

Finora l'attenzione per la stazione della metropolitana è stata circoscritta (oppure contenuta) sebbene essa sia tra i luoghi più frequentati dagli abitanti della città e dai city users. Fin dal momento della sua comparsa, la metropolitana è stata il mezzo di trasporto pubblico maggiormente utilizzato per spostarsi in città e oggi, nella prospettiva del dopo-Kyoto, essa è vista anche come uno degli strumenti chiave della multimodalità e, dunque, come una delle principali leve della riqualificazione sostenibile.

Il volume, esito della ricerca universitaria SURFas (Strategie Urbane Reti Forme dell'abitare sostenibile), si interroga sui caratteri della stazione della metropolitana e della ferrovia urbana di terza generazione, a partire da una riflessione sulle condizioni spazio-temporali e sulle pratiche d'uso. Ciò nella convinzione che la stazione "piccola" possa diventare un propulsore di urbanità diffusa, grazie alla ricchezza e varietà di funzioni sviluppate all'interno e all'esterno nello spazio di prossimità. In breve, il volume avanza l'ipotesi che la stazione della metropolitana, in quanto porta di accesso e luogo di incrocio dei flussi della vita quotidiana, possa essere un nuovo spazio pubblico in grado di contribuire alla realizzazione di una città più vivibile, più ricca di servizi, più amica degli abitanti: un polo di attrazione che non depaupera il contesto urbano all'intorno ma sia un potenziale luogo di relazioni sociali ed economiche alla scala del quartiere. Un ricco apparato di carte, disegni e fotografie accompagna lo sviluppo del ragionamento, configurando un testo visivo parallelo a quello scritto.

**Giovanna Bianchi**, architetto e PhD in Pianificazione, insegna Urbanistica alla Facoltà di Architettura, Sapienza Università di Roma. Svolge ricerca nel Dipartimento di Pianificazione Design e Tecnologia di Architettura.

**Alessandra Criconia**, architetto e PhD in Composizione architettonica, insegna Progettazione architettonica alla Facoltà di Architettura, Sapienza Università di Roma. Svolge ricerca nel Dipartimento di Architettura e Progetto.

