

In treno. Oggetti, spazi e configurazioni interoggettive

Michela Deni

1. Introduzione

Il nostro contributo nasce da una riflessione sull'organizzazione dello spazio nei treni italiani e sulla disposizione degli oggetti che compongono l'arredo dei vagoni¹. Questi interni ci permettono di osservare il rapporto tra *interoggettività* e *intersoggettività*. Nell'analisi che segue, la relazione intersoggettiva verrà considerata a partire dalla sua strutturazione in base all'organizzazione interoggettiva. In altri termini, ancora prima di porre l'attenzione sulla relazione reciproca tra utilizzatori, o tra oggetti e utilizzatori, l'analisi riguarda il livello interoggettuale. Come vedremo, la dimensione interoggettiva comporta una trasformazione delle relazioni intersoggettive. Gli oggetti infatti, proprio per le relazioni inter-oggettuali che intrattengono, costruiscono gli spazi, allo stesso tempo manipolano l'utilizzatore e lo indirizzano verso sequenze d'azione specifiche e, di conseguenza, modificano le interazioni umane. Tutti questi modi di agire degli oggetti evidenziano il loro carattere fattitivo². Per quanto riguarda il condizionamento prossemico che comportano e le conseguenze sulla regolamentazione delle azioni reciproche, si possono indicare come esempi interessanti quegli oggetti che promuovono e garantiscono regole sociali, culturali e morali: dispositivi come i contapersone nei luoghi pubblici; i fermaporte che rallentano il corso della porta che si chiude da sola e senza rumore³; i braccioli delle poltrone che funzionano da *contrassegni di confine*⁴ garantendo il rispetto dello spazio personale; così come la forma di sedie o panchine che prevedono distanze reciproche codificate e posture obbligate (si pensi, in alcune stazioni della

metropolitana, alle panchine “anti-barbone” la cui forma impedisce di sdraiarsi). Sul piano intersoggettivo questi oggetti modificano i comportamenti senza la necessità di appellarsi esplicitamente a competenze sociali o morali⁵. La loro azione più o meno discreta – di cui ci accorgiamo solo quando non funzionano – si traduce in modi involontariamente educati (non si lasciano porte aperte e non si chiudono rumorosamente; si rispetta lo spazio altrui ecc.). Come ha sostenuto in diverse occasioni Bruno Latour, si tratta di oggetti delegati che attraverso una *reifificazione* spostano l'azione da un attante umano a delle costrizioni imposte dall'oggetto.

2. Oggetti, spazi e interazioni

Gli oggetti presenti in un luogo creano un particolare contesto ambientale e, come ogni processo di significazione, non hanno senso in sé, ma trasformano e accrescono le proprie potenzialità semiosiche nella relazione con gli altri oggetti. In tal modo assumono un'identità assiologica di valore relazionale. Per questo, la relazione sintagmatica degli oggetti come il risultato dei rapporti reciproci (paritari, gerarchici, posizionali)⁶ costruisce ogni spazio e, di conseguenza, anche l'interpretazione dello spazio stesso. *L'efficacia fattitiva*, così come l'effetto di senso complessivo, deriva dalla compresenza di diversi oggetti che perdono il proprio senso originario e si ricontestualizzano in un nuovo sistema di segni-oggetti già pronto a costruire significati diversi e più complessi (o semplificati) rispetto ai sistemi di provenienza.

Come vedremo, un risultato concreto di questo aspetto si può verificare con l'analisi della disposizione, della forma e persino della relazione tra le singole parti degli oggetti che compongono l'arredamento dei treni. Tali elementi a) prescrivono configurazioni prossemiche precostituite; b) determinano l'interpretazione dello spazio; c) modificano il tipo di relazione che i passeggeri intrattengono reciprocamente. La disposizione dei sedili, dei tavolini, dei posacenere e di tutti gli altri oggetti agisce sul piano prossemico presupponendo la messa in atto di una sintassi generale delle sequenze d'azione. Tale organizzazione regola le modalità personali di viaggiare e le

possibilità di interagire dei viaggiatori trasformando il treno in uno spazio *topico* (luogo d'azione) o in uno spazio *eterotopico*⁷ (luogo di sospensione di qualsiasi azione). Su questo piano hanno delle conseguenze sia gli oggetti *statici* che quelli *dinamici*, come le poltrone o tutti gli oggetti che si aprono, si allungano, si allargano come i posacenere, i tavolini e i braccioli.

