

Cinema on the road e spazio filmico mobile

Autore
Andrea Bifulco

Abstract

L'articolo propone una rilettura del cinema on the road alla luce delle trasformazioni del linguaggio audiovisivo contemporaneo. Attraverso un'analisi storico-critica di casi studio della genealogia del genere e di un progetto autoriale personale (*Corsa Abusiva*), propone l'automobile come dispositivo narrativo e percettivo, capace di ridefinire il rapporto tra spazio filmico, soggettività e spettatore. La strada diventa un ambiente mediale che riflette le tensioni sociali ed estetiche della contemporaneità.

This article reinterprets road cinema through the transformations of contemporary audiovisual language. Through a historical-critical analysis of key case studies in the genre's genealogy and a personal authorial project (*Corsa Abusiva*), it examines the automobile as a narrative and perceptual device capable of reshaping the relationship between cinematic space, subjectivity, and spectatorship. The road becomes a medial environment reflecting contemporary social and aesthetic tensions.

Keywords

Automobile

Strada

Road Movie

Movimento

Viaggio

Car

Road

Road Movie

Movement

Travel

Il cinema ha più o meno la stessa età dell'automobile. Nati entrambi a fine Diciannovesimo secolo ed esplosi dal punto di vista commerciale e della diffusione nella prima metà del Ventesimo, infatti, hanno sostanzialmente perseguito il medesimo scopo: far "viaggiare" gli esseri umani, seppur in modi differenti. Le auto delle origini erano destinate alle classi privilegiate, mentre il cinema s'impose subito come arte popolare. Tutti e due, peraltro, possono essere accostati anche per la correlazione simbolica tra le rotelle delle macchine da presa analogiche e le ruote dei primi mezzi di trasporto non a trazione animale.

L'automobile è, in un certo senso, la naturale continuazione del cinema occidentale o, meglio, tra auto e cinema esiste un'interazione organica, poiché entrambi veicolano l'azione. Muoversi equivale al desiderio di cambiamento, all'incontro con un destino forse incerto ma auspicabile: il movimento cura, preserva, trasforma. È una condizione che accomuna molti personaggi delle storie cinematografiche.

L'amore dell'uomo occidentale per l'automobile ha assunto quasi i tratti di una dipendenza ed è proprio su di essa che s'è costruita la mitologia del paesaggio americano, reale e cinematografico. La velocità della macchina da presa si è progressivamente sincronizzata con quella del veicolo: viaggiare e filmare diventano gesti paralleli, sinergia tra occhio e motore che si concretizza nella cinepresa. L'avvento delle automobili ha imposto una "qualità orizzontale" al paesaggio: più aumenta la velocità, più il terreno appare piatto. La mobilità diventa così una chiave di lettura privilegiata per comprendere il paesaggio occidentale, in particolare quello statunitense. In Europa, il futurismo fu la prima corrente a eleggere l'auto a simbolo di

modernità, esaltandone la capacità di mutare l'ambiente e la percezione della realtà. Dalla derisione iniziale dei primi modelli, rumorosi e imperfetti, si passò a un entusiasmo totale, seguito poi da una crescente consapevolezza critica delle trasformazioni che l'automobile stava producendo.

Al di là della velocità, un altro aspetto decisivo fu la sua autonomia: l'essere "auto"- "mobile". Questo dinamismo si è sposato fin da subito con la messa in scena cinematografica, attraversando generi e stagioni diverse. Nel corso del Novecento e nei primi decenni del Ventunesimo secolo numerose opere hanno attribuito ai veicoli un ruolo centrale, talvolta da co-protagonisti. Non soltanto auto e moto, ma anche biciclette, furgoni e altri mezzi su ruote hanno contribuito a costruire immaginari e sottotesti grazie alle visioni autoriali di molti registi.

Personalmente sono sempre stato attratto dalle auto sul piano socio-culturale, per il loro rapporto indissolubile con l'uomo contemporaneo. Non è un caso che molti dei film che hanno segnato il mio percorso formativo e professionale attribuiscono all'automobile un ruolo decisivo. Del resto, il cinema narrativo non è altro che un viaggio verso altri mondi, attraverso prospettive che ricordano quelle offerte da un finestrino o da uno specchietto retrovisore.

Una possibile storia del "road cinema" comincia con la strada ferrata lungo la quale il treno del cortometraggio dei fratelli Lumière, entrando nella stazione di La Ciotat, chiude un primo tragitto, segnando la perdita della verginità cinematografica dello spettatore con una domanda: e se lo schermo fosse una strada? Di conseguenza, il cinema, con sempre più evidente e consapevole determinazione, ha continuato, nel corso degli anni, a costruire una rete di icone, paure e attese ai margini di strade capaci di garantire una cosiddetta "viabilità" dell'immaginario. Gioco e incrocio di parole che indicano la valenza metaforica della strada nella messa in scena, laddove essa rappresenta il luogo di uno spostamento immaginato o reale ed è il supporto di una delle figure più codificate e riconoscibili della narratività: il viaggio¹.

