



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

Bologna Centrale AV. Sincretismi visivo-sonori per uno spazio funzionale

Annalisa Ciarpella, Giulia Moscatelli, Arianna Quagliotto e Giovanni Vitale

Abstract

In the design of a space, what is the value of sound? Can it be functional for the orientation and use of space by the subjects? These are the questions at the base of our analysis of the Bologna AV Railway Station. The AV Station has been designed as a path, as a proposal of structured movement for subjects: rather than simply space, it is therefore a place of spatial practices. The isotopy of movement is articulated along all the Station's levels of meaning, from space design to sound dimension and subject practices. It has been observed how the visual and sound dimensions work in syncretism in order to create scenarios of action; and the sound concurs to determine sometimes precise, sometimes unexpected and erroneous reconfigurations of the space meaning for the subjects. Sound is a concrete element of the space designing and enunciation strategy, from which depend functional syncretisms, dyscrasias and resemantizations. The analysis focuses on the relational nature of the elements that make up the space and on the effects of meaning produced by syncretism between visual and sound dimensions, in order to gather new and profound meanings: in a perspective that is extended to the soundscape, the sound phenomena determines the major effects of meaning, thus influencing the modes of fruition of the space by the subjects that go through it.

1. Introduzione

Aperta al pubblico dal 2013, la Stazione di Bologna AV è uno dei progetti di riqualificazione delle stazioni italiane attuati da Ferrovie dello Stato. I nuovi nuclei di interscambio ferroviario sono stati quindi

pensati nella prospettiva di un rinnovamento tecnologico e, in alcuni casi, di una maggiore coesione urbana e sociale¹.

Tuttavia la nuova Stazione dell'Alta Velocità di Bologna, in questo piano di riconversione ai nuovi standard tecnologici, è un esempio che si distingue, rispetto agli altri progetti realizzati, in virtù della sua configurazione spaziale. Progettata anche per fungere da nodo di collegamento tra il centro città e il quartiere della Bolognina, richiedeva infatti un posizionamento almeno in parte adiacente alla Stazione Centrale. Tale posizionamento presentava però alcune complicazioni in quanto lo spazio edificabile non era abbastanza vasto e disponibile ad ospitarla e si è provveduto sviluppando la nuova stazione nel sottosuolo, articolandola su tre livelli per un totale di 23 metri di profondità. Tale posizionamento sotterraneo è infatti di fondamentale importanza in quanto comporta, di conseguenza, particolari caratteristiche non solo di tipo spaziale (come l'altezza degli ambienti o la presenza di più dispositivi in grado di aiutare gli utenti a muoversi in tal spazio) ma anche di tipo sonoro o concernente l'illuminazione.

Il nostro lavoro di analisi mira quindi ad utilizzare gli strumenti di cui si dota la semiotica per estendere il campo di interesse oltre la dimensione visiva e architettonica degli spazi, focalizzandosi anche sulle esperienze estetiche che, come esseri umani, viviamo costantemente nel nostro rapporto con il mondo. In particolare, nell'ambiente della stazione sarà interessante esplorare la componente sonora, individuando gli effetti di senso prodotti da uno spazio che, in virtù del fatto di essere fruito e vissuto, si compone ed è attraversato da suoni.

Prima di passare all'analisi effettiva dello spazio della Stazione di Bologna Centrale AV, è necessario anteporre una breve introduzione al concetto di spazio. Che cosa è lo spazio? Come può essere pertinente, quindi analizzabile, all'interno di una prospettiva semiotica? Per rispondere a queste domande risulta fondamentale la definizione di spazio fornita da Algirdas J. Greimas e Joseph Courtés nel *Dizionario ragionato della teoria del linguaggio* (1979) e in particolare il punto 3.:

3. Nel senso più ristretto del termine, lo spazio è definito dalle sole proprietà visive. Per questo la semiotica dell'architettura (e talora anche quella dell'urbanistica) limita volontariamente il proprio oggetto alla sola considerazione delle forme, dei volumi e delle loro reciproche relazioni. Tuttavia, dato che bisogna tener conto dei soggetti che sono gli utilizzatori degli spazi, i loro comportamenti programmati vengono esaminati e posti in relazione con l'uso che essi fanno dello spazio. Questa iscrizione dei programmi* narrativi negli spazi segmentati costituisce la programmazione* spaziale, d'ordine funzionale, che si presenta oggi come la componente della semiotica dello spazio dotata di una certa efficacia operativa* (Greimas, Courtés 1979, p. 340).

Nel compiere le osservazioni abbiamo quindi tenuto conto dei soggetti, intesi sia come produttori che come consumatori di spazio. Nei prossimi paragrafi vedremo sia come lo spazio venga programmato per determinate possibilità di fruizione, sia come queste possano essere mantenute o alterate da parte dei soggetti. Questi ultimi compiono delle enunciazioni tramite diversi movimenti nello spazio, non sempre previsti dalla sua configurazione spaziale.

Quello che ci interessa fare con questo elaborato non è quindi fornire una descrizione dettagliata degli spazi della stazione, quanto fornire una mappa precisa degli effetti di senso prodotti dalla relazione tra essa e i soggetti. Il luogo stazione esiste e sarebbe analizzabile a priori ma diventa pienamente significativa nel momento in cui viene esperito e quindi percepito da un soggetto. Per dotare la nostra analisi di un'efficacia, riteniamo necessario studiare la Stazione di Bologna Centrale AV come uno *spazio antropologico* (Merleau-Ponty 1945), connotato di un valore esistenziale generato dalla sua condizione di spazio vissuto dai soggetti.

¹ Com'è il caso di Roma Tiburtina, pensata per unire i quartieri di Petralata e Nomentano. Reggio Emilia rappresenta in questo senso una soluzione atipica: la stazione AV Mediopadana infatti è stata realizzata fuori dal centro città, prediligendo una posizione periferica appena fuori l'Autostrada del Sole.

