



www.ec-aiss.it

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

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

La Stazione Centrale di Bologna: un'analisi spaziale e sonora

Irene Buda, Maria Rosa Ferravante, Giulia Marinacci, Valeria Menga

Abstract

The following article is an analysis of the soundscape of a crucial place for the everyday life in an important city located in the north of Italy: the Central Railway Station in Bologna. Specifically, we have taken into consideration three main areas: Medaglie d'Oro Square, the main Hall and the hallway next to the first railroad track. The analysis connects some of the exclusively architectonic elements of the place – which are a background for the other elements – to those temporary, both animate and inanimate. Indeed, the sound is inherently linked to practices, uses and meanings actualized by the users. At the same time, it sets the rhythms, it verifies or denies architectonic thresholds and limits, and it presents the same isotopies. Moreover, we talk about the itineraries allowed by thresholds and limits, and agentive configurations on the narrative plane. In conclusion, through this research we are able to observe an occasional lack of correspondence between architectonic and auditory elements that nevertheless translates to cohesion between the three main areas taken into consideration. We used direct listening and observation of the situations described, as well as audio recordings during different moments of the day (morning, afternoon and evening) and different days of the week (both weekdays and weekends).

1. Introduzione

Per indagare la dimensione sonora relativa agli spazi della Stazione Centrale di Bologna, sono state prese in esame determinate zone, dividendo il lavoro in tre gruppi.

Il primo gruppo, il nostro, ha preso in esame un percorso con inizio nel piazzale Medaglie d'Oro, di fronte all'entrata principale della stazione, proseguito poi spostandosi nella hall centrale e, restando sul piano terra, raggiungendo il corridoio del primo binario (cfr. Fig. 1).

Il secondo gruppo (cfr. l'analisi di Bernardi della Rosa e Tabacchi presente in questo volume) si è concentrato sul percorso che invece parte direttamente dalla hall principale, per proseguire lungo il corri-

doio che porta ai binari centrali sotto la stazione, dopo aver sceso le scale che si trovano subito a sinistra dell'entrata della stazione stessa, per poi risalire al binario 6.

Il terzo gruppo infine (cfr. il lavoro di Ciarpella, Moscatelli, Quagliotto e Vitale) ha studiato un ultimo percorso che ha inizio dalla hall dell'Alta Velocità, dal lato di via de' Carracci, e continua nella parte sotterranea in cui si trovano i treni dell'Alta Velocità, passando anche per il piano dei taxi, chiamato "Kiss&Ride".

Tutte queste analisi prendono in esame le sorgenti sonore in relazione all'architettura della stazione, con l'aiuto di immagini ma soprattutto di registrazioni realizzate sia in movimento che da fermi in determinati punti dello spazio.

2. Primo percorso: piazza Medaglie d'Oro, hall principale, binario 1

Il primo percorso è da considerarsi come la parte della stazione più prototipica e generale, in quanto racchiude in sé quelle caratteristiche sonore, quelle isotopie e ruoli attanziali che si possono riscontrare in tutti gli altri percorsi. In compenso verrà data un'attenzione più specifica all'articolazione dello spazio in relazione al suono: infatti "l'architettura [...] sarà risultante di una ricerca sicuramente sinestetica, con spazi proporzionati sul codice acusmetrico" (Lariani 2004, p. 83) e pertanto non è possibile prescindere dall'aspetto architettonico di un luogo per svolgerne l'analisi sonora. Per ricavarne un'idea più organica, sono state effettuate dodici registrazioni in punti diversi della stazione in orari diversi lungo l'intero arco della giornata: le 9:00, le 16:00 e le 21:00. È da tener conto però che le registrazioni sono avvenute in giorni della settimana differenti e si vedrà in seguito come questo dettaglio comporterà interessanti riflessioni.

Sono quattro le registrazioni nel piazzale Medaglie d'Oro, quattro nella hall e due invece lungo il primo binario. Queste ultime sono state registrate in posizione fissa, le restanti due invece in movimento, riprendendo l'intero percorso a passo lento, iniziando dal centro del piazzale, con delle brevi pause sotto il portico prima di entrare nella hall e sul binario.

