



intangib()le

Racconti
di produzioni
immateriali
in **Campania**



9 773103 197090

anno 1/2025- numero 9

intangib(i)le

Racconti di produzioni immateriali
in Campania

Anno 1/2025 Numero 9 - mensile
Settembre 2025

ISSN 3103-197

Editore: Alos s.a.s.
di Fabrizio Masucci & C.
Via G. Carducci 42
80121, Napoli

© Tutti i diritti riservati – è vietata la
riproduzione dei testi senza
l'autorizzazione espressa
dell'editore e la citazione
bibliografica di pubblicazione.

Direttore responsabile:

Marco Izzolino

Redazione:

Maria Cristina Comite
Bruno Crimaldi
Ivana Gaeta
Marco Izzolino
Simone Valitutto

Graphic design

Ivana Gaeta
con Chiara D'Onofrio

Social media manager

Ester Vollono

Coordinamento editoriale:

Bruno Crimaldi

Editor

Alessandra Bove

Contatti:

intangibile25@gmail.com

intangib(i)le è un progetto editoriale dedicato al patrimonio culturale immateriale della Campania. La rivista racconta le ricchezze intangibili della regione e come farne esperienza tramite musei locali e contatti diretti con le comunità e i luoghi in cui esse vivono. Darà voce agli abitanti stessi e al loro “saper fare” e creare cultura. Uno spazio aperto a sguardi diversi, che coinvolge tutto il territorio, soprattutto quello interno e periferico, per dare forma a un museo diffuso dell'intangibile.

Contenuti

- 03 Le Stazioni dell'Arte, un viaggio nel passato nel presente e nel futuro di Napoli e un modello per un museo “vivente” della città**
Marco Izzolino
- 07 Le Stazioni dell'Arte a Napoli grande patrimonio immateriale e cantiere di conoscenza per le Nuove Generazioni**
Giovanna Cassese
- 11 Architettura della narrazione. Chiaia, la stazione-città tra stratificazione e visione**
Maria Corbi
- 18 Palcoscenici sotterranei: arte, memoria e partecipazione nelle stazioni metropolitane di Napoli**
Maria Corbi, Luisa Lepre



“REGIONE CAMPANIA - DIREZIONE
GENERALE 12 PER LE POLITICHE
CULTURALI E IL TURISMO - UNITÀ
OPERATIVA DIRIGENZIALE “PRO-
MOZIONE VALORIZZAZIONE MUSEI
E BIBLIOTECHE”: APPROVAZIONE
DELLE GRADUATORIE DI MERITO IN
DECRETO DIRIGENZIALE N. 186 DEL
18/11/2024”

Le Stazioni dell'Arte, un viaggio nel passato nel presente e nel futuro di Napoli e un modello per un museo "vivente" della città

di Marco Izzolino

Nel 2001, in fase di preparazione di due diverse mostre personali in gallerie private a Napoli, si presentò l'occasione per me di accompagnare due artisti del calibro di Lawrence Weiner e Antony Gormley nel cantiere della Stazione Dante della metropolitana, di imminente apertura.

La stazione Dante, prima nel centro storico a integrare installazioni di arte contemporanea, rappresentava un'apertura significativa di quello che sarebbe poi diventato certamente un nuovo "luogo della cultura" in un contesto urbano già storicamente, artisticamente e simbolicamente connotato. Quelle visite favorirono un approfondimento critico, a monte dell'inaugurazione, sull'impatto che queste stazioni, con le loro collezioni d'arte, avrebbero potuto esercitare sulla città e sui suoi cittadini, e sul significato intrinseco del progetto complessivo di tali stazioni/museo. Sia Weiner che Gormley posero l'attenzione sulla natura unica del progetto artistico-culturale nel panorama internazionale, sottolineando la validità di investire risorse e ricerca in un modello museale inedito, emerso spontaneamente dall'evoluzione di un contesto storico-culturale profondamente stratificato, anziché da una mera emulazione di modelli museali di altri contesti internazionali. Questo processo di riflessione fu il catalizzatore per me di un'indagine volta a chiarire il ruolo culturale delle Stazioni dell'Arte (da qui in poi SdA) e la loro comparabilità con le altre istituzioni museali cittadine, in un contesto in cui il valore artistico, di quello che poi sarebbe diventato un circuito di stazioni, era spesso percepito come secondario rispetto alla sua funzione infrastrutturale.

Il ruolo culturale della metropolitana di Napoli è stato lungamente sottovalutato. Nell'adeguamento agli standard dei trasporti pubblici delle grandi metropoli internazionali, si è spesso trascurato il legame intrinseco di una città come Napoli con il proprio sottosuolo, una relazione costante e vitale sin dalla sua fondazione. Le SdA, al contrario, propongono un modello di fruizione, musealizzazione e narrazione peculiare, sviluppato localmente e adattato alle esigenze socio-culturali dei cittadini. Sebbene concepite come stazioni ferroviarie, le SdA sono state arricchite con collezioni artistiche di respiro internazionale, configurandosi di fatto come musei. Questo ha generato una notevole attenzione da parte dei circuiti artistici globali e, sorprendentemente,