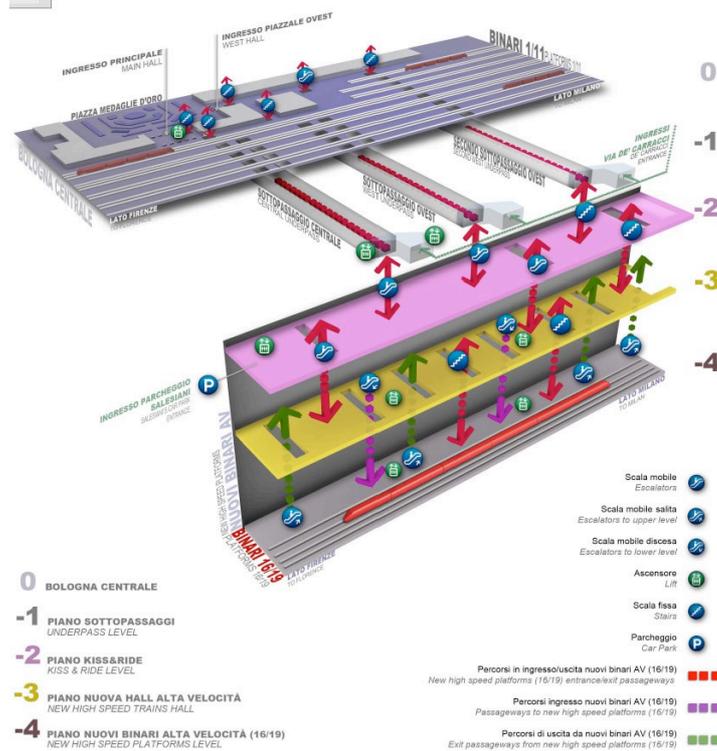


Fig. 1 – Progetto Bologna Centrale AV dall’Urban Center di Bologna.

2. Lo spazio visivo

Considerando lo spazio come testo (Marrone 2001) occorre identificare ciò che lo delimita, differenziandolo da ciò che è altro da sé. Quali sono i confini del nostro testo? Ponendoci questa domanda abbiamo innanzitutto considerato che, nonostante l’Alta Velocità occupi un’ala distaccata e creata a posteriori della Stazione Centrale, è strettamente connessa con essa. Non esiste infatti una cesura netta o un limite che le identifichi come due stazioni separate. Di conseguenza, seppur in seguito ci concentreremo principalmente sui locali di Bologna Centrale AV, riteniamo metodologicamente corretto iniziare la nostra analisi ponendoli a confronto con il resto della stazione.

Dal punto di vista plastico i piani dell’Alta Velocità presentano una disposizione spaziale estremamente particolare: seguono una configurazione topologica /verticale/, mentre il resto della stazione si struttura secondo uno schema di tipo /orizzontale/. Infatti nella parte vecchia della stazione i locali (hall, biglietteria, bar, ecc.) sono posizionati sullo stesso piano dei binari, l’unica parte sotterranea sono i sottopassaggi. L’Alta Velocità è invece costituita da quattro piani di cui tre sotterranei (Kiss&Ride, hall dell’Alta Velocità e binari). Come è possibile vedere nella Figura 1, la Stazione Centrale e l’AV di fatto possiedono due entrate separate, ma non un limite che impedisca ai soggetti di circolare liberamente dall’uno all’altra.

Tenendo quindi presente la configurazione plastica /verticale/ della sezione dell’AV andiamo ad analizzare i rispettivi piani dal più superficiale al più profondo. Come è possibile vedere nella Figura 1, entrando nella stazione tramite l’ingresso da via de’ Carracci il primo spazio in cui ci troviamo è quello dell’entrata. Un piano spoglio, caratterizzato unicamente come luogo di passaggio. Pur essendo presenti delle configurazioni spaziali che prevedono l’attesa da parte dei soggetti, come i cartelloni elettronici e cartacei che riportano gli orari dei treni in arrivo e in partenza, mancano totalmente dei punti in cui è prevista l’attesa per un periodo di tempo prolungato. Non vi sono né sedute né bar, che invece sono presenti nel piano denominato “Hall” dell’Alta Velocità. Mentre sono ampiamente presenti, se-

gnalati tramite i cartelli di colore giallo, dispositivi spaziali che prevedono un movimento da parte dei soggetti. Tutta la segnalazione indirizza chiunque entri verso tre tipologie di collegamento ai successivi piani: le scale, le scale mobili e gli ascensori. Dal punto di vista cromatico è uno spazio interamente costruito su un insieme di colori poco saturi, quali il bianco e il grigio, e di trasparenze. Tutti e quattro i piani dell'Alta Velocità possiedono le stesse caratteristiche per quanto concerne il livello plastico. I limiti sono spesso costituiti tramite l'utilizzo di materiali trasparenti che dividono ciò che è esterno da ciò che è interno. Per esempio, nell'ingresso una vetrata divide l'Entrata Carracci dall'esterno della stazione e al piano successivo separa le scale mobili dal Kiss&Ride, in modo da rappresentare un limite fisico ma non visivo, facilitando l'orientamento.

