
Le Vele di Scampia, cultura e progetto

in AA.VV. Francesco Di Salvo. Opere e progetti, (pp.69-82)



Rivisito, qui di seguito, un mio vecchio saggio. E, per l'occasione, si fa insistente nella mia memoria una riflessione che, tempo fa, Rosario Assunto mi comunicò in una sua bella lettera:

“Con la vecchiaia - mi scriveva - subentra una consapevolezza nuova: mentre da giovani la nostra è, quasi sempre, una ignoranza baldanzosa, da vecchi, pur rimanendo tale, e, cioè, ignoranza, perde ogni baldanza e si riveste di tristezza, perchè ci rendiamo conto di non poterla più colmare.”

Da giovani, si può aggiungere, si parla o si scrive come se si dovessero emettere sentenze, si è più intransigenti, più ideologici. Con il tempo, come ricordava Assunto, la nostra consapevolezza diventa più “socratica”, per così dire, sappiamo di sapere nulla o molto poco, e poche sono le occasioni per porre rimedio alla baldanza, a volte un po' spocchiosa, degli anni passati che, comunque appariva spesso abbastanza superficiale.

Il saggio che scrissi, riletto a molti anni di distanza, a tratti mi pare contenere una serie di passaggi che sembrano rientrare nell'insieme di perplessità che Assunto mi trasmetteva; nelle mie argomentazioni v'era, comunque, il tentativo di tracciare una strada cercando di comprendere le articolazioni logiche di una contraddizione tipica dell'architettura contemporanea: da un lato il desiderio, dei più grandi architetti moderni, di incontrarsi con una delle richieste più pressanti del sociale e di individuare i principi progettuali in grado di costruire “casa per tutti” con un alto indice di “qualità” e dare, così, risposte a grandi questioni; dal-

l'altro l'estraneità del progettista alla realizzazione concreta di case e quartieri che, di solito, viene affidata ad imprese o organi di controllo poco addentro alle finezze intellettuali del progetto - insieme di circostanze che, oggi, con un termine alla moda potrebbe definirsi "processo edilizio" -; un'estraneità che, quasi sempre, contribuisce ad aumentare, a dispetto di ogni sforzo culturale ed ideologico del progetto iniziale, il senso di spaesamento generale che qualsiasi periferia incute in chi l'attraversa e, soprattutto, la bruttezza generalizzata ed inevitabile - che il più delle volte è vera e propria volgarità - tipica delle grandi città moderne.

Alla mia attenzione critica di allora, le Vele di Scampia progettate da Francesco Di Salvo non sembravano sottrarsi a questo destino: da un lato la cultura e il rigore intellettuale del progettista, dall'altro le imprese che, in vista dell'utile, cambiavano, in fase di costruzione, materiali e struttura del progetto e compromettevano concetti come quello di "flessibilità", "adattabilità", "crescita possibile", "organicità" e così via. Il discorso che allora svolgevo a sostegno di questa tesi è troppo lungo e complesso perchè possa qui risolversi in poche battute di riepilogo. Ma è necessario ripercorrere, anche se in maniera inevitabilmente più sintetica, le tappe di quello studio tenendo di ricostruire ed enfatizzare le caratteristiche proprie del progetto Di Salvo ma, soprattutto, rintracciare lo spirito creativo originario e, ancora, la grande utopia nel cui quadro generale idealmente il progetto aspirava ad iscriversi e le ideologie di fondo da cui era motivato.

I fabbricati dei lotti M e L del quartiere Scampia, realizzato secondo le previsioni della legge "167", più comunemente conosciuti con il nome di *Vele*, appartengono a pieno diritto a quel filone culturale-progettuale meglio conosciuto con il nome di tendenza megastrutturalista che si sviluppò fin dagli anni Cinquanta in quasi tutti i paesi occidentali.

Ed è noto come il megastrutturalismo affondi ogni premessa teorica, culturale e metodologica nel cuore, per così dire, del Movimento Moderno.

Circostanza, questa, che vale la pena, però, qui riassumere nelle sue principali articolazioni.

Volendo rintracciare un percorso per questo processo di costruzione teorica è certamente possibile individuare come punto di stazione iniziale il dibattito che si svolse in occasione dei CIAM (Congressi Internazionali di Architettura Moderna); del 1929 e del 1930 fu in quest'occasione che si affrontarono alcune questioni cruciali del dibattito architettonico moderno e contemporaneo. 11 Congresso del 1929, tenutosi a Francoforte, aveva per oggetto l'analisi degli studi e delle realizzazioni più significative di alloggi economici e popolari basati sulle tesi progettuali riguardanti il cosiddetto alloggio minimo.

