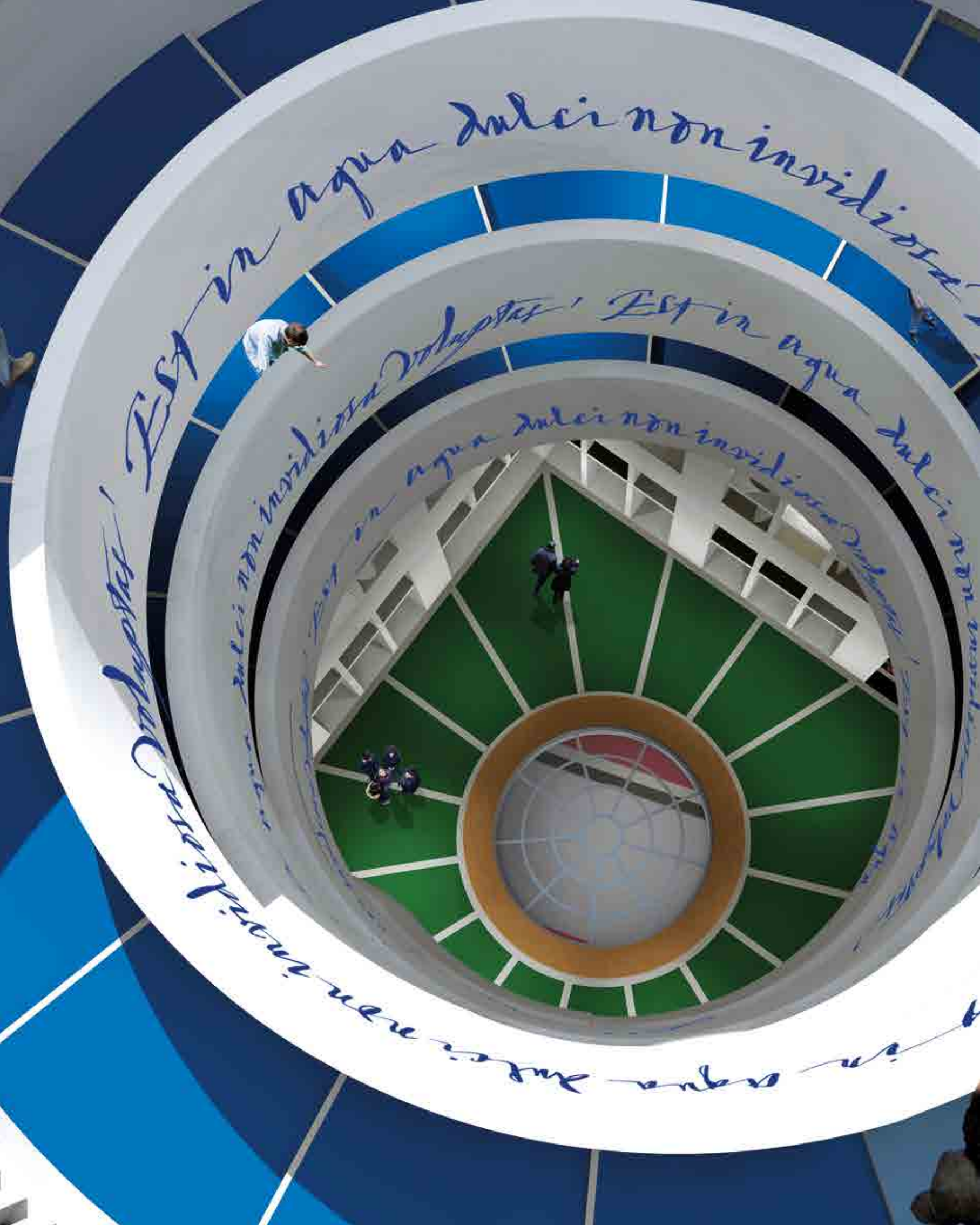


↳ ... traiter la nature par le cylindre, la sphère, le cône, le tout mis en perspective, soit que chaque côté d'un objet, d'un plan, se dirige vers un point central.

