



www.ec-aiss.it

Testata registrata presso il  
Tribunale di Palermo  
n. 2 del 17 gennaio 2005  
ISSN 1970-7452 (on-line)

© EIC · tutti i diritti riservati  
gli articoli possono essere riprodotti a  
condizione che venga evidenziato che  
sono tratti da www.ec-aiss.it

## **La Stazione di Bologna, un cambio di paradigma: gli spazi, i suoni, gli usi**

Simone Bernardi della Rosa e Matteo Tabacchi

### **Abstract**

Over the past few years, under the “Grandi Stazioni” project, the main Italian railway stations have been restructured and modernised; primary goal of this modernisation is to modify the practices and uses traditionally associated with these places, which aspire to become efficient spaces with an increasing range of services and comforts. Among the stations that have had to undergo a spatial and functional restructuring, this essay focuses on Bologna Centrale Railway Station: through a semiotic perspective, the analysis pays particular attention to the observation of spaces, soundscapes and the interaction between these elements. Regarding the primary practice that takes place in a station (catch a train), a standard route has been identified: it is divided into three sections linked to three important areas (hall, underpass and platform). The analysis of this route focuses on different degrees of user competence: different knowledge influences the access to the spaces and their use. The analysis of the station itself and the texts in which the “Grandi Stazioni” project is clearly stated show that the dominant isotopy of the place and the “effect of sense” primarily perceived as a result of the restructuring, which has not yet been completed, are related to the assertion of a specific value, the efficiency, variously conveyed (the dehumanisation of services, the increase in safety and accessibility, the attempt to create a soundscape in which the dominant element is the silence).

### **1. Introduzione**

Le stazioni si sono sempre caratterizzate, al di là del loro ruolo di luoghi di passaggio e di servizio viaggiatori, come spazi variamente praticati, in cui si sovrappongono e a volte si scontrano usi che esulano dalla loro precipua funzione: esse diventano luogo di incontro, di sosta, di ristoro, di commiato. Non sono luoghi chiusi, quasi sempre vengono vissuti trascendendo gli scopi principali per cui sono stati progettati. Percorrere, incontrarsi, salutarsi, passare, attraversare; la stazione si predica sempre tramite pratiche in movimento.

Nell'ultimo periodo si sta registrando un tentativo di cambiare questo paradigma. In contemporanea con i lavori dell'Alta Velocità che stanno coinvolgendo le principali città italiane, le stazioni stanno subendo delle forti ristrutturazioni e molti ammodernamenti. Il progetto è *in fieri* e le novità non sono presenti in tutte le città con le stesse caratteristiche. Si riscontra una generale tendenza a trasformare le

stazioni in luoghi più efficienti, con maggiori servizi, da attraversare rapidamente, in cui le uniche soste sono previste per gli acquisti. Tutto ciò si dispiega attraverso l'automazione di tutti i servizi per i viaggiatori, a cui vengono garantite le informazioni di cui hanno bisogno, e la securizzazione degli spazi, con l'installazione di dispositivi di accesso limitato. Spazi e suoni giocano un ruolo primario in questo processo. Riducendo l'interazione con il personale, delimitando una parte dei luoghi, la stazione diviene uno spazio la cui percorrenza vorrebbe essere, da un lato, maggiormente disciplinata, divenendo meno rumorosa, meno caotica, spazialmente più pulita, dall'altro, vorrebbe offrire più servizi, comfort, intrattenimenti di ogni genere.

Tale ipotesi interpretativa, motivata in origine dalle osservazioni empiriche svolte presso la stazione di Bologna Centrale, luogo analizzato in questo articolo, ha trovato forti riscontri e conferme nell'analisi del progetto "Grandi stazioni" esplicitato nell'omonimo sito<sup>1</sup>. Analizzando il testo presente sul sito Internet, in cui si descrive ampiamente il nuovo significato acquisito dalle stazioni ristrutturata<sup>2</sup>, possiamo osservare come le modificazioni topologiche e i cambiamenti valoriali a esse associati siano volti a riconfigurare le stazioni facenti parte del progetto come un luogo vissuto e praticato non solo con l'intento di realizzare programmi narrativi iscritti in una visione tradizionalmente condivisa. La stazione, quindi, cessa di essere un non-luogo, principalmente zona di passaggio in quanto "teatro di negoziazioni, luogo in cui si svolgono programmi di attraversamento, di appropriazione, di risemantizzazione" (Giannitrapani 2013, p. 31), per assumere nuove forme che forniscono istruzioni di uso e interpretazioni dello spazio molto più restringenti e prescrittive, poiché in cambio di un'offerta plurale e, quindi, più efficiente, viene limitata la possibilità di pratiche non convenzionali e non previste, rispetto a una situazione precedente caratterizzata da un margine di movimento più ampio.

