

Luoghi e non luoghi in Stazione Termini di Fabio Stassi

الأمكنة واللاممكنة في القصة القصيرة "محطة قطارات تيرميني"
للروائي الإيطالي فابيو ستاسي

Dr. Sara Aly Shoieb

Lecturer, Italian language Department
Faculty of Al-Alsun, Ain Shams University

د. سارة علي شعيب
مدرس بقسم اللغة الإيطالية
كلية الألسن – جامعة عين شمس

Places and non-places in *Stazione Termini* by Fabio Stassi

Abstract:

Space is a central topic in cultural and narrative theory today, as it helps the novelist to create a context in which actions take place, while it can have a symbolic function if it is used to express an important concept for the story, or for one of the characters.

The aim of this study is to move from the basics of narratology and theories of fictional narratives to explore the relationship between sociology and literature. First, we will discuss the fictional representation of the train station and its role in some 19th and 20th novels and short stories; then we will examine how some ideas were taken from the sociological analysis of liquid modernity by sociologist Zygmunt Bauman, as well as the theory of "non-places" by anthropologist Marc Augé, can be applied to analyze the literary function of railway station in *Stazione Termini*, a short story by contemporary Italian author Fabio Stassi.

Keywords: Contemporary Italian Literature, Narrative space, Railway station, Non-places, Liquid modernity.

الأمكنة واللامكنة في القصة القصيرة "محطة قطارات تيرميني" للروائي الإيطالي فابيو ستاسي

المخلص:

يكتسب المكان في السرد الأدبي أهمية كبيرة، فهو يعد أحد أهم العناصر الفنية للرواية، فهو خلفية تتحرك أمامها الشخصيات، أو تقع فيها الأحداث، بل إنه يتحول في بعض الأعمال الأدبية إلى عنصر فاعل في تطورها، وبنائها، وفي طبيعة الشخصيات التي تتفاعل معه، وفي علاقات بعضها ببعضها الآخر.

أثار القطار إعجاب وفضول كبار الأدباء والشعراء في أوروبا وإيطاليا، منذ ظهوره في بدايات القرن التاسع عشر، ومن هنا ظهرت العديد من الروايات التي جعلت من محطة القطار، أو من القطار نفسه فضاءً لها، وهو ما نراه جلياً في نماذج كثيرة من الأدب السردية في القرن التاسع عشر، والعشرين، وحتى وقتنا الحالي.

نعترم في هذه الدراسة محاولة تحليل الوظيفة الأدبية للفضاء الروائي لمحطة القطار في قصة قصيرة بعنوان "محطة قطارات تيرميني" للكاتب الإيطالي المعاصر فابيو ستاسي، في محاولة منا لقراءتها وربطها ببعض نظريات علم الاجتماع الحديث، ومنها نظرية الحدائثة السائلة لزيجمونت باومان، ومفهوم "اللامكنة" الذي صاغه الانثروبولوجي الفرنسي مارك أوجيه.

الكلمات المفتاحية: الأدب الإيطالي المعاصر، الفضاء الروائي، محطة القطار، اللامكنة، الحدائثة السائلة.

Luoghi e non luoghi in Stazione Termini di Fabio Stassi

Fra gli elementi più importanti di un testo letterario, sia esso romanzo o racconto, figurano i tempi e i luoghi in cui si svolge la narrazione, in quanto si riflettono nei generi letterari in qualità di cronotopi in grado di guidare l'unità artistica che l'opera letteraria intrattiene con la realtà e con il mondo dei lettori.

Partendo da questa nozione, è possibile asserire che, spesso, le descrizioni letterarie, così come quelle filmiche e documentarie, ci permettono di scoprire e di capire le parti di città oppure i luoghi profondamente trasformati da determinati processi di rinnovamento urbano. Per fare un esempio, basta pensare a quelli avvenuti alla Stazione Roma Termini dai tempi della sua costruzione fino ad oggi, con i vari ampi programmi di rigenerazione che hanno previsto l'introduzione del concetto di Grande Stazione, cioè la stazione che è un mondo a sé stante con una molteplicità di servizi commerciali e diversi spazi per passeggiare e fare acquisti.

L'obiettivo del presente studio consiste nel mettere in luce se e come alcuni spunti tratti dall'analisi sociologica della modernità liquida di Zygmunt Bauman (2011) oltre alla teoria dei non luoghi di Marc Augé (2009) possano trovare accoglienza come apparato critico per analizzare i modi narrativi che assume il locus stazione nel racconto *Stazione Termini* (2017) di Fabio Stassi. Un autore italiano contemporaneo vincitore di vari premi letterari, fra cui il Premio Vittorini, Premio Sciascia Racalmare ed il Premio Letterario Chianti.

Stazione e ferrovie nella letteratura fra '800 e '900

La stazione ferroviaria è da tempo uno spazio molto frequentato nei prodotti letterari. Le ragioni di questo fenomeno sono state nel tempo le più diverse: nella seconda metà dell'Ottocento, in epoca positivista, con l'esaltazione della forza innovatrice della tecnologia, del progresso e della modernità, la stazione non è solo il luogo del "treno", ossia il mostro di ferro che affascina e, in qualche caso, spaventa. La stazione è anche un moltiplicatore di incontri, di relazioni tra individui diversi, di nuove esperienze sociali che comportano cambiamenti e trasformazioni nelle

quali gli individui si trovano coinvolti spesso con conseguenze dolorose e negative.

L'inventiva degli autori declina, perciò, la "modernità" della stazione in forme diverse: in alcuni casi essa si rivela come l'ambiente più adeguato a testimoniare il progresso come sviluppo positivo della storia dell'umanità, in altri essa diventa il "posto", non solo fisico, in cui le contraddizioni del progresso stesso si manifestano in tutta la loro forza.

Si ricordi che il treno è entrato a far parte della vita degli uomini sul finire del XIX secolo, ed immediatamente ha un forte impatto sull'immaginario della collettività. Perciò sia i pittori sia gli scrittori francesi¹ si soffermano a rappresentare questo simbolo del dinamismo, modernità e della rivoluzione in atto. Nel 1890, esce *La Bestia Umana* (2012) di Emile Zola, un'opera ambientata tra stazioni, caselli e binari della linea Parigi- Le Havre. Un chiaro esempio descritto della stazione ferroviaria lo troviamo nell'incipit di questo romanzo naturalista.