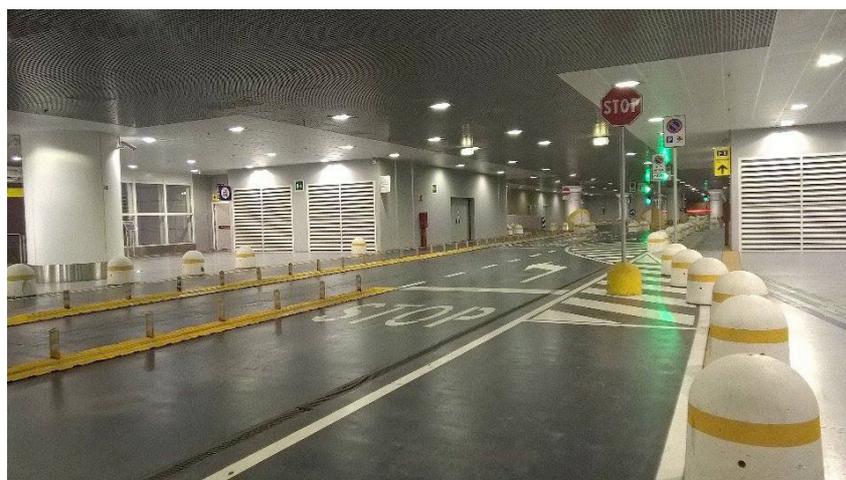


Fig. 2 – Piano Kiss&Ride, Stazione AV di Bologna.

Il piano subito inferiore all'ingresso è quello denominato "Kiss&Ride". In questo piano è possibile, per i passeggeri, essere accompagnati o essere recuperati da privati in macchina o dai tassisti. Questo piano è infatti riservato a brevi soste, massimo quindici minuti, di autovetture private e non. Se il piano superiore, l'ingresso di via de' Carracci, era caratterizzato da un numero elevato di soglie, altrettanto questo piano lo è dai limiti. Per capire a quali limiti si sta facendo riferimento bisogna considerare i due tipi di soggetto che si trovano a muoversi all'interno di questo spazio: il *soggetto macchina* e il *soggetto umano*. Per quanto riguarda il soggetto macchina le strisce e le barriere gialle (visibili nella Figura 2) sono dei limiti veri e propri: invalicabili, determinano una barriera fisica tra le due corsie e tra le corsie e lo spazio dedicato ai pedoni, impedendo al *soggetto macchina* di muoversi liberamente all'interno dello spazio. Mentre per quanto riguarda il *soggetto umano* i limiti sopraccitati non fungono da limiti ma da soglie da oltrepassare con attenzione. Esse infatti funzionano in un sincretismo, prettamente visivo, legandosi ai numerosi cartelli che ricordano ai pedoni che, qualora superassero la linea gialla, occorre prestare la dovuta attenzione al possibile transito di veicoli. È interessante notare come il colore giallo in questo caso si fa semi-simbolico denotando le soglie presenti in tutta la stazione, non solamente nel piano Kiss&Ride. È infatti il colore utilizzato per ogni tipo di segnalazione riferita alle soglie, mentre il blu si riferisce ai servizi, non solo relative ad ogni singolo piano (come nel caso appena osservato) ma anche all'interno/esterno della stazione. Tutti i cartelli che segnalano le uscite di via de' Carracci e di piazza delle Medaglie d'Oro sono gialli. L'ambiente del piano Kiss&Ride è profondamente atipico rispetto agli altri locali dell'Alta Velocità. Pur mantenendo una rima plastica simile ai restanti piani (linee rette, colori desaturati o trasparenti) è l'unico piano a denotare uno spazio altro rispetto a quello della stazione: ovvero quello di una strada non pedonale. A concorrere a questo effetto di senso, oltre alle corsie riprodotte sul pavimento, vi è una massiccia presenza di segnaletica stradale che ricorda ai guidatori i propri obblighi.

Continuando la nostra discesa verticale nell'analisi spaziale il prossimo piano è quello denominato

“nuova Hall” dell’Alta Velocità. Sin da un’analisi preliminare risulta evidente che questo è lo spazio deputato all’attesa. Se gli altri piani della Stazione dell’Alta Velocità sono spazialmente organizzati secondo un’isotopia del movimento, in questo caso lo sono secondo un’isotopia dell’attesa. Le caratteristiche spaziali che determinano questo effetto di senso sono evidenti. Innanzitutto è il primo piano che presenta spazi appositi che permettono al soggetto di sostare in comodità: le sedute. Inoltre è anche l’unico piano ad ospitare i bar, in cui il futuro passeggero può attendere il suo treno (di cui è sempre consapevole grazie ai cartelloni elettronici che gli forniscono tutte le informazioni necessarie), consumando e intrattenendo relazioni con altri soggetti.

Il piano più profondo dell’AV di Bologna è quello dei binari. Luogo profondamente caratterizzato tramite l’effetto di senso del movimento. Movimento determinato dai treni, in costante arrivo e partenza, come dai passeggeri già organizzati e divisi secondo gli spazi che dovranno occupare all’interno dei mezzi di trasporto.

3. Lo spazio sonoro

È ragionevole sostenere che in cima alle aspirazioni dei progettisti della Stazione dell’Alta Velocità di Bologna figuri un ben preciso destino funzionale per la loro creatura: ridurre ai minimi termini lo spazio probabilistico che separa il voler viaggiare in treno dal trovarsi puntualmente collocati a bordo di esso. Un percorso modalizzante in profondità – parliamo di un’articolazione che ha nel sotterraneo la sua dimensione prediletta – senza battute di arresto, alla luce di quel consolidato principio di continuità del movimento più volte citato.

Un breve inciso metodologico circa il trattamento dei dati udibili: distribuite su diverse fasce del quotidiano, effettuate sia in posizione statica che in movimento, le nostre registrazioni cercano di coprire l’intero percorso possibile di un fruitore. Assunto tutto ciò come dato fondativo prevalente, resta da capire come ci si presenti qualcosa all’orecchio. O, per meglio dire e allinearsi ai nostri fini, ad un tale stadio di circoscrizione del senso spaziale, che licenza di significare si vede conferire la variabile sorgente sonora? In che misura e a quali condizioni il fenomeno acustico fa saltare all’orecchio scarti, punti di convergenza, rapporti di collaborazione con l’involucro in metallo e cemento che lo accoglie? Adesso procediamo con ordine partendo dall’apparato architettonico localizzato sul livello del manto stradale e spostandoci via via negli altri ambienti innervati nel sottosuolo, decisi a tirare le somme circa le questioni che abbiamo sollevato.