ISSN 2533-1566  
ISBN 978-88-99836-26-9



9 788899 836269

€ 18,00

are

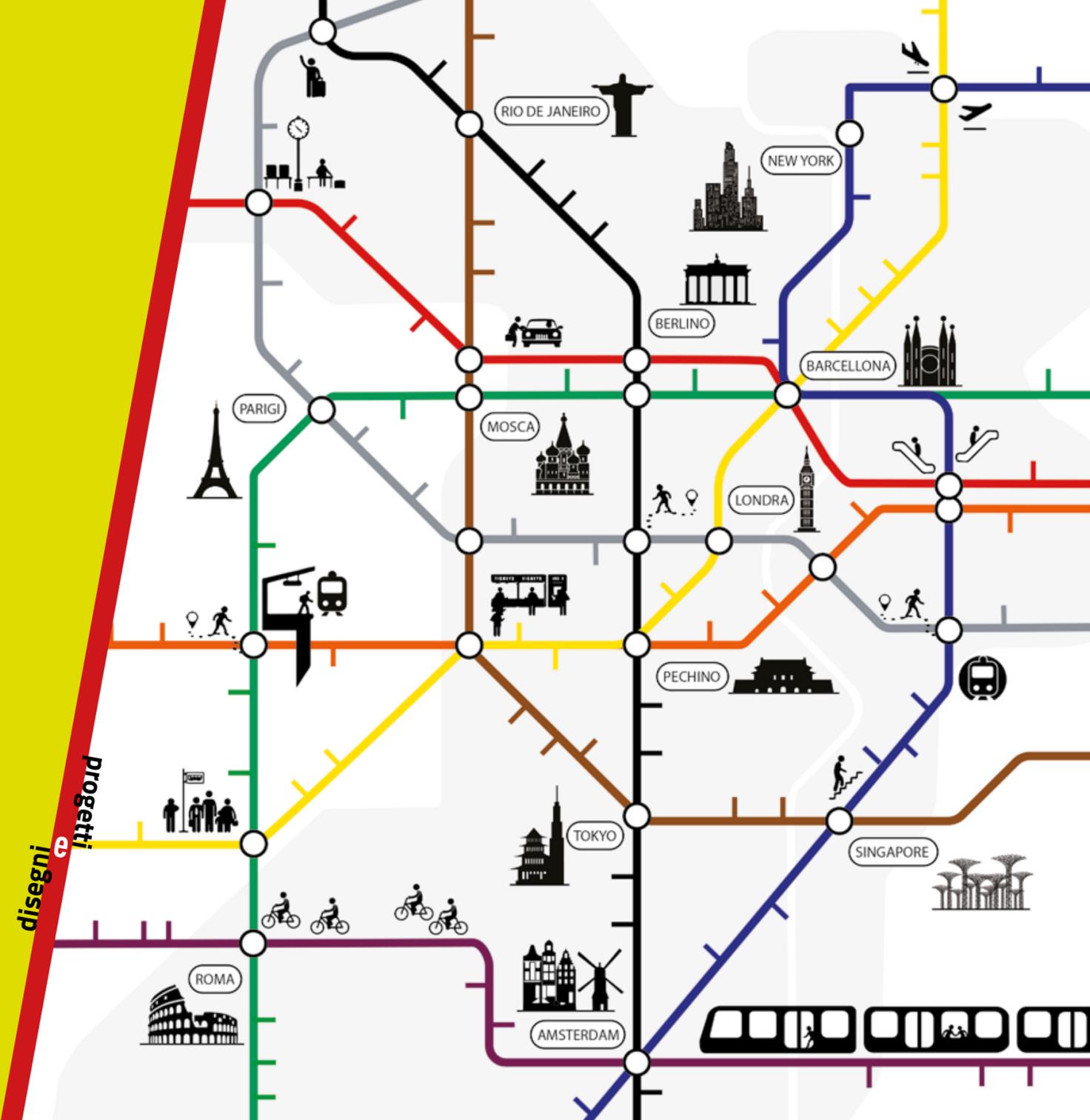
are

G. Bianchi e A. Criconia

LA STAZIONE DELLA METROPOLITANA PROPULSORE DI URBANITÀ DIFFUSA

## LA STAZIONE DELLA METROPOLITANA PROPULSORE DI URBANITÀ DIFFUSA

Giovanna Bianchi  
Alessandra Criconia





La pubblicazione del volume è stata sostenuta con i fondi della ricerca di Ateneo, *SURFas\_ Strategie Urbane, Reti, Forme dell'abitare sostenibile*, Sapienza Università di Roma 2012.

La pubblicazione raccoglie gli esiti della ricerca coordinata da Giovanna Bianchi e Alessandra Criconia. Del gruppo di ricerca hanno fatto parte Paola Gregory, docente di progettazione architettonica al Politecnico di Torino, Francesca Canu, Valeria Ciancarelli e Deborah Navarra. Lara Turchini ha curato l'infografica e l'impaginato preliminare.

In copertina: *Le stazioni del mondo*, Deborah Navarra e Chiara Tofani

© 2018 **Architetti Roma Edizioni**

Editrice dell'Ordine degli Architetti P.P.C.  
di Roma e Provincia

Presidente

*Margherita Aledda*

Direttore editoriale

*Marco Maria Sambo*

Piazza Manfredo Fanti, 47 - 00185 Roma

tel. 06.97604531 - 06.97604592

www.ar-edizioni.it - info@ar-edizioni.it



Ordine degli Architetti P.P.C.  
di Roma e Provincia

Collana "Disegni e progetti" - 2

Tutti i diritti riservati

Nessuna parte di questa pubblicazione può essere memorizzata, fotocopiata o comunque riprodotta senza le dovute autorizzazioni.