Al pari di qualsiasi spazio pubblico e come tutti i *non-luoghi*⁸, il treno è interessante per diverse ragioni: è un mezzo di trasporto pubblico che riunisce nello stesso spazio persone sconosciute costrette a viaggiare insieme per raggiungere una meta specifica; a differenza di qualsiasi altro luogo sociale, il treno prevede una condivisione intima dello spazio, impone delle disposizioni prossemiche e ciò avviene per periodi di tempo che possono essere prolungati. Per tutte queste ragioni, l'organizzazione dello spazio in treno deve permettere un afflusso consistente di passeggeri ma, nello stesso tempo, consentire a ciascuno di mantenere una certa *privacy* nonostante l'affollamento. Normalmente, lo spazio a disposizione è fisiologicamente inadeguato, ma di fatto viene convertito in spazio culturalmente adeguato dalla competenza situazionale dei passeggeri. L'allestimento dei vagoni è progettato per garantire un ambiente dotato di una certa piacevolezza, un comfort medio e la disposizione dell'arredo deve consentire ai passeggeri di leggere, riposarsi, chiacchierare o lavorare. Naturalmente le caratteristiche dell'arredamento cambiano a seconda del modello del treno, della sua percorrenza (breve, media o lunga) e della classe (differenti tessuti di rivestimento e ampiezza delle poltrone, distanza minore o maggiore tra i divanetti, colori e dettagli diversi).

Osservando la maggior parte dei treni italiani per medie e lunghe percorrenze (Espresso, Interregionale, Intercity, Etr 450, Etr 500, Etr 480), si nota come la disposizione dello spazio tenda a segmentare differenti zone significative a cui vengono attribuite particolari valenze semantiche. Molti treni, ad esempio, sono formati da varie tipologie di carrozze e, quando è possibile, i passeggeri si sistemano in alcune zone preferendole ad altre. Come avviene in qualsiasi altro luogo infatti, la disposizione degli oggetti (poltrone, tavolini, ecc.) assume un significato preciso e prefigura il proprio utente modello⁹ adattandosi e costruendo le sue esigenze (riposo, lavoro, socialità),

conducendolo a una scelta precisa piuttosto che a un'altra. Tali considerazioni valgono ancora di più per i pendolari che conoscono l'organizzazione delle vetture di un treno ed elaborano dei sistemi di preferenze dovute alle abitudini e alle esigenze specifiche.

È giunto il momento di verificare con le analisi come lo spazio sia una *costruzione semiotica* che produce senso attraverso gli oggetti che lo costituiscono (cfr. Greimas 1976).

3. L'organizzazione dello spazio



1



2

Espresso

Normalmente la composizione di questi treni prevede delle carrozze suddivise in scompartimenti da sei posti (foto 1, 2, prima e seconda classe): ci sono due divani, uno di fronte all'altro, a tre posti indipendenti, a inclinazione regolabile, suddivisi dai braccioli; i posti alle estremità del divano danno sul finestrino o sul corridoio. Tale organizzazione dello spazio presuppone che i passeggeri si trovino gli uni di fronte agli altri e molto vicini tra loro, anche se separati dai braccioli. Lo scompartimento sembra un piccolo salotto adibito per favorire la conversazione tra i viaggiatori. La distanza tra i passeggeri

geri, indubbiamente *intima*¹⁰, comporta una certa attenzione, almeno in seconda classe, per non urtare le gambe di chi è seduto di fronte e cercare di non toccare la spalla o il braccio di chi è seduto di fianco. La forma e la dimensione delle poltrone, ad esempio, presuppongono una gamma circoscritta di posture possibili, che determina da parte dei passeggeri la messa in atto di pratiche implicite di negoziazione – contrattuale o polemica – dello spazio: chi tiene le gambe a destra fa sì che chi sta di fronte le tenga dalla parte opposta; se si tengono le gambe chiuse è probabile che chi sta di fronte le tenga aperte; se si appoggia il braccio sul bracciolo si preclude al vicino di fare lo stesso perché è un elemento condiviso; il cambiamento di postura da parte di un passeggero determina contemporaneamente uno spostamento dei vicini.

Per queste caratteristiche lo scompartimento chiuso è adatto ai viaggi in gruppo e ai contatti sociali: la posizione dei divanetti infatti favorisce il contatto, in particolare tra le persone che occupano la zona centrale e non hanno la possibilità di una visione di fuga. Al contrario, il posto vicino al finestrino permette di spostare lo sguardo dallo scompartimento e di ampliare virtualmente il proprio spazio, così come il posto vicino al corridoio. La posizione centrale è a tutti gli effetti quella meno intima e circoscrive maggiormente le possibilità dello sguardo poiché non consente di escludere gli altri passeggeri dal campo visivo e chi è al centro, per evitare di favorire un appiglio di contatto, ha soltanto la possibilità di negare lo sguardo leggendo o riposando. I treni a scompartimento strutturano un'organizzazione prossemica inglobante volta a favorire le possibilità di interazione focalizzata stimolando la conversazione dei passeggeri socievoli e, nello stesso modo, diminuendo qualsiasi opportunità di solitudine per chi lo desidera¹¹. Lo spazio intimo e circoscritto nega la possibilità di sottrarsi all'interazione se non sentendosi prossemicamente inadeguati poiché l'effetto di senso dello scompartimento come ambiente "familiare" e "sociale" etichetta, per opposizione, come scortese o asociale, chiunque si sottragga volontariamente all'interazione collettiva – soprattutto se occupa la posizione centrale – perché determina una frattura nel flusso della comunicazione tra gli altri passeggeri.