In prima istanza abbiamo a che fare con l’ingresso/uscita di via de’ Carracci, un dispositivo di smistamento dei futuri passeggeri con tutte le carte in regola per presentarsi nelle vesti di spazio esposto: la distribuzione possibile di modalità ascrivibili ad osservatore ed informatore, un /non poter non osservare/ assieme ad un correlato /voler informare/, apre ad una fase di appropriazione cognitiva preliminare dell’ambiente, agibile una volta varcata la soglia che lo inaugura. Tutto si tiene in funzione di una superficie totalmente trasparente e permeabile allo sguardo che offre una prospettiva visuale nitida. Superficie che tuttavia, per sua consistenza materica, marca efficacemente i confini con ciò che nei segmenti del mondo attiguo non rientra nel suo dominio di pertinenza. Ovvero, in sintesi: emerge uno spazio scrutabile previa totale immissione nel suo ambito particolare e perfettamente organico al sistema complesso della Stazione Alta Velocità di Bologna.

Ma se immettiamo nel nostro giro di idee l’impatto efficace del suono ambientale le cose si fanno ancora più interessanti. A proposito di questo facciamo riferimento ad una circostanza effettivamente constatata in loco, quando armati di registratori digitali conducevamo i nostri rilevamenti. Si verificava, infatti, un contagio di suono che, vista la pesante differenza di potenziale esprimibile in decibel, dall’esterno convergeva sul versante interno; sostanzialmente faceva veramente poca differenza stare al di là o al di qua delle pareti in vetro. Se ciò non determina una completa traslazione semantica, lungo i binari di un’opposizione, quantomeno rileviamo una variazione concreta sul tema /interno vs esterno/, entrambi affermati insieme come *termine complesso*.

Questi suoni di specie esterna hanno la tipica natura di quelli provenienti da uno scenario cittadino corredato di strada trafficata, e perciò sono prevalentemente discontinui, acuti (anche se la fascia dei

semi-acuti non è trascurabile), multidirezionali, ruvidi, articolati velocemente, e avanzano sullo spazio in questione una pretesa significativa di non poco conto: la sintesi degli spazi esterno/interno.

Teniamo ben presente sin da subito che i suoni di matrice esterna vedranno man mano ritrarre il proprio raggio d'azione in relazione al livello di profondità raggiunto; perché farsi strada lungo l'estensione orientata verso il basso della Stazione Alta Velocità vuol dire tagliare progressivamente la corrispondenza sensoriale intrattenuta con il mondo esterno, e il suono lo possiamo immaginare come imbrigliato in una struttura ad imbuto: una compressione crescente della risposta in frequenza che taglia l'enfasi sulla gamma alta, prediligendo gli eventi in zona bassa, media e medio-alta in casi ben individuabili (come nel caso degli annunci istituzionali).

Il piano denominato "Kiss&Ride", il primo degli altri due sotterranei, è un ambiente composito e merita la nostra attenzione per diverse ragioni. Trattasi di una carreggiata stradale ripulita e disciplinata a dovere e trascinata qualche metro più in giù. Un punto sul quale insistere è la sua collocazione ambigua. Quindi teniamo ben presente che se escludiamo il caso in cui si opti per uno spostamento diretto in ascensore, raggiungere i binari include sempre il passare dal livello Kiss&Ride. Ciò che non resta scontato è la possibilità di mantenere un livello di orientamento tale da intraprendere scelte positive sulle mosse successive da compiere, ed è il suono ad avere un ruolo di primo piano. Perché nonostante non ci sia variazione cromatica o plastica significativa, sono gli annunci diffusi circa treni in transito e in arrivo – indifferentemente dal binario di appartenenza – a confortare sullo statuto di spazio interno alla Stazione Alta Velocità. Che un treno di lì non passerà è di una evidenza lampante – ci troviamo praticamente su uno scenario automobilistico – e la tanto accreditata linea gialla, chiamata in causa in coda ad ogni annuncio degno di tal nome, seppur attestata, impressa sulla superficie calpestabile, scivola in secondo piano privata del suo potere normativo impersonale. Prevalgono le ragioni del movimento finalizzato (/viaggiare in treno/) e non resta che procedere in discesa verso il piano successivo. Si tratta di un passaggio obbligatorio che ha in serbo una mancata funzionalità diretta. Sussiste una discrepanza linguistica, un mancato sincretismo tra spazio e suono con conseguenze pratiche sui movimenti dei soggetti. Se gli spazi risultano correttamente connotati, del suono non si può dire altrettanto. Gli annunci istituzionali appaiono slegati dal contesto in cui vengono enunciati: che senso dovrebbe avere annunciare un treno sul piano che ospita i taxi? Potrebbe aver senso come informazione a favore del soggetto che, al momento della discesa dalla vettura (taxi o privata) nel Kiss&Ride, riceve l'informazione riguardo ai treni in partenza. Ma quante possibilità ci possano essere per una perfetta sincronia tra la discesa del soggetto e l'annuncio del treno che lo interessa? Più che far propendere verso l'affiorare di un servizio utile all'orientamento, questo fatto conferma una disfunzionalità dell'evento sonoro rispetto all'azione del soggetto.