La teorizzazione dell'*existenz minimum* rappresenta un tentativo di risposta alla vecchia questione ottocentesca di individuare i processi progettuali, costruttivi, economici, psico-sociologici perchè fosse possibile costruire una "casa per tutti". La tesi è semplice: per assicurare la casa ad ogni lavoratore sarà necessario ridurre i costi di produzione. Ridurre la superficie dell'alloggio al minimo indispensabile, razionalizzandone forma, tipologia e servizi, significa avviarsi su questa strada. Il tema discusso a Francoforte si basa, dunque, su di un'unica, fondamentale giustificazione, quella di conciliare il contenimento dei costi di produzione con le esigen-

ze, per così dire, "biologiche" dell'uomo. S

Il dibattito fu animato dai principali protagonisti del momento. Ricordo, tra gli altri, Walter Gropius che, nella sua relazione, *I presupposti sociologici dell'alloggio minimo*.¹ delineò i tratti fondamentali del modello di residenza da adottare: esso prevedeva l'adozione di edifici alti, costituiti da cellule "minime" e servizi generali, collettivi. Le fabbriche avrebbero avuto una distanza tale da permettere il passaggio dei raggi del sole, della luce e consentire una libera circolazione dell'aria, condizioni, queste, del tutto assenti nei caseggiati ottocenteschi destinati ad alloggiare operai e lavoratori.

Nel congresso del '30 che si tenne a Bruxelles, i temi fondamentali della "casa razionale" vennero ulteriormente messi a fuoco. Gropius interpretò ancora un ruolo di primo piano cercando una risposta alla domanda: "quali sono le altezze degli edifici più razionali per l'organizzazione urbanistica di abitazioni popolari?". Ambito problematico ancora straordinariamente attuale che, all'epoca, provocò un acceso dibattito tra i partecipanti del Congresso. I modelli che vennero individuati possono racchiudersi in due grandi categorie: da un lato il "quartiere razionalista", ultimo esito d'un complesso processo ideativo e costruttivo iniziato proprio con le teorizzazioni di Gropius ed affinatosi, a poco alla volta, in costrutti sempre più efficienti; dall'altro l'esperienza singolare di architetti come Le Corbusier che, in un procedimento logico-strutturale mutuato dal mondo della meccanica e della produzione industriale, portò a compimento un modellom concettuale diverso il cui prototipo sperimentale fu l'Unità di abitazione di Marsiglia, complesso edificio per 1600 persone, composto da circa 400 appartamenti, un albergo e servizi di varia natura e basato sulle scale del Modular, raffinato espediente escogitato da Le Corbusier che stava a sottolinearne, in qualche maniera, la pertinenza storico-matematica-generativa con tutta la storia dell'architettura precedente.

Il modello ispiratore strutturale di questi progetti è quello dei grandi complessi meccanici autosufficienti (navi, treni, aeroplani, piroscafi e così via), in grado di determinare complessi modelli di vita intesi come cicli chiusi autonomi. Principi evidenziati anche dalle scelte tecnologiche e dai materiali strutturali adoperati: una gabbia principale in cemento sollevata da terra e poggiata su di una spessa piattaforma in calcestruzzo, sostenuta, a sua volta, da massicci pilotis cavi, all'interno dei quali trovano posto le canalizzazioni dei servizi. Le singole cellule di abitazione, strette e lunghe (come ideali "cassetti" di un enorme comò), concettualmente e logicamente indipendenti dal complesso strutturale portante, sono come "infilate" nella gabbia di cemento e presentano l'affaccio su entrambi i lati dell'edificio e sono, inoltre, ingegnosamente organizzate su due livelli.

Il complesso di cellule è servito da lunghi corridoi longitudinali (le *rues intérieurs* come Le Corbusier ama definirle) che hanno il notevole pregio di lasciare libere le facciate principali.

Altre caratteristiche: il tetto giardino, una pista per correre lunga circa 300 metri, una palestra coperta ed una all'aperto, un club, una scuola materna e così via.

Vale la pena ricordare, ancora, come questo modello da un lato sia una evidente filiazione logico-teorico-concettuale del falansterio di Charles

Fourier (soprattutto per l'idea di raggruppare i servizi in complessi collettivi a disposizione di tutti, principio, questo, adombrato anche da Gropius nel '30) e, dall'altro, sia sostanzialmente riconducibile agli edifici monastici del passato dai quali potrebbe farsi discendere l'appellativo di "cellula" o "cella" per ogni singola unità abitativa, in una sorta di rimescolamento logico-termi-nologico di istanze biologiche e modelli di vita collettiva ereditati dal passato.