Attraverso la nostra analisi, mediante l'osservazione specifica di alcuni spazi visivi e paesaggi sonori (Schafer 1977) della stazione di Bologna Centrale<sup>3</sup>, cercheremo di dimostrare come la realizzazione di questo progetto d'uso sia molto più complessa di come si possa credere secondo il senso comune. Le trasformazioni degli spazi incontrano sempre delle resistenze, dei compromessi che possono modifi-

---

<sup>1</sup> Ci si riferisce al sito Grandi Stazioni del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane ([www.grandistazioni.it](http://www.grandistazioni.it)), in cui trova espressione il progetto nazionale di Trenitalia che prevede di uniformare le varie stazioni coinvolte allo scopo di creare un'organizzazione comune. Nella sezione in cui vengono esposte le "missioni e strategie" del progetto (di cui si riportano dei passi), si ritrovano alcuni dei punti emersi dalla nostra analisi: "la realizzazione di un luogo 'a misura d'uomo' studiato per offrire servizi e opportunità a viaggiatori e cittadini si fonda su alcuni principi essenziali: • *Sicurezza*: combinando sistemi di sicurezza "passiva" (colonnine SOS, telecamere, impianti anti-intrusione e controllo accessi) e "attiva" (agenti delle Forze dell'Ordine), il controllo degli ambienti di stazione è garantito 24 ore su 24. • *Informazione*: tutti i servizi sono pensati per semplificare al massimo la fruizione degli ambienti e la codifica dei messaggi. • *Accessibilità*: l'abbattimento delle barriere architettoniche è un criterio fondamentale della riqualificazione. Particolare attenzione è riservata alle esigenze dei soggetti che presentano svantaggi fisici o sensoriali, con accessi, percorsi e mappe tattili, colonnine di emergenza, ascensori, sportelli ecc.". Descrizione tratta testualmente dalla pagina "missioni e strategie" all'interno del sito "Grandi Stazioni".

<sup>2</sup> Appare rilevante riportare la descrizione dell'applicazione Around Station presente online ([itunes.apple.com/it/app/around-station/id598285662?mt=8](https://itunes.apple.com/it/app/around-station/id598285662?mt=8)) perfettamente conforme al manifesto programmatico del progetto "Grandi Stazioni": "Con Around Station trovi sempre tutto quello che ti serve nelle Grandi Stazioni italiane e puoi connetterti al servizio gratuito di Wifi nelle principali Stazioni. Visualizza tutti i negozi sulla mappa, crea il tuo percorso e goditi al massimo il tempo in stazione, perché grazie all'aggiornamento sullo stato del tuo treno ti terremo sempre informato su orari, partenze e arrivi. Tutto quello che possono offrirti le Grandi Stazioni italiane, nel palmo di una mano. Orari, binario e aggiornamenti sul tuo treno in partenza? Ci pensa Around Station. Offerte e promozioni a te dedicate? Sempre aggiornate con un tap. Caffè al volo o colazione lunga? Scegli uno dei nostri bar e goditi ogni minuto. Un look last minute. Cercalo tra le offerte dei nostri negozi di abbigliamento. Libri per il viaggio o un pensiero da regalare? C'è spazio per tutti e due. Aperitivo in arrivo o partenza? Puoi farlo in Stazione. Hai bisogno di un ufficio postale, di una banca o di una farmacia? Tutti i servizi sono intorno a te". Descrizione raccolta dallo *store* di Apple.