Nell'area Hall AV ciò che colpisce di primo acchito l'orecchio è il manifestarsi di una sorta di sfera sonora (Fontanille 2004) dal carattere frequenziale medio-basso (160-600 Hz), inglobante e con una spiccata tendenza al durativo. Pare una sorta di precipitato di un respiro artificiale, e se volessimo trovarle un correlato figurativo penseremmo ad una nube acustica persistente e diffusa. Questo fatto va di pari passo con quell'effetto di senso di continuità veicolato su più fronti. L'abbraccio sonoro, specifichiamolo, svolge la sua presa in una zona specifica dedicata interamente all'attesa, condita di adeguati marcatori che la connotano, e quando questa si vede interrompere da un fattore di discontinuità bisogna risalire al suono nell'attribuzione di responsabilità. Sono sempre gli annunci istituzionali, medio-acuti, chiari, udibili diffusamente, puntuali (Battistini 2016), a dare conferme circa la validità della competenza del soggetto: avviene un aggancio sensoriale sincretico che ha per elementi la segnaletica visibile preposta ad indirizzare (identificativo treno, numero binario, orario di arrivo previsto) e l'emergere iterativo di comunicazioni riferite ai movimenti nel piano sottostante.

Giungere ai binari rappresenta l'atto conclusivo. Un fatto in particolare ci incuriosisce. La postura arretrata assunta al di qua della linea gialla significa perlopiù nel momento di sincronia con l'istanza acustica. Nel frattempo che il treno arrivi a destinazione, la linea gialla, essenzialmente dispositivo visivo-tattile bypassabile con disinvoltura, riceve coerenza normativa su delega diretta dell'annuncio istituzionale preposto. È apprezzabile una trasformazione segnica da soglia in limite. E poi, sempre a proposito di disporsi con criterio: la coincidenza segnica sincretica agisce anche in occasione del passo decisivo

per la salita in carrozza; il pannello osservabile che ordina numericamente un segmento abitabile del treno lavora in maniera solidale con l'avviso udibile che lo precede.

4. I soggetti nello spazio

Attraverso il nostro lavoro descrittivo degli ambienti della stazione abbiamo visto come la dimensione visiva e quella sonora operino in sincretismo al fine di creare scenari d'azione. È di fondamentale importanza considerare la stazione come spazio costantemente agito da soggetti, dove “il senso dipende dalle relazioni che esso instaura con gli altri elementi che gli stanno intorno e dal valore che gli individui gli attribuiscono” (Giannitrapani 2013, p. 35): è la presenza di istanze soggettivanti a determinare la significazione di uno spazio.

Ma quali sono i soggetti che, nel nostro caso, percorrono e dinamizzano lo spazio della stazione?

Gianfranco Marrone (2001) individua tre tipi di soggettività che si relazionano con lo spazio. In primo luogo è importante ricordare che lo spazio enuncia, e lo fa attraverso le sue stesse forme e sostanze: si tratta dei *soggetti enunciati nello spazio*, articolazioni spaziali che ricoprono funzioni narrative attanziali, che entrano in contatto con altri attanti e ne modificano le competenze modalizzandoli. Nello spazio della stazione ad esempio, le scale mobili assumono il ruolo attanziale di Aiutante, che si carica di portare a termine un programma narrativo d'uso come spostarsi dalla Hall al binario.

In secondo luogo lo spazio prevede un utilizzo da parte di soggetti, ed è studiato quindi sulla base delle forme di comportamento che esso implica. In questo caso si tratta di *soggetti enunciazionali dello spazio*, i Fruttori Modello (Eco 1979) per i quali gli spazi sono pensati e strutturati. I percorsi segnalati nella stazione ad esempio sono pensati, secondo l'intenzione di chi lo spazio l'ha progettato, sul modello dei movimenti che gli utenti-viaggiatori dovrebbero compiere.

Infine abbiamo i *soggetti sociali* ovvero i soggetti concreti e tangibili che vivono lo spazio e lo attraversano, lo agiscono e lo caricano di senso. Come spiega Marrone “questi soggetti possono accettare o meno la loro immagine inscritta nel testo spaziale” (Marrone 2001, p. 321).

Qual è il ruolo della stazione per i soggetti? La stazione è, o meglio, dovrebbe essere un luogo di passaggio, un punto di collegamento tra un qui e un altrove dove si presume che i soggetti fruttori utilizzino lo spazio come punto di arrivo o di partenza per i propri viaggi. È sulla macrocategoria degli utenti-viaggiatori, quindi, che lo spazio è progettato, dalla sua articolazione in percorsi agli elementi che lo compongono. Gli utenti-viaggiatori, modalizzati secondo un /dover-fare/ o un /voler-fare/, intraprendono un viaggio per portare a termine un programma narrativo di base. Il passaggio nella stazione inteso come arrivo o partenza quindi si instaura nel discorso narrativo come un programma narrativo d'uso (di fatto non sono molti i casi in cui si intraprende un viaggio fine a sé stesso) che concorrerà al portare a termine una tappa di una narrazione più ampia (recarsi nel proprio luogo di lavoro, compiere un giro turistico, tornare nella città natale, ecc.). L'isotopia del /movimento/ individuata nella configurazione spaziale della stazione è quindi di fatto non solo un'isotopia figurativa ma attraversa anche il piano tematico del percorso generativo dei soggetti.

La Stazione di Bologna AV è corredata infatti da quelli che Jaques Fontanille chiama oggetti-supporto (Fontanille 2008): ascensori, biglietterie automatiche, scale mobili. Durante le nostre osservazioni abbiamo individuato come gli utilizzatori empirici prediligano oggetti-macchine che non vadano a spezzare una soluzione di continuità dei percorsi iscritti nello spazio: nonostante la stazione sia dotata di diverse tipologie di accessi che mettono in collegamento i vari piani sotterranei, gli utenti usufruiscono in maniera sistematica delle scale mobili, rifiutando soluzioni che prevedono quindi una sosta come l'ascensore.

