effetti si presenta come un vero e proprio mondo sociale, forse troppo spesso relegato a residuo "grigio" del mercato del lavoro.

Allegato 5.A.1.: Esempi di garage e autofficine di quartiere



Ad Garage



Warren Auto



Garage 4 ruelles



3R Auto



Best Auto



Garage St. Denis

Esempi di garage di quartiere.

Allegato 5.A.2: Esempi di concessionari



Due concessionari Renault



Due officine della catena Speedy.



Concessionario Peugeot.



Officina della catena Midas.

Esempi di garage di taglia medio-grande.

Riferimenti bibliografici

- Abdelnour, S. (2009) "Microcrédit et travail au noir" in *Revue économique*, 60(5), pp. 1275-1300.
- ACOSS (2012) *La lutte contre le travail illégal*, Rapport d'activité thématique, Parigi.
- Adair, P. (1985) *L'économie informelle (figures et discours)*, Editions anthropos, Parigi.
- Altheide, D.L. e Johnson, J.M. (1994) "Criteria for Assessing Interpretive Validity in Qualitative Research" in Denzin e Lincoln (a cura di), *Handbook of Qualitative Research*, Sage, Londra.
- Arellano, R., Gosse, Y. e Verna, G. (1992) "Le monde de l'entreprise informelle : économie souterraine ou parallèle ?" in *Futuribles*, (163), pp. 41-54.
- Armano, E. (2010) *Precarietà e innovazione nel postfordismo*, Odoja, Bologna.
- Armano, E., Murgia, A. (2012) (a cura di) *Mappe della precarietà vol. 1*, Libri di Emil, Bologna.
- Atkinson, P. e Hammersley, M. (1994) "Ethnography and participant observation" in Denzin e Lincoln (a cura di) *Handbook of qualitative research*, Sage, Londra.
- (2007) *Ethnography. Principles in practice* (3° ed), Routledge, Londra.
- Bairoch, P. (1997) *Victoires et déboires III. Histoire économique et sociale du monde du XVIIe à nos jours*, Gallimard, Parigi.
- Bajada, C. e Schneider, F. (2009) "Unemployment and the Shadow Economy in the oecd" in *Revue économique*, 60(5), pp. 1033-67.
- Balbastre, G. (2000) "Une information précaire" in *Actes de la Recherche en Sciences sociales*, 131-132, pp. 76-85.
- Balbo, L. e Siebert Zahar, R. (1979) (a cura di), *Interferenze: lo Stato, la vita familiare, la vita privata*, Feltrinelli, Milano.
- Bangasser, P.E. (2000) "The ILO and the Informal Sector: An Institutional History", *Employment paper*, 9, ILO, Ginevra.
- Baker, T. e Nelson, R. (2005) "Creating Something from Nothing: Resource Construction through Entrepreneurial Bricolage" in *Administrative Science Quarterly*, 50(3), pp. 329-366.
- Barley, S. e Kunda, G. (2004) *Gurus, hired guns, and warm bodies: itinerant experts in a knowledge economy*, Princeton University Press.

- (2006) "Contracting: A New Form of Professional Practice" in *Academy of Management Perspective*, 19, pp. 1-19.
- Bassetti, C. (2012) "Curriculum corpi. Biografie del corpo nelle narrazioni di danzatrici e danzatori" in *Per una sociologia delle arti. Storia e storie di vita*, CLEUP, Padova.
- Becker, H. (1996) "The Epistemology of Qualitative Research" in Colby e Shweder (a cura di) *Ethnography and Human Development: Context and Meaning in Social Inquiry*, University of Chicago Press, Chicago.
- (1998) *Tricks of the Trade: How to Think about Your Research While You're Doing It* University of Chicago Press, Chicago.
- Bellinvia, T. (2013) "La «guerra» ai venditori ambulanti senegalesi a Pisa" in *Etnografia e ricerca qualitativa*, 6(1), pp. 123-144.
- Benarrosh, Y. (2003) "Les trappes d'inactivité : chômage volontaire ou chômage de résistance?" in *Travail et emploi*, 95(7), pp. 73-86.
- Bessy, C. e Chateauraynaud, F. (2011) "Le savoir-prendre" in *Techniques&Culture*, 54-55(2), pp. 689-711.
- Bimbi, F. (1986) "Lavoro domestico, economia informale, comunità" in *Inchiesta*, 74, pp. 22-31.
- Blumenberg, H. (1976) "Money or Life: Metaphors of Georg Simmel's Philosophy" in *Theory, Culture & Society*, 29(7-8)[2012], pp. 249-262.
- Boels, D. (2013) "A process of formalisation. Seasonal labour in fruit growing in Belgium" in *Etnografia e ricerca qualitativa*, 6(1), pp. 35-60.
- Boltanski, L. e Chiapello, E. (1999) *Le nouvel esprit du capitalisme*, Gallimard, Parigi.
- Borghi, V. e Rizza, R. (2006) *L'organizzazione sociale del lavoro*, Mondadori, Milano.
- Bouffartigue, P. e Busso, M. (2010) "Précarité, informalité: une perspective Nord-Sud pour penser les dynamiques des mondes du travail", *6ème congrès de l'Association Latino Américaine de Sociologie du Travail*.
- Bourdieu, P. (1972) *Equisse d'une théorie de la pratique*, Seuil, Parigi [(1977) *Outline of a Theory of Practice*, Cambridge University Press, Cambridge].
- (1979) *La Distinction. Critique sociale du jugement*, Les Éditions de Minuit, Parigi.
- (1980) *Le sens pratique*, Les Éditions de Minuit, Parigi.
- (1980a) "Le capital social" in *Actes de la recherche en sciences sociales*, 31, pp. 2-3.
- (1998) "La précarité est aujourd'hui, partout" in *Contre-feux*, Raison d'agir, Parigi, pp.95-101.
- Bourdieu, P. e Wacquant, L. (1992) (a cura di) *An invitation to reflexive sociology*, University of Chicago Press, Chicago.
- Bourgois, P. (2002) *In search of respect. Selling crack in El Barrio*, University of Cambridge Press, Cambridge.