<sup>3</sup> Nel nostro lavoro grande importanza si è data alla dimensione sonora: i paesaggi sonori della stazione sono stati indagati attraverso l'analisi in movimento (passeggiate sonore o *soundwalk*, cfr. Westerkamp 1974), il cui scopo era quello di percepire delle distinzioni tra le varie sezioni degli spazi in esame, e attraverso registrazioni da fermi, raccolte in diversi momenti della giornata (mattina, pomeriggio, sera) e in giorni differenti, in punti considerati salienti (hall centrale, sottopassaggio e binario centrale).



carne l'idea originaria; tenendo sempre presente che le nuove pratiche indotte dalle attività commerciali e dalla riconfigurazione degli spazi infatti non impediscono del tutto le possibilità di incontro e scambio usuali, ma ne suggeriscono inevitabilmente una loro modificazione. Se si vuole raggiungere obiettivi perseguibili e funzionali, c'è sempre bisogno di un accordo tra tutti gli attori in gioco.

## 2. Soggetti, tappe, competenze: il percorso di fruizione standard

Il percorso delineato per la nostra analisi è tracciato a partire dalla hall centrale della stazione, antistante piazza Medaglie d'Oro, potenziale punto d'ingresso per ogni fruitore: sono, infatti, presenti molteplici altri accessi che conducono direttamente ai binari senza entrare nella hall principale. Questa viene, tuttavia, percepita come ingresso preferenziale, essendo dotata, rispetto agli altri accessi, di tutti i dispositivi e i servizi che permettano a un utente di acquisire la necessaria competenza e di veder risolti i propri eventuali dubbi o problemi, come per esempio l'*info desk* e la biglietteria con il personale. Tale scelta arbitraria pone la hall come l'inizio di un percorso virtuale che, snodandosi attraverso il corridoio sotterraneo, giunge ai binari, tra i quali abbiamo scelto quello centrale (binario 6) ai fini di una prospettiva sonora e visiva più ampia. Cruciale nella nostra analisi sarà sottolineare come la realizzazione di questo percorso, che abbiamo definito "standard", si differenzi in relazione a vari gradi di competenza dei soggetti: anche a un primo esame non approfondito si nota come la nuova progettazione del luogo miri a creare un utente già competente, senza necessità di ulteriori indirizzi da parte dei dispositivi, che risulteranno così in parte superflui. Appare utile, quindi, considerare le modalità di realizzazione di tale itinerario prestabilito sia da parte di un soggetto che giunge in stazione non ancora dotato di un saper e un poter fare che di un soggetto già, o quasi, totalmente attualizzato. La hall si configura come spazio prettamente paratopico (Greimas 1976), preposto a fornire agli utenti le competenze necessarie alla realizzazione dei loro programmi narrativi, qualora essi non le possedano già, e/o al compimento di programmi d'uso. Nello specifico, qui si possono comprare biglietti del treno (sia tramite le biglietterie automatiche che recandosi nella biglietteria con personale); si possono chiedere informazioni nei vari *info-desks* presenti ed è possibile controllare sul tabellone in continuo aggiornamento posto sul lato che porta al primo binario l'orario dei treni in partenza e in arrivo, il binario di sosta ed eventuali ritardi o cancellazioni. Il fruitore si dota, quindi, di un poter fare (l'acquisto del biglietto che permette il passaggio a fasi successive del proprio programma) e di un saper fare (ricevere informazioni relative a dove e quando prendere il treno di interesse). Dato il carattere eminentemente paratopico della hall, la sua funzione muta in maniera considerevole a seconda delle modalità di cui sono dotati i vari soggetti: un utente competente non si fermerà qui a lungo, ma proseguirà in maniera continuativa verso le altre tappe del proprio percorso. La presenza di utenti con necessità e competenze diverse, inoltre, può generare vincoli nella fruizione dell'intero luogo e nella scelta dell'ingresso. La nuova struttura è costituita da quattro entrate corrispondenti ai punti cardinali; alla hall centrale si aggiungono i piazzali Est e Ovest e l'entrata da via de' Carracci (nei propositi del progetto sarebbe l'ingresso predisposto alle Frecce, in quanto collegato al nuovo parcheggio). Infatti, questi ultimi sono utilizzabili solo da soggetti già dotati di quasi tutte le competenze necessarie, dal semplice possesso del biglietto alla conoscenza del binario di partenza; per gli altri è obbligatorio transitare per la hall, luogo in cui sono presenti anche attori umani predisposti ad aiutare gli utenti, a differenza delle altre zone in cui è fornita esclusivamente una competenza senza feedback esplicita da dispositivi visivi, sonori e interattivi (come le biglietterie automatiche, le quali sono progettate per rispondere a una stringa di domande predefinite). Crocevia di diverse pratiche, a livello sonoro, la hall appare, tra le varie sezioni in cui è diviso il percorso qui analizzato, come quella più rumorosa e in cui è percepibile un *range* più ampio di suoni. Su tutti prevale, in qualità di *soundmark*, di "suono che risalta e allo stesso tempo è significativo per un luogo e i suoi abitanti ed è paragonabile ad un elemento visivo di spicco" (Mayr, a cura, 2001, p. 18), la voce registrata dell'altoparlante (cfr. estratto audio n. 1, min. 0.00) – in conseguenza, anche, delle caratteristiche intrinseche di tale suono, che, secondo le categoriche proposte da Battistini per l'analisi sonora (Battistini 2016), risulta essere acuto, forte, chiaro, inglobante e iterativo; tale dispositivo assume la posizione di Informatore, soggetto cognitivo fornito di un sapere che organizza affinché venga appreso da un Osservatore (cfr. voce *Informateur* in Greimas, Courtés 1979). Per altro, la ri-



