

ACTES SEMIOTIQUES

Epoché da viaggio. Esercizi di critica semiotica attorno alle stazioni ferroviarie

Travel epoché. Exercises in semiotic criticism around railway stations

Epoché de voyage. Exercices de critique sémiotique autour des gares de train

Maria Cristina Addis

Università di Siena

Numéro 126 | 2022

Riassunto: Il nostro contributo consiste in una lettura della stazione ferroviaria di Bolzano, maturata tramite la ricerca etnosemiotica sul campo e mirante a “fondare sui vissuti” l’interrogazione biopolitica sulle norme e tecnologie di governo dei corpi specifiche del presente.

Forte di un apparato teorico e concettuale ridotto all’osso, lo studio tenta un’analisi del potere “senza pregiudizi”, partendo dai tracciati dei corpi implicati dagli ambienti e dagli oggetti della stazione e riflessi dalle condotte e le pratiche dei suoi abitanti umani e non umani, per apprezzare la moltitudine di scritture che predispongono l’esperienza dei suoi spazi, vagliare la loro eventuale contraddizione, interrogare la loro coesistenza dialettica, per cercare infine di mettere in luce i diagrammi di mutazioni socio-culturali e storico-politiche di cui l’oggetto stazione si dimostra il rovescio eterotopico.

Parole chiave: corpo, epoché, etnosemiotica, potere, viaggio

Résumé : Cette contribution présente une lecture de la gare de Bolzano, élaborée à partir d’une recherche ethnosémiotique sur le terrain, visant à « construire à partir du vécu » une réflexion biopolitique sur les normes et les technologies contemporaines du gouvernement des corps.

À travers un appareil théorique et conceptuel *ad hoc*, l’article propose une analyse « sans préjugés » du pouvoir, à partir des traces des corps inscrites dans les environnements et dans les objets de la station, et reflétées par les conduites et les pratiques de leurs usagers humains et non-humains. Ce faisant, il s’agit de reconnaître la diversité d’écritures qui prédisposent l’expérience de ces espaces, de pointer leurs éventuelles contradictions, d’interroger leur coexistence dialectique, et enfin de mettre en évidence les schémas des mutations socioculturelles et historico-politiques dont l’objet « gare » s’avère être le revers hétérotopique.

Mots clés : corps, epoché, ethnosémiotique, pouvoir, voyage

Abstract: This paper presents a semiotic analysis of the Bolzano train station, developed through a field etnosemiotical research and aimed to base on “lived experience” the philosophical questioning on contemporary biopolitics’ forms and strategies.

Building on a minimal theoretical framework, the study attempts to perform an analytics of power “without prejudices”, which starts from the observation of the human and non-human bodies that inhabit the station, in order to appreciate the multitude of semiotic forms that underlie the experience of the station’s spaces, to examine their possible contradiction, to question their dialectical coexistence, to finally highlight the diagrams of socio-cultural and historical-political mutations of which the station proves to be the heterotopic reverse.

Keywords: body, epoché, ethnosemiotics, power, travel

1. Semiotica da viaggio: teoria della significazione e critica del presente

“Sembrò ad un certo punto che decidersi per la semiotica potesse [...] risultare, finalmente, quella svolta attesa per la capacità ‘moderna’ di esercitare valutazione e critica delle forme storico-sociali del presente”. Francesco Marsciani (2012: 19) definisce *epoché semiotica* la forma di pensiero critico inaugurata a suo avviso dalla semiotica contemporanea. Sorta sul solco delle fratture epistemologiche operate dai “filosofi del sospetto” e in seguito dalla tradizione fenomenologica e strutturalista, la semiotica degli albori – scrive il semiologo italiano – definirebbe un “atteggiamento nuovo e diverso, profondamente innovatore e quasi inaudito nei confronti delle forme del sapere e delle sue declinazioni critiche”, quale forma di razionalità incentrata sul “radicale rifiuto delle forme generalizzate, non solo nel sociale, delle ‘tesi naturali’ di vario tipo” (ivi): *epoché*, in quanto modo della conoscenza che opera per sospensione del giudizio, per “riduzione” delle oggettivazioni e reificazioni che si danno irriflesse e impensate nel “mondo della vita”; *semiotica*, in quanto progetto di cerniera fra una consapevolezza e un programma di conoscenza positiva in cui il lascito fenomenologico e quello strutturalista trovano nuova sintesi.

Il progetto conoscitivo descritto con tanta forza da Marsciani assume in questa sede ben più modesta forma, a più livelli, *da viaggio*.

In primo luogo, il suo oggetto riguarda problemi specifici relativi all’azione di viaggiare e alle diverse formazioni discorsive che vi si intrecciano. La ricerca nasce in seno al corso semestrale *Mind the gap! Ideas for a better quality of stay at the Bolzano Train Station*, ideato e coordinato dal designer Klaus Hackl presso la facoltà di Arte e Design dell’Università di Bolzano durante l’anno accademico 2020/21. Obiettivo del corso era sviluppare progetti di design per il miglioramento della qualità della vita nella stazione di Bolzano, o meglio dello *stare*, che come vedremo (infra, §2) è più preciso oltre che più poetico. Il mio corso aveva la funzione di supportare il momento analitico e diagnostico della progettazione, guidando gli studenti nell’osservazione sul campo dell’interfaccia stazione-utente, ovvero dei punti di contatto – dalle maniglie delle porte alla comunicazione murale, dalle rastrelliere per biciclette alla figura dell’edificio sullo sfondo delle montagne – tramite cui il viaggiatore interagisce con l’infrastruttura e più in generale con l’ambiente ferroviario.

Da viaggio, in secondo luogo, perché mobilita concetti e modelli pensati per il lavoro sul campo. La prima parte dello studio ripercorre il “viaggio in stazione”, fisico e teorico, fatto insieme agli studenti nelle aree ferroviarie del Sud Tirolo e in particolare in quella di Bolzano durante i mesi di novembre e dicembre 2021¹, durante il quale abbiamo messo a fuoco le salienze semantiche e affinato la domanda di ricerca relativa alle politiche dei corpi contemporanee, alle regole e le tecnologie di gestione politica dell’esistenza materiale individuale e collettiva. Sollevando l’interrogazione dal “pregiudizio”, o quanto meno da un’ideologia pregressa e totalizzante circa le intenzioni e gli effetti del potere, l’interrogazione riguarda di fatto qualunque spazio costruito e abitato dall’uomo.

Il potere modellizzante della spazialità è da tempo un acquisito semiotico: *spazio privato vs spazio pubblico, spazio familiare vs spazio sociale, spazio del lavoro vs spazio del tempo libero*, lungi dal

¹ Gli esercizi di osservazione sul campo sono stati eseguiti dagli studenti Stefanie Andergassen, Asia Andreolli, Nensi Dafa, Katharina Ennemoser, Giovanni Gonzo, Claudia Martinelli, Miriam Pardeller, Judith Prugger, Jonas Reissinger.

ridursi a “quadrettare” un’estensione vuota e liscia, articolano e stratificano la densità dello spazio storico in cui quotidianamente prendiamo posto. Da un lato, gli spazi d’esistenza storica riflettono, riproducono e trasmettono le categorie e i valori che rendono il mondo pensabile e praticabile nel quadro di società storicamente situate, dall’altro ognuno di essi richiede al soggetto diversi tipi di comportamento, dispone distinti sistemi di conferme e aspettative che modellano diversamente il nostro agire. Nei termini della semiotica lotmaniana (2001, 2006), il passaggio dallo spazio familiare a quello sociale, o dallo spazio del lavoro a quello del tempo libero, comporta non solo, e non tanto, una dislocazione e ricollocazione fisica dei corpi, ma soprattutto una variazione degli stili comportamentali che consente al soggetto di “diventare altro mentre si resta lo stesso”: l’emergere stesso della coscienza riflessiva, secondo il semiologo russo, è funzione della capacità di mutare il “modo di fare del corpo e col corpo”, quale meccanismo che rende percepibile, e dunque controllabile e modificabile, ciò che altrimenti “apparirebbe ‘funzionale’ e ‘naturale’, e dunque desemantizzato” (Sedda 2008: 2).

L’approccio etnosemiotico che proponiamo, debitore principalmente dei lavori di Francesco Marsciani, tenta di riflettere su tale duplice valenza dello “spazio pubblico”, quale insieme rappresentazione e tecnologia di determinati modi di concepire e gestire il “lato materiale” della vita associata.

Da tali studi attingiamo in primis l’attenzione, in seno al progetto di descrizione e interpretazione delle pratiche, al momento dell’osservazione, quale attività lenta, negoziale e aperta di traduzione del senso “dato” in senso “detto”, dal riconoscimento di effetti di senso a una “parafrasi adeguata” che li renda intelligibili senza sacrificarne la singolarità. Il paragrafo ripercorre la costruzione di un “kit degli attrezzi” anch’esso da viaggio, ridotto al minimum indispensabile per ricostruire i valori, i ruoli e le azioni implicate dagli oggetti che popolano gli spazi della stazione e quelli mostrati dalle condotte dei suoi abitanti umani. Il problema generale della “qualità dello stare”, del grado di confort percepito e esperito dai viaggiatori nella loro interazione con le infrastrutture ferroviarie, si traduce nell’indagine sui modi di coesistenza delle azioni e interazioni implicate dagli oggetti, i dispositivi, i segni e ogni altra entità materiale che ne popola gli ambienti e di quelle manifestate dai viaggiatori, vagliandone eventuali conflitti e contraddizioni.

Il terzo paragrafo allarga il campo di indagine alla stazione ferroviaria nel suo complesso, quale luogo singolare a statuto eterotopico, limine geografico fra i due spazi irriducibili della città e della rete ferroviaria e in sé luogo terzo, irriducibile all’uno e l’altro benché necessario alla loro comunicazione, all’interno del quale si configura un rovescio speculare del territorio, quale insieme tecnologia e immagine di un “governo della dislocazione” opposto e speculare a quello territoriale.

Il quarto paragrafo compie un’ulteriore viaggio a ritroso fra i modelli di mondo e di governo espressi dalla cultura materiale, in primis dal design e dall’architettura, partendo dalla contemporaneità per arrivare al 1929, data in cui si inaugura il fabbricato viaggiatori quale oggi lo conosciamo, esito di un’ingente ristrutturazione della struttura precedente ad opera di Angelo Mazzoni.

