

RASSEGNA ● 2/2024 ●
aniali CAMPANIA
ARCHITETTI & INGEGNERI



• Editoriale • Architettura contemporanea a Napoli e in Campania • Censimenti di architetture e criteri di selezione • Il Premio IN/Arch: la modernità dell'architettura • Di stazione in stazione. Arte e architettura lungo la nuova Linea 6 della Metropolitana di Napoli • L'odissea del Terminal passeggeri al molo Beverello di Napoli • Memoria e innovazione: il futuro del Museo di Capodimonte • L'Architettura contemporanea a Benevento, una disorientata modernità • *Il resto di niente* al MADRE • Viaggio in Campania. Portfolio fotografico di Mario Ferrara



RASSEGNA 2/2024

aniai

CAMPANIA

ARCHITETTI & INGEGNERI

Direttore responsabile
Alessandro Castagnaro

Comitato scientifico

Aldo Aveta
Francesco Bruno
Massimo Clemente
Edoardo Cosenza
Filippo De Rossi
Riccardo Florio
Marina Fumo
Cettina Lenza
Gaetano Manfredi
Fabio Mangone
Bianca Gioia Marino
Adelina Picone
Renata Picone
Massimo Visone

Comitato di redazione:

Daniela Pagliarulo
Isabella Reccia
Roberta Ruggiero
Alberto Terminio
Vincenzo Valentino

Segreteria di redazione:
Diana Sarto

Numero a cura di:
Alessandro Castagnaro

Rassegna Aniai Campania
anno XLVI, numero n. 2/2024

ISSN 0392-534X
ISBN 9791281389502
Euro 10,00

Reg. trib. napoli n. 2792 20/06/78
ISSN 0392-534X
Redazione, Amministrazione e Pubblicità
80133 Napoli, piazz.ta Rosario a Portamedina, 21/22
081/407028
segreteria@aniaicampania.it
www.aniaicampania.com
P.IVA n. 06401140634

Il presente numero è stato pubblicato con i contributi
Regione Campania L. R. 11 novembre 2019, n. 19
"Legge per la promozione della qualità dell'architettura"

Cura editoriale e distribuzione
editori paparo srl - Roma - Napoli
Tel. 081 0140180
editori@editoripaparo.com
www.editoripaparo.com

Finito di stampare
nel mese di settembre 2024

Un particolare ringraziamento agli archivi
fotografici privati e pubblici che hanno
contribuito con le loro immagini alla
realizzazione di questo numero.

In copertina foto di **Mario Ferrara**



SOMMARIO

2 Editoriale
Alessandro Castagnaro

Interviste

8 Architettura contemporanea a Napoli e in Campania
Antonella Pazzanese Intervista Bruno Discepolo

Il censimento

10 Censimenti di architetture e criteri di selezione
Pasquale Belfiore

Premi

15 Il Premio IN/Arch: la modernità dell'architettura
come specchio della società
Riccardo Rosi

Progetti

21 Di stazione in stazione. Arte e architettura lungo
la nuova Linea 6 della Metropolitana di Napoli
Gianluigi Freda

28 L'odissea del Terminal passeggeri
al molo Beverello di Napoli
Carlo De Cristofaro

36 Memoria e innovazione:
il futuro del Museo di Capodimonte
Alberto Calderoni

Casi studio

40 L'Architettura contemporanea a Benevento,
una disorientata modernità
Raimondo Consolante

Recensioni

48 Il resto di niente al MADRE
Maria Elena Vona

Portfolio

52 Viaggio in Campania
portfolio fotografico di Mario Ferrara



12. Giuseppe Albanese, restauro della Palazzina Paterna Baldizzi, Napoli 2021, vista dell'edificio nel suo stato originario.

13. Giuseppe Albanese, restauro della Palazzina Paterna Baldizzi, Napoli 2021, vista dell'intervento di trasformazione degli anni '80.

