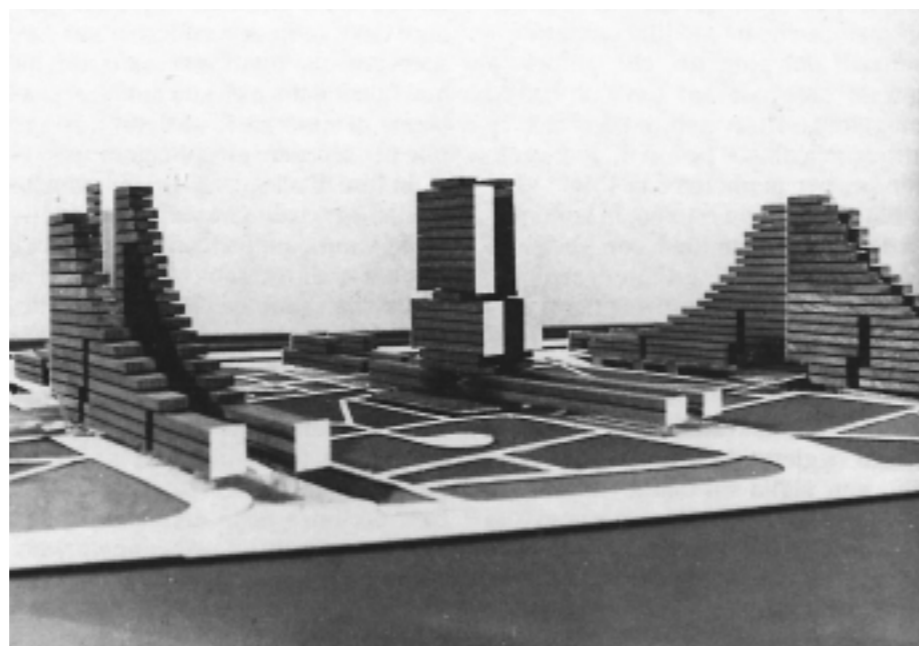


Enrico Sicignano

Le Vele di Scampía a Napoli ovvero il fallimento dell'utopia

Le problematiche circa la demolizione del degradato complesso residenziale partenopeo, documento storico del filone megastrutturista italiano e rivisitazione dell'idea di città antica



Plastico del progetto originario.

UFFICIALMENTE E SECONDO LA STORIOGRAFIA è con il CIAM di Otterlo del 1959 che si pose una pietra tombale e si chiuse l'esperienza del Movimento Moderno e del Razionalismo in particolare, scaduto a banale funzionalismo. Ma realmente fu un episodio a decretarne la fine: la demolizione delle Unità di Abitazione Pruitt Igoe - Housing del 1972 che Charles Jencks indica nel suo "The language of the Post-Modern Architecture". Fu infatti un moto di vandalismo popolare (che potrebbe pareggiare le scelte drastiche, a volte cruente, delle rivoluzioni) a far saltare in aria a Saint Louis i super blocchi puristi realizzati tra il 1952 ed il 1955 da Minoru Yamasaki, scatole abitative con allucinanti "strade interne", lunghe, buie, pericolose. Un moto di ribellione dell'utenza, razionalmente non giustificabile, ma umanamente comprensibile. Il tema è vasto e per la sua complessità coinvolge l'urbanistica, l'architettura, la sociologia, ma anche la politica, l'igiene e l'ordine pubblico.

Per le Vele di Scampía tutto forse potrebbe cominciare con il film "Le occasioni di Rosa" di Piscicelli, emblematico forse più di ogni altra forma di descrizione dello stato delle cose nella desolante periferia di Secondigliano. Disagio, alienazione urbana, conflittualità sociale, emarginazione, precariato, disoccupazione, violenza, droga: i fattori e le caratteristiche del luogo fatti propri e travasati nel film. Già il Piano Regolatore Generale del '39 di Piccinato prevedeva una grande zona di espansione edilizia a nord del Parco di Capodimonte. Il Piano di Zona per Napoli-Secondigliano fu redatto dal Comune di Napoli ai sensi della legge 167/62 ed approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici il 25/08/65 al n°2440, anche se con un ridimensionamento di superfici e di vani.