La variazione inversa di enfasi monumentale e prestanza tecnica apprezzabile nelle diverse epoche permette di cogliere uno scarto più generale, in cui variano insieme i valori sociali condivisi, le pratiche e forme di vita legate al viaggio e all’azione di viaggiare e il peso relativo che il “governo della dislocazione” assegna allo spazio e al luogo, al passare e allo stare.

2. *Cherchez l'erreur*: prime esplorazioni del mondo delle cose

Per quanto complessa, articolata e stratificata sia la struttura di un sistema semiotico, in condizioni “ordinarie” e salvo imprevisti esso è percepito come trasparente dai suoi “nativi”. Al fine di “decondizionare” la nostra stessa percezione irriflessa dell’intenso lavoro semiotico all’opera negli oggetti che mediano il nostro rapporto materiale con l’altro e con il mondo e apprezzare la moltitudine di striature che vi si stratificano, abbiamo scelto di maturare i criteri di pertinenza della nostra ricostruzione iniziando a prestare attenzione agli elementi o ai fenomeni che appaiono incongrui, spiacevoli, irritanti o semplicemente buffi nella loro inadeguatezza.

L’attenzione agli effetti disforici rintracciati dagli osservanti e che questi ritengono di leggere nei comportamenti degli altri viaggiatori – al netto delle visioni professionali, le griglie socio-culturali e le attitudini personali che concorrono a definirli – ha la funzione di “accelerare” la ricerca dei luoghi di opacizzazione dell’ambiente semiotico complesso che è la stazione, dei punti in cui la trasparente lettura e fruizione dei suoi spazi si arresta e la complessità del suo funzionamento viene alla luce. Studi di semiotica topologica e di semiotica visiva, ricerche sulla propriocezione e la corporeità, prospettive elaborate in seno alla semiotica e teoria dell’arte e approcci sociosemiotica confluiscono, drasticamente semplificati, all’interno di un armamentario imperniato su tre grandi luoghi di articolazione semiotica – la figuralità, la narratività, la teoria dell’enunciazione – per dispiegare le reti di rapporti utili a rendere conto degli effetti di discrepanza o contraddizione evidenziati nell’osservazione.

2.1. *Il muro e lo schermo*: l’habitat semiotico del “vivente umano”

A proposito della catena divisoria apposta fra due pannelli pubblicitari lungo un binario della stazione di Mals (Fig. 1), una studentessa osserva: *The chain is a quite ugly and unnecessary safety hazard. I have seen many kids bounce or hang on it or small children walk under it and trip and fall down the wall.*

La prima e più ampia partizione suggerita dalle osservazioni che precedono è quella fra ciò che è “unnecessary safety hazard” e ciò che è “ugly”, fra la catena in quanto agente in relazione all’integrità dei corpi e quale oggetto di visione in sé.



Fig. 1 - Stazione di Mals/Malles, ph. Judith Prugger, 2021

Sul suo versante materiale, la catena è uno sbarramento funzionale a delimitare lo spazio accessibile alle persone diverse dagli addetti ai lavori e a contrastare l’eventuale avanzamento fisico del viaggiatore inavvertito o imprudente verso quello interdetto. Questa funzione è assolta in virtù della posizione lungo l’orizzontale, perpendicolare all’asse del corpo in movimento, e della rigidità e resistenza del materiale che compone gli anelli. La qualifica di “pericoloso” segnala un potenziale effetto collaterale di

tale strumento tecnico, specificato dal periodo successivo: “i bambini dondolano e si appendono alla catena, e i più piccoli tendono a passare sotto e cadere nello spazio dei binari”.

Delimitare lo spazio e contenere i corpi non sono dunque le uniche possibilità d’azione e destinazioni d’uso di quest’oggetto, che oltre ad essere orizzontale, rigido e resistente è anche un corpo tubolare in movimento libero: la catenaria prodotta dalla sospensione descrive un lieve avvallamento che può essere occupato dal bacino di un corpo umano, o afferrato da un arto, al fine di “dondolare”, di provare l’esperienza evidentemente euforica della lieve e provvisoria sospensione dell’equilibrio e della forza di gravità.

Le pratiche infantili riportate dall’osservazione impongono di riconoscere che la cosa “catena” assume valori diversi per soggetti diversi: limite divisorio e blanda contenzione del passaggio per coloro eventualmente diretti verso il bordo esterno del binario, sostegno e supporto per coloro, specie se bassi e minuti, interessati al movimento oscillatorio sul posto, e infine niente, o quasi, per coloro che, ancora più bassi e minuti, non lo vedono e non lo toccano, e per i quali dunque non c’è niente che distingua in linea di principio la fascia centrale e quella periferica del binario.

Oltre ad essere un corpo fra gli altri corpi e uno strumento tecnico per lo svolgimento delle azioni di contenimento o di “dondolamento”, la catena è un enunciato visivo che informa il viaggiatore dell’esistenza del limite e lo allerta circa il divieto di valicarlo. Di fatto, il potere di contenzione della catena è piuttosto blando: non si tratta certo di un confine invalicabile né di un ostacolo difficile da sormontare per qualcuno intenzionato a farlo. La principale funzione o comunque il principale effetto delimitante della catena è il fatto di evidenziare visivamente il limite e il divieto di varcarlo. L’interazione fra gli attanti inerenti al “campo da gioco” – la catena e esseri umani – è dunque ulteriormente incassata in quella fra questi e un soggetto sovra-individuale in facoltà di stabilire le articolazioni dello spazio e le norme di comportamento dei suoi occupanti. C’è dunque un ulteriore rapporto, “d’autorità”, che lega gli attanti immanenti alla scena discorsiva a un’istanza trascendente, il Destinante, garante della regola sociale perseguita o violata dagli agenti umani e in facoltà di sanzionare le azioni ad essa non conformi. L’interazione regolare di segmenti bianchi e rossi ascrive esplicitamente alla polizia ferroviaria il dispositivo dissuasivo, che ne è insieme una tecnologia e una rappresentazione, uno strumento di (blanda) contenzione e un segno della sua esistenza. Tale autorità, tuttavia, per “esistere semioticamente” deve essere riconosciuta in quanto tale, mentre è del tutto non percepita a quelli che per statura e dimensione non la intercettano, e irrilevante per coloro il cui comportamento mostra di ignorarla, poco importa se in buona fede o di proposito.

L’opposizione fra il senso sociale della catena e quello realizzato dalle pratiche infantili porta l’attenzione sul fatto che i viaggiatori, a prescindere da ogni altra determinazione, si distinguono in quanto corpi di dimensione e peso sensibilmente diversi che si muovono per fini diversi, e “coscienze riflesse” con grado sensibilmente diverso di socializzazione al linguaggio e alle norme sociali.

Tale socializzazione investe evidentemente la deambulazione in senso stretto, la capacità di stare in equilibrio sui due arti inferiori e controllare la direzione di spostamento, e la conoscenza dei codici visivi convenzionali, la capacità di riconoscere nei colori alternati della catena l’immagine dell’autorità e l’esplicitazione di una regola di comportamento.

A monte del controllo del movimento e del dominio dei segni, varia la “capacità di concentrazione”, ovvero di prestare continuamente attenzione all’ambiente e all’azione in corso: la raccomandazione di essere accorti, comunemente rivolta ai bambini, evidenzia la minore capacità di preservare la propria integrità fisica perché meno “presenti a sé”.

Varia infine il grado di adesione alle norme sociali e il riconoscimento dell’autorità dell’adulto o della Polizia ferroviaria nello stabilire i valori leciti.

I fattori di disturbo messi in rilievo dalle esplorazioni degli studenti possono ricondursi a difetti di *usabilità* (accesso fisico agli spazi), *intelligibilità* (accesso alle informazioni) e di *regolarità*, intendendo con ciò l’alta eterogeneità percettiva che come abbiamo visto affetta l’una e l’altra funzione, dovuti a conflitti e contraddizioni fra la moltitudine di punti di vista, valori e programmi narrativi implicati dagli oggetti che co-esistono all’interno dei suoi ambienti, che impongono un incessante lavoro di *acomodamento* (Fontanille 2017) mai del tutto riuscito.

Uno studente osserva ad esempio, a proposito della stazione di Bolzano, l’inefficienza del posizionamento reciproco dell’ingresso e della mappa Braille destinata ai viaggiatori non vedenti. Lo spazio di sosta implicato dalla lettura della piantina in rilievo, che prevede un corpo in posizione eretta frontale che per un tempo più o meno lungo ricerca le informazioni di cui necessita, si sovrappone a quello di passaggio, in cui si muovono coloro che entrano ed escono dalla stazione. Per un soggetto non vedente, la facoltà di vista è presa in carico principalmente dall’udito e dal tatto. Toccare i rilievi Braille equivale a leggere, un processo relativamente lento e laborioso che richiede un sufficiente tempo di sosta e grado di concentrazione, contraddetti dalla necessità di spostarsi e reagire o monitorare l’ambiente di continuo.

Sotto la lente di questo preliminare esercizio di osservazione, possiamo già apprezzare la stratificazione di forme che articolano lo spazio del vissuto e iniziare ad “appuntare” alcune specificità di quello ferroviario.

Sul primo versante, la densa scena semiotica dischiusa dalla catenella di Mals suggerisce di pensare a ognuna delle entità manifeste della stazione – edifici, oggetti e utensili di varia natura e funzione, corpi (umani o meno) fermi o in movimento, monitor e display, annunci verbali o sonori in filodiffusione, wayfinding, comunicazione murale, insegne, loghi e cartelloni pubblicitari, porte, scale e pedane – come luoghi di convergenza di molteplici reti e gerarchie relazionali.

La domanda è cosa valgono per chi, quale valore assumono all’interno di quale relazione: il lavoro etnosemiotico si profila dunque come pratica di esplicitazione dei rapporti immanenti, ovvero latenti, responsabili dell’emergenza del loro senso, in quanto scarto differenziale all’interno di sistemi significanti e in quanto tensione fra i due poli del valore, fra un’intenzionalità (umana o meno, cosciente o meno) che persegue un determinato fine e ciò in cui tale fine è investito, fra il punto di vista a partire da cui le reti di differenze assumono senso e ciò che è colto da un determinato punto di vista. Questa ricognizione minima, che per il semiologo consumato è imprecisa e forse desueta ricognizione dell’ovvio, conserva di fatto una grande efficacia nel “sospendere” categorie tanto radicate nel mondo del design e della progettazione contemporanei come “utente” e “agency”, per spostare l’attenzione sulle relazioni valorizzate che legano gli uomini e le cose, gli uni e le altre suscettibili di assumere valori diversi e non necessariamente compatibili.