Il passaggio dalla carrozza all'automobile avvenne in modo naturale, già nel lessico: "carrozzeria" e "cavalli" mantengono tracce di una continuità simbolica. Agli albori del cinema, inoltre, le limitazioni tecniche delle macchine da presa e delle pellicole consentivano solo rappresentazioni elementari del movimento. Le prime automobili, lente e precarie, spesso concludevano le loro corse in modo disastroso: da qui il loro iniziale utilizzo comico sullo schermo. Nei primi anni della storia del cinema l'auto è soprattutto oggetto di farsa, in particolare nel contesto della comicità *slapstick*, fondata su velocità, movimento e assurdo. I grandi comici del muto, da Harold Lloyd a Charlie Chaplin, fino a Laurel e Hardy, instaurano con l'automobile un rapporto conflittuale e tragicomico: mezzo capriccioso, indisciplinato, incline alla distruzione. La Ford T diventa emblema di questo dialogo tra uomo e macchina.

Negli Stati Uniti, più che altrove, il legame tra mezzo di trasporto e macchina da presa trova terreno fertile. Cinema e automobile si affermano quasi simultaneamente, mentre si sviluppa un'imponente infrastruttura di autostrade e *freeways* che ridefinisce il paesaggio e intensifica la mobilità. Tra le due guerre mondiali la costruzione delle strade asfaltate si quadruplica e, persino durante la Depressione, tali opere proseguono come parte dei programmi di sostegno economico. L'automobile entra stabilmente nelle abitudini quotidiane degli americani.

La fine degli anni Venti segna una frattura: il sonoro rivoluziona il cinema mentre l'economia precipita. Fino ad allora le auto erano spesso simulacri

ripresi in studio, con retroproiezioni che ne imitavano il movimento. Dalla fine degli anni Trenta, il noir si appropria della strada: coppie di fuorilegge in fuga incarnano angoscia e ineluttabilità del destino. Il nascente road movie si lega così al noir, mutuandone il senso tragico. *Detour* (1946) di Edgar G. Ulmer rappresenta uno degli esempi più emblematici: realizzato con mezzi minimi, il film mette in scena una strada tutt'altro che liberatoria. L'uso evidente della retroproiezione e la ripetitività degli scenari accentuano la sensazione di percorso obbligato, dove il destino incombe e lo spazio non offre vie di fuga. Parallelamente, thriller e gangster movie attribuiscono all'auto nuove valenze: veicolo di velocità e violenza, strumento di morte ma anche di desiderio. Con la Seconda guerra mondiale l'industria automobilistica si riconverte alla produzione bellica; nei film di propaganda e nei *combat films* la jeep diventa *topos* iconografico della liberazione.

Nel dopoguerra, con l'evoluzione dell'industria cinematografica, l'automobile assume significati più stratificati. In *Viale del tramonto* (1950) di Billy Wilder il confronto tra la modesta Plymouth del protagonista e la lussuosa Isotta Fraschini di Norma Desmond diventa metafora dello scontro tra due epoche di Hollywood. L'auto non è più soltanto mezzo, ma segno sociale. Negli anni Cinquanta e Sessanta, l'automobile oscilla tra minaccia nei thriller (vedasi il cinema hitchcockiano) e permanenza comica nella tradizione *slapstick*. Hollywood tenta anche di promuoverla come protagonista nei film sulle corse, ma il filone fatica ad affermarsi: le competizioni restano spesso subordinate a intrecci più ampi. In *Grand Prix* (1966) di John Frankenheimer, l'uso di cineprese montate sulle vetture e dello *split screen* testimonia però una crescente integrazione tra dispositivo filmico e velocità meccanica.

Il cinema on the road della New Hollywood

Verso la fine degli anni Sessanta, il mutamento ideologico e la crisi dell'establishment occidentale trasformano radicalmente il panorama culturale. La televisione impone nuove logiche produttive e Hollywood si rinnova, aprendo spazio agli indipendenti. In questo contesto emerge il road movie come genere consapevole: un cinema che si svolge lungo strade immerse nell'immensità del territorio americano, facendo dell'asfalto e dell'orizzonte strumenti privilegiati per raccontare le contraddizioni dello spazio e della cultura statunitense.

Il road movie nasce ufficialmente come genere alla fine degli anni Sessanta su una consapevolezza specifica, ovvero che il concetto di "viaggio" su strada è l'archetipo per eccellenza sul quale è basata gran parte della storia degli Stati Uniti. In tal senso, questo nuovo genere è la rappresentazione disillusa della cattiva coscienza del Paese. Il road movie è un genere molto particolare che poteva originarsi e strutturarsi soltanto dalla particolare conformazione storica, geografica e culturale americana. In termini iconografici, quindi, il road movie americano è definito da autostrade e paesaggi che si aprono a vista d'occhio, limitati solo dalla linea dell'orizzonte.

«Questi spazi estesi – sottolinea David Laderman – richiamano ovviamente il western e la sua accattivante articolazione della frontiera, e più in generale il confine fluido tra natura e cultura. A ogni modo, il road movie reinventa l'iconografia preindustriale del western con le sue cavalcate, sostituendovi il movimento motorizzato e velocità»².

D'altra parte, come sostiene Giampiero Frasca, la mancanza di radici, la provvisorietà, il bisogno di muoversi lungo una frontiera in continua espansione sono sempre stati una componente centrale dell'essenza americana³.

La fine dell'epopea dell'eroe western coincide con la disillusione dei valori americani apparentemente solidi e apre la strada all'utopia a quattro ruote del road movie. Venuto meno il cavaliere errante, il genere riorganizza la messa in scena degli spazi e dei conflitti, esterni e interiori, concentrandosi su protagonisti in movimento ma privi di una meta rassicurante. Molti viaggiatori del road movie presentano affinità con gli antieroi gangster: figure in cui lo spettatore riconosce un archetipo del sogno americano destinato a infrangersi. Come il gangster, anche il viaggiatore d'asfalto incarna un'idea di libertà in un sistema che tende a soffocare ogni individualismo. L'eroe positivo si trasforma così in perdente, in lotta contro una società opprimente, con la vecchiaia e la morte come orizzonti inevitabili.