L'organizzazione spaziale degli scompartimenti chiusi dà adito a prossemi¹² nell'occupazione dei posti anche quando lo scompartimento non è al completo: in generale il primo spazio occupato è quello vicino al finestrino, il secondo è quello vicino al corridoio. Se i passeggeri sono due estranei occupano probabilmente lo spazio del finestrino e lo spazio del corridoio del divanetto situato di fronte. Quando i passeggeri sono tre sconosciuti verrà occupato il posto centrale di un divanetto e i due posti estremi dell'altro per assicurarsi maggiore spazio intorno e davanti, evitare contatti fisici con gli altri senza la necessità di negoziazione reciproca per sistemarsi comodamente. Tali strategie prossemiche sono frequenti e ripetute, e vengono messe in atto a partire dall'allestimento dello spazio: quando il primo passeggero si siede al centro è facile che non desideri che qualcuno occupi lo stesso divanetto se non per necessità. Chiaramente ci sono strategie che tutti utilizziamo per evitare che qualcuno occupi il posto accanto e consistono nella disposizione di oggetti personali, nei posti contigui, come borse, giornali e giacche che assumono la funzione di *contrassegni centrali* marcando il territorio di possesso. Tali strategie evidenziano una consapevolezza implicita sul significato codificato dei comportamenti prossemici e sulle valenze semantiche dello spazio.

Contrariamente a quanto si potrebbe pensare, in treno il sistema dell'organizzazione di uno spazio "chiuso" dello scompartimento, dal punto di vista semiotico coincide sul piano del contenuto con uno spazio "aperto", "sociale" e, più precisamente, *privato-collettivo* poiché è uno spazio che presuppone delle pratiche di inclusione tra il gruppo dei passeggeri presenti e, allo stesso tempo, di esclusione dei passeggeri esterni allo scompartimento.



3



4



5

Interregionale (Ir)

Le carrozze dei treni interregionali sono aperte e non suddivise in scompartimenti (foto 3, 4, 5, prima e seconda classe). In seconda classe, le poltrone sono disposte in due file per ogni parte del corridoio, mentre nella prima classe c'è una fila di poltrone da una parte e due dall'altra. Ogni poltrona ne ha un'altra di fronte, questa disposizione forma dei micro-nuclei e lo spazio è aperto e collettivo. Rispetto ad altri treni, le poltrone sono più strette e di struttura più rigida, il rivestimento è in tessuto o in velluto su un'imbottitura rigida e i braccioli sono perlopiù in plastica dura. Tali caratteristiche sono interessanti poiché, questo tipo di seduta, sebbene comoda (schiena eretta e zona lombare sostenuta), non invita al riposo per la rigidità sostanzialmente confermata dall'uso. I treni interregionali hanno fermate molto frequenti e c'è un'affluenza continua che può essere una delle cause per la scelta di questa tipologia di poltrone: la seduta appare "temporanea", adatta per essere utilizzata per periodi brevi al punto da non dover sembrare necessariamente rilassante. L'arredamento complessivo è policromo e i colori scelti (grigi, rossi e neri) non sono caldi e riposanti ma forti, vivaci e, nell'insieme, freddi e discontinui. Sia la disposizione delle poltrone che l'arredamento producono l'impressione di un luogo di passaggio simile a una sala d'aspetto. Lo spazio prevede un rapporto socievole tra i passeggeri anche se temporalmente limitato, e come vedremo in seguito, a differenza di quanto avviene nel *vagone pullman* dei treni Intercity e negli Etr. Inoltre, l'area complessiva del posto non è individuabile per la mancanza di barriere materiali, di *contrassegni di confine* come i tavolini, e tutto ciò comporta delle pratiche di reciproca negoziazione prossemica. Lo spazio aperto, il passaggio continuo e l'organizzazione in micro-nuclei favoriscono l'interazione tra pendolari facilitata certamente dalla ripetizione degli stessi percorsi e dagli orari comuni.

Dal punto di vista semiotico, l'organizzazione ambientale costituita dagli oggetti dell'arredamento produce un effetto di senso di spazio "anonimo" (forme spigolose, razionali e colori freddi, materiali duri e lavabili come la plastica e il linoleum), "collettivo" (spazio aperto) e, nello stesso tempo, "vivace" (colori contrastanti, discontinui e non armoniosi come l'arancione, il grigio, il nero e il rosso) e "sociale" (nuclei accentra-

tori). Come si nota, in questo caso le opposizioni individuate sul piano dell'espressione "aperto" *vs* "chiuso" corrispondenti a quelle individuate sul piano del contenuto "individuale" *vs* "collettivo" non sono sufficienti: l'organizzazione spaziale, cromatica e posizionale degli elementi principali dell'arredamento non producono lo stesso sistema di opposizioni. Il treno IR infatti configura uno spazio "semiaperto", vivace e informale che si può definire come *semipubblico-collettivo* grazie alla dimensione non completamente pubblica (ci sono dei nuclei accentratori inclusivi) ma accessibile.