Nel suo studio sulle forme di vita scaturenti dalla condizione di clandestinità, Juan Alonso (2021) si dedica a ricostruire l'*ambiente percettivo* del clandestino, intendendo il termine, a partire dagli studi di Jakob von Uexküll (2010), come un sistema intrinsecamente semiotico, che si costituisce attraverso l'incessante scambio di segni fra agenti e habitat.

A monte di ogni ulteriore specificazione, possiamo pensare l'ambiente percettivo della stazione secondo due dimensioni strettamente correlate ma distinte, che potremmo definire "materiale" e "simulacrale", in cui lo spazio si profila in un caso come il polo di un rapporto fisico e tecnico e nell'altro di un rapporto conoscitivo e comunicativo. Lo spazio è insieme il punto in cui ci troviamo e ciò che vediamo, il vuoto in cui siamo immersi e lo schermo ultimo del visibile. Sullo sfondo comune del sensibile, l'ossatura figurale delle cose "vale" all'interno di due topologie distinte, "da dentro" e "da fuori" l'ambiente, solidali e indistinguibili nell'esperienza empirica che facciamo del mondo ma in linea di principio indipendenti.

Gli "utenti" della stazione sono insieme *corpi mobili*, per i quali l'ambiente si dispiega a destra e a sinistra, davanti e dietro, sopra e sotto il proprio corpo, e *sguardi mobili*, per i quali l'ambiente è oggetto di visione ravvicinata o a distanza, centrale o periferica, frontale o dall'alto/basso.

Sul suo versante "materiale", il viaggiatore è una massa corporea che occupa una certa porzione di volume, soggetta all'azione fisica di agenti esterni, umani o meno, e esso stesso forza motrice e agente, grave mobile in grado di spostarsi e trasformare fisicamente gli altri corpi. Su quello "simulacrale", lo stesso è una figura che occupa una certa porzione di visibile, un'immagine di soggetto rivolta all'altro e allo stesso tempo una facoltà di vista e più in generale di conoscenza.

Questo rapporto si riproduce ricorsivamente negli edifici. La struttura architettonica condivide con gli umani la natura di "massa" – la struttura muraria occupa, come il corpo umano, una certa porzione di vuoto – e con lo spazio quella di vuoto ulteriore che contiene altri corpi; allo stesso tempo l'edificio è immagine, figura riconoscibile del mondo, e a sua volta schermo, superficie di iscrizione di altre immagini: finestre o quadri, insegne o monitor, segnali o cartelli.

Gli artefatti sono un'ulteriore piega di tale duplice rapporto. Un oggetto è un grave fra gli altri gravi, uno strumento atto a svolgere determinate operazioni tecniche, fra le quali spesso – come nel caso dei letti e delle sedute – quella di "fare spazio" al corpo umano, e insieme è oggetto di sapere, segno che enuncia come minimo la propria presenza e funzione e su cui si investono i più svariati significati pratici, estetici, mitici. Allo stesso modo il gran numero e genere di immagini che popolano il "pubblico visibile", offrendosi come oggetto autonomo di visione, sono anch'essi, per quanto sottili e inavvertiti come tali, corpi, si danno alla visione in virtù di supporti materiali che si trovano in una qualche posizione e una qualche distanza rispetto a quella del corpo del soggetto cui si rivolgono.

Riconosciamo, a partire da tale ossatura, due ordini di azioni e interazioni, che potremmo definire pragmatica e cognitiva, anche in questo caso nel senso molto ampio e vuoto di azioni di trasformazione materiale dei corpi, in cui persone e oggetti possono valere come soggetto e/o oggetto di trasformazioni fisiche, e di scambio simulacrale fra soggetti riflessi, umani o meno.

2.2. Sfere: la faccia materiale del mondo

Limitandoci per ora alla pura interazione fisica, notiamo la moltitudine di punti di vista e valori che convivono non sempre pacificamente all'interno di uno spazio "arredato". Spostandoci dal binario

alla sala d'attesa di Mals, cinque oggetti – finestra, porta, cassetta delle lettere, cestino dei rifiuti, panchina – allestiscono una sorta di narrazione comica fatta di incongruenze, contraddizioni, paradossi (Fig. 2).



Fig. 2 - Stazione di Mals/Malles, sala d'attesa, ph. Judith Prugger, 2021

Porta e finestra sono pareti mobili funzionali a regolare la comunicazione fra l'interno e l'esterno della sala. In entrambi i casi, si tratta di una superficie rettangolare disposta lungo la verticale, suscettibile di rotare sull'asse verticale o orizzontale verso l'interno. Nel caso della finestra, tale capacità di separare (chiudere) o congiungere (aprire) regola principalmente il passaggio dell'aria e della luce, mentre la porta implica il passaggio fisico delle persone; in tal caso all'azione dell'anta di rotare e della mano umana di aprirla o chiuderla, si somma quella di spostamento dell'intero corpo delle persone verso l'interno o l'esterno della stanza.

Cassetta delle lettere, cestino dei rifiuti e panchina hanno invece la funzione di "contenere sul posto" categorie specifiche di corpi, quali plichi postali, rifiuti e persone. Tutti e tre gli artefatti individuano un luogo di sosta provvisoria per corpi in transito e implicano un momento di arrivo, di permanenza e dipartita dei "contenuti".

Rispetto all'azione degli umani, la cassetta implica quella di un corpo che la raggiunge, incuneandosi nello stretto varco fra l'estremità della panchina, la porta e la parete, si arresta per un periodo di tempo molto breve, spinge il plico contro la piccola anta che come la finestra regola il passaggio dall'esterno all'interno della cassetta e rifà lo stesso tragitto a ritroso. Il cestino della spazzatura, in quanto strumento, è un contenitore per la spazzatura, funzionale a raccogliere materiali di scarto che verranno spostati altrove e smaltiti: anch'esso implica che qualcuno lo raggiunga, si soffermi più o meno brevemente nei suoi pressi, introduca il rifiuto nell'apertura rettangolare e torni sui suoi passi. La panchina è anch'essa un contenitore per corpi umani, con la funzione di sostenere il peso del bacino e di parte degli arti inferiori e della schiena, sollevando l'apparato muscolare dall'azione di reggerne il peso. A differenza dei corpi implicati da tutti gli altri oggetti, quello della panchina è un corpo in sosta, per il quale il valore è per l'appunto la seduta. Mentre nel caso di chi entra o esce dalla sala, utilizza la cassetta postale o il cestino dei rifiuti, apre o chiude porte e finestre la sosta ha valore d'uso o è l'effetto indesiderato di una qualche congestione, nel caso della panchina "stare fermi" è un valore in sé.

Basta prolungare il senso di questi oggetti nei gesti e nelle azioni che necessariamente implicano per rilevare un gran numero di contraddizioni e aporie. I tragitti reciproci delle ante, degli usuari dell'ingresso e della cassetta postale tendono a sovrapporsi: ognuno di loro compete per la medesima porzione di vuoto nella medesima porzione di tempo, da cui effetti di intasamento, sosta non voluta e ostacolo al lineare perseguimento del proprio obiettivo.

D'altra parte, l'utente della panchina vede ridotta su più fronti la propria possibilità di riposo. Il flusso di viaggiatori che entrano ed escono, quello di coloro obbligate ad aggirare la panchina per raggiungere la cassetta delle lettere, il movimento della porta e la variazione uditiva, visiva, termica che procura la danza incrociata di cose e persone contraddicono di continuo tale programma. Colui che siede avrà corpi che si spostano in maniera molto ravvicinata al viso e al corpo, ostruiscono la visione e introducono variazioni percettive che impongono una reazione all'ambiente. Infine, anche se l'ambiente è a riposo, come probabilmente accade nelle ore meno di punta, l'assenza di coperchio nel cestino dei rifiuti mette in continuità il suo interno con lo spazio olfattivo e visivo del "seduto".

Quest'ulteriore immersione nella stazione mostra come, *da dentro* l'ambiente, lo spazio in cui ci troviamo si articola secondo campi sensoriali che definiscono spazi dai confini variabili, che a partire dagli studi di Fontanille (1999, 2004) sulla propriocezione e la corporeità possiamo definire *involucri*, altrettante pelli che separano e contengono lo spazio proprio, differenziandolo dall'altrui, e tramite cui comunichiamo e interagiamo con l'ambiente e con l'altro: toccare e essere toccati, produrre e sentire suoni e rumori, modificare o venire modificati dal calore degli altri corpi, subire l'azione aggressiva di odori pungenti o di folate d'aria fredda o calda sono altrettante forme di interazione pragmatica con il mondo.

A questo proposito, una prima distinzione sollecitata dall'*ensemble* è quella, banale ma gravida di conseguenze, fra *corpi in movimento* e *corpi fermi*: i primi, come le ante, i viaggiatori che entrano e escono o gli utenti del servizio postale, necessitano di vuoto, che lo spazio funga da superficie di attraversamento, per cui la presenza di altri corpi lungo il proprio percorso costituisce un ostacolo; i secondi necessitano invece che lo spazio sia arredato, ulteriormente articolato in "sub-vuoti" in grado di differenziare i posti in cui "stare".

Riconosciamo dunque due valori opposti e speculari che lo "spazio-volume" è in grado di assumere, come "spazio di passaggio" e "spazio di sosta", un posto da attraversare e da occupare: a prescindere dalle differenze fisiche, linguistiche, sociali fra i distinti viaggiatori, ognuno di loro è sempre doppio, insieme *passante* e *aspettante*.



