



Metropolitana Napoli

Lucia Tozzi

È inutile, agli architetti piace andare in alto. Vogliono espandersi alla luce, nello spazio, vogliono occupare aria, cielo, vogliono cubare. Amano le forme estroflesse e riconoscibili. Scavare è roba da talpe, da formiche, al limite da letterati, da psicanalisti. Peggio, da ingegneri.

Geoff Manaugh può scrivere quanto vuole sul suo BLDGBLOG, può raccontare con film e libri, per immagini e per disegni le meraviglie dello spazio ipogeo: non ha strumenti a sufficienza per convincerli, né li hanno gli altri amatori del sottosuolo, alla fine considerati poco più che una banda di fanatici. Gli architetti resistono fieramente con il naso all'insù.

A Napoli da più di vent'anni è in costruzione uno degli spazi pubblici più straordinari che siano mai stati creati in Italia e in Europa, e gli architetti non se ne sono quasi accorti. Sono andati a visitare il MAXXI, la Fondazione Prada, persino il mediocre complesso di Porta Nuova a Milano, si sono accaniti sull'Expo Gate o sul grattacielo torinese di Renzo Piano ma pochi si sono fatti un giro sulla Metropolitana di Napoli, e quei pochi si sentono dei raffinati esploratori.

La cosa più strana è che questa infrastruttura è una delle pochissime metropolitane contemporanee che per espressa volontà politica — essenzialmente dell'allora sindaco Antonio Bassolino, ma mai tradita poi dai suoi successori — ha coinvolto architetti di alto livello nella progettazione delle stazioni, per creare spazi di qualità. E, cosa ancora più importante, è stata pensata all'interno di un piano dei traspor-

ti che ha integrato la pianificazione urbanistica: il che significa che le stazioni non sono state posizionate assecondando le logiche degli ingegneri trasportisti o del *real estate*, ma in funzione dell'interesse pubblico, e cioè degli abitanti, e soprattutto che le piazze e le strade in cui si trovano gli accessi alla metropolitana sono state riqualficate e riprogettate con estrema cura, sia i luoghi pregiati che le aree degradate.

In un tempo che sembra lunghissimo ma è abbastanza proporzionato alla complessità orografica, alla presenza del mare e delle grotte di tufo e alla incredibile stratificazione archeologica, il progredire dell'opera, scandita dall'inaugurazione delle singole stazioni, ha oggettivamente liberato decine e poi centinaia di migliaia di napoletani dalla dipendenza dall'auto. Ma mentre a Roma, a Milano e quasi ovunque si continuano a progettare questi spazi di transito in modo esclusivamente funzionale, se va bene (si pensi alla recentissima linea 5 della metropolitana milanese, squallida oltre che strutturata in un percorso demenziale), a Napoli è stato deciso di monumentalizzarli, di renderli luoghi non solo confortevoli, ma di piacere estetico, proprio per rovesciare la sensazione di fatica e degrado comunemente associata allo spostamento quotidiano in questa città.