- Brandi, M.C., Caruso, M.G. e Cerbara, L. (2006) *Portati dal vento: il nuovo mercato del lavoro scientifico: ricercatori più flessibili o più precari?*, Odradek, Bologna.
- Brown, J.S., e Duguid, P. (1991) "Organizational learning and communities-of-practice: Toward a unified view of working, learning, and innovation" in *Organization science*, 2(1), pp. 40-57.
- Bruni, A. (2006) "Access as Trajectory: Entering the Field in Organizational Ethnography" in *M@n@gement*, 9(3), pp. 137-152.
- (2008) "Apprendere dal vivo: le traiettorie di apprendimento nel mondo dell'artigianato" in Gherardi (a cura di) *Storie di imprenditrici e di imprese artigiane*, Franco Angeli, Milano, pp. 91-127.
 - (2010) "Review of S. Pink *Doing Sensory Ethnography*" in *Sociologica*, 1, doi: 10.2383/32070.
 - (2011) "Lavorare in sala operatoria, flirtare con la materialità del mondo" in *Etnografia e ricerca qualitativa*, 4(1), pp. 83-98.
- Bruni, A. e Gherardi, S. (2007) *Studiare le pratiche lavorative*, Il Mulino, Bologna.
- Bryman, A. (2001) (a cura di) *Ethnography*, Sage, Londra.
- Bureau, X e Fendt, J. (2010) "L'entrepreneuriat au sein de l'économie informelle des pays développés: une réalité oubliée ?", *Actes de la Conférence de l'Association Internationale de Management Stratégique (AIMS)*, Luxembourg, pp. 1-24.
- Burgi, N. (2006) *La machine à exclure: les faux-semblants du retour à l'emploi*, La Découverte, Parigi.
- Busetta, P. e Giovannini, E. (1998) "L'economia sommersa. Definizioni e metodi di valutazione" in *Capire il sommerso. Un'analisi del lavoro irregolare al di là dei luoghi comuni*, Liguori, Napoli.
- Carlile, P.R. (2002) "Product View of Knowledge Objects in New Boundaries: Boundary Development" in *Organization Science*, 13(4), pp. 442-455.
- Carboni, C. (1990) *Lavoro informale ed economia diffusa*, Ed. Lavoro, Roma.
- Cardano, M. (2001) "Etnografia e riflessività. Le pratiche riflessive costrette nei binari del discorso scientifico" in *Rassegna italiana di sociologia*, XLII(2), pp. 173-204.
- (2003) *Tecniche di ricerca qualitativa. Percorsi di ricerca nelle scienze sociali*, Carocci, Roma.
 - (2009) "Ethnography and Reflexivity. Notes on the construction of objectivity in ethnographic research" in *NetPaper*, Dipartimento di Scienze Sociali – Università di Torino, 1.
 - (2011) *La ricerca qualitativa*, Il mulino, Bologna.
- Castel, O. (2006) "De l'économie informelle à l'économie populaire solidaire : concepts et pratiques" in Hainard e Ischer (a cura di) *L'économie informelle: une alternative à l'exclusion économique et sociale?*, Editions Université de Neuchâtel, 2007, Berna.
- Castel, R. (2006) *La discrimination négative, citoyens ou indigènes*, Seuil, Parigi.

- Castells, M. (2000) *The Rise of the Network Society, The Information Age: Economy, Society and Culture*, Cambridge.
- Catanzaro, R. (1988) *Il delitto come impresa: storia sociale della mafia*, Liviana, Padova.
- Catino, M. (2006) *Da Chernobyl a Linate. Incidenti tecnologici o errori organizzativi?*, Mondadori, Milano.
- Charmaz, K. (2000) “Grounded theory: Objectivist and constructivist methods” in Denzin e Lincoln (a cura di), *Handbook of qualitative research* (2nd ed., pp. 509-535), Thousand Oaks, Sage, Londra.
- (2006) *Constructing Grounded Theory. A practical Guide through Qualitative Analysis*, Sage, Londra.
- (2009) “Shifting the grounds: Constructivist grounded theory methods” in Morse J. M., Stern P. N., Corbin J. M., Bowers B., Clarke A. E. (a cura di), *Developing grounded theory: The second generation* (pp. 127-154), University of Arizona Press, Tucson.
- Chen, M. A. (2005) *Rethinking the informal economy: Linkages with the formal economy and the formal regulatory environment*, United Nations University, World Institute for Development Economics Research.
- Cingolani, P. (1986) *L'exil du précaire*, Méridiens-Klincksieck, Parigi.
- (2011) *La précarité*, 3rd ed. Presses Universitaires de France – PUF, Parigi.
- Clerval, A. (2008) *La gentrification à Paris intra-muros: dynamiques spatiales, rapports sociaux et politiques publiques*, tesi di dottorato, Université Panthéon-Sorbonne-Paris I.
- (2013) *Paris sans le peuple. La gentrification de la capitale*, La Decouverte, Parigi.
- Clifford, J. e Marcus, G. (1986) (a cura di) *Writing culture: The poetics and politics of ethnography*, University of California Press, Los Angeles.
- Coffey, A. (1999) *The ethnographic self: Fieldwork and the representation of identity*, Sage, Londra.
- Coletto, D. (2009) “Vivere nell’economia informale: il caso dei «cercatori di rifiuti» di Porto Alegre, Brasile” in *Rassegna Italiana di Sociologia*, 50, pp. 17-48.
- (2010) *The informal economy and employment in Brazil: Latin America, modernization, and social changes*, Palgrave Macmillan, New York.
- (2013) “Economia informale, fiducia e reti sociali. Vendere biancheria intima a Itapetinga, Brasile” in *Etnografia e ricerca qualitativa*, 6(1), pp. 97-122.
- Collins, J. (1990) “Unwaged Labor in Comparative Perspective: Recent Theories and Unanswered Questions” in Collins e Gimenez (a cura di) *Work Without Wages*, State University of New York Press, Albany.
- Corbin, J. e Strauss, A. (1993) “The articulation of work through interaction” in *The sociological quarterly*, 34(1), pp. 71–83.
- Corradi, G., Gherardi, S. e Verzelloni, L. (2010) “Through the practice lens: where is the bandwagon of practice-based studies heading?” in *Management Learning*, 41(3), pp. 265-283.