Fig. 3 - Stazione di Mals/Malles, primo binario, ph. Judith Prugger, 2021

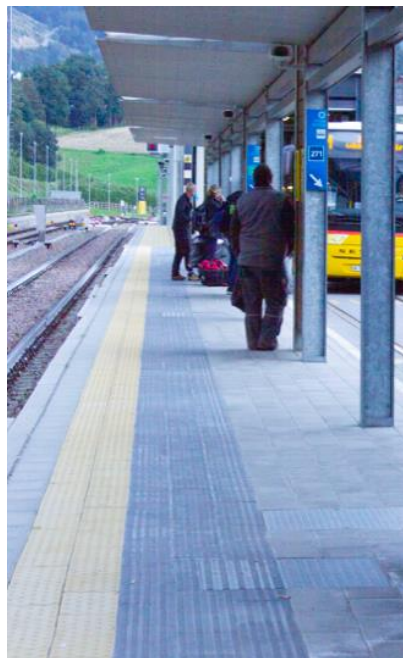


Fig. 4 - Stazione di Mals/Malles, primo binario, ph. Judith Prugger, 2021

Come mostrano le osservazioni quasi speculari dedicate dalla studentessa a due tratti del primo binario di Mals, per coloro che si accingono a salire sul treno oppure scendono diretti alla stazione dei bus o su un altro binario per prendere una coincidenza, lampioni e tettoie, che hanno una funzione essenziale per aumentare la visibilità e proteggere i viaggiatori in attesa dagli agenti atmosferici e ambientali, sono un ostacolo che disturba e rallenta, così come farebbero delle persone ferme o lente lungo la stessa traiettoria.

Rispetto invece al tratto successivo di binario, la stessa osserva: *There isn't a single bench on this side of the railway. As you can see in the picture, people waiting for their trains and busses need to stand up or lean onto the metal posts if they are exhausted.* Lo spazio vuoto, che di certo facilita il passaggio da un lato all'altro del binario e l'accesso a treni o bus, per chi aspetta è al contrario ragione di disagio: lo spazio "arredato" è più faticoso da attraversare, quello vuoto è più faticoso da occupare.

Le immagini dei viaggiatori che si affrettano per raggiungere in tempo una coincidenza e quelle di coloro che aspettano in piedi e infine cedono al supporto misero dei pannelli di metallo evidenziano un'ulteriore specificità del viaggio via mezzi di trasporto pubblici, ovvero il fatto che i percorsi e i tempi di partenza, traversata e arrivo non dipendono dal viaggiatore: l'azione di viaggiare in treno implica per sua natura la conformazione del tempo individuale a quello stabilito dalla compagnia dei trasporti. Il valore dello spazio come supporto allo spostamento (vuoto) o alla sosta (pieno) si intensifica in quanto tali azioni sono scandite dagli orari dei mezzi pubblici: la fretta di coloro impegnati a raggiungere un altro binario o la stazione del bus in tempo per una coincidenza, e l'attesa di quelli che lo aspettano mostrano una sintassi aspettuale e tensiva opposta e speculare, orientata dal momento di arrivo del treno. Per coloro che si affrettano a raggiungere la coincidenza, ogni ostacolo all'interno di un percorso che necessitano di attraversare nel minor tempo possibile è tanto più "disforico" quanto meno è il tempo a disposizione per raggiungere la meta; per i secondi, l'assenza di ulteriori livelli oltre a quello del suolo e in extremis della parete dei pannelli, il "vuoto" entro cui i corpi umani o alti come gli umani possono attraversare indisturbati, è tanto più esasperante quanto più tempo passa prima che il treno finalmente arrivi.

Anche il tempo, dunque, si articola diversamente per "passanti" e "aspettanti".

2.3. Schermi: il mondo dei simulacri

I modi di coesistenza della pluralità di punti di vista da dentro sono doppiati, come abbiamo visto, da quelli "da fuori": ognuno dei campi percettivi che descrivono il nostro rapporto con l'ambiente, e in particolare evidentemente quello uditivo e visivo, sono sempre suscettibili di divenire il supporto di linguaggi più o meno articolati e codificati. Il rapporto simulacrale fra l'attore umano e l'ambiente è dominato dalla vista: pareti e superfici dei corpi si inscrivono come figure integrali sullo sfondo del visibile e fungono da schermo di iscrizione per una moltitudine di oggetti di visione e dunque sapere. Il giudizio di *ugly* porta infine in primo piano come ogni entità materiale sia suscettibile, in determinate condizioni, di divenire oggetto di contemplazione. Se, in quanto contenitore, lo spazio si struttura in *involuceri*, nella sua valenza di schermo esso è cornice di *cornici*, intendendo il termine nel senso di operatore di conversione di una porzione di visibile in oggetto autonomo di visione e conoscenza. I bordi e il fondo del tabellone degli arrivi o delle partenze, i suoni che marcano l'inizio di un annuncio sonoro, i margini della mappa Braille apposta all'entrata della stazione o quelli che incorniciano i manifesti pubblicitari hanno in comune il fatto di inscrivere nello spazio visivo, sonoro o tattile uno spazio di secondo grado, indipendente e autonomo dal primo.

Rispetto alla sala d'attesa della Stazione di Magrè (Fig. 5), un'altra studentessa sottolinea il fastidio che le provocano la quantità e eterogeneità di colore, formato, altezza delle locandine e dei manifesti a loro volta contenuti nella bacheca, così come la disposizione disordinata dei libri.



Fig. 5 - Stazione di Magrè, sala d'attesa, ph. Stefanie Andergassen, 2021

La libreria è un contenitore, atto a conservare una specifica categoria di oggetti che sono i libri, e allo stesso tempo un espositore, che ne offre titolo e autore lungo la costa laterale: la disposizione dei libri, per loro natura, implica di per sé un certo sforzo, nel senso che dobbiamo inclinare il capo o lo sguardo per leggere dall'alto verso il basso o viceversa ciò che di solito si dispone da sinistra a destra lungo l'orizzontale.

L'irregolarità della disposizione rende il reperimento di informazioni e la loro comparazione molto più complesso, perché aumenta il numero di volte in cui dobbiamo cambiare posizione e direzione la lettura, l'occhio non è in grado di abbracciare l'insieme.

A prescindere dai loro contenuti, ognuno dei riquadri incassati o affiancati sulla parete compete per lo stesso sguardo, chiama all'attenzione esclusiva di colui che guarda: le irregolarità attraggono la mia attenzione, agendo come "rumore" rispetto alla piena leggibilità e intelligibilità dei contenuti esibiti. L'eterogeneità percettiva, che ostacola il reperimento di informazioni e depotenzia la funzione degli oggetti oppure disturba lo sguardo in quanto tale: opacizzazione, impone uno sforzo ulteriore d'attenzione. Il disturbo estetico e quello cognitivo condividono il fatto di richiedere allo sguardo e al soggetto uno sforzo ulteriore, di richiamare su di sé l'attenzione e imporre di prestare attenzione a come è fatto.

Come abbiamo visto, il rapporto simmetrico fra agenti umani e non umani è sovra-determinato da quello fra gli attanti immanenti alla scena discorsiva e l'istanza trascendente che tramite lo strumento agisce (o meno) sui corpi e tramite il segno informa (o meno) gli sguardi della propria esistenza e dei propri poteri. Come osserva Louis Marin (2005), i segni mettono la forza in riserva, fanno credere alla

forza senza che questa debba essere continuamente dimostrata. Se l'esercizio perpetuo di forza condurrebbe il potere alla dissoluzione, i suoi segni lo conservano in stato di inoperosità, come forza creduta e dunque efficace.

Arriviamo dunque al potere, che a partire da quanto precede avvicineremo secondo le due facce complementari ma indipendenti della "regola" e dell'"immagine": Destinante garante delle norme di comportamento incarnate alle cose e in facoltà di agire fisicamente sui corpi, umani o meno, e soggetto riflesso dai suoi segni, di cui conosciamo l'esistenza e i poteri tramite la sua rappresentazione.

3. La casa e la strada: sull'eterotopia ferroviaria

In seno all'insediamento urbano e più in generale al territorio, la stazione ferroviaria può a buon titolo considerarsi un'eterotopia, nel senso che Michel Foucault (1984) assegna agli *spazi altri*, «luoghi che si trovano al di fuori di ogni luogo, per quanto possano essere effettivamente localizzabili», nei quali «tutti gli altri luoghi reali che si trovano all'interno della cultura vengono al contempo rappresentati, contestati e sovvertiti» (Foucault 1984: 21). Secondo la mappatura offerta da Foucault, l'eterotopia si profila come una funzione essenziale e costitutiva della cultura: perché le aporie, le incongruenze e i paradossi prodotti da qualunque sistema sociale – dalla società chiusa e ciclica di stampo medievale a quella aperta e in perpetua trasformazione come la nostra – non dissolvano la società stessa nella forza disgregante della contraddizione, è necessario uno spazio altro, che differisca altrove gli impensabili della storia.

La stazione ferroviaria, in particolare, è quel posto insieme *della città e lungo* le linee ferroviarie che media, o meglio neutralizza, le logiche antitetiche del *luogo* e dello *spazio*, dell'abitare e dell'attraversare, quali forme opposte di occupare, pensare e trasformare il suolo terrestre sul cui equilibrio instabile – insegnano i geografi – si fonda la geopolitica moderna.

Il filosofo e giurista Carl Schmitt (1942) riconduce in particolare i due modelli spaziali all'opposizione fra *terra* e *mare*, quali differenti ambiti di possibilità di esistenza storica da cui discendono forme di vita e immagini di mondo profondamente distinte. Emblema di un'esistenza terrestre è la casa: l'insediamento stanziale individua un ambito di legalità che lega indissolubilmente una porzione di spazio fisico e un'identità soggettiva che vi prende posto e dispone di esso, attesta della resistenza all'aleatorietà e imprevedibilità degli eventi, orienta la conversione di un intorno "selvaggio" e più o meno ostile in "addomesticato", assoggettato ai fini e le esigenze di chi lo occupa. La conquista degli oceani presuppone invece un rapporto del tutto diverso con lo "spazio selvaggio", che non viene sottoposto a una legge, né trasformato e agito in termini economici, né difeso militarmente, ma attraversato in virtù di artifici tecnici e dell'abilità di coloro che la conducono: la nave attesta di un'appropriazione ridotta a capacità di attraversamento e di un agire economico fondato sulla comunicazione e lo scambio di beni, valori subordinati unicamente alla tecnologia e alla capacità di gestire l'amorfia e l'ostilità dell'estensione acquea. Alla dimora come centro fisso e forma d'ordine "della terra", l'imbarcazione oppone un vettore mobile impennato sui valori di mobilità, velocità, progresso tecnologico.