Qui si descrive la stazione attraverso gli occhi del protagonista sottocapo stazione Roubaud il quale dopo essere entrato nella stanza di mamma Victorie aprì la finestra, affacciante sulla stazione e che permetteva di dominarla, si appoggiò al davanzale guardando:

“Quel largo trincerone che tagliava in due il quartiere dell'Europe [...] A sinistra, le pensiline dei piazzali coperti aprivano le loro gigantesche arcate dai vetri affumicati, quella delle grandi linee, immensa, a perdita d'occhio [...] mentre il ponte dell'Europe, a destra, tagliava con la sua raggiera di ferro il trincerone che appariva e proseguiva di là, fino al tunnel delle Batignolles. E proprio sotto la finestra i tre doppi binari all'uscita del ponte si ramificavano, aprendosi in un ventaglio le cui aste di metallo, innumerevoli, andavano a perdersi sotto le pensiline. Davanti alle arcate, le tre cabine degli scambi mostravano i loro giardinetti spogli. Nel nero groviglio dei vagoni e delle locomotive che ingombravano i binari, un grande segnale rosso macchiava il pallore del giorno.” (Zola 2012¹¹, trad. di F. Francavilla, p. 16)

Da Zola a Tolstoj, da Pirandello a Calvino non mancano esempi di grandi romanzi nei quali la stazione viene scelta come uno dei luoghi in cui i personaggi si trovano a vivere parte della loro avventura. È interessante, però, notare come essa venga eletta come il “dove narrativo” anche di parecchi racconti brevi, quasi per conciliare la brevità del narrato con la frenesia che caratterizza quei luoghi in cui si parte e si arriva.

Treni, ferrovie, stazioni, sale d'attesa hanno un posto centrale nel mondo pirandelliano. Per esempio, *Le novelle per un anno* (Pirandello 2007) costituiscono un vasto corpus ricco di valenze simboliche e di spunti tematici che possono essere rintracciati, tra questi si affiorano il tema del viaggio, dello spostamento e della fuga. La stazione delle novelle pirandelliane si configura come luogo letterario, dove le fragili e le dolenti vite dei protagonisti s'incontrano e si scontrano.

Nella novella *Vexilla regis* (Pirandello 2007, vol. III, pp. 323-362) il treno appare solo come mezzo di trasporto e la stazione ferroviaria come luogo di partenze e arrivi dei personaggi, laddove il viaggio in treno diviene il luogo ideale per il protagonista Mario Furri per ripensare alla sua vita. Ne *Il treno ha fischiato* (Pirandello 2007, vol. I, pp. 662-670), invece, il fischio di un treno rappresenta per il protagonista l'occasione per dare una svolta alla sua esistenza oltre ad una possibilità di fuga dalla sua triste realtà familiare e lavorativa:

“Il fischio di quel treno gli aveva squarciato e portato via d'un tratto la miseria di tutte quelle sue orribili angustie, e quasi da un sepolcro scoperchiato s'era ritrovato a spaziare anelante nel vuoto arioso del mondo che gli si spalancava enorme tutt'intorno.” (Pirandello 2007, vol. I, p.668)

Testo di notevole rilevanza è *L'uomo dal fiore in bocca* (Pirandello 2000, pp. 173-182), nel quale si assiste ad un dialogo, che, in un certo momento, si tramuta in un vero e proprio monologo, fra un uomo colpito da un epiteloma e perciò prossimo alla morte e lo sconosciuto avventore del caffè notturno di una stazione di provincia capitato lì dopo aver perso il treno che avrebbe dovuto riportarlo dalla famiglia.

Qui, la conversazione dei due personaggi prende la forma di una profonda riflessione sul senso dell'esistenza e sull'ineluttabilità della

morte, mentre la stazione ferroviaria è significativa, in quanto luogo tipico della narrativa pirandelliana di straniamento, utilizzato dall'autore “a metafora di una condizione esistenziale di precarietà e transizione e come scenario di incontri casuali quanto occasionalmente rivelatori” (Simona Costa in Pirandello 2004, p.10):

“Perché, caro signore, non sappiamo da che cosa sia fatto, ma c'è, c'è, ce lo sentiamo tutti qua, come un'angoscia nella gola, il gusto della vita, che non si soddisfa mai, che non si può mai soddisfare, perché la vita, nell'atto stesso che la viviamo, è così sempre ingorda di sé stessa, che non si lascia assaporare. Il sapore è nel passato, che ci rimane vivo dentro. Il gusto della vita ci viene di là, dai ricordi che ci tengono legati. Ma legati a che cosa? A questa sciocchezza qua... a queste noje... a tante stupide illusioni... insulse occupazioni...” (Pirandello 2000, p. 178)

D'altronde, la stazione è, ad esempio, un contenitore di umanità che Calvino sceglie per diversi suoi racconti connotando la stazione stessa a volte in maniera positiva, in altri casi in modo negativo, fatta salva, però, la distanza che interpone sempre tra sé e la realtà raccontata. In una delle novelle della raccolta *Gli amori difficili* (Calvino 2015) intitolata *L'avventura di un viaggiatore*, ad esempio, la stazione è la meta agognata dal protagonista che per tutta la settimana desidera ricongiungersi con la sua fidanzata:

“Era come se tutto l'affaccendarsi intorno alla stazione – ormai ai suoi ultimi sussulti, data l'ora – entrasse in un moto naturale ed egli ne fosse parte. Ogni cosa pareva esserle lì per assecondarlo, per dare slancio ai suoi passi come il pavimento di gomma della stazione, e anche gli ostacoli, l'attesa coi minuti contati all'ultimo sportello dei biglietti ancora aperto, la difficoltà di cambiare una banconota di grosso taglio, la mancanza di spiccioli per il chiosco dei giornali, parevano esserci per il piacere di buttarci dentro e superarli.” (Calvino 2015, p.92)

Senza addentrarsi troppo nell'analisi, basti scorrere il gioco delle metafore per chiarire che le connotazioni dello spazio “stazione” siano

tutte positive. In primo luogo, si attribuisce ad essa una sorta di vita propria della quale vengono notati gli ultimi sussulti, quasi fosse un essere vivente. Al protagonista, poi la frenesia che accompagna il luogo risulta un “moto naturale” del quale sente di fare parte con un certo piacere. Gli stessi ostacoli che sono immaginati come i più abituali per chi frequenta le stazioni sembrano al protagonista fatti appositamente per il godimento di “buttarcisi dentro e superarli”.