Questi principi costruttivi lecorbusieriani sono assunti e, in qualche modo, rielaborati, nel corso degli anni Cinquanta-Sessanta, all'interno del corpus delle teorie del movimento "megastrutturalista". Ce lo assicura uno storico dell'autorevolezza di Reyner Banham che nel suo famoso saggio *Le tentazioni dell'architettura, Megastrutture* ², non ha dubbi nell'individuare in Le Corbusier l'iniziatore della tendenza architettonico-costruttiva megastrutturalista. Il riferimento specifico è naturalmente al piano Obus per Algeri, una genealogia che suggerisce anche una prima idea totale del concetto di "megastruttura": una grande struttura portante nella quale s'infilano i singoli elementi portati, teoricamente intercambiabili, circostanza, quest'ultima, che sposta l'attenzione dalla forma particolare degli oggetti contenuti alla macroforma del contenitore. Questa, nei progetti successivamente messi a punto dai vari sperimentatori, agisce direttamente su ampia scala, a livello urbano se non addirittura a livello territoriale, ingrandendosi sino a coprire tutta la città, un intero territorio comunale, una regione ed oltre, spingendosi ad attraversare, da un oceano all'altro, gli Stati Uniti d'America³. La definizione ufficiale è, comunque, da attribuirsi al giapponese Maki che, nel farlo, evidenzia una delle esigenze fondamentali del gruppo dei megastrutturalisti, quella di acquisire legittimità storiche al proprio movimento. Per Maki una megastruttura è da intendersi come una vasta intelaiatura dove sono ospitate tutte le funzioni di una città o di una parte di una città. ..In un certo senso si tratta di un elemento artificiale del paesaggio. È come una grande collina sulla quale venivano edificate le città italiane⁴. Al di là di questa definizione vagamente evocativa, Ralph Wilcoxon, dal canto suo, focalizza maggiormente la definizione, individuando con una certa chiarezza le caratteristiche tecnologico-strutturali che una megastruttura deve possedere; essa è una entità che è:

1. Realizzata con unità modulari
2. Capace di un'ampliabilità grande o persino illimitata
3. Un'intelaiatura strutturale nella quale unità strutturate minori (per esempio ambienti, case o piccoli edifici di qualsiasi tipo) possano venir costruite - o addirittura incastrate o agganciate - dopo essere state prefabbricate altrove.
4. Un'intelaiatura strutturale la cui esistenza utile è ritenuta assai più lunga della vita delle unità minori che può sostenere⁵.

L'idea di fondo che anima strutture di questo tipo non può che essere un'utopia nella quale si esprime il tentativo di fornire una risposta alla città tradizionale che possa coniugarsi con un'idea forte, un'interpretazione vigorosa dei termini "tecnologia" e "macchina".

Una definizione che, in ogni caso, può comportare dei guasti, come accade alle poetiche che pretendono di diventare scienza; più che porre profonde questioni strutturali e critiche efficienti rispetto all'esistente, si fini-

sce per indugiare su questioni formali, di stile, come spesso accade nel caso di una tendenza figurativa. Il rischio è quello di indurre, nel grande pubblico, l'idea che utopia voglia significare solo fantasticheria, sogno ad occhi aperti.

Al contrario, il termine utopia andrebbe qui inteso, in maniera più ampia e "filoso-fica", come spinta progressiva, desiderio di migliorare le proprie condizioni. E, dunque, la definizione di utopia che mi sentirei proporre nel caso delle megastrutture è quella che Rogers fissò con lucidità in un editoriale di "Casabella" del 1962. dove proponeva di "attivizzare" il concetto di utopia, in modo che questo suggerisse il pensiero di una società migliore. Del resto - concludeva Rogers - non è mai esistito progresso il quale non sia stato promosso dall'impulso di raggiungere mete più alte anche se lontane **6**.