Tale analisi sarà strutturata in quattro punti: il primo riguarderà la relazione tra le sorgenti sonore e l'articolazione dello spazio e vedrà descritti i suoni principali, le differenze che si trovano durante le varie ore della giornata e i ritmi delle pratiche che avvengono durante giorni della settimana differenti. I punti seguenti riguarderanno invece le rime e le isotopie, un'analisi dello spazio più dettagliata che sottolinei le soglie e i limiti oltre che, infine, le configurazioni attanziali.

3. Le sorgenti sonore e l'articolazione dello spazio

Il corpo della stazione parla di sé e comunica, ai soggetti che lo percorrono e lo utilizzano, una serie di significati che mettono in gioco categorie semantiche come individuale/collettivo, accessibile/vietato e così via. Si può pensare infatti al sistema spaziale come ad un piano dell'espressione e ai processi narrativi che in esso si svolgono come al piano del contenuto.

La semiotica si offre come strumento di lettura e di comprensione dello spazio in quanto testo semiotico, assegnando all'architettura un certo "ruolo strutturale" (Hammad 2003), e indaga lo spazio riferendosi a tre criteri strettamente legati tra loro. In primo luogo, abbiamo l'idea fenomenologica secondo la quale lo spazio è in stretta relazione con il corpo che appunto vive lo spazio, lo attraversa e, per certi versi, lo modifica, antropomorfizzandolo. In secondo luogo, è proprio la soggettività del corpo a farsi carico di una serie di programmi di azioni che orientano la percezione di sé e del mondo: ogni azione che un soggetto svolge in stazione non è solitamente organizzata in maniera casuale; gli spazi sono invece funzionali e stimolano determinate forme di comportamento, portando in sé tracce di istruzioni, vincoli e norme che guidano l'esperienza degli utenti e li predispongono a un uso preciso degli spazi stessi. In terzo luogo, inscrivendo al proprio interno le strategie narrative, lo spazio produce passioni. Esso acquista una determinata significazione grazie all'opposizione tra la percezione di un'estensione (continua) e la percezione di una struttura (discontinua).

3.1. I suoni principali

La stazione occupa una vasta estensione di spazio e possiede una grande quantità di elementi che l'articolano in svariati modi. Attraverso l'analisi semiotica è emerso come la stazione si contraddistingua da altri luoghi non solo per la configurazione spaziale, ma anche a livello uditivo, per le caratteristiche sonore che l'arricchiscono di effetti di senso. “Da un atto sensoriale-percettivo a un altro, lo stimolo acustico avvia infiniti percorsi d'esperienza, reazioni semantiche a catena. [...] Una volta raccolto uno stimolo di qualunque provenienza – tattile, ottica, acustica, ecc. – lo immettiamo nel circuito dell'intersensorialità; lo stimolo resta individuato nella sua origine (acustica, visiva, ecc), ma viene anche ‘tradotto’ in tutti gli altri codici ovvero linguaggi sensoriali” (Stefani 1985, p. 10).

Rispetto a una testualità visiva, il sonoro è un'entità: *fantomatica* (Piana 1991, p. 74); temporale; corporea; che oscilla, si mette in vibrazione e che mette in vibrazione, e che perciò possiamo dire performativa; e, infine, un'entità *relazionale*, dipendente dal luogo in cui viene generata. Lo spazio d'analisi, infatti, è quel vuoto (Hammad 2003) in cui ci spostiamo per incontrare l'altro, per raggiungere un posto che desideriamo: è il vuoto in cui si muove il pieno. Nasce così la relazione che intercorre tra i corpi e lo spazio, fondamentale per descrivere l'architettura che caratterizza quel luogo e, nel nostro caso, i suoni che lo vivono.

Nella stazione ferroviaria analizzata si possono descrivere svariati tragitti prestabiliti che variano a seconda dell'intenzionalità del soggetto. In particolare si riscontrano due itinerari principali: un percorso dall'interno verso l'esterno e, viceversa, un percorso dall'esterno all'interno. Il primo ci consente di uscire dalla stazione, così che dal primo binario si procede verso la hall per giungere infine nel piazzale di uscita (Piazza delle Medaglie d'Oro); il secondo invece parte proprio dalla stessa piazza e, proseguendo il percorso nella hall, è possibile consultare i tabelloni degli orari di arrivo e di partenza dei treni e dirigersi verso il primo binario.