petizione continua e aggiornata della voce registrata dell'altoparlante, che risuona in tutta la stazione, scandisce i ritmi di fruizione del luogo.

Il percorso virtuale qui oggetto di analisi prosegue snodandosi attraverso il sottopassaggio che porta ai vari binari di superficie e ai binari dell'Alta Velocità. Anche in questo caso, a seconda del punto d'ingresso in stazione, sono presenti molteplici accessi al sottopassaggio, il quale si ripartisce in due corridoi paralleli per permettere di raggiungere i binari da entrambe le estremità. Per quanto riguarda il nostro percorso, consideriamo come entrata del sottopassaggio l'accesso presente nella hall, posto sul lato opposto alla biglietteria con personale, sia percepito che progettato come principale. Tra queste due tappe del percorso indagato – e lo stesso vale anche in relazione all'ultima sezione, ossia il binario –, nonostante siano entrambe chiaramente dei “punti cospicui e salienti che scandiscono e ritmano il movimento [...], segnalano cambiamenti di direzione” (Giannitrapani 2013, p. 85), non si percepiscono delle discontinuità e dei limiti netti. Alla luce della conformazione fisica e architettonica del luogo – si noti, per esempio, come lungo tutto il percorso non siano presenti delle porte o altri dispositivi che consentano un accesso condizionale (Hammad 2003) – appare evidente come le varie sezioni siano introdotte solo da soglie, con funzione segmentativa e non demarcativa (Zilberberg 1993). Soglie principalmente visive e non sonore: se, infatti, da vari punti della stazione è limitata la visione delle altre, a livello sonoro ci si trova in una condizione modale di non poter non sentire, in quanto la maggior parte dei suoni del paesaggio sonoro della stazione è percepibile ovunque; questo è particolarmente evidente proprio nel sottopassaggio, dove si distinguono, oltre al *soundmark* dell'altoparlante e ai suoni prodotti da attori umani e dalla loro interazione con vari oggetti, tutti i suoni che scandiscono il processo, che si svolge sui binari, di arrivo e partenza di un treno (cfr. estratto audio 2, min. 00.47). Spazio di transizione e di mero collegamento, ma, in realtà, anche luogo di sosta (data la presenza di servizi quali le toilette e i distributori automatici e la tendenza di alcuni utenti a fermarsi in questa zona nell'attesa dell'arrivo dei treni), anche questo segmento permette ai viaggiatori di implementare le proprie competenze e conoscenze e di ricevere delle conferme rispetto a informazioni già acquisite, mediante la presenza di schermi che, ancora una volta, riportano il programma orario dei treni in continuo aggiornamento e sono volti a sostituire gradualmente i pannelli cartacei esposti in bacheche di vetro. La diversa competenza degli utenti anche qui produce varie pratiche o differenti modi di realizzare le medesime: soprattutto in relazione a ritmi e cadenze, se, da un lato, un fruitore competente compirà un tragitto continuo, a ritmo veloce, non frammentato, recandosi direttamente ai binari, altri soggetti effettueranno percorsi più discontinui, che prevedono soste, più o meno obbligate, nel sottopassaggio.