[Paul Cézanne, *lettera a Émile Bernard*, 15 aprile 1904]



Est in aqua dulci non invidiosa

Est in aqua dulci non invidiosa

Est in aqua dulci non invidiosa

**la stazione chiaia
a napoli
siola e associati**

a cura di andrea maglio

artem

redazione
luigi coiro

art director
enrica d'aguanno

grafica
franco grieco

in copertina

Luigi Milano
Schizzo dell'idea progettuale
2011

a pagina 2

Render di progetto con vista
della rampa verso l'ingresso
di piazza Santa Maria degli Angeli,
con intervento artistico
di Peter Greenaway, 2022

referenze fotografiche

Mario Ferrara: pp. 11, 80 (in alto), 81,
82, 84, 92 (sinistra), 93, 96-97, 99-101,
102 (in alto), 124

Luigi Milano: pp. 79, 86, 87, 90, 92
(destra), 94 (in alto), 103 (destra), 104,
106, 133

Luciano Romano: pp. 70, 78, 80 (in
basso), 83, 102 (in basso)

Gruppo ICM: pp. 18, 28, 72-76, 103
(sinistra)



Si ringrazia l'impresa ICM per il supporto tecnico ed economico nella realizzazione del volume e il Comune di Napoli, Area Infrastrutture, Servizio Linee Metropolitane Urbane – specificamente nella persona della dottoressa Serena Riccio – per l'autorizzazione all'uso delle immagini. Si ringrazia inoltre l'architetto Gianluca Mattera per il lavoro di coordinamento delle immagini e di produzione dei render. Per l'autorizzazione all'uso delle immagini, infine, si ringrazia Metropolitana di Napoli S.p.A. e Hitachi Rail Sts.

certificazione qualità
ISO 9001:2015
www.artem.org

stampato in italia
© copyright 2022 by
artem srl
tutti i diritti riservati

Sommario

- 7 Un'eterotopia ipogea: la stazione Chiaia della Linea 6 a Napoli
Andrea Maglio
- Interviste a cura di Ermanno Bizzarri*
- 17 I caratteri genealogici del progetto
Uberto Siola
- 47 Dentro la storia della città. Il percorso logico della stazione
Elena Comitino
- 71 La costruzione dei volumi
Luigi Milano
- 111 Un filtro per la luce
Michelangelo Giuliani, Gianluca Toscano
- 125 Un segno nel territorio
Gianfranco Simonetto
- 127 Un architetto e un artista a Chiaia. Dialogo virtuoso e colloquio virtuale tra Achille Bonito Oliva, Uberto Siola e Peter Greenaway
Franco Laera



Un'eterotopia ipogea: la stazione Chiaia della Linea 6 a Napoli

Andrea Maglio

La trasformazione del territorio e delle città avviene in misura sempre maggiore anche attraverso una politica delle infrastrutture legata a un miglioramento della mobilità e a una ridefinizione dei luoghi in rapporto alle nuove esigenze degli utenti. La modernizzazione della città di Napoli negli ultimi trent'anni ruota quasi esclusivamente intorno alla costruzione della nuova rete di trasporto metropolitano. Nella storia della città europea non è la prima volta che una rete di trasporto sotterraneo riesca a connotare in modo così pervasivo l'immaginario urbano e che le stesse stazioni qualificano fortemente alcuni luoghi, talvolta anche per mano di un solo architetto, come è accaduto a Parigi con Hector Guimard e a Vienna con Otto Wagner.

Nel 1993 si inaugura la prima tratta della Linea 1 della rete metropolitana napoletana, relativa al segmento tra Vanvitelli e Colli Aminei, dopo il quale si è proseguito sia a nord verso Piscinola che in direzione delle aree centrali e di piazza Garibaldi¹. Le stazioni, grazie anche ad una convergenza di interessi e ad una collaborazione delle amministrazioni, sono state l'occasione per ripensare – spesso attraverso pedonalizzazioni e rifunionalizzazioni – i brani urbani su cui insistono. In relazione allo sviluppo di una più estesa e capillare rete di collegamento sotterraneo, è stato quindi ripreso anche il vecchio progetto di quella che avrebbe dovuto essere la Linea Tranviaria Rapida (LTR), inizialmente pensata per i mondiali di calcio del 1990 [fig. 2]. La Linea non era stata mai terminata e l'idea di collegare Fuorigrotta a Ponticelli era ormai stata abbandonata. Pertanto, al 2002 risale la decisione di realizzare, utilizzando il tracciato già scavato, una linea di