Le definizioni di megastruttura dunque spaziano dai riferimenti storici o naturalistici fino a rasentare la filosofia quando si coniugano al concetto fluido di utopia. Ma, al di là di queste definizioni e, diciamo pure, della vaghezza delle argomentazioni di alcuni tra gli interpreti di primo piano del movimento, è possibile, ai fini del nostro discorso, riassumere le caratteristiche salienti degli edifici che a questa tendenza appartennero- Le soluzioni progettuali proposte, in estrema sintesi, erano:

1. L'edificio a torre che, dal punto di vista teorico, poteva raggiungere un'altezza illimitata
2. Il sandwich reticolare (altrimenti detto "suolo artificiale") sollevato rispetto al piano di campagna e retto da piloni, ai quali è anche affidata la funzione di alloggiare i collegamenti con il suolo naturale
3. Il modello di città lineare che ricalca, più o meno, il sistema progettato per Algeri da Le Corbusier e che, come ricordato, ha come prototipo l'Unità di Marsiglia. Una variante all'Unità era nella sezione, pensata come una sorta di cavalletto strutturale costituito da due strutture portanti divaricate sulle quali si aggrappavano le celle o le altre unità funzionali e nel cui spazio centrale vuoto poteva articolarsi una grande galleria capace di ospitare le attività più diverse, da quelle commerciali a quelle per il tempo libero.

A quest'ultimo modello deve sostanzialmente ricondursi il progetto di Salvo per le Vele anche se segnato da alcune differenze, Va sottolineato ancora una volta come le fabbriche effettivamente costruite dalle imprese vincitrici delle gare d'appalto presentano non poche discrepanze con le ipotesi di progetto; queste differenze hanno determinato grandi guasti nell'integrità formale-funzionale del progetto iniziale ed hanno influito profondamente ed in maniera negativa sulla vivibilità degli edifici. La versione originaria prevedeva, infatti, distanze maggiori tra i corpi costituenti ogni singolo edificio, l'adozione di sistemi tecnologici e strutturali assolutamente più flessibili, l'articolazione libera delle piante di ogni singola unità abitativa e così via. Per poter comprendere meglio ciò che è accaduto è necessario approfondire la nostra conoscenza del progetto e della sua "filosofia". Gli edifici presentano una sezione trasversale che rispecchia, in molti tratti, l'Unità di abitazione di Marsiglia. Da questa deriva la scelta del fronte degli edifici diritto⁷, che ha la sua giustificazione nell'uso residenziale e per evitare lo spreco di spazi destinati ad uso pubblico privi di qual-

siasi qualificazione funzionale o la realizzazione di un vuoto centrale di eccessiva volumetria. Nel caso delle Vele, come accade per l'Unità di Marsiglia, lo spazio centrale è destinato ad accogliere i collegamenti longitudinali e le pensiline di accesso ad ogni singola unità immobiliare. Su di esso, inoltre, si aprono i vani dei locali di servizio agli appartamenti.

L'invaso centrale, per le sue peculiarità formali, era stato, in fase progettuale, esaltato come spazio collettivo, paragonabile, sul piano antropologico e sociale, al tipico "vicolo" napoletano, reinterpretato dal punto di vista tecnologico. In altre parole, secondo il modo di vedere del progettista, si trattava di una vera e propria trasposizione culturale, progettuale e linguistica della galleria tipica delle strutture megastrutturaliste, una rivisitazione dello spazio antropico degli strati sociali cui le abitazioni erano destinate. Un'istanza, quest'ultima, che si inseriva coerentemente nel significato complessivo che gli edifici, nelle intenzioni di Francesco di Salvo, avrebbero assunto come frammenti realizzati di un piano più generale di ricostruzione teorica e rifondazione della città contemporanea considerata nella sua interezza e complessità.

Una lettura della Relazione Tecnica di accompagnamento al progetto torna molto utile nella comprensione degli elaborati e fornisce ulteriori spunti di riflessione che possono far comprendere la divaricazione che si è venuta a creare tra le intenzionalità progettuali e il reale "processo" edilizio. La *Relazione*, firmata da di Salvo il 20 maggio 1968, è divisa in tre parti; la prima per l'illustrazione del progetto, quella centrale dedicata ai computi ed alle stime e, infine, quella finale ai rapporti con le normative, della 167 e del Regolamento Edilizio.

Nella prima sezione, dopo aver illustrato il progetto, di Salvo dedica molta attenzione alla definizione delle parti che compongono gli edifici ed ai criteri generali di realizzazione. La prima definizione che colpisce è che le Vele sono da considerarsi delle vere e proprie "unità di abitazione" e, dunque, complessi edilizi, articolati in più settori, tra loro connessi da un'unica logica costruttivo-compositiva. Questa argomentazione dovrebbe fugare qualsiasi obiezione relativa alla parte centrale non più definibile alla stregua di cortile o vanella ma un più complesso "spazio centrale di servizio" e di collegamento di percorsi e cellule abitative.