Nelle sue prime manifestazioni il road movie esprime ribellione, instabilità, desiderio di cambiamento. Non è un caso che il suo apogeo si collochi tra gli anni Sessanta e Settanta, nel pieno della controcultura. *Easy Rider* (1969) di Dennis Hopper diviene l'emblema di questa stagione: la strada appare ancora come promessa di libertà, ma già attraversata da tensioni che incrinano la dimensione mitica. Il viaggio non garantisce integrazione, bensì espone alla violenza latente del Paese attraversato. Tra la fine degli anni Cinquanta e i primi Sessanta si sviluppa il filone dei *biker-movies*, in cui la strada è scenario di azioni teppistiche compiute da motociclisti eredi deformati dell'epica western. *Easy Rider* rappresenta lo spartiacque: dalla pura spettacolarizzazione del movimento si passa a una percorrenza carica di valore simbolico. Billy e Wyatt utilizzano la motocicletta come strumento di attraversamento, trasformando il viaggio in metafora delle contraddizioni culturali del tempo.

La messa in scena, attenta ai dettagli meccanici delle motociclette, conferisce ai mezzi un forte valore iconografico; le moto diventano estensioni dei corpi, mentre numerosi elementi prefigurano l'esito tragico. Le sequenze di viaggio, esaltate dalla fotografia di László Kovács, evocano la vastità del western ma lasciano emergere, in controluce, le tensioni sociali sottese. La struttura narrativa condensa pochi episodi significativi secondo un ritmo ricorrente – episodio diurno, sosta notturna, riflessione – e il montaggio, segnato da ellissi e stacchi progressivi di derivazione underground, accentua la frammentazione percettiva. Il montaggio parallelo che accosta la riparazione di uno pneumatico alla ferratura di un cavallo rende esplicita la continuità simbolica tra bikers e cavalieri: i travellers del road movie sono gli eredi moderni dell'eroe western, ma ne abitano ormai il crepuscolo. Proprio questa consapevolezza della fine – del mito, della frontiera, dell'innocenza dello sguardo – costituisce il terreno su cui si innesterà la stagione successiva del cinema americano. Il passaggio alla Nuova Hollywood non rappresenta una frattura improvvisa, ma l'esito di questa lenta trasformazione: la strada non è più spazio di conquista, bensì luogo di crisi, interrogazione e perdita. Secondo il critico cinematografico Enrico Magrelli, i protagonisti di *Easy Rider* affondano nel viaggio fino a sfiorarne le radici mentali, utilizzando la droga e omologando il trip allucinogeno alla migrazione motociclistica⁴.

Nella sequenza del *bad trip* la regia di Hopper si avvicina esplicitamente all'estetica del cinema underground americano degli anni Sessanta, mentre nel resto del film prevale un approccio che tende a occultare l'intervento



autoriale, ricercando un'apparente oggettività. Un elemento centrale della messa in scena è l'uso degli obiettivi, in particolare dello zoom, emblema del linguaggio cinematografico del decennio. Da un lato esso concentra lo sguardo su dettagli isolati, dinamizzando l'asse di ripresa; dall'altro introduce una funzione quasi cronachistica, suggerendo una modalità prossima al documentario, soprattutto nelle sequenze di viaggio. Anche la messa a fuoco partecipa a questa costruzione: le sfocature non occultano, ma orientano l'attenzione, rendendo percepibile l'atto stesso del filmare e l'artificiosità del dispositivo. La musica, inoltre, non svolge una semplice funzione di accompagnamento, ma assume il ruolo di commento extradiegetico. Le canzoni agiscono come una partitura esterna che arricchisce di significati le immagini, sospendendo temporaneamente l'intreccio e avvicinando la colonna sonora alla funzione del coro tragico. Proprio nelle sequenze di viaggio tra una tappa e l'altra, queste interruzioni musicali diventano momenti privilegiati di riflessione e stratificazione simbolica. Come sostiene Franco La Polla in un suo saggio, il grande merito di Hopper è stato quello di «miticizzare la tematica giovanile, di renderla, sì indicativa, rappresentativa di una problematica americana contemporanea, ma al tempo steso di farne una tavolozza mitologica»⁵.

Easy Rider è un racconto sulla strada che penetra simbolicamente nel cuore dell'American Dream, premurandosi di svelarne la mancanza di radici fondate, l'intolleranza, il razzismo e lo sfruttamento. Nel caso di questa pellicola, la realtà è solo il mezzo per mettere in scena una tematica inerente alla negazione della libertà negli Stati Uniti di quei tempi. L'immagine dell'America fornita dal film di Hopper e dai suoi epigoni degli anni successivi inizia a diventare lo specchio di un mondo e lo spazio iconico del western si allarga e cambia prospettiva, passando da quella epica ad una profondamente accusatoria nei confronti di quello stesso mondo che si è ormai ridotto a creare dei falsi miti di perfezione. Con *Easy Rider* si passa definitivamente dagli spettacolari ma superficiali biker movies, al Road Movie vero e proprio che comincia a mettere in scena la metafora esistenziale di una generazione che non si rispecchia più nei valori della società americana, dirigendosi verso un altrove illusorio e inesistente.