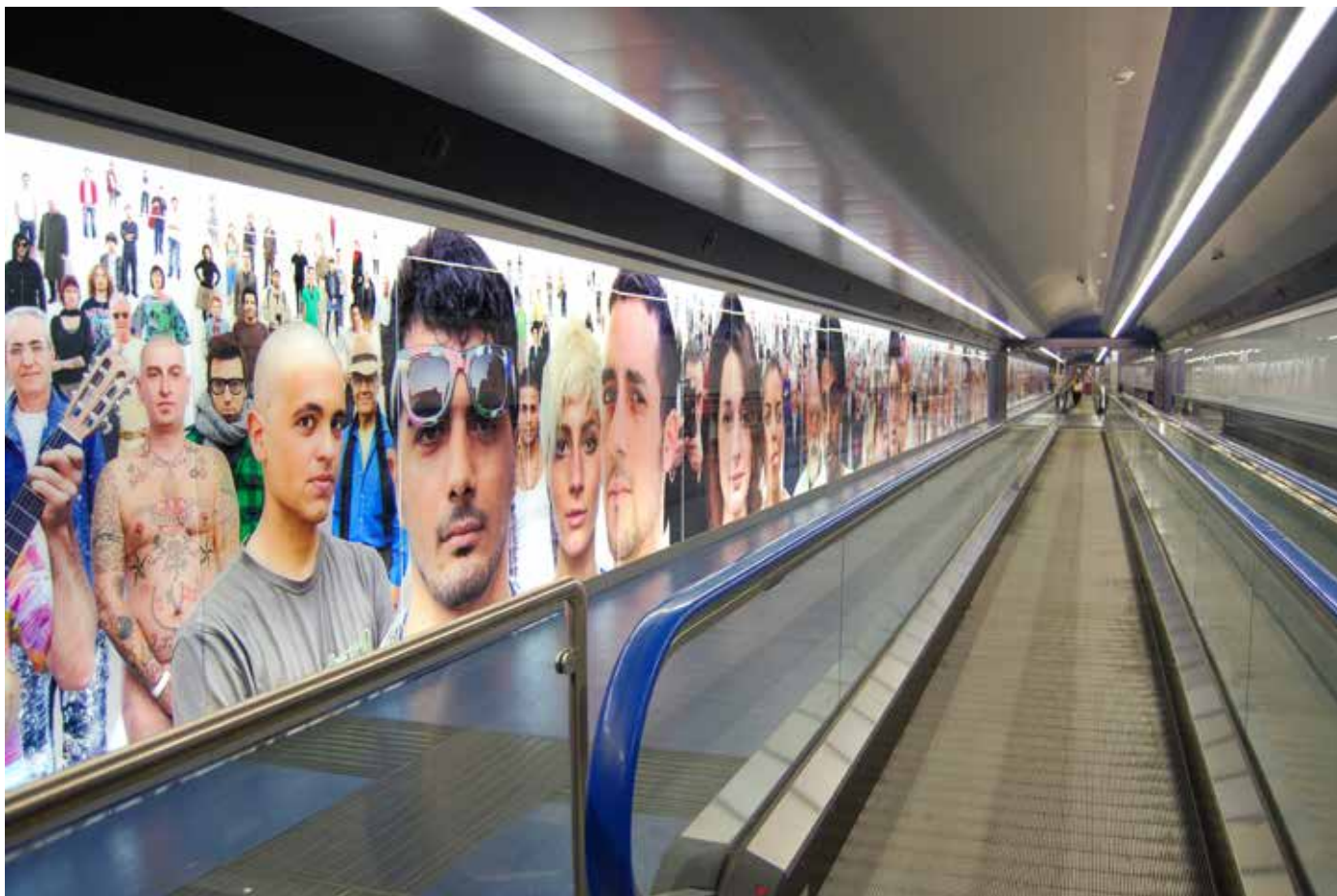
Stazione di Toledo, metropolitana di Napoli, linea 1

un avvicinamento dei cittadini all'arte contemporanea. Tuttavia, ha anche comportato sfide museologiche immediate, come il repentino deterioramento di alcune opere realizzate con materiali sperimentali, precedentemente utilizzati esclusivamente in ambienti museali – o più in generale espositivi – controllati. Nel corso degli anni, queste stazioni si sono rivelate autentici 'complessi monumentali', distribuiti sull'intero territorio cittadino.

Conformemente al Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, un *complesso monumentale* è definito come:

«un insieme formato da una pluralità di fabbricati edificati anche in epoche diverse, che con il tempo hanno acquisito, come insieme, una autonoma rilevanza artistica, storica o etnoantropologica».

Ormai da alcuni anni, l'Azienda Napoletana di Mobilità che le gestisce, propone che le SdA, a dispetto della loro recente realizzazione, rientrino tra i luoghi della cultura formalmente identificati dal Codice dei Beni Culturali e, per questa ragione, insieme al Comune di Napoli, proprietario delle stazioni e della loro collezione, e alla Regione Campania si stanno impegnando affinché ricevano un primo "riconoscimento di interesse regionale". Sebbene non sia ancora loro formalmente riconosciuto a livello governativo un "Interesse Culturale", esse rivestono di fatto tale status nella considerazione della cittadinanza e dei numerosi visitatori, come testimoniato dall'immagine del *Crater de Luz* della Stazione Toledo sulla copertina della guida *Lonely Planet pocket di Napoli*. Indipendentemente dalla loro classificazione – siano esse identificate come "complessi monumentali", "musei non convenzionali" o semplicemente "musei diffusi" – il loro riconoscimento come luoghi istituzionali della cultura è più che mai urgente.



Le SdA trascendono la mera funzione di strutture di transito, divenendo fulcri fisici e simbolici di aree urbane ben più estese dei soli spazi immediatamente adiacenti alle piazze, estendendosi all'intero quartiere di riferimento. Se in altre città le stazioni della metropolitana sono strutture necessarie alla circolazione accelerata delle persone, a Napoli le stazioni della metropolitana rappresentano un modo contemporaneo di collegare le due città, quella "esteriore" e quella "interiore", che storicamente sono state sempre connesse. Napoli ha infatti intessuto fin dalla fondazione una straordinaria relazione col proprio sottosuolo e la sorprendente continuità di questa relazione ancora oggi ne costituisce una caratteristica forse unica al mondo. La Napoli "interiore" è una città parallela che si estende a diverse profondità sotto le vie di quasi tutta la metropoli moderna, frutto di oltre venticinque secoli di rapporti ininterrotti tra il sopra e il sotto, il dentro e il fuori, la luce e l'ombra. Il circuito Metro Art costituisce dunque un "altro" modo, tutto moderno, di mettere in comunicazione la città di sopra con la città di sotto, sulla cui relazione si è fondata da sempre la cultura di Partenope prima e di Neapolis poi. Per questa ragione le SdA non possono essere considerate, alla stregua delle stazioni ferroviarie delle altre aree metropolitane del mondo, dei "nonluoghi", ossia spazi dell'anonimato frequentati da individui simili ma soli, privi di identità o funzione relazionale e dove transitano molte persone, ma in cui nessuno "abita". Le SdA sono luoghi antropologici che risultano essere fortemente simbolici e identitari per i cittadini, poiché, nonostante la loro recente realizzazione, manifestano una continuità nella discontinuità architettonica e stilistica delle aree in cui sorgono.

"Razza Umana/Italia",
installazione di Oliviero Toscani
Ph. Peppe Avallone

Stazione Toledo, William Kentridge,
ph. Oreste Lanzetta



Esse costituiscono inoltre la manifestazione più avanzata dell'evoluzione architettonica e urbanistica di Napoli, le cui caratteristiche non si rivelano principalmente verso l'esterno, ma verso l'interno, verso i sotterranei della città, simbolicamente verso le sue radici (la sua storia), il luogo da cui ha preso origine.

Non solo lo scavo e la scoperta di nuovi elementi archeologici e geologici per la creazione delle stazioni hanno accresciuto le conoscenze sul passato della città, ma la stessa presenza delle stazioni ha esteso e arricchito lo *storytelling*, o più precisamente l'*historytelling*, della città. Le SdA, infatti, rappresentano il presente e il futuro di Napoli, ma si radicano profondamente nel suo passato, creando una narrazione continua e dinamica.