Progetto grafico *Chiara Tofani*

ISSN 2533-1566

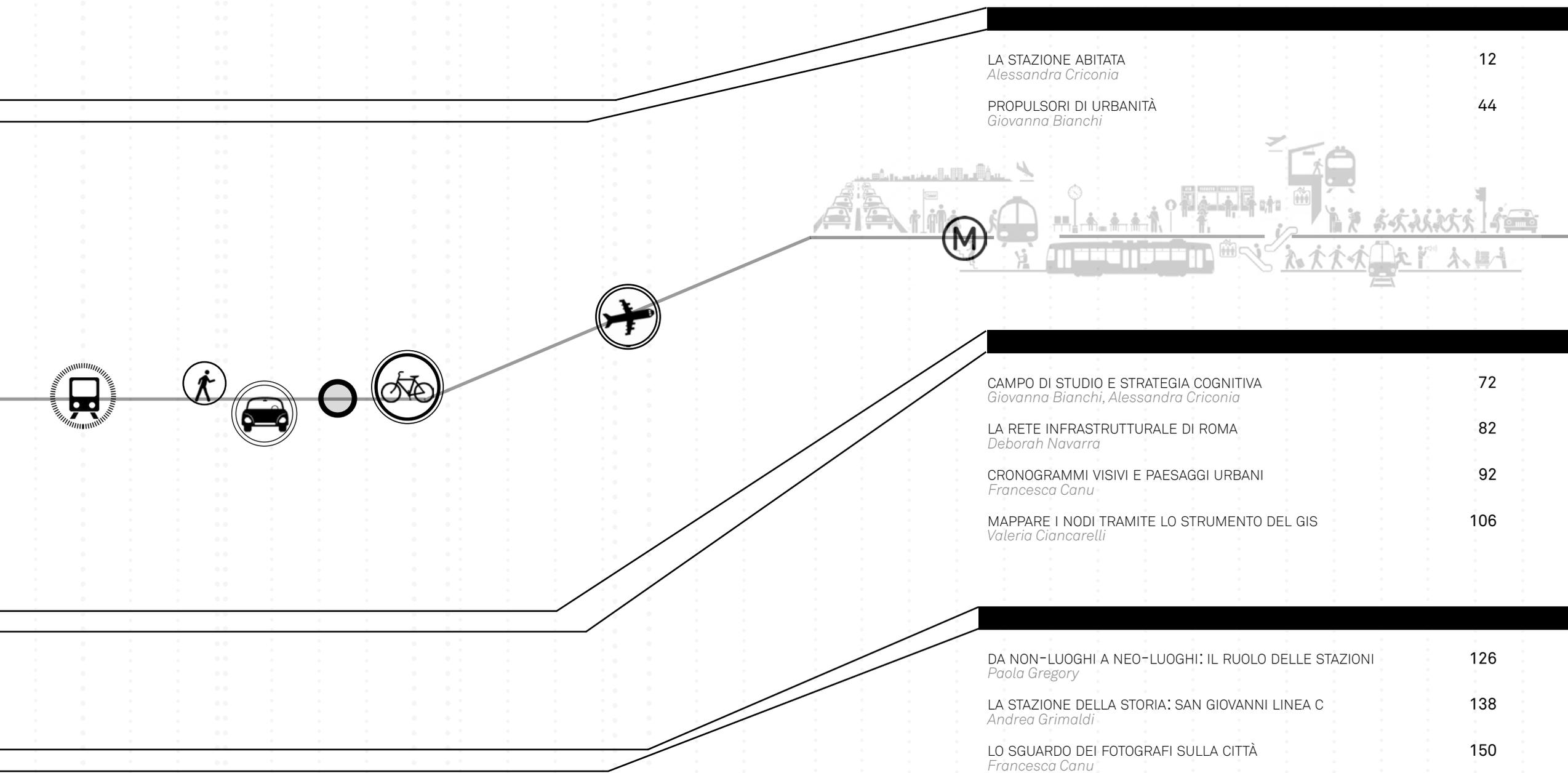
ISBN 978-88-99836-26-9

# LA STAZIONE DELLA METROPOLITANA PROPULSORE DI URBANITÀ DIFFUSA

*Giovanna Bianchi*

*Alessandra Criconia*

**are**



LA STAZIONE ABITATA  
*Alessandra Criconia* 12

PROPULSORI DI URBANITÀ  
*Giovanna Bianchi* 44

CAMPO DI STUDIO E STRATEGIA COGNITIVA  
*Giovanna Bianchi, Alessandra Criconia* 72

LA RETE INFRASTRUTTURALE DI ROMA  
*Deborah Navarra* 82

CRONOGRAMMI VISIVI E PAESAGGI URBANI  
*Francesca Canu* 92

MAPPARE I NODI TRAMITE LO STRUMENTO DEL GIS  
*Valeria Ciancarelli* 106

DA NON-LUOGHI A NEO-LUOGHI: IL RUOLO DELLE STAZIONI  
*Paola Gregory* 126

LA STAZIONE DELLA STORIA: SAN GIOVANNI LINEA C  
*Andrea Grimaldi* 138

LO SGUARDO DEI FOTOGRAFI SULLA CITTÀ  
*Francesca Canu* 150

**Luoghi/Non-luoghi**

Nel 1992 con un felice neologismo Marc Augé definì il non-luogo come uno spazio caratteristico della surmodernità «né identitario, né relazionale, né storico»<sup>1</sup>, al contrario del luogo che è sempre identitario, relazionale e storico. Tipico degli spazi di transito, del commercio, del tempo libero, ovvero della circolazione di persone e di beni - dalle autostrade ai lounge aeroportuali, dalle stazioni ai supermercati e ai centri commerciali, dalle sale d'aspetto agli ascensori - i non-luoghi sono per Augé i nodi e le reti della mobilità continua, del flusso ininterrotto di presenze in un mondo senza confini. Incentrata sul carattere provvisorio e transitorio, sullo spazio infinito e fluido, sull'individualismo solitario, «la teoria dei non-luoghi è stata determinante [...] per leggere, attraverso la dissoluzione dei luoghi storici, la trasformazione della città industriale nella metropoli [postindustriale] del consumo totale»<sup>2</sup> e del mercato globalizzato.

Nei 25 anni trascorsi da quella felice e sincretica intuizione, i non-luoghi si sono, però, trasformati in altro. Sono divenuti spazi diversi: inglobati nel territorio metropolitano, nella megalopoli o nella città diffusa dalla funzione unificatrice delle reti, dei flussi e della transitorietà, che con la rivoluzione dei trasporti e della comunicazione investe ormai tutti i livelli delle relazioni sociali, fungono spesso da centri di condivisione e di celebrazione di una modalità consumistica dello "stare insieme", dove, come scrive Zygmunt Bauman, non avvengono «legami durevoli [propri dei gruppi] ma solo [...] legami che durano il tempo dell'atto di consumo [propri degli sciame]. Nello sciame [infatti] non c'è scambio, né cooperazione, né complementarità, solo prossimità fisica e una generale direzione di movimento»<sup>3</sup>. Così i «centri commerciali sono costruiti [ad esempio] in modo da far circolare la gente, da costringerla a guardarsi attorno [...]; non sono fatti certo per incoraggiarla a fermarsi, a guardarsi a vicenda, a parlarsi, a pensare, ponderare o discutere qualcosa che sia diverso dagli oggetti in mostra»<sup>4</sup>. Eppure nei giorni di festa molti centri commerciali diventano la meta preferita di famiglie e amici che vi

