

50

Il museo nonostante il World Wide Web: tra rammemorazione e razionalizzazione del reale

Enrico Prandi
Ildebrando Clemente

Il Museo come Scuola (di Architettura)
Museo. Lo spazio della grazia

Filippo Lambertucci
Flavia Zelli
Caterina Lisini/Alberto
Pireddu
Susanna Piscella
Federica Visconti
Cesare Ajroldi

Attraversare per rammemorare. Infrastruttura come museo dislocato
Costruire sulle rovine. Alcuni esempi di musealizzazione archeologica in situ
La Sardegna e il suo Doppio. La *réalité virtuelle* nella Stazione dell'Arte a
Ulassai
Il passato non è mai passato. Museo, apparecchio dell'anima
Depositare la memoria. Dal museo-deposito allo *storage*
Il progetto del Museo del Mare a Palermo tra storia, ordine e regole
dell'architettura

Gennaro Di Costanzo

La forma del tempo. L'ampliamento della Galleria Nazionale d'Arte Moderna
di Roma di Luigi Cosenza

Rachele Lomurno

La rovina come museo del palinsesto del luogo. Il progetto di ABDR per il
Mausoleo di Augusto

Renato Capozzi
Federico De Matteis

Da Mies a Zumthor. Un'idea di Museo: dalle muse alla fabbrica
Quando il museo cresce. Note su due progetti di ampliamento di
Christ & Gantenbein

Michele Sbacchi
Paolo Strina

Palermo. Una città, una visione
In viaggio verso il progetto. La "partecipazione" nell'insegnamento
dell'architettura

Olivia Longo

Tra identità, memoria e innovazione: nuove linee guida per una
valorizzazione sostenibile del Lago di Garda



**Magazine del Festival
dell'Architettura**

ricerche e progetti
sull'architettura e la città

research and projects on
architecture and the city

FAMagazine. Ricerche e progetti sull'architettura e la città

Editore: Festival Architettura Edizioni, Parma, Italia

ISSN: 2039-0491

Segreteria di redazione

c/o Università di Parma
Campus Scienze e Tecnologie
Via G. P. Usberti, 181/a
43124 - Parma (Italia)

Email: redazione@famagazine.it
www.famagazine.it

Editorial Team

Direzione

Enrico Prandi, (Direttore) Università di Parma

Lamberto Amistadi, (Vicedirettore) Alma Mater Studiorum Università di Bologna

Redazione

Tommaso Brighenti, (Caporedattore) Politecnico di Milano, Italia

Ildebrando Clemente, Alma Mater Studiorum Università di Bologna, Italia

Gentucca Canella, Politecnico di Torino, Italia

Renato Capozzi, Università degli Studi di Napoli "Federico II", Italia

Carlo Gandolfi, Università di Parma, Italia

Maria João Matos, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Portogallo

Elvio Manganaro, Politecnico di Milano, Italia

Mauro Marzo, Università IUAV di Venezia, Italia

Claudia Pirina, Università IUAV di Venezia, Italia

Giuseppina Scavuzzo, Università degli Studi di Trieste, Italia

Corrispondenti

Miriam Bodino, Politecnico di Torino, Italia

Marco Bovati, Politecnico di Milano, Italia

Francesco Costanzo, Università della Campania "Luigi Vanvitelli", Italia

Francesco Defilippis, Politecnico di Bari, Italia

Massimo Faiferri, Università degli Studi di Sassari, Italia

Esther Giani, Università IUAV di Venezia, Italia

Martina Landsberger, Politecnico di Milano, Italia

Marco Lecis, Università degli Studi di Cagliari, Italia

Luciana Macaluso, Università degli Studi di Palermo, Italia

Dina Nencini, Sapienza Università di Roma, Italia

Luca Reale, Sapienza Università di Roma, Italia

Ludovico Romagni, Università di Camerino, Italia

Ugo Rossi, Università IUAV di Venezia, Italia

Marina Tornatora, Università Mediterranea di Reggio Calabria, Italia

Luís Urbano, FAUP, Universidade do Porto, Portogallo

Federica Visconti, Università degli Studi di Napoli "Federico II", Italia



Comitato di indirizzo scientifico

Roberta Amirante

Università degli Studi di Napoli "Federico II", Italia

Francisco Barata †

Universidade do Porto, Portogallo

Eduard Bru

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Spagna

Alberto Ferlenga

Università IUAV di Venezia, Italia

Gino Malacarne

Alma Mater Studiorum Università di Bologna, Italia

Paolo Mellano

Politecnico di Torino, Italia

Piero Ostilio Rossi

Sapienza Università di Roma, Italia

Carlo Quintelli

Università di Parma, Italia

Maurizio Sabini

Hammons School of Architecture, Drury University, Stati Uniti d'America

Andrea Sciascia

Università degli Studi di Palermo, Italia

Alberto Ustarroz

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de San Sebastian, Spagna

Ilaria Valente

Politecnico di Milano, Italia

FAMagazine. Ricerche e progetti sull'architettura e la città è la rivista on-line del [Festival dell'Architettura](#) a temporalità trimestrale.