14. Giuseppe Albanese, restauro della Palazzina Paterna Baldizzi, Napoli 2021, vista dell'intervento di ripristino, Napoli 2021. © Mario Ferrara

Il premio IN/Arch, tuttavia, non si limita alle opere realizzate ma segnala anche le manifestazioni e le personalità che hanno contribuito a promuovere la diffusione e la conoscenza dell'architettura e la sua pratica. Il premio "Bruno Zevi per la diffusione della cultura architettonica" è stato assegnato nel 2023, alla rassegna il Maggio dell'Architettura animato dall'associazione SiebenArchi, che da sedici anni, nello scenario delle Basiliche Paleocristiane di Cimitile, organizza dibattiti, mostre e convegni. Il premio alla carriera è andato ad una personalità prestigiosa, quella di Francesco Venezia che in selezionate occasioni d'intervento ha realizzato opere dal linguaggio assolutamente originale, lavorando sapientemente con la pietra e la luce. Architetture ispirate, a volte, ad un passato che va oltre il classico quasi a voler dare nuova linfa alle scaturigini prime dell'architettura.

¹ <https://www.inarch.it/chi-siamo/discorso-fondativo/>

² Ibidem.

³ Ibidem.



Di stazione in stazione. Arte e architettura lungo la nuova Linea 6 della Metropolitana di Napoli

Progetti

Gianluigi Freda

Abstract

Conceived as a surprising synthesis of engineering, art and architecture, aimed at both cultural development and the modernization of the territory, the stations of the Naples metro line have allowed the formal progress of architecture to be tested not so much on the surface of the city, but in its underground cavities. The many internationally renowned architects, who designed the various stations, have cooperated with artists, in order to give life to an urban and architectural model that is unique in the world. The idea of setting up the space of infrastructure with artworks has changed the course of the cultural

history of Naples, as well as people perception of the subway.

This article examines the architecture of some stations of the new Line 6, in particular, the Chiaia Station designed by Uberto Siola, the San Pasquale Station by Boris Podrecca and Arco Mirelli Station by Hans Kollhoff.

Concepito come una sorprendente sintesi tra ingegneria, arte e architettura, volta sia allo sviluppo culturale che all'ammodernamento del territorio, le stazioni della linea metropolitana di Napoli hanno permesso al progresso formale dell'architettura di mettersi alla prova non

tanto sulla superficie della città, quanto nel suo sottosuolo.

Chi conosce la natura più intima di Napoli non avrebbe alcun dubbio nel descrivere le ragioni di questa singolarità facendo riferimento al concetto del *continuum geologico-tettonico* che ormai da millenni condiziona sia l'immaginario collettivo dei napoletani sia le più eroiche visioni di spazio di artisti ed architetti. Il malumore per aver mancato alcune occasioni di progetto che avrebbero sancito il ruolo di Napoli come eminente nella cultura contemporanea è stato dunque compensato, negli ultimi decenni, con quanto è stato fatto al di sotto della città.