Sfortune critiche

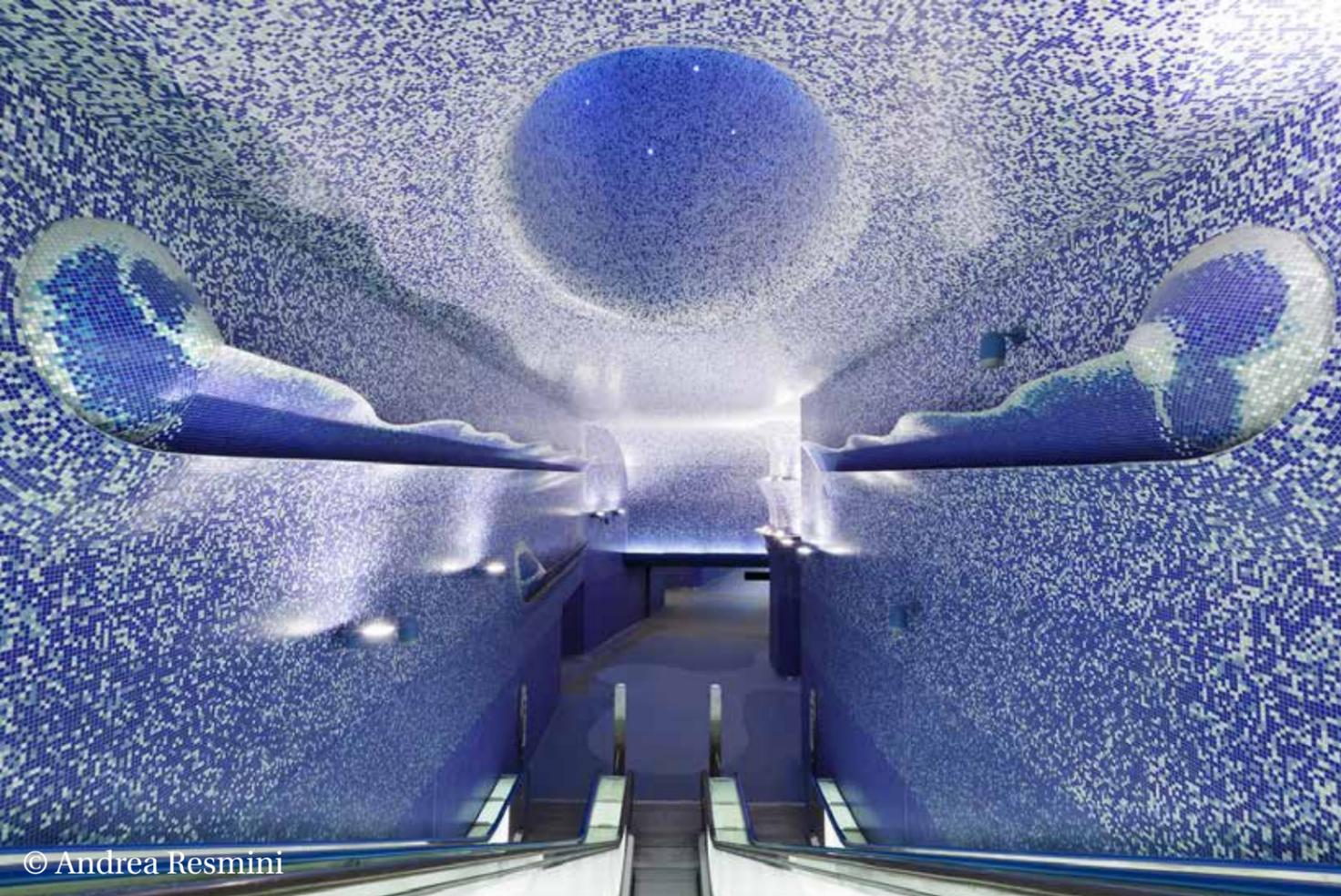
Come si spiega allora una stampa così mediocre? Perché articoli di taglio basso, o di secondo piano, trafiletti, oppure da femminile, di profilo turistico, stanche riproduzioni di comunicati, addirittura pubbliredazionali? Perché i giornali che dedicano intere doppie pagine di cultura a infimi interventi del team di Renzo Piano in un mercatino comunale del Lorenteggio non hanno mandato le loro firme di punta a fare un reportage serio a Napoli? Perché le riviste di architettura pubblicano solo inserti pagati sull'argomento? Perché gli stessi architetti coinvolti non inseriscono le stazioni tra i progetti nei loro website?

Non ci vuole la zingara per indovinare che la comunicazione è stata mal gestita, e non per mancanza di zelo ma per eccesso di control-



lo da parte della società concessionaria: scegliendo sempre il ruolo dello sponsor negli eventi culturali e nelle pubblicazioni, ha di fatto impedito per ragioni di mercato l'esercizio della critica, anche positiva, che un progetto di tale grandezza avrebbe naturalmente suscitato. Chi ti invita alla Biennale se ti sei già comprato un padiglione? E quale editore commissionerebbe un pezzo serio quando gli hai pagato profumatamente uno speciale? E se le pubblicazioni sono tutte istituzionali, e in quanto tali prodotto di infinite mediazioni tra poteri politici, accademici ed economici, quanto potranno essere accessibili i contenuti e quanto efficace la propaganda?