si recano per "consumare" insieme il proprio tempo libero. Anche le stazioni - specie quelle legate alla intermodalità dei trasporti - si sono profondamente modificate, divenendo *hub* multifunzionali o anche semplici crocevia di passaggio in cui l'esaltazione della mobilità (non solo fisica), cristallizzando il senso di instabilità, precarietà e volatilità tipici del mondo globalizzato, consente di sentirsi partecipi di questa nostra società dei viaggi e dei consumi. Del resto, come chiosa Bauman, «non si può 'stare fermi' sulle sabbie mobili» e queste costituiscono substrato e superficie del mondo contemporaneo, tardomoderno o postmoderno che sia.

Perciò nei nostri territori destrutturati dalla contingenza, dall'istantaneità e dal disordine, i non-luoghi non possono più assurgere a spazi d'eccezione, né a un'univoca categorizzazione; piuttosto sembrano rispondere all'incessante mobilitazione e frammentazione della realtà cui corrisponde una pluralizzazione di punti di vista: come lo stesso Augé ha in seguito sottolineato, infatti, «[...] non esistono luoghi o nonluoghi in senso assoluto. Il luogo degli uni può essere il nonluogo degli altri e viceversa», soprattutto nell'era digitale dove «[...] gli spazi virtuali di comunicazione, permettendo agli individui di scambiarsi messaggi, di mettersi in contatto tra loro, non possono facilmente essere definiti nonluoghi»<sup>5</sup>.

Se dunque una stazione ferroviaria o un centro commerciale sono stati inizialmente non-luoghi, con il tempo, con le abitudini e la frequentazione possono diventare contenitori di narrazioni e memorie, perciò non più non-luoghi. Come potremmo allora definire questi spazi in funzione degli individui o dei gruppi-sciame che ne fruiscono occasionalmente o con continuità, come luogo di consumo o di transito, ma anche talvolta come luogo di ritrovo?

Quali sono le trasformazioni morfologiche e d'uso che ne hanno connotato il cambiamento dagli anni Novanta a oggi? Un passo indietro appare necessario, incentrato su quei nodi della mobilità che forse in maniera più eclatante ne hanno sottolineato il passaggio e la metamorfosi negli ultimi anni.

**Dalla rete al nodo, dal nodo alla città**

Da lungo tempo le infrastrutture della mobilità costituiscono il campo privilegiato del progetto urbano e terri-

1. M. Augé (2008), *Non luoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano, (1° ed. *Non-lieux*, Édition du Seuil, 1992).

2. M. Ilardi (2007), *Il tramonto dei non luoghi. Fronti e frontiere dello spazio metropolitano*, Meltemi, Roma, p. 7.

3. Z. Bauman (2007), *Homo consumens. Lo sciame inquieto dei consumatori e la miseria degli esclusi*, Erickson, Gardolo (TN), pp. 48-49.

4. Z. Bauman (1999), *Dentro la globalizzazione. Le conseguenze sulle persone*, Laterza, Roma-Bari, p. 30.

5. M. Augé, *I nuovi confini dei nonluoghi*, in "Corriere della Sera", 12 luglio 2010, p. 29.



1

toriale dei nostri insediamenti. Aeroporti, stazioni e linee ferroviarie, arterie stradali, reti della metropolitana: l'infrastruttura, da simbolo di una modernità eroica nella prima metà del Novecento, è divenuta il supporto strategico del processo di occupazione dello spazio, di cui l'*urban sprawl* rappresenta il risultato più evidente.

In questo quadro l'infrastruttura viaria o ferroviaria è stata prevalentemente pensata in funzione della modalità di trasporto e in ragione dei flussi, come rete *extra-territoriale*, perché semplicemente sovrapposta senza alcuna relazione con il territorio attraversato, e *pseudo-territoriale*, poiché spazio a sé stante, connotato esclusivamente da regole di fluidità della circolazione e di omogeneizzazione dei flussi. In analogia con l'idraulica, si è parlato infatti di "rete-tunnel"<sup>6</sup> il cui fattore determinante è la "circolazione" di persone e beni secondo vincoli, morfologie e funzioni ben precisi e standardizzati, rispondenti principalmente ad alcuni criteri volti ad «appiattare le particolarità [ed] omologare le pratiche comportamentali», eliminare «qualsiasi attenzione per le specificità locali», «garantire per i

6. Cfr. G. Dupuy (1985), *Systèmes, réseaux et territoires. Principes de réseautique territoriale*, Presse de l'Enpc, Paris.