Inoltre, prendere il treno alla Stazione dell'Alta Velocità implica una competenza modale già raggiunta da parte del fruitore: l'utente delle Freccie è già modalizzato secondo il /poter-fare/; l'acquisizione del biglietto di norma avviene attraverso il sito web, o da altri dispositivi, e si esclude quindi la pratica di sostare per l'acquisto del biglietto direttamente nella stazione. Nell'entrata di via de' Carracci e nella Hall dell'AV sono disposte, a servizio degli utenti, una serie di biglietterie automatiche, ma rimangono perlopiù inutilizzate durante l'arco della giornata, e anche l'azione di obliterare il biglietto viene a

mancare in quanto non prevista nella pratica di fruizione di una Freccia. In questo senso la Stazione di Bologna AV oltre a riportare i caratteri generali di uno *spazio topico*, quindi uno spazio in cui “si svolgono i momenti pragmatici della competenza e della performance” (Giannitrapani 2013, p. 39) può essere ulteriormente considerato, a partire dalle precedenti osservazioni, uno *spazio utopico* che vede principalmente la messa in atto della performance da parte del soggetto.

Le strategie di fruizione dello spazio da parte degli utenti e i percorsi direzionati che sono invitati a percorrere dunque concorrono a formare l'isotopia tematica e figurativa del movimento, questo movimento è caratterizzato dal suo essere in /continuità/ da un punto di vista sia spaziale che temporale. Le uniche soste previste infatti sono ritrovabili nelle zone che si configurano spazialmente come luoghi dell'attesa. Ma, sebbene questi spazi esistano proprio per ospitare i viaggiatori in attesa del proprio treno, accade di frequente che i *soggetti sociali* fruiscano dello spazio della banchina corrispondente al proprio binario molto prima che il proprio treno venga annunciato, interrompendo quindi il proprio percorso solo all'ultima tappa prevista prima della salita sul mezzo. Abbiamo visto come la /continuità/ che caratterizza i movimenti dei corpi nella Stazione AV investe anche la sfera uditiva: ai suoni ambientali, sottofondo basso e costante di ventole e scale mobili in azione, si sovrappone una continuità di suoni prodotti dai soggetti umani e dalle loro interazioni.

La stazione inoltre prevede una seconda macrocategoria di fruitori: essa infatti è attraversata dai suoi lavoratori (addetti alle pulizie e al bar, controllori e polizia ferroviaria, che vivono la stazione come luogo di impiego, nella prospettiva di un /dover fare/) oppure da persone che non devono necessariamente usufruire dei suoi servizi (accompagnatori o semplici visitatori). In questi casi, i movimenti che i non-viaggiatori inscrivono nello spazio possono configurarsi in percorsi estremamente differenziati, e la presenza di diversi tipi di soggetti, i cui programmi narrativi presentano notevoli differenze, indica di conseguenza una molteplicità di punti di vista attraverso i quali è possibile percepire e valorizzare lo spazio. Se gli ambienti della stazione, nel caso di un utente-viaggiatore, giocano sulle trasparenze delle superfici per rendere visibile il percorso da intraprendere, il soggetto lavoratore invece può attraversare spazi che invece giocano proprio su un effetto “preclusivo” (Marsciani 2007). Infatti gli spazi dei lavoratori non sono solo quelli ostensivi e aperti, ma anche le porte senza maniglia che si mimetizzano incastonate nelle pareti dei vari ambienti della stazione.

In definitiva, gli spazi assumono identità e veicolano significati che dipendono anche e soprattutto dai valori di cui i soggetti li investono. La Stazione AV di Bologna è stata rinominata dalle istituzioni stesse, come il “camerone”². Questo termine deriva dall'ampiezza del luogo, ma allo stesso tempo lo connota in senso negativo proprio perché, con i suoi interminabili spazi interni, provoca nel fruitore un senso di spaesamento specialmente per chi non lo frequenta abitualmente. La perdita di orientamento è frequente, soprattutto nel percorso dai binari all'uscita, perché l'omologazione dell'intera struttura sul livello plastico, rende difficile da identificare le zone di riferimento. Inoltre, tutta una serie di tratti topologici e cromatici portano i soggetti a connotare sul piano timico i locali come uno spazio disforico: la posizione sotterranea che richiede un'illuminazione a neon e la totale mancanza di luce naturale, le pareti spoglie e dai colori freddi, il soffitto basso del Kiss&Ride e la dispersione dei suoni nella hall.

5. Discrasie e progettazione funzionale

La stazione è un grande spazio di riverbero dei suoni (Valle 2004, p. 12). Se volessimo racchiudere in una “immagine sonora” l'intero spazio della Stazione AV, sarebbe proprio quella di un riverbero di suoni che riflettono e si ripercuotono su tutta la dimensione spaziale, concorrendo a determinare a volte precise, altre volte inattese riconfigurazioni di senso dello spazio stesso.

È quanto risulta infine dall'analisi svolta, la dimensione sonora si è rilevata una componente fondamentale dello spazio della Stazione: il suono dei motori dei treni è in un certo senso ciò che veicola l'identità stessa del luogo e il via vai dei viaggiatori, che dà ritmo agli eventi, crea un preciso effetto sulla programmazione spaziale.

² www.fsitaliane.it/fsi/Il-Gruppo/Innovazione-e-sviluppo/Le-principali-stazioni-AV/Nuova-Stazione-AV-Bologna.

Non è solo lo spazio architettonico e le pratiche ad esso connesso, ma anche l'insieme degli effetti sonori della stazione a produrre la percezione di uno spostamento continuo e ritmato, un'isotopia del movimento, all'interno di un ambiente che risulta inglobante e caotico allo stesso tempo. Questa percezione non viene mai ad interrompersi e se per certi versi può concorrere a modulare un'esperienza non formalizzabile, anzi altamente soggettiva e sensoriale come quella di ogni singolo soggetto che si muove nello spazio, per altri, si dimostra un elemento concreto della strategia di progettazione ed enunciazione spaziale.