La Relazione prosegue illustrando un'altra caratteristica tipica degli edifici, il loro profilo longitudinale di colmo che segue un andamento curvo - quello che ha suggerito, per essi, l'appellativo di Vele - motivato dalla necessità di andare diminuendo l'altezza dello spazio interno per permettere un più diretto passaggio della luce del sole e dell'aria destinata ai locali di servizio di ogni singolo appartamento. D'altro canto, prosegue di Salvo, questo tipo di profilo ha anche - e soprattutto - valore sul piano architettonico-formale:

La distribuzione planivolumetrica di tipi edilizi...e la presenza del piano di base vuoto che li solleva dal suolo, determinano una volumetria leggera, idonea ad offrire, sia da terra sia a livello di qualsiasi alloggio, punti di vista di ampio e particolare effetto prospettico e rappresentano una delle soluzioni che possono ricercarsi per raggiungere risultati espressivi svincolati dalla tradizionale successione di fabbricati isolati⁸.

Emergono qui, con chiarezza, le matrici culturali delle scelte linguistiche effettuate da di Salvo, la volontà di legarsi da un lato all'ideologia archi-

tettonica radicale del primo Le Corbusier - piano terra libero inteso come deriva formale della fabbrica dal suolo "naturale" - e, dall'altro, quello di offrire un'immagine della città perfettamente in linea con quanto si era andato teorizzando da parte del megastrutturalismo internazionale e, per la precisione il rifiuto del singolo edificio isolato e l'ideazione-costruzione - anche se prevalentemente sul piano concettuale e, comunque, in una proiezione prospettica su tempi evolutivi molto lunghi - di complessi edilizi continui, vere e proprie "macchine urbane" capaci, in linea teorica, di ricoprire distanze lunghissime anche da New York a San Francisco. L'edificio viene inteso da di Salvo come vera e propria "collina artificiale", come Maki aveva pro-fetizzato quattro anni prima, elemento del paesaggio in uno scambio simbiotico naturale-artificiale, creazione di punti di vista inusitati ed imprevisi, macrosegni di un nuovo paesaggio urbano, in un lontano riecheggiamento delle megavertebre di Moore. frammenti di un lontano passato, ossa artificiali, reperti fossili artefatti o pezzi di città in attesa di ricomporsi con le restanti parti di là da venire.

Natura-artificio-industria. II transito sembra inevitabile, avviene d'istinto. Così di Salvo, con coerenza, passa ad illustrare, nella Relazione, un altro punto che gli sta particolarmente a cuore: quello dell'industrializzazione dei componenti edilizi e del coordinamento dimensionale inteso nel suo significato più ricco e stimolante dal punto di vista culturale e progettuale. Produrre componenti edilizi secondo le modalità proprie dell'industria non significa, afferma di Salvo, appiattimento dei risultati formali, E il riferimento ai temi cari all'avanguardia architettonica europea degli anni Venti è esplicito, Si pensa subito ad Hermann Muthesius ed al suo concetto di *Typisierung*. alla sua folgorante definizione di "architettura industriale", all'accesso dibattito del Congresso del Werkbund di Colonia del 1914⁹ e così via.

A partire da ciò di Salvo conduce un'analisi sui tipi di componenti, il sistema di modulazione e calibrazione da adoperare nella costruzione delle Vele. Non si tratta tanto di optare verso questo o quel tipo di componente edilizio quanto piuttosto di procedere all'individuazione dei principi in grado di suggerire una metodologia progettuale e di suddivisione teorica del progetto in moduli finiti e tra loro commensurabili per rapporti semplici, di modo che sia lo stesso organismo nella sua genesi progettuale a suggerire la prefabbricazione e non viceversa.

Dopo aver illustrato una serie di possibilità distributive diverse delle piante dei vari alloggi, escogitate in base ad un chiaro concetto di flessibilità e di disponibilità alle varie richieste degli utenti, di Salvo esamina la complessa situazione degli impianti e rimanda la loro definizione ad una fase successiva di progettazione esecutiva da compiersi in fase di appalto concorso. Non detta limitazioni ma esclude la prefabbricazione pesante perché è da ritenersi inadeguata con i suoi sistemi bloccati, assolutamente non in grado di esprimere i concetti di flessibilità ed adattabilità che dovrebbero essere propri delle Vele. È chiaro - scrive - che è indispensabile che venga posta una progettazione di tipo universale, che possa accogliere il massimo numero possibile di versioni strutturali e non escluda alcun valido procedimento. Nel nostro caso è la sola prefabbricazione pesante che verrebbe a trovarsi in difficoltà pressoché insormontabili. dato che il suo schema statico scatolare a gravita di lastre giuntate ed affondate nel sottosuolo è inadatto per realizzare quelle trasparenze al suolo e quegli spazi liberi per parcheggi coperti e porticati che qualsiasi progettazione aggiornata postulerebbe. Per ogni altra versione costruttiva, a par-

tire da quella tradizionale, vi è spazio per la più aperta competitività **10**.

