

Arriar las velas

Roberta Amirante
Università degli Studi di Napoli 'Federico II'

RESUMEN*

El artículo narra el caso de *Las Velas*, el asentamiento construido en la década de 1970 en la zona norte de la ciudad de Nápoles, que pronto se convirtió en un símbolo negativo de los suburbios, y más recientemente en objeto de atención nacional e internacional. La demolición de *Las Velas* (sólo quedará una) ha suscitado abundantes polémicas entre arquitectos y críticos, defensores de un autor —Franz Di Salvo, considerado inocente— y de una arquitectura, la de *Las Velas*, considerada no sólo utilizable todavía sino también "hermosa" y capaz de albergar "el futuro habitante de los suburbios napolitanos".

El artículo recuerda la advertencia de Giuseppe Samonà, quien escribió: "Nápoles rechaza los planes"; y también subrayó que entre las principales características de la arquitectura (y la cultura) napolitana está la "templanza", el rechazo de la simplificación extrema y de la coherencia rígida y completa.

Son dos características de la "porosidad" expresada por Benjamín con respecto a Nápoles; un personaje —orgánico, espontáneo, arquetípico...— que, más que otros, puede considerarse característico de la dimensión mediterránea.

Le Vele di Scampia desafiaron a Benjamín en exceso: ésta es la tesis del artículo, que no busca culpables sino que pretende explicar el *oxímoron* por el que una ciudad inclusiva, como Nápoles, enfrentada a su impermeabilidad, se vio obligada a arriar las velas.

Palabras clave: pensamiento mediterráneo, periferia, antimodernidad, lugares colectivos, vida contemporánea, *restart Scampia*.

LE VELE sono state progettate e costruite tra la metà degli anni '60 e la metà degli anni '70 nell'ambito di un programma di edilizia residenziale pubblica del quartiere di Scampia [1], periferia nord di Napoli [2]. Il progetto dell'architetto Franz di Salvo, che già in più occasioni si era misurato con il tema degli alloggi popolari, è ispirato a un'interpretazione "megastrutturale" e "brutalista" del tema del quartiere popolare che media, un po' imprudentemente, la logica dell'Unité corbusiana con la disposizione seriale in parallelo, tipica delle *Siedlungen* razionaliste [3].

Il caso: *le Vele di Scampia*

L'ispirazione corbusiana viene resa più "organica" (la sagoma "curva" dei prospetti gradonati con le ampie terrazze laterali) anche con un'innovativa interpretazione strutturale [4-5-6]: gli edifici "Vele" erano composti da due corpi di fabbrica lamellari: lo spazio interno vuoto, ospitava un ballatoio leggero sostenuto da una struttura a cavalletto, disposto a una quota intermedia tra due piani e collegato con piccole scale ai diversi alloggi. Ciascun alloggio [7] aveva dunque un solo affaccio all'esterno; l'altro era sul ballatoio che, nel progetto, aveva una larghezza di 10,80 metri. Gli edifici avrebbero raggiunto l'altezza di 40 metri.

* Véanse los resúmenes en italiano e inglés en la página 68.

Il progetto prevedeva la costruzione di 8 edifici che avrebbero occupato due diversi lotti dentro il più ampio programma di edilizia residenziale di Scampia; il lotto L avrebbe ospitato 3 edifici, il lotto M ne avrebbe ospitati 5. Ma solo 7 degli 8 edifici vennero realizzati: 3 sul lotto L, 4 sul lotto M.

In fase di realizzazione, il progetto viene profondamente trasformato: lo spazio tra le due lamelle viene reso più esiguo, solo 8 metri e 42; il leggero ballatoio centrale si appesantisce e riduce la luminosità della "strada" interna (che sembra alludere ai vicoli della città storica) [8-9]; gli alloggi vengono realizzati con la tipologia costruttiva a tunnel (3,60 metri di larghezza x 3 di altezza x 9 di profondità) che "forza" le planimetrie pensate da Di Salvo rendendole rigide e impenetrabili; le cucine vengono spostate sul fronte verso il ballatoio, gli spazi comuni non vengono realizzati, gli ascensori non vengono installati. Le Vele all'inizio vengono nominate con delle lettere: A,B,C,D,E,F,G.