Il treno condivide con la nave il fatto di essere un "frammento [...] di spazio che vive per se stesso" (Foucault 1984, 24), un abitacolo di secondo grado, monadico e auto-referenziale, la cui funzione di contenere e proteggere i corpi è subordinata a quella di mezzo di trasporto, che assoggetta le forze della

natura non ai fini del radicamento ma della dislocazione, in un'azione che come la traversata marittima non lascia traccia e deve essere rinnovata a ogni percorso tramite la prestazione tecnologica. Come le acque, le ferrovie descrivono un'estensione inaccessibile direttamente al corpo umano, uno spazio di anomia e insicurezza che noi attraversiamo solo in quanto "contenuti" nel corpo titolato a e in grado di passare.

Allo stesso tempo, la ferrovia è l'emblema stesso di una scrittura territoriale: se il mare non può essere scalfito né tracciato, le strade ferrate stabiliscono univocamente le uniche vie di passaggio, tracciando letteralmente sul suolo un nomos speculare a quello del territorio. L'interstizio fra insediamento e dislocazione in cui sorge l'eterotopia ferroviaria traduce dunque un secondo *entre-deux*, di natura giuridica, fra *legge di residenza*, che distribuisce spazi individuali e sociali, pubblici e privati, lavorativi e ricreativi, formativi e punitivi, e una *legge di dislocazione*.

In quanto istanza atta a coordinare il movimento dei treni e l'accesso di persone e merci alle reti ferroviarie, la stazione esprime una forma di governo-specchio rispetto a quello territoriale, destinato ad assoggettare i tempi, le posizioni e i ritmi di giacenza e transito di persone, cose e treni a un unico ordine, necessariamente totalizzante e totalitario, indispensabile perché ognuno si trovi nel posto giusto al momento giusto.

Per quanto non sia prudente né legale attraversare i binari o seguirne il tracciato con mezzo proprio, niente ci impedisce davvero di farlo, così come possiamo doppiarne il percorso come fosse una strada quando non ci sono treni in movimento, o addirittura, nel caso ad esempio di neve fitta o buio pesto, non percepire nemmeno lo scarto. A differenza delle autostrade e ancor più degli aeroporti, le ferrovie sono in continuità con lo spazio abitato, e gran parte del lavoro semiotico della stazione è devoluto a far sì che i due spazi restino separati, che il primo funzioni come mare e il secondo come terra, laddove essi tendono per lo natura a confondersi, accavallarsi, incrociarsi.

Operatore di disgiunzione fra spazi eterogenei e estensione positiva in sé incollocabile, la stazione individua un'aporia topologica e epistemica riconducibile alla posizione semantica e all'operazione sintattica espresse dal *termine neutro*: non più città e non ancora treno, non più luogo di residenza e non ancora spazio di dislocazione, la stazione occupa il posto vuoto della contraddizione conservata fra radicamento e velocità, casa e strada, legge territoriale e legge di dislocazione, individuo e società, e in tale punto cieco della mappa riproduce una versione rovesciata di entrambi i poli. La stazione è una *casa centrifuga*, polarizzata dal limite esterno che si affaccia sulle ferrovie, e una *strada chiusa*, che sbocca all'interno del treno.

3.1. Limiti: anatomia del passaggio

La Stazione di Bolzano, oggetto delle nostre riflessioni, a prescindere da ogni investimento semantico ulteriore è un posto che appartiene a due topologie eteromorfe e non direttamente commensurabili, quella dell'insediamento urbano e quella della rete ferroviaria, insieme *luogo* di Bolzano e *punto di snodo* della Ferrovia del Brennero e della linea Bolzano-Merano.



Fig. 6 - Stazione di Bolzano, ph. Klaus Hackl, 2021



Fig. 7 - Stazione di Bolzano, primo binario, ph Klaus Hackl, 2021

Tale tensione è condensata dal funzionamento topologico dell'ingresso: la facciata monumentale che si affaccia sulla piazza della Stazione (Fig. 6) e lo scorcio che progressivamente diventa visione frontale che accoglie coloro che arrivano al primo binario (Fig. 7) sono limiti di mondi diversi e non direttamente comparabili, che non sono semplicemente contrari, ma rispondono a ratio e modelli di abitare il mondo irriducibili: dal punto di vista della città, la Stazione è a tutti gli effetti un confine territoriale, limite della terraferma e porta da cui si esce o si entra in un luogo; dal punto di vista della rete ferroviaria, la stessa è una “sponda con entroterra”, quel posto in cui persone e merci cambiano continuamente di posto, provenienti da altrove e diretti altrove, limite di un mondo in cui tutto – persone, beni, treni, il paesaggio – scorre, soggetto alla velocità.

I gradini che separano la Piazza della Stazione dall'ingresso principale marciano l'abbandono di qualunque altro mezzo motore diverso dal proprio corpo, ad accezione dei dispositivi di supporto alla mobilità e piccoli mezzi a due ruote che comunque devono essere accompagnati a piedi.

Da questo momento in poi, porte d'accesso al primo binario, ingressi delle scale che collegano il piano terra al sottopassaggio, il corridoio sottoterra e l'accesso, al contrario, alle scale che riportano in superficie sugli altri binari, la linea gialla scandiscono altrettanti limiti che richiedono al corpo di avanzare e ruotare, flettere e stendere le gambe, mutare di livello e direzione per accedere infine al treno.

La soluzione di continuità del binario e il vuoto che lo separa dalla porta del mezzo definisce l'ultimo limite di un passaggio lungo e dentro la stazione: dall'entrata al treno, avanziamo verso una meta e ci addentriamo progressivamente all'interno di un corpo, che come la nave ripristina alcune funzioni essenziali dell'habitat – un terreno sotto i piedi, in linea di principio un posto in cui sedersi e in cui

riporre i propri beni, servizi igienici, luci, prese di corrente, in alcuni casi rivendita di cibo e bevande – senza smettere di essere un corridoio, che si può attraversare e nel quale si riproduce la frizione fra passaggio e sosta ogni qualvolta dobbiamo raggiungere il posto a sedere oppure l'uscita.

La capacità deambulatoria non è però l'unica competenza richiesta al viaggiatore. I limiti fisici che scandiscono lo spazio fra la città e il treno sono doppiati dal percorso di acquisizione della competenza "giuridica" ad occupare il treno, scandito da *biglietteria*, il *dispositivo di obliterazione* e il *treno* stesso, nel momento in cui presumibilmente il controllore ci raggiungerà chiedendoci di esibire il biglietto.

Il titolo di viaggio consiste in una sorta di cittadinanza a termine nel mondo ferroviario. Come la carta di identità individua univocamente il suo legittimo possessore stabilendone i tratti permanenti – età, genere, aspetto fisico, stato civile, cittadinanza – il titolo di viaggio gli assegna una cittadinanza provvisoria nel mondo altrettanto provvisorio del treno, il diritto di occupare un posto a sedere, sorta di "proprietà" a tempo e spazio determinato, valida esclusivamente per un certo tratto e durante un certo periodo di tempo. Come rispetto alla legge, si può essere legittimi cittadini o clandestini, oppure cittadini scorretti, come nel caso della mancata obliterazione.

L'acquisto consiste nella congiunzione fisica con un documento che deve essere vidimato: il timbro con data e orario chiude il numero indefinito di momenti in cui possiamo percorrere un medesimo tragitto a un lasso temporale circoscritto, a partire dal quale inizierà il conto alla rovescia della validità della nostra autorizzazione a permanere nel treno, nel quale un ultimo delegato della compagnia ferroviaria, il controllore, ha facoltà di verificare il nostro corretto comportamento economico e provvedere eventualmente alla sanzione o espulsione nella prima stazione utile.

Come qualunque luogo in cui è necessario passare un certo periodo di tempo, la stazione contempla inoltre alcune azioni materiali basilari del nostro stare al mondo: l'*igiene*, articolata nei servizi di toilette, dedicati alla cura di sé e agli scarti fisiologici, e nei cestini dei rifiuti distribuiti negli spazi interni e sui binari, destinati a raccogliere resti e scarti di beni che hanno perso il loro valore, di cui liberarsi; l'*acquisizione di cibo*, espressa dal bar e dalle macchinette posizionate sui binari e all'entrata, e di *bevande*, che oltre al bar e alle macchinette è (virtualmente) espressa dalle fontane presenti lungo il primo binario, oggi in disuso.

Per il protagonista dell'esperienza, il viaggiatore, la stazione è un passaggio dalla terraferma alla "terra in velocità" che implica specifiche, precise e minuziose regole di comportamento fisico e giuridico, e una casa provvisoria i cui co-abitanti variano però in continuazione. La stazione, come il treno, sospende gli spazi e tempi tipici della vita quotidiana per assegnarci a un tempo e uno spazio di passaggio, che intuisce una sorta di contro-società, insieme di individui accomunati dalla coincidenza di tempi, spazi e tragitti che varia in continuazione e difficilmente si riproduce una seconda volta identica a se stessa.

Questo significa che lo spazio deve dire tutto e il più possibile: diritti e doveri, divieti e possibilità, servizi e prodotti disponibili nei suoi spazi, per darsi devono essere comunicati.

Gli annunci vocali e i segnali sonori, frequenti e costanti, non possono supplire al numero di informazioni che la stazione deve per forza di cosa dare a chi la visita: data la natura integrante e aleatoria del suono bisognerebbe ripetere in continuazione talmente tante informazioni da generare un caos ben maggiore dalla cacofonia visiva denunciata dagli studenti.

La comunicazione con i viaggiatori, come già osservato nel paragrafo precedente, è affidata in parte consistente a quella murale, nelle sue varie forme: schermi, calendari, manifesti, monitor, insegne, segnaletica sono altrettanti luoghi di presa di parola tramite cui l'istanza responsabile dei corpi in transito si mette in relazione con noi e ci istruisce. I tabelloni degli arrivi e delle partenze e consentono di localizzare il treno nello spazio e nel tempo e il sistema di wayfinding di raggiungerlo, mentre le scritte, i loghi, i colori corporativi consentono di individuare e utilizzare i dispositivi automatici e usufruire della moltitudine di servizi più o meno essenziali o accessori presenti nell'edificio e nelle sue diramazioni.