Tappa finale del percorso analizzato è il binario, che si configura come luogo utopico, adibito all'azione vera e propria, alla performance. I vari soggetti hanno ormai acquisito tutti lo stesso grado di competenza e i dispositivi di supporto visivi e sonori qui presenti o percepibili (tabellone del binario che indica il treno in arrivo e voce dell'altoparlante) hanno solo la funzione di fornire le ultime conferme agli utenti. Si riscontrano diverse pratiche di fruizione che non sono prodotte, però, da diversi livelli di competenza, come avveniva in altri segmenti del percorso in analisi, ma dipendono dalla differente tipologia di treni da prendere. Infatti, anche nei binari della Stazione Centrale – e non solo in quelli della stazione dell'Alta Velocità – sono presenti dei tabelloni che indicano il numero della carrozza del treno in arrivo; tale informazione, riguarda solo le Freccie e non i treni regionali, non risultando, quindi, pertinente per ogni tipo di viaggiatore e provocando diversi comportamenti in differenti fruitori: se all'annuncio dell'arrivo di una Freccia i viaggiatori si disporranno nelle vicinanze della carrozza in cui si trova il posto loro assegnato, ciò non accade quando si consideri l'arrivo di un treno regionale, dove non avviene alcuna assegnazione dei posti (fatta esclusione per la distinzione tra prima e seconda classe).



### 3. Modernità ed efficienza: soggetti enunciazionali e soggetti sociali

Dall'analisi del potenziale percorso sopra descritto si viene delineando il quadro generale di una strategia, resa evidente dalle innovazioni tecnologiche apportate alla stazione, che è indirizzata a un modello di fruizione più efficiente e una visione più moderna del luogo. Il fine di tale progetto si profila attraverso passaggi che prevedono una progressiva de-umanizzazione dei servizi proposti intesa come una presenza ridotta degli attori umani. Vengono infatti ampliati sempre più (grazie anche alle migliorie che la tecnologia ha apportato) i compiti dei dispositivi elettronici, relegando il personale a un ruolo di risoluzione di problemi extra-ordinari, che esulano dalla routine di viaggio: infatti nella nuova strategia si presuppone che solamente gli utenti non del tutto competenti oppure in situazioni particolari o disagiati vi interagiscano per necessità; infatti essi non costituiscono più il fruitore modello di riferimento, essendo cambiato il paradigma soggiacente. Come già esplicitato, in un'ottica di progettazione dall'alto, la stazione non si autorappresenta più come spazio atto anche a fornire competenze che permettano a un soggetto di attualizzarsi, ma tale attualizzazione avviene in una fase antecedente l'effettivo uso del luogo, in spazi eterotopici. Luogo più efficiente inteso anche come spazio più sicuro: è necessario infatti abbandonare configurazioni confusionarie e rumorose in favore di una "snellezza" dell'uso, affinché la pratica sia sicura e accessibile a tutti. Se da un lato infatti il meccanismo diviene più complesso e necessita di maggior partecipazione da parte dell'utente, dall'altro il rendere il luogo più funzionale, dotato di una struttura d'uso chiara e delineata, privato della precedente caotica situazione, diviene condizione imprescindibile per fruire al meglio di tale complessità. A livello sonoro, si tenta di costituire un ambiente che non si caratterizzi più come un paesaggio *lo-fi*, "in cui i segnali sono così numerosi da sovrapporsi, con il risultato di mancanza di chiarezza" (Schafer 1977, p. 371), ma un ambiente che, qualora non tenda a un /silenzio/ generalizzato, si attesti per lo meno su un /non rumore/. Ci pare degno di nota la presenza di uno slittamento valoriale rispetto alla tesi proposta da Murray Schafer, il quale identificava il rumore come elemento caratterizzante le istituzioni di potere fin dalla Rivoluzione Industriale, sottolineando come al giorno d'oggi ci fosse una controrivoluzione intenta alla riduzione del rumore, nell'attesa che questo fosse depositato in nuovi poteri (Schafer 1977, pp. 105-128). Rispetto a questa tesi, anche in conseguenza della rivoluzione dei dispositivi elettronici di cui ci forniamo, ci sembra di poter affermare che è il silenzio attualmente a ricoprire il ruolo in precedenza attribuito al rumore come strumento di potere, in quanto perfetta metafora del processo di controllo e modernizzazione portato avanti in questa analisi. A completamento dell'isotopia dell'efficienza, si percepisce una trasformazione nei ritmi e nelle traiettorie del percorso. Questo diviene immediatamente indirizzato ai binari, con una traiettoria continua e non segmentata, che non stimola alla deviazione dall'uso principale.