Ma attribuire l'intera responsabilità di questo fallimento mediatico alla goffaggine dei creatori e promotori della metropolitana sarebbe stupido. La diffidenza o il disinteresse verso quest'opera nel mondo dell'architettura hanno molte spiegazioni, alcune anche ragionevoli. La scelta degli architetti, per esempio: Mendini, Gae Aulenti, Fuksas, lo stesso Perrault tra gli altri, non sono tra i più amati sulla scena na-

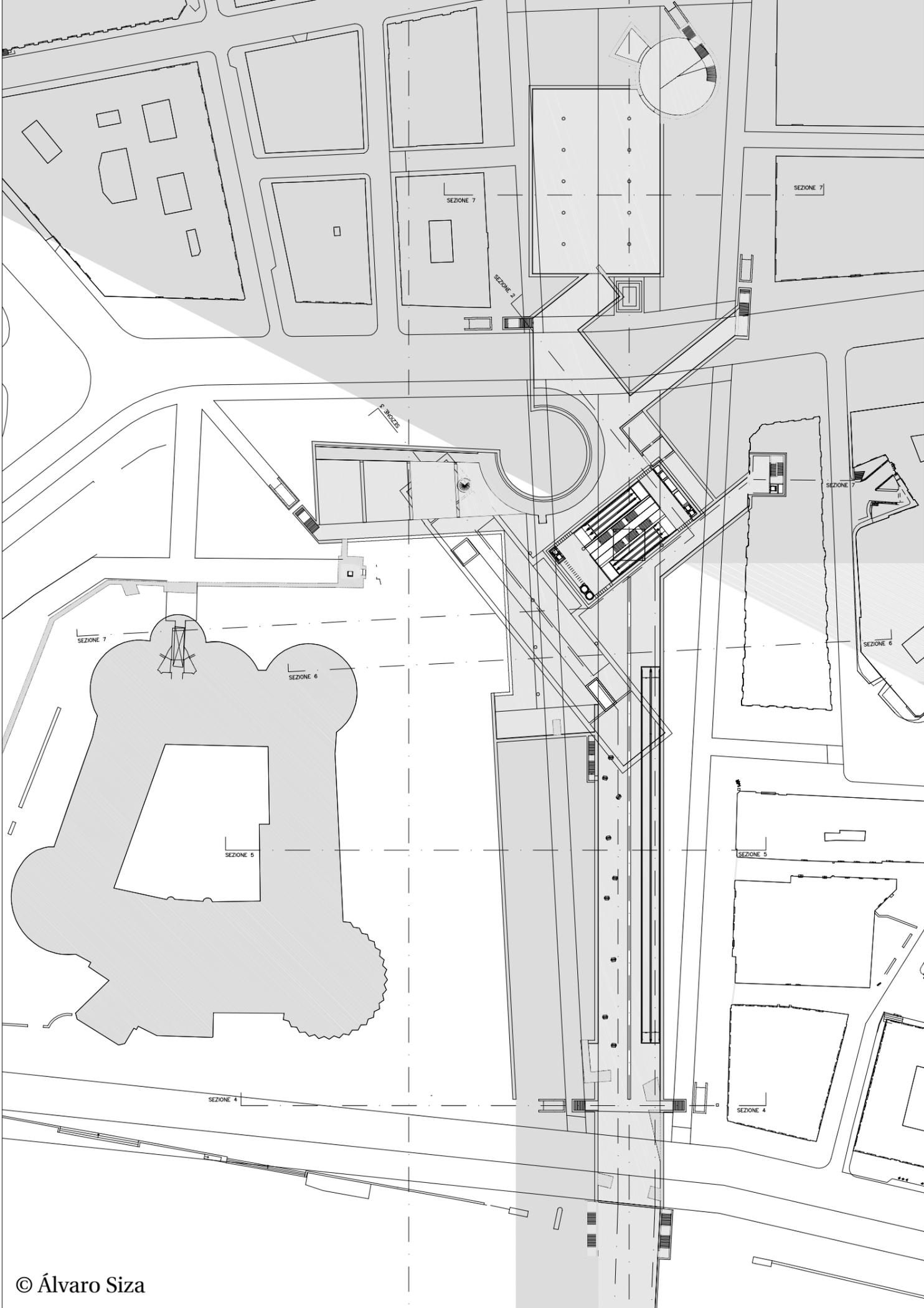


zionale e internazionale (ma Siza, Souto De Moura, Karim Rashid o Tusquets già molto di più). Non sono sufficientemente “sexy” o addirittura suonano controversi. I risultati, in un’opera così complessa e frammentata nel tempo e nello spazio, sono poi molto diversi, e la stessa concezione delle singole stazioni corrisponde a gusti assolutamente eterogenei. Esiste poi una ragione di ordine sociale: come ogni grande opera, la metropolitana ha concentrato su di sé fondi ed energie che avrebbero potuto essere distribuiti in altro modo nella città, specialmente nelle periferie, e questo smorza l’entusiasmo di molti che pure sarebbero teoricamente attratti da un servizio pubblico di qualità. Infine, ma forse è l’elemento più importante, la dimensione del progetto architettonico è più difficile da individuare rispetto a un palazzo o anche a un aeroporto. Chi definisce gli spazi, l’architetto o l’ingegnere? L’architetto disegna i percorsi o si limita a scegliere i materiali, ad allestire, a decorare? Qualcuno si accorge che lo spazio sotterraneo è stato progettato o l’unica cosa che viene percepita sono le opere d’arte? Andiamo con ordine.

Lo sviluppo del progetto

Il primo nucleo di questa storia progettuale risale al coinvolgimento di Alessandro Mendini e Achille Bonito Oliva. Mendini si è occupato in particolare delle stazioni di Salvator Rosa e Materdei (inaugurate tra il 2001 e il 2003), ma ha costruito soprattutto l’archetipo per gli interventi degli altri architetti che sarebbero poi intervenuti su altre stazioni. La contaminazione di arte e architettura, a lui particolarmente congeniale, e