In un'area di circa 400 ettari, per 78000 abitanti, poco distante dall'aeroporto di Capodichino, fu previsto un grande insediamento di edilizia economica e popolare. Furono così gettate le basi per la creazione di un rione ghetto, futura fonte e sede di malessere sociale, di indifferenza e di rivolta da parte degli abitanti verso quella stessa società "perbene" e borghese che li aveva sospinti ai margini della città, per eliminare ogni e qualsiasi contatto umano: una moderna diaspora. Con i suoi 110 mila abitanti, l'intero quartiere di Scampía è la quarta città della Campania, dopo Napoli, Salerno, Torre del Greco, e prima di Caserta, Avellino, Benevento. Una città dormitorio priva delle più elementari ed essenziali infrastrutture e dei servizi che la possano rendere civile ed umana. Il progetto venne elaborato negli anni '72-'74 su incarico della Cassa per il

Planimetria generale del quartiere Scampía.

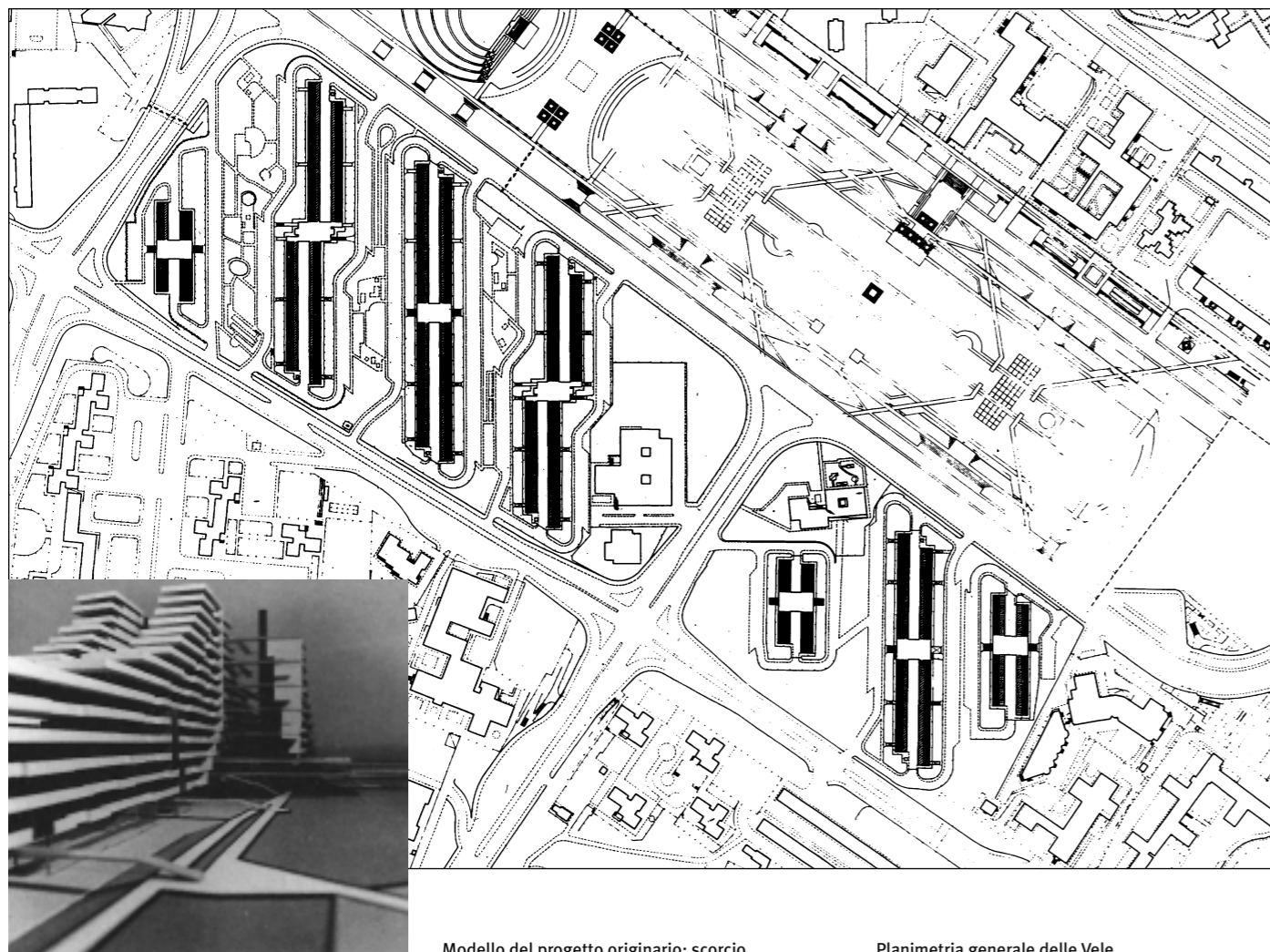


Mezzogiorno da un gruppo di stimati professionisti e docenti universitari (tra i quali Vincenzo Forino, Camillo Gubitosi, Alberto Izzo, Nicola Pagliara, Aldo Loris Rossi, Raimondo Taranto) coordinato dall'Arch. Franz Di Salvo. Le Vele (sette edifici contrassegnati con le lettere A-B-C-D-F-G-H) impegnano i lotti "M" ed "L" per la costruzione di 6453 vani, pari a circa 1192 alloggi, per circa 6500 abitanti ed un indice di affollamento di un abitante per vano. Nel progetto originario erano previste altresì attrezzature e servizi, nuclei elementari di verde a forma triangolare, ciascuno di 700 metri quadri, collegati a percorsi e sistemi pedonali, giochi per i bimbi, attrezzature domestiche all'interno dei vari "campi" destinati a servizi ed, ancora, una serie di "centri": scolastico, religioso, commerciale, culturale, sanitario. Il modello spaziale, costituito da due blocchi paralleli "a gradoni" con colle-