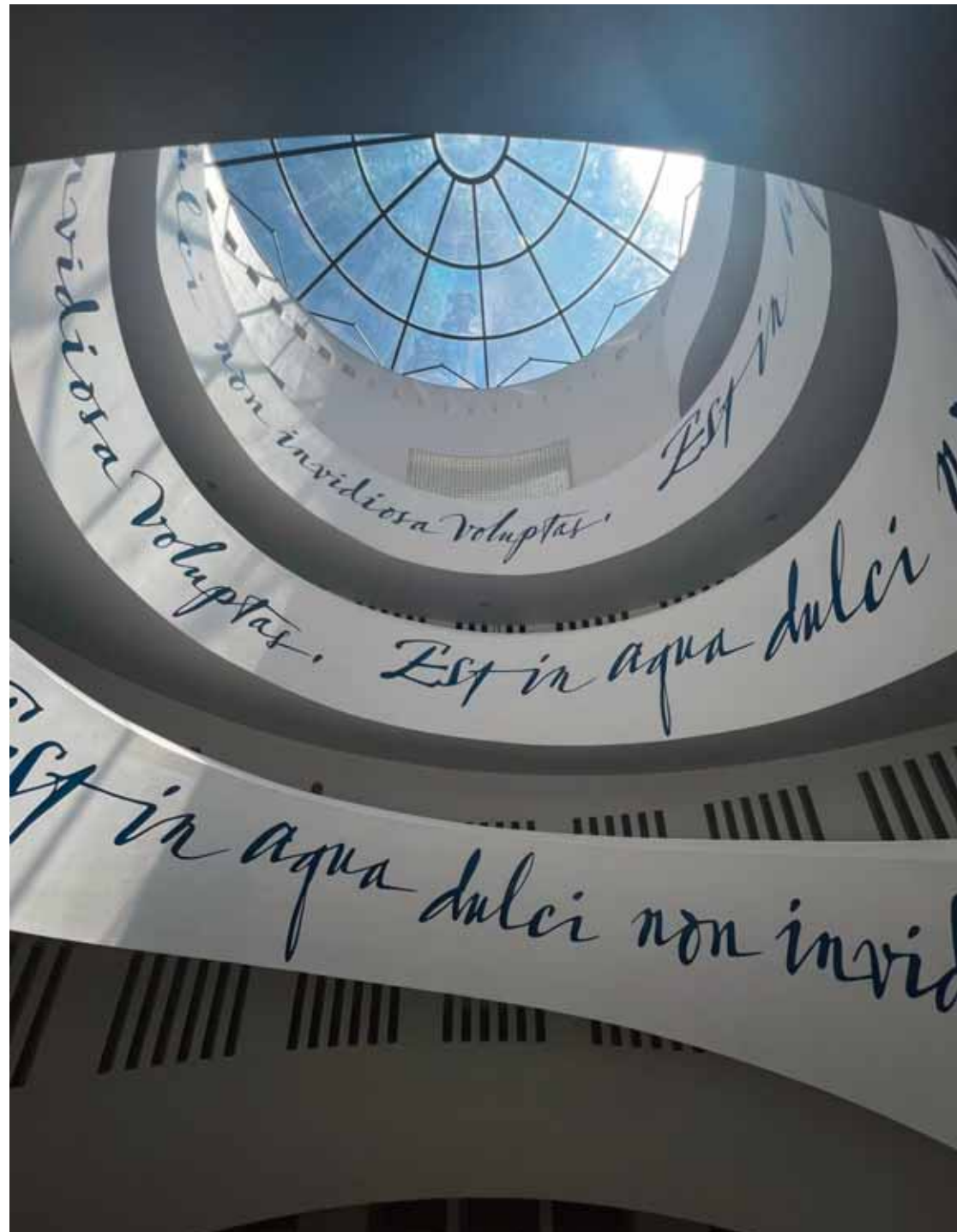
Andrebbe precisato che, seppure

1. Stazione di Chiaia a Napoli, rampa elicoidale, Siola e Associati



2. Stazione di Chiaia a Napoli, rampa elicoidale, Siola e Associati

3. Stazione di Chiaia a Napoli, galleria e rampa elicoidale, Siola e Associati



siano stati effettivamente costruiti non molti edifici riconducibili alla contemporaneità, la struttura urbana di Napoli, grazie alle sue continue sovra-scritture ed interferenze di ogni tipo, è un atlante di pratiche progettuali al pari di quelle altre città ritenute più "evolute" se si considera il solo parametro della numerosità di oggetti architettonici di gusto contemporaneo.

Oggi, molta dell'architettura che fa di Napoli una città di spirito moderno è in quel suo famoso ventre, di cui tanto s'è detto e scritto, ed è un'architettura di spazi sottratti e scavati e non aggiunti o frapposti; è un'architettura scolpita da mani e sensibilità variegate; è, infine, un'architettura capace di interpretare la città che la sovrasta e la geografia ampia che la circonda.

A parte le note eccezioni europee, per decenni, ovunque s'andasse nel mondo, si finiva col percorrere metropolitane molto simili tra di loro: meri contenitori di scale ripide e di graffiti sulle pareti, di banchine segnate da passi e attese annoiate, di sguardi persi nei tunnel bui che ingoiavano un treno dopo l'altro. Allo spazio della metropolitana è stato



poi riconosciuto un ruolo capace di cambiare radicalmente il significato di tali luoghi, spesso inespressivi, trasformandoli in esperienze visive e di spazio, mettendo in opera i linguaggi e le poetiche dell'architettura. Infatti, le potenzialità formali dei salti di quota violenti, degli spazi allungati e tesi, la rarefazione progressiva della luce, le interferenze, il ritmo necessariamente

preciso dei flussi dei viaggiatori hanno tradotto il buio in nuova energia per l'architettura. Dove, se non a Napoli, la profondità avrebbe potuto assumere un ruolo altrettanto emblematico per la sperimentazione di un progetto di questa intensità? Come, se non attraverso il connubio tra architettura ed arte, le profondità di Napoli avrebbero potuto

innovare quella tradizione di spazio che ha il suo centro di gravità narrativo nella visionarietà tipicamente partenopea, capace di influenzare anche chi non abita la città? Una metropolitana è innanzitutto un'infrastruttura, e dunque è proprio il sofisticato equilibrio logico tra la volontà di potenza espressiva e le condizioni essenziali poste a guardia del