È una rivista scientifica nelle aree del progetto di architettura (Macrosettori Anvur 08/C1 design e progettazione tecnologica dell'architettura, 08/D1 progettazione architettonica, 08/E1 disegno, 08/E2 restauro e storia dell'architettura, 08/F1 pianificazione e progettazione urbanistica e territoriale) che pubblica articoli critici conformi alle indicazioni presenti nelle [Linee guida per gli Autori degli articoli](#).

FAMagazine, in ottemperanza al [Regolamento per la classificazione delle riviste nelle aree non bibliometriche](#), rispondendo a tutti i criteri sulla [Classificabilità delle riviste telematiche](#), è stata ritenuta rivista scientifica dall'ANVUR, Agenzia Nazionale per la Valutazione dell'Università e della Ricerca Scientifica ([Classificazione delle Riviste](#)).

FAMagazine ha adottato un [Codice Etico](#) ispirato al codice etico delle pubblicazioni, [Code of Conduct and Best Practice Guidelines for Journal Editors](#) elaborato dal [COPE - Committee on Publication Ethics](#).

Ad ogni articolo è attribuito un codice DOI (Digital Object Identifier) che ne permette l'indicizzazione nelle principali banche dati italiane e straniere come [DOAJ](#) (Directory of Open Access Journal) [ROAD](#) (Directory of Open Access Scholarly Resources) Web of Science di Thomson Reuters con il nuovo indice [ESCI](#) (Emerging Sources Citation Index) e [URBADOC](#) di Archinet. Dal 2018, inoltre, FAMagazine è indicizzata da Scopus.

Al fine della pubblicazione i contributi inviati in redazione vengono valutati con un procedimento di double blind peer review e le valutazioni dei referee comunicate in forma anonima al proponente. A tale scopo FAMagazine ha istituito un apposito [Albo dei revisori](#) che operano secondo specifiche [Linee guida per i Revisori degli articoli](#).

Gli articoli vanno caricati per via telematica secondo la procedura descritta nella sezione [Proposte online](#).

La rivista pubblica i suoi contenuti ad accesso aperto, seguendo la cosiddetta gold road ossia rendendo disponibili gli articoli sia in versione html che in pdf.

Dalla nascita (settembre 2010) al numero 42 dell'ottobre-dicembre 2017 gli articoli di FAMagazine sono pubblicati sul sito [www.festivalarchitettura.it](#) ([Archivio Magazine](#)). Dal gennaio 2018 la rivista è pubblicata sulla piattaforma OJS (Open Journal System) all'indirizzo [www.famagazine.it](#)

Gli autori mantengono i diritti sulla loro opera e cedono alla rivista il diritto di prima pubblicazione dell'opera, con [Licenza Creative Commons - Attribuzione](#) che permette ad altri di condividere l'opera indicando la paternità intellettuale e la prima pubblicazione su questa rivista.

Gli autori possono depositare l'opera in un archivio istituzionale, pubblicarla in una monografia, nel loro sito web, ecc. a patto di indicare che la prima pubblicazione è avvenuta su questa rivista (vedi [Informativa sui diritti](#)).

Linee guida per gli autori

FAMagazine esce con 4 numeri l'anno e tutti gli articoli, ad eccezione di quelli commissionati dalla Direzione a studiosi di chiara fama, sono sottoposti a procedura peer review mediante il sistema del doppio cieco.

Due numeri all'anno, dei quattro previsti, sono costruiti mediante call for papers che vengono annunciate di norma in primavera e autunno.

Le call for papers prevedono per gli autori la possibilità di scegliere tra due tipologie di saggi:

- a) saggi brevi compresi tra le 12.000 e le 14.000 battute (spazi inclusi), che verranno sottoposti direttamente alla procedura di double blind peer review;
- b) saggi lunghi maggiori di 20.000 battute (spazi inclusi) la cui procedura di revisione si articola in due fasi. La prima fase prevede l'invio di un abstract di 5.000 battute (spazi inclusi) di cui la Direzione valuterà la pertinenza rispetto al tema della call. Successivamente, gli autori degli abstract selezionati invieranno il full paper che verrà sottoposto alla procedura di double blind peer review.

Ai fini della valutazione, i saggi devono essere inviati in Italiano o in Inglese e dovrà essere inviata la traduzione nella seconda lingua al termine della procedura della valutazione.

In ogni caso, per entrambe le tipologie di saggio, la valutazione da parte degli esperti è preceduta da una valutazione minima da parte della Direzione e della Redazione. Questa si limita semplicemente a verificare che il lavoro proposto possieda i requisiti minimi necessari per una pubblicazione come FAMagazine.

Ricordiamo altresì che, analogamente a come avviene per tutti i giornali scientifici internazionali, il parere degli esperti è fondamentale ma ha carattere solo consultivo e l'editore non assume, ovviamente, alcun obbligo formale ad accettarne le conclusioni.