La Stazione Toledo, ad esempio, profonda oltre 50 metri, è l'equivalente di un alto edificio di 17/18 piani, rivolto però verso terra. La costruzione della metropolitana ha inoltre aggiunto, nel sottosuolo di Napoli, un nuovo livello oltre a quelli già esistenti e generati dall'azione dei cittadini nella sua stratificazione storica, un ulteriore, per così dire, 'strato' alla città: quello sotto il livello del mare. Nella Stazione Toledo l'architetto Óscar Tusquets Blanca ha scelto di rendere manifesto nella decorazione parietale a mosaico il passaggio sotto il livello del mare: il colore delle pareti, dall'esterno verso la profondità, cambia dal bianco al nero, al giallo Napoli (colore del tufo), per poi, sotto il mare, passare a diverse gradazioni di blu.

L'attraversamento delle stazioni e dei passaggi ferroviari sotterranei costituisce un elemento cruciale di valorizzazione del patrimonio culturale immateriale di Napoli. Il valore esperienziale del percorso attraverso la città, un vero e proprio -"viaggio-" tra il sopra e il sotto, assume una centralità preponderante rispetto alla mera fruizione delle stazioni come spazi espositivi contenenti opere d'arte. Il complesso dell'esperienza multisensoriale e narrativa supera la semplice fruizione delle singole opere, proponendo una comprensione olistica della stratificazione culturale e storica di Napoli. Come le grandi chiese o i grandi palazzi signorili o pubblici del passato, le SdA si configurano come contesti artistici e culturali in cui l'arte accompagna la vita quotidiana e non ne è separata, a differenza di quanto accade nella maggior parte dei musei tradizionali.

Le Stazioni dell'Arte a Napoli grande patrimonio immateriale e cantiere di conoscenza per le Nuove Generazioni

di Giovanna Cassese

Le stazioni dell'arte della Linea 1 e della Linea 6 della metropolitana di Napoli rappresentano un grande patrimonio immateriale e sono veri cantieri di conoscenza oltre ad essere indiscutibilmente il più grande impianto d'arte pubblica contemporanea in ambito internazionale.

Dal 2006, grazie alla lungimirante convenzione siglata tra l'Azienda Napoletana Mobilità (ANM) e l'Accademia di Belle Arti di Napoli per la conservazione e la salvaguardia delle opere delle stazioni dell'Arte - giunta ormai al quinto rinnovo - questi spazi si sono trasformati in un autentico laboratorio di formazione e conoscenza, dove l'Accademia e precipuamente la Scuola di Restauro ha assunto la responsabilità della conservazione, della manutenzione e della valorizzazione di questo eccezionale patrimonio di arte contemporanea in sintonia e sinergia con ANM.¹ L'aspetto più significativo di tutta questa esperienza non risiede tanto nell'indiscutibile qualità delle singole opere d'arte, pur essendo state realizzate da alcuni dei più importanti artisti della scena contemporanea tra la fine del secolo scorso e l'inizio del nuovo millennio, quanto nel patrimonio immateriale che esse hanno generato e continuano a generare. Alla luce della Convenzione di Faro del 2005 le Stazioni dell'Arte acquisiscono una dimensione ancora più profonda e significativa, divenendo un patrimonio immateriale dinamico in continua evoluzione, capace di formare e influenzare le future generazioni. Secondo l'articolo 2 della Convenzione di Faro, infatti, il patrimonio culturale non è solo un insieme di oggetti o monumenti, ma rappresenta un valore per la società nel suo complesso, come fonte di conoscenza, creatività e crescita culturale. Le stazioni dell'arte napoletane incarnano perfettamente questa visione: non sono semplicemente contenitori di opere d'arte, ma comunità di patrimonio viventi, dove gruppi di persone condividono valori, conoscenze e pratiche che devono essere trasmesse alle generazioni future. Il valore immateriale dell'arte come conoscenza si manifesta qui attraverso la creazione di una comunità di prati-

1 Sulla questione cfr. M. Corbi, G. Cassese, *Le stazioni della Metropolitana di Napoli. Strategie di conservazione e valorizzazione di una grande raccolta di arte pubblica*, in *Arte e spazio pubblico*, Milano, Silvana Editore 2023, pp. 175 - 187 con bibliografia precedente.



Stazione Dante, cantiere-scuola
Accademia di Belle Arti
restauro opera Kounellis



ca che include studenti, docenti, restauratori, artisti e cittadini, tutti uniti dalla volontà di preservare e valorizzare questo eccezionale patrimonio contemporaneo per la sua trasmissione al futuro. È un ecosistema culturale che produce continuamente nuova conoscenza attraverso l'esperienza diretta, la ricerca teorica e applicata e la condivisione di competenze. Il progetto delle stazioni dell'arte ha generato così, anche un'opportunità formativa unica nel panorama italiano. Attraverso il contatto diretto con opere contemporanee di grande valore, si sono formate e continuano a formarsi nuove generazioni di restauratori dotati di una nuova **coscienza** sulle problematiche specifiche dell'arte e del design contemporanei. Una palestra senza uguali Questa formazione si articola su tre livelli fondamentali interagenti tra loro:

1) Dimensione Teorica: gli studenti, ma anche i docenti e i tecnici e gli esperti di volta in volta coinvolti, si confrontano con i complessi problemi teorici legati al restauro dell'arte contemporanea, dall'identificazione dei materiali innovativi alle questioni di conservazione preventiva, dalla documentazione storico-critica, fotografica e archivistica alle problematiche legate all'intenzionalità artistica.

2) Dimensione Tecnica: L'esperienza diretta con tecniche e materiali contemporanei offre competenze specialistiche difficilmente acquisibili in altri contesti formativi. La varietà dei supporti, dei medium e delle tecniche presenti nelle stazioni rappresenta un campionario straordinario per l'apprendimento pratico.

3) Dimensione Operativa: Il cantiere permanente delle stazioni dell'arte permette agli studenti di sperimentare approcci meto-



dologici innovativi, di sviluppare protocolli specifici per il contemporaneo e di affrontare le sfide quotidiane della conservazione in ambiente urbano. La convenzione tra ANM e Accademia di Belle Arti rappresenta, quindi, un modello virtuoso e fortemente innovativo di collaborazione pubblico-pubblico, dove la sinergia tra istituzioni diverse genera valore aggiunto per la comunità. Questo approccio si allinea perfettamente con i principi della Convenzione di Faro, che riconosce il diritto delle comunità di partecipare attivamente alla vita culturale e alla gestione del patrimonio e ed è quindi un esempio concreto di *best practice* e di valorizzazione della conoscenza. I cantieri di manutenzione e restauro delle stazioni dell'arte si configurano così come vere e proprie «**comunità di patrimonio**» secondo l'articolo 2 della Convenzione: sono spazi dove si forma una comunità di persone che attribuisce valore a specifici aspetti del patrimonio culturale e desidera mantenerli e trasmetterli alle generazioni future attraverso l'azione pubblica. Ogni intervento conservativo diventa un atto di partecipazione culturale, dove la conoscenza tecnica si intreccia con la responsabilità sociale verso il futuro. La dimensione immateriale emerge chiaramente nel processo formativo: non si tratta solo di trasmettere competenze tecniche, ma di costruire una coscienza a tutto tondo che comprende valori, significati e responsabilità condivise. Gli studenti non imparano solo a restaurare, ma anche a conoscere l'arte contemporanea, gli artisti, gli architetti, gli installatori, i tecnici; im-