Questa conclusione ha un'evidente importanza anche a livello metodologico: quel che si è cercato di dimostrare è che di uno spazio si arrivano a cogliere nuovi significati, nel momento in cui si estende la prospettiva di analisi al suo intero *paesaggio sonoro* (Schafer 1977), proprio perché, in definitiva, sono i fenomeni sonori che si realizzano al suo interno (e in modo particolare in un luogo come la stazione) che ne determinano i maggiori effetti di senso, con dirette ricadute sulle modalità di fruizione dello spazio da parte dei soggetti.

La stazione è per definizione un luogo di transito, di passaggio, di movimento, ma è al tempo stesso un luogo di ritrovo, di arrivo, di attesa: /continuità/ e /discontinuità/ sono le categorie a cui possono essere ricondotti tutti i fatti e i tratti emersi dall'analisi. Il fatto interessante è che a veicolare questa doppia valenza non vi è solo lo spazio architettonico, ma appunto anche lo spazio sonoro.

Stazione come luogo funzionale allo spostamento, temporaneo, individuale e collettivo allo stesso tempo, e che come tale risulta proprio dal sincretismo delle sue dimensioni.

La prima corrispondenza significativa si rintraccia a partire dalle categorie descrittive della dimensione sonora, da cui è emerso un forte *fonosimbolismo* (Battistini 2016) tra spazi e suoni, cioè la capacità dei suoni di veicolare mediante le proprie qualità acustiche, quegli stessi tratti plastici che caratterizzano lo spazio visivo: la percezione visiva della stazione come ambiente meccanico, costruito di materiali metallici, dominato cromaticamente dalle tonalità del grigio, concorda con la percezione acustica che si ha del suo suono ambientale, il cui timbro risulta appunto scuro, ruvido e meccanico (Battistini 2016).

La durata continua dei suoni prodotti dalle scale mobili, dalle ventole, quindi dall'architettura in sé, collegano e smussano gli elementi visivi, concorrono a creare quell'impressione generale di uno spazio continuo di riverbero in cui tutto è in movimento, tutto si sfiora e confonde. È questo insieme di suoni che dà alla stazione la sua caratteristica acustico-spaziale: la sua tonalità dipende non tanto dalle sorgenti sonore in sé, quanto dai rapporti tensionali che si instaurano tra loro, le intensità, le frequenze, i ritmi e le modulazioni temporali. Inoltre, la continuità dei suoni ambientali traduce a livello acustico quella stessa isotopia del movimento, che si snoda lungo tutti i livelli di senso della stazione, dalla progettazione degli spazi alle pratiche d'azione dei soggetti. Tutte le fonti sonore ambientali, come le scale mobili, sono sempre in movimento; persino il contenuto del messaggio della maggior parte degli annunci istituzionali si riferisce a treni in transito e in arrivo, spostamenti lungo il binario o divieti (p.e., "non attraversare la linea gialla"). Infine anche la tipologia di ascolto principale è in movimento, perché la maggior parte dei soggetti percepisce i suoni mentre si muove all'interno dello spazio della stazione.

La Stazione AV è stata pensata come un percorso, come una proposta di movimento continuo e strutturato per gli utenti. Più che semplice spazio, la stazione è luogo di pratica spaziale, le cui tracce si registrano proprio nei suoni prodotti dall'architettura del luogo e dalle azioni di chi lo occupa ed esperisce. L'aspetto più significativo è che le caratteristiche formali e tematiche di questi suoni ricalcano esattamente quelle del luogo e delle pratiche dei soggetti, portando quindi a considerare la struttura formata da suoni-soggetti-spazio come un sistema di relazioni e non come singoli elementi indipendenti. Ne consegue che il senso stesso della stazione emerge all'interno di questo contesto di rapporti e che se ne può determinare la buona progettazione, solo se questi rapporti sono effettivamente coerenti tra di loro.

I suoni della stazione AV hanno una prospettiva comunicazionale molto forte, che implica quindi una comprensione, un'interpretazione degli elementi acustici presenti nello spazio da parte degli utenti – l'ascolto è la prima attività che lo spazio prevede per i soggetti: un ascolto attivo, funzionale al movimento, in cui non ci si limita a percepire passivamente una realtà sonora, ma le si attribuisce un senso, la si interpreta, alla luce di fattori sia oggettivi che soggettivi.

Abbiamo visto che le sorgenti sonore presenti nella Stazione AV sono molte; ci sono i suoni istituzionali, che sono veri e propri *segnali sonori* (Schafer 1977), suoni “in primo piano”, uditi coscientemente, discontinui, sincronizzati con l’arrivo e la partenza dei treni, atti a dotare di competenze i soggetti viaggiatori e che si rivelano essere degli elementi fondamentali nella risemantizzazione spaziale: nel momento in cui l’annuncio segnala un treno in arrivo o in transito, è il segnale sonoro che trasforma quella che visivamente è solo una soglia in un limite.

Ci sono poi una serie di suoni dominanti e diffusi, le *toniche* (Schafer 1977), come quelli prodotti dal traffico (di macchine e di persone), dalle scale mobili, dalle ventole, dai treni, che, benché non siano sempre uditi coscientemente, sono un’abitudine uditiva ed evidenziano il carattere del luogo, si riconducono all’isotopia del movimento e sono funzionali alla significazione dello spazio. Per fare un esempio, la continuità tra i suoni esterni urbani e quelli interni della stazione caratterizza l’ingresso di via de’ Carracci come uno *spazio complesso*; o ancora, la compresenza di suoni ambientali-architettonici e funzionali nella Hall, la identificano tra tutti i piani come lo spazio vero e proprio della Stazione AV, quello in cui sostare in attesa del treno, o in cui muoversi automaticamente verso il binario. Le trasparenze, le scale mobili, le vedute sono tutti elementi di collegamento, non solo visivo-spaziale ma anche sonoro, e garantiscono quella diffusione di suoni che permette al soggetto di percepire il piano sottostante come se si trovasse su un unico livello.