Il road movie si afferma pienamente negli anni Settanta, quando la generazione nata nel secondo dopoguerra, sull'onda della Beat Generation, prende definitivamente le distanze dai padri e dalle convenzioni della società industrializzata. In questo contesto il cinema americano, dopo la crisi

produttiva degli anni Sessanta, inaugura la stagione della Nuova Hollywood: film a basso budget, diretti da giovani autori, rinnovano il linguaggio classico introducendo uno sguardo più libero e semi-documentaristico. L'azione si sposta dai teatri di posa agli spazi aperti, modificando radicalmente le modalità di ripresa. Il cinema *on the road* privilegia un contatto ravvicinato con la superficie delle strade e del paesaggio, mettendo in scena una costellazione di allegorie: la velocità come fuga, l'evasione come desiderio, la violenza dei rapporti umani, l'imprevedibilità degli incontri.

L'eroe del road movie sostituisce cavallo e diligenza con mezzi meccanici adeguati all'asfalto delle *highways*, ma conserva l'eredità errante del western. Ciò che conta non è la meta, bensì il movimento stesso: un nomadismo che attraversa lo schermo e tende a far coincidere lo spostamento dei personaggi con quello della pellicola. I percorsi sono spesso attratti da vicoli ciechi, sospesi tra apertura e condanna, tra orizzonte e scomparsa nel fuoricampo. Il paesaggio oscilla tra realtà e costruzione simbolica: non viene abitato, ma attraversato. L'eroe non vive la natura, la percorre sfruttando infrastrutture già tracciate, inseguendo una libertà che rimane inscritta nella stessa società da cui tenta di emanciparsi. I protagonisti, spesso silenziosi e privi di radici definite, si muovono entro traiettorie fragili, esposte al rischio dell'errore e della dissoluzione. Talvolta non sono emarginati o ribelli, ma individui perfettamente integrati che, attraverso l'esperienza della strada, vedono incrinarsi le proprie certezze. Viaggiare assume così un valore ambivalente: spostamento fisico e insieme presa di coscienza di una condizione esistenziale. In un presente segnato da globalizzazione e digitalizzazione, la nozione stessa di viaggio supera la dimensione spaziale per trasformarsi in interrogazione identitaria. Nell'estensione del nulla, lo sguardo del personaggio non trova niente su cui riflettersi, e si volge a sé stesso⁶. I panorami piatti del road movie invitano all'esplorazione, ma restano sfuggenti: scorrono sotto lo sguardo dei personaggi senza lasciarsi trattenere. L'orizzonte è l'unico punto di stabilità in uno spazio che appare illimitato e mutevole, dove l'inquadratura sembra rifiutare qualsiasi forma definitiva. L'America che emerge da questi film si colloca in una zona grigia, indistinta, appiattita dalla velocità: un paesaggio indifferente alle sorti di chi lo attraversa, costretto a correre sempre oltre, talvolta fino all'estremo. Con *Duel* (1971), diretto da un giovane Steven Spielberg, questa dimensione si carica di tensione. La vera protagonista è la Plymouth Valiant di David Mann, emblema dell'anonimato della middle class americana. Il film si fonda su una struttura essenziale: un sorpasso scatena l'inseguimento ossessivo di un'autocisterna guidata da un camionista senza volto. Fin dall'incipit, lo sguardo coincide con quello dell'automobile; solo successivamente emerge il protagonista umano, uomo ordinario in circostanze straordinarie. Il deserto, scelto anche per esigenze produttive, diventa spazio metaforico. Le *freeways* incarnano una quotidianità pronta a rivelare la propria natura spietata. L'autocisterna, oscura e indefinita, appartiene al fuoricampo e assume i tratti di un mostro anonimo. L'uso del grandangolo estremo e del teleobiettivo altera la percezione dello spazio, generando una tensione costante più che una suspense tradizionale. Attraverso focalizzazioni interne e *character reflection*, la macchina da presa aderisce allo sguardo di Mann, trasformando l'inseguimento in un duello quasi metafisico: Davide contro Golia, uomo contro macchina.

A partire dagli anni Settanta, l'automobile nei road movie perde progressivamente la connotazione ottimistica e si tinge di ambiguità. La strada, soprattutto in ambiente urbano, non unisce ma separa: diventa



frontiera tra il mondo da cui si fugge e un altrove irraggiungibile. In questo scenario si inserisce *Taxi Driver* (1976) di Martin Scorsese. Non un road movie puro, ma un neo-noir urbano che radicalizza alcuni elementi del genere. Il taxi di Travis Bickle è una cellula mobile attraverso cui osservare una metropoli degradata. Il parabrezza e lo specchietto retrovisore diventano dispositivi di visione e filtro ideologico. Il movimento non è più espansivo, ma circolare e ossessivo; la strada non conduce altrove, riporta al punto di partenza.