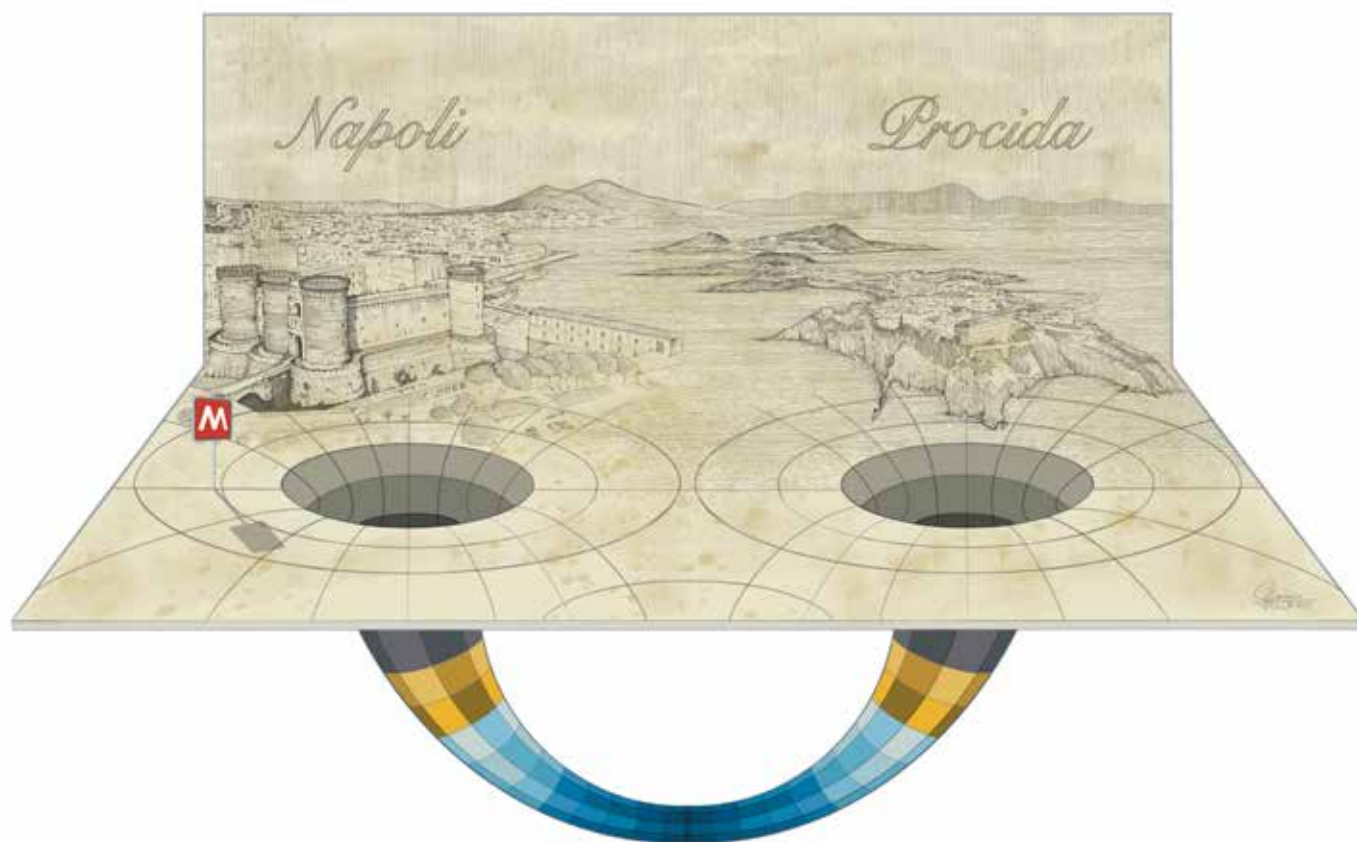
Stazione Dante, Nicola De Maria,
ph. Fabio Donato



S. Rosa, Paladino, cantiere M. Nesi, 2022

parano inoltre a fotografare e diventano custodi attivi di un patrimonio che per sopravvivere non può che appartenere alla collettività. Le stazioni dell'arte napoletane si configurano così come un **cantiere di conoscenza** permanente, dove teoria e pratica si incontrano quotidianamente per affrontare le sfide della conservazione, del restauro e della valorizzazione: tre aspetti inscindibilmente connessi quando ci interroghiamo sulla dimensione del tempo dell'opera e sul senso della sua trasmissione al futuro. In un'epoca in cui l'arte contemporanea pone interrogativi sempre più complessi in molti ambiti della conoscenza, questo laboratorio urbano ha rappresentato e rappresenta un'esperienza pionieristica che ha ispirato e potrebbe ispirare modelli simili in altre città italiane ed europee, laddove ci si ponga davvero la questione della conservazione dell'arte pubblica nella sua complessità. Secondo la prospettiva della Convenzione di Faro, dunque, il valore di questo progetto formativo e culturale risiede nella sua capacità di assicurare la trasmissione del patrimonio alle generazioni future. Non si tratta solo di conservare le opere fisiche, ma di garantire la continuità di quella conoscenza immateriale che si ge-

nera nel processo di cura e valorizzazione del patrimonio. Ogni generazione di studenti che attraversa questi cantieri diventa portatrice di un sapere che si arricchisce e si evolve, mantenendo viva la relazione tra comunità e patrimonio culturale. Il cantiere diventa così metafora e realtà di una comunità che si rinnova continuamente, dove ogni intervento conservativo è al tempo stesso un atto di creazione culturale e un gesto di responsabilità verso il futuro. Le stazioni dell'arte dunque diventano materia ed esperienza viva di conoscenza e di partecipazione culturale. Ha scritto Renzo Piano: «Quando ho compiuto sessant'anni, ormai molto tempo fa, con mia moglie feci un viaggio in Giappone, e visitai il tempio di Ise. Sa perché è importante il tempio di Ise? Viene distrutto e rifatto ogni vent'anni. In Oriente l'eternità non è costruire per sempre, ma di continuo. I giovani arrivano al tempio a vent'anni, vedono come si fa, a quaranta lo ricostruiscono, poi rimangono a spiegare ai ventenni. È una buona metafora della vita: prima impari, poi fai, quindi insegni. Sono i giovani che salveranno la terra. I giovani sono i messaggi che mandiamo a un mondo che non vedremo mai. Non sono loro a salire sulle nostre spalle, siamo noi a salire sulle loro, per intravedere le cose che non potremo vivere ».