I temi ora tratteggiati, ascrivibili a quell'ambito problematico che va sotto il nome di "cultura tecnologica", alludono a quello più ampio della flessibilità della struttura, un concetto che significa, per di Salvo, anche, e soprattutto, grande libertà nella scelta delle tecnologie strutturali e dei materiali, con la sola esclusione della fabbricazione pesante. La flessibilità, d'altro canto, finisce - in perfetto accordo con quanto avevano sostenuto i megastrutturalisti - per assumere un significato più ampio, venendosi ad identificare, in sede teorica, come quella capacità del manufatto architettonico di adattarsi ad esigenze mutevoli nel tempo e, dunque, anche come progetto, in grado di assumere più materiali e diversi componenti perché già strutturato nella sua concezione come organismo modulare, come insieme logicamente suddivisibile per parti architettonicamente definite.

Questa coincidenza tra struttura, costruzione ed architettura nasce come una vera e propria bandiera ideologica fin dai tempi di Le Corbusier, ma ha origini più antiche, almeno tardo-ottocentesche, e finisce per assumere pienamente questo significato proprio in ambito megastrutturalista. Ricordare Yona Friedman e la sua *Teoria generale della mobilità* **11**, è qui d'obbligo. In questo caso la flessibilità travalica il significato d'una possibilità tecnica per imporsi con forza sul piano concettuale e, dunque, linguistico architettonico, simbolico, come elemento, struttura significante di un codice formale. L'edificio, secondo Friedman - ma anche secondo tutti i megastrutturalisti e, dunque, secondo di Salvo, anche se come termine implicito in un discorso tecnicamente orientato - assumendo una conformazione flessibile, adattabile ad ogni esigenza, trasformabile e sensibile alle esigenze provenienti dal basso, diventa sinonimo di aspirazione alla libertà e di democrazia.

Si tratta, naturalmente di un'ideologia che però non manca, come ho già detto, di evidenziare una poetica e, dunque, un linguaggio, una forma. Non è qui il caso di trarre giudizi o di sottolinearne la storicità e, forse, la contingenza. Ciò che conta è la pulsione che spinge questo tipo di architetture e, come dire, la sua piena legittimazione culturale.

Le argomentazioni di progetto che si sono riportate mostrano l'ampiezza delle vedute di Francesco di Salvo e, soprattutto, l'aspirazione ad una realizzazione ben diversa da ciò che, poi, è stato effettivamente costruito. Tutto quello che si è esaminato viene a configurarsi come un sistema progettuale aperto che si limita a suggerire le grandezze modulari da adottare e ad auspicare un sistema di prefabbricazione leggera basata sull'accoppiabilità di materiali strutturali come l'acciaio e il cemento senza escludere, in linea di principio, la possibilità di ricorrere anche a tecniche tradizionali di costruzione laddove ciò si fosse dimostrato necessario. Queste originarie intenzioni progettuali furono, però, drasticamente vanificate dal sistema di prefabbricazione concretamente adoperato che fu quello cosiddetto "a tunnel".

A questa prima grave deroga dalle previsioni progettuali si deve aggiungere quella delle variazioni dimensionali (le dimensioni dello spazio vuoto centrale furono portate a soli 10.80 contro i 12 iniziali) che certamente hanno avuto un peso decisamente negativo. Va inoltre evidenziato come tutta l'idea complessiva dell'articolazione delle vele nel contesto urbanistico circostante sia venuta meno. I paragrafi della Relazione che hanno per oggetto i collegamenti orizzontali di Unità, i collegamenti inter-residenzia-