Oltre ai saggi sottoposti a peer review FAMagazine accetta anche proposte di recensioni (Saggi scientifici, Cataloghi di mostre, Atti di convegni, proceedings, ecc., Monografie, Raccolte di progetti, Libri sulla didattica, Ricerche di Dottorato, ecc.). Le recensioni non sono sottoposte a peer review e sono selezionate direttamente dalla Direzione della rivista che si riserva di accettarle o meno e la possibilità di suggerire delle eventuali migliorie.

Si consiglia agli autori di recensioni di leggere il documento [Linee guida per la recensione di testi](#).

Per la sottomissione di una proposta è necessario attenersi rigorosamente alle [Norme redazionali](#) di FAMagazine e sottoporre la proposta editoriale tramite l'apposito Template scaricabile da [questa pagina](#).

La procedura per la submission di articoli è illustrata alla pagina [PROPOSTE](#)

ARTICLES SUMMARY TABLE

50 ottobre-dicembre 2019.

World Wide Web Museum. Il museo tra rammemorazione e razionalizzazione del reale.

n.	Id Code	date	Type essay		Evaluation		
1	245 272	mag-19	Long	Yes	Peer (A)		
2	248 275	giu-19	Long	Yes	Peer (A)		
3	249 277	giu-19	Long	Yes	Peer (C)	Peer (A)	Peer (A)
4	251 278	giu-19	Short	Yes	Peer (B)		
5	252	giu-19	Long	No	Peer (C)		
6	253	giu-19	Long	Yes	Peer (C)		
7	254 279	giu-19	Short	Yes	Peer (B)		
8	255	giu-19	Long	No	Peer (C)		
9	256 274	giu-19	Long	Yes	Peer (C)		
10	259	giu-19	Short	No	Peer (C)		
11	260	giu-19	Short	Yes	Peer (A)		
12	261	giu-19	Long	No	Peer (C)		
13	262 293	giu-19	Long	Yes	Peer (A)		
14	263	giu-19	Short	Yes	Peer (B)		
15	264	giu-19	Long	Yes	Peer (A)		
16	266 291	giu-19	Short	Yes	Peer (B)		
17	267	giu-19	Short	No	Peer (C)		
18	268	giu-19	Short	Yes	Peer (A)		
19	269	giu-19	Long	No	Peer (C)		

PROSSIMA USCITA

numero 51 gennaio-marzo 2020.

Del "gioco" e del "montaggio" nella didattica dell'architettura

L'impulso al gioco sta a metà strada tra sensibilità e intelletto, dice Schiller.

È uno spazio innanzitutto estetico che raccorda materia e forma.

Tra materia e forma c'è sempre stato il gioco dell'arte, il gioco dell'architettura.

I bambini con furore smontano e rimontano i giochi che gli adulti donano loro.

Così attraverso il gioco avviene l'appropriazione del mondo esterno, ma anche

il suo allontanamento nella costruzione di un mondo nuovo, dove i pezzi di ieri sono riconnessi in modi nuovi e imprevedibili.

È l'azione trasformativa che si esprime attraverso il gioco.

Queste cose le scrive Benjamin quando parla dei giocattoli.

Ora, ci sono diversi tipi di gioco. Quelli fisici, di abilità, di azzardo, di rappresentazione.

Qui interessa il gioco come processo combinatorio, come capacità di assemblaggio: fare a pezzi la bambola per rimontarla diversa.

Un poco gioco di abilità, un poco di rappresentazione. Anche l'azzardo non è estraneo. Nel senso della casualità che sempre alimenta ogni gioco, che precede la sua strutturazione in un insieme di regole condivise.

Dunque gioco e montaggio partecipano della medesima tensione trasformativa.

Dunque gioco e montaggio si oppongono al reale.

Fare a pezzi la realtà per rimontarla diversa. Questo ha sempre fatto il cinema.



In più gioco e montaggio invitano a farcela con poco: con i pezzi di scarto, con i residui del mondo degli adulti. Con le architetture di ieri o dell'altro ieri. Quelle che lo Spirito del tempo lascia indietro. Quelle da cui, per troppo amore, non possiamo staccarci.

È un messaggio di speranza, in fondo.

Non sbagliava Sklovskij quando sosteneva che nella vita tutto è frutto di montaggio.

Se si vuole capire cosa sia l'arte bisogna procedere a smontare la bambola. Sarà una storia di errori, di ritorni, di sconfitte. Di tentativi di venire a capo al labirinto infinito di possibilità.

Solo allora avremo un'altra bambola.