- Corsani, A., Lazzarato, M. e Negri, A. (1996) *Le Bassin de travail immatériel dans la métropole parisienne*, L'Harmattan, Parigi.
- Corsani, A. e Lazzarato, M. (2008) *Intermittents et précaires*, ed. Amsterdam, Parigi.
- Crawford, M. (2009) *Shop Class as Soulcraft*, Penguin, New York.
- Créteineau, A. (2007) “Les pratiques de survie individuelles : un cadre d'analyse pour l'action contre l'exclusion et la précarité” in Crevoisier, Hainard e Ischer (a cura di) *L'économie informelle : une alternative à l'exclusion économique et sociale*, Commissione Svizzera all'Unesco, Ginevra.
- Cunliffe, A.L. (2003) “Reflexive Inquiry in Organizational Research: Questions and Possibilities” in *Human Relations*, 56(8), pp. 983–1003.
- Curcio, R. (2003) *L'azienda totale*, Sensibili alle foglie, Cuneo.
- Dal Lago, A. (1999) *Non persone. L'esclusione dei migranti nella società globale*, Feltrinelli, Milano.
- Dal Lago, A. e De Biasi, R. (2002) *Un certo sguardo: introduzione all'etnografia sociale*, Laterza, Bari.
- Dal Lago, A. e Quadrelli, E. (2003) *La città e le ombre: crimini, criminali, cittadini*, Feltrinelli, Milano.
- Dalla Costa, M.R. (1983) *Famiglia, Welfare e Stato tra progressismo e New Deal*, Franco Angeli, Milano.
- De Certeau, M. (1990) *L'art de faire*, Folio, Parigi.
- Delamont, S. (2004) “Ethnography and participant observation” in Seale, Gobo, Gubrium e Silverman (a cura di) *Qualitative research practice*, Sage, Londra.
- De Leonardis, O. (2013) “Altrove. Sulla configurazione spaziale dell'alterità e della resistenza” in *Rassegna Italiana di Sociologia*, 14(3), pp. 351-378.
- Demetrio, D. (2005) “Narrare per dire la verità. L'autobiografia come risorsa pedagogica” in *m@g@m@ - Rivista elettronica di Scienze Umane e Sociali*, 3(3).
- Denzin, N. (1996) *Interpretive Ethnography: Ethnographic Practices for the 21st Century*, Sage, Londra.
- Denzin, N. e Lincoln, Y. (2000) (a cura di) *Handbook of qualitative research*, Sage, Londra.
- Desgagné, S. (2005) *Récits exemplaires de pratique enseignante : analyse typologique*, Presses de l'Université du Québec, Montreal.
- De Soto, H. (1989) *The other path*, Harper & Row, New York.

- Desplanques, L. (2011) "Processus d'inscription dans l'économie de la rue: quelles stratégies de prévention?" in *VST-Vie sociale et traitements*, (3), pp. 105-114.
- DeWalt, K. e DeWalt, B. (2002) *Participant Observation: A Guide for Fieldworker*, Altamira Press, Lanham.
- Dobovsek, B. (2009) "Les problèmes changeants de l'économie informelle" in *Crimprev info*, 19, pp. 1-14.
- Dreyfus, H. e Dreyfus, S. (2005) "Peripheral vision: Expertise in Real World Contexts" in *Organization Studies*, 25(5), pp. 779-792.
- Drucker, P. (1999) *Innovation and entrepreneurship*, HarperCollins, New York.
- Duneier, M. (1999) *Sidewalk*, Macmillan, New York.
- Estrada, E. e Hondagneu-Sotelo, P. (2010) "Intersectional Dignities: Latino Immigrant Street Vendor Youth in Los Angeles" in *Journal of Contemporary Ethnography*, 40(1), pp. 102-131.
- Everheart, R. (1977) "Between stranger and friend: some consequences of long term fieldwork in schools" in Bryman (a cura di) *Ethnography*, Sage, Londra (ed. 2001).
- Fabietti, U. e Matera, V. (1999) *Etnografia. Scritture e rappresentazioni dell'antropologia*, Carocci, Roma.
- Farinella, D. (2013) "Tra formale ed informale. Lavoro precario e strategie di sussistenza nel Mezzogiorno" in *Etnografia e ricerca qualitativa*, 6(1), pp. 13-34.
- Favreau, L. (2004) "Qu'est-ce que l'économie informelle, l'économie populaire, et l'économie sociale et solidaire?" in Favreau et al. (a cura di) *Le Sud... et le Nord dans la mondialisation: quelles alternatives? Le renouvellement des modèles de développement au Nord et au Sud*, Presses de l'Université du Québec, Montreal.
- Favreau, L. e Ndiaye, S. (2004) "Itinéraire de l'informel au Bureau international du travail de 1972 à 2004" in *Cahiers de la CRDC*, Université du Québec, Montreal.
- Foucault, M. (1973) *La Société punitive. Cours au Collège de France (1972-73)*, Seuil, Parigi (ed. 2013).
- (1975) *Surveiller et punir*, Gallimard, Parigi [ed. it. (1976) *Sorvegliare e Punire*, Einaudi, Torino].
- (2001) "Des supplices aux cellules" in *Dits et écrits (1954-1975)*, Gallimard, Parigi.
- (2009) "Alternatives to the Prison: Dissemination or Decline of Social Control?" in *Theory, Culture & Society*, 26(6), pp. 12-24.
- Fouquet, A. e Chadeau, A. (1981) "Peut-on mesurer le travail domestique?" in *Economie et statistique*, 136(1), pp. 29-42.
- Galemba, R.B. (2008) "Informal and illicit entrepreneurs: fighting for a place in the neoliberal economic order" in *Anthropology of Work Review*, XXIX(2), pp. 19-25.