A tal proposito diviene importante il ruolo a volte ausiliario dei dispositivi, altre volte ridondante e superfluo. Si considerino, per esempio, il tabellone presente nella hall centrale, in cui si riportano gli orari dei treni in partenza e in arrivo e i binari di sosta, e la voce dell'altoparlante. Tali elementi, che scandiscono i ritmi di sosta e spostamento all'interno del luogo, lavorano in sincretismo, veicolando le stesse informazioni attraverso due diverse dimensioni, rispettivamente quella visiva e quella sonora. Nella nuova visione della stazione, entrambi i supporti, già ridondanti, divengono superflui. Il nuovo fruitore modello, che si suppone conosca già l'orario del proprio treno, qualora non abbia già comprato anche il biglietto online, non considera più pertinenti le informazioni veicolate da questi supporti relative agli orari.



Un utente ancora più competente, che, per esempio, posseda l'applicazione ufficiale di Trenitalia<sup>4</sup>, non deve in alcun modo ricorrere alla visione del tabellone e può non prestare attenzione alla voce dell'altoparlante. Per quanto riguarda questo suono, se per l'appunto viene meno la sua funzione di indicatore dell'orario di partenza e del binario di sosta, risulta invece ancora significativo una volta in cui si arrivi ai binari. Non esistono infatti altri dispositivi che permettano di avere l'ultimo riscontro riguardo l'effettivo arrivo del treno.

Ci sono molti dispositivi che nella nuova programmazione dovrebbero figurativizzare l'efficienza che abbiamo cercato di isolare e individuare come valore di base e di conseguenza isotopia ricorrente. Ciò è piuttosto evidente lungo il sottopassaggio, nel quale, per rendere il luogo ancora più accessibile e fruibile a qualsiasi categoria di utenti, vi corre parallela nel centro una linea di demarcazione visiva e sonora realizzata per facilitare gli spostamenti alle persone non vedenti; data la propria posizione, essa si pone come virtuale elemento di separazione tra i due sensi di percorrenza del corridoio, rendendo esso più ordinato e il suo utilizzo più efficiente per tutti. Sono disposti lungo il corridoio schermi a intervalli regolari che trasmettono *breaking news* e a ogni binario tabelloni con le indicazioni relative al treno in partenza. Sono dispositivi con ruoli molto differenti, ma entrambi rientrano nella modernizzazione dei luoghi di trasporto nei quali oggi imperversano schermi di ogni tipo. I tabelloni però si configurano come ridondanti, essendo ripetuti anche nella hall, sul binario stesso, negli altri piazzali della stazione; inoltre il loro contenuto è naturalmente in aggiornamento reale sull'applicazione. Gli schermi invece al pari delle linee di demarcazione sono molto poco sfruttati dagli utenti; se nella strategia di base avrebbero dovuto incrementare efficienza e modernità, nella realizzazione divengono piuttosto superficiali.

Ai binari invece la nuova linea gialla (non più solo pitturata ma in rilievo) e i nuovi tabelloni che indicano la posizione delle carrozze del treno in arrivo (solo per Frece e Intercity) assumono un ruolo più definito e incisivo. In particolare i tabelloni se utilizzati in maniera appropriata permetterebbero di velocizzare e rendere molto più efficiente la discesa e la salita dei passeggeri.

Dovrebbe apparire ormai evidente come l'isotopia principale del luogo e di conseguenza l'effetto di senso primariamente percepito siano legati all'efficienza, dispiegata in varie forme e su molteplici livelli. Infatti oltre ai già citati dispositivi elettronici di supporto e non, concorre a tale effetto di senso anche su una dimensione cromatica, una progettazione moderna e lineare giocata su linee rette e definite e sul prevalere del colore bianco, elementi che richiamano immediatamente un ambiente asettico.

Questo indirizzo generale a volte trascende la funzione e il ruolo preminente dello spazio, soprattutto quando l'efficienza viene declinata e intesa come aumento di sicurezza. Tale considerazione appare evidente analizzando il testo prodotto dalla voce registrata delle biglietterie automatiche (cfr. estratto audio n. 3, min. 01.03): l'interazione con il dispositivo, il cui unico compito è quello di permettere l'acquisto di un biglietto o di un abbonamento, inizia con un avvertimento a prestare attenzione ai borseggiatori, invito non pertinente alla pratica in atto e non in linea con il ruolo di questo dispositivo di supporto, non predisposto a instillare nell'utente un dover fare che esula dalla mera transazione economica.