gamenti verticali (blocchi scale-ascensori) ed orizzontali (strade ballatoio) è stato pubblicato sia su Casabella che su l'Architecture D'Aujord'hui. La tipologia messa in atto dal progettista Franz Di Salvo è quella di un edificio a tenda, dal profilo a curva parabolica, con struttura "a cavalletto". Gli alloggi affacciano verso l'interno con l'ingresso, i servizi, le cucine. Lo schema distributivo generale è costituito da alloggi in linea, serviti da strade pensili e contenuti entro unità di abitazione con assi longitudinali orientati secondo l'asse Nord-Sud per favorire le migliori condizioni di soleggiamento. Le strade pensili, costituenti tutti i collegamenti orizzontali all'interno delle unità, confluiscono verso ampi pianerottoli sui quali smontano lateralmente gli ascensori. Dalla strada pensile si smistano scalette ad una sola rampa con un dislivello di 1,50 m, ag-

gregando così - a grappolo - gli alloggi che si fronteggiano ad una distanza di 8,20 m (che nel progetto originario era di 10,80 m). L'altezza massima è di 45 m, pari a 14 piani. Progettato pensando alla industrializzazione edilizia ed al coordinamento dimensionale, ha alla base il modulo di 1,20 m, unità di misura base, con una estrema flessibilità e duttilità, con i multipli ed i sottomultipli di 1,20 m. Il modulo scandisce sia la maglia strutturale (tre moduli da 1,20 = 3,60; sei moduli da 1,20 = 7,20, ottimale per la prefabbricazione) che quella funzionale, le distribuzioni interne, le dimensioni dei vani (3,60 x 3,60), dei corridoi interni, delle scale, ecc.

LE MATRICI CULTURALI ED IDEOLOGICHE Le Vele di Scampía appartengono e documentano storicamente quel filone del pensiero architettonico conosciuto come tendenza



Modello del progetto originario: scorcio.