50

Il museo nonostante il World Wide Web: tra rammemorazione e razionalizzazione del reale

Enrico Prandi	Il Museo come Scuola (di Architettura)	9
Ildebrando Clemente	Museo. Lo spazio della grazia	14
Filippo Lambertucci	Attraversare per rammemorare. Infrastruttura come museo dislocato	26
Flavia Zelli	Costruire sulle rovine. Alcuni esempi di musealizzazione archeologica in situ	35
Caterina Lisini/Alberto Pireddu	La Sardegna e il suo Doppio. La <i>realité virtuelle</i> nella Stazione dell'Arte a Ulassai	45
Susanna Piscella	Il passato non è mai passato. Museo, apparecchio dell'anima	56
Federica Visconti	Depositare la memoria. Dal museo-deposito allo <i>storage</i>	64
Cesare Ajroldi	Il progetto del Museo del Mare a Palermo tra storia, ordine e regole dell'architettura	77
Gennaro Di Costanzo	La forma del tempo. L'ampliamento della Galleria Nazionale d'Arte Moderna di Roma di Luigi Cosenza	84
Rachele Lomurno	La rovina come museo del palinsesto del luogo. Il progetto di ABDR per il Mausoleo di Augusto	92
Renato Capozzi	Da Mies a Zumthor. Un'idea di Museo: dalle muse alla fabbrica	102
Federico De Matteis	Quando il museo cresce. Note su due progetti di ampliamento di Christ & Gantenbein	115
Michele Sbacchi	Palermo. Una città, una visione	126
Paolo Strina	In viaggio verso il progetto. La "partecipazione" nell'insegnamento dell'architettura	129
Olivia Longo	Tra identità, memoria e innovazione: nuove linee guida per una valorizzazione sostenibile del Lago di Garda	132

Questo numero è stato ideato e curato da Ildebrando Clemente. Gli articoli sono stati sottoposti a procedura di Double Blind Peer Review (vedi tabella pag. 6).

Filippo Lambertucci

Attraversare per rammemorare. L'infrastruttura come museo dislocato

Abstract

I nodi della mobilità pubblica si vanno affermando sempre più come luoghi pubblici significativi dello spazio urbano contemporaneo, caricandosi spesso di significati e valori superiori al mero dato funzionale. La ricerca per questi luoghi di bellezza e rapporto con il patrimonio ne stanno facendo un terreno di sperimentazione spaziale che implica un ruolo sempre più attivo per l'arte e il patrimonio storico archeologico. L'articolo vuole evidenziare frontiere possibili per statuti museali fuori dal Museo e le potenzialità dell'infrastruttura come museo dislocato nella città come una sorta di City Wide Web Museum grazie al superamento della dimensione meramente decorativa e al coinvolgimento sia di operazioni artistiche che di ritrovamenti archeologici.

Parole Chiave

Infrastruttura come museo — Museo obbligatorio — Mobilità e patrimonio

Intorno ai nodi della trasporto pubblico sotterraneo non si addensano solamente esigenze di pura mobilità, ma anche declinazioni di spazio pubblico sempre più importanti per la città contemporanea.

Sempre più spesso accade che questi spazi si carichino di significati e funzioni attribuite tradizionalmente a luoghi pubblici quali strade e piazze, con il concorso in alcuni casi di attività commerciali ma anche, sempre di più, di valori visuali e culturali portati dall'interazione con arte e patrimonio.

Se da una parte l'idea di arte pubblica può avere il merito di aver sottolineato l'inadeguatezza di gran parte di quegli spazi di transito intesi come mera espressione utilitaria, d'altra parte porta con sé il limite di una dimensione che attiene ancora a un ruolo ancillare di sostegno decorativo e consolatorio impiegato per la "mitigazione" di spazi inespressivi.

Si va invece consolidando un criterio di approccio che supera la dimensione decorativa, come da tempo portato avanti in forma di collezione da molte Metropolitane, in favore di un coinvolgimento più radicale nella definizione dello spazio e del suo valore.

In qualche modo la strada è stata aperta in maniera sistematica prima nel 1985 dall'MTA Arts for Transit Program della metropolitana di New York (Bloodsworth, 2014) e più tardi introdotto in Italia dall'operazione delle "Stazioni dell'Arte" a Napoli che, anche se sviluppando un più incisivo approccio *site-specific*, esteso spesso anche all'esterno, ha tuttavia lasciato ancora insoluti molti nodi sul piano dell'organizzazione spaziale e del programma funzionale, anche se lo straordinario successo di critica e di pubblico ha evidenziato l'efficacia anche di un minimo upgrade concettuale; l'aspetto più importante è infatti proprio su questo

Fig. 1
Metropolitana di Atene, Stazione
Acropoli. Foto dell'autore.



piano, legato a un concetto di esperienza museale che A. Bonito Oliva, curatore dell'intera operazione, ha definito con grande efficacia "Museo Obbligatorio".

Il museo obbligatorio porta il museo fuori dai suoi recinti ad incontrare la città e può essere uno strumento straordinario quando riferito alla messa in luce del patrimonio storico e archeologico urbano; in questo la rete infrastrutturale può agire come un capillare museo dislocato, con una potenzialità enorme in termini valoriali tutta riferita alla possibilità di portare l'esperienza di visita direttamente *in situ*.