Pur avendo individuato un preciso progetto d'uso della stazione, bisogna mettere in evidenza come quasi sempre le effettive pratiche di fruizione dei soggetti se ne discostino, come ogni procedura preveda forme di aggiustamento (Fontanille 2011);

---

<sup>4</sup> L'applicazione mobile di Trenitalia implementa tutti i servizi del sito internet con molte altre funzioni: si può controllare al momento lo stato e la posizione del treno di riferimento, la situazione in ogni stazione, eventuali problemi sulle linee e scioperi. Infatti è costantemente aggiornata e permette di ottenere informazioni ben prima che giungano ai canali ufficiali della stazione (tabellone, altoparlante), che divengono pertanto superflui.

da un lato ci sono le pratiche per così dire immaginate a monte (sorta di pianificazione strategica istituzionale), dall'altro il concreto modo di vivere i luoghi (risposta tattica degli utenti con programmi e contro-programmi d'uso degli ambienti) (Giannitrapani 2013, p. 75).

Riprendendo una distinzione effettuata da Marrone, vi è uno scarto tra i soggetti enunciazionali dello spazio, “figure narrative previste in anticipo nella struttura degli spazi, i quali si fanno carico di quelle forme di comportamento che i luoghi implicitamente richiedono” (Marrone 2001, p. 321), e i soggetti sociali, effettivi fruitori. Come abbiamo già sostenuto, il nuovo utente modello della stazione si configura come un soggetto altamente competente, che qui giunge solo per eseguire la performance (ed è sempre più spesso visto come utilizzatore di una specifica tipologia di treni con ruoli tematici definiti, ossia le Frecce). Risulta evidente come non tutti i soggetti sociali che fruiscono di tale luogo possano rientrare ancora in tale categoria e si ritiene ancora più interessante notare il fatto che questa tendenza all'efficienza, che presuppone per l'appunto conoscenze già acquisite, abbia come corollario un aumento del dislivello di competenza tra soggetti: chi è meno competente riscontra ora ancora più problemi e dubbi nella fruizione del luogo che in passato, dando vita a comportamenti non previsti. Infine, bisogna anche ricordare come la stazione rimanga sempre luogo di pratiche alternative, che “risemantizzano lo spazio, vi inscrivono un nuovo valore, lo utilizzano in maniera creativa” (Giannitrapani 2013, p. 75): si pensi a coloro che chiedono l'elemosina o vivono la stazione come loro abitazione più o meno temporanea. Tali pratiche possono entrare in conflitto sia con la progettazione d'uso dello spazio – ed è per questo che il valore dell'efficienza/ si associa anche alla /securizzazione/ – sia con le pratiche degli altri soggetti sociali, come quelle dei viaggiatori (che ad esempio mentre cercano di comprare il biglietto presso le biglietterie automatiche si sentono chiedere l'elemosina).

Tutte le distinzioni che abbiamo riscontrato, essendo parte di un processo in fase incoativa, non fanno ancora parte di polarizzazioni categoriche: spetterà alla dialettica che sempre si instaura tra i vari soggetti chiamati in causa creare uno spazio nuovo, riflettente le moderne necessità, senza snaturarsi e adattandosi alle varie pratiche e alle diverse tipologie di fruitori.