Planimetria generale delle Vele.

megastrutturista che, nel secondo dopoguerra e fino agli anni '60, si sviluppò in quasi tutti i paesi occidentali. La ricerca di Di Salvo si configura senz'altro come un'incursione nella tradizione dell'utopia, da una parte, e, dall'altra, nella fede cieca nelle conquiste della tecnologia, ipercaricata di contenuti e segni oltre quelli propri e dovuti, assurda a demiurgo e sublimata a linguaggio. Un intervento analogo alle Vele, in Italia, è il Corviale a Sud-Est di Roma (1973-81) progettato e diretto da un gruppo di architetti coordinati da Mario Fiorentino, una macrostruttura lunga circa un chilometro, profonda 200 metri, per 8500 abitanti su nove piani, oltre ai nuclei di servizi collettivi sistemati all'interno del complesso stesso, nell'interstizio generato dalla composizione delle fasce residenziali.

LE VELE OGGI A trent'anni dalla loro costruzione il caso delle Vele di Scampia esplose in tutta la sua drammaticità. Il luogo dell'utopia, del sogno e del riscatto sociale, è divenuto luogo di abbandono, degrado sociale ed economico, microdelinquenza, droga, prostituzione, emarginazione sociale. Su questo tema si è acceso un dibattito vivissimo, all'interno della città, tra utenti, cittadini, politici, amministratori, tecnici, progettisti, intellettuali ed uomini di cultura. Le due opposte posizioni sono, da una parte, quella della demolizione totale per far posto a nuove e più "umane" abitazioni, portata avanti dai comitati di quartiere, intellettuali ma anche associazioni sindacali, partiti politici e settori dell'arco costituzionale del Consiglio Comunale di Napoli; dall'altra, quella di salvare una originale testimonianza di una esperienza proget-

tuale e culturale, partita dall'Assise di Palazzo Marigliano, nella quale convergono gli strenui difensori delle Vele. Una posizione intermedia è invece quella di demolire solo alcune di esse e di lasciarne altre in sito ma prevedendo, per queste ultime, un cambio di destinazione d'uso. La querelle "demolizione sì - demolizione no" è fittizia e strumentale. Occorre liberarsi dallo stato di emotività ed analizzare la problematica ad ampio spettro sotto vari aspetti:

- squisitamente tecnico;
- architettonico, compositivo, formale e linguistico;
- sociale;
- sicurezza e ordine pubblico;
- valutazione economica e analisi costi-benefici (trattandosi di interventi sulla "res pubblica").

Occorre innanzitutto precisare che l'o-



Una Vela oggi.

pera attuale non è affatto, né rappresenta, il progetto originario e l'idea di Franz Di Salvo. L'originaria struttura a cavalletto, prefabbricata, calcolata da uno dei più grandi ed insigni strutturisti italiani e di questo secolo, Riccardo Morandi, fu sostituita (dall'impresa che appaltò i lavori nel 1976) da una tradizionale struttura trilitica di luce 3,60 m al 1° ordine, successivamente di luce 7,20 m per quelli successivi, con un sistema di prefabbricazione a tunnel, con l'inglobamento nel getto di calcestruzzo delle reti e degli impianti tecnologici. Per dovere di cronaca occorre far rilevare che la prima impresa fallì e che fu demolito un primo corpo realizzato a perfetta regola d'arte, struttura campione fedele al progetto Di Salvo-Morandi, ma ritenuto eccessivamente costoso.