Le forme e le modalità dei percorsi sono elementi importanti per un'analisi semiotica. Esse possono essere elastiche (Hammad 2003): per questo non sono vincolanti né tanto meno strettamente rispettate dalla gente che li attraversa. Questo è riscontrabile nei suoni, che sono multidirezionali, e dalle stesse fonti sonore, raccolte in punti completamente diversi del luogo. Tra le fonti sonore in movimento si percepiscono principalmente: valigie, voci sovrapposte e treni in transito; automobili, moto e autobus; i clacson e i passi. Questo a differenza delle fonti sonore ferme, in cui prevale la voce registrata degli annunci dei treni e i suoni prodotti dagli stessi treni in sosta. Un'altra fonte momentaneamente ferma è la voce della gente in attesa.

È possibile identificare due macro-categorie principali percepibili in entrambi i percorsi: suoni *naturali*, sia meccanici che umani (come le voci delle persone italiane e straniere; i clacson di autobus, moto, auto e i fischi dei treni accompagnati dai relativi motori); suoni *acusmatici*¹, come le voci registrate delle macchinette erogatrici di biglietti e gli annunci dei treni che informano, in italiano e in inglese, circa lo stato e i rispettivi orari o ritardi dei treni.

3.2. Ritmi e pratiche: differenze tra mattina, pomeriggio, sera

Ogni esperienza umana, attiva e percettiva, ha inevitabilmente un carattere temporale e spaziale. L'analisi degli spazi urbani sfocia necessariamente nello studio delle pratiche concrete che gli individui mettono in atto per dar senso allo spazio: trasformandolo da spazio puramente geometrico a spazio reale, antropologico. La significatività di un evento come pratica deve essere rintracciata nell'immanenza di un campo relazionale determinato. “Un percorso non è un susseguirsi gratuito di

¹ I suoni acusmatici sono quelli registrati e diffusi attraverso i sistemi di riproduzione del suono: in questo modo, il suono viene distaccato dalla fonte che lo ha generato e vive di per sé. Il termine, che proviene dal greco *akousmata*, parola pitagorica che significa “ciò che si ascolta”, è stato utilizzato da Pierre Schaeffer (1966) per parlare dei suoni “concreti”, ovvero registrati e apprezzabili al di là del riferimento alla propria sorgente, che divengono così “oggetti sonori”. Oggi, e più generalmente, la radio e il compact disc, o anche gli altri supporti audio come l'mp3 e il vinile, sono definiti media acusmatici.

movimenti e di stazionamenti, un puro gesticolare. Scegliere d'analizzare semioticamente i percorsi dei viaggiatori significa postulare che essi hanno un senso, anche se non si sa ancora come articolarlo, come costruirne la significazione" (Floch 1990, p. 62): perché un evento abbia senso occorre un prima e un dopo, una direzione. Il percorso per Floch può essere considerato un testo essenzialmente per tre ragioni: innanzitutto perché il percorso è circoscritto da dei limiti che lo definiscono come una totalità relativamente autonoma e rendono possibile la sua organizzazione strutturale; in secondo luogo, come un testo il percorso può essere luogo di una segmentazione; e, infine, come un testo il percorso ha un orientamento e in questo senso può essere considerato un continuum finalizzato.

Quello che si è tentato di fare è stato, allora, ricostruire un campo relazionale, rendere conto delle pratiche sociali come organizzazioni testuali e in quanto tali riconoscibili e analizzabili. Il lavoro di analisi è iniziato partendo dall'osservazione diretta, che "semberebbe voler dire 'andare a vedere cosa succede' e quindi, a partire da ciò che si è visto, tentare di ricostruirne il senso" (Marsciani 2007, p. 2). Grazie all'osservazione diretta e, in questo caso, all'ascolto diretto, sono stati individuati i suoni "tipici" del luogo Stazione Centrale. Non solo, si sono riscontrate affinità e differenze di questi stessi suoni tipici nei diversi momenti della giornata e nei diversi giorni della settimana. Seguendo le categorie proposte da Battistini (2016), in particolare si è notato come il suono al mattino, in piazza delle Medaglie d'Oro, si caratterizzi come discontinuo ed eterogeneo, mentre nel pomeriggio il suono diventi continuo, durativo, grave, diffuso, multidirezionale, e la sera torni ad essere discontinuo, grave, breve, distinguibile. Nella hall della Stazione Centrale, già in mattinata il suono si caratterizza come continuo e multidirezionale, per diventare nel pomeriggio forte e diffuso e restare forte e risonante anche la sera. Nell'ultimo degli spazi presi in esame, il binario 1, il suono la mattina è chiaro, netto, distinguibile ma continuo, il pomeriggio diventa forte e grave e la sera continua ad essere forte e inglobante.