Qualche caso italiano ed europeo

Il road movie è considerato dalla maggior parte dei critici e degli addetti ai lavori un genere cinematografico tipicamente statunitense, anche se è stato più volte preso in prestito e adattato da cineasti di altre nazionalità, prevalentemente australiani ed europei in particolare. Tuttavia, il cinema europeo, in modo particolare quello italiano, ha rielaborato questo modello adattandolo a un contesto geografico, storico e sociale profondamente diverso. A differenza degli spazi sconfinati nordamericani, le strade europee attraversano confini, culture e paesaggi frammentati. Nei film europei il viaggio raramente coincide con la fuga anarchica o con l'erranza di emarginati; più spesso coinvolge cittadini ordinari mossi da ragioni pratiche, sociali o esistenziali. Anche i mezzi di trasporto cambiano: accanto all'automobile compaiono treni, autobus, autostop, cammini a piedi. Il movimento non è una promessa di reinvenzione assoluta, ma attraversamento di differenze e tensioni.

In Italia, già nel 1962, *Il sorpasso* di Dino Risi anticipa molti elementi del road movie moderno pur restando inscritto nella commedia all'italiana. Il viaggio ferragostano di Bruno Cortona (Vittorio Gassman) e Roberto Mariani (Jean-Louis Trintignant) attraversa un'Italia del boom economico, assoluta e apparentemente libera, ma attraversata da contraddizioni profonde. La Lancia Aurelia non è solo un mezzo di trasporto: è simbolo di status, ossessione, proiezione narcisistica di un'identità fondata sull'avere più che sull'essere. Risi mette in scena il viaggio come metafora della vita e della trasformazione interiore. La velocità, motore dell'irrequietezza di Bruno, diventa anche elemento fatale: l'ultimo sorpasso, gesto reiterato per tutto il film, conduce al tragico incidente finale. L'automobile, inizialmente celebrata come potenza dinamica, si annulla nel burrone insieme a Roberto, vittima di un'Italia che corre senza interrogarsi. Il movimento si rivela illusione, la libertà si trasforma in precipizio.

Se Risi rappresenta l'euforia e il disincanto del boom, Luigi Comencini con *L'ingorgo* (1978) opera un rovesciamento radicale: il viaggio si interrompe.



L'autostrada, simbolo moderno della connessione, diventa spazio di paralisi. L'ingorgo autostradale, sospeso e quasi metafisico, genera una narrazione corale e frammentata in cui emergono violenze, miserie, corruzioni. L'Italia appare immobilizzata, incapace di avanzare. L'asse viario non connette più ma trattiene; la circolazione si fa stagnazione. In una sorta di "sequel morale" de *Il sorpasso*, Comencini sostituisce alla velocità fatale l'immobilità collettiva.

Negli anni Novanta, *Caro diario* (1993) di Nanni Moretti propone un'ulteriore declinazione italiana del viaggio. Nel capitolo *In Vespa*, Moretti attraversa una Roma deserta senza meta precisa. Non vi è partenza né destinazione, ma un itinerario fatto di deviazioni, soste, osservazioni personali. De Bernardinis parla di un «procedere per impercettibili spostamenti, ritorni piccolissimi, accelerazioni microscopiche, dietrofront appena abbozzati» e di una celebrazione dell'atopia come «negazione del luogo come destino, come meta assoluta, obiettivo metafisico»⁷. La Vespa, scelta ideologica oltre che narrativa, incarna una libertà minima e quotidiana, opposta alla retorica della velocità. Lo sguardo è insieme umano e meccanico: Moretti diventa quasi personificazione della macchina da presa, in un continuo scambio tra soggettiva e oggettiva. Il viaggio non è fuga né progresso, ma attraversamento leggero di uno spazio urbano intimo e riflessivo. Il cinema italiano emerge come laboratorio privilegiato di rielaborazione del genere: dal dinamismo tragico di Risi alla paralisi allegorica di Comencini, fino all'erranza atipica e diaristica di Moretti. Se il modello americano fonda il road movie sulla promessa di libertà, la declinazione italiana lo piega a una riflessione sul carattere nazionale, sulla modernità incompiuta e sulle contraddizioni sociali. La strada, nel contesto italiano, non è mai solo spazio di fuga: è specchio del Paese. Talvolta corre verso il mare sotto il sole del boom, talvolta si blocca in un ingorgo senza fine, talvolta diventa semplice pretesto per uno sguardo che si muove senza voler arrivare.

Accanto al caso italiano, il cinema europeo ha trovato in Wim Wenders una tra le sue figure più significative. Nella "Trilogia della strada" (*Alice nelle città*, *Falso movimento*, *Nel corso del tempo*) o in *Paris, Texas*, il viaggio assume la forma di una ricerca percettiva ed esistenziale. Influenzato dalla tradizione romantica tedesca e dalla collaborazione con Peter Handke, Wenders trasforma la struttura narrativa in struttura percettiva: ciò che conta è lo sguardo, la percezione, il tempo dilatato. I suoi personaggi, solitari, marginali ma non ribelli, attraversano paesaggi degradati senza approdare a trasformazioni definitive. Il movimento non garantisce compimento, ma produce consapevolezza della mancanza.

Le declinazioni contemporanee del road movie

Negli anni Ottanta, il viaggio assume spesso la forma del ritorno o della deriva: non esiste più un'Itaca, ma uno smarrimento spaziale e identitario. Il road movie riflette su sé stesso, contaminandosi con altri generi per sopravvivere in una società segnata da paura e disillusione. In un film come *Paris, Texas* (1984) dello stesso Wenders, il deserto diventa spazio assoluto, privo di frontiere e approdi. Negli anni Novanta, poi, il genere attraversa una nuova fase di auto-riflessione. *Thelma & Louise* (1991) di Ridley Scott, per esempio, ribalta la tradizione maschile del road movie, con la fuga delle due protagoniste come atto di affermazione contro la società patriarcale, pur destinato a un esito tragico. La strada è promessa ingannevole di liberazione e lo "stop-frame" iniziale e finale cristallizza l'illusione e la consapevolezza della sconfitta.