È possibile, peraltro, analizzare ed elencare cosa è accaduto in concreto:

- 1) nel maggio dell' '80 il Comune di Napoli, pressato da una fortissima spinta sociale, assegnò una gran parte di alloggi benchè privi degli indispensabili allacciamenti ai servizi pubblici (acquedotto e fognatura comunale, gas, luce) con danni e disagi allora accettati e mitigati dalla priorità dell'assegnazione dell'alloggio, con allacciamenti precari rimasti tali fino ad oggi. Dopo il terremoto dello stesso anno '80, disattendendo le graduatorie, si verificò un'ondata di occupazioni abusive ed ancora un'altra nell' '82, la quale, oltre a saturare ogni e qualsiasi disponibilità di alloggi, trasformò i piani porticati in abitazioni di fortuna, creando superfetazioni e nuove baracche dentro un'opera di architettura moderna;

- 2) nessuna delle infrastrutture ed opere di pubblico interesse, servizi, ecc., è stata realizzata, tranne la caserma dei carabinieri (quest'ultima al posto dell'ultimo corpo del lotto "M", isolando interamente il quartiere);
- 3) la modifica apportata al sistema costruttivo ed alla struttura di Riccardo Morandi con la interposizione di setti ha negato quella libertà di pianta, distributiva, funzionale e compositiva del progetto originario;
- 4) l'avvicinamento dei corpi di fabbrica da 10,80 ad 8,42 metri, con l'uso di strade pensili non più con materiale leggero e trasparente, ha reso ancora meno luminoso lo spazio interno;
- 5) la variazione apportata al "profilo delle vele", trasformando la parabola in uno ziggurat, così come la chiusura delle facciate, hanno in-



ciso anche sulla forma e sulla illuminazione degli spazi interni;

- 6) la trasformazione delle “torri” in “vele”, la mancata costruzione dell’ultima “vela” (al cui posto è stata realizzata la già menzionata caserma dei carabinieri), hanno causato solo aumenti di volume, di altezze, di densità abitativa e di affollamento, dovendo mantenere le stesse quantità di alloggi;
- 7) la mancata realizzazione delle aree comuni, ogni sei piani, in corrispondenza delle scale, di uso comune per servizi ed attrezzature varie, nonché la eliminazione delle piastre degli atri, la rete dei percorsi pedonali, le aree per il gioco dei bambini, le aree di sosta e di attesa dei mezzi pubblici, ha profondamente e negativamente inciso sulla qualità della vita di relazione;

- 8) la mancanza assoluta di ogni e qualsiasi forma di manutenzione di opere fortemente usurate ha contribuito non poco a radicalizzare una situazione già fortemente critica;
- 9) l’abnorme sovraffollamento degli alloggi ha snaturato gli originari corretti rapporti abitante-vano.

Le provenienze di questa popolazione sono per la gran parte dal centro antico e storico della città, dai quartieri Sanità, San Carlo all’Arena, ma anche dalle baraccopoli di San Giovanni a Teuccio.

Una popolazione, dunque, mono-classe in larga misura disoccupata, proletariato, sottoproletariato anche se con modestissime fasce di livello impiegatizio e terziario che non conosce l’integrazione sociale.

Totalmente assente è il tessuto artigianale e produttivo oltre che uffici e servizi comunali. Carenti le misure sanitarie e di igiene pubblica, la pulizia sistematica e quotidiana di tutte le parti condominiali e pubbliche, il non funzionamento degli ascensori (dei quali furono rubati, fin dall’inizio, da ignoti, funi, motori, smantellate le cabine ed i cavedi riempiti di ogni sorta di rifiuti).

Da qui le enormi difficoltà di accedere ai piani alti, fino al quattordicesimo piano, vere e proprie barriere architettoniche per persone anziane e portatori di handicap.

È divenuta allora una necessità la dotazione e l’installazione al di fuori dei balconi di carrucole da muratori, montacarichi a motore (per qualcuno meno povero) per trasferire ai piani alti gli approvvigionamenti quotidiani.

Scene di un mondo che doveva essere primo, sulla carta, nella carica utopistica della originaria idea progettuale di Di Salvo, ma che è oltre e fuori il terzo mondo per come così oggi miseramente appare.

Così le “colline artificiali”, la rivisitazione dell’idea della città antica integrata e condensata, la memoria del vicolo di Napoli con le sue luci e le sue

ombre, lo spazio stretto di relazione, si sono trasformati in una grande trappola.