Si è rilevato inoltre come cambino i suoni dai giorni feriali a quelli festivi. Nei giorni feriali il suono in generale appare eterogeneo, forte, continuo, caotico, frenetico, diffuso, multidirezionale e persiste l'idea di viaggio, di spostamento e l'isotopia diffusa è quella della /confusione/; nei giorni festivi invece il suono diventa omogeneo, distinguibile, intermittente, puntuale e dà agli utenti della stazione l'idea di pausa, rientro e, complessivamente, l'idea di /quiete/. Ai suoni forti e continui dei giorni feriali, fatti di passi veloci e clacson acuti, si contrappongono i suoni calmi e distinguibili dei giorni festivi, fatti di passi lenti e pochi clacson: si configura così la categoria patemica /agitazione vs tranquillità/, con valorizzazione euforica della tranquillità e disforica dell'agitazione da parte del Soggetto-utente, che percepisce la confusione sonora come un ostacolo al compimento del suo programma narrativo (cfr. *infra*, par. 5).

4. Soglie e limiti

Dal punto di vista architettonico, gli utenti della stazione centrale incontrano diverse soglie e limiti fisici che non trovano riscontro a livello sonoro. Mantenendo l'ideale divisione in tre parti del percorso, si parte dal piazzale Medaglie d'Oro, un ampio spiazzo circondato da un marciapiede a ferro di cavallo, all'interno del quale ci sono corsie per taxi, automobili e autobus, intervallate dalle fermate di questi ultimi. Al centro è collocata una piazzetta ad uso pedonale. Se a livello fisico soglie e limiti sono abbastanza definiti da marciapiedi rialzati, segnaletica a terra e isole di traffico, a livello sonoro si riscontra una totale assenza di impedimenti acustici: non sono presenti, infatti, pareti o elementi che ostacolano particolarmente la diffusione dei suoni. La tettoia che si estende dall'ingresso della stazione verso il piazzale è una zona di transito costituita da soglie fisiche, che non separano due luoghi distinti confinanti – l'ambiente chiuso della hall e quello esterno – ma che piuttosto mitigano la transizione tra i due. Tutto ciò non costituisce una soglia, però, per il suono, che passa indistintamente sotto alla pensilina, senza subire distorsioni.

Anche nella hall principale della Stazione i limiti fisico-architettonici non corrispondono ai limiti sonori. La parete che si affaccia sul piazzale Medaglie d'Oro è infatti un limite fisico, superabile solo attraverso le porte, che divide nettamente la Stazione Centrale in un "dentro" e un "fuori"; a livello sonoro, invece, è una soglia: di fatto, alcuni aspetti del suono sono variati dalla sua presenza – i clacson e i motori dei veicoli risuonano di meno, mentre le ruote delle valigie e le voci delle persone si fanno più rie-

cheggianti – ma il *paesaggio sonoro* (Schafer 1977) rimane pressoché lo stesso, composto dagli stessi, principali elementi. Ciò che viene modificato dalla parete è quindi l'assetto percettivo, ossia la definizione di cos'è figura e cos'è sfondo (Battistini 2016): da un lato, voci, valigie e passi fanno da sfondo a motori e clacson; dall'altro lato, viceversa, questi ultimi fanno da sfondo agli altri elementi, che diventano a loro volta figure.