In un altro racconto di Calvino, invece, *Si dorme come cani*, incluso nella raccolta *Ultimo viene il corvo* (Calvino 1969), edita da Einaudi, il contenitore “stazione” si riempie di diseredati, di emarginati, di un’umanità dolorosa, arrabbiata e tanto deprivata nella sua condizione esistenziale che, nel racconto stesso, chi ne fa parte non ha nemmeno un nome. In questo caso gli elementi descrittivi ridotti all’essenziale per esaltare il gioco delle relazioni, che si allacciano tra i vari personaggi, rinviano tutti a sensazioni di sgradevolezza: la luce delle grandi lampade della biglietteria è “gialla ed acida” le lastre del pavimento sono “gelide e dure”, i messaggi degli altoparlanti sono un “grido disumano” e, riferendosi allo stato d’animo di un personaggio, si dice esplicitamente che “aveva paura di perdersi in quella stazione”:

“Il bassitalia non riusciva a dormire, pur con tutto il sonno che gli pesava addosso. Il giallo acido di quella luce lo perseguitava fin sotto le palpebre, fin sotto la mano che gli tappava gli occhi; e il grido disumano degli altoparlanti: ... accelerato... binario... partenza... lo teneva in continua inquietudine [...] non sapeva dove andare e aveva paura di perdersi in quella stazione.” (Calvino 1969, p. 110)

Se ne *L’avventura di un viaggiatore* tutti gli elementi di contorno sembrano voler assecondare il protagonista e dargli slancio, qui pare che avvenga l’opposto:

“Qui ci si rompe le ossa, qui ci si gela la schiena, - dicevano – qui bisognerebbe spaccare quella lampada, tagliare i fili a quell’altoparlante.” (Calvino 1969, p. 112)

Il raffronto tra i due testi pare molto significativo del valore bipolare della stazione. È vero che i due racconti sono ambientati in epoche storiche differenti. Se il primo si colloca nel periodo in cui l’Italia

cominciava a chiudere la fase del dopoguerra e si misurava con la scommessa, che l'avrebbe portata poi a quelli che sono stati gli anni del cosiddetto miracolo economico, il secondo racconto, invece, è del periodo immediatamente successivo alla fine della guerra, quando la miseria e la fame sembravano inaridire tutte le speranze.

Si consideri, però, come, sia nell'uno che nell'altro racconto, gli elementi che descrivono l'ambiente stazione siano gli stessi: le luci, il suono degli altoparlanti, il terreno che i personaggi calpestano, l'affaccendarsi delle persone che popolano quello spazio.

Viene quasi da pensare che la stazione possa diventare un luogo metastorico che presenta sempre le stesse tracce di sé nell'universo narrativo dello scrittore.

In realtà, non si tratta di una semplice suggestione e, se si riprendono alcuni spunti di Greimas relativi all'Isotopia², ci si accorge che le osservazioni sulla ricorrenza descrittiva del luogo letterario "stazione ferroviaria" non sono prive di fondamenta teoriche.

Nel riferirsi all'insieme dei brevi brani dei testi letterari proposti, emerge con chiarezza che le isotopie sono quei riferimenti visivi ed auditivi, quelle immagini di umanità varia ed accomunata, però, dalla condivisione di uno spazio circostanziato, quelle immagini e quelle scelte lessicali semanticamente legate al tema della provvisorietà e della precarietà di una stazione. In tal caso, si pongono, proprio, come livelli omogenei di significato, come elementi ricorrenti nei testi per trasmettere in maniera più efficace il messaggio della stazione come uno spazio, le cui connotazioni più significative sono quelle che, al di là di ogni particolare accidentalità e collocazione storico-realistica, lo rendono una sorta di "luogo dell'anima", dove il tempo sembra sospeso tra l'attesa di qualcosa, il ricordo di un viaggio appena concluso, e un presente che si consuma senza alcuna certezza esistenziale.

Questa riflessione trova una certa conferma anche nel fatto che le ricorrenze descrittive di questo luogo sembrano e permangono le stesse non solo se si riferiscono a coordinate temporali diverse, ma anche a diverse collocazioni geografiche.

In *Anna Karenina* (1974) Tolstoj opta di collocare due delle scene più importanti del romanzo in una stazione: quella del primo vero incontro tra Anna e Vrònskij e il secondo riguarda il suicidio della protagonista:

Certo, il freddo e la neve rinviano al gelo della Russia, ma al di là di questa notazione climatica, le luci, i rumori e la confusione dell'umanità che circola nella stazione di San Pietroburgo sono gli stessi della stazione in cui sono ambientati i racconti di Calvino.

Se ne L'avventura di un viaggiatore il pavimento è di gomma e sembra "assecondare" il passo dei protagonisti, qui le assi della banchina "scricchiolano", ma il riferimento al particolare del piano su cui si cammina è lo stesso. In entrambi i casi tale riferimento serve per marcare il contrasto tra la base ed il frenetico movimento di chi la percorre.