4. Stazione di Chiaia a Napoli, Galleria d'arte, Siola e Associati

“che tutto funzioni!” che ha generato (dopo lunga gestazione) le ultime stazioni dell'arte della metropolitana di Napoli lungo la cosiddetta Linea 6. Essa raccorda il centro della città con il quartiere di Fuorigrotta, a partire dal nodo di interscambio con la Linea 1, ovvero la Stazione di Piazza Municipio, progettata da Alvaro Siza Vieira ed Eduardo Souto de Moura. Lo scavo che ospita il tunnel della Linea 6, un po' arretrato rispetto alla linea della costa, lambisce quest'ultima fino ad arrivare alla Riviera di Chiaia per poi procedere in linea quasi retta fino alla Stazione Mostra, che rappresenta il termine ultimo di questo ramo delle linee metropolitane di Napoli prima del raccordo con la Linea 2. Le sette fermate della Linea 6 si aggiungono alla lista delle Stazioni dell'Arte che offrono ai visitatori-viaggiatori non soltanto uno strumento di trasporto, ma anche quell'esperienza d'arte e di spazio che ha reso le stazioni di Garibaldi, Dante, Università, Toledo, Municipio, Salvator Rosa, solo per citarne alcune, famose al mondo dell'architettura, dell'arte, del turismo.

I tanti architetti di fama internazionale che hanno progettato e costruito le varie stazioni hanno cooperato con artisti di altrettanto calibro riuscendo a dare vita ad un modello urbano ed architettonico forse unico al mondo. Un'iniziativa nata a metà degli anni '90, sostenuta dalla politica cittadina dell'epoca, promossa dal mondo della cultura, attivata dalla forza intellettuale di Napoli che vide protagonisti gli architetti più conosciuti della città, ai quali si aggiunsero altre firme prestigiose provenienti da altri contesti culturali. L'idea di allestire lo spazio di un'infrastruttura con opere d'arte ha cambiato il corso della storia culturale di Napoli, già densa di multiformi esperienze di progresso, alterando la comune percezione della metropolitana come un luogo di solo passaggio. La durata per la realizzazione di un'opera di tale portata è nota a tutti, molti gli impedimenti burocratici, gli imprevisti, le difficoltà, ma forse è tale l'imponenza - sotto molti punti di vista - dell'intera operazione, che il tempo trascorso per vedere buona parte delle opere realizzate non è poi così