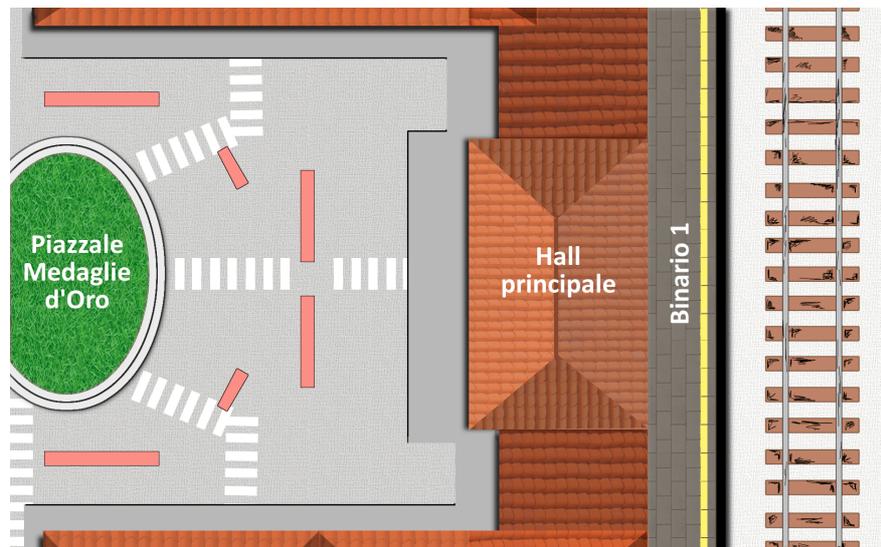


Fig. 1 – Mappa della Stazione Centrale di Bologna; particolare delle tre tappe del percorso 1: piazza Medaglie d'Oro, hall principale e binario 1.

Allo stesso modo, nell'ambiente del binario 1 c'è una soglia fisica resa evidente dalla linea gialla – notoriamente da non oltrepassare, se non per salire o scendere dai treni – e marcata ulteriormente dal gradone che separa i binari dal marciapiede. Ancora una volta, tuttavia, a questa soglia fisica, che divide la Stazione in zone interne (binari e banchina ferroviaria) non ne corrisponde una sonora: il suono naturalmente non trova ostacoli tra le due zone, così che, al transito di un treno, il suono del motore e dell'attrito con le rotaie diventa immediatamente figura nel paesaggio sonoro, inglobando in sé anche i suoni del marciapiede.

Un elemento che si distingue da quelli finora citati è la parete della hall che dà sul binario 1: in questo caso, soglia fisico-architettonica e soglia sonora coincidono, dato che il suono forte dei treni in transito al binario 1 non è percepito come figura all'interno della hall, dove invece si unisce, quasi lieve, ad altri suoni che si impongono altrettanto chiaramente all'orecchio, tra i quali spicca la voce degli annunci dei treni. Tutto ciò vale per quanto riguarda il paesaggio sonoro mattutino e pomeridiano, mentre per il serale – in cui la hall è piuttosto silenziosa, le voci e i passi risultano meno risonanti – anche la parete della hall non costituisce una soglia per il suono, che dal binario 1 vi accede senza alterazioni.

In definitiva, in questa zona della Stazione Centrale paesaggio sonoro e paesaggio architettonico non sono tra loro equivalenti; gli elementi di demarcazione dell'uno – soglie e limiti materiali – non costituiscono impedimento per l'altro, creando a livello sonoro un effetto di coesione tra le varie zone che risultano così unite in un'unica area. In effetti, benché il piazzale Medaglie d'Oro si trovi all'esterno della stazione, sembrando più assimilabile all'area urbana circostante, è in realtà virtualmente parte della stazione stessa, come rimarcato dall'effetto di senso dato dal suono.

5. Isotopie e rime

Diversi elementi del paesaggio sonoro della Stazione Centrale trovano corrispettivi a livello visivo, dando vita ad alcune isotopie permanenti e producendone altre momentanee, che variano a seconda dei cambiamenti sonori.