Collegamento Napoli - Procida,
Giorgio Milano

Per mostrare quanto le SdA costituiscano un patrimonio non solo da raccontare, ma anche a cui attingere per le nuove rappresentazioni simboliche della città, si propone una tavola creata dall'artista napoletano Giorgio Milano, dal titolo *Stazione del Mare* – nell'ambito delle visite guidate nelle stazioni organizzate dal dipartimento didattico di ANM, in collaborazione con L'Arsenale di Napoli, per Procida Capitale Italiana della Cultura 2022 – per descrivere in modo evocativo la continuità di relazione tra la città e l'isola di Procida mediante il mare. Se l'attraversamento della stazione Toledo rappresenta un'immersione ininterrotta nella stratificazione urbana, dalla superficie fino al livello sottomarino, la risalita attraverso la stazione Municipio, nell'area dove un tempo sorgeva il porto, costituisce un'emersione verso il luogo in cui la città incontra il mare del suo golfo. L'immagine creata dall'artista Giorgio Milano evoca così la fantasiosa possibilità che dalla stazione Toledo, attraversando il sottosuolo della città, sia possibile raggiungere direttamente l'isola di Procida.

Architettura della narrazione. Chiaia, la stazione-città tra stratificazione e visione

di Maria Corbi, ANM



Per il visitatore che arrivi da piazza Santa Maria degli Angeli alla stazione Chiaia – tra il nitore delle architetture metafisiche degli esterni – la curva indaco delineata dalle molteplici braccia del Giove di Peter Greenaway è il primo, vivido segnale di una presenza artistica. Inizia così il viaggio nel mito e nelle profondità della città che conduce, oltre quaranta metri più in basso, fino al piano delle banchine.

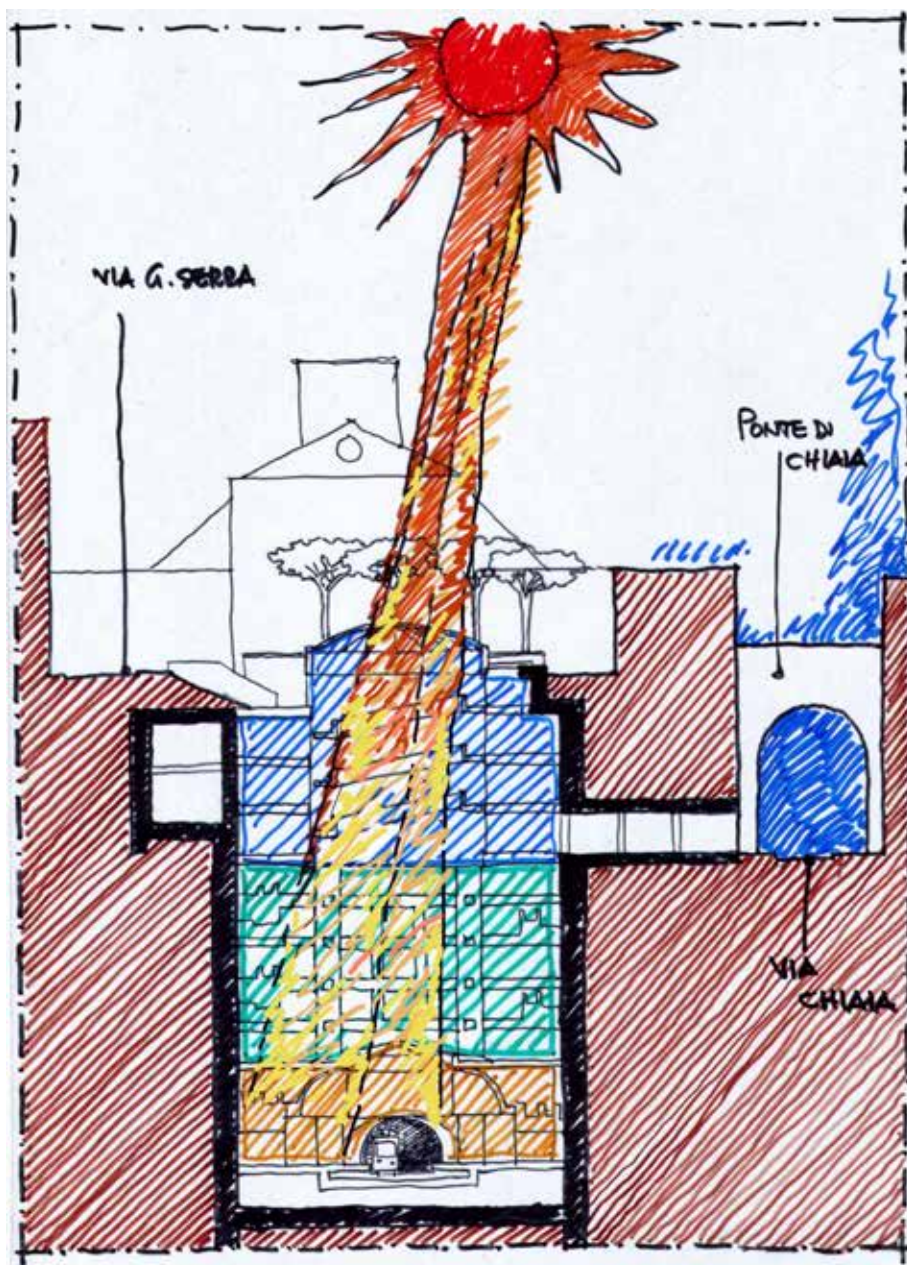
Il progetto di Uberto Siola ha previsto infatti la realizzazione di un monumentale edificio su più piani totalmente interrato con funzione anche di collegamento verticale tra due diversi livelli della città, quello in cui è disposto l'ingresso in alto sulla piazza e il secondo su Via Chiaia. «Poche città sono legate, come Napoli, al proprio sottosuolo. Il vuoto che rappresenta il sostrato urbano è il risultato della cavazione del tufo servito per la costruzione della città nei secoli; dunque, la superficie e il sottosuolo sono strettamente connessi nella creazione del luogo»¹, spiega Siola, aggiungendo come per la stazione Chiaia il progetto sia stato allo stesso tempo uno strumento di cambiamento e un dispositivo di conoscenza per la città.

