



ASSOCIAZIONE BIANCHI BANDINELLI

Istituto studi, ricerche e formazione fondato da Giulio Carlo Argan

L'Associazione Bianchi Bandinelli in visita di studio a Napoli

Lo scorso giovedì 3 aprile una delegazione dell'Associazione Bianchi Bandinelli ha partecipato ad una visita di studio a Napoli, organizzata dal presidente Vezio De Lucia.

Com'è noto, la città di Napoli è impegnata da molti anni in un progetto di sviluppo del sistema di collegamento ferroviario, allineato alle tendenze internazionali che puntano sull'incremento dei trasporti pubblici su rotaie come fattore cardine per la realizzazione di una mobilità più sostenibile e che al contempo uniscono agli scopi della progettazione quello della riqualificazione delle aree urbane e metropolitane interessate dal percorso.

Dal 2001 si sono succedute, una dopo l'altra, le aperture delle cosiddette “stazioni dell'arte” lungo il percorso della linea 1 della metropolitana, progettate da architetti di fama mondiale ed arricchite da un totale di più di cento opere di artisti viventi, che hanno trasformato quei luoghi di passaggio quotidiano in veri e propri musei, legati in modo peculiare alla storia e alla geografia del luogo in cui sono collocati.



Il gruppo, condotto dall'arch. Elena Camerlingo, già dirigente della Pianificazione trasporti del Comune di Napoli, ha dapprima visitato la stazione della metropolitana di Piazza Garibaldi, dove i lavori in superficie procedono – la chiusura del cantiere è prevista entro fine estate – secondo il progetto dell'architetto francese Dominique Perrault, che porterà alla riqualificazione dell'intera area della piazza, la cui mobilità sarà destinata solo al trasporto pubblico lungo tre assi ricavati all'interno di un parco pedonale arricchito da spazi verdi. La stazione sotterranea, inaugurata il 31 dicembre 2013, è caratterizzata da superfici specchiate e trasparenti, in continuità con la copertura in vetro e metallo, già realizzata, che sormonta l'intera area della stazione. Ad accogliere i passeggeri all'arrivo al piano interrato è un grande *Quadro specchiante* di Michelangelo Pistoletto, un grande specchio su cui sono apposte riproduzioni serigrafiche di fotografie di passeggeri in attesa o di passaggio nella stazione del metrò, che danno l'illusione di incrociarsi con i veri passanti.



La seconda stazione visitata è stata quella di Toledo, progettata dal catalano Oscar Tusquets Blanca e terminata nel 2012. I lavori per la realizzazione di questa stazione, molto vicina al mare, hanno comportato studi ed interventi di altissima ingegneria. Come spiegano i pannelli didattici utilmente allestiti nel percorso, durante lo scavo è stato ad esempio necessario congelare il sottosuolo per evitare il surriscaldamento di materiali infiammabili. Importanti ritrovamenti hanno contraddistinto i lavori di scavo in questo luogo: è stata rinvenuta, ad un livello corrispondente all'era neolitica, la traccia lasciata da un aratro sul suolo. Allo stesso modo, i lavori hanno riportato in luce parte delle mura aragonesi. Il legame profondo tra l'intervento attuale e le preesistenze ha guidato la progettazione di Tusquets e ha ispirato i grandi artisti che sono stati chiamati a realizzare opere d'arte per decorare la stazione. Ogni dettaglio racconta del dialogo degli artisti con i temi dell'acqua, della terra e con il contesto antropologico partenopeo. I livelli geologici che si percorrono nella discesa e nella risalita, dal livello del suolo a quello del passaggio dei treni, sono caratterizzati da colori tematici: un mosaico blu ricopre le pareti degli ambienti corrispondenti al livello del mare, piastrelle in marmo giallo, decorate da linee parallele che richiamano i segni di aratura rinvenuti, contraddistinguono invece gli ambienti collocati al livello della pietra tufacea tipica del territorio napoletano. L'attraversamento dei diversi piani di questa stazione si trasforma in un viaggio nelle profondità della terra, accompagnato dalle suggestive opere di Bob Wilson, che gioca con la luce riportando il mare dentro la stazione; di Oliviero Toscani, che ha realizzato una lunga striscia fotografica che ritrae i volti dei napoletani a passeggio nella piazza