Come evidenzia M. Laudato (2019), «il patrimonio archeologico, portando la sua autorità nella Metro, conferisce anche il suo potenziale di significato culturale, in qualche modo potenziando lo spazio della Metro come una parte integrante della narrazione storica sottolineando il locale senso del luogo».

Se il coinvolgimento delle opere d'arte rimane inevitabilmente in un dominio in qualche modo ambiguo del confronto tra opera e spazio che la ospita, le implicazioni per l'interazione con il patrimonio e i suoi luoghi diventano rilevanti nei termini in cui queste attivano livelli più complessi di significato. La presenza attiva del patrimonio, nel luogo dove esso è stato e deve essere, attiva i registri dell'autenticità e del senso del luogo ad un livello concettuale ed esperienziale tali da trasferire all'infrastruttura quegli attributi propri del museo come costruzione e costruttore di significati socioculturali e identità urbana (Merrill 2015, 76), ma caricano l'infrastruttura della responsabilità della messa a punto di statuti aggiornati e necessariamente ibridi rispetto alle categorie che hanno definito in purezza tanto l'edificio museale quanto la metropolitana.

In questa direzione molte esperienze hanno già offerto declinazioni non sempre pienamente convincenti: quella della Metro di Atene ne è la pioniera (1994-2004), ma soffre tutti i limiti di un allestimento ancora decorativo e non sempre felicemente integrato, penalizzato dall'accostamento ingenuo di vetrine e frammenti di sapore vetero-museografico a spazi del transito architettonicamente modesti. (Lambertucci, 2015) (Fig. 1)

A Sofia (2016 e prec.) il tentativo è più aggressivo ma non per questo più riuscito, mentre è da segnalare proprio la carica identitaria attribuita al programma dal governo (Fig. 2); a Salonicco invece è stato proprio l'interessamento popolare che ha costretto ad un significativo cambio di rotta in direzione di un adeguata integrazione con i ritrovamenti e si attendono a breve i risultati della riprogettazione in tal senso.

Fig. 2

Metropolitana di Sofia. Sistemazione dei ritrovamenti della città romana. Foto dell'autore.

**Fig. 3**

Metropolitana di Roma, scavi della linea B a Termini; le domus ritrovate saranno demolite e gli affreschi rimossi.

Archivio Fotografico Soprintendenza Archeologica di Roma.



In Italia la disastrosa esperienza della Linea B a Roma (1955) (Fig. 3) ha disperso un'occasione irripetibile (Buzzetti e Pisani Sartorio, 2015) ma anche a Milano il complesso dell'antico battistero di San Giovanni alle Fonti pur essendo stato riportato alla luce grazie ai lavori per la Metro è stato sottratto al godimento pubblico per essere inserito nel percorso museale del Duomo.

Ancora una volta l'esperienza della Metro di Napoli è invece in grado di tracciare una prospettiva più convincente con il progetto della stazione Municipio, affidato a A. Siza e E. Souto De Moura, che è diventato un complesso laboratorio, per ricchezza e consistenza dei ritrovamenti e soprattutto per la volontà di portare a termine un programma che potesse recepire tutte le opportunità provenienti dalla messa a sistema con le importanti strutture che dalle più svariate epoche sono venute alla luce ai piedi del Maschio Angioino (Fig. 4). Il progetto, pazientemente e onerosamente rimodulato ad ogni ritrovamento non ha voluto perdere l'occasione per configurare una sistemazione urbana che dal waterfront si incunea fino al Municipio trovando finalmente soluzione unitaria ad un insieme eccezionale sia di fatti urbani che di storiche problematiche. (De Risi, 2015)

Fig. 4

Metropolitana di Napoli, Stazione Municipio, rendering della sistemazione dei ritrovamenti archeologici secondo il progetto Siza-Souto de Moura.



A Roma, dove tutta la città storica è un immenso parco archeologico il tema della conservazione e del godimento del suo patrimonio si pone spesso in termini estremi, soprattutto quando si trova a fronteggiare lo sviluppo delle reti di trasporto sotterranee.

Per anni si sono fronteggiati due partiti sordi l'uno all'altro: da una parte l'upgrade funzionale e tecnologico con gli argomenti della causa di forza maggiore, dell'inevitabilità del servizio ai cittadini; dall'altra parte, invece gli argomenti della conservazione, dispiegati in termini di esclusiva difesa, orientati a scongiurare o minimizzare i danni e troppo spesso la conservazione si traduce in questo: messa al sicuro e scomparsa.

I magazzini italiani sono pieni di opere d'arte e reperti archeologici: ma un patrimonio quasi inaccessibile e in alcuni casi dimenticato può essere definito come perfettamente conservato?

E' sufficiente che lo sia tecnicamente, fisicamente o forse una parte del valore è anche nel suo godimento da parte di un pubblico più ampio di quello degli specialisti?

Il progetto di allestimento per la stazione San Giovanni sulla nuova Linea C a Roma ha voluto rispondere a questi interrogativi partendo proprio dalla accessibilità alle informazioni come principio primo per una corretta e completa conservazione*.