Tra le isotopie stabili spicca inevitabilmente quella del viaggio, data dall'insieme di molti elementi sonori (dalle voci degli annunci informativi, alle ruote delle valigie, ai motori dei treni e degli altri mezzi di trasporto presenti nel piazzale) e altri visivi (i mezzi stessi, i binari, le tabelle orarie, le valigie). Un'altra isotopia permanente, riscontrabile in qualsiasi momento della giornata e in qualsiasi giorno della settimana, è quella dell'internazionalità: persone di varie nazionalità, talvolta con abbigliamenti tradizionali, caratteristici dei propri paesi di provenienza, trovano corrispondenza a livello sonoro nelle numerosissime voci di persone straniere, così come nella voce registrata degli annunci che, dopo un primo messaggio in italiano, ripropone lo stesso in inglese. Allo stesso modo, è stabile l'isotopia della dinamicità, del movimento, data dal suono di passi, valigie e motori – sia dei vari treni, più avvertibili dal binario, che dei veicoli in strada, risuonanti più chiaramente nel piazzale Medaglie d'Oro – e, a livello visivo, dai mezzi stessi e dalle persone generalmente in costante movimento seguendo diversi percorsi.

Vi sono poi isotopie presenti solo in determinati giorni e orari: in particolare, spicca il contrasto tra l'isotopia della confusione e della frenesia, ben rimarcata nei giorni feriali e in particolari fasce orarie come mattina e pomeriggio, e l'isotopia del riposo e della calma nelle ore serali, specialmente nel weekend. Infatti, se nei giorni lavorativi il suono di queste aree risulta complessivamente eterogeneo, multidirezionale e fortissimo in intensità, composto da tanti suoni discontinui le cui fonti sono spesso indistinguibili, nel weekend il suono complessivo è puntuale, dato da suoni nettamente distinguibili e, in particolare nella hall, risuonanti ma sempre con un tenue volume sonoro. Si crea così una categoria semantica data dai termini contrari /confusione/ e /quiete/ che rispecchia pienamente i ritmi e le pratiche dei fruitori del luogo, sottolineandone il recarsi al lavoro (o a colloqui, oppure a far compere, ecc.) nei giorni lavorativi, in contrapposizione al riposo (ed eventualmente al rientro, che in stazione si traduce sia in una partenza verso casa, sia in un ritorno per chi vive a Bologna).

Un'ultima isotopia non permanente è quella dello scambio economico, scandita ancora una volta dalle pratiche messe in atto in stazione: in effetti, durante la mattina e il pomeriggio dei giorni lavorativi a livello sonoro sono avvertibili i suoni di monete, seppure esclusivamente come sfondo, pianissimo, specialmente nei pressi delle macchinette automatiche per acquistare biglietti o dell'edicola. A livello visivo, lo scambio economico è dato appunto da questi elementi, che tuttavia nel weekend e nelle ore serali non sono operativi (l'edicola) o non vengono utilizzati altrettanto che nelle ore diurne (le macchinette).

A questo punto, considerando centrale il rapporto tra elementi architettonici del luogo, suoni e utenti, è interessante accennare alle configurazioni attanziali che intercorrono tra i vari elementi della stazione.

6. Configurazioni attanziali

È possibile delineare un piano narrativo generale, che vale per la maggior parte delle situazioni che abbiamo osservato lungo il nostro percorso.

In tutti e tre i luoghi analizzati (piazzale, hall centrale, primo binario), troviamo dei Soggetti per lo più in movimento: sono coloro che si recano in stazione o che lasciano la stazione dopo essere scesi o saliti dal treno, aver fatto il proprio biglietto, o aver preso uno dei vari mezzi per arrivare nel piazzale Medaglie d'oro o lasciarlo.

Da questo quindi è facile dedurre che, in linea generale, l'Oggetto di Valore dei soggetti sia quello di prendere il treno o il proprio biglietto. Utile è osservare l'intera pratica del prendere il treno, piuttosto che concentrarsi solo sulla sua eventuale fase narrativa finale (la congiunzione S-O_V).

A questo livello è possibile ritrovare anche l'Aiutante dei Soggetti che popolano la Stazione Centrale, ovvero la voce registrata che scandisce l'arrivo e la partenza dei treni, dando informazioni importanti:



ritardo, guasto o soppressione del treno. Più di uno è invece l'Opponente o ostacolo all'interno di questo piano narrativo: i vari clacson che arrivano dalla strada insieme al traffico delle auto, autobus e taxi o addirittura il passaggio dei camioncini dei militari e auto della polizia. Grande interferenza è provocata dal brusio delle voci di sottofondo della folla. In particolare lo strisciare delle valigie, che oltre all'aspetto uditivo, ostacolano fisicamente i soggetti per raggiungere il binario.