Del resto, l'esperienza delle Stazioni dell'Arte di Napoli assume particolare rilievo anche per la sua dimensione archeologica. La morfologia stratificata del sottosuolo partenopeo ha reso infatti frequente il rinvenimento di importanti evidenze archeologiche durante le fasi di scavo delle stazioni nel centro cittadino. Tali ritrovamenti sono stati valorizzati in situ, dando origine a progetti complessi dove l'archeologia urbana è integrata nel tessuto architettonico in modo permanente. Anche lo scavo dell'imponente "pozzo" di Chiaia ha riportato alla luce, oltre a una successione di paleo suoli, i preziosi resti di un tronco dell'acquedotto Augusteo, oggi visibili al primo livello della stazione.

«La difficoltà di portare la luce all'interno di un'architettura che nasce sotterranea – prosegue ancora Siola – è stata superata ancora una volta riportando la riflessione sulla città intera; al tempo stesso, l'illuminazione è diventata uno dei temi portanti del progetto [...] A Napoli ciò che unisce superficie e sottosuolo è la capacità della luce di penetrare il corpo della città»². L'edificio è stato progettato perciò come una successione di volumi sovrapposti – un cilindro, un cubo, un prisma ottagonale, una cupola emisferica – connessi dall'idea del "trasporto della luce naturale" dal livello di piazza Santa Maria degli Angeli, con la grande cupola vetrata a sesto ribassato, fino a quello delle gallerie. La

1 Uberto Siola, *I caratteri genealogici del progetto in La stazione Chiaia a Napoli*. Siola e associati, a cura di Andrea Maglio, Artem Napoli 2022, p. 22

2 Ivi, p. 28



Schizzo del concept, stazione Chiaia, metropolitana linea 6

discesa nella stazione costituisce quindi un'esperienza di variazione della percezione della luce naturale. Attraversando diaframmi trasparenti posti ai diversi livelli, il viaggio dei raggi solari ci conduce dall'intensità abbagliante della "piazza alta", attraverso un'attenuazione progressiva, fino alla suggestione dell'ultimo "occhio di luce" al centro della cupola emisferica che copre la "piazza bassa" al livello dei treni, quasi evocando un Pantheon sotterraneo.

In stretta correlazione con il progetto architettonico di Siola è stato sviluppato l'intervento artistico multidisciplinare di Peter Greenaway che si configura come un'opera unitaria, ma articolata in una sequenza complessa di molteplici segni artistici bidimensionali e tridimensionali. Il filo narrativo e concettuale che caratterizza lo spettacolare intervento di Greenaway è quello di un "viaggio mitologico dai Cieli dell'Olimpo alle profondità misteriose degli Inferi", ad evocare il mondo culturale antico, greco-romano, sedimentato fin dalle sue origini nella memoria della città.

Mentre il susseguirsi dei volumi centrali della stazione attraversati

dalla luce è connotato dalla continuità del bianco, le altre pareti nel passaggio da un piano all'altro mutano il registro cromatico. Il gioco dei riflessi tra la costante della luce naturale e il succedersi di colori ispirati agli affreschi di Pompei ed Ercolano diventa testimonianza del dialogo creativo tra architetto ed artista: «Il successo di tutte le stazioni che hanno preceduto quella di Chiaia ha segnato la relazione tra due grandezze distinte: il progetto dell'architettura e la manifestazione artistica che la ospita – sottolinea a questo proposito Siola – a noi è sembrato che si potesse fare uno sforzo maggiore. Ho chiesto a Greenaway di aiutarmi progettando insieme il modo di far diventare l'intervento un'unica esperienza artistica, in cui l'architettura usciva dal suo ruolo servente rispetto all'arte e diventasse arte essa stessa».

Le parole di Siola trovano piena corrispondenza anche nella relazione progettuale del gruppo di lavoro di "Change Performing Arts", che ha affiancato Greenaway con il coordinamento di Franco Laera, ed evidenzia come l'idea del "Museo obbligatorio" trovi con Chiaia un ulteriore sviluppo: le opere artistiche sono espressione di un incontro

³ Ivi, p. 37

⁴ Il team ha coinvolto Saskia Boddeke, designer olandese con una ampia esperienza nei progetti installativi, e l'artista americano Brody Neuen-schwander, noto per le sue calligrafie



che sono diventate tratto distintivo di tante opere di Peter Greenaway. Coordinatore del gruppo è stato Franco Laera, che ha curato anche il progetto "Italia delle città" ideato da Uberto Siola con Peter Greenaway per la World Expo di Shanghai nel 2010.

Stazione Chiaia Linea 6, arch. U. Siola
Artwork P. Greenaway

ideativo e l'ambiente architettonico diventa matrice dell'opera artistica, mentre «l'opera dell'artista a sua volta non è fisicamente collocata in un punto dello spazio, ma si sviluppa lungo l'intera stazione, con un filo narrativo sotteso che la attraversa continuamente». Le installazioni diventano così tappe di un percorso, parti di una narrazione più ampia.

Nella visione artistica di Peter Greenaway, ogni livello della stazione è concepito come una soglia simbolica associata a una divinità del pantheon greco-romano e a un colore dominante, in un percorso che si trasforma in viaggio mitologico e interiore.

Al livello più alto della stazione – connotato da superfici azzurre – non può che corrispondere Zeus/Giove, il sommo degli dèi, che tutto domina nel giorno e nella notte, come suggeriscono in modo emblematico le 24 braccia disposte in cerchio, a indicare le 24 ore della giornata.

Nella discesa da Piazza Santa Maria degli Angeli al secondo ingresso su via Chiaia il tratto peculiare del disegno architettonico è costituito da un'ampia scala elicoidale: è lo spazio che simboleggia l'acqua. Qui domina il blu cobalto e regna Poseidone/Nettuno, dio del mare. Lungo

()



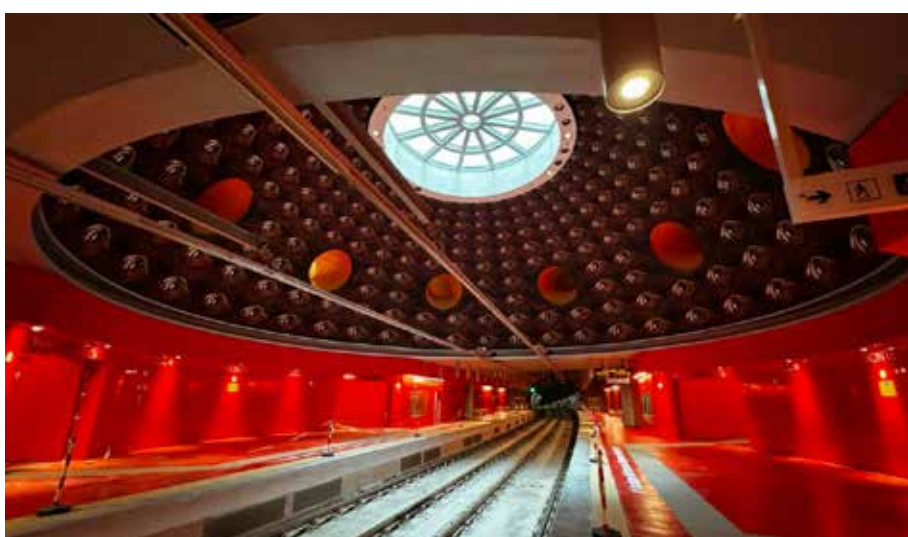
Stazione Chiaia Linea 6, arch. U. Siola
artwork P. Greenaway,
ph. Pasquale Mallardo