Del resto, il movimento è un tratto specifico che connota l'ambiente "stazione". Si consideri, ad esempio, la frequenza e la ricorrenza dei verbi di movimento nella seconda scena cui prima si faceva riferimento, quella in cui si descrive l'ambiente in cui sta per consumarsi il suicidio di Anna:

"Quando il treno si avvicinò alla stazione, Anna uscì nella folla degli altri passeggeri e, allontanandosi da loro come da lebbrosi, si fermò sulla banchina, cercando di ricordarsi perché era arrivata lì e cosa aveva intenzione di fare. Tutto quello che prima le sembrava possibile, adesso era così difficile da considerare, specialmente nella folla rumoreggiante di tutte quelle persone deformi, che non la lasciavano in pace. [...] «Dio mio, dove devo andare?» ella pensava, andando via sempre più lontano per la banchina. Alla fine, si fermò. Le signore e i bambini che erano venuti a incontrare un signore con gli occhiali e ridevano e parlavano forte, tacquero, esaminandola, quand'ella giunse alla loro altezza. Ella affrettò il passo e si allontanò da loro verso l'orlo della banchina." (Tolstoj 1974, trad. di L. Ginzburg, pp. 1390-1391)

Ci si accorge facilmente che si vuole proprio evocare attraverso la frenesia spesso anche scomposta degli attori della scena, la sensazione

che in quell'ambiente tutto è mutevole e transitorio, che la stazione è appunto un luogo in cui "si passa" e lo stesso suicidio della protagonista rientra in questo quadro perché si pone appunto come un passaggio più o meno consapevole dalla vita alla morte : Anna parte per lasciare la sua sofferenza esistenziale verso una meta, questa sì definitiva: in stazione c'è quella vita e quel movimento che contrastano con la definitività della morte.

Stazione Termini: elementi di narratologia

Ogni racconto, segue uno schema che si può definire come un sistema di stasi e transizioni, cioè situazioni di partenza e di equilibrio che modificate da determinate vicende danno vita a nuove situazioni destinate, a loro volta, a successive modificazioni finché il racconto non si chiuda nel suo finale.

Secondo la prospettiva semio-narratologica dello scrittore francese André Gardies (Veda. Gardies 1993) il testo narrativo si sviluppa seguendo questo paradigma: equilibrio → squilibrio → riequilibrio.

In altre parole, il testo parte da una situazione di partenza (lo stato delle cose all'inizio del racconto), in seguito si passa per la modificazione dello stadio iniziale (qualcosa o qualcuno che sta facendo sì che l'assetto iniziale del racconto si sviluppi per modificazioni, accadono cose che provocano o spingono all'azione). Infine, attraverso il continuum di modificazioni dell'azione porterà ad uno stadio ultimo della narrazione che ne segnerà il termine e la compiutezza ovvero la "situazione ultima". (Ivi, pp. 29-31).

Leggendo il racconto di Stassi, nella situazione iniziale, vengono gradualmente introdotti i diversi personaggi del racconto, i cui nomi sono volutamente omessi per precisa scelta dell'autore, (scritti tutti con la prima lettera Maiuscola). Ciascuno di loro svolge un preciso ruolo narrativo, poiché con le loro mosse collaborano al dipanarsi dell'azione principale, così come per dare vivacità all'intero mondo della stazione ferroviaria. Tra l'altro, l'autore traccia a grandi linee le loro particolarità fisiche e caratteriali, passato e vita presente, senza entrare troppo nei dettagli.

I personaggi, quindi, non hanno quasi mai nomi propri, a cominciare dal primo che appare nel racconto cioè “La Donna” che deve partire per Bologna per assistere al parto della figlia incinta; per poi passare agli altri: “Il Pendolare” timoroso di perdere la coincidenza con il treno diretto alla Stazione Orte; “Il Tenente” dell’aeronautica che dovrebbe andare a Torino per lavoro; “La Ragazza” con gli stivali neri che deve tornare dal marito a Firenze ed i “Tre Ragazzi” in partenza per Civitavecchia di ritorno dalla loro partita di baseball a Roma.

La storia, inoltre, è ambientata in un tempo non specificato ed indeterminato. Si tratta di eventi accaduti in una giornata, non espressa, a Stazione Termini, ma si può supporre che siamo negli anni tra 2012 e 2017, per via della presenza dei treni Alta velocità (Le Frecce) che hanno sostituito le categorie Eurostar Italia AV ed Eurostar City Italia a partire da giugno 2012. (https://it.wikipedia.org/wiki/Le_Frecce)

Il racconto segue una linearità palpabile e percepibile, dove è distintivo l’intreccio lineare, vale a dire fabula ed intreccio coincidenti. In tal caso, Stassi sceglie di narrare le faccende narrative seguendo il normale ordine cronologico con cui essi accadono. Gli eventi mantengono quindi il loro naturale rapporto di causa-effetto dettato dalla temporalità.

Peraltro, a livello del discorso, le vicende vengono narrate a focalizzazione zero mediante il punto di vista di un narratore onnisciente in terza persona singolare, il quale accede senza nessuna limitazione all’interiorità dei personaggi. Ciò è evidente nell’esempio seguente, in cui viene accentuato lo stato d’animo e le riflessioni amareggiate del Pendolare:

“Di sicuro, immaginò il Pendolare, i suoi ragazzi, a casa, avevano già finito la cena, e il pensiero di tutto il tempo che i treni gli avevano sottratto lo innervosì di nuovo. Quando era di malumore, gli sembrava che i figli fossero cresciuti senza di lui: usciva prima che si svegliassero, e quando tornava era spesso così stanco da non accorgersi quanto fossero cambiati. In quella monotona ripetitività se n’era andata gran parte della sua vita e ormai era troppo tardi per recuperare.” (Stassi 2017, p. 27)

Si manifesta, altresì, in modo così tangibile quando il narratore mette in rilievo i sentimenti e i ricordi della Donna, che deve partire per Bologna, riguardo i ricoveri della Seconda guerra mondiale. La situazione presente dei binari affollati di passeggeri, richiama alla mente della signora l'immagine della povera gente che si scappava di notte al suono delle sirene rifugiandosi nei sotterranei dei loro paesi in attesa che tutto passasse:

“Alla Donna riportò alla memoria i ricoveri dell'ultima guerra. Lei era troppo piccola, una bambina di uno o due anni, ma sua madre le raccontava sempre che una notte le sirene che annunciavano l'arrivo delle fortezze volanti li avevano svegliati nel cuore della notte ed erano dovuti correre così come stavano, con i cappotti sopra le vestaglie, e i piccoli in braccio, e ammassarsi sulle scale di una galleria sotterranea, con le lampade che ballavano, e il fiato acido del sonno interrotto in bocca. Non poteva ricordarsene consapevolmente, ma l'aveva sempre immaginato così come ora lo vedeva: un corridoio immerso in una luce gialla, ospedaliera, e decine di corpi strappati dalle proprie case e radunati senza ordine contro un muro, a terra e in piedi, spalla contro spalla. Forse era vero che da vecchi si rivive la propria infanzia. o forse i dadi che tira il destino sono sempre gli stessi, si disse.” (Stassi 2017, pp. 31-32)

Lo spazio narrativo che fa da sfondo alle vicende narrate è reale ed ha luogo a Roma, dove tutto si svolge, esclusivamente, dentro la Stazione Termini; di conseguenza si tratta di uno spazio chiuso e delimitato che si presenta come un luogo di transito e di passaggio.