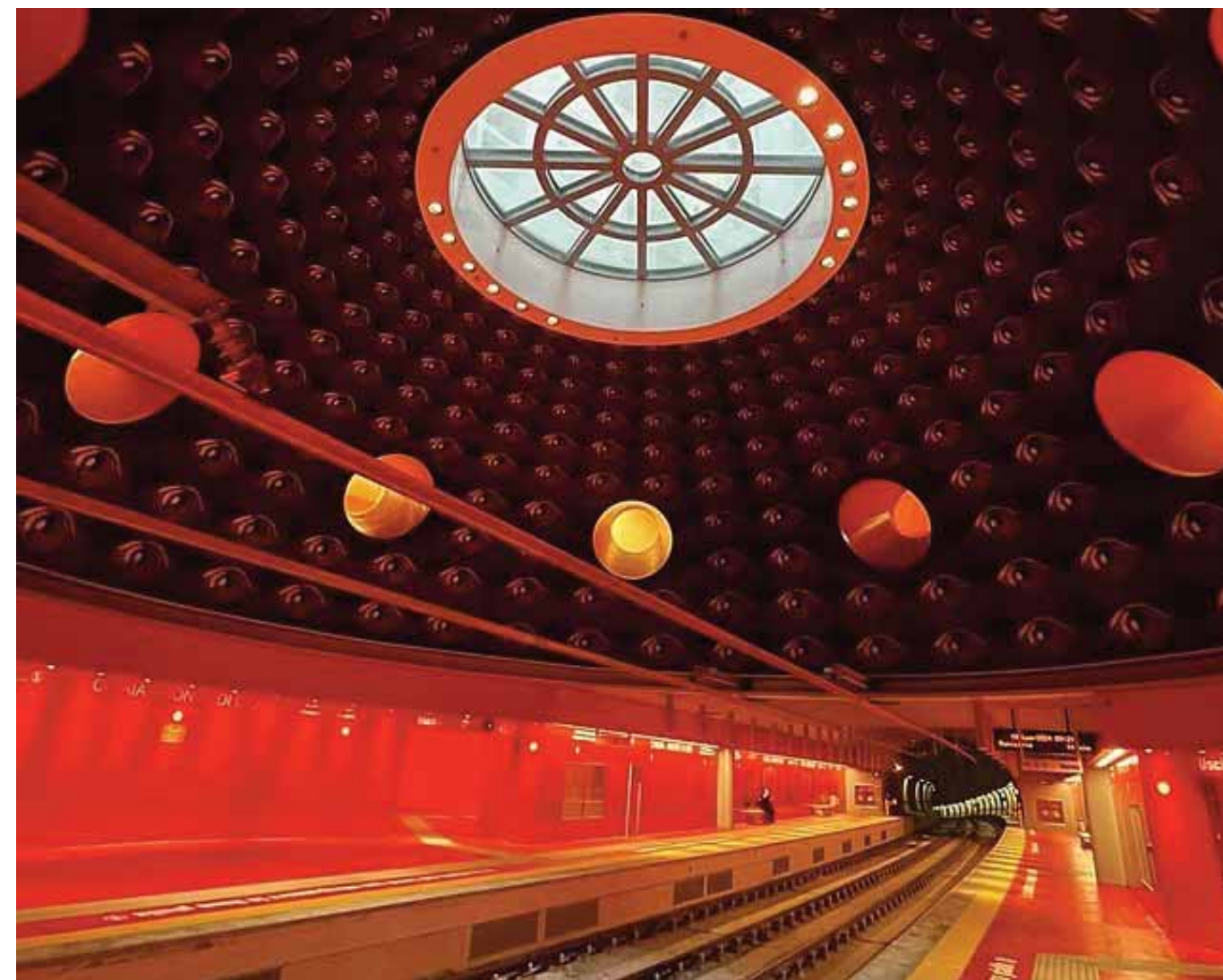
sorprendente. O meglio, lo sarebbe in una qualsiasi altra città d'Europa, non a Napoli, che non manca di imperfezioni ma neanche di quella ricchezza di storie che continuamente aggiunge domande inaspettate al progetto di architettura. Questo tempo, però, ha anche permesso un'evoluzione nella concezione della stazione dell'arte. Sembrerebbe che da spazio, seppur trattato con grande qualità architettonica, da allestire con le opere d'arte, come si mostrarono alcune delle prime stazioni, si sia passati ad uno spazio concepito esso stesso come opera d'arte, e non solo d'architettura. Meglio ancora, il dialogo tra lo spazio architettonico, la concezione artistica e le condizioni tipiche di progetto di un'infrastruttura, si ritrovano in una sintesi in cui i limiti dell'una o delle altre sfuggono ad una precisa definizione. Di questo equilibrio si fa carico la Stazione Chiaia, ultima della tratta per apertura, progettata da Uberto Siola.¹ L'ex-preside della Facoltà di Architettura fridericiana, già autore delle sta-