2

diversi sistemi di trasporto un funzionamento regolare [e] predeterminato»<sup>7</sup>. Tuttavia l'infrastruttura, come sappiamo dalla sua stessa etimologia, designa anche il supporto e l'atto di stabilire una relazione fra le cose, secondo un principio di "connessione" tra elementi distinti, eterogenei o potenzialmente autonomi. La sostituzione del principio di circolazione con quello di connessione permette di superare l'idea di rete come oggetto definito, facendo emergere un concetto di rete come sistema dinamico che, pur nella sua autonomia, è in costante evoluzione rispetto all'ambiente in cui interviene: «la rete connette e interconnette, cioè, territori, sistemi di trasporto diversi, attori sociali ed economici»<sup>8</sup> trasformando la natura stessa dello spostamento, non più caratterizzato dalla monofunzionalità, bensì integrato in logiche spaziali di interazione della rete al territorio.

In una plausibile analogia con i modelli autopoietici di Maturana e Varela, potremmo dire che il sistema-rete, concepito come un sistema adattivo, dinamico ed evolutivo, sia in grado di autorganizzarsi in funzione delle molteplici

7. P. Pucci (1996), *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, Franco Angeli, Milano, p. 49.

8. *Ivi*, p. 50.



3

variabili con le quali entra in relazione, ovvero sia capace (o dovrebbe essere in grado) di mantenere la propria organizzazione pur modificando la propria struttura, secondo quel principio di “accoppiamento strutturale” che caratterizza per i due neurofisiologi cileni «la modalità con cui un sistema [vivente] nel suo medium si adatta a esso per evitare di disintegrarsi, entrando in un’interazione che non aveva previsto»<sup>9</sup>.

In questa ottica è possibile attribuire alla rete di trasporto la possibilità di modificarsi riorganizzando elementi e parametri in modo da minimizzare l’eventuale errore relativo all’insieme e di creare sistemi con connessioni interne regolabili, capaci di variare la propria configurazione per adattarla agli stimoli esterni. Rispondendo a relazioni multiple, interne al “territorio della rete” come alla “rete dei territori” attraversati, il sistema-rete diviene strumento di organizzazione-autorganizzazione, grazie alla capacità di interconnettere fra loro nodi e luoghi dello spazio fisico.

Non a caso a partire soprattutto dagli anni Ottanta, quando sono divenuti fondamentali i temi della riqualificazione urbana e/o territoriale, si è attribuito alla rete il ruolo di ri-definizione di relazioni fra ambiti diversi, a partire dai propri nodi. L’emergere di un approccio per punti più che per linee e flussi ha permesso di operare uno spostamento verso il ruolo urbano e/o territoriale della rete, poiché è attraverso i nodi che la rete interagisce con i contesti non solo fisici, ma anche culturali, sociali ed economici. Il principio di connessione, perciò, integra il principio di monofunzionalità (tipico della rete-tunnel) a logiche spaziali diversificate, che hanno nel rapporto rete-territorio il luogo principale di interesse e nei nodi di interconnessione gli spazi principali del progetto.

Le tematiche dell’intermodalità divenute di grande interesse collettivo per l’esigenza di rinnovare il trasporto pubblico e privato in relazione alle questioni sempre più urgenti di una sostenibilità della mobilità, hanno prodotto spinte propulsive sia all’interno delle città che nei suoi margini urbani. L’avvento dell’alta velocità ha comportato, in particolare, l’ammodernamento di stazioni e la riorganizzazione del sistema infrastrutturale, divenendo volano per la riorganizzazione di intere parti di città, come Seine Rive Gauche a Parigi, King’s Cross a Londra o Porta Susa a Torino, mentre le interconnessioni fra i diversi tipi

9. H. R. Maturana, F. J. Varela (1980), *Autopoiesis and Cognition: The Realization of the Living*, Springer (trad. it. *Autopoiesi e cognizione. La realizzazione del vivente*, Marsilio, Venezia 1985, p. 18).

di mobilità (aeroportuale, ferroviario, viario) hanno portato alla realizzazione di nuove centralità, prefigurando “nuove espansioni” fuori dalle città, vicine ai grandi sistemi dell’accessibilità internazionale, come nel caso di Lione-Satolas, Bilbao-Sondica o Zuidas ad Amsterdam, senza dimenticare il nodo di Euralille, antesignano di una rete di interconnessione globale. In questi, come in molti altri casi, le questioni di riorganizzazione infrastrutturale si sovrappongono e intrecciano con le pratiche del progetto urbano e più in generale paesaggistico per costruire scenari più adatti alla città contemporanea e alle esigenze di uno sviluppo sostenibile, dal Protocollo di Kyoto in poi. Nelle realizzazioni più riuscite si producono parti di città ibride, dove i rituali legati allo stare e all’abitare si giustappongono ai rituali del transitare e dello scambio intermodale: luoghi di elevata intensità di attività, dove si offre un’alta compresenza di usi che apre a differenziate modalità fruibili e relazionali. In questo quadro, una parte sempre più consistente del progetto riguarda proprio i luoghi dello spazio pubblico, sia quelli interni al nodo, sia quelli d’interfaccia fra nodo e struttura fisica della città, sia infine quelli che, nati dall’interramento dei binari o di assi stradali di grande scorrimento, riconquistano alla vita colletti-