6



7

Intercity (Ic)

La composizione dei treni Intercity è costituita sia da carrozze a scompartimento che da vagoni aperti. Come sempre la prima classe ha scompartimenti più spaziosi, poltrone più ampie e dotate di un tavolino estraibile dal bracciolo, pavimenti in moquette, finestrini e porte più grandi, tende automatiche (foto 6). Abbiamo già considerato, descrivendo l'Espresso, la disposizione dello spazio e le conseguenze prossemiche dello scompartimento chiuso. Tuttavia, in questo caso si accentua l'effetto di senso "salotto" perché questi scompartimenti sono più curati e accoglienti (colori tenui, caldi, chiari, buona illuminazione, materiali leggeri e apparentemente lavabili) ma la sensazione di benessere aumenta nelle carrozze "Gran Comfort" di prima classe (migliore illuminazione, design dei

particolari, colori neutri e rilassanti come l'azzurro e il grigio, veneziane elettriche, porte scorrevoli trasparenti e grandi specchi). Come sempre poi, lo spazio disponibile in prima classe è più ampio e ciò contribuisce a modificare la postura del viaggiatore che, anche a scompartimento pieno, può assumere posizioni comode evitando la continua negoziazione prossemica con gli altri. L'effetto di senso di ambiente ovattato deriva dalla moquette e dai tessuti di rivestimento che assorbono i rumori e danno un isolamento acustico apparentemente maggiore rispetto a quello della seconda classe. Le connotazioni di "modernità", di "benessere" e di "lusso" che derivano da questi particolari, influenzano l'impressione di relax dei passeggeri e si contrappongono all'arredamento economico di base e all'impressione di "comfort medio" della seconda classe (foto 7).

Vagone pullman

Questi vagoni fanno parte della composizione degli IC, hanno posti speciali, pulsanti d'allarme e la toilette è adatta anche a passeggeri disabili. Sono stati i primi vagoni ad avere dispositivi apparentemente tecnologici e innovativi, anche se ciò corrisponde più all'effetto di senso che alla realtà. Lo spazio del vagone è suddiviso in due da un pannello in plastica trasparente che distingue lo scompartimento fumatori (poltrone rosse) da quello in cui è vietato fumare (poltrone blu). I sedili sono indipendenti, a inclinazione regolabile e disposti in quattro file separate a due a due da un corridoio. Nella parte posteriore ogni poltrona ha un tavolino estraibile e un poggia piedi per il passeggero che occupa la poltrona alle spalle. L'ampiezza della seduta è di misura inferiore rispetto alle altre, ma lo spazio tra le poltrone poste a fronte è ampio. Nella zona centrale ci sono quattro nuclei ciascuno dei quali è costituito da quattro poltrone con un doppio tavolino al centro, due da una parte e due dall'altra. Le finestre sono ampie e continue, una accanto all'altra, e lasciano entrare molta luce.

Dal punto di vista semiotico questa organizzazione dello spazio produce e prescrive configurazioni prossemiche completamente differenti rispetto a quelle dei vagoni a scompartimento. Come si è già detto, lo scompartimento è uno spazio "chiuso" che per la propria organizzazione spaziale (a salotto) "apre" alla dimensione sociale. Il *vagone pullman*, al contra-

rio, è uno spazio “aperto” che, paradossalmente, non favorisce il contatto sociale. L'ampiezza dello spazio accentuata dalle pareti costituite quasi completamente da grandi finestre produce ancora di più l'effetto di senso di “apertura” e “visibilità”. A differenza dello scompartimento chiuso che tende a concentrare lo sguardo all'interno, queste carrozze favoriscono il decentramento dello sguardo dando la possibilità di numerose vie di fuga. Si può guardare in avanti e si vede tutta la lunghezza del vagone, guardando ai lati ogni passeggero accede al panorama per l'ampiezza delle finestre. L'organizzazione spaziale (“aperto”) di queste carrozze consente al viaggiatore una certa “chiusura” in se stesso per la possibilità di sottrarsi a ogni interazione obbligata. Infatti soltanto pochi posti prevedono la relazione faccia a faccia con gli altri passeggeri (i quattro nuclei) ma sono separati da un tavolo che si può aprire e diventa più ampio. Le grandi finestre e la separazione netta del tavolo favoriscono una *privacy* prossemica: ogni passeggero è separato dagli altri dai braccioli e davanti a sé dal tavolo, elementi che funzionano come *contrassegni di confine* che garantiscono lo spazio personale. Questi oggetti (lo schienale dietro, il tavolo davanti e i braccioli di fianco) avvolgono, proteggono, circoscrivono, evidenziano lo spazio di ciascuno e impongono configurazioni prossemiche precise, e ciò permette di evitare la negoziazione e la difesa del proprio territorio con strategie di guerra prossemica¹³ poiché è arbitrariamente delimitato dalle componenti d'arredo. Inoltre, gli stessi oggetti prendono in carico il percorso modale del singolo nei confronti degli altri passeggeri: ad esempio sul piano modale le barriere materiali costituite dagli oggetti attuano un “dover-essere” e un “non-poter-fare”.