La duplice "agency" dello spazio e delle cose, quella di agire fisicamente sul corpo e di rivolgersi all'intelletto, che più o meno flebilmente riguarda qualunque ambiente vissuto, nella stazione ferroviaria diviene una performance ininterrotta, che richiede al viaggiatore medesima operosità fisica e intellettuale.

3.2. Doppi: fantasmi del passato e spettri di futuro

A prescindere dagli effetti disforici individuati da osservatori affatto neutri, sensibili per professione alla materialità del mondo e ai suoi difetti più di quanto non lo sia lo sguardo del profano del design, la stazione di Bolzano si caratterizza per l'alto numero di discrepanze, incongruenze, che evidenziano come in una stratigrafia non solo la pluralità e diversità di punti di vista implicati dagli oggetti e dagli ambienti della stazione e le zone della loro frizione, ma anche una stratificazione storica, relativa a modi di rapportarsi al luogo e allo spazio di uomini e di società che, per quanto più o meno recenti, sono molto diversi da noi.

Macchina di sincronizzazione dei tempi di spostamento e giacenza di una moltitudine di elementi discreti in movimento, la stazione presenta una propria temporalità plurale, in cui ciò che siamo, ciò che non siamo più e ciò che non siamo ancora convivono in una coreografia plurale mai del tutto sincrona, che mette in chiaro, in forma rovesciata, modelli di governo dei corpi e forme di rappresentazione e autorappresentazione del potere profondamente distinti, che coesistono dialetticamente senza che nessuno abbia del tutto il sopravvento sull'altro, come a mostrarci alcune linee di mutazione delle nostre società che sono più evidenti proprio in quanto affiancate, come in un montaggio, ai loro doppi del passato.

3.2.1. Posti a sedere: monumento al luogo e economia di spazio



Fig. 8 - Stazione di Bolzano, panchina esterna, ph. Miriam Pardeller, 2021



Fig. 9 - Stazione di Bolzano, panchina esterna, ph. Asia Andreolli, 2021



Fig. 10 - Stazione di Bolzano, panchina interna, ph. Miriam Pardeller, 2021

La stazione altoatesina presenta tre varianti di seduta, una per gli interni (Fig. 10) e due per i binari, l'una destinata all'area centrale ricoperta di tettoia (Fig. 8) e l'altra all'esterno (Fig. 9), di epoca e provenienza visibilmente distinti.

Rispetto alla funzione tecnica assolta da tali oggetti, osserviamo che le prime due, a differenza della terza, non presentano schienale né braccioli, e descrivono una seduta continua, circolare e lineare.

La panchina circolare implica un maggiore sforzo per la schiena e per le braccia, e meno libertà di movimento rispetto alla sua versione lineare: la forma circolare e il bordo della fioriera restringono la libertà di movimento, ogni posizione implica un punto di vista divergente per ognuno dei posti a sedere, scoraggiando posture più lasse, come accasciarsi o stendersi, e l'utilizzo dello spazio a disposizione per bagagli e accessori, in quanto il controllo visivo è ridotto al triangolo di cui ognuno occupa un vertice.

Quella esterna è, a tal proposito, la più "negoziale": la quantità di "posto" assegnata ad ognuno dipende dalle dimensioni e dal peso del corpo, dalla presenza o meno di altre persone, sedute o che aspirano a farlo, dai costumi individuali e dal grado di adesione di ognuno alle norme di civile convivenza che impongono di cedere il posto a qualcuno più fragile e vulnerabile – anziani, malati, affaticati – o quanto meno di fargli spazio contenendo la postura e spostando altrove valigie e bagagli.

Quella interna è quella che offre più punti d'appoggio, sorreggendo anche il peso della schiena e delle braccia, e che offre meno libertà di movimento. La seduta lineare, suddivisa in postazioni individuali, assegna a ognuno la medesima quantità di spazio e lo obbliga, o quasi, alla medesima posizione

del corpo, a prescindere da peso, altezza, presenza o assenza di altri utenti, abitudini individuali e costumi sociali.

Più in generale, questi due stessi oggetti si presentano l'uno come corpo e l'altro come vuoto occupabile dai corpi. Nel primo caso, il corpo materico della seduta è valorizzato in sé, si impone prepotentemente all'attenzione occupando più spazio di quanto non ne crei, in un gioco concentrico di volumi incassati gli uni negli altri in cui solo l'ultimo è destinato alle persone. Grande enfasi è assegnata alla funzione ornamentale del design, che sbocca in una sorta di racconto cosmologico affidato alla poetica dei materiali: l'imponente corpo circolare nega la linearità del binario per ripristinare un centro fisso, dal quale diparte una struttura concentrica che mima quella del globo, con al centro il terriccio nel quale un tempo sorgevano le piante, contenuto nella pietra – ciò che si trova sotto la terra e che l'uomo estrae dalla terra – a sua volta circoscritto dalla seduta in legno, frutto delle piante convertite in risorsa, in cui il vivente umano supposto occuparla integra e completa un mondo circolare e in equilibrio.

In entrambi i casi si tratta di design modulare, ottenuto dalla combinazione di unità identiche, ma il primo è ancorato all'edificio e al suolo, immobile e coerente con l'identità visiva dell'insieme: le diverse varianti di panchina, le fioriere, i cestini dei rifiuti, le lampade e il rivestimento in marmo dell'ingresso fanno sistema, integrando spazi di sosta e di passaggio, interni e esterni, a un luogo riconoscibile come univoco e singolare.

La panchina interna tende invece a sparire nell'intersezione di piani ortogonali che assecondano l'ortogonalità della sala in cui si trovano, materiali, colori e forme non parlano del luogo in cui si trova la panchina ma della panchina stessa come vuoto occupabile, corpo che tende a sparire per creare il più spazio possibile.

L'opposizione fra corpi aggettanti e estensioni vuote manifestata dalle due varianti di seduta richiama quella fra *globo* e *piano*, intesi come modi alternativi di concepire la Terra, come luogo o come spazio (Farinelli 2003): il primo pertiene a una prospettiva geologica caratteristica della geografia medievale, che immagina il pianeta come incassamento ricorsivo di corpi l'uno dentro l'altro e valorizza profondità e verticalità, depressioni e rilievi; il secondo individua la geografia proiettiva per come la conosciamo, esito dell'assoggettamento del "corpo della terra" alla superficie planare.

La tensione fra la panchina circolare e quella esterna manifesta, da questo punto di vista, due forme opposte d'azione sui corpi che possiamo definire di *assoggettamento al globo* e *normalizzazione tramite il piano*. Nel primo caso, siamo obbligati a conformarci a un corpo preesistente, alla forma circolare al cui centro sono le piante, la fioriera e infine la seduta: il verde non è fatto per essere guardato da chi è seduto, ma al contrario il corpo è parte integrante del design, funziona come il petalo di un fiore che completa un disegno armonico a beneficio di chi arriva sul binario o lo vede dal treno. Nel secondo, siamo costretti a conformare la nostra posizione a una quantità predeterminata di spazio: a prescindere dal peso e dalla forma del corpo, del numero di persone che ambiscono ad utilizzarla, non possiamo che occupare quella porzione prestabilita di spazio che ci è stata assegnata a priori in quanto singoli individui, e l'interazione simulacrale con l'artefatto tende a ridursi all'informazione su dove e come sedere.

3.2.2. Scarti: il ritorno di Geos

La tensione fra luogo e spazio manifestata dai vari "doppi" incontrati lungo la ricostruzione non inficia comunque la funzione a cui assolvono le diverse varianti: ci sediamo in modo diverso all'interno

e all'esterno senza che questo generi confusione, e l'opzione d'acquisto in loco tramite biglietteria fisica o automatica, come quella online, aumenta di fatto la fruibilità dello spazio, così come i rivenditori automatici costituiscono un'alternativa rapida, economica e senza limiti d'orario rispetto al locale di ristoro.

Il caso dei cestini di rifiuti è invece particolarmente interessante perché i due dispositivi di smaltimento coesistono spesso affiancati, contraddicendosi a vicenda. Come osservato da diversi studenti, il doppio oggetto genera confusione e spesso ostacola, piuttosto che favorire, il comportamento corretto in materia di scarti: se vige la raccolta differenziata, perché permane l'alternativa di un unico contenitore per ogni genere di rifiuto? come usarlo, e che farne?



Fig. 11 - Stazione di Bolzano, binario 4-5, cestini dei rifiuti, ph. Stefanie Andergassen, 2021

Approfittiamo dell'incongruenza per osservare da vicino il loro funzionamento semiotico.

Come nel caso delle panchine esterne, con cui condividono omogeneità plastica e cromatica, il vecchio cestino dei rifiuti è di fatto una "casetta", saldamente radicata al suolo e rivestita di materiali e colori che parlano del territorio e della società territoriale.

Il dispositivo consta di una base cilindrica in pietra fissata al suolo, che contiene a sua volta il vero contenitore dei rifiuti, la busta che viene periodicamente estratta e sostituita e che in questo caso è inaccessibile alla vista. La copertura consiste di una superficie metallica circolare convessa, rialzata rispetto all'apertura del cilindro da due aste verticali di circa 20 cm, il cui spazio funge da "ingresso" per i rifiuti.

Nel secondo abbiamo una struttura metallica lineare che termina in tre forme anulari, dai bordi arrotondati, che sostengono direttamente le buste "a vista": l'assenza di rivestimento e di coperchio pone, come nel caso di Mals, gli umani in continuità visiva e olfattiva con il mondo dei rifiuti e i loro diretti contenitori.

Rispetto alle azioni fisiche, il primo implica l'inserimento di qualunque piccolo scarto solido. Il semplice vuoto fra la base e la copertura è un'informazione sufficiente per indicare all'utente come e dove liberarsi correttamente dei rifiuti.

Il secondo contempla un'azione ben più articolata: dobbiamo valutare la natura dei nostri rifiuti, localizzare il contenitore ad esso associato e inserire ognuno degli scarti in quello corrispondente.

Poiché si tratta di un'operazione complessa e soprattutto di una norma relativamente recente, il dispositivo deve stabilire un codice cromatico, associando ogni colore a una data tipologia di rifiuti.