L'insieme – o piuttosto il sovrapporsi – di tali suoni, dal punto di vista di chi cerca le informazioni per prendere il treno, viene valorizzato disforicamente poiché non consente un ascolto chiaro e distinto della voce registrata di Trenitalia che, già per questioni legate all'architettura della stazione, non ha sempre un suono limpido.

7. Conclusioni

Attraverso questa analisi semiotica è stato possibile individuare gli aspetti che contraddistinguono la Stazione Centrale di Bologna da altri luoghi, non solo per la configurazione spaziale ma anche a livello uditivo, per le caratteristiche sonore che l'arricchiscono di effetti di senso.

Il paesaggio sonoro della Stazione Centrale è caratterizzato dall'isotopia del viaggio ed è dato dall'insieme di molte sorgenti sonore differenti, sia stabili (segnali vocali registrati, biglietterie automatiche, ecc.) che in movimento (valige a rotelle, passi dei viaggiatori, ecc.): il suono, entrando in relazione con lo spazio circostante, contribuisce a delinearne l'atmosfera. Particolare importanza riviste l'aspettativa temporale, sul cui piano abbiamo notato un cambiamento del paesaggio sonoro nelle differenti ore della giornata ma soprattutto tra i giorni settimanali e il weekend o più in generale tra i giorni feriali e quelli festivi. In particolare, attraverso l'ascolto diretto è stato possibile individuare dei mutamenti nei suoni prodotti nei giorni feriali rispetto a quelli prodotti nei giorni festivi, evidenziandone le affinità e le differenze, che sfociano infine nella categoria data dai termini contrari /confusione/ e /quiete/, la quale rispecchia i ritmi e le pratiche dei fruitori del luogo:

GIORNI FERIALI	GIORNI FESTIVI
/eterogeneo/ /forte/	/omogeneo/ /pianissimo/
/continuo/ ma dato da suoni /discontinui/	/puntuale/ /intermittente/: quando arriva un treno si sente il motore, i passi dei passeggeri che scendono e attraversano la hall e le loro valigie, ma è un suono /breve/ e presto torna la quiete.
/caotico/ fonti /indistinguibili/ /diffuso/ /frenetico/	/netto/ fonti /distinguibili/ /concentrato/ /calmo/
/multidirezionale/	/localizzato/
/affollato/ /viaggio/ /spostamento/	/non affollato/ /rientro/ /pausa/



/confusione/

/quiete/

Fig. 2 – Tabella riassuntiva dei suoni che si differenziano tra giorni feriali e festivi.

L'assetto architettonico della Stazione Centrale di Bologna è così rispecchiato dal paesaggio sonoro che in essa è istanziato e che ne rimarca isotopie, pratiche e percorsi possibili: la dimensione sonora dona al complesso del luogo un livello aggiunto di coerenza che guida gli utenti all'utilizzo più idoneo dello 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.
- Floch, J.M., 1990, *Sémiotique, marketing et communication*, Paris, PUF; trad. it. *Semiotica, marketing e comunicazione*, Milano, Franco Angeli 1992.
- Hammad, M., 2003, *Leggere lo spazio, comprendere l'architettura*, Roma, Meltemi.
- Lariani, E., 2004, *Acusmetria: il suono visibile*, Milano, Franco Angeli.
- Marsciani, F., 2007, *Tracciati di etnosemiotica*, Milano, Franco Angeli.
- Piana, G., 1991, *Filosofia della musica*, Milano, Guerini.
- Schaeffer, P., 1966, *Traité des objets musicaux*, Paris, Seuil.
- Schafer, R. M., 1977, *The tuning of the world*, Toronto – New York, McClelland&Stewart – Knopf; trad. it. *Il paesaggio sonoro*, Milano, Ricordi LIM 1985.
- Stefani, G., 1985, *Il linguaggio della musica*, Milano, Edizioni Paoline.

Riferimenti audio

Le registrazioni relative al saggio sono riassunte nella traccia audio fruibile online all'indirizzo: www.soundcloud.com/user-378793645/stazione-fs-di-bologna-2 (piattaforma *Soundcloud*, profilo "Laboratorio Spazio Sonoro", traccia 1: "Stazione FS di Bologna - Percorso 1").