la progettazione unitaria dello spazio sotterraneo e di quello emerso, cioè dell’interno della stazione e del contesto urbano che la circonda, sono stati due pilastri fondamentali di questa infrastruttura, ed è stato Mendini a formalizzarli per primo in questo contesto. L’uscita della stazione Salvator Rosa, in particolare, era una sfida urbanistica apparentemente irrisolvibile, un vuoto frammentario tra retri di palazzi appartenenti alla peggiore speculazione, e invece il progetto di Mendini ricomponne i pezzi in una specie di megainstallazione urbana, trasformando i muri ciechi in tele dipinte e unendo con scale e sentieri i dislivelli della pseudo piazza. L’ingresso alla metropolitana è un edificio a guisa di tempietto in perfetto stile mendiniano e la profonda discesa che conduce ai binari è un tripudio di colori fluo cosparsa di opere d’arte, tra cui le iconiche 500 Fiat di Perino e Vele.

La selezione degli artisti e delle opere è stata curata, in questa come nelle altre stazioni, da Achille Bonito Oliva, che ha ottenuto il prestigioso incarico nel momento di maggior fortuna per l’arte contemporanea a Napoli, quando cioè Bassolino, nei primi anni da sindaco, decise di dare un fortissimo segnale di rinnovamento culturale proprio puntando sull’arte negli spazi pubblici, con le installazioni in piazza Plebiscito, le mostre al Museo Archeologico, poi i nuovi musei Madre e Pan, e appunto le cosiddette “stazioni dell’arte”. ABO conìò per l’occasione uno slogan di grande fortuna propagandistica ma di profonda infelicità semantica, “il museo obbligatorio”, che implicava che da allora in poi qualunque utente della linea metropolitana, gli piacesse o meno, si sarebbe dovuto sorbire la sua razione di Transavanguardia e Arte Povera, i mosaici di Clemente e De Maria e gli specchi di



Pistoletto, i binari con le scarpe usate di Kounellis, i neon di Kosuth e le foto di Mimmo Jodice – piazzati prevalentemente nelle stazioni di Gae Aulenti Dante e Museo (inaugurate nel 2001-2002), i cui spazi ricordano in modo molto chiaro quelli di una galleria.