Con *Una storia vera* (*The Straight Story*, 1999), quindi, David Lynch svuota definitivamente il viaggio della propria dimensione eroica. L'anziano Alvin Straight percorre la strada a cinque miglia orarie su un tosaerba: la velocità non è più valore simbolico, ma a contare è il tempo. Il movimento si trasforma in durata e la strada diventa metafora di riconciliazione e consapevolezza. In questa sospensione della progressione narrativa si potrebbe intravedere ciò che Gilles Deleuze definisce immagine diretta del tempo⁸, con l'azione che tende a non organizzare più la sequenza ma a essere progressivamente sostituita dalla durata. Il viaggio di Alvin è lento e inesorabile: sceglie un mezzo personale per dimostrare al fratello lo sforzo compiuto e ottenere un possibile perdono. Attraversa la strada più lunga e naturale perché è un uomo fuori tempo, quasi un erede crepuscolare del western. Lynch lo immerge nel paesaggio del Midwest attraverso inquadrature larghe che isolano la sua solitudine tra campi sterminati. Alvin non domina lo spazio: ne è parte, consapevole della propria marginalità in un universo immenso. La strada diventa un percorso necessario per riconnettersi al passato e a sé stessi. La regia è essenziale e anche il montaggio segue una logica di dilatazione temporale. Il film si chiude con un cielo stellato, ribadendo la dimensione cosmica e ridimensionando definitivamente l'eroe del road movie.

Se in *Una storia vera* la strada perde definitivamente la dimensione eroica e il movimento si fa lento, quasi meditativo, nel cinema di David Cronenberg il viaggio si trasforma invece in esperienza di contaminazione. Non è più il tempo a modellare lo spazio, ma il corpo stesso a diventare territorio di attraversamento. L'automobile non è soltanto mezzo di trasporto: è protesi, estensione, dispositivo di mutazione. David Cronenberg è uno dei registi viventi che più hanno interrogato il rapporto tra uomo e macchina, restituendone una visione ancora oggi destabilizzante. In particolare, *Crash* (1996) e *Cosmopolis* (2012) sono momenti emblematici di questa riflessione nel contesto sociale contemporaneo. In *Crash*, tratto dal romanzo di James G. Ballard, l'automobile diventa protagonista assoluta e lente interpretativa dei mutamenti della modernità. Il corpo umano si trasforma dentro l'abitacolo, mentre il paesaggio urbano e industriale si configura come un unico organismo di cemento e asfalto, il cui sistema vascolare è il traffico autostradale. I protagonisti, James e Catherine, entrano in contatto con un gruppo dedito al feticismo degli incidenti stradali, trovando nella collisione tra metallo e carne una forma perversa di eccitazione. L'intreccio alterna amplessi e scontri automobilistici fino alla morte di Vaughan, suggellando la fusione tra eros e distruzione. La regia di Cronenberg è quasi clinica.

I piani sequenza brevi e lo sguardo voyeuristico della macchina da presa costruiscono un dispositivo di osservazione che rende lo spettatore complice. La fotografia di Peter Suschitzky accentua il contrasto tra il calore dei corpi e la freddezza del metallo, mantenendo tuttavia un tono glaciale che priva l'eroticismo di ogni compiacimento. L'auto è metafora di una protesi del corpo: uomo e macchina si fondono in un'osmosi fredda, quasi ascetica. Il traffico stesso diventa allegoria della circolazione di impulsi, informazioni e desideri in una società alienata.

In *Cosmopolis* il viaggio assume una forma differente ma complementare. La limousine bianca del finanziere Eric Packer attraversa una New York oscura mentre all'interno si susseguono dialoghi, incontri, rapporti sessuali e decisioni economiche. L'abitacolo si configura come una moderna agorà e insieme come un non-luogo claustrofobico, simbolo di una psiche isolata e di un capitalismo autoreferenziale. Fuori, la città è attraversata da rivolte e funerali; dentro, Packer osserva il crollo del proprio impero con apparente indifferenza. Cronenberg asciuga il linguaggio registico fino a una precisione chirurgica, privilegiando campi e controcampi e l'uso del grandangolo per amplificare la profondità dei primi piani. La limousine si muove restando ferma: lo scorrere del mondo oltre i finestrini blindati somiglia a un flusso televisivo che può essere oscurato o filtrato a piacimento. Se in *Crash* la contaminazione è fisica e carnale, in *Cosmopolis* è finanziaria e simbolica; in entrambi i casi, però, l'automobile diventa spazio di isolamento e rivelazione, laboratorio di una modernità che ha smarrito il senso del proprio movimento.