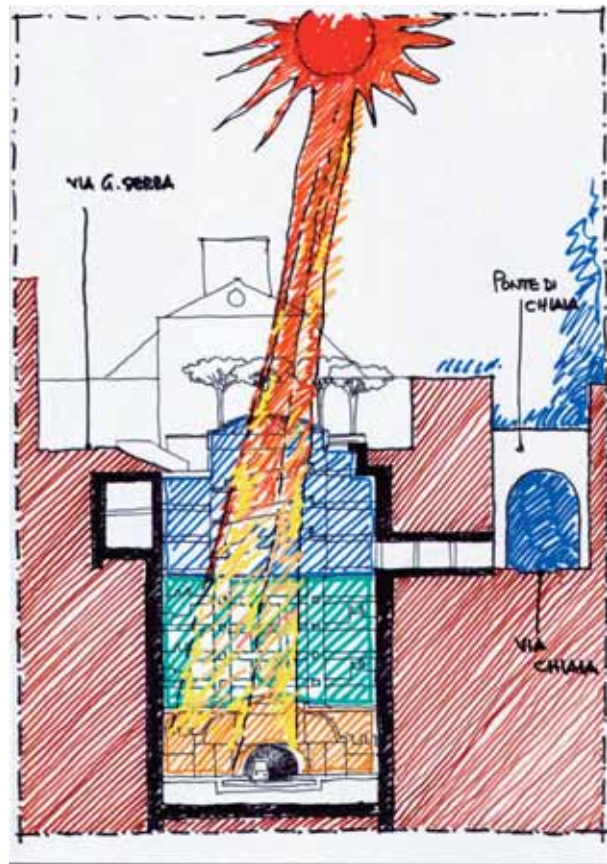
zioni Lala, Augusto e Mostra, lungo la stessa linea, è interprete di una tradizione di studi urbani che affonda le sue radici nella cultura italiana del progetto. In questa consolidata tradizione di ampio respiro intellettuale, Siola introduce elementi di riflessione critica sul progetto di architettura che radunano le molteplici opportunità della complessa geografia urbana di Napoli. Per questa ragione la Stazione Chiaia diventa una sequenza di elementi che risolvono il problema architettonico dialogando con la storia più profonda di Napoli, con la sua attitudine alle contraddizioni, con il suo spirito sempre moderno. Dalla sistemazione della Piazza di Santa Maria degli Angeli fino alla banchina dei treni, l'architettura della metro è essa stessa un viaggio che ha la

forma di un regno simbolico nel quale coesistono mito e progresso, laicismo moderno e spiritualità arcaiche. Cuma e l'Averno, da questi luoghi e dalle mitografie sorte lungo questi confini, la Stazione di Chiaia apprende una misura narrativa che vale tanto per lo spazio architettonico, quanto per la scrittura dello strato artistico e visionario che lo riveste. Uberto Siola e Peter Greenway hanno concepito il percorso non tanto come una rivisitazione, in termini di spazio e di simboli, del cammino dalla vita urbana all'Ade, quanto come uno strumento per riportare all'attenzione della coscienza collettiva il significato originario del fare architettura a Napoli, dimostrando che non bastano poetici rimandi alle specificità del territorio napoletano e che deve essere

lo spazio architettonico in sé a costituirsi come parte del fenomeno del *continuum* di Napoli. L'architettura della Stazione di Chiaia² compie anche uno sforzo ulteriore. Essa non usa mimetiche essenze materiche, non adotta spunti formali derivanti dalla riscrittura di incastri spontanei della natura. L'architettura della Stazione di Chiaia usa la cifra modernista e modelli formali astratti per mettere in azione la dinamica letteraria dei miti. La cordonata curvilinea (Figg. 1, 2), che dalla piazza sovrastante accompagna il passeggero lungo il primo tratto verso la banchina, se dal lato di una lettura d'istinto sembrerebbe ispirata dall'idea di spazio espositivo di matrice wrightiana, dall'altro ricorda l'impianto espressivo della scala realizzata da

5. Stazione di Chiaia a Napoli, cupola banchina, Siola e Associati.jpg





6. Stazione di Chiaia a Napoli, schizzo concept, Siola e Associati

Giuseppe Momo e voluta da Papa Pio XI nei Musei Vaticani nella stessa fabbrica che vide sollevarsi la scala di Bramante cinquecento anni prima. Concluso il primo tratto, la sezione della stazione rivela un grande spazio generato da una matrice numerica e sottoposto ad una progressiva scomposizione in sottomultipli di modulo che diventano palchi da esposizione nei quali si inseriscono alcune riproduzioni statuarie della collezione Farnese (Figg. 3, 4). Infine, come contrappunto alla cupola trasparente che diffonde la luce lungo tutta la altezza dell'edificio, un'ulteriore volta, costellata degli occhi di Ade (Fig.5), sovrasta i passeggeri in attesa dei treni. Eppure, la luce, attraversando circa quaranta metri, dalla piazza di Santa Maria degli Angeli fino agli inferi, riesce ad arrivare fin qui (Fig. 6). L'uso dei colori è un ulteriore elemento di progetto che vede il bianco modernista del grande vuoto centrale dominare la scena e rafforzare il potere della luce stessa. Intorno ad esso si susseguono colori diversi che marcano le

differenze tra i piani: il blu, il verde, il rosso intenso che permea la banchina al di sotto della grande volta.