Come in fondo non era difficile prevedere, una connotazione così sfacciatamente anni Ottanta in uno spazio pubblico degli anni Zero ha prodotto qualche resistenza, anche se mai troppo esplicita. E infatti le stazioni commissionate subito dopo e terminate in anni molto più recenti o ancora in cantiere, Municipio (aperta nel 2015 ma ancora in fase di completamento), Garibaldi (2014), Toledo (2012), Università (2011), Aeroporto (cantiere), Centro direzionale (cantiere), sono state affidate ad architetti come Oscar Tusquets, Karim Rashid, Dominique Perrault, Richard Rogers, studio EMBT e alla sublime coppia Siza-Souto de Moura, e ospitano opere di William Kentridge o Bob Wilson. Ma non è solo l'*allure* internazionale e l'allineamento a un gusto più condiviso a cambiare. Nella maggior parte dei casi la progettazione degli spazi interni ed esterni — grazie anche al processo dilatato nel tempo per via delle eccezionali scoperte archeologiche — è diventato dominante rispetto al *display* di opere d'arte. Piazza Municipio (di Siza e Souto de Moura), oggi aperta ma ancora da completare, è un immenso spazio scenografico che mostra le mura spagnole ritrovate sotto il Maschio Angioino, per arrivare strato dopo strato fino alle celebri navi romane, con un sistema di scale di rara imponenza. Karim Rashid (Università) ha creato uno spazio unico lucido e colorato come una discoteca, dai binari all'uscita, interamente rivestito con un vocabolario di segni di propria ideazione e nel mezzanino principale sorretto da quattro pilastri neri liberamente ispirati al *Profilo continuo del Duce* di Bertelli, che più che a Mussolini fanno però pensare a Dart Vader. La fermata Toledo, nel complesso la più universalmente amata fino a oggi, è stata pensata da Tusquets come un'immersione progressiva nel sottosuolo fino al livello del mare, accompagnata dai mosaici cangianti che rivestono interamente le forme liquide delle pareti. I pozzi di luce che si aprono come squarci sulla testa dello spettatore, le processioni parietali di soggetto napo-

letano di Kentridge, i lightbox con le onde di Bob Wilson costruiscono un ambiente unitario di infinita potenza sensoriale, che produce un'esperienza quotidiana incomparabile con quella di un *commuter* a Torino, a Parigi o in qualsiasi altro posto.

Certo, c'è il caso recente di Stoccolma, paradigma internazionale, oppure le storiche metropolitane di tradizione sovietica e del modernismo americano. E guarda un po' si tratta sempre di operazioni nate in un contesto politico fortemente orientato alla redistribuzione del reddito e alla lotta alla diseguaglianza, quel genere di istanze che oggi è di moda etichettare come populiste. Perché monumentalizzare lo spazio della metropolitana è il simbolo antitatcheriano e antiliberista per eccellenza. È l'opposto dei grattacieli intitolati alle banche, ma è anche, contrariamente al luogo comune che li vuole associati, agli antipodi del grande evento: la metropolitana trasforma i soldi pubblici in opere permanenti e ordinariamente fruibili da tutti, mentre Expo e Mondiali concentrano gli stessi soldi in spazi chiusi e temporanei, straordinari, in un regime di emergenza.

Ritornando agli interrogativi iniziali, perché gli architetti prendono le distanze di fronte a un'opera unica nel panorama italiano? Perché prevale l'esigenza, pur legittima, di definirsi "non-mendiniani" o di dissociarsi dal gusto di questa o quella realizzazione più o meno riuscita, rispetto al riconoscimento di un'operazione grandiosa e generosa nel suo complesso? Lasciando da parte i fighetti, disinteressati a priori, l'unica risposta plausibile risiede nella repulsione verso la natura intrinsecamente compromissoria di un'opera come questa. Una metropolitana non potrà mai avere la coerenza e la leggerezza progettuale dell'High Line di New York o di una scuola giapponese, tanto per citare esempi universalmente amati. La metropolitana è invischiata di potere e propaganda, la pesantezza dei suoi processi decisionali si riflette sgradevolmente nella catena di persone che sono chiamate a partecipare a quelle decisioni, gli spazi e i decori sono il frutto di mediazioni infinite con le ragioni della sicurezza, dell'ottusità, anche dell'opportunismo. La metropolitana è soprattutto un'opera neces-

sariamente gerarchica, è fatta e voluta "dall'alto", ed è anzi uno di quei sistemi complessi che sembrano essere lì apposta per affossare gli archetipi dei beni comuni, dell'*open source*, della *sharing economy*, dell'autogestione – come le infrastrutture sanitarie, ad esempio.

Insomma, una metropolitana offre troppa resistenza all'io strabordante dell'archistar ed è scomodamente reazionaria agli occhi degli architetti anarco-foucaultiani che producono il grosso della teoria. Per fortuna però piace alla gente che la usa, e questo è un fenomeno che non sempre gli architetti accettano di buon grado.

Riferimenti

Una *timeline* di facile consultazione, seppur non aggiornatissima, si trova qui: http://www.tiki-toki.com/timeline/entry/234164/COMPLETAMENTO-LINEA-1-METROPOLITANA-DI-NAPOLI/#vars!date=2018-10-29_19:13:01!

Una guida sintetica alle opere e agli architetti si trova sul sito dell'ANM: http://www.anm.it/index.php?option=com_content&task=view&id=687&Itemid=295