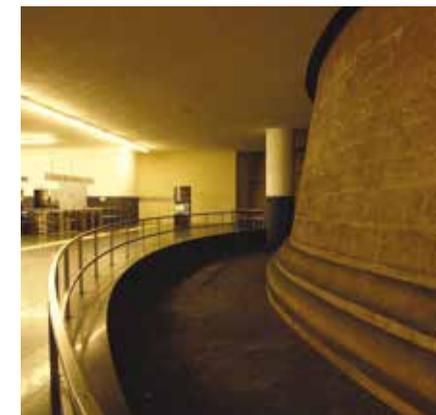


4

va intere porzioni di città, come nei casi di Boston (Central Artery, 1988-2007), Madrid (Madrid Rio, 2005), Barcellona (Sant Andreu Sagrera, 2003-), Parigi (quartiere della Gare d'Austerlitz, 2001-) o Torino, dove lungo il grande boulevard urbano della Spina Centrale, nato dall'interramento del tracciato ferroviario, si inanellano le vaste aree della riconversione industriale.

Tuttavia in Italia non sempre si è prodotta questa virtuosa interazione fra infrastruttura e territorio, che sarebbe dovuta divenire scopo indotto delle trasformazioni ferroviarie: è il caso di Napoli Afragola, Tiburtina a Roma o Reggio Emilia A.V., in cui la mancata integrazione appare conseguenza delle difficoltà amministrativo-procedurali ed economico-finanziarie, ma forse anche di una miopia politica incapace di fronteggiare un'arretratezza che possiamo definire storica nel nostro Paese. Tutto ciò si riverbera anche sul sistema urbano dei trasporti pubblici e in particolare sulla rete della metropolitana che, tuttavia, nelle esperienze recenti più innovative riesce a configurarsi come spazio pubblico e luogo/non-luogo urbano. Ci riferiamo, in particolare, all'esperienza avviata dal 1995 dal Comune di Napoli nell'ambito della costruzione e del potenziamento del proprio sistema di trasporto, che individua nelle nuove stazioni della metropolitana l'esigenza di una ricerca progettuale volta, da un lato, ad accrescere le funzioni e la natura stessa del nodo; dall'altro, a sviluppare una sorta di *remapping* dell'ambiente urbano in grado di mettere a sistema i diversi nodi e di produrre una graduale rivitalizzazione dei luoghi interconnessi. Se guardiamo al polo multimodale più importante della città, Napoli-Garibaldi, non c'è dubbio che l'invenzione di Dominique Perrault della grande piazza ipogea a cielo aperto, completata nel 2016 come principale hall di ingresso alla rete metropolitana sulla quale si affacciano servizi e commercio, sia stata in grado di rivoluzionare un ambiente urbano segnato per troppo tempo dall'anonimato dei luoghi, dall'intensità del traffico, dalla discontinuità dei percorsi. Oggi ricco di vitalità, il grande spazio antistante alla stazione ferroviaria è stato riarticolato in una molteplicità di luoghi pensati principalmente in funzione di un uso pedonale, mettendo a sistema la stazione ferroviaria con la linea 1 della metropolitana, insieme a un nuovo terminal di autobus e taxi e a un parcheggio sotterraneo, nonché attraverso i giardini

previsti a lato della piazza scavata, veri contrappunti naturalistici al bosco artificiale degli alberi metallici che ombreggiano l'invaso della piazza, futuro ingresso alla linea 2 della metropolitana. Il nodo-stazione diviene così luogo attorno al quale si compie un processo di territorializzazione dell'infrastruttura di trasporto in gran parte dematerializzata nel suo scomparire nel sottosuolo. Nella sua duplice valenza di punto di interconnessione con il territorio e di elemento tecnico necessario al sistema di trasporto, la stazione si "lega" alla città, divenendo elemento complesso poiché "universo multidimensionale"<sup>10</sup> in grado di definire funzioni, assetti e strategie che valorizzano sia il "territorio della rete" che la "rete dei territori" con la creazione di polarità urbane in cui lo "spazio della strada" e lo "spazio della piazza" ritrovano una loro capacità di integrare le funzioni trasportistiche nelle attività del tessuto urbano. A fronte dell'antinomia fra "stazione-movimento" e "stazione-luogo" il nodo di interscambio diviene "passaggio, come movimento, ma anche come luogo dotato di una propria identità"<sup>11</sup>, caratterizzato dal principio di connessione, dalla multifunzionalità dei servizi offerti, dalla qualità percettiva dei luoghi attraversati. Dunque non più non-luogo, ma luogo da ridefinire nelle sue plurime valenze.