Tuttavia il vagone presenta modalità di interazione differenti a seconda del posto occupato. Le poltrone a quattro con il tavolino sono adatte a chi viaggia in compagnia, favoriscono l'interazione anche se le barriere materiali e lo spazio aperto decentrano l'attenzione dallo spazio-salotto e possono scoraggiare un'interazione focalizzata. Il vagone aperto infatti riunisce un maggior numero di persone ma scoraggia gli approcci interazionali tra sconosciuti e gli scambi conversazionali a voce alta perché c'è il rischio di incorrere in una sanzione sociale da parte degli altri passeggeri a causa della visibilità totale di

ciascun posto e della dimensione collettiva. Per quanto riguarda le poltrone poste a due a due, nonostante la vicinanza, non sono comunque impegnative sul piano interazionale poiché la posizione fianco a fianco su un mezzo di trasporto presuppone, nella nostra cultura, la naturale negazione dello sguardo.

In sintesi lo spazio “aperto” del *vagone pullman* può essere definito come uno spazio *pubblico-individuale*: nonostante la mancanza di scompartimenti infatti la disposizione degli oggetti esclude la possibilità di accesso ad altri passeggeri.



8



9

Etr 450

Questo treno progettato dallo studio di Giugiaro è il modello più vecchio tra gli Etr. Le poltrone sono suddivise in tre file (due da una parte del corridoio e una dall'altra), hanno un tavolino dietro allo schienale per il passeggero che occupa il posto alle spalle (foto 8, 9). Rispetto agli altri Etr, le carrozze sono spoglie e prive della maggior parte degli oggetti tecnologici (cuffie, pulsanti) e l'organizzazione interna ricorda quella di un aereo: lo spazio è sfruttato completamente dalla disposizione delle poltrone tutte rivolte in avanti, e i finestrini sembrano più piccoli per la presenza di tende in tessuto pesante sempre dispiegate grazie a uno scorrimento obbligato che le dispone rigidamente. L'effetto di senso complessivo è quello di un

mezzo di trasporto comodo ma che concentra tutta l'attenzione sul viaggio senza concedere alcuna distrazione: la sobrietà e il rigore infatti ne evidenziano la funzione di mezzo veloce e ciò contribuisce alla noia dei passeggeri esplicitando come unico scopo il fatto di arrivare il prima possibile. È impersonale perché i colori (il bianco prevale) e la "chiusura" dello spazio lo trasformano in un luogo artificiale, razionale e angusto, privo di zone che possano essere esplorate. Ad esempio le porte e gli sportelli tra una carrozza e l'altra sono chiusi, non ci sono pulsanti che trasformano le funzioni, né oggetti particolari da utilizzare o da osservare (posacenere, porta rifiuti o tavolini particolari); al contrario ci sono sportelli misteriosi da "non toccare" che apparentemente nascondono congegni tecnologici profondamente diversi dagli oggetti *friendly* che invitano all'uso e caratterizzano i treni più recenti. Gli altri Etr infatti, grazie alla presenza di oggetti che nella maggior parte dei casi si rivelano inutili (pulsanti, luci, tavolini, filodiffusione, ecc.), stimolano comunque la possibilità di rilassarsi in spazi piacevoli, illuminati da faretti che li rendono simili a grandi salotti personali.

L'Etr 450 inoltre è un treno claustrofobico perché ricorda morfologicamente una galleria o un grosso tubo, a causa dei finestrini coperti dalle tendine, della grande quantità di poltrone, della cattiva illuminazione e della quasi totale monocromaticità: questi elementi non contribuiscono a creare armonia e continuità tra spazio esterno e spazio interno al treno. Al contrario, l'evidente discontinuità tra interno ed esterno fa di questo treno soltanto una forma perfettamente funzionale al viaggio ("tecnologia", "modernità", "sobrietà", "razionalizzazione", "velocità") uno spazio *eterotopico* in cui il passeggero si trova temporaneamente ma è distinto dallo spazio *topico* che coincide, in questo caso, con il luogo da cui si parte o in cui si arriva. Per tutte queste ragioni il percorso compiuto su un Etr 450 rappresenta un momento non conviviale e separato da ogni piacevolezza, un tempo sospeso e inutile ma necessario per raggiungere una meta.

Si può concludere affermando che l'organizzazione complessiva dello spazio interno all'Etr 450 non incoraggia configurazioni prossemiche che favoriscono la socialità, la curiosità per l'ambiente esterno o interno e il relax. In questo caso, nonostante le carrozze non siano organizzate in scompartimenti, la chiusura

morfologica dello spazio (le pareti e gli sportelli ne fanno uno spazio “semichiuso”) corrisponde, sul piano del contenuto, anche a un “chiusura” dei passeggeri: per queste ragioni ci si può riferire a uno spazio *semiprivato-individuale* (uno spazio privato-individuale in treno potrebbe coincidere soltanto con le toilette).