Dopo la situazione di “equilibrio” iniziale del racconto in cui è descritta una giornata normale, come tante, alla stazione ferroviaria con il viavai dei passeggeri e pendolari con i passi frettolosi in attesa di prendere i treni, si introduce quella della perturbazione dello stadio iniziale.

In effetti, è giornata di caos alla Grande stazione a causa di rallentamenti e modifiche alla programmazione dei treni in partenza e in arrivo dalla stazione, e sono numerosi i treni che subiscono ritardi importanti come viene sottolineato nei passi seguenti:

“Sotto il cartellone orario di fronte al binario 1 della Stazione Termini si era già formato un discreto capannello di persone [...] Il primo ritardo che apparve dal lato dei treni in partenza fu di soli quindici minuti per l’Ancona e di dieci per il Firenze.” (Stassi 2017, p. 5)

“Rialzarono insieme gli occhi verso il tabellone digitale e lo videro svuotare di colpo di ogni segno e diventare nero. Quando tornò a riempirsi di scritte, più che la previsione dei ritardi, a impensierirli fu la scomparsa dei relativi binari alla fine del rigo dell’Ancona e del Firenze, e ora anche di quello di Napoli Centrale. Significavano di sicuro un ulteriore rallentamento.” (Stassi 2017, p. 6)

Inaspettatamente tutto si ferma: i tabelloni degli arrivi e delle partenze si spengono uno dopo l’altro. Non c’è apparentemente un motivo: uno sciopero, un guasto, un incidente lungo la linea, lungo tutte le linee, un attentato. Si osserva qui il nesso tra Roma e la Stazione in quanto sono entrambi spazi piuttosto movimentati dove tantissime persone gironzolano costantemente:

“Doveva essere successo qualcosa di molto grave: un incendio in una galleria, uno scontro, un deragliamento, ma neppure la più catastrofica delle ipotesi riusciva a interpretare l’arresto contemporaneo di 29 binari. Ci voleva una ragione più grande [...] Da queste brevi intrusioni della Città di fuori in quest’altra Città di dentro che si andava popolando giunse la voce di uno spettacolare attentato terroristico. La diceria fu arricchita da un discreto numero di versioni: l’attacco di un aereo sulla direttissima, l’esplosione di un ordigno a Orte, il dirottamento di un Freccia Rossa a Milano. Qualcuno giuro di avere sentito che erano state colpite altre stazioni della capitale, la metropolitana, la Rai e il Quirinale.” (Stassi 2017, pp. 10-11)

Non c’è nessun preavviso. Nessuna notizia arriva dal mondo esterno, e a poco a poco le batterie dei cellulari e di tutti gli altri dispositivi si scaricano, i negozi chiudono, i rumori tacciono. Tutti i passeggeri, i pendolari e quelli occasionali, stanno con gli occhi all’insù controllando attentamente il tabellone nella speranza che tutto ricominci,

come prima. Il sovraffollamento in stazione e la marea di persone con valige, agitate e preoccupate che vanno e vengono ovunque, è descritto dall'autore così:

“Il numero delle persone coinvolte, intanto, aumentava incessantemente. Col passare dei minuti nuovi viaggiatori si sommarono a quelli già in attesa mentre sui tabelloni elettronici, con un'ostinazione arrogante, persistevano i treni di quasi un'ora prima, spingendo in coda tutti i seguenti [...] I marciapiedi sembravano essere diventati dei banchi di sabbia e un'indolenza irrealistica avvolgeva i binari, inoperosi. Tutto il formicolio frenetico che animava la Stazione a quell'ora del pomeriggio si era contratto sotto gli avvisi elettronici e davanti ai chioschi dei bar, come uno smisurato e deforme muscolo cardiaco.” (Stassi 2017, p. 12)

Per ore ed ore, il mondo dentro è dominato dall'inerzia. È tutto fermo ed immobile come in un incantesimo, mentre il mondo fuori dalla stazione continua, apparentemente, come sempre a scorrere, imperturbabile.

Non resta allora che rassegnarsi all'evidenza, e rivolgere lo sguardo agli altri, guardarli, ed è proprio da qui che ciascun personaggio si accorge del vicino e ritrova una sorprendente capacità di adattamento.

“Nella Stazione calò come una stanca rinuncia. L'ora della cena sgombrò tutta la zona di passaggio. I negozi chiusero le saracinesche e i commessi lanciarono appena un pallido sguardo verso quella moltitudine che non conosceva più il suo destino, poi si eclissarono dalle uscite laterali. La luce elettrica sostituì l'ultima macchia del crepuscolo e la notte si insinuò da tutti gli spazi aperti. Sopraffatti dalla malinconia serale [...] davanti ai binari vuoti indugiavano ancora centinaia di persone [...] (che) preferiva non muoversi da lì, a costo di dormire, in quella Stazione.” (Stassi 2017, p. 24)

Alla fine del racconto, si giunge ad un ultimo stadio della narrazione in cui si restaura il riequilibrio finale (Cfr. Todorov 1993, pp. 27-38) inteso come ritorno al principio. La mattina appresso, infatti, la circolazione è ripristinata lentamente dopo il guasto tecnico che ha

paralizzato il traffico ferroviario della stazione centrale in entrata e in uscita, ed ognuno dei viaggiatori intrappolati riprende il proprio treno:

“Lo schermo con gli orari in alto ebbe un insperato trasalimento e riprese a trasmettere. I viaggiatori si svegliarono all'istante mentre le lettere e i numeri tornavano ad accamparsi in file ordinate davanti ai loro occhi e a informare la clientela che il traffico ferroviario stava per riprendere.” (Stassi 2017, p. 37)

Stazione: luogo e non luogo

Esiste un legame forte tra le scienze sociali e i racconti. È un legame che ha una sua storia, fatta di conflitti, ma anche di convergenze. Ed è un legame che si fonda su analogie, come pure su processi di differenziazione.