L'assenza dei beni da conservare rende certamente più complessa l'operazione, ma al tempo stesso rende molto più chiara l'importanza e il ruolo della dimensione concettuale, in base alla quale vengono resi comprensibili ai fruitori i criteri per decifrare ciò che stanno vedendo.

L'allestimento si basa infatti sulla costruzione di una narrazione che a partire dalla stessa assenza di ciò che è stato ormai rimosso, ricompone allo stesso tempo la Storia e le storie di cui i reperti sono diventati testimoni muti poiché il luogo, reso tabula rasa dallo scavo, non è più in grado di restituire informazioni. (Fig. 5)

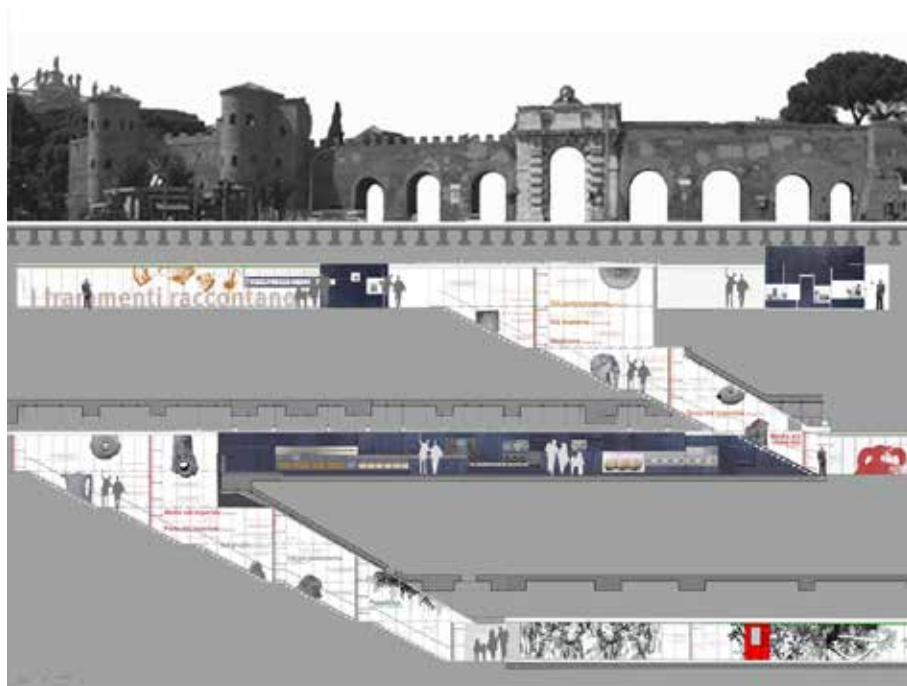
La narrazione è lo strumento grazie al quale 40.000 frammenti e almeno una dozzina di strati storici possono ritrovare una collocazione al tempo stesso fisica e concettuale e acquisire infine un valore proprio perché ricollocati in un contesto, anche se soprattutto mentale. (Fig. 6)

Ma è proprio questo il livello su cui il progetto si sviluppa: rendere percepibile l'impaginato degli strati archeologici attraverso l'immersione fisica nella struttura di un racconto che si fa tangibile e addirittura attraversabile. (Lambertucci, 2019)

La stazione di metropolitana non ha le stesse finalità e non ha le stesse

Fig. 5

A. Grimaldi, F. Lambertucci e C. Metropolitana di Roma, Linea C, Stazione San Giovanni. Sezione concettuale del racconto della stratificazione.

**Fig. 6**

A. Grimaldi, F. Lambertucci e C. Metropolitana di Roma, Linea C, Stazione San Giovanni. Allestimento dell'atrio.



modalità di uso di un museo, il cui visitatore nutre delle aspettative culturali ed è disposto all'esperienza che sceglie di fare. Chi attraversa gli spazi di stazione ha una velocità più alta di chi si aggira senza fretta tra le sale di un museo, e ha una concentrazione focalizzata all'ottimizzazione del tempo di attraversamento e semmai, alla propria sicurezza.

Se l'attenzione del viaggiatore è orientata alla velocità l'allestimento dello spazio deve essere sincronizzato per non generare disfunzioni; lo spazio non può quindi essere allestito come un normale museo, perché costringerebbe a un rallentamento che è in contraddizione con le intenzioni del passeggero e porterebbe a un malfunzionamento sia come stazione che come spazio di esposizione. (Fig. 7)

Ma W. Feuer (1989, 151) pone in merito una questione di valore: "qual è la responsabilità verso chi non ha pagato per vedere arte ma per un servizio di trasporto?" alla quale si può rispondere facilmente che è quella di offrire un'esperienza museale al costo di una corsa.