- Gallino, L. (2007) *Il lavoro non è una merce*, Laterza, Bari.
- García, H. e Lara, F. (2004) “Repas ambulants Informalité urbaine et modernité industrielle à la frontière nord du Mexique” in *Sociologie du Travail*, 46(1), pp. 42–53.
- Garfinkel, H. (1963) “A conception of and experiments with *trust*” as a condition of concerted stable actions” in *The production of reality: Essays and readings on social interaction*, pp. 381-392.
 - (1967) *Studies in Ethnomethodology*, Prentice-Hall, Londra.
- Garfinkel, H. e Wieder, D.L. (1992) “Two incommensurable, asymmetrically alternate technologies of social analysis” in Watson *et al.* (a cura di) *Text in context: Contributions to ethnomethodology*, pp. 175-206, Sage, Newbury Park.
- Gauntlett, D. (2011) *Making is Connecting: The social meaning of creativity, from DIY and knitting to YouTube and Web 2.0*, Polity Press, New York.
- Geertz, C. (1963) *Old Societies and New States*, Free Press, New York.
- Gerxhani, K. (2004) “The informal sector in developed and less developed countries: a literature survey” in *Public Choice* 120(2), pp. 267– 300.
- Gherardi, S. (2000) “Practice-Based Theorizing on Learning and Knowing in Organizations” in *Organization*, 7(2), pp. 211–223.
 - (2006) *Organizational knowledge: the texture of workplace learning*, Blackwell, Victoria.
- Gherardi, S. e Nicolini, D. (2000) “The organizational learning of safety in communities of practice” in *Journal of Management Inquiry*, 9(1), pp. 7-18.
 - (2001) “Il pensiero pratico. Un’etnografia dell’apprendimento” in *Rassegna Italiana di Sociologia*, XLII(2), pp. 231-55.
- Gherardi, S., Meriläinen, S., Strati, A. e Valtonen, A. (2013) “Editors’ introduction: A practice-based view on the body, senses and knowing in organization”, *Scandinavian Journal of Management*, 29(4), pp. 333-337.
- Gibson, J. (1979) *The ecological approach to visual perception*. Houghton Mifflin, Boston.
- Gieser, T. (2008) “Embodiment, emotion and empathy: A phenomenological approach to apprenticeship learning” in *Anthropological Theory*, 8(3), pp. 299–318.
- Giles, D. (1999) “Measuring the Hidden Economy: Implications for Econometric Modelling”, *The Economic Journal*, 109(456), pp. 370–380.
- Glaser, B.G., Strauss, A. (1967) *The Discovery of Grounded Theory. Strategies for Qualitative Research*, Weidenfeld and Nicolson, Londra.
- Gobo, G. (2001) *Descrivere il mondo. Teoria e pratica del metodo etnografico in sociologia*, Carocci, Roma.
- Goffman, E. (1956) *Encounters*, MacMillan, New York.
 - (1959) *The Presentation of Self in Everyday Life*, University of Edinburgh.

- (1961) *Encounters: Two Studies in the Sociology of Interaction – Fun in Games & Role Distance*, Bobbs-Merrill, Indianapolis.

Goodwin, C. (1994) “Professional Vision” in *American Anthropologist*, 3, pp. 606-633.

- (1995) “Seeing in Depth” in *Social Studies of Science*, 25, pp. 237-274.

- (1996) “Practices of Color Classification” in *Ninchi Kagaku*, 2, pp. 62-82.

- (1996a) “Trasparent Vision” in Ochs, Schegloff e Thompson (a cura di) *Interaction and Grammar*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 370-404.

- (1997) “The Blackness of Black” in Resnik *et al.* (a cura di) *Discourse, Tools and Reasoning. Essays on Situated Cognition*, Springer, Berlino, pp. 111-140.

Gorz, A. (2003) *L’immatériel*, Galilée, Parigi.

Gourévitch, J.-P. (2002) *L’économie informelle. De la faillite de l’Etat à l’explosion des trafics*, Le pré aux clercs, Parigi.

Granovetter, M. (1973) “The strength of weak ties” in *American journal of sociology*, 78(6), pp. 1360-1380.

- (1985) “Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness” in *American Journal of Sociology*, 78, pp. 481-510.

Grasseni, C. (2007) *La reinvenzione del cibo. Culture del gusto fra tradizione e modernità ai piedi delle Alpi*, Qui Edit, Verona.

Grasseni, C. e Ronzon, F. (2004) *Pratiche e cognizione. Note di ecologia della cultura*, Meltemi, Roma.

Hainard, F. e Ischer, P. (2007) *L’économie informelle : une alternative à l’exclusion économique et sociale?*, rapporto congiunto Unesco e Università di Neuchâtel, Berna.

Harré, R. (2002) “Material Objects in Social Worlds” in *Theory, Culture and Society*, 19(5-6), pp. 23-36.

Harrison, P. (1979) *Inside the third world: the anatomy of poverty*, Penguin, Londra.

Hart, K. (1973) “Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana” in *Journal of Modern African Studies*, 11(1), pp. 61-89.

Harvey, D. (2006) *Spaces of Global Capitalism: Towards a Theory of Uneven Geographical Development*, Verso ed., Londra.

Hatzfeld, M. (2004) *Petit traité de la banlieue*, Dunod, Parigi.

Hughes, E. C. (1951) “Mistakes at work” *The Canadian Journal of Economics and Political Science/Revue canadienne d’Economie et de Science politique*, 17(3), pp. 320-327.

- (1958) *Men and their Work*, The Free Press, Glencoe.

- (1971) *The sociological eye: Selected papers*, Transaction publishers, New Jersey [trad. it. (2010) *Lo sguardo sociologico*, Il Mulino, Bologna].

Huws, U. (2006) “The spark in the engine: creative workers in a global economy” in *Work organisation, labour and globalisation*, 1(1), pp. 1-12.