li, i sovrappassaggi e le reti pedonali a quote diverse, quelli destinati alla circolazione delle autovetture ed alle attrezzature collettive vengono disegnando un funzionamento complessivo degli edifici (e, conseguentemente un'idea di città ed una corrispondente idea di collettività sociale di abitanti) assolutamente lontano da quello che si è effettivamente realizzato non soltanto a livello tecnico-costruttivo ma anche a livello di organizzazione generale del quartiere e del livello di vita della popolazione. Queste osservazioni danno conto, poi, del divario che, nella realizzazione, si è venuto a stabilire tra la volumetria complessiva di progetto e quella realmente destinata alle cellule abitative, divario dal quale è risultato un volume apparente di metri cubi "inutili" perché, nel computo complessivo sono compresi gli spazi liberi. Questa divaricazione che è stata letta, con estrema superficialità ed ignorando tutte le premesse culturali del progetto, come "volumetria perduta"; in realtà, per tutto quello che si è detto in precedenza e per tutto quello che di Salvo racconta nella sua Relazione, si trattava di spazio destinato ad attività sociali e collettive, proprio nello spirito di rilettura del caseggiato plurifamiliare con attrezzature integrate e servizi teorizzato da Gropius fin dai tempi dei CIAM che, a sua volta, discendeva, con tutti gli opportuni rimaneggiamenti, dall'utopia ottocentesca della *Società di Armonia* vagheggiata da Charles Fourier.

Dunque discendenza nobile e "forte", in termini culturali, quella delle Vele di Francesco di Salvo. Un'idea che attraversa, per l'appunto con forza ed in maniera trasversale, tutte le ideologie "moderne" e, conseguentemente, non poche teorie dell'architettura e della città del futuro, basata sul lavoro e l'uguaglianza dei cittadini. Un'idea, questa che, com'è noto, ha subito non poche battute d'arresto e che, nel bene e nel male, è entrata in conflitto con l'attuale configurazione dell'esistente- Ma la storia si valuta, ovviamente, su tempi lunghi e non sulle contingenze degli avvenimenti brevi e troppo vicini a noi. "Bisogna evitare la grande prossimità alle cose che finisce per render ciechi", così pressappoco, in una geniale intuizione. scriveva Ernst Bloch, padre filosofico dell'espressionismo tedesco e, ancor più, teorico di una funzione "progressiva" e "progressista" dell'utopia. Utopia "concreta" la definiva l'autore del *Geist der Utopie*, nel 1919; un'utopia che serve per illuminare strade, per proiettarci nel futuro, in un futuro possibile ma non inevitabile. Un futuro che può non realizzarsi ma questo suo indice di realtà così scarso non implica necessariamente scarsità teorica (ed etica) dei principi che lo auspicavano. Il nostro futuro, quello delle nostre città e dei nostri quartieri non è ancora decisamente tratteggiato. Ci muoviamo, come architetti, come progettisti, ancora in un torbido spazio di mezzo, in una città esplosa dal corpo ancora rigidamente ottocentesco ma in una periferia che, come in Mexico City, vuole coprire tutto il territorio in un infinito delirio di magma cementizio che si stende su ogni superficie libera.

Quanto lontana è la Società di Armonia? La statua di Charles Fourier si trova, a Parigi, all'incrocio della rue Coulaincourt con il boulevard de Clichy, ai piedi di Mont-martre. Qualche sconosciuto, forse una "fine mano inguantata di donna", ha deposto ai suoi piedi un mazzolino di violette appena colte, ancora bagnate di rugiada. Ce lo racconta Andre Breton che si trova spesso a passare di là; ha notato che il delicato dono floreale viene rinnovato ogni paio di giorni¹².

Nell'atmosfera surrealista ogni cosa è possibile, l'immaginazione sbrigliata può anche far sì che la dolcezza d'un animo gentile attiri su di sé lo sguardo di pietra d'una statua perché ne ha mosso il cuore nonostante la

sua gelida natura marmorea. Nel sogno poetico surrealista ciò sembra non accadere: gli occhi dello scrittore de Le Nouveau Monde Amo-reux restano immobili, osservano con ostinazione le "melme diamantifere" di piace Clichy, come per significare ancora, a tanto tempo dalla morte, il profondo disprezzo che egli nutrì in vita per ogni attività mercantile e commerciale, l'indignazione verso questo abietto, ma concreto, motore del mondo.