M. Augé (1992, 8) aggiunge una considerazione interessante in merito ai nostri comportamenti in metropolitana: "La maggior parte dei nostri itinerari in metropolitana sono quotidiani e obbligatori. Non scegliamo di trattenerli o meno nella nostra memoria: ne rimaniamo impregnati". Per questa ragione il progetto punta alla formazione di un'atmosfera av-

Fig. 7

A. Grimaldi, F. Lambertucci e C. Metropolitana di Roma, Linea C, Stazione San Giovanni. Allestimento dei ritrovamenti archeologici.

**Fig. 8**

A. Grimaldi, F. Lambertucci e C. Metropolitana di Roma, Linea C, Stazione San Giovanni. La narrazione si fa allestimento.

**Fig. 9**

A. Grimaldi, F. Lambertucci e C. Metropolitana di Roma, Linea C, Stazione San Giovanni. Lo straniamento e il racconto per immagini.

Fig. 10

A. Grimaldi, F. Lambertucci e C. Metropolitana di Roma, Linea C, Stazione San Giovanni. Allestimento delle opere idrauliche di età imperiale.

volgente grazie alla quale l'attraversamento della storia diventa un'esperienza totale che viene organizzata su registri narrativi che coinvolgono tutto lo spazio disponibile. (Fig. 8)

Le pareti sono state immaginate come veri e propri fogli su cui scrivere e disegnare la narrazione su cui spicca lo stratimetro, un dispositivo grafico grazie al quale il passeggero può conoscere sempre la sua posizione sia nello spazio che nel tempo, mediante una barra graduata che riporta sia la profondità fisica che la collocazione cronologica corrispondente. (Fig. 9)

I reperti ritrovati non hanno in sé un particolare valore artistico ma nel loro insieme ricompongono un inestimabile giacimento documentario; tranne rare eccezioni si tratta di quel tipo di reperti che in esposizione non esercitano attrazione e curiosità e normalmente finiscono per riempire i magazzini. (Fig. 10)

In questo caso diventano i testimonial delle storie che vengono costruite intorno a specifici temi, spesso anche di banale vita quotidiana.

Così la narrazione ha voluto ridare vita ad alcuni di essi mettendo i reperti a sistema con un dispositivo che ne chiarisse il ruolo in un contesto di vita di cui si potesse fare esperienza.

Ma la messa in mostra dei reperti non può seguire un criterio squisita-

Fig. 11

A. Grimaldi, F. Lambertucci e C. Metropolitana di Roma, Linea C, Stazione San Giovanni. Un incontro inatteso con l'archeologia.

**Fig. 12**

A. Grimaldi, F. Lambertucci e C. Metropolitana di Roma, Linea C, Stazione San Giovanni. Un grado di attenzione e interesse per ciascuno dei passeggeri.

**Fig. 13**

A. Grimaldi, F. Lambertucci e C. Metropolitana di Roma, Linea C, Stazione San Giovanni. Passeggeri e curiosi; vita quotidiana del patrimonio.

mente museologico e deve piuttosto assecondare i flussi dei passeggeri senza ostacolarli; per questa ragione le vetrine sono sempre disposte in luoghi di calma o in luoghi strategici per le visuali e la disciplina dei flussi. (Fig. 11)

L'allestimento non ha il carattere didascalico proprio del museo, anche se non manca di essere rigoroso nei contenuti scientifici, ma privilegia la dimensione esperienziale per raggiungere un livello di comunicazione facile ed accessibile, che spesso un museo convenzionale non riesce a dare per intero.

La dimensione del contesto in questo caso è determinante per legare le nozioni storiche e le valutazioni artistiche, spesso astratte e lontane, alla realtà di luoghi che sono immediatamente percepibili, perché vissuti in un qui ed ora che si rivela estremamente efficace anche quando il luogo è stato completamente trasformato.

La narrazione dunque si afferma come efficace strumento al servizio della conservazione nel momento in cui riesce ad attivare dei significati o anche solo delle esperienze emotive intorno ad un patrimonio altrimenti invisibile o incomprensibile. In un certo senso viene stimolato quel «ri-

apprendimento continuo» che Ricoeur (2018) riconduce all'atto dell'abitare come esperienza attiva e ricettiva dello spazio che implica una rilettura attenta dell'ambiente urbano.

La realizzazione di una linea di metropolitana offre ad una città storica l'opportunità irripetibile di attraversare il suo patrimonio e intercettarlo com'è e dov'è.

E' proprio questa dimensione di rete che offre l'occasione per uno sguardo diverso su una realtà che normalmente conosciamo solo in superficie, e ci può permettere di leggere la città in continuità con il suo patrimonio, uscendo dai confini tradizionali che segregano ciò che va conservato in recinti separati dalla vita urbana.

Ciò implica un cambiamento di paradigma: la città è museo e il museo si fa città; l'edificio museale per come lo si conosce in questo caso perde molte delle sue categorie convenzionali per come hanno alimentato sia la ricerca architettonica, che in questo caso è tutta riversata nel dominio degli interni, sia il suo ruolo di deposito e custode di memorie.