- ILO (1972) *Employment, Income, and Equality. A Strategy for Increasing Productive Employment in Kenya*, ILO, Ginevra.
- (1993) *Statistics of Employment in the Informal Sector*, Report III ICLS/15/III, Fifteenth International Conference of Labour Statisticians, ILO, Ginevra.
 - (1996) *The future of urban employment*, Second United Nations Conference on Human Settlements (HABITAT II), International Labour Office, Ginevra.
 - (2002) *Decent Work and the Informal Economy*, Report VI, ILO, Ginevra.
 - (2004) *Developing a Model-of-change for the informal economy*, ILO, Ginevra.
 - (2007) *The informal economy: enabling transition to formalization*, Tripartite Interregional Symposium on the Informal Economy, Ginevra.
- Ingold, T. (2007) “Materials against materiality” in *Archaeological Dialogues*, 14(1), pp. 1-16.
- Jedlowski, P. (1995) “Introduzione” in Simmel, G. *Le metropoli e la vita dello spirito* Armando, Roma.
- (2000) *Storie comuni: la narrazione nella vita quotidiana*, Mondadori, Milano.
- Joubert, M. (2000) “Drogues, trafics et insertion, l'économie informelle comme support social” in *Cahiers de Prospective jeunesse*, 5(3), pp. 2-6.
- (2003) “Précarité de jeunes et économie informelle” in *Correspondences*, primavera 2003.
 - (2004) “Précarisation des supports sociaux, chômage et santé mentale” in *Questions vives sur la banlieue*, pp. 61-86.
- Jounin, N. (2008) *Chantier interdit au public: enquête parmi les travailleurs du bâtiment* Editions La Découverte, Parigi.
- Kaufmann, D. e Kaliberda, A. (1996), “Integrating the unofficial economy into the dynamics of post-socialist economies: a framework for analyses and evidence” in B. Kaminski (a cura di), *Economic Transition in Russia and the New States of Eurasia*, M.E., Londra.
- Kesteltoot, C., e Meert, H. (1999) “Informal spaces: the geography of informal economic activities in Brussels” in *International Journal of Urban and Regional Research*, 23(2), pp. 232-251.
- Kloosterman, R., Van der Leun, J. e Rath, J. (1999) “Mixed Embeddedness: (In)formal Economic Activities and Immigrant Businesses in the Netherlands” in *International Journal of Urban and Regional Research*, 23(2), pp. 252–266.
- Knorr-Cetina, K. (1997) “Sociality with Objects” in *Theory, Culture & Society*, 14(4), pp. 1-30.
- Kunda, G. (2006) *Engineering Culture: Control and commitment in a high-tech corporation* (nuova ed.), Temple University Press, Philadelphia.
- Kus, B. (2010) “Regulatory governance and the informal economy: Cross-national comparisons” in *Socio-Economic Review*, 8, pp. 487–510.
- Lachaud, J-P. e Penouil, M. (1985) *Le développement spontané*, Pédone, Parigi.
- Laé, J.F. (1989) *Travailler au noir*, Métailié, Parigi.

- (1991) “« Pilule amère ». Stratégie de survie” in *Projet*, 227, pp. 91-100.
- Lae, J.F. e Murad, N. (1985) “Formes de consommation populaire” in *Les temps modernes*, 465, pp.1910-24.
- (2011) *Deux générations dans la débîne*, Bayard, Parigi.
- Lanzara, G.F. (1993) *Capacità negativa: competenza progettuale e modelli di intervento nelle organizzazioni*, Il Mulino, Bologna.
- Lascoumes, P. (1996) “L’illégalisme, outil d’analyse” in *Société & Représentation*, 3, pp. 78-84.
- Latouche, S. (1989) *L’Occidentalisation du monde : Essai sur la signification, la portée et les limites de l’uniformisation planétaire*, La Découverte, Parigi.
- (1993) *Le planète des naufragés*, La Découverte, Parigi.
- Latour, B. (1994) “On technical mediation” in *Common knowledge*, 3(2), 29-64.
- Lautier, B. (1994) *L’économie informelle dans le tiers-monde*, Édition la Découverte, Parigi.
- Lave, J. e Wenger, E. (1991) *Situated Learning. Legitimate Peripheral Participation*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Lefrançois, D. (2014) *Le parking dans les grandes ensembles*, Éd. De La Villette, Parigi.
- Lepoutre, D. (1997) *Cœur de banlieue. Codes, rites et langages*, Éditions Odile Jacob, Parigi.
- Levi, P. (1978) *La chiave a stella*, Einaudi, Torino.
- Lévi-Strauss, C. (1962) *La pensée sauvage*, Plon, Parigi.
- Lucifora, C. (2003) *Economia sommersa e lavoro nero*, Il mulino, Bologna
- Malinowski, B. (1922) *Argonauts of the Western Pacific: An account of native enterprise and adventure in the archipelagoes of Melanesian New Guinea*, Routledge, Londra.
- Maloney, W.F. (2004) “Informality revisited” in *World Development*, 32(7), pp. 1159–78.
- Mangano, A. (2009) *Gli africani salveranno Rosarno. E, probabilmente, anche l’Italia*, Terrelibere.org.
- Matera, V. (2004) *La scrittura etnografica*, Meltemi Editore, Roma.
- Mattozzi, A. (2007), “A Model for the Semiotic Analysis of Objects” in Vihma e Karjalainen (a cura di) *Design Semiotics in Use*, Helsinki University of Art and Design Press, Helsinki.
- Marzano, M. (2001) “L’etnografo allo specchio: racconti dal campo e forme di riflessività” in *Rassegna italiana di sociologia*, XLII (2), pp. 257-82.
- (2006) *Etnografia e ricerca sociale*, Laterza, Bari.
- Massey, D. (2005) *For space*, Sage, Londra.

- Mauthner, N.S. e Doucet, A. (2003) “Reflexive Accounts and Accounts of Reflexivity in Qualitative Data Analysis” in *Sociology*, 37(3), pp. 413–431.
- Mauss, M. (1925) *Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïque*, PUF, Parigi [nuova ed. 2001].
- McNay, L. (1999) “Gender, Habitus and the Field: Pierre Bourdieu and the Limits of Reflexivity” in *Theory, Culture & Society*, 16(1), pp. 95–117.
- (2009) “Self as Enterprise: Dilemmas of Control and Resistance in Foucault’s The Birth of Biopolitics” in *Theory, Culture & Society*, 26(6), pp. 55–77.
- Mead, G. (1934) *Mind, Self, and Society*, University of Chicago Press.
- Menger, PM. (2002) *Portrait de l'artiste en travailleur*, Seuil, Parigi.
- Merleau-Ponty, M. (1945) *Phénoménologie de la perception*, Edition Gallimard, Parigi [2007, ed. Routledge, Londra].
- Mills, J., Bonner A., e Francis, K. (2006) “The Development of Constructivist Grounded Theory” in *International Journal of Qualitative Methods*, 5, pp. 1-10.
- Moser, C. (1978) “Informal sector or petty commodity production: Dualism or dependence in urban development?” in *World Development*, 6(9–10), pp. 1041–1064.
- Mozère, L. (2007) “L'économie informelle: quelques paradoxes” in Hainard e Ischer (a cura di) *L'économie informelle: une alternative à l'exclusion économique et sociale?*, Editions Université de Neuchâtel, Berna.
- Mutti, A. (1994) “Fiducia” in *Enciclopedia Italiana delle Scienze Sociali*, Treccani, Roma.
- Nafziger, W. (2006) *Economic development*, 4°ed., Cambridge University Press, Cambridge.
- Negrelli, S. (2005) *Sociologia del lavoro*, Laterza, Bari.
- OCSE (2002) “Measuring the non-observed economy” in *Statistics Brief*, 5.
- Orr, J. (1990) “Sharing Knowledge, Celebrating Identity: War Stories and Community Memory in a Service Culture” in Middleton e Edwards (a cura di) *Collective Remembering: Memory in Society*, Sage, Beverley Hills.
- Ortner, S. B. (1984) “Theory in anthropology since the sixties” in *Comparative studies in society and history*, 26(1), pp. 126-166.
- Parisio, R. (2004) “Diagnostica auto con il PC” in *Elettronica*, 04(10), pp. 64-69.
- Péraldi, M. (1996) “Vivre et survivre au bord des villes” in *Le courrier du CNRS*, 82, pp. 27-29.
- Perrotta, D. (2011) *Vite in cantiere. Migrazione e lavoro dei rumeni in Italia*, Il Mulino, Bologna.