L’importanza di un puntale sincretismo tra questi due linguaggi, per la definizione dello spazio, si rivela ancor più chiaramente quando viene a mancare, cioè quando si colgono casi di discrasie e scarti funzionali, come nel piano Kiss&Ride. Progettato come una strada, quindi come uno spazio esclusivamente riservato a taxi e automobili, un punto di entrata o di uscita per i viaggiatori, risulta in definitiva mal progettato, se ne consideriamo le caratteristiche all’interno della relazione tra soggetti e spazio. La sua identità è veicolata principalmente dalla componente sonora: l’anomalia dell’ambiente rispetto ai *topoi* dell’architettura ferroviaria risemantizza lo spazio come strada, a tal punto che solo gli annunci che risuonano nel piano garantiscono il posizionamento topologico del Kiss&Ride all’interno della stazione. Eppure, questo ripetersi continuo e indifferenziato di annunci di treni in transito sui binari di entrambe le strutture ferroviarie (Bologna Centrale e Bologna AV) è inutile alla significazione del piano in sé, se non addirittura fuorviante, in contrasto con quell’isotopia del movimento su cui lo spazio è stato progettato in funzione di chi lo attraversa. Infatti, la sovrabbondanza di informazioni che il soggetto riceve in questa zona gli impedisce di appropriarsi di punti di riferimento certi nel suo muoversi. Le numerose combinazioni di percorsi segnalati, l’eccesso di informazioni sonore relative ad altre zone della stazione, finiscono per caratterizzare disforicamente la percezione dello spazio, esperito come discontinuo ed estraniante; la con-fusione dei segnali sonori rivela un vizio di progettazione, un’economia di sistema che però si dimostra non senza conseguenze nei confronti dei soggetti che si trovano a muoversi in quello spazio (sono molti i viaggiatori che, ritrovandosi al Kiss&Ride e ricercando informazioni dall’ascolto degli annunci istituzionali, finiscono per non capire esattamente dove si trovano o in che direzione devono andare per raggiungere l’una o l’altra stazione).

6. Conclusioni

In conclusione, nel momento della progettazione architettonica della stazione AV sarebbe stata necessaria una più attenta considerazione dei rapporti possibili tra spazi e soggetti. Poiché uno spazio, e in particolare una stazione, è sempre costruito in funzione di un soggetto che lo utilizza e lo percorre, la sua definizione “implica la partecipazione di tutti i sensi, e richiede che si prendano in considerazione tutte le qualità sensibili (visive, tattili, termiche, acustiche, ...)” (Greimas, Courtés 1979, p. 339). Benché sia difficile se non impossibile costruire uno spazio considerando e prevedendo la qualità della percezione che ne deriverà, è evidente che la componente multisensoriale concorre a definire il particolare tipo di fruizione e significazione di un luogo. Quindi, ci sarebbe stato bisogno di un “approccio semiotico” alla progettazione, che tenesse conto della natura relazionale degli elementi, che valutasse in anticipo gli effetti di senso prodotti dal sincretismo tra dimensioni visiva e sonora. Se non si poteva definire a priori un’esperienza univoca per i soggetti, perché gli aspetti sensoriali – essendo componenti momentanei, aggettivali, dipendenti dalle condizioni specifiche e dalle concezioni soggettive di ognuno



– non possono essere programmati, andava considerato il fatto che il soggetto è inserito in un sistema di relazioni che ne filtrano e ne condizionano l'esperienza. I punti di vista e i punti d'ascolto a partire da cui ogni soggetto percepisce e agisce all'interno di uno spazio, dovrebbero essere considerati al pari di ogni altro materiale di costruzione, dovrebbero essere usati e tradotti per dare una forma, una materialità e un senso allo spazio.



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*, Milano, Bompiani.
- Fontanille, J., 2004, *Figure del corpo*, Roma, Meltemi.
- Fontanille, J., 2008, *Pratiques Sémiotiques*, Paris, PUF; trad. it. *Pratiche semiotiche*, Pisa, ETS 2010.
- Giannitrapani, A., 2013, *Introduzione alla semiotica dello spazio*, Roma, Carocci.
- 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.
- Marrone, G., 2001, *Corpi sociali. Processi comunicativi e semiotica del testo*, Torino, Einaudi.
- Marsciani, F., 2007, *Tracciati di etnosemiotica*, Milano, Franco Angeli.
- Merleau-Ponty, M., 1945, *Phénoménologie de la perception*. Paris, Gallimard; trad. it. *Fenomenologia della percezione*, Milano, Bompiani 2003.
- Schafer, R. M., 1977, *The tuning of the world*, Toronto – New York, McClelland&Stewart – Knopf; trad. it. *Il paesaggio sonoro*, Milano, Ricordi LIM 1985.
- Valle, A., 2004, "Microtensioni. Osservazioni su (almeno) due forme del sonoro", in *Versus*, n. 98-99, anno 2004, pp. 67-102.

Sitografia

www.fsitaliane.it/fsi/Il-Gruppo/Innovazione-e-sviluppo/Le-principali-stazioni-AV/Nuova-Stazione-AV-Bologna, consultato il 28 luglio 2017.

Riferimenti audio

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

<https://soundcloud.com/user-378793645/stazione-fs-di-bologna>

(piattaforma *Soundcloud*, profilo "Laboratorio Spazio Sonoro", traccia 3: "Stazione FS di Bologna – Percorso 3").