Pertanto, ci si trova di fronte a diversi termini conati per definire l'epoca contemporanea, di cui alcuni hanno avuto molto successo; ad esempio, la postmodernità di Jean Francois Lyotard, la modernità liquida di Bauman e in più la surmodernità di Augé³. Concetti che tendono ad indicare una fase successiva alla modernità⁴, partendo dal presupposto che ci troviamo in presenza di un mutamento epocale difficile da definire in maniera autonoma rispetto al periodo antecedente.

Con il termine “Postmodernità”, introdotto nel 1979 dal filosofo francese Lyotard nel suo saggio *La condizione postmoderna. Rapporto sul sapere* (Lyotard 1981) si indica il tramonto di un'epoca, cioè la modernità, che aveva preteso di interpretare la complessità del mondo in una prospettiva unitaria. Lyotard ha schiuso una nuova categoria interpretativa della società "postmoderna", nella quale si designano le caratteristiche paradossali di una società globalizzata e vincolata dalla potenza tecnologica e l'espansione economica che, a loro volta, hanno dato vita a soggettività fragili, vulnerabili ed esasperate. (Cfr. Scandurra 2001, pp. 92-95.)

Tra le definizioni ricorrenti per segnalare il presente postmoderno la più nota, e probabilmente adeguata, è quella di “Modernità liquida”. Tale concezione sociologica viene, in effetti, coniata dal sociologo di origini polacche Zygmunt Bauman, per descrivere i cambiamenti che hanno attraversato la società occidentale all'inizio del XXI secolo, e che

Bauman, appunto, definisce “liquida”, per indicare che in essa tutto è momentaneo, fluido, cangiante, ambiguo, precario. Una società dove i confini e i riferimenti sociali si perdono, mentre l’esperienza individuale e le relazioni sociali sono segnate da caratteristiche e strutture che si vanno decomponendo e ricomponendo rapidamente, in modo vacillante e incerto, fluido e volatile, in una parola, liquidi. (Cfr. Bauman 2011, pp.20-25)

In questa prospettiva, come prodotto della società liquefatta, sorge anche il concetto di “non luogo”, un neologismo introdotto dall’antropologo francese Marc Augé nel saggio *Non-luoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità* (2009), in riferimento agli spazi architettonici ed urbani di utilizzo transitorio, pubblico e impersonale (Augé 2009, p. 72) destinati ad essere utilizzati in assenza di ogni forma di “appropriazione” psicologica e in cui il movimento e orientamento dei fruitori è prevalentemente affidato alla segnaletica:

“Se un luogo può definirsi come identitario, relazionale, storico, uno spazio che non può definirsi identitario, relazionale e storico definirà un non-luogo.” (Augé 2009, p. 57)

Si tratta, dunque, di spazi tipici delle società globalizzate e liquide, non relazionali e privi di identità, in cui le persone, con i loro vissuti, si incrociano senza entrare in contatto, il più delle volte sospinti dal desiderio di muoversi, accelerare le operazioni della quotidianità o di consumare. Per Augé i non luoghi sono, quindi, gli aeroporti, i centri commerciali, le autostrade, i grandi supermercati, le stazioni ferroviarie, le grandi catene alberghiere ed i grandi magazzini. A tal proposito egli dice:

“Tuttavia, i non-luoghi rappresentano l’epoca, ne danno una misura quantificabile ricavata addizionando - con qualche conversione superficie, volume e distanza - le vie aeree, ferroviarie, autostradali e gli abitacoli mobili detti «mezzi di trasporto» (aerei, treni, auto), gli aeroporti, le stazioni ferroviarie, le grandi catene alberghiere, le strutture per il tempo libero, i grandi spazi commerciali e, infine, la complessa matassa di reti cablate o senza fili che mobilitano lo spazio extraterrestre ai fini di una comunicazione così peculiare che spesso mette

l'individuo in contatto solo con un'altra immagine di se stesso.”
(Augé 2009, pp. 57-58.)

In sostanza, i non-luoghi sono strutturati in modo da rendere insignificante l'interazione: si incontrano gli estranei, ci si condivide lo stesso spazio fisico, però non ci si stringono rapporti interpersonali. Il che, come sostiene Bauman, si percepisce come una peculiarità della società liquida:

“Il tentativo di tenere a distanza l'«altro», il diverso, l'estraneo, lo straniero; la decisione di escludere il bisogno di comunicazione, del negoziato, del reciproco coinvolgimento, non è la sola risposta concepibile ma quella più prevedibile all'incertezza esistenziale radicata nella nuova fragilità o fluidità dei legami sociali.” (Bauman 2011, p. 96)

Dopo questo breve preambolo sociologico, che abbiamo stimato necessario per poter comprendere meglio la funzione letteraria della stazione nel racconto di Stassi giacché ormai gli strumenti della sociologia della comunicazione e quelli dell'analisi semiologico-letteraria procedono insieme per meglio penetrare il senso dei testi narrativi.

Nella Stazione Roma Termini, Fabio Stassi ambienta il suo racconto; si tratta, dunque, di un luogo di transito per un brulichio di persone ogni giorno, ognuna di loro esiste in quanto utente o fruitore di servizi, spesso chiusa in sé stessa.

Le considerazioni precedenti sul pensiero sociologico baumaniano e su quello di Augé, ci può indurre ad assumere la tesi che la stazione, come spazio epicentro nel racconto, potrebbe corrispondere alla definizione di “non-luogo” offerta dall'antropologo francese, dove, a detta dell'autore, migliaia di persone “si incrociano, ignorandosi, migliaia di itinerari individuali” (Augé 2009, p. 26), quindi non consentirebbe l'instaurarsi di relazioni sociali.