- Perrotta, D. e Sacchetto D. (2012) (a cura di) *Sulla pelle viva*, Derive Approdi, Roma.
- Pestiau, P. (1989) *L'économie souterraine*, Pluriel Inédit, Parigi.
- Petersen, H.-G. e Thießen, U. (2010) "Editors' Introduction: Shadow Economy in High Income Countries – Much Ado about Nothing?" in *International Economic Journal*, 24(4), pp. 413–419.
- Pillon, T. (2012) *Le corps à l'ouvrage*, Stock, Parigi.
- Pink, S. (2009) *Doing Sensory Ethnography*, Sage, Londra.
 - (2011) "Multimodality, multisensoriality and ethnographic knowing: social semiotics and the phenomenology of perception" in *Qualitative Research*, 11(3), pp. 261–276.
- Poincaré, H. (1929) *Science et méthode*, Flammarion, Parigi.
- Polany, M. (1958), *The study of man*, University of Chicago, Chicago.
 - (1962) *Personal knowledge*, Routledge, Londra [trad. it. 1990].
- Poggi, G. (1995) "Three aspects of modernità in Simmel's philosophie des geldes. Its epiphanic significance, the centrality of money and the prevalence of alienation" in Kilminster, R., Varcoe, I. (a cura di) *Culture, modernity and revolution: essays in honour of Zygmunt Bauman*, Routledge, Londra.
- Poggio, B. (2004) *Mi racconti una storia*, Carrocci, Roma.
- Pons, N. (2006) *Cols blancs et mains sales: Économie criminelle, mode d'emploi*, Odile Jacob, Parigi.
- Portes, A. (1978) "The informal sector and the world economy: Notes on the structure of subsidized labour" in *Bulletin of the Institute of Development Studies*, 9, pp. 35–40.
- Portes, A. e Castells, M. (1989) "Introduction" in Portes, Castells e Benton (a cura di) *The informal economy*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Portes, A., Castells, M. e Benton, L. (1989) (a cura di) *The informal economy. Studies in advanced and less developed countries*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Portes, A. e Walton, J. (1981) *Labor, Class, and the International System*, Academic Press, New York.
- Pugliese, E. (2009) *Indagine sul "Il lavoro nero"*, rapporto CNEL.
- Ram, M., Edwards, P. e Jones, T. (2007) "Staying Underground: Informal Work, Small Firms, and Employment Regulation in the United Kingdom" in *Work and Occupations*, 34(3), pp. 318–344.
- Recio, R.B. e Gomez, J.E.A. (2013) "Street Vendors, their Contested Spaces, and the Policy Environment: A View from Caloócan, Metro Manila" in *Environment and Urbanization Asia*, 4(1), pp. 173-190.

- Reyneri, E. (2005) *Sociologia del mercato del lavoro*, Il Mulino, Bologna.
- Roberts, A. (2014) “Peripheral accumulation in the world economy: A cross-national analysis of the informal economy” in *International Journal of Comparative Sociology*, 54(5-6), pp. 420–444.
- Roberts, G. (2008) “Embodying Labor: Work as Fieldwork” in *Anthropology of Work Review*, XXIX(3), pp. 76–77.
- Roggero, G. (2009) *La produzione del sapere vivo*, Ombre Corte, Verona.
- Roma, G. (2001) *L'economia sommersa*, Laterza, Bari.
- Rose, R. (2005) *Insiders and outsiders: New Europe barometer 2004*, University of Strathclyde, Glasgow.
- Ross, A. (2004) *No-collar: the human workplace and its hidden costs*, Temple University Press, Philadelphia.
- (2007) (a cura di) *The University Against Itself: The NYU Strike and the Future of the Academic Workplace*, Temple University Press, Philadelphia.
 - (2009) *Nice work, if you get it: life and labour in precarious times*, New York University Press, New York.
- Rubić, T. (2013) “Je me débrouille” L'économie informelle et le chômage en Croatie”, *Ethnologie française*, 43(2), pp. 217-27.
- Saitta, P. (2011) “Etnografia di un'economia informale in Sicilia” in *Etnografia e ricerca qualitativa*, 3, pp. 395-421
- (2013) “Informali. Stato, élite e marginali alle prese con l'irregolarità: un'introduzione critica” in *Etnografia e ricerca qualitativa*, 6(1), pp. 5-12.
- Saraceno, C. (1988) *Sociologia della famiglia*, Il Mulino, Bologna.
- Sassen, S. (1997) *Informalization in advanced market economies*, Development Policies Department, International Labour Office, Ginevra.
- (1999) *Globalization and its discontents: Essays on the new mobility of people and money*, The New Press, New York.
 - (2001) *The global city: New York, London, Tokio*, Princeton University Press, Princeton (1° ed 1991).
 - (2007) *A sociology of globalization*, Norton & Company, New York.
- Sauvadet, T. (2006) “Le sentiment d'insécurité du « dealer de cité »” in *Sociétés et jeunesses en difficulté*, 1, primavera 2006.
- Schatzki, T.R., Knorr Cetina, K. e von Savigny, E. (2001) (a cura di) *The Practice Turn in Contemporary Theory*, Routledge, New York.
- Schneider, F. (1997) “The Shadow Economies of Western Europe” in *Journal of The Institut of Economic Affairs*, 17(3), pp. 42 – 48.
- (2005) “Shadow economy around the world: what do we really know?” in *European Journal of Political Economy*, 21(2), pp. 598–642.

- (2013) “Size and development of the shadow economy of 31 European and 5 other OECD countries from 2003 to 2013: a further decline” in *Discussion Paper*, Department of Economics, University of Linz, Linz.