i parapetti ricorre un verso del poeta Ovidio — *Est in aqua dulci non invidiosa voluptas* (C'è nel bere acqua dolce un piacere innocente) — reso in una forma calligrafica che richiama l'origine epistolare del testo, carico della nostalgia dell'autore esiliato da Augusto lontano da Roma. Il verso si ripete come un mantra visivo, a sottolineare l'essenza vitale e universale dell'acqua, e sembra instaurare un legame ideale con la presenza fisica dei resti dell'antico Acquedotto Augusteo del Serino, poco distanti.

Proseguendo verso il basso si entra nello spazio verde di Demetra/Cerere, dea della terra, della fertilità, dei raccolti, il cui culto rivestiva un'importanza centrale nel pantheon dell'antica Neapolis. Questo livello ospita, all'interno della "lanterna" cubica, una galleria d'arte inondata di luce, dove sono esposte le riproduzioni di alcune tra le più celebri statue della Collezione Farnese del Museo Archeologico Nazionale di Napoli. Un omaggio al patrimonio della città, che intreccia ancora una volta il progetto artistico-architettonico alla memoria profonda di Napoli.

Più in basso, in uno spazio a pianta ottagonale caratterizzato da oblò che si affacciano sulle banchine, il colore dominante è un giallo ocre caldo, che introduce al mito di Proserpina/Persefone, la figlia di Cerere, rapita da Plutone e divenuta regina degli Inferi. Sei grandi melograni a rilievo scandiscono questo ambiente, simbolo dell'alternarsi delle stagioni e del vincolo indissolubile tra il mondo dei vivi e quello dei morti, tra la superficie e le profondità.

Nell'ultimo livello della stazione, dove i treni scorrono lungo le gallerie sotterranee, il mito dialoga con la contemporaneità tecnologica e la sintesi finale tra arte e architettura è affidata alla grande cupola semi-



sferica che sovrasta entrambe le banchine. Qui, dove la luce naturale filtra attenuata attraverso un'ultima, piccola apertura circolare – un oculo o, meglio, *opaion* al centro della cupola – e le pareti sono tutte di colore rosso cremisi, è il regno di Ade/Plutone, il dio invisibile degli Inferi. Ancora risuonano le suggestioni della memoria del mito che ci conducono ai vicini Campi Flegrei, con la soglia dell'Averno.

Greenaway sceglie di evocare il signore del mondo sotterraneo attraverso l'ossessivo moltiplicarsi dell'immagine dipinta di un occhio, ripetuta 320 volte all'interno della cupola. A osservare dall'alto il movimento continuo dei passeggeri e lo scorrere – come in un moderno Stige – delle loro vite, sono forse gli spiriti del mondo di sotto o Plutone

()



Stazione Chiaia Linea 6,
ph. Pietro Pirozzi

stesso, silenzioso e invisibile guardiano. O forse ancora, ampliando la riflessione sui significati figurati di questa discesa nel profondo e nelle cavità del sottosuolo, il simbolo dell'occhio ci parla anche di un viaggio interiore, dal percepire al comprendere, fino a penetrare con sguardo aperto le ombre del reale.



Palcoscenici sotterranei: arte, memoria e partecipazione nelle stazioni metropolitane di Napoli

di Maria Corbi, Luisa Lepre – ANM

Dagli anni Ottanta del secolo scorso si sviluppa a partire dall'Europa il movimento della cosiddetta *Station Renaissance*, che introduce un approccio innovativo alla progettazione delle stazioni ferroviarie, promuovendone l'integrazione con il contesto urbano e valorizzandone la qualità del design architettonico.

In questo scenario internazionale di crescente attenzione per l'estetica delle infrastrutture di trasporto e per l'impatto ambientale e sociale degli spazi pubblici ad esse connessi, le Stazioni dell'Arte della metropolitana di Napoli, inaugurate dal Comune di Napoli a partire dal 2001¹, si distinguono per un approccio culturale particolarmente avanzato, che ha generato uno dei più innovativi esempi di integrazione tra architettura e arte pubblica degli ultimi decenni. Il design di ciascuna stazione, insieme alla riqualificazione delle corrispondenti aree di superficie, è stato affidato a un architetto o designer differente; a essi si sono affiancati, sotto il coordinamento artistico di Achille Bonito Oliva, oltre cento artisti contemporanei di rilievo internazionale.

¹ Sono dodici le Stazioni dell'Arte già realizzate da MN Metropolitana di Napoli, la concessionaria del Comune di Napoli per la progettazione e costruzione della Linea 1, aperte al pubblico e gestite da ANM Azienda Napoletana Mobilità. Nel 2001 sono entrate in esercizio le stazioni Museo (progetto di Gae Aulenti), Quattro Giornate (progetto di Domenico Orlacchio) e Salvator Rosa (progetto dell'Atelier Mendini). Seguono nel 2002 Dante (progetto di Gae Aulenti), e le seconde uscite di Salvator Rosa (progetto dell'Atelier Mendini) e Rione Alto (progetto di Renato Miano). Nel 2003 è inaugurata la stazione Materdei (progetto dell'Atelier Mendini), e nel 2005 è completato il restyling della stazione Vanvitelli (aperta al pubblico nel 1993), a cura di Lorenzo e Michele Capobianco. Nel 2011 apre la stazione Università (progetto di Karim Rashid) e nel 2012 Toledo (progetto di Óscar Tusquets Blanca). Nel 2013 la seconda uscita di Toledo





Ciascuna stazione rappresenta una risposta diversa alle questioni poste dalla progettazione del sottosuolo e delle sue relazioni con le porzioni urbane soprastanti e le stesse opere d'arte costituiscono un fattore rilevante del processo di qualificazione dello spazio architettonico, intervengono nella definizione degli interni o contribuiscono al rapporto dell'organismo architettonico con il contesto urbano e le presistenze archeologiche rinvenute durante i lavori di scavo e integrate negli ambienti delle stazioni (come a Municipio, Toledo e Chiaia), generando un'interazione tra passato e presente, tra segni storici e visioni del futuro. Attraverso la stretta collaborazione tra architetti, ingegneri, archeologi e artisti si è prodotto un profondo cambiamento nella rappresentazione e nella percezione sociale delle stazioni metropolitane, progettate non più come spazi di transito meramente funzionali, ma come siti culturali connotati da identità, storicità e significati. Le stazioni metropolitane, in quanto infrastrutture ad alta frequentazione, sono tra i luoghi in cui può meglio realizzarsi l'incontro tra le varie forme di espressione artistica e un numero molto elevato di destinatari, inserendo tale esperienza anche in quelle frazioni spazio-temporali della vita quotidiana abitualmente prive di significato. Queste monumentali architetture "rovesciate" che dalla superficie della città s'inoltrano nelle profondità del sottosuolo accogliendo un eccezionale corpus di arte contemporanea richiedono strategie di salvaguardia e valorizzazione articolate e sollecitano un rapporto attivo con il pubblico "allargato", anche non intenzionale, dei suoi fruitori.