10



11, 12



Etr 500

È il pendolino verde, progettato dallo studio Pininfarina. Le poltrone in gran parte sono sistemate come dei punti-salotto, poste una di fronte all'altra con il doppio tavolino al centro (foto 10, 11, 12, prima e seconda classe); oppure sono organizzate a file doppie o singole, ciascuna delle quali dà le spalle alle altre. I braccioli delle poltrone hanno la possibilità dell'attacco di una cuffia auricolare e della scelta personale del canale d'ascolto della filodiffusione. Dal punto di vista semiotico, l'organizzazione dello spazio di questo treno non presenta la possibilità di configurazioni prossemiche molto diverse rispetto all'Etr 480 che stiamo per descrivere.



13



14

Etr 480

L'Etr 480 di Giugiaro è il modello più attuale dei treni italiani ed è composto da carrozze aperte. Già dalla sola osservazione delle toilette, si ricava l'impressione di un treno altamente tecnologico (sono numerosissimi i tasti automatici) ma allo stesso tempo "umanizzato". La disposizione delle poltrone prevede dei punti-salotto centrali (quattro poltrone poste di fronte a due a due e suddivise da un doppio tavolino) e alcune file di poltrone che danno le spalle alle altre rivolte nella stessa direzione (foto 13, 14). Sebbene l'Etr 480 sia caratterizzato da carrozze aperte come i treni interregionali, a differenza di questi, ciascun passeggero è dotato di una zona propria (inclusiva *vs* esclusiva) come accade nel *vagone pullman* dell'IC: i braccioli e i tavolini circoscrivono lo spazio del viaggiatore il quale usufruisce sempre di un tavolino personale. Ci sono altri elementi dell'arredamento che accentuano l'effetto di senso complessivo di "modernità", "tecnologia" e "design antropomorfo" e favoriscono il relax: i colori riposanti dei tessuti (blu, grigi tenui) e delle pareti (molto chiare), le forme arrotondate delle poltrone e dei portabagagli, l'assenza di spigoli, l'uso di plastica integrata con un materiale più morbido e caldo come la gomma. Ciascuno è stimolato a occuparsi delle proprie cose (il tavolino personale) nonostante il treno sia un mezzo di trasporto pubblico e, il più delle volte, affollato. L'isolamento individuale è favorito dalla possibilità di ascoltare musica grazie a una presa per le cuffie auricolari e dalla personalizzazione dell'ascolto nella scelta del canale di filodiffusione, azionabile dai pulsanti che si trovano sul bracciolo destro di ogni poltrona. Grazie alla disposizione prossemica dei passeggeri conseguente alla collocazione di poltrone e tavolini, l'organizzazione morfologica di questi treni ricalca l'omologazione tra i termini spaziali "aperto" sul piano dell'espressione ma, allo stesso tempo, *pubblico-individuale* sul piano del contenuto: l'Etr 500, infatti, è un mezzo formale e "individuale" per la potenzialità di isolamento (fisico, acustico), dato che ogni posto è dotato di più oggetti personali (tavolino, cuffie, porta rifiuti, ecc.) che lo trasformano in uno spazio *topico* in cui ci si può dedicare ad occupazioni utili o piacevoli senza avere l'impressione di sospendere temporaneamente le attività personali.

4. Conclusioni: intersoggettività preconfezionate

Complessivamente, il confronto tra i diversi modelli dei treni ha permesso di elaborare alcune considerazioni a partire dalla disposizione degli oggetti nell'organizzazione interna dello spazio. Uno spazio che risulta come una *forma semiotica* orientata a istituire delle discontinuità di significato. Dal punto di vista semiotico, sono state individuate le configurazioni prossemiche più frequenti date dalle diverse possibilità di occupare lo spazio e, di conseguenza, dall'interazione reciproca tra i passeggeri. Come si nota, la sola opposizione generale tra spazio "aperto" e spazio "chiuso" non è sufficiente per descrivere tutte le possibilità. Per elaborare un sistema di classificazione più adatto, è necessario tenere in considerazione diverse caratteristiche che diventano pertinenti a seconda del treno specifico. Tra le altre, la morfologia e la disposizione delle poltrone (materiali, forme, colori, tessuti), i tavolini (personali, estraibili o al centro tra due poltrone), i braccioli (condivisi, rigidi, morbidi, ampi o stretti, ecc.), gli optional presenti o meno in ciascun posto (posacenere, porta rifiuti, filodiffusione e presa per le cuffie auricolari, tavolino, ecc.).