Il portico, l’atrio, la scala, sono divenuti luoghi di pericolo, nuove carceri piranesiane, dove, nella penombra di ogni angolo, la microcriminalità può agire indisturbata.

È una cronaca amara e questo senza arrivare a scomodare i ceffi mascherati di Arancia Meccanica di Stanley Kubrick.

Così molta gente prova rimpianto per i tempi passati nei quartieri del centro antico ove la vita, pure svolta in un basso o in un buio monocale, certamente però avveniva in un tessuto sociale più omogeneo e compatto, ove le relazioni interpersonali si svolgevano in uno spazio prossemico noto e controllato.

Questa diffusa condizione di malessere e di ripulsa per il proprio ambiente di vita, generata da uno spazio che ha la capacità di modificare e determinare i comportamenti degli individui che ospita, genera a sua volta delinquenza.

Il fallimento dell’Unità di Abitazione di Marsiglia di Le Corbusier, rimasta prototipo, così come il fallimento delle Vele di Scampia rappresentano la disgregazione dell’ideologia e della politica dello zoning, della città considerata come insieme di funzioni separate anche se poste in luoghi vicini.

La città antica, invece, garantiva l’integrazione sociale ed economica, aggregando negli stessi luoghi realtà di estrazioni diverse, anche culturali, oltre che sociali ed economiche.

Dopo un accesissimo dibattito, che dura oramai da anni, che ha visto scendere in campo perfino alte autorità civili e religiose, l’iniziale progetto di demolizione di tutte le sette Vele è stato rivisto.

Recentemente il Consiglio Comunale di Napoli ha deliberato, nella Variante Nord al Piano Regolatore Generale, la demolizione di solo due delle Vele,



Fase di abbattimento delle Vele.

prevedendo un nuovo quartiere residenziale per i “velisti” e destinando le Vele attuali a funzioni di tipo terziario, quali un polo universitario per lo studio delle bio-tecnologie e della criminalità organizzata, sede della Protezione Civile, teatri, discoteche, bar, ristoranti.

D’altra parte, volendo fare anche delle considerazioni di tipo economico e delle analisi costi-benefici, nonostante tutto quanto si è detto in termini di degrado, malessere e vandalismo, occorre pure ribadire che il valore di mercato delle Vele è dell’ordine delle decine di miliardi; in ogni caso un bene della collettività.

Parlare quindi di demolizione tout-court significa mettere in conto oltre il valore di mercato, anche i notevoli costi delle demolizioni e dei trasporti a rifiuto dei materiali di risulta, i costi

per la costruzione dei nuovi alloggi, i costi sociali – non economici – dei lunghi tempi del cantiere.

D’altra parte se fosse passata per intero la tesi della demolizione totale, per analogia, si sarebbe dovuto fare altrettanto, per eliminare un malessere sociale, per lo Zen a Palermo, il Corviale a Roma e l’Unità di Abitazione a Marsiglia.

Qui invece la sociologia urbana è intervenuta proponendo una terapia mirata, rivolta innanzitutto al recupero sociale e poi quindi al recupero architettonico ed ambientale dell’intero quartiere.

Fermate la dinamite, il tritolo e le ruspe si può pensare a riqualificare l’esistente, riducendo il sovraffollamento abitativo, creando nuove residenze ma anche gli attesi servizi sociali, le infrastrutture, la Protezione Civile, l’Uni-

versità nonché una struttura tecnico-amministrativa di gestione e manutenzione continua per il riscatto di questa sfortunata periferia.

La demolizione è parte integrante, anche concettuale, del processo stesso di costruzione: demolire per costruire, demolire per ricostruire, demolire per rigenerare le città, così come la storia ci insegna ed anche le moderne e contemporanee (soprattutto straniere) esperienze ci testimoniano.

Demolire sì, quando serve; ma la demolizione non può rappresentare solo la “estrema ratio” e la vittima da sacrificare sull’altare della pacificazione sociale, del “mettere a posto le nostre coscienze”, né surrogare l’esorcismo di un male tanto noto quanto ignoto, da debellare in altri tempi ed in altre sedi. ¶