Nel 1980 le Vele vengono utilizzate per ospitare i terremotati e poi, nel tempo, occupate in modo improprio da una popolazione che ha fame di case e che trasforma in abitazioni di fortuna anche gli "scantinati".

Scampia diventa una delle principali piazze di spaccio d'Europa e le Vele il simbolo delle peggiori malattie della periferia italiana: peggio di Rozzol Melara a Trieste, peggio del Corviale a Roma, peggio dello Zen a Palermo.

Alla fine degli anni '80, solo pochi anni dopo la conclusione della costruzione delle Vele, violente manifestazioni di protesta denunciano le gravi carenze tecnologiche, igieniche, ambientali degli edifici: nasce il Comitato Vele che sarà protagonista di una battaglia trentennale: la demolizione delle Vele e la richiesta di nuovi alloggi, sono l'incessante ordine del giorno.

Nel 1995, il Comitato Vele ottiene la sua prima vittoria: le Vele vengono definite "inabitabili" con delibera dell'amministrazione comunale. E viene approvato un piano di recupero, in parte frutto di una collaborazione con l'Università di Napoli. L'ipotesi dell'Università è di lasciare due delle Vele al centro dei lotti L e M e di costruire sui bordi dei lotti una "cortina" di edifici bassi (3-4 piani) dove ricollocare gli abitanti delle Vele.

Il Piano di Riquilificazione approvato nel 1995 viene solo in parte realizzato, ma nel frattempo l'abbattimento delle Vele è entrato con forza nel dibattito pubblico. Nel 1998 è stata abbattuta la prima Vela del lotto L nel 2000 la seconda, nel 2003 la terza. Gli abitanti sono stati trasferiti in nuove abitazioni, costruite nelle vicinanze [10].

Dopo quasi altri quindici anni di lotte e di discussioni accese, durante le quali parte della "cultura" architettonica protesta contro l'abbattimento (in nome della "bellezza" delle Vele, del loro valore come patrimonio, della loro potenziale possibilità di riqualificazione), e dopo che l'espressione Scampia=Gomorra ha fatto delle Vele un evento mediatico internazionale, nel 2017 parte il programma Restart Scampia, frutto di un tavolo tecnico, intorno al quale sono disposti l'amministrazione comunale, l'Università Federico II e il Comitato Vele, questa volta anche in rappresentanza delle tante associazioni interessate alla sorte del quartiere.



[1] PLANIMETRIA DEL QUARTIERE.

1. La bibliografia sulle Vele è molto ampia. Per una ricostruzione sintetica e aggiornata della storia delle Vele e del programma Restart Scampia, cfr. *Dossier. Progetti urbani per le periferie*, a cura di M. Pone, "Ecowebtown", n.17, con contributi di M. Losasso, C. Piscopo, P. Scala, R. Amirante, M. Canevacci, U. Cao, A. Di Chio, P. Desideri, M. Ilardi, F. Purini, T. Valle, A. Aymonino, H. Stengel e S. Wolfrum, F. Palestino.



[3] MASTERPLAN DEL QUARTIERE, DISEGNO DI FRANZ DI SALVO.

Un ampio programma di rigenerazione, frutto di un confronto democratico di straordinaria durata e densità (lo raccontano in questa stessa rivista Piscopo e Buonanno) che mette in luce una Scampia che non è Gomorra, ma un luogo vivo e pieno di attività, di associazioni, di volontari, di attrezzature e di verde.