metropolitana leggera, denominata Linea 6, in grado di collegare piazzale Tecchio con piazza Municipio. Nel 2007 entra in esercizio il primo tratto, da piazzale Tecchio a Mergellina, lungo il quale Uberto Siola, Luigi Milano e Federica Visconti progettano le stazioni di piazza Italia (Lala) e largo Veniero (Augusto)². I lavori poi proseguono nella tratta che conduce fino a Municipio e, come per le stazioni della Linea 1, anche in tal caso ci si è affidati al lavoro di architetti di consolidata esperienza sia italiani che stranieri, quali Hans Kollhoff, Boris Podrecca e lo stesso Siola. Come già avvenuto in precedenza, il progetto architettonico si integra alla presenza di opere d'arte per realizzare quelle che sono appunto definite "stazioni dell'arte" o, come affermato da Achille Bonito Oliva, "musei obbligatori"³. L'idea iniziale, sin dagli anni Novanta, di coniugare luoghi solitamente interessati da un frettoloso passaggio alla presenza di opere d'arte si deve all'allora presidente di Metronapoli, l'ingegnere brianzolo Giannegidio Silva, e alla consulenza proprio di Bonito Oliva. In particolare, alla stazione Chiaia lavora il celebre regista, scrittore e artista britannico Peter Greenaway, il cui lavoro è inscindibile dalle qualità e dalla percezione del progetto architettonico.

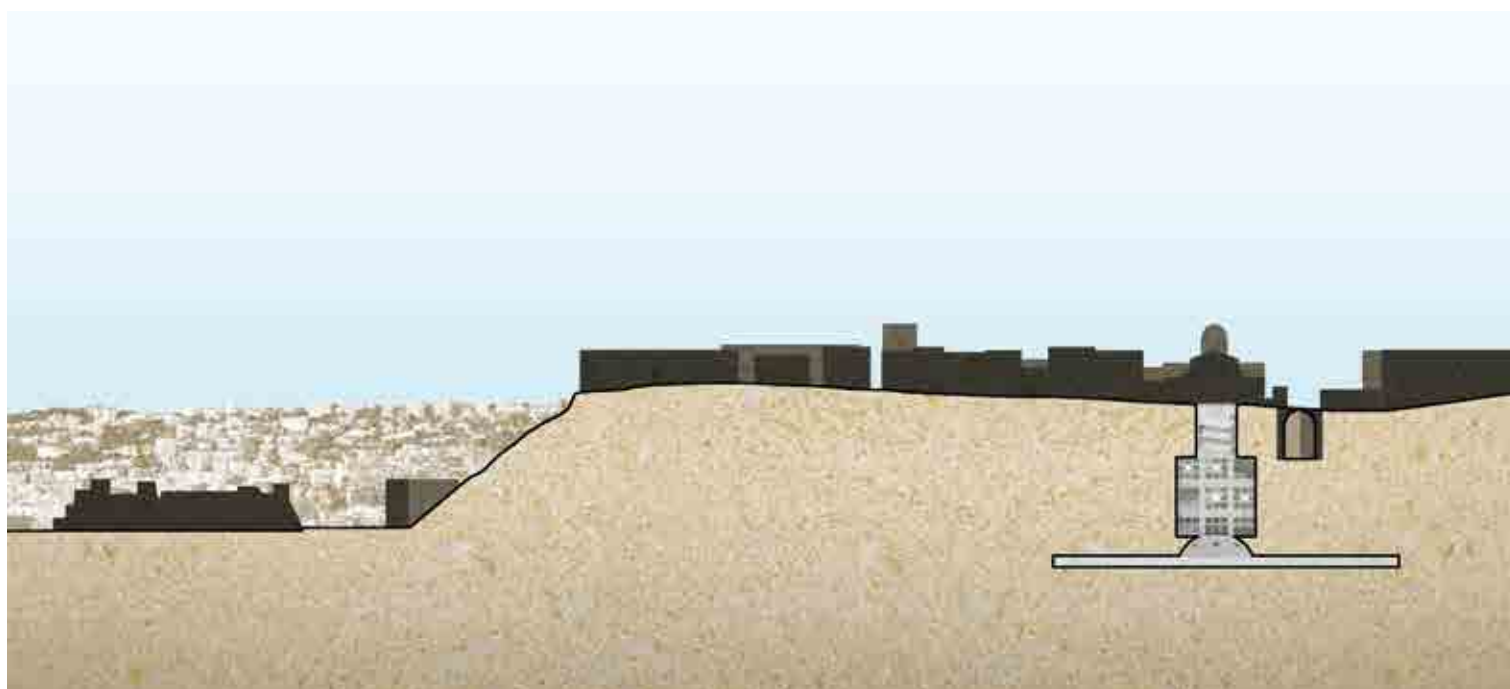
Il grado di complessità del progetto per la stazione Chiaia appare immediatamente assai elevato, *in primis* a causa del contesto urbano: l'opera si pone infatti come cerniera tra le aree di Monte di Dio e di Chiaia, oltre a essere in prossimità delle ultime propaggini dei Quartieri Spagnoli [fig. 3]⁴. Il "sistema" urbano è configurato non solo con il ridisegno della piazza alla quota di Monte di Dio, ma anche con il collegamento verso via Chiaia, anticamente assicurato da una rampa e poi