Nelle nostre società, fino agli anni Ottanta del secolo scorso (il periodo varia sensibilmente da Stato a Stato) dal momento in cui lo scarto scompare nel vuoto del cestino, il suo destino non riguarda più colui che se ne libera né costituisce un tema sociale di rilievo.

A partire dalla fine della decade, un progressivo processo di consapevolezza presso le istituzioni e la cittadinanza ha convertito la questione rifiuti e la sostenibilità ambientale in un tema sociale cruciale, che ha condotto all'ideazione di precise normative giuridiche. Considerato come segno, il nuovo cestino enfatizza i contrasti cromatici in modo da stabilire e stabilizzare un codice grafico, funzionale a sensibilizzare gli utenti a valori relativamente recenti per i quali non abbiamo ancora norme di comportamento sufficientemente condivise da poter essere date per assodate.

Allo stesso tempo, l'accesso visivo agli scarti e ai contenitori mobili che si riempiono, vengono prelevati e sostituiti con nuovi, ci espone all'intero processo di produzione di rifiuti, ci mostra quanti ne produciamo, che da qualche parte devono pur finire, che (nel migliore dei casi) subiranno trattamenti diversi, e soprattutto che il ciclo dello smaltimento corretto inizia proprio da noi: l'utente è insieme l'ultimo usuario di un bene divenuto rifiuto, e il primo operatore di smaltimento che avvia il processo corretto oppure lo inficia irreversibilmente.

Da cui alcuni problemi.

Il primo è, appunto, che tali valori e comportamenti collettivi sono lungi da aver trovato una forma condivisa: Comuni, Regioni e Stati adottano sistemi di smaltimento distinti, non sempre lineari, e affatto uniformi nei modi e nell'efficacia. Nella stessa stazione di Bolzano, troviamo contenitori a due, tre e quattro cilindri, i colori spesso variano di funzione, e infatti ogni volta siamo obbligati a ripetere l'operazione di decodifica. La pluralità di opzioni genera confusione, o sfiducia: non c'è un'autorità univoca che stabilisca una norma univoca.

Da cui un'altra coesistenza paradossale: quella dei cestini di rifiuti che "urlano" la propria funzione, richiedono un comportamento specifico e impegnativo, e delle fontane in disuso. Soprattutto oggi, in cui la sensibilità verso l'acqua come bene comune è estremamente diffusa, specie fra le giovani generazioni, e l'uso di borracce e bottiglie da riempire presso fontanelle e distributori un costume più o meno assodato, la negazione dell'accesso all'acqua in un ambiente già predisposto alla sua erogazione diventa paradossale: se non provvediamo altrimenti siamo costretti non solo a pagarla ma soprattutto a consumare montagne di bottiglie di plastica, che poi passeranno per il vaglio della raccolta differenziata incessantemente promossa dai nuovi contenitori dei rifiuti.

Nello scarto fra l'elegante fabbricato bombato e la cacofonia visiva della struttura plurianulare si mostra una nuova consapevolezza civica e politica, un valore che negli anni Sessanta non era possibile prevedere, e al contempo tale consapevolezza è lungi dall'essere diventata un valore condiviso, una norma acquisita dal senso comune.

Proprio per assolvere quanto meglio possibile alla propria funzione a un tempo normativa e pedagogica, i nuovi dispositivi generano caos, e le buste – leggere e dunque soggette all'azione del vento e dell'aria – sventolando, muovendosi, per di più con colori accesi, sembrano esse stesse rifiuti, funzionano come scarti fuori posto, che da un momento all'altro potrebbero volare via andando ad aumentare il numero di rifiuti che dovrebbero invece contenere.

4. *La bestia magnifica: forze e segni del potere*

Come osserva Franco Farinelli (2003, *cit.*), i lavori di pianificazione del meridiano di Parigi avviati nel 1669 dall'abate e astronomo Jean Picard per volere di Luigi XIV inaugurano l'assoggettamento del luogo allo spazio, del suolo fisico all'ideale geometrico, di geos al reticolo geografico, che diventa non solo lo strumento per conoscere e praticare la Terra ma il programma che ne orienta le logiche insediative e di governo: “[la Terra] diveniva la copia della propria copia. E tale copia diventa il modello concreto della rettilinea organizzazione del mondo moderno” (Farinelli 2003: 187). Lo stesso Stato-nazione, osserva il geografo, manifesta un genere di soggetto che è esito dello spazio: una porzione di superficie terrestre continua, delimitata e circoscritta, una comunità linguistica, sociale e culturale idealmente omogenea, un insieme di parti isotrope che acquistano tutte identità e funzione rispetto a un centro, la capitale: a differenza della micro-territorialità feudale, lo Stato individua un soggetto sovra-individuale e super partes che si immagina continuo, omogeneo e isotropo, con tutte le parti rivolte verso un centro e collegate da una rete di strade dritte, due concetti che non pertengono direttamente allo spazio fisico ma alla sua riduzione all'ideale geometrico.

La “ragion marittima”, il valore della velocità di dislocazione, modifica il modo di concepire la città come dello Stato. Come osserva in termini non dissimili da Farinelli lo stesso Foucault (1994), le ferrovie consumano una profonda mutazione del modo di concepire la città come luogo singolare, come un'eccezione all'interno di un territorio costituito da campi, foreste e strade:

D'ora in poi, le città, con i problemi che sollevano e le configurazioni particolari che assumono, servono da modelli per una razionalità di governo che verrà applicata all'insieme del territorio. Tutta una serie di utopie o di progetti di governo del territorio prende forma a partire dall'idea che lo Stato sia simile ad una grande città; la capitale ne rappresenta la piazza principale e le grandi strade di collegamento ne costituiscono le vie interne. (Foucault 1994, p. 102 tr. it.)

Le Ferrovie dello Stato definiscono un'istituzione speculare a quella dello Stato stesso, le cui funzioni e i cui obiettivi descrivono il diagramma di un governo poliziesco, non nel senso di coercitivo e controllo come lo intendiamo oggi, ma in quanto progetto di un sistema di regolamentazione del comportamento generale degli individui, all'interno del quale tutto verrebbe controllato, al punto che le cose si reggerebbero da sole, senza la necessità di intervenire.

Le ferrovie sono il mezzo e lo spazio in cui si intensifica la possibilità di sottrazione alle maglie del governo, aumentano gli scambi orizzontali e l'eterogeneità della semiosfera, e allo stesso tempo descrivono il diagramma di un regime di governo *totalitario*, inteso nei termini di Eric Landowski (2007, 2021) come regime di *programmazione*, ovvero esecuzione di un programma predeterminato per sua natura non negoziabile, definito a priori e espressione di una ratio univoca e ineluttabile come le leggi di natura.

Nella lettura di Foucault, lo sviluppo delle ferrovie segna un profondo mutamento del ruolo dell'architettura e degli architetti in seno alla società, sempre meno materia delle Belle Arti e sempre più questione gestita da ingegneri, tecnici e da un genere di competenze incarnate dall'École des Ponts et

Chaussées, che segnerebbe la perdita di centralità della funzione simbolica e monumentale dell'architettura a favore del dispositivo biopolitico.

Abbiamo visto come gli artefatti che popolano la stazione facciano sempre più economia della valenza ornamentale e monumentale: fra le panchine e i dispositivi di rifiuti più recenti e i loro doppi di mezzo secolo prima varia soprattutto il fatto che i primi tendono a sparire a favore della propria funzione, mentre i secondi si presentano e impongono come oggetti di contemplazione in sé.

Continuando a ritroso nel tempo, tale funzione raggiunge il suo picco nel fabbricato viaggiatori progettato da Angiolo Mazzoni fra il 1927 e 1929, in cui le ragioni delle Belle Arti e quelle dei Ponts et Chaussées trovano una singolare crisi.

Mazzoni rielabora la facciata principale del vecchio fabbricato viaggiatori in chiave neoclassica e razionalista, sotto forma di un largo frontone squadrato scandito da colonne, ai cui lati due nicchie ospitano altrettante statue allegoriche rappresentanti la trazione elettrica e quella a vapore (Figg. 10-12).

Com'è noto a chiunque abbia una certa confidenza con la storia e la cultura italiana, le Ferrovie dello Stato sono state uno dei cavalli di battaglia del governo fascista e esplicita metafora di un governo efficace perché accentrato, quale istanza incaricata – proprio come l'autorità ferroviaria – di sincronizzare tempi, forme, ritmi d'azione dei corpi a un'unica ratio, secondo un'ideologia dell'efficienza che permane nell'idea, ogni tanto sollevata da qualche nostalgico, che “quando c'era Lui i treni arrivavano in orario”. Tale principio si sposa al contempo con l'idea di un'identità territoriale granitica e in diretta continuità con le “origini della civiltà”.

La struttura portante, in cui torreggiano le grosse colonne neo-classiche, è l'emblema stesso dell'architettura intesa come Belle Arti, fondazione destinata a durare in eterno, inscalfibile come la pietra e ineluttabile come il suo peso. Le due statue, a prescindere dagli aspetti estetici e formali, descrivono un monumento alla tecnologia in cui il progresso è astratto dalla storia e assegnato al mondo dei valori perenni e sempiterni che, nella forma del nudo di uomo e di donna, divengono gli alari di un mondo in velocità e immobile, apice di un progresso tecnologico cristallizzato per l'eternità. Non solo il fabbricato porta prepotentemente l'attenzione su di sé, ma la nicchia crea lo spazio di una contemplazione, in cui, in posizione frontale più o meno prossima, siamo praticamente costretti ad apprezzare i composti scultorei e “ascoltarne” il racconto.

La cosa più interessante del percorso a ritroso lungo la storia che va dalle nuove panchine, al design anni Sessanta e infine al 1929, è non solo l'esponenziale aumento di monumentalità, ma una singolare operazione di “correzione”, di presa di distanza dalla stazione da parte della stazione stessa.