La concezione dell'ingresso alla stazione dalla piazza assume un rilevante valore urbano poiché mostra la volontà di lasciare libera visivamente la facciata della prospiciente Basilica di Santa Maria degli Angeli a Pizzofalcone (Fig. 7), abbassando la quota di ingresso rispetto a quella della strada. Alle spalle della piazza, dopo il notevole salto di quota leggibile nell'altezza del Ponte di Chiaia, sull'omonima via, si trova l'altra uscita, incastrata negli spazi dell'edificio preesistente.

Nelle stazioni della Linea 6 progettate da Uberto Siola si era già vista la collaborazione tra lo spazio architettonico e le opere di altri artisti di grande valore (a questo proposito, si ricordano: Carla Accardi, Marisa Merz, Gabriele Basilico, Pino Musi, Gianni Pisani, Mario Sironi per la stazione Mostra; Botto & Bruno, Maria Cristina Crespo, Matteo Freterno, Luisa Rabbia, Carmine Rezzuti, Franco Scognamiglio per la stazione Augusto; Nanni Balestrini, Monica Biancardi, Luca Campigotto, Salvino Campos, Vincenzo Casterla, Ousmane Ndiaye Dago per la stazione Lala), ma nel caso della stazione Chiaia il dialogo tra l'architetto napoletano e l'artista britannico è emblematico per intensità e forse anche per l'audace repertorio mitologico e simbolico.

Diverso l'atteggiamento progettuale mostrato da Boris Podrecca, autore della stazione San Pasquale, e da Hans Kollhoff, che ha progettato quella di Arco Mirelli. Le due stazioni caratterizzano il tratto di circuito della Linea 6 che attraversa la Riviera di Chiaia, determinando la riqualificazione dello spazio urbano che si frapone tra la villa comunale e i bei palazzi borghesi del quartiere Chiaia rivolti verso il mare. Come accade per la stazione Municipio, anche quella di San Pasquale non presenta varchi di ingresso volumetricamente ingombranti, ma risolve con il progetto dello spazio pubblico il tema dell'accesso alla parte ipogea della metro. Qui, l'architetto italo-sloveno, grazie ad

una concezione spaziale generale che vede protagonista il ruolo di una grande rete metallica incurvata al di sopra del volume che contiene gli impianti tecnici, evoca l'immagine di una nave inabissata, attribuendo al percorso, come egli stesso dichiara, l'intenzione di simulare una discesa verso il mare. Ad aumentare la percezione di un simile viaggio, l'artista austriaco Peter Kogler riveste le pareti interne con pannelli che riproducono l'esperienza dell'acqua.

L'intervento ipogeo ha le notevoli dimensioni di un centinaio di metri di lunghezza per trentacinque di profondità, misure che non vengono percepite visivamente prima di immergersi nella stazione. Lo spazio pubblico generato dalla Stazione San Pasquale si inserisce, inoltre, tra edifici che hanno un ruolo urbano significativo per l'area, come la Stazione Zoologica Anton Dohrn, l'ex-Circolo della Stampa di Luigi Cosenza, dalla parte verso il mare, e la Villa Pignatelli. Non di molto lontana, la Stazione Arco Mirelli di Kollhoff ha una postura progettuale più severa rispetto al caso precedente, concedendo meno all'evocazione attraverso la forma ma adottando un registro spaziale molto preciso, che arriva ai limiti del classico, soprattutto nell'uso negli elementi architettonici come i pilastri, le modanature, le balaustre. L'architetto tedesco, inoltre, sceglie il travertino sia per gli elementi appena descritti, sia per rivestire la sequenza degli ambienti ipogei che culminano in un grande atrio coperto da un soffitto grigio in continuità con una parete sulla quale si trova l'intervento artistico di Rebecca Horn, ovvero una serie di elementi di rame che diffondono una composizione dell'artista musicale André Baum.