In effetti, l'autore segnala quest'aspetto non relazionale della stazione, capace di creare solitudine oltre ad una probabile mancanza di comunicazione nel seguente passo:

“Nel mezzo delle due edicole a specchio che occupavano l'ombelico della Stazione, un confine invisibile separava l'ampia

galleria di ingresso, galleria di gommata, brulicante di negozi, e fast food, e giganteschi cartelloni pubblicitari dal terminale dei binari dove tutta la vita che passava di lì si raggrumava in una partenza o in un arrivo. [...] Il Pendolare osservò la fuga dei binari di fronte a loro e pensò che non esistesse un'immagine della solitudine più esatta di quell'orizzonte di cavi elettrici e terrapieni. Da un lato c'era il tempo che si vive, con tutte le sue effimere miserie e i rari colpi di fortuna, e dall'altro il tempo che si subisce come un furto.” (Stassi 2017, p.9)

Oppure ancora qui dove l'autore sottolinea la stazione come spazio dalle caratteristiche omogenee che possibilmente un non-luogo debba possedere:

“Era incredibile come [...] Quel lato della Stazione continuava a essere un canale di transito, una specie di grande corso pedonale che intercettava il flusso dei viaggiatori, ma in gran parte ne restava estraneo e immerso in una sovrana indifferenza. Ristoranti self-service, negozi di borse e di indumenti intimi, pubblicità hi-tech. Dell'illogica piega che stava assumendo quella giornata per centinaia di persone, cominciava appena a pervenire una prima eco, per via dell'inesauribile arrivo di altri passeggeri che ora sostavano anche all'ingresso o sotto i tabelloni esterni, confusi e disorientati.” (Stassi 2017, p. 19)

Una occasione per riflettere sulla reale correlazione tra i luoghi e i non-luoghi, la fornisce la seconda metà del racconto. Qui l'autore rivela l'opportunità di trasformazione della percezione della stazione ferroviaria, uno spazio definito ed etichettato come “non luogo”, dove si affollano individui che non comunicano in “luogo”, da un punto di vista antropologico, di condivisione e dialogo che invoglia le persone ad instaurare rapporti di conoscenza con gli altri.

Se prima la Stazione Termini serviva ai personaggi viaggiatori come struttura di passaggio perché rispondeva alle loro esigenze di partire, a causa del blackout della linea elettrica, che interrompe il traffico ferroviario e li incastra a passare la notte insieme, la situazione cambia. La permanenza temporanea all'interno della stazione, gli offre l'occasione di valutare come anche qui si possono trovare punti di interazione, oltre a

contemplare anche una relazionalità, fatta di relazioni se vogliamo fugaci, ma dove pur sempre si svolge una parte della vita della collettività contemporanea.

Nel seguente passo è significativa la descrizione del momento di rottura dell'esperienza dell'estraneità e il passaggio ad una forma di intersoggettività in cui i personaggi iniziano a stringere rapporti sociali l'uno con l'altro:

“Il Pendolare decise di muoversi per cercare da mangiare e si offrì di farlo anche per la Donna che doveva andare a Bologna e per la Ragazza. Condividevano quell'attesa già da quasi tre ore, un tempo sufficiente per sentirsi affratellati dalla stessa sorte [...] Il Tenente lo accompagnò e insieme riattraversarono il confine delle edicole [...] Alle donne portarono dei tramezzini un po' meno rafferma dei loro sandwich, ma erano le ultime cose che si potevano mangiare in quella Stazione. Comprarono anche tre bottiglie d'acqua e si sedettero sul respingente contro il quale terminava il primo binario [...] Il Tenente chiese alla Ragazza dove lavorasse e le versò un po' d'acqua nel bicchiere. Intorno a loro incombeva la notte, ma nessuno stranamente se ne preoccupava, come se tutto si sarebbe potuto ancora sistemare.” (Stassi 2017, pp. 25-27)

O altrettanto qui, dove si sottolineano spunti di albori di familiarità e di affezione tra i personaggi, i quali si aiutano a vicenda per superare il disagio legato all'ansia di passare l'intera notte sui binari della stazione accingendosi a costruire dei letti improvvisati con gli scatoloni di cartone:

“A fianco del supermercato erano accatastate delle scatole ripiegate in quattro e altro materiale di imballaggio merce. I due uomini ne scelsero alcune e le tolsero dal mucchio [...] Strinsero le scatole sotto il braccio, due per cia-scuno, e rientrarono nella Stazione. Appena la Ragazza li vide, sorrise esageratamente. Aveva temuto che quei due uomini sconosciuti le avessero abbandonate per sempre, la sotto, lei e quella signora che, nonostante gli occhi gonfi, non aveva mai perso la sua invidiabile compostezza. Il Tenente pensò che, quando rideva,

quella Ragazza era davvero bella. Posarono a terra i cartoni e li aprirono con cura. Ne girarono i bordi, come se fossero stati i lembi di un lenzuolo, e li affiancarono l'uno all'altro, poi invitarono le donne a sdraiarsi sopra. Finalmente i loro corpi si rasserenarono: erano stati in piedi troppo a lungo e tutti i muscoli gli facevano male.” (Stassi 2017, p. 33)

In opposizione alla realtà dei non luoghi, la Stazione Termini offre ai passeggeri in quella notte degli spazi di aggregazione sociale. Pertanto, si mettono a chiacchierare e ad interloquire dei più svariati argomenti tematici, fra cui la storia del toponimo Termini che deriva proprio dalla deformazione della parola latina *thermae* (<https://www.romasegreta.it/esquilino/stazione-termini.html>), nome riferito alle vicine antiche Terme di Diocleziano, oltre alla storia della Vecchia Stazione Centrale delle Ferrovie Romane:

“Un Omino con i baffi e le orecchie piccole, al loro fianco [...] che doveva essere un professore d'arte o di letteratura latina, o forse solo uno storico autodidatta. Stava raccontando che proprio lì sotto in tutta quella zona, mille e settecento anni prima, i romani avevano edificato le più grandi Terme dell'antichità e che da questo vocabolo proveniva il nome della Stazione. Alla sua piccola comitiva si accostarono lentamente altre persone, interessate a quelle storie, e la voce dell'Omino si fece più acuta e squillante. Parlava di imperatori immersi in vasche di acque calde, e di come i secoli, alla fine, ricoprono ogni cosa di terra. Dimostrò di quante città diverse e sovrapposte era fatta quella Città. [...] E con disinvoltura passò a dire della Stazione prima dell'ultima guerra, di quanto fosse diversa. Il fronte giungeva all'altezza di via Cavour e davanti vi transitavano filobus e carrozze. Ne descrisse in ogni dettaglio la facciata monumentale, [...] due edifici laterali di stampo classico e in mezzo un seducente timpano triangolare di ferro e vetro che ricordava i modelli europei di Parigi e di Vienna. La gente ascoltava, silenziosa. Sembrava di entrarci dentro, in quella vecchia Stazione, di camminare sotto la volta della tettoia

metallica centrale, prima che il fascismo la demolisse.” (Stassi 2017, pp. 33-34)

In conclusione, si è cercato di dimostrare come la rappresentazione narrativa dei luoghi può costituire il punto di incontro inconfutabile tra le discipline; nel nostro caso un legame di contaminazione reciproca fra letteratura e sociologia, ha reso possibile produrre per decenni una serie di riflessioni e studi sulla percezione dello spazio.