Fin dal 2006 – anno di istituzione dell'ufficio preposto alla gestione del patrimonio artistico delle stazioni nell'azienda di trasporto cittadina, oggi ANM – è apparso chiaro quanto la vitalità di queste opere fosse connessa alla capacità di visione e progettazione nel campo della comunicazione e educazione all'arte per costruire consapevolezza, senso di appartenenza e cittadinanza culturale. Anche in questo campo, come in quello conservativo, molto proficua è stata la collaborazione con l'Accademia di Belle Arti di Napoli – ed in particolare con la cattedra di *Problematiche di Conservazione dell'arte contemporanea* tenuta dalla professoressa Giovanna Cassese – con la definizione di

(progetto di Óscar Tusquets Blanca) e Garibaldi (progetto di Dominique Perrault), mentre nel 2015 è la volta di Municipio (progetto di Álvaro Siza e Eduardo Souto de Moura). Nel 2021 entra in esercizio, in una configurazione ancora parziale, la stazione Duomo (progetto di Doriane e Massimiliano Fuksas). Nel luglio 2024 riapre al pubblico anche la Linea 6, collegata alla Linea 1 attraverso l'interscambio di Municipio: alle quattro stazioni già completate nel 2007 - Mostra, Augusto, Lala e Mergellina - si aggiungono così la stazione Arco Mirelli (progetto di Hans Kollhoff), la stazione San Pasquale (progetto di Boris Podrecca) e la stazione Chiaia, (progetto di Uberto Siola). Per approfondimenti: <https://metroart.anm.it/>

1 Ph. Alessandra Mustilli



Ph. Alessandra Mustilli

percorsi formativi specificamente dedicati alla conoscenza delle Stazioni dell'Arte. Gli studenti, coinvolti attivamente come mediatori culturali, hanno contribuito alla costruzione di visite guidate e strumenti di lettura delle opere, inaugurando una modalità partecipativa che ha unito formazione e sperimentazione sul campo.

Dalle prime esperienze del 2006/2007 è nata una programmazione permanente di didattica del patrimonio che in quasi venti anni di esperienza si è strutturata come un vero e proprio servizio educativo interno ad ANM, con una proposta articolata di attività didattiche, laboratori, visite tematiche ed esperienze narrative, rivolte a cittadini, famiglie, scuole, università, associazioni. L'obiettivo è quello di avvicinare all'arte anche chi non possiede una formazione specifica, trasformando la fruizione delle stazioni in un'esperienza di conoscenza, incontro e riflessione sulla città. Nel corso degli anni i servizi educativi Metro Art si sono arricchiti di nuove metodologie, linguaggi inclusivi e approcci orientati al coinvolgimento attivo dei diversi pubblici, in special modo delle nuove generazioni e delle comunità locali, anche grazie alla qualità delle collaborazioni sviluppate sul territorio, come in particolare quella con L'Arsenale di Napoli, per la sua esperienza specialistica nell'ambito della cultura artistica contemporanea, della didattica dell'arte e dei servizi educativi museali.

Le Stazioni dell'Arte, in virtù della grande ricchezza e varietà tipologica delle opere, della loro forte connotazione ambientale, nonché della stretta relazione con il design architettonico e le testimonianze archeologiche, offrono la possibilità di costruire e combinare molteplici percorsi guidati di senso, che intrecciano arte, architettura contemporanea e storia della città. L'esperienza della visita si configura come un viaggio narrativo, dove la fisicità del luogo si lega alle storie che evoca, e i viaggiatori si trasformano spesso in narratori a loro volta, condividendo impressioni, ricordi e visioni della città. In questo processo si attiva una relazione profonda tra istituzioni e comunità, tra opere e vissuti, tra passato e presente.

Se lo spazio pubblico è sempre più spesso conteso e frammentato, le stazioni possono diventare invece laboratori urbani di cittadinanza



Ph. Assunta D'Urso

attiva, dove l'arte si vive e si discute. La progettazione educativa punta quindi a generare una relazione consapevole e responsabile con il patrimonio, valorizzando il ruolo dei cittadini non solo come fruitori, ma come co-autori di senso e custodi di uno spazio condiviso.

Se, come ha scritto Alessandro Mendini, le Stazioni dell'Arte napoletane si configurano come «nuovi palcoscenici urbani», «spezzoni di teatro esterno dotati di un alto senso antropologico ed emotivo»², allora la sfida principale per chi è chiamato a gestirle non è soltanto tecnica o conservativa, ma eminentemente culturale. È la sfida di attivarne pienamente le potenzialità simboliche e civiche, affinché questi luoghi non restino solo cornici spettacolari, ma diventino dispositivi attivi di relazione, di memoria e di progetto collettivo. In questo senso, la cura e la valorizzazione delle Stazioni dell'Arte passano necessariamente attraverso pratiche di mediazione e partecipazione, capaci di trasformare l'esperienza del transito quotidiano in un'occasione di riflessione, scoperta e appartenenza. La fruizione consapevole e l'interazione con le opere d'arte e gli spazi architettonici possono diventare così strumenti per costruire un'identità urbana condivisa, in cui gli abitanti possano riconoscersi e sentirsi corresponsabili.

Gestire la complessità di questi spazi – sempre fortemente connotati anche dalla primaria funzione del trasporto di massa – significa accompagnarne l'evoluzione come luoghi culturali vivi, continuamente risignificati dai gesti, dalle storie e dalle visioni dei loro fruitori. Un compito delicato che richiede visione, competenze trasversali e un approccio partecipativo per valorizzare il contributo delle comunità, delle istituzioni culturali e delle nuove generazioni, in un dialogo costante tra patrimonio e futuro.

² Alessandro Mendini, *La filosofia della Metropolitana di Napoli*, in *Metropolis. La sfida del trasporto su ferro a Napoli e in Campania*, allegato alla rivista «Abitare», n. 464, 2006, p. 18.