5

10.  
P. Pucci, *op. cit.*, p. 75.  
11.  
*Ivi.*, p. 76.

6



### Da non-luogo a neo-luogo

«[L]a legge del metrò - sottolineava Augé nel 1986 - iscrive il percorso individuale nel comfort della morale collettiva, [esemplificando] ciò che potremmo definire il paradosso rituale: essa è vissuta sempre individualmente, soggettivamente, [...] ciononostante essa è eminentemente sociale, [...] in grado di conferire a ciascuno quel minimo di identità collettiva attraverso la quale si definisce una comunità»<sup>12</sup>. Dunque la metropolitana - in particolare il metrò parigino di cui parla Augé - rispecchia una fruizione che è allo stesso tempo individuale e collettiva, evidenziando una "solitudine senza isolamento", perché «impone il contatto, suscita le proteste o le risa, crea in breve un modo di relazione certo aleatorio e fuggevole, ma che manifesta una condizione condivisa»<sup>13</sup>.

Oggi più che mai, mossi anche dalla dimensione della crisi economica, l'esigenza di condivisione e partecipazione è al centro delle nostre attività, proposte, intenzioni e attenzioni. La scomparsa dei modelli culturali del passato, fondati per le reti di trasporto su organigrammi tecnici e funzionali abitualmente utilizzati nello studio dei nodi, lascia il posto a un'articolazione degli spazi che compongono il nodo in funzione del "movimento dell'utente", facendo emerge-

12. M. Augé (1992), *Un etnologo nel metrò*, Elèuthera, Milano (1° ed. *Un ethnologue dans le métro*, Hachette, 1986), pp. 52-53.  
13. *Ivi*, pp. 53-54.



re l'importanza della sua dimensione sensibile, vissuta e percepita, affinché da viaggiatore passivo in transito possa sentirsi sempre più attore "consapevole di ciò che fa e consuma", partecipe attivo del suo viaggio.

Mescolare i flussi degli utenti, prevedere spazi di incontro, progettare forme di incentivo al viaggio, integrare l'ambiente esterno nelle caratteristiche tecniche del nodo: il luogo degli interscambi diviene spazio delle relazioni «preambolo tra la città e i diversi tipi di trasporto»<sup>14</sup>, mentre la città investe il nodo, che talvolta ascolta «i pezzi di città che lo accolgono, per comprendere la sua struttura, la sua morfologia, le sue regole di sviluppo nel tempo»<sup>15</sup>, fino a divenire spazio altro: museo sotterraneo o luogo in cui l'arte e in generale la cultura giocano un ruolo essenziale. Non a caso a Napoli le nuove 15 fermate della metropolitana sono state definite "stazioni dell'arte", poiché combinano le funzioni trasportistiche con l'esposizione di opere d'arte contemporanea (sotto il coordinamento artistico di Achille Bonito Oliva), unite talvolta alla musealizzazione dei ritrovamenti archeologici (particolarmente spettacolari quelli della stazione Municipio, firmata da Álvaro Siza ed Eduardo Souto De Moura) o ad allestimenti comunque capaci di "magnetizzare" l'attenzione della città sul nodo (sorpre-

14. Ouidire, *Les pôles d'interconnexion pour des lieux métaphoriques*, "Cahier Ratp", n° 76, Paris 1992, p. 9, cit. in P. Pucci, *op. cit.*, p. 88.  
15. *Ibidem*.



dente la stazione di Toledo, opera di Óscar Tusquets Blanca, nominata la più bella d'Europa, o la stazione Università, trionfo di colori e luci ad opera di Karim Rashid). Come ha scritto Franco Purini, infatti, nell'età degli immateriali, l'arte si configura come il luogo della più alta elaborazione conoscitiva e comunicativa, nonché ovviamente estetica, offrendo la possibilità di far precipitare anche nei luoghi/non-luoghi della mobilità contenuti diversi e nuovi ordini spaziali, dove possa emergere un tessuto plurale di dialoghi, un "polilogo" capace di «mettere insieme [...] diversi strati, oggetti e materiali e di produrre insieme, nel dialogo fra più soggetti, [spazi concertati] a più voci»<sup>16</sup>.

Per comprendere questa fondamentale interazione fra utente e spazio, utilizziamo la definizione di neo-luogo che, nato per adeguare alla sensibilità contemporanea i luoghi del turismo e della fruizione culturale, esprime la fusione della cultura autoriale con quella del fruitore, vedendo in modo irreversibile il «tramonto della logica tassonomica e descrittiva a favore di dinamiche esperienziali e di una cultura aprioristica di valori estetici rispetto a istanze partecipative, soggettivizzanti e governate da una nuova "ingegneria dell'immaginazione"»<sup>17</sup>. Per estensione si tratta di creare ambienti il più possibile immersivi «tali da circondare l'utente di servizi personalizzati e reattivi, utili alla sua piena integrazione nell'ambiente urbano e alla percezione di una continua interrelazione conoscitiva e fruitiva con il mondo circostante»<sup>18</sup>. Si tratta allora di studiare, per ogni situazione, percorsi conoscitivi e fruitivi preferenziali, che tuttavia consentano in ogni momento il rimando a quadri generali più ampi in relazione a specifici aspetti e temi della vita culturale, sociale o politica di un Paese, di una città o di una sua parte. Così se «il mondo dei non-luoghi è il mondo del mercato e del consumo, il mondo dei neoluoghi è caratterizzato da spazi riconquistati di azione reale, [...] partendo dalla circolazione dei contenuti e dalle idee che gli stessi utenti creano attorno a un prodotto culturale»<sup>19</sup>. Se il nodo della stazione diventa altro, legandosi al territorio, alla sua storia e memoria, come anche a una sua futuribile proiezione, oppure diviene luogo di sensibilizzazione estetica, di offerta di nuovi scenari di fruizione culturale, sarà proprio questo reciproco gioco di specchi a risultare centrale per l'utente-attore, coinvolto attivamente nel suo viaggio e sospinto nel suo percorso a «tessere