#### **4. Effetti di senso e progettazione di uno spazio: osservazioni conclusive**

“Gli spazi articolano significati complessi che rimandano alle stratificazioni storiche ivi iscritte, alle dinamiche socio-economiche, alle forme di vita, agli usi, alle pratiche e alle diverse valorizzazioni implicite in ognuna di queste dimensioni” (Violi 2011, p. 26). L'analisi della Stazione di Bologna Centrale e, in particolar modo, dei progetti di ristrutturazione che in anni recenti hanno condizionato e modificato le stesse pratiche di uso mostra come il senso di tale luogo non possa più essere ricondotto solamente agli usi e alle modalità di fruizione a esso tradizionalmente associati, ma sia sempre sottoposto a risemantizzazioni, che tuttavia non annullano o escludono del tutto pratiche precedenti. Si è messo in luce come l'efficienza/ sia diventata uno dei principali valori di fondo e, di conseguenza, una delle isotopie più ricorrenti. Essa si declina in vari aspetti: la stazione si rappresenta come uno spazio funzionale, sicuro e accessibile, che iscrive un Utente Modello (Eco 1979) sempre più autonomo e competente; emerge il paradigma di una fruizione rapida, automatizzata, senza intermediari. Questa risemantizzazione e riconfigurazione investe varie dimensioni, *in primis* quella sonora: si registra come siano avvenuti dei cambiamenti nel paesaggio sonoro della stazione, che, da paesaggio *lo-fi*, tende in maniera sempre più evidente a una diminuzione del livello di rumore prodotto, all'affermazione di una situazione di silenzio, espressione della chiarezza e funzionalità ricercate dal progetto di modernizzazione della stazione.



## Bibliografia

Nel testo, l'anno che accompagna i rinvii bibliografici è quello dell'edizione in lingua originale, mentre i rimandi ai numeri di pagina si riferiscono alla traduzione italiana, qualora sia presente nella bibliografia.

- Battistini, E., 2016, "Laboratorio di analisi dello spazio sonoro", dispensa fornita dal docente, corso di Metodologia 2, prof.ssa P. Violi, Laurea Magistrale in Semiotica, Università di Bologna, a.a. 2016/2017.
- Eco, U., 1979, *Lector in fabula. La cooperazione interpretativa nei testi narrativi*, Milano, Bompiani.
- Fontanille, J., 2011, *Corps et sens*, Paris, PUF.
- Giannitrapani, A., 2013, *Introduzione alla semiotica dello spazio*, Roma, Carocci.
- Greimas, A.J., 1976, *Sémiotique et sciences sociales*, Paris, Seuil; trad. it., *Semiotica e scienze sociali*, Torino, Centro Scientifico Editore 1991.
- Greimas, A.J., Courtés J., 1979, *Sémiotique. Dictionnaire raisonné de la théorie du langage*, Paris, Hachette; trad. it. *Semiotica. Dizionario ragionato della teoria del linguaggio*, Milano, Mondadori 2007.
- Hammad, M., 2003, *Leggere lo spazio, comprendere l'architettura*, Roma, Meltemi.
- Marrone, G., 2001, *Corpi sociali. Processi comunicativi e semiotica del testo*, Torino, Einaudi.
- Mayr, A., a cura, 2001, *Musica e suoni dell'ambiente*, Bologna, Clueb.
- Schafer, R.M., 1977, *The tuning of the world*, Toronto – New York, McClelland&Stewart – Knopf; trad. it. *Il paesaggio sonoro*, Milano, Ricordi LIM 1985.
- Violi, P., 2011, "Il sistema Mediterraneo: la realtà semiotica di una regione geografica", in P. Violi e A. Lorusso, a cura, *Effetto Med. Immagini, discorsi, luoghi*, Bologna, Fausto Lupetti, pp. 7-39.
- Westerkamp, H., 1974, "Soundwalking", in *Sound Heritage*, Vol. III, n. 4, Victoria B.C.
- Zilberberg, 1993, C., "Seuls, limites, valeurs", in *On the Borderlines of Semiotics, Acta Semiotica Sennica II*, Oylä-Vuoski, Imatra; trad. it. "Soglie, limiti, valori", in P. Fabbri, G. Marrone, a cura, *Semiotica in nuce, vol. II, Teoria del discorso*, Roma, Meltemi 2001, pp. 124-138.

## Sitografia

[www.grandistazioni.it](http://www.grandistazioni.it), consultato il 7 gennaio 2017

[www.itunes.apple.com/it/app/around-station/](http://www.itunes.apple.com/it/app/around-station/), consultato il 7 gennaio 2017

## Riferimenti audio

Le registrazioni relative al saggio sono riassunte nella traccia audio fruibile online all'indirizzo:

[www.soundcloud.com/user-378793645/stazione-fs-di-bologna-1](https://www.soundcloud.com/user-378793645/stazione-fs-di-bologna-1)

(piattaforma *Soundcloud*, profilo "Laboratorio Spazio Sonoro", traccia 2: "Stazione FS di Bologna – Percorso 2").