Si è visto, infatti, l'ambiente ferroviario diventare ben presto elemento ispiratore di molti scrittori continuando, nel corso dei secoli, a cambiare valenza narrativa nei vari testi della letteratura ottocentesca e novecentesca, fino a divenire oggetto di moderne teorie sociologiche dello spazio. Nel racconto di Stassi la stazione, come archetipo di luogo effimero e fluttuante di passaggio, grazie ad una percezione collettiva dei personaggi nei confronti di essa come contesto spaziale, si tramuta in un luogo denso di scambi di relazioni sociali in grado di sviluppare vincoli di solidarietà collettiva.

Resta chiaro che le nozioni proposte da Marc Augé ci offrono ulteriori spunti di riflessione su spazi che segnano la nostra epoca. L'epoca dei grandi centri commerciali, degli aeroporti, delle stazioni ferroviarie, dei ristoranti fast-food, dei complessi alberghieri e degli outlet che la surmodernità, strettamente connessa al fenomeno della globalizzazione, genera in qualsiasi punto del globo, e dove l'individuo, privato dei suoi necessari riferimenti a un preciso contesto, perderebbe la sua identità.

Bibliografia

- AUGÉ Marc (2009), *Nonluoghi*. Introduzione a un'antropologia della surmodernità, trad. di Dominique Rolland, Milano, Elèuthera.
- BAUMAN, Zygmunt (2011), *Modernità liquida*, trad. di Sergio Minucci, Roma-Bari, Laterza.
- CALVINO, Italo (1969), *Ultimo viene il corvo*, Torino, Einaudi.
- CALVINO, Italo (2015), *Gli amori difficili*, Milano, Mondadori.
- CESERANI, Remo (1993), *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova, Marietti.
- CRIPPA, Maria Antonietta (2007), *Luoghi e modernità: pratiche e saperi dell'architettura*, Milano, Jaca Book.
- GARDIES, André (1993), *Le récit filmique*, Paris, Hachette.
- GREIMAS, Algirdas Julien (2000), *Semantica strutturale*, Roma, Meltemi.
- LYOTARD, Jean-François (1981), *La condizione postmoderna. Rapporto sul sapere*, trad. da Carlo Formenti, Milano, Feltrinelli.
- MAGI, Giovanna, (1992), *Il grand Louvre e il Museo d'Orsay*, Firenze, Bonechi.
- MALIZIA, Pierfranco (a cura di) (2006), *Il Linguaggio della società: piccolo lessico di sociologia della contemporaneità*, Milano, FrancoAngeli.
- PIRANDELLO, Luigi (2000), *Dalle novelle al teatro*, Milano, Mondadori.
- PIRANDELLO, Luigi (2004), *In silenzio e altre novelle*, a cura di Simona Costa, Milano, Fabbri Editori.
- PIRANDELLO, Luigi (2007), *Novelle per un anno*, 3 volumi, a cura di Mario Costanzo, Introduzione di Giovanni Macchia, Milano, Mondadori.
- SCANDURRA, Enzo (2001), *Gli storni e l'urbanista: progettare nella contemporaneità*, Roma, Meltemi.
- STASSI, Fabio (2017), *Stazione Termini*, Palermo, Sellerio Editore.
- TODOROV, Tzvetan (1993), *I generi del discorso*, Scandicci, La Nuova Italia.
- TOLSTOJ, Lev Nikolaevic (1974), *Anna Karénina*, trad. di Leone Ginzburg Torino, Einaudi.
- ZOLA, Émile (2012), *La Bestia Umana*, trad. di Francesco Francavilla, Milano, BUR.
- **Sitografia**
- https://it.wikipedia.org/wiki/Le_Frecce
- <https://www.fotoartearchitettura.it/si-parla-di-architettura/luoghi-non-luoghi.html>
- <https://www.romasegreta.it/esquilino/stazione-termini.html>

Notes

¹ Basti pensare, per esempio, alle varie tele di Claude Monet, il noto pittore francese impressionista, ed in particolare a “La Gare Saint-Lazare”, una serie di dipinti ad olio del 1877, di cui il più noto si trova al Musée d'Orsay, dove si volle raffigurare la stazione parigina allorché smise di essere ispirato dai paesaggi rurali per focalizzarsi sugli aspetti della modernità e del progresso tecnologico a lui contemporanei. (Cfr. Magi 1992, pp. 103-104).

² L'isotopia è un concetto della teoria semantica del semiologo francese Algirdas Julien Greimas che indica, «un insieme di categorie semantiche ridondanti che rendono possibile la lettura uniforme di una storia». Per approfondire l'argomento, si veda A. J. Greimas (2000), pp. 11-20.

³ Augé introduce l'idea di non luogo come punto qualificante della sua idea di surmodernità, proposta come alternativa concettuale a quella di postmodernità. Con surmodernità viene sottolineato dell'epoca contemporanea il carattere di eccesso: eccesso di eventi nel tempo, eccesso di luoghi percepiti nello spazio, ed eccesso della dimensione egoica sul piano della soggettività. (Cfr. Crippa 2007, pp. 85-87).

⁴ Sul piano storico, la periodizzazione sociologica corrente attribuisce il termine “modernità” al periodo che si colloca tra la scoperta dell'America (1492) e la Rivoluzione francese (1789), estendibile fino alla metà del XIX secolo. Per ulteriori approfondimenti, si veda Malizia (a cura di) 2006, p. 126.