legami viventi e reali con ciò che esiste»<sup>20</sup> già o con ciò che potrebbe essere. Tutto questo al fine di promuovere quella "esperienza personalizzabile", eppure temporaneamente condivisa come scrive Augé, basata sulla capacità di accorparsi in un solo ambito «il maggior numero di informazioni e servizi [lungo] una pluralità di percorsi e narrazioni [aperti] alle varie tipologie di utenti»<sup>21</sup>, consentendo così di far emergere un mondo principalmente attraverso il proprio racconto, ovvero in funzione della nostra attività, capace in ogni istante di ri-orientare il percorso e ri-semantizzare gli spazi attraversati, mediante un'espansione e intensificazione del nostro campo di esperienza e conoscenza.

16. P. Barbieri, *Tessuto insieme/Woven together*, "Piano Progetto Città", n° 24, 2010, p. 59.  
17. Cfr. Progetto di Ricerca (2011-16 - Responsabile scientifico S. Calabrese): *NeoLuoghi - Soluzioni per l'esperienza culturale nei luoghi elettivi della surmodernità, capitolato tecnico*, consultabile in: [http://www.ispf.cnr.it/system/files/progetti/IC\\_P08\\_023/NL\\_Capitolato\\_ricerca\\_firmato.pdf](http://www.ispf.cnr.it/system/files/progetti/IC_P08_023/NL_Capitolato_ricerca_firmato.pdf), p. 1.  
Anche Purini ha utilizzato questo neologismo, indicando con esso la creazione di forme sorprendenti capaci di agire (al contrario dei non-luoghi) come un "solido ormeggio" nello spazio della dispersione urbana. Cfr. F. Purini (2000), *Novità attese da qualche tempo* "Lotus International" n° 104, pp. 60-67.  
18. *Ivi*, p. 4.  
19. *NeoLuoghi cit.*, D2.1 Report metodologico che implementa un manuale di stile di riferimento e regole prossemiche, a cura di F. Conti, p. 7.

1 Nicola De Maria, *Universo senza bombe, regno dei fiori, 7 angeli rossi*, stazione Dante (inaugurata nel 2002 su progetto di Gae Aulenti), Linea 1 della metropolitana di Napoli (foto A. Nemiz).

2 Karim Rashid, stazione Università, Linea 1 della metropolitana di Napoli (foto A. Nemiz).

3 L'architetto anglo-egiziano ha immaginato degli spazi "che incarnassero i saperi e i linguaggi della nuova era digitale, che tramettessero le idee di comunicazione simultanea, d'innovazione e di mobilità proprie dell'attuale Terza Rivoluzione Tecnologica".

4 Dominique Perrault, La piazza ipogea a

cielo aperto, inaugurata nel 2016, di fronte alla stazione ferroviaria Napoli-Garibaldi, con la galleria commerciale e l'ingresso alla nuova fermata Garibaldi, Linea 1 della metropolitana di Napoli (foto di A. Nemiz).

5 Dominique Perrault, stazione Garibaldi, metropolitana di Napoli, 2013 (foto di A. Nemiz).

6 Álvaro Siza ed Eduardo Souto de Moura, stazione Municipio, nodo di interscambio fra le linee 1 e 6 della metropolitana di Napoli, 2015. In primo piano le mura delle fortificazioni del periodo vicereale, con il Torrione cinquecentesco dell'Immacolata (foto di A. Nemiz).

7 Álvaro Siza ed Eduardo Souto de Moura,

stazione Municipio, metropolitana di Napoli: la grande hall di ingresso con la discesa ai treni (foto di A. Nemiz).

8 Oscar Tusquets Blanca, stazione Toledo, Linea 1 della metropolitana di Napoli, 2012 (foto di A. Nemiz). Il mosaico Bisazza decora ampi spazi della stazione con una sfumatura di tessere nelle tonalità azzurro-blu a evocare un'atmosfera sottomarina in uno scenario suggestivo ispirato ai temi della luce e del mare.

9 Robert Wilson, *By the sea...you and me*, stazione Toledo, metropolitana di Napoli (foto di A. Nemiz).

20. Quidire, *op. cit.*, p. 11.

21.

*NeoLuoghi cit.*, D2.1 Report, p. 13.