

L'architettura choc della metropolitana

UGO CARUGHI

Inedito per chi è abituato a muoversi nel marasma dei vicoli, delle strade e delle piazze storiche, con stazioni di grande effetto scenografico, avulse dai disagi del sovraffollamento metropolitano. Il trasporto pubblico ne trae un indubbio beneficio, destinato ad accrescersi nel tempo. Ma, ci si potrebbe chiedere, dove non c'è più forma di città riconoscibile né dimensione materialmente controllabile e i riferimenti urbani sono annegati nel mare di un territorio interamente "costruito", che senso hanno le sortite improvvisate di un'architettura impreveduta, che talvolta appare estranea alla città? Forse è il tracciato dei binari il nuovo filo conduttore che le collega in una logica sotterranea e perciò non immediatamente evidente?

Nella metropoli partenopea, come in tante altre, le stazioni della metropolitana potrebbero essere considerate le nuove porte di transito. Non più tra due realtà territoriali contrapposte sotto lo stesso cielo, quando le mura definivano contemporaneamente la forma e la misura delle città antiche e le emergenze architettoniche ne favorivano la riconoscibilità. Allora le porte segnavano il passaggio tra l'interno costruito e un territorio estraneo, che nei dipinti coevi - di Giotto, di Simone Martini, di Masolino da Panicale - appare brullo e roccioso, talvolta ostile. No, oggi per un euro si può rapidamente passare tra due universi non più contrapposti, ma semplicemente sovrapposti, l'uno esposto alla luce del giorno e al buio della notte, al vento, al sole e alla pioggia, al ciclo delle stagioni, agli imprevisti e alle impazienze quotidiane di ogni metropoli; l'altro sotterraneo, indifferente ai confusi ritmi del mondo sovrastante, regolato da puntuali automatismi, illuminato solo da luci artificiali strettamente funzionali ai percorsi, ai tempi di arrivo e di partenza.

Il tempo, vissuto nel "mondo di sopra" in una promiscua confusione di servizi pubblici ed esigenze private, nel "mondo di sotto" ripropone sé stesso indefinitamente secondo scadenze sempre uguali, in un'ottica esclusivamente pubblica e programmaticamente avulsa da imprevisti. Nel passare da sopra a sotto, i movimenti diventano automatici e, mentre l'occhio e il cervello si riposano, si è già fuori del centro urbano, nelle contrade più lontane del suo hinterland. La linea dei binari, come un tempo quella delle mura, definisce la nuova dimensione della metropoli; dove, per orientarsi, invece che un campanile o una cupola, si scrutano i segmenti e i pallini colorati del tracciato della metropolitana: la realtà è sostituita da un semplice diagramma. Alle nuove porte di transito viene affidata, oggi come un tempo, la funzione aggiuntiva di annunciare e "rappresentare" il trapasso con strutture di evidenza architettonica che, però, non sono, come in passato, ai margini del costruito, ma emergono imprevedute nel bel mezzo di esso, anche in contesti urbani storicizzati.

Ma quando nell'odierna metropoli l'intervento territoriale e quello architettonico, già tanto distanti dimensionalmente e ulteriormente differenziati da un punto di vista attuativo e funzionale, sono convocati insieme, essi coinvolgono inevitabilmente una scala intermedia: quella dell'ambiente urbano. La confusione di scale - quanto di più pericoloso, in campo progettuale - talvolta genera equivoci che possono riflettersi nel giudizio discordante sui progetti, quando essi sono frutto di obiettivi perseguiti, ad esempio, alla scala dell'architettura, ma - riusciti o meno - generano i risultati più eclatanti alla dimensione ambientale. In contesti storici che, nell'indistinto mare magnum dell'edificato, rappresentano le residue àncore cui è assicurata l'identità culturale dell'intera realtà territoriale, per quanto vasta essa sia, un manufatto architettonico, diversamente che in altre forme espressive, è condannato a esibire quotidianamente i suoi eventuali eccessi, disfunzioni o inutilità. «Difficile è capire la prontezza dei committenti, anche importanti e istituzionali, ad apprezzare questo genere di risultati. Una delle spiegazioni è che...» a esaminare i progetti non sono «...i committenti, ma le persone da essi incaricate, che sono altri progettisti o critici di grido, ed è difficile in seguito disattendere le loro scelte». Questo processo, sotto gli occhi di tutti, è, ormai, attraverso le parole di Leonardo Benevolo, sui libri di storia.

La verità è che il confronto tra architettura contemporanea e ambiente consolidato rischia di distogliere dalla vera sfida del rinnovamento in atto, che riguarda la dimensione di partenza: quella territoriale. Gli squilibri tra la città e il suo hinterland comportano, infatti, che da queste porte dorate si possa arrivare rapidamente all'inferno o che schegge di quell'inferno possano essere vomitate in luoghi un tempo esclusivi. L'inedita contiguità tra realtà fino a ieri socialmente ed economicamente del tutto estranee, introdotta da una giusta scelta di democratizzazione del territorio, assegna tempi molto più urgenti al suo riequilibrio sociale ed economico.