a pagina 6

1. Immagine fotorealistica della "galleria d'arte"

2. La Linea 1 e la Linea 6 della rete metropolitana di Napoli





fino ad oggi da un ascensore, in modo da tenere insieme livelli di mobilità di scala differente, compresi quelli di prossimità. I due ingressi a quote differenti si innestano su un enorme spazio vuoto, con pianta quadrata di quasi 30 metri di lato e profondo oltre 40 metri. Tale invaso, che ha richiesto un'opera di scavo di notevole entità, è definito attraverso una successione verticale di forme geometriche pure: superiormente si trova un cilindro, articolato su una comoda rampa, sotto cui è collocato un vasto spazio cubico, a segnare un grande atrio, e infine si giunge ad una emisfera che copre il fascio dei binari. Fatti salvi i necessari accorgimenti per il più agevole uso dello spazio da parte degli utenti e il complesso piano delle opere ingegneristiche e impiantistiche, la stazione si presenta come un'architettura a-funzionale, come lo stesso progettista sottolinea nell'intervista che segue queste note. Le tre figure geometriche presentano colori diversi – blu in alto, verde al centro e rosso in basso – per rappresentare una sorta di discesa agli inferi [figg. 5, 8-9]; suggerita da Peter Greenaway, questa idea trova certamente radici nella memoria storica del luogo, la collina dove sorgeva l'antica Partenope, la cui necropoli

è stata localizzata proprio nella zona di via Nicotera. Non a caso, la mitologia antica, ripresa nei versi di Virgilio, collocava l'Ade nel lago di Averno, a pochi chilometri di distanza. Greenaway decide anche di inserire sulla piazza, all'ingresso della stazione, una scultura di Giove, quasi a governare il passaggio verso la dimensione sotterranea [fig. 4].

Tale discesa agli inferi incontra un elemento di opposizione nella luce che dall'alto arriva fino alla quota dei binari: infatti, sulla piazza una cupola trasparente, realizzata in fibra di carbonio senza struttura metallica portante, dal diametro di 13 metri, inonda di luce non solo lo spazio cubico dell'atrio ma anche le banchine attraverso una seconda apertura dal diametro di 8 metri nella cupola emisferica inferiore. Il felice connubio tra progetto architettonico e intervento artistico trova un'ulteriore conferma proprio nella cupola sui binari, all'intradosso dipinta, su disegno di Greenaway, con una moltitudine di occhi che osservano i viaggiatori e che sembrano richiamare il concetto freudiano di *unheimlich*, "perturbante" [fig. 7]. Le scelte audaci dell'artista per la cupola e per il Giove minaccioso e sessuato nella piazza con-