- Schneider, F. e Enste, D. (2002) *Hiding in the shadows: the growth of the underground economy*, Vol. 30, International Monetary Fund., Washington.

- Sennett, R. (1998) *The Corrosion of Character, The Personal Consequences Of Work In the New Capitalism*, Norton, Londra.
- (2008) *The Craftsman*, Allen Lane, Londra
- (2012) *Together. The rituals, pleasures and politics of cooperation*, Yale University Press, Londra.

- Sepulveda, L. e Syrett, S. (2007) “Out of the shadows? Formalisation approaches to informal economic activity” in *Policy & Politics*, 35(1), pp. 87-104.

- Silla, F. (2008) *L'emploi des jeunes de quartiers populaires*, Rapport à la présidence e la République Française – Conseil Economique et Social, Parigi.

- Silverman, D. (2000) *Doing Qualitative Research: A Practical Handbook*. Sage, Londra,

- Simmel, G. (1900) *Philosophie des geldes*, Duncker & Humbolt, Berlino.
- (1903) “The metropolis and mental life” in *The urban sociology reader*, pp. 23-31 [trad. it 1996].
- (1908) *Soziologie. Untersuchungen über di Formen der Vergesellschaftung*, Duncker & Humblot, Leipzig [trad. it. 1998].

- Sindzingre, A. (2006) “The relevance of the concepts of formality and informality: a theoretical appraisal” in Guha-Khasnobis *et al.* (a cura di) *Linking the Formal and Informal Economy: Concepts and Policies*, Oxford University Press, pp. 58–74.

- Snyder, K.A. (2003) “Working “Off the Books”: Patterns of Informal Market Participation within New York’s East Village” in *Sociological Inquiry*, 73(2), pp. 284–308.
- (2004) “Routes to the informal economy in New York’s East village: crisis, economics and identity” in *Sociological Perspectives*, 47(2), pp. 215–40.

- Sparti, D. (2005) *Suoni inauditi. L'improvvisazione nel jazz e nella vita quotidiana*, Il Mulino, Bologna.

- Standing, G. (2011) *The Precariat: The New Dangerous Class*, Bloomsbury Academic, Londra.

- Stone, A.R. (1996) *The war of desire and technology at the close of the mechanical age*, The MIT Press, Cambridge.

- Strati, A. (1999) *Organization and Aesthetics*, Sage, Londra.
- (2003) “Centralità della 'pratica' nello studio dell'organizzazione e conoscenza sensibile” in *Sociologia del lavoro*, 92, pp.119-133.
- (2004) *L'analisi organizzativa. Paradigmi e metodi*, Carocci, Roma.
- (2007) “Sensible Knowledge and Practice-based Learning” in *Management Learning*, 38(1), pp. 61–77.

- Strauss, A. (1978) *Negotiations*, Jossey-Bass San Francisco.
- Suchman, L. (1987) *Plans and Situated Action: The Problem of Human-machine Communication*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Sudnow, D. (1978) *Ways of the Hand. The Organization of Improvised Conduct*, Harvard University Press, Cambridge (nuova ed. 2001).
- Tabak, F. e Crichlow, M. (2000) (a cura di) *Informalization: Process and Structure*, Johns Hopkins University Press, Baltimora.
- Tafenau, E., Herwartz, H. e Schneider, F. (2010) “Regional Estimates of the Shadow Economy in Europe” in *International Economic Journal*, 24(4), pp. 629–636.
- Tafferant, N. (2007) *Le ‘Bizness’: Une économie souterraine*. Presses Universitaires de France – PUF, Parigi.
- Tajfel, H. (1974) “Social identity and intergroup behaviour” in *Social Science Information*, 13(2), pp. 65-93.
- Thomas, H. (1995) *Dance, Modernity and Culture: Explorations in the Sociology of Dance*, Routledge, Londra.
- Van Eck, R. (1987) “Secondary Activities and the National Accounts” in *Working paper*, Central Bureau of Statistics, Voorburg.
- Vannucci, A. (2009) (a cura di) *Nero, grigio, sommerso. Attori e politiche per l'emersione del lavoro irregolare dal contesto italiano alla dimensione locale: il caso della provincia di Pisa*, Felici, Pisa.
- Venkatesh, S. (2006) *Off the books. The underground economy of the urban poor*, Harvard University Press, Cambridge.
- Viteritti, A. (2011) “Corpi sapienti in laboratorio. Apprendere la tecnoscienza in pratica tra disciplinamento e formatività.” *Etnografia e ricerca qualitativa*, 1, pp. 61-81.
- (2012) *La Scienza in Formazione. Corpi, Materialità e scrittura in laboratorio*, Milano, Guerini.
- Wacquant, L. (1995) “Pugs at Work: Bodily Capital and Bodily Labour among Professional Boxers” in *Body & Society*, 1(1), pp. 65–93.
- (2002) *Corps et âme : Carnets ethnographiques d'un apprenti boxeur*, Agone, Marsiglia
- (2004) “Habitus” in Zafirovsky (a cura di) *International Encyclopedia of Economic Sociology*, Routledge, Londra.
- (2005) “Carnal Connections: On Embodiment, Membership and Apprenticeship” in *Qualitative Sociology*, 28(4), pp. 445-471.
- (2007) *Urban Outcasts: A Comparative Sociology of Advanced Marginality*, Polity, Londra.
- (2009) “L’habitus come oggetto e come strumento. Riflessioni su come si diventa pugile” in *Etnografia e ricerca qualitativa*, 1, pp. 5-20.