sovrastante, includendo anche delle celebrità e di William Kentridge, il cui grande mosaico rappresenta un inno alla storia della città, attraverso figure composte da tasselli di pietra, in dialogo materico con le vicine mura aragonesi, che si possono scorgere in alcuni punti. L'apertura di questa stazione ha avuto importanti risvolti sociali. Tre sono infatti le uscite previste: una verso il mare, una propriamente in via Toledo ed una nel cuore dei quartieri spagnoli, sede di forte disagio sociale ma parte storicamente integrante del tessuto urbano di Napoli, che ha voluto con questa realizzazione urbanistica offrire un modo – e un segnale – di collegamento delle zone più problematiche con il resto della città.

La visita è proseguita poi verso quello che ne è stato l'oggetto principale, ossia il cantiere della stazione di Piazza Municipio. Grazie alla conferenza gentilmente offerta da chi ha seguito direttamente i lavori in questi anni, cioè la dott.ssa Daniela Giampaola, archeologa responsabile degli scavi, l'architetto Giuseppe Pulli, vicedirettore generale del Comune di Napoli, l'architetto Ugo Carughi, già funzionario della Soprintendenza ai Beni Architettonici di Napoli e l'ing. Antonello Del Rio, della società concessionaria Metropolitana di Napoli, che ha introdotto, la delegazione ABB ha potuto comprendere a pieno la portata del progetto, che ha comportato uno sforzo ingegneristico idraulico notevole per permettere l'edificabilità a livelli attraversati dalla falda acquifera.



La progettazione si deve agli architetti portoghesi Álvaro Siza ed Eduardo Souto de Moura, che intendono con il loro intervento di riqualificazione della piazza ricostruire l'asse visivo tra le banchine del porto e la collina del Vomero, che culmina con i volumi di Castel sant'Elmo e della Certosa di San Martino, costeggiato nel punto mediano dalla mole monumentale di Castel Nuovo. La piazza sarà dunque caratterizzata da un lungo asse pedonale alberato, valorizzato da un parco archeologico che restituirà alla città le fondazioni rinvenute nel corso degli scavi, condotti secondo moderni criteri stratigrafici, dando luogo ad un'azione di "tutela conoscitiva" attuata mediante documentazione, catalogazione e restauro dei materiali rinvenuti. Sarà possibile fruire sia delle fondazioni dell'antica Neapolis, come le preziose banchine del porto romano di I secolo – di cui prima d'ora non si conosceva l'esatta collocazione – sia delle fondazioni medievali, come gli ambienti affrescati di un palazzo appartenuto alla famiglia nobile Del Balzo, che faranno di



questo luogo un esempio di convivenza paritetica fra archeologia medievale ed archeologia classica. La stazione sotterranea sarà impreziosita dalla presenza delle mura vicereali cinquecentesche, interrate in epoca sabauda per isolare il Castello al centro della piazza, ed ora inglobate nell'architettura contemporanea come parete perimetrale, insieme a due torrioni. Per poter garantire la tenuta statica delle mura, queste sono state in parte smontate per collocare al loro interno una speciale parete impermeabile, onde proteggere la pietra antica dall'umidità proveniente dalla falda sottostante. Al suo interno, la stazione ospiterà un vero e proprio museo, in cui saranno esposti i materiali ritrovati e in cui i

progettisti sperano di riuscire a collocare le tre navi romane scoperte a pochi metri dalla banchina portuale, affondate in età antica. Si conferma dunque anche qui la volontà di legare inscindibilmente l'intervento attuale con il tessuto storico della città, rendendo il progetto un *unicum* non replicabile altrove.

Il lavoro straordinario messo in opera è stato caratterizzato dalla collaborazione e dalla sinergia instaurata tra le Istituzioni dello Stato, gli enti locali e le ditte appaltatrici.