Fig. 12 - Franz Ehrenhöfer, Allegoria della trazione a vapore, stazione di Bolzano, facciata, ph. Wolfgang Moroder, 2012

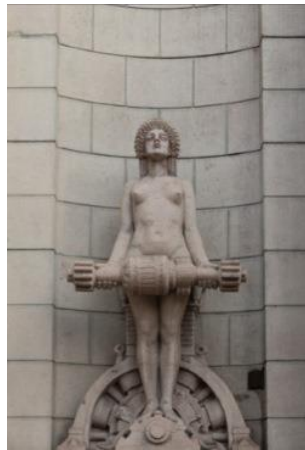


Fig. 13 - Franz Ehrenhöfer, Allegoria della trazione elettrica, stazione di Bolzano, facciata, CC BY-SA 3.0, 2010

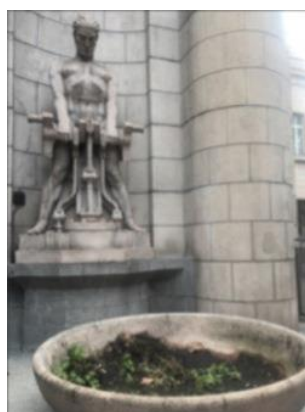


Fig. 14 - Franz Ehrenhöfer, Allegoria della trazione a vapore, stazione di Bolzano, facciata, ph. Jonas Reissinger, 2021

Due delle fioriere che arredano l'interno e i binari sono state posizionate proprio di fronte alle due nicchie (Fig. 12), producendo una sorta di montaggio straniante: la fioriera crea distanza, impedisce che

il passante o l'avventore siano direttamente coinvolti nello spazio della nicchia e nel suo racconto, giustappo-
nendo due monumenti alternativi, che si escludono l'un l'altro e coesistono senza che nessuno dei
due possa funzionare a pieno regime semiotico. Peraltro, anche questo secondo intervento è in disuso:
le fioriere non contengono piante e sono abbondantemente utilizzate come posacenieri, mostrando come
anche quella ratio, quella concezione di spazio pubblico non è più in vita, permane come un fantasma
insistente giustapposto al suo precedente fascista. Ingombrante, ostruisce il passaggio e non contiene
fiori, come se la sua unica funzione fosse quella di impedire che il frontone continui a parlare la propria
lingua, che si iscriva direttamente e senza specificazioni nella città di oggi.

5. Conclusioni

Il viaggio nello spazio e nel tempo della stazione di Bolzano restituisce un'istantanea della con-
temporaneità che riguarda più in generale non solo tutte le stazioni italiane ma l'insieme della società
contemporanea.

Marc Augé (1992) rubrica stazioni ferroviarie e aeroporti nella medesima categoria di "non luogo",
e di fatto per molti aspetti i due spazi condividono l'"aporia antropologica" (Augé 1992) individuata dal
fortunato neologismo dello studioso francese. La stazione italiana novecentesca, non di meno, si dis-
tingue dall'aeroporto perché è sia casa che passaggio, rifugio oltre che cammino, luogo della città oltre
che punto di snodo: senza tetto, clandestini, perdigiorno, vi trovano da sempre, insieme ai viaggiatori
semplicemente stanchi, un "tetto". Questa possibilità oggi sta progressivamente sparendo, e le stazioni
effettivamente stanno diventando sempre più simili agli aeroporti, in quanto la controparte del pas-
saggio, l'*attesa*, sta sparendo dal visibile e dall'enunciabile. Proliferano gli spazi del consumo, fra cui
anche quelli – come café e ristoranti – che offrono una seduta, ma l'altra metà del passante, colui che
non deve e non vuole fare altro che sostare, sta scomparendo dall'orizzonte di possibilità contemplate
dalla stazione.

Come abbiamo già osservato diverse volte, l'azione speculare e consustanziale a quella di viaggiare
è aspettare, significativamente inscritta esplicitamente all'interno della topica della stazione tramite un
luogo apposito – la sala d'attesa – che altrettanto significativamente è in via di sparizione.

A Bolzano, come in moltissime stazioni italiane, la sala d'attesa è un ricordo blandamente evocato
da una vecchia scritta in metallo, la cui funzione è stata del tutto fagocitata dalla quella di entrata/uscita
e surrogata dalle sedute distribuite negli angoli del fabbricato e sui binari.

Nelle stazioni contemporanee, e soprattutto nelle Grandi Stazioni, non c'è posto in cui stare. Pas-
saggi sempre più lunghi e estenuanti, cunicoli che conducono da un livello a un altro, da una sezione a
un'altra si snodano nel vuoto, esibendo un doppio sogno di governo: quello di sincronizzare idealmente
i tempi di spostamento di ognuno dei corpi in transito alla griglia spazio-temporale stabilita dalle ferro-
vie, in modo che la stazione consista di un unico attraversamento, ulteriormente fluidificato dall'opzione
d'acquisto digitale, e quello di evitare che diventi habitat, che la si occupi in maniera diversa da quella
costituita dal passaggio.

Come abbiamo visto, le panchine non sono l'unico doppio della stazione: numerosi sono gli ele-
menti che a un certo livello assolvono alla medesima funzione ma secondo le logiche opposte del luogo
e dello spazio.

È il caso ormai stabilizzato da anni del momento di acquisizione del biglietto. La biglietteria è a tutti gli effetti un luogo della stazione, una parte del fabbricato edile dedicato a tale funzione, estremamente articolato: la parete divisoria lungo la quale interagiamo con l'operatore separa il back e front stage, come in qualunque ufficio pubblico. Le cordate rosse disegnano un percorso a serpentina che marca l'ordine che i viaggiatori sono invitati a seguire, mettendosi in fila uno dietro l'altro, in modo che la posizione lungo il flebile corridoio corrisponda a quella di precedenza nell'accesso al servizio.

Lo spazio estremamente articolato della biglietteria, e l'insieme di funzioni che traduce, sono compresse e condensate nel rivenditore automatico, la cui interfaccia lo informa della funzione e lo guida nelle operazioni d'acquisto. A differenza del primo, questo condensato di azioni e interazioni è del tutto indifferente al luogo: funzionamento auto-referenziale, senza mediazioni, e in modo da occupare il meno spazio e tempo possibile, di condensare intensivamente ognuna delle funzioni estese dell'ufficio. Ugualmente, i tabelloni di arrivi e partenze, riprodotti dai monitor apposti sui binari, convivono con il calendario annuale incorniciato e esposto all'ingresso, l'orologio analogico con quelli digitali incorporati ai display, il bar con i rivenditori automatici di cibo e bevande: la funzione pratica è più o meno la stessa, ma astratta da un luogo proprio e assegnata a un'area che risponde ai criteri di economia di tempo e spazio.

Estensione sempre più vuota e schermo sempre più denso, la stazione contemporanea sta diventando uno spazio intensivo dell'informazione, con il dettaglio non trascurabile che noi abbiamo un corpo, e la perenne sollecitazione percettiva, come l'assenza di luogo, stanca. Per quanto possiamo acquistare e convalidare il biglietto online, oppure acquisirlo rapidamente nel distributore automatico, siamo *passanti* per i quali il tempo speso in stazione è tempo di vita come qualunque altro. Le più recenti teorie della pianificazione urbana – come la città dei 15 minuti teorizzata da Carlos Moreno fatta propria dalla municipalità parigina – insistono sul fallimento della logica della velocità, sul fatto che l'idea di ricoprire la massima distanza nel minor tempo possibile produce necessariamente ingorghi dello spazio e spreco di tempo vitale. Rispetto a tale orientamento, sempre più pervasivo in seno alle amministrazioni locali e nazionali e già alla base di numerosi progetti di riqualifica urbana sul territorio nazionale, progetti ancora incompiuti, come quello di riqualifica delle Grandi Stazioni, o mai davvero iniziati, come la Tav, guardano al futuro ma sono già vecchi, depositari di un'idea di territorio e di società che il territorio e la società hanno già iniziato a superare.

Bibliografia

- AUGÉ, M.
1992 *Non-Lieux*, Paris, Seuil.
- ALDAMA, J. A.
2021 « Vivre aux aguets : les stratégies sémiotiques de la clandestinité », in Alessandro Zinna, *Les vivants et leur environnement. Milieu, habitat, territoire, espace familial*, Toulouse, CAMS/O.
- FARINELLI, F.
2003 *Geografia*, Einaudi, Torino.
- FONTANILLE, J.
1999 « Modes du sensible et syntaxe figurative », *Nouveaux Actes Sémiotiques*, n° 61-63.
- FONTANILLE, J.
2004 *Soma et sema. Figures du corps*, Paris, Maisonneuve & Larose.
2008 *Pratiques Sémiotiques*, Paris, PUF.

- FOUCAULT, M.
1975 *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Paris, Gallimard.
- FOUCAULT, M.
1984 « Des espaces autres », *Architecture, Mouvement, Continuité* 5, pp. 46-49. (tr. it. *Spazi Altri. I luoghi delle eterotopie*, Milano, Mimesis Edizioni, 2001, pp. 19-32).
- FOUCAULT, M.
1994 *Biopolitique et libéralisme*, Paris, Gallimard.
- LOTMAN, J.
2001 *Cercare la strada*, Venezia, Marsilio.
- LOTMAN, J.
2006 *Tesi per una semiotica delle culture*, Roma, Meltemi, 2006.
- MARSCIANI, F.
2007 *Tracciati di etnosemiotica*, Milano, FrancoAngeli, 2007.
- MARSCIANI, F.
2012 *Ricerche semiotiche I*, Bologna, Esculapio, 2012.
- LANDOWSKI, E.
2018 « Populisme et esthésie. Présentation », *Actes Sémiotiques*, n° 123.
- MARIN, L.
2005 « Le pouvoir et ses représentations », in *Politiques de la représentation*, Paris, Kimé, pp. 71-86.
- SCHMITT, C.
2002 *Land und Meer* (1942, 1954), tr. it. *Terra e mare. Una riflessione sulla del mondo*, Milano, Adelphi.
- SEDDA, F.
2006 “Imperfette traduzioni”, Introduzione a Lotman, pp. 52-59,
- SEDDA, F.
2008 “Intersezione di linguaggi, esplosione di mondi. Una rima fondativa fra l’ultimo Lotman e il primo Greimas”, *E/C*, www.ec-aiss.it.
- UEXKÜLL, J.
2010 *Milieu animal et milieu humain*, Paris, Payot & Rivages, 2010.

Pour citer cet article : Maria Cristina Addis. « Epoché da viaggio. Esercizi di critica semiotica attorno alle stazioni ferroviarie », *Actes Sémiotiques* [En ligne]. 2022, n° 126. Disponible sur : <https://doi.org/10.25965/as.7433> Document créé le 21/01/2022

ISSN : 2270-4957