L'ingresso alla Stazione Arco Mirelli, posto nello snodo viario tra Via Anton Dohrn e la Riviera di Chiaia, ovvero al termine dell'insula della Villa Comunale, rievoca la leggerezza formale della Cassa Armonica, uno dei simboli della Villa, e si ispira ai padiglioni di ferro e vetro di stampo ottocentesco. Prima di correre verso le stazioni del-



l'area occidentale progettate da Uberto Siola alle quali si faceva prima riferimento, i treni della Linea 6 si fermano in un importante nodo di interscambio della rete dei trasporti di Napoli, la Stazione di Mergellina. Qui, Vittorio Magnago Lampugnani ha progettato e realizzato l'ampio atrio di ingresso alla nuova linea, nonché il corridoio di collegamento di quest'ultima con la Linea 2. L'intervento dell'architetto romano di nascita è, inoltre, arricchito dalla presenza dei mosaici di Gerhard Merz e dal cancello di ingresso firmato da Alan Fletcher. Dimostrando che l'attesa può diventare contemplazione, le stazioni dell'Arte hanno realizzato il difficile compito di far percepire un'infrastruttura come un luogo innovativo di educazione alla cultura. Gli interventi di architetti ed artisti, autori delle diverse stazioni della metro, hanno arricchito il ventre di Napoli di una nuova esperienza, in cui il ruolo della stazione all'interno delle dinamiche urbane e turistiche non è più soltanto quello di sistema per spostarsi da un luogo della città ad un altro, ma quello della meta principale da raggiungere.

¹ La Stazione Chiaia è stata inserita nella *World's most beautiful passenger stations list* del 2024 dal Prix Versailles, premio mondiale di architettura e design assegnato annualmente presso la sede del-

l'Unesco a Parigi.

² Per un approfondimento sull'architettura della stazione, si veda il volume curato da Andrea Maglio, *La stazione di Chiaia a Napoli* - Siola e Associati, Artem, 2024.

7. Stazione di Chiaia a Napoli, ingresso da Santa Maria degli Angeli, Siola e Associati

Il progetto di Chiaia nasce dalla città ed è un omaggio alla città.

Non mi soffermerò sui riferimenti classici del razionalismo europeo che percorrono tutto l'edificio. Potremmo riferirlo ad una cifra stilistica che ha guidato tutta la mia produzione e che trova in questo progetto un momento di esaltazione.

Ma ho parlato di rapporto tra progetto e città mi sembra, dunque, importante ricordare le grandi suggestioni che Napoli mi ha dato.

La prima, e la più importante, è la luce, che a Napoli non è un accessorio, ma natura e vita della città. La sua forza le permette di diventare uno strumento di accesso, in qualunque punto, a qualunque profondità, negando di fatto la dicotomia tra suolo e sottosuolo.

La seconda sono le differenze di quote, le scale e le rampe, che segnano la nostra città e segnano inevitabilmente anche l'edificio di Chiaia. Scale e rampe vanno interpretate come soluzioni urbane, e quindi, la scala elicoidale che unisce Santa Maria degli Angeli alla quota di Chiaia non è tanto figlia del museo di Wright, soluzione tutta interna ad un edificio, ma è, al contrario, un elemento di grande respiro, come quella del Momo, e ancor di più come quella del Mercatale di Urbino, soluzioni che non vanno interpretate come elementi interni ma come modi di relazionare tra di loro spazi caratterizzati da precise identità.

Il mio invito è a guardare a questo edificio non solo per il fascino dell'interpretazione, che abbiamo costruito io e Peter Greenway, dei valori mitologici della storia di Napoli, ma soprattutto come un intervento nel corpo della città che ne lega le parti dando ad esse nuovi significati e nuovi valori. In questo stesso modo, nel corso della storia è cresciuta la città, con il risultato dei nostri meravigliosi centri storici.

Uberto Siola



DiARC
dipartimento di architettura
università degli studi di napoli federico II
scuola politecnica e delle scienze di base

Euro 10,00

ISSN 0392-534X

ISBN 979 12 81389 502