Vittima d'una crudele nemesi storica, il riformatore appassionato vede la sua effigie sistemata, dopo la morte, in un quartiere dove la grande animazione generale è essenzialmente dovuta al complesso di attività commerciali che vi si svolgono. La convivenza forzata di Fourier con questa realtà mercantile che gli brulica intorno, dovuta all'inevitabile immobilità del materiale pietroso in cui la sua effigie è, per così dire imprigionata, è come se assumesse l'irriverente significato di sottolineare il fallimento della sua utopia: il gesto gentile d'una sconosciuta, la freschezza e il dolce profumo d'un fascio di violette non sembrano vincere il fantasma della sconfitta che ghigna nascosto tra le merci. Penso, in disaccordo con Breton, che ogni utopista sia sensibile al fascino di una bella sconosciuta e che il profumo delle violette riesca a smuovere il cuore freddo d'una statua. Breton non ha guardato bene negli occhi di Fourier, Vi avrebbe scorto un bagliore di soddisfazione. Di Salvo, idealmente, ha visto l'abbattimento parziale del suo progetto e, di più, lo smantellamento ideologico delle Vele. Ma, da ragazzo - giovanissimo studente di ingegneria - ho avuto la fortuna di conoscerlo e di sentirlo raccontare la storia delle Vele. Non so perché ero capitato al suo studio e non so perché lui perdesse tanto tempo con me a spiegarmi un progetto che ancora io non ero in grado di capire fino in fondo. Ma ricordo i suoi occhi penetranti e battaglieri. E sono certo che, se potesse starsene come Fourier di fronte alle Vele e qualcuno, magari "una fine mano inguantata di donna" gli offrisse un mazzo di violette, un grande sorriso gli illuminerebbe il volto.

Gli utopisti, si sa, sanno guardare lontano nel tempo e vedere quello che c'è oltre la linea dell'orizzonte. Forse sanno come andrà il mondo. E, in ogni caso, sono sensibili alla dolcezza dell'animo femminile.

NOTE

1. La prima volta che apparvero le considerazioni che seguono sul progetto delle Vele/edi Secondigliano, facevano parte del saggio *The yellow Submarine, splendori e miserie del sogno macchinista*, capitolo quasi conclusivo del mio *Casa, dolce casa, teorie e poetiche dell'abitazione moderna*, CLEAN, Napoli 1988, p.187 e s. Il saggio, rivisto ed ampliato, è stato, successivamente, ripubblicato nel numero monografico di "Progettazione Urbana" argomenti dedicato al tema delle "Vele di Scampia", n.1 1994, pp.19-31.

2. R, BANHAM, *Megastructure. Urban futures of recent past*. (r ad.it. di R, PEDIO. *Le tentazioni dell'architettura. Megastrutture*, Laterza, Bari 1980.

3. Il progetto per la Comprehensive City di Mike Mitchell e Dave Boulwell del 1969. enorme megastruttura costituita da un unico edificio che avrebbe dovuto collegare New York con San Francisco, attraversando, da una riva all'altra, tutti gli Stati Uniti.

4. FUMIHIKO MAKI, *Investigations in Collective Forms*. SI. Louis 1964.

5. RALPH WILCOXON, *Council of Planning Librarians Exchange Bibliography*, Monticeli (III,), 66, 1968, p.2.

6. E.N. ROGERS, *Utopia delta realtà*, in "Casabella", n.259, 1962 p.1.

7. A differenza di molte realizzazioni magastrutturaliste precedenti che erano basate su di una sezione trasversale di forma trapezoidale (come una grande A) che permetteva la realizzazione, verso l'esterno, di terrazzi degradanti dall'alto verso il basso. Cfr. F. DI SALVO. *Relazione al progetto planovolumetrico* del 20 maggio 1968, p.9.

9. Mi permetto di rimandare, per questi aspetti, al mio *La logica di Dedalo*. Liguori. Napoli 2001.

10. F. DI SALVO, op.cit, pp,33-34.

11. Yona Friedman. *Teoria generale della mobilità*, in "Casabella", nn.305, 306 del 1966. Dello stesso autore cfr. anche *Infrastrutture possibili* in "Casabella", n,297 e, ancora, dello stesso autore, *Per un'architettura scientifica*, Officina Edizioni. Roma 1977. Sul tema dell'utopia e delle magastrutture cfr. ancora L.M. BOSCHINI, *Utopia come ipotesi di lavoro*, in "Casabella", n.30, 1966 e, in particolare, il numero monografico di "Casabella" dedicato al tema del tempo libero con particolare riferimento alle magastrutture n290, 1964. Per i risvolti in Giappone della tendenza magastrutturalista cfr. "Casabella", n,273 del 1963 e l'articolo i progetti di Metabolism.

12. A. BRETON, "Ode a Charles Fourier", trad.it, di G. FALZONI, in *Poesie*, Einaudi, Torino 1977, p,205 e ss, La stessa cosa avviene nello splendido film di Lester Morgan, *Matto da legare*, ormai irrimediabilmente dimenticato dalla nostra cultura frettolosa, dove una cameriera e il suo giovane figlio ogni giorno si recano sulla tomba di Karl Marx per offrirgli un piccolo mazzetto di margherite.