Nel panorama postmoderno d'inizio Terzo millennio, il genere si ripiega su sé stesso, intrecciando stili e linguaggi, mentre il digitale ridefinisce le possibilità espressive. In questo contesto si colloca *Collateral* (2004) di Michael Mann, thriller urbano che aggiorna il road movie alla dimensione notturna e metropolitana. La vicenda segue Max, tassista insoddisfatto, e Vincent, killer glaciale che irrompe nella sua routine. Il taxi diventa luogo di convivenza forzata e dispositivo di rivelazione: quando Vincent siede alle spalle di Max resta invisibile, mentre nelle fasi più "innocue" appare nello specchietto retrovisore, come una voce di coscienza destabilizzante. Il veicolo non è solo mezzo di trasporto, ma spazio drammaturgico e guida per lo spettatore, in una sorta di eredità ideale di *Taxi Driver*. Mann sfrutta le potenzialità del digitale per restituire una Los Angeles notturna in chiave iper-realistica. Le riprese ravvicinate nell'abitacolo accentuano la tensione, mentre le panoramiche aeree ampliano la percezione di una città vasta e indifferente. L'uso della Thomson Grass Valley Viper Film Stream consente di valorizzare le luci notturne e ottenere un'estetica granulosa, quasi analogica. *Collateral* si configura così come un road movie esistenziale concentrato in una sola notte: un confronto tra due visioni del mondo che si consuma nello spazio claustrofobico di un taxi, tra noir urbano e deriva identitaria.

Se in *Collateral* il taxi è teatro di una tensione notturna che implode nell'abitacolo, trasformando la città in un organismo ostile e stratificato, in *Locke* del 2013 il regista inglese Steven Knight riduce ulteriormente gli strumenti narrativi, ambientando gli 85 minuti del film in un'auto in movimento, con quasi perfetta coincidenza tra tempo del racconto e tempo della storia. Ivan Locke, capocantiere che decide di assumersi le proprie responsabilità a costo di perdere lavoro e famiglia, attraversa una notte di telefonate e confessioni, mentre dialoga idealmente col padre assente. L'automobile è l'unica alleata rimasta, spazio di espiazione e coerenza



morale. La messa in scena è scarna: piani stretti, leggere simmetrie, dettagli, dissolvenze e trasparenze che, insieme all'interpretazione di Hardy, mantengono alta la tensione pur nella clausura. Il paesaggio notturno non è estetizzato, ma resta neutro; l'attenzione è interamente concentrata sull'interiorità del protagonista. Anche quando Locke sembra giungere a destinazione, il movimento prosegue, lasciando aperta la prospettiva di una nuova esistenza.

Se in film come *Locke* lo spazio si chiude progressivamente, nel cinema *on the road* australiano, invece, il movimento si radicalizza in direzione opposta: non introspezione, ma sopravvivenza. Per Giampiero Frasca, quello del deserto australiano è infatti un ambiente

«[...] che si pone sul piano della metastoricità e della assoluta astrazione, in cui la narrazione si perde nelle coordinate dell'indistinto e della situazione alienante, in modo da porre lo sterminato spazio desertico degli stati di Victoria e del South Wales come spazio-scenario espressionistico in grado di produrre all'interno della sua organica vastità situazioni stranianti e indefinite, vaghe e surreali, fantastiche e impalpabili nelle quali ospitare racconti altrettanto bizzarri, stravaganti o futuristici»⁹.

Emblematica, in tal senso resta la saga action post-apocalittica di *Mad Max* di George Miller, con la strada unico residuo di un mondo perduto, luogo di scontro e di fuga, specchio di un'umanità allo sbando.

L'esperienza di *Corsa abusiva*

Se il road movie, nel corso dei decenni, ha progressivamente trasformato la strada da spazio mitico di espansione a luogo di crisi, reclusione e ritorno, allora diventa inevitabile interrogarsi su quale forma possa assumere oggi (e domani) questo dispositivo narrativo. Dopo aver attraversato le *highways* della controcultura, le metropoli notturne della Nuova Hollywood e le derive postmoderne del cinema contemporaneo, la percorrenza sembra essersi contratta fino a coincidere con l'abitacolo stesso. Così, se con *Taxi Driver* il movimento si fa circolare e ossessivo e nelle successive declinazioni del road cinema urbano la strada perde progressivamente la dimensione epica per assumere quella del disagio metropolitano, un'ulteriore torsione del

genere può essere osservata in una produzione indipendente più recente: *Corsa abusiva*, film diretto da chi scrive col sostegno dell'Accademia di Belle Arti di Napoli, co-prodotto e co-sceneggiato da Carlo Frigentini.

Il lungometraggio nasce prendendo spunto da fatti di cronaca realmente accaduti e da una serie di esperienze personali di documentazione sul campo. *Corsa abusiva* è un dramma urbano on the road che radicalizza la traiettoria storica del genere analizzata fin qui. Il protagonista, Checco, è un tassista abusivo napoletano che trascorre le giornate e soprattutto le notti all'interno della propria automobile, una vecchia Ford Focus che si configura da subito come spazio-prigione. Il film si sviluppa quasi interamente nell'abitacolo, con la strada non più promessa di espansione ma circuito reiterato. Il movimento non produce apertura, bensì logoramento costante del protagonista e degli altri personaggi. Checco non viaggia per cercare un "altrove", ma per sopravvivere in una condizione di stagnazione economica ed emotiva. Il nucleo drammaturgico s'articola attorno a quattro linee di tensione: l'alienazione del protagonista, il rapporto ambiguo col cliente-spacciatore Tony, i dialoghi e le situazioni assurde in compagnia di un grottesco avvocato, l'infatuazione per la giovane Viola e la progressiva disgregazione familiare. Tuttavia, questi conflitti non si sviluppano attraverso spostamenti geografici significativi, ma avvengono quasi tutti nello spazio chiuso dell'auto che a sua volta si sposta lentamente e in modo circostanziale nella città di Napoli, sfondo quasi anonimo e mai monumentalizzato. In questo senso, il film si pone in continuità con opere come *Duel* e *Taxi Driver*, ma ne accentua l'aspetto claustrofobico. Se in *Duel* la strada è territorio di persecuzione e in *Taxi Driver* è filtro paranoico della visione urbana, in *Corsa abusiva* essa diventa superficie neutra, quasi indifferente, mentre il vero conflitto si consuma all'interno dell'auto. Quindi, la principale unità di spazio, l'abitacolo della vecchia Ford di Checco, diventa struttura narrativa. La strada non è più promessa di altrove, né terreno di scontro manifesto, bensì superficie attraversata meccanicamente, col movimento che non produce apertura ma reiterazione.