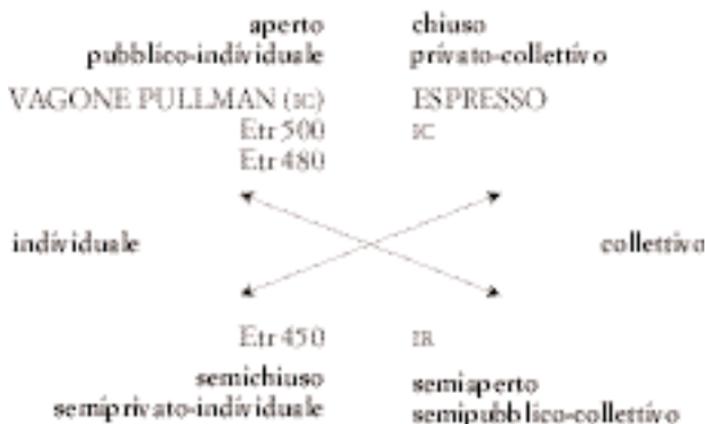
Si è giunti alla classificazione di alcuni modelli di organizzazione dello spazio che, di volta in volta, determinano delle potenzialità di interazione con gli oggetti d'uso e con gli altri viaggiatori: ad esempio, la contrapposizione tra spazio "aperto" (vagone) e spazio "chiuso" (scompartimento) si trasforma generalmente nell'opposizione "individuale" *vs* "collettivo" sul piano del contenuto. Soltanto due casi sono differenti: il treno IR e l'Etr 450. Nell'IR lo spazio può essere considerato di fatto come "semiaperto" per la disposizione generale delle poltrone in micro-nuclei e per la mancanza di tutti gli elementi che circoscrivono e caratterizzano lo spazio individuale (tavolini personali, optional, ecc.): ciò produce una relazione sociale e socievole tra i passeggeri traducendosi in una dimensione *semipubblica-collettiva*. Per quanto riguarda l'Etr 450, sebbene di fatto sia composto da vagoni e non da scompartimenti (quindi è uno spazio "aperto"), a causa della disposizione degli oggetti può essere definito come uno spazio "semi-chiuso" che non induce a forme di convivialità tra i passeggeri quindi, sul piano del contenuto, è uno spazio *semiprivato-indi-*

viduale. Al contrario, gli oggetti personali negli altri treni caratterizzati da uno spazio “aperto” (vagone) privilegiano nei passeggeri una dimensione di “individualità” che si ribalta completamente nel caso dei treni a scompartimento (spazio “chiuso” ma “collettivo”).

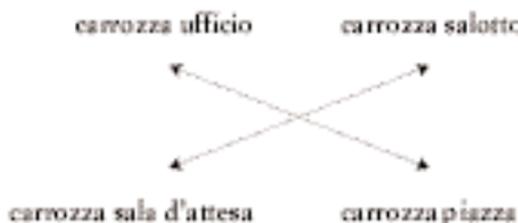
Ebbene tutti questi oggetti, così come le loro qualità materiali e la loro disposizione relazionale, modalizzano i passeggeri sul piano fattitivo a trascorrere il viaggio in treno privilegiando la possibilità di interazione sociale o, al contrario, favorendo la chiusura individuale. Infatti, dall’analisi dei singoli treni è possibile far emergere di volta in volta il percorso modale del passeggero che, a seconda degli oggetti che lo circondano e della loro collocazione, può avere il desiderio di interagire con gli altri (poter-fare, voler-fare) oppure può accontentarsi degli oggetti che lo intrattengono (tavolino, cuffie auricolari) e sentirsi inadeguato a forzare le barriere spaziali che, in qualche modo, lo isolano dagli altri (non-poter-fare, non-dover-fare)¹⁴. In ciascuno dei casi analizzati gli oggetti singoli e l’insieme di diversi oggetti organizzati diventano dei dispositivi modali *dissuasivi*, *persuasivi* o *permissivi*¹⁵.

Occorre specificare tuttavia che lo spazio che abbiamo considerato come individuale, collettivo, privato, pubblico e così via, non è *dato* ma è *costruito* e percepito come tale.

Possiamo sintetizzare graficamente i problemi affrontati classificando ogni elemento per opposizione agli altri:



È chiaro che non si tratta di un quadrato semiotico nel quale i contraddittori sarebbero “non-chiuso” e “non-aperto” ma di un’opposizione graduale tra i due tipi di spazio aperto e chiuso e altrettante opposizioni graduali sul piano del contenuto¹⁶. Le opposizioni sul piano del contenuto si articolano in uno spazio percepito come “individuale” nella parte sinistra dello schema e “collettivo” nella parte destra ma con alcune specificità connesse all’effetto di senso di ciascuno dei quattro spazi individuati nelle analisi: pubblico-individuale; semiprivato-individuale; privato-collettivo; semipubblico-collettivo¹⁷. Di seguito, traduciamo le modalità di comportamento previste con le seguenti definizioni che sintetizzano le quattro configurazioni intersoggettive individuate:



È possibile concludere che l’insieme degli oggetti e la loro disposizione contribuisce a creare un ambiente carico di effetti di senso che lo rendono adatto a certe attività piuttosto che ad altre (relax, lettura, lavoro, conversazione, contatti sociali, attesa, ecc.) grazie a un valore modale che, di volta in volta, lo trasforma in uno spazio caratterizzato soltanto in relazione agli altri spazi identificabili. Tutto questo, inevitabilmente, prescrive dei modelli interazionali che a seconda dei casi favoriscono o scoraggiano il contatto tra i passeggeri attuando pratiche di inclusione o di esclusione proprio a partire dal senso prodotto dalla disposizione e dalle caratteristiche dei numerosi oggetti. Oggetti, che presi singolarmente perdono gran parte delle potenzialità semiosiche che, al contrario, acquisiscono grazie alla loro coabitazione.

¹ Questo articolo è la sintesi di un lavoro più esaustivo (che comprende l'analisi di oggetti funzionali e disfunzionali) dal titolo "*Gli oggetti in treno*" che si trova in Michela Deni, *Oggetti e azioni*, in corso di pubblicazione.

² Per la definizione di modalità *fattitive* si veda Greimas 1983. Cfr. anche Greimas e Courtés 1979. Sugli oggetti fattitivi si veda Deni op. cit. e Deni 2002.

³ Su questi oggetti c'è un'analisi di Bruno Latour (1993). Altre considerazioni sugli oggetti sono anche in Latour 1992.

⁴ Qui e in seguito, per le definizioni di *contrassegni di confine* e *contrassegni centrali* si veda Goffman 1971.

⁵ Esempi significativi si trovano nell'analisi sulla morfologia delle scrivanie dei dirigenti di Jean-Marie Floch (1993); e nelle analisi del "groom", del dosso artificiale, delle chiavi degli alberghi e di altri oggetti di Latour 1993.

⁶ A questo proposito Roland Barthes parla di *paratassi* (1985).

⁷ I concetti di *spazio topico* e *spazio eterotopico* sono trattati in Greimas e Courtés 1979.

⁸ Già Georg Simmel (1903) aveva indicato come "non-luoghi" gli spazi sociali che mutano nelle forme e nelle funzioni modellandosi sul carattere "artificiale" e "intellettualizzato" delle metropoli. Senza citare Simmel, Marc Augé (1992) definisce "nonluoghi" tutti gli spazi anonimi (strade, aeroporti, centri commerciali, mezzi di trasporto, ecc.) frequentati quotidianamente da individui soli che vivono lo spazio allestito come "passeggeri", "clienti" e, in qualche modo, sono liberati dall'identità e dai comportamenti abituali.

⁹ Ispirandoci al *Lettore Modello* (Eco 1979 e 1994) definiamo l'*Utente Modello*, parafrasando Eco, come una strategia enunciativa: "è l'utente-tipo che l'oggetto non solo prevede come collaboratore ma che anche cerca di creare". Al contrario, l'*Utente Empirico* è chi usa effettivamente l'oggetto ma può farlo anche con scopi che, apparentemente o meno, non hanno niente a che fare con l'oggetto stesso (usare una sedia come tavolino, una scarpa come martello, ecc.). Chiaramente ci sono dei casi in cui *utente empirico* e *utente modello* coincidono.

¹⁰ Sulla prossemica e sulle distanze che si mantengono nel corso di un'interazione cfr. Hall 1959, 1966.

¹¹ Gli scompartimenti della metropolitana hanno un funzionamento ancora diverso: per una descrizione delle modalità interattive dei passeggeri del métro cfr. Augé 1986.

¹² Hall indica come prossemi le configurazioni prossemiche ripetute (Hall 1972).

¹³ Ferreira (1996) usa questo termine quando si riferisce alle strategie di difesa dello spazio personale dei passeggeri della metropolitana.

¹⁴ A tale proposito Manar Hammad (1989) sostiene: "lo spazio vuoto è portatore della modalità del poter-fare. La materia solida non è percepita, al primo sguardo, che a titolo dello spazio del *non poter fare*" (traduzione nostra).

¹⁵ Cfr. Fontanille, in Hammad 1989.

¹⁶ Tali denominazioni ci consentirebbero l'uso dello schema tensivo proposto da Fontanille e Zilberberg, modello che rende conto delle opposizioni gradualità. Per mancanza di spazio non inserisco lo schema ma ne suggerisco le

coordinate possibili: nell'asse della qualità (intensione) possiamo indicare l'opposizione privato/pubblico, in quella della quantità (estensione) l'opposizione individuale/collettivo. Una volta individuati i punti si possono facilmente collocare i vari treni a seconda del tipo di interazione che prevedono tra i passeggeri. Sulla semiotica tensiva cfr. Fontanille 1998; Fontanille, Zilberberg 1998.

¹⁷ Per la spiegazione delle denominazioni qualitative di privato/pubblico associate alle denominazioni quantitative di individuale/collettivo si veda Zinna 1982.