- Weber, F. (2006) “Du travail à-côté au travail au noir: l'économie informelle, complément ou substitut de l'économie légale ?” in Crevoisier, Hainard e Ischer *L'économie informelle : une alternative à l'exclusion économique et sociale*, Commissione Svizzera all'Unesco.
- (1989) *Le travail à-côté Une ethnographie des perceptions*, Ehess édition, Parigi (nuova ed. 2009).
- (2007) “Préface à l'édition Quadrige” in Mauss, M. *Essai sur le don*, Puf, Parigi.
- Wenger, E. (1998) *Communities of practice: learning, meaning, and identity*, Cambridge University Press.
- Wenger, E. C. e Snyder, W. M. (2000) “Communities of practice: The organizational frontier” in *Harvard business review*, 78(1), pp. 139-146.
- Whalen, J., Whalen, M., e Henderson, K. (2002) “Improvisational choreography in teleservice work” in *The British journal of sociology*, 53(2), pp. 239–58.
- White, H. (2002) *Markets from Networks: Socioeconomic Models of Production*, Princeton University Press.
- Willard, JC. (1989) “L'économie souterraine dans les comptes nationaux” in *Economies et Statistiques*, 226, pp. 35-51.
- Williams, C. (2004), *Cash-in-Hand Work: The Underground Sector and the Hidden Economy of Favours*, Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- (2006) *The Hidden Enterprise Culture*, Edward Elgar, Northampton.
- (2009) “Formal and Informal Employment in Europe: Beyond Dualistic Representations” in *European Urban and Regional Studies*, 16(2), pp. 147–159.
- (2013) “Out of the shadows: a classification of economies by the size and character of their informal sector” in *Work, Employment & Society*, 0(0), pp. 1-19.
- Williams, C. e Nadin, S. (2012) “Work beyond employment: representations of informal economic activities in *Work, Employment & Society*, 26(2), pp. 1–10.
- Williams, C. e Round, J. (2007) “Re-thinking the Nature of the Informal Economy: Some Lessons from Ukraine” in *International Journal of Urban and Regional Research*, 31(2), pp. 425–441.
- Williams, C. e Windebank, J. (1995) “Black market work in the European Community: peripheral work for peripheral localities?” in *International Journal of Urban and Regional Research*, 19(1), pp. 23–39.
- (1998) *Informal employment in the advanced economies: implications for work and welfare*, Routledge, Londra.
- Yakhlef, A. (2010) “The corporeality of practice-based learning” in *Organization Studies*, 31(4), pp. 409–430.

Ringraziamenti

Questa ricerca è frutto di un'esperienza di conoscenza e scambio con i meccanici di strada con cui ho avuto la fortuna di trascorrere del tempo. A loro, alla loro fiducia e alla loro comprensione sono dovuti i miei più sentiti ringraziamenti. Sono stato guidato dalla condivisione, per quanto momentanea, di giornate trascorse tra sudore, vento e olio, ma anche ricche di racconti, sorrisi e rimproveri, che mi ha consentito poco a poco di sentirmi a mio agio nel mondo della riparazione di strada. A loro va dunque il merito di avermi accolto e di avermi insegnato moltissimo, con pazienza e passione.

A Mel, in particolare, voglio dire grazie per aver accettato una figura come la mia al suo fianco, lui che tanto apprezza lavorare tranquillo e con la musica di radio nostalgia nelle orecchie ad accompagnarlo. A Guy, sono riconoscente per l'amicizia, i dischi ascoltati insieme e per avermi raccontato la sua esperienza da meccanico. A Daimou va il merito di avermi accolto a casa sua e di aver continuato a impegnarsi fino ad avere in tasca la ricevuta per ottenere forse a breve quel pezzo di carta per uscire dal limbo di *sans papier*. Felipe, Dino, Greg e David hanno aperto le porte delle loro officine accettando uno stagista dal profilo professionale lontanissimo da quello di cui avevano bisogno per le riparazioni e accogliendomi ugualmente con gentilezza e professionalità.

Meccanici, clienti, conoscenti e garagisti hanno a diverso titolo accettato di confrontarsi con me e per questo li ringrazio; attraverso le loro parole e i loro gesti, ho capito come potevo muovermi anch'io tra le riparazioni di strada.

Questa ricerca poi non sarebbe stata scritta se non si fosse alimentata da un confronto continuo e dai consigli di Attila Bruni. È stato molto più di un *tutor*, capace di aiutarmi e scuotermi nei momenti in cui certe difficoltà sembravano molto più gravose di quello che erano. Il professor Patrick Cingolani mi ha offerto le sue osservazioni sempre puntuali e stimolanti, divenendo un importante riferimento con cui confrontarsi durante la stesura dei capitoli e suggerendo interpretazioni ed interrogativi che hanno contribuito ad articolare analisi e discorso. A lui va un ringraziamento speciale anche per aver accettato quest'incombenza, nonostante abbia implicato il confrontarsi con la lingua italiana.

La tesi di dottorato ha spesso un limite nella sua mole che ne rende ardua la lettura integrale, per questo motivo desidero ringraziare molto i commissari della commissione di valutazione, i Professori Cingolani, Coletto, Dal Lago e Pedersini per, aver non solo letto attentamente il lavoro, ma avermi fornito critiche, commenti e suggerimenti molto importanti per far avanzare il ragionamento e giungere alla stesura finale.

La tesi di dottorato è un ciclo che racchiude anni di vita, con i suoi incontri, passaggi ed esperienze. Vorrei ringraziare tutt* coloro che, consciamente o indirettamente, hanno contribuito a farmi giungere al risultato e alla chiusura di questa intensa fase di ricerca e scrittura.

Francesco mi è stato accanto sin dai primi giorni di quest'esperienza di dottorato, con sostegno, aiuto e preziosi consigli tali da renderlo un imprescindibile *coach*. Claudia ha condiviso molta (forse troppa) della tensione e del coinvolgimento profondo che il lavoro di tesi hanno imposto sulla mia vita. Grazie a lei, dei suggerimenti, dell'aiuto, ma soprattutto dell'essermi stata accanto in un periodo dove si è spesso assorbiti, tralasciando magari questioni più urgenti, lontane dallo schermo del computer. Molti amici hanno influenzato la riflessione e l'evoluzione della ricerca: con consigli puntuali, come Pierre; attraverso riletture nel momento di massima pressione, come Luca; suggerendo percorsi di lettura e aprendo così prospettive, come Franco. Invece, Xav e Gilles hanno subito per anni la presenza di qualcuno per troppo tempo chiuso in una piccola stanza, riuscendo però a vivere insieme tanti momenti importanti.

Tanti altri ancora mi hanno accompagnato in questi anni, condividendo con me, prima di tutto le esperienze che popolano il quotidiano, oltre alla pressione di un importante progetto da compiere e perciò gli ringrazio, tutt*, anche senza nominarli uno a uno.

Infine, un pensiero particolare è per mio padre, mia madre e mio fratello perché se sono arrivato a questo punto lo devo a loro e a quel magnifico modo di esserci sempre anche se ci vediamo e sentiamo così poco.

Grazie a loro.