In continuità con *Duel* e *Taxi Driver*, ma in forma ulteriormente contratta, l'automobile si configura come cellula mobile che isola il soggetto. La messa in scena insiste su primi piani e totali interni claustrofobici; le inquadrature esterne hanno funzione di passaggio. E, anche quando il veicolo è in movimento, la percezione dominante è quella della quasi immobilità. La ripetizione delle corse, la centralità dell'abitacolo, la riduzione del fuoricampo e l'uso cromatico dei led interni costruiscono uno spazio più mentale che geografico. In tal senso, il road movie non sembra estinguersi, ma piuttosto interiorizzarsi. La strada permane, ma non sembra più indicare un altrove. Il viaggio non trasforma lo spazio, ma consuma il soggetto protagonista. Se il road movie nasce come mito dell'espansione e attraversa, negli anni Settanta, la stagione della disillusione, con la ricerca che ha portato alla realizzazione del mio film esso giunge a una forma di implosione, per cui la strada non è più orizzonte simbolico ma condizione esistenziale. A questo punto, l'evoluzione del road movie può essere letta secondo tre registri sovrapposti.

Nel suo momento fondativo, esso eredita dal western l'orizzonte come promessa. Da *Easy Rider* in poi, la strada è ancora spazio di apertura, benché già incrinato; e il movimento coincide con la ricerca di libertà e l'illusione di una frontiera ancora percorribile. Col passaggio al noir urbano e al thriller metropolitano, da *Duel* a *Taxi Driver*, la percorrenza si carica di tensione. L'automobile diventa veicolo di minaccia o filtro paranoico. Il movimento

non libera: espone. La strada è territorio di scontro, luogo in cui la società manifesta la propria violenza latente. Così, nelle declinazioni più recenti e radicali la strada perde persino la dimensione conflittuale visibile. Il viaggio non conduce più verso un altrove né verso uno scontro decisivo. Si interiorizza. E il movimento diventa figura dell'immobilità, la percorrenza circuito chiuso, l'automobile spazio mentale. Il road movie, nato come mito dell'attraversamento, si rivela allora come dispositivo capace di riflettere le trasformazioni dell'immaginario occidentale: dall'espansione alla crisi, dalla crisi alla stasi. Nella mia personale interpretazione contemporanea del genere la strada rimane, ma non garantisce più direzione.

- ¹ G. Simonelli e P. Taggi, *L'altrove perduto. Il viaggio nel cinema e nei mass media*, Gremese Editore, Roma 1987, p. 25.
- ² E. Mazierska e L. Rascaroli, *Girando la nuova Europa. Viaggi postmoderni del road movie europeo*, Gremese Editore, Roma 2007, p. 24.
- ³ G. Frasca, *Dennis Hopper. Easy Rider*, Lindau, Torino 2000, p. 57.
- ⁴ Giorgio Simonelli e Paolo Taggi, *L'altrove perduto. Il viaggio nel cinema e nei mass media*, cit., p. 29.
- ⁵ Franco La Polla, *Il cinema americano contemporaneo*, in Mostra Internazionale del Nuovo Cinema di Pesaro, *Hollywood 1969-1979, cinema, cultura, società*, Marsilio Editore, Venezia 1979, p. 120.
- ⁶ Alberto Morsiani, *Paesaggi mobili. Desiderio e paura nel road movie*, Paginette FestivalFilosofia, Modena 2014, p. 8.
- ⁷ E. Mazierska e L. Rascaroli, *Girando la nuova Europa. Viaggi postmoderni del road movie europeo*, cit., p. 132.
- ⁸ Cfr. G. Deleuze, *L'immagine-tempo*, Ubulibri, Milano 1989.
- ⁹ G. Frasca, *Road Movie. Immaginario, genesi, struttura e forma del cinema americano on the road*, UTET, Torino 2001, p. 107.

Bibliografia

Gilles Deleuze, *L'immagine-tempo*, Ubulibri, Milano 1989.
 Giampiero Frasca, *Dennis Hopper. Easy Rider*, Lindau, Torino 2000.
 Giorgio Simonelli e Paolo Taggi, *L'altrove perduto. Il viaggio nel cinema e nei mass media*, Gremese, Roma 1987.
 Franco La Polla, *Il cinema americano contemporaneo*, in Mostra Internazionale del Nuovo Cinema di Pesaro, *Hollywood 1969-1979, cinema, cultura, società*, Marsilio, Venezia 1979.
 Ewa Mazierska e Laura Rascaroli, *Girando la nuova Europa. Viaggi postmoderni del road movie europeo*, Gremese, Roma 2007.
 Alberto Morsiani, *Paesaggi mobili. Desiderio e paura nel road movie*, Paginette FestivalFilosofia, Modena 2014.