Dopo l'affascinante sopralluogo, il gruppo si è spostato nella stazione Università, dove ha potuto ammirare l'esplosione di colori pensata dall'egiziano Kamir Rashid. A questa fermata, prevalentemente utilizzata dagli studenti del principale ateneo napoletano, le immagini di Dante e Beatrice accompagnano la salita e la discesa dalle scale, con un diretto richiamo all'importante tradizione di studi umanistici della città.



Terminata la visita nelle stazioni metropolitane, la delegazione ABB si è divisa in due gruppi: uno si è portato verso il teatro romano, nel cuore della città, presso il decumano superiore; l'altro, guidato dall'architetto De Lucia, che durante il suo mandato come assessore del Comune di Napoli, si è molto speso per le periferie, si è recato in visita nel tristemente noto quartiere di Scampia, situato nella periferia nord della città.



Il primo gruppo è stato guidato dall'arch. Giancarlo Ferulano, dirigente del Comune e dalla dott.ssa Francesca Longobardo, archeologa, nella visita al teatro romano di Neapolis, ubicato nella zona compresa fra via Anticaglia, via S. Paolo ai Tribunali e vico Giganti. L'edificio, databile al I secolo d.C., ai tempi del suo massimo splendore occupava la parte settentrionale del foro. Dal V secolo in poi il teatro non fu più utilizzato, venne progressivamente abbandonato e successivamente colmato di materiali di risulta per favorire la costruzione di nuove abitazioni. Nel medioevo la zona fu in parte adibita a sepolcreto, fino al periodo angioino, quando ricominciò l'edificazione, proseguita nel corso dei secoli fino ad assumere l'aspetto attuale, caratterizzato da una densa urbanizzazione. Dopo primi scavi effettuati alla fine del

XIX secolo, che portarono alla scoperta di parte della cavea all'interno del giardino di uno dei caseggiati, è solo dagli anni Ottanta del secolo scorso, grazie anche all'acquisizione progressiva dell'area da parte del Demanio, che si sono avviate indagini sistematiche tutt'ora in corso, curate dalla Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Napoli e Pompei e dal Comune di Napoli, che hanno portato al recupero e alla valorizzazione delle strutture antiche. Il gruppo ha potuto infatti visitare gli ambulacri, sui quali si aprivano i vani di servizio (cunei), le scale di accesso alla parte alta degli spalti, cioè alla media e alla summa cavea, una porzione estesa della cavea scoperta e delle gradinate che ancora conservano alcuni resti dei rivestimenti in marmo.

Il monumento costituisce un significativo esempio di "archeologia urbana" attraverso la quale è possibile ricostruire la storia edilizia, dall'età antica sino all'epoca moderna, di un intero settore urbano della città, mantenendo intatti gli edifici sovrastanti, senza stravolgere la vita dei cittadini che li abitano.

Il gruppo che ha visitato Scampia ha potuto prendere atto del rapporto difficile di questo quartiere e dei suoi abitanti con il resto della città, testimoniato da alcune contraddizioni urbanistiche. Nonostante lo sforzo attuato tramite il collegamento alla via di trasporto principale che è la metropolitana, la stazione resta ancora oggi isolata e raggiungibile dai pedoni solo attraversando vie poco praticabili. Tutto intorno le architetture civili convenzionate sono recintate, in modo da distinguersi e virtualmente allontanarsi da quelle sovvenzionate, ultimamente accresciute in seguito all'abbattimento di alcune delle famose "vele". L'unico progetto di reale riqualificazione ad oggi realizzato e perfettamente mantenuto è il parco, un'area verde di 140.000 mq che ospita una grande varietà di specie vegetali, oltre ad un'area giochi attrezzata per bambini e ad edifici destinati ad uffici pubblici. Il quartiere è oggi dominato dai cantieri destinati ad abitazioni civili, ma anche all'edilizia pubblica, come una sede distaccata dell'Università Federico II di Napoli, a testimonianza della volontà di proseguire il progetto di riqualificazione della zona, certamente condiviso da quei cittadini che invitano a cercare in Scampia una realtà diversa dal luogo comune: *se credi in Scampia, troverai un mare di amore*, recita un gigante murale che accoglie i passeggeri usciti dalla metro.