Non occupa uno spazio della città arricchendola della sua forma, spesso volutamente iconica, ma si incunea in essa, prendendone la forma in forza delle sollecitazioni estreme del terreno e delle preesistenze; non ammaestra più quindi attraverso i canoni di un'esperienza volontaria e iniziatica, ma quelli invece di una condizione a cui ci si presenta impreparati e indifesi e forse, proprio per questo, più ricettivi. (Fig. 12)

In quante altre occasioni è possibile attraversare fisicamente il patrimonio della città e comprenderne la sua complessità? A San Giovanni l'esperimento è stato quello di attivare un processo di conoscenza diffuso e in un certo senso involontario, proprio di chi attraversa normalmente la città; partendo da ciò che sarebbe andato comunque perduto, un processo narrativo ha riportato all'attenzione e alla comprensione dei cittadini un pezzo di città che non conoscevano e non avrebbero avuto modo di conoscere. (Fig. 13)

Ancora Augé (1992, 10) dice che “la metropolitana dà l'opportunità di strofinarsi contro la storia di altri”: per estensione si può allora dire che essa offre molto concretamente anche l'opportunità di strofinarsi contro la storia della città stessa, rammemorando mentre l'attraversiamo.

*Il progetto museografico e degli allestimenti interni della stazione San Giovanni è stato realizzato dal gruppo di ricerca del laboratorio ReLab dell'Università Sapienza di Roma guidato da Andrea Grimaldi e Filippo Lambertucci e composto dagli architetti Livio Carriero, Amanzio Farris, Valerio Ottavino, Samuel Quagliotto, Leo Viola; lo sviluppo del progetto grafico è stato seguito da Carlo Martino con Sara Palumbo e Delia Emmulo. Coordinamento scientifico Soprintendenza Speciale per il Colosseo e l'Area Archeologica Centrale di Roma: Rossella Rea, con Irene Baroni, Anna De Santis, Francesca Montella, Simona Morretta e Cooperativa Archeologia: Anna Giulia Fabiani.

Bibliografia

AUGÉ M. (1992) – *Un etnologo nel metrò*, Elèuthera, Milano.

BLOODWORTH S. e AYRES W. (2014) – *New York's Underground Art Museum: MTA Arts and Design*, The Monacelli Press, New York.

BUZZETTI C. e PISANI SARTORIO G. (a cura di) (2015) – *Le scoperte archeologiche sul tracciato della Metropolitana B di Roma (1939-1953) dall'Archivio Gatti*, «L'Erma» di Bretschneider, Roma.

DE RISI A. (2015) – Napoli, stazione Municipio: un progetto che... insegue la storia". In: Dell'Aira P.V., Grimaldi A., Guarini P., Lambertucci F. (a cura di) *Sottosuoli Urbani. La progettazione della "città che scende"*, Quodlibet, Macerata-Roma.

FEUER W. (1989) – "Public art from a public sector perspective". In: A. Raven (a cura di), *Art in the public interest*, UMI Research Press, Ann Arbor, p. 139-153

LAMBERTUCCI F. (2015) – "La macchina del tempo: viaggiare nell'archeologia". In: Dell'Aira P.V., Grimaldi A., Guarini P., Lambertucci F. (a cura di) *Sottosuoli Urbani. La progettazione della "città che scende"*, Quodlibet, Macerata-Roma.

LAMBERTUCCI F. (2019) – "Travelling Through History: The San Giovanni Archaeo-station. Narrating the tangible to the preserve the intangible". In: C. Inglese e A. Ippolito (a cura di) *Conservation, Restoration, and Analysis of Architectural and Archaeological Heritage*. p. 1-27, IGI Global, Hershey PA.

LAUDATO M. (2019) – "Mobilizing cultural resources: The functional role of heritage in metro projects". In: *Tunnels and Underground Cities. Engineering and Innovation Meet Archaeology, Architecture and Art*. Proceedings of the WTC 2019 ITA-AITES World Tunnel Congress, Napoli 3-9 Maggio 2019, CRC Press/Balkema, Leiden.

Filippo Lambertucci, (Macerata, 1962), architetto, Dottore di Ricerca in Composizione architettonica presso Sapienza, Roma. Professore associato in Architettura degli Interni presso il Dipartimento di Architettura e Progetto e membro del collegio dei docenti del Dottorato Teorie e Progetto della Sapienza, Roma. Indaga le proprietà dello spazio con progetti prevalentemente orientati alla dimensione pubblica, tra cui chiese e infrastrutture, e con ricerche teorico-applicative sulle qualità sensibili e il rapporto con l'antico. Tra le pubblicazioni: *Esplorazioni spaziali* (Quodlibet, Macerata 2013); "La macchina del tempo. Viaggiare nell'archeologia" (in *Sottosuoli urbani*, Quodlibet, Macerata, 2015); "Archaeology for commuters. The San Giovanni archaeo-station on the new metro Line C in Rome" (in: *Tunneling and underground space technology*, Elsevier, 2018)

