
Sotto jammo ja'

Autore: Oreste Paliotti

Fonte: Città Nuova

Sembra un paradosso, ma Napoli, la città de 'O sole mio, sembra abbia un rapporto tutto speciale con i più oscuri recessi del suo sottosuolo. A partire infatti dalla sua fondazione e fin quasi all'avvento del cemento, nel suo nucleo più antico è edificata in buona parte col pregiato tufo giallo cavato dalle sue stesse viscere, ragion per cui ci troviamo a fare i conti con due città speculari: quella che si sviluppa 'ncoppa, in superficie, e il suo pendant sotterraneo, più misterioso e forse non meno affascinante. Un immenso e silenzioso intrico di gallerie, anfratti e caverne solo in parte esplorato, dove è possibile trovare un intero campionario di storia e folclore, vizi e virtù partenopei: dalle necropoli pagane e cristiane ai rifugi antiaerei dell'ultimo conflitto mondiale, agli scarichi di rifiuti e perfino agli alloggi abusivi. Sì, è un'altra Napoli, tutta l'opposto dell'immagine solare e chiassosa che l'ha resa celebre. Se ora andiamo a sprofondarci nelle sue viscere, non è tuttavia da cultori di storia o di antiche tradizioni: questa volta l'itinerario ricalca il percorso di migliaia di cittadini, utenti della ferrovia metropolitana, nel loro quotidiano approccio con la Napoli di sotto. Suggestionati dalle novità della Linea 1 che propone al suo interno opere di artisti contemporanei di rilievo internazionale e di varie tendenze come Kosuth, Pistoletto, Kounellis, o i napoletani De Maria, Alfano, Jodice. È pretendere troppo che un non luogo come può essere un metrò col suo transito veloce di flussi umani riesca, se non a favorire l'aggregazione, a lanciare provocazioni e messaggi tali da rendere meno distratto e più denso di significati il tragitto di chi deve servirsene? La sfida, a giudizio comune e al di là di qualche perplessità, sembra riuscita; l'occasione di trasformare un'anonima e incolore trasferta sotterranea in un'esperienza culturale, sposando tecnica ed arte, funzionalità e fantasia, non è andata perduta. Si direbbe un progetto innovativo, almeno per l'Italia: familiarizzare col linguaggio dell'arte gente che non ne ha l'abitudine, riducendo il senso di spaesamento indotto da architetture progettate per scopi puramente funzionali. Direi di più: mentre in un museo l'osservatore è posto di fronte all'opera esposta, qui è in certo senso contenuto in uno spazio dove forme, immagini, colori, luci parlano un linguaggio che, se non nell'immediato, incide a lungo termine, sedimentandosi nel suo animo per passaggi successivi. Insomma, ci si può inoltrare nella metropolitana con un dato stato d'animo e trovarselo magari cambiato all'uscita. Come è capitato a me, che oppresso dal un cielo plumbeo e piovoso, sono uscito riscaldato dalle luminosità e dagli intarsi policromi della fermata Materdei. Questo processo raggiunge il suo acme nelle stazioni che sfiorano non di rado in contesti urbani anonimi o poco gradevoli, quasi a rigenerarli: come quella di Salvator Rosa, dove una guglia colorata e luminosa emerge tra architetture di bassa lega, ora però nobilitate da inserti a mosaico dorati, mentre un pulcinella ammicca dalla coppa arborea di un'aiuola. Buon umore e bellezza ridonata riutilizzando anche ciò che bello non è, anzi miserevole. Anche questo è Napoli.

PREMIO AL METRÒ PIÙ BELLO Un anno fa la giuria della Triennale di Milano ha attribuito una medaglia d'oro a Napoli per il metrò più bello del mondo: riconoscimento assegnato ex aequo con la Città della Musica realizzata a Roma da Renzo Piano, nel settore architettura per la committenza pubblica. La nuova Linea 1 nella tratta Dante-Piscinola attualmente funzionante (13 chilometri dei quali 5 in sopraelevata e 8 in galleria) collega i quartieri collinari al centro storico. È utilizzata da 95 mila passeggeri al giorno, che aumenteranno a 200 mila una volta completata l'opera (nel 2007). Le 19 stazioni, opera di architetti di fama internazionale come Gae Aulenti, Alessandro Mendini e Domenico Orlacchio, si caratterizzano non solo per le opere d'arte contemporanea che ne fanno una novità assoluta, ma anche perché si inseriscono in altrettanti progetti unitari di recupero e riqualificazione di intere zone della città.