Tra i punti qualificanti: Scampia non è più pensata come una periferia ma come una "nuova centralità" della città metropolitana; la rigenerazione viene pensata in una logica processuale innovativa che va dalle tecniche ecologiche di abbattimento e di rimozione delle macerie alla scomposizione del programma in azioni minute anche per approfittare delle diverse occasioni di finanziamento; il tema della mobilità sostenibile consente di ripensare alla infrastrutturazione dell'area, dando al nodo intermodale di Scampia una nuova centralità; la scelta di conservare una sola Vela, quella che per *posizione* può esprimere la sua *dimensione geografica* e rappresentare la memoria concreta di un passato doloroso che può contenere però l'embrione di un futuro diverso: è proprio l'abbattimento delle altre Vele che fa finalmente spazio a questo futuro possibile [11-12-13].

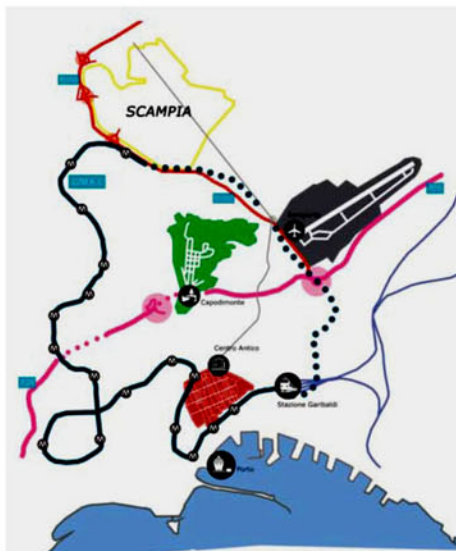
Nel progetto Restart messo a punto dall'amministrazione comunale, che completa e integra il lavoro del Tavolo tecnico e conquista un importante finanziamento pubblico, per costruire l'alternativa che Scampia merita, il primo passo è proprio l'abbattimento delle Vele; ne resterà una sola, quella con l'intonaco celeste: l'azzurro del cielo, avrebbe detto Aldo Rossi; quello della squadra del cuore, aggiungerebbero gli abitanti. Con un concorso si progetterà la sua nuova vita.

Il programma di demolizione viene avviato nel febbraio 2020; la pandemia lo ferma solo per poco. I lavori sono già ricominciati¹ [14-15].

La premessa: *Napoli città mediterranea*

Mi è capitato, nel corso della mia lunga esperienza di lavoro su Napoli di scrivere molte cose, sul suo *carattere* geografico, su alcuni dei suoi luoghi più noti, sul suo corpo antico, sui tanti "mostri" che la popolano, sulle

[2] LA RELAZIONE TRA SCAMPIA E LA CITTÀ COSTIERA.



sue infinite periferie, sulla singolarità della sua “infrastrutturazione” ottonevicesca che ha anticipato i tempi ma poi è rimasta incastrata dentro le fratture della storia: la rivoluzione del 1799, la perdita del ruolo di “capitale”, il colera di fine Ottocento, le distruzioni del 1943, il terremoto del 1980.

Questi scritti sono stati segnati dalla mia appartenenza a una tradizione architettonica italiana, molto attenta alla natura “formale” delle cose; abituata a guardare alla città come a una architettura complessa, costruita in un luogo fatto di tanti luoghi, e in un tempo fatto di tanti tempi². E abituata per questo a guardare alla “finitezza” dell’architettura (e alla sua eventuale “perfezione”) come solo uno, e non per forza il più desiderabile, dei possibili esiti del progetto.

Dentro questa tradizione, la cultura architettonica napoletana ha avuto un posto di rilievo anche perché ha saputo *usare* la straordinarietà del “caso Napoli”.

Che, tanto per fare un esempio, ha consentito ad alcuni di dare uno spessore particolare (e anticipato rispetto alla sua *vulgata*) al concetto di “palinsesto”, mettendo in connessione la dimensione formale della geografia con quella dell’impianto urbano³.

Oppure, ha permesso ad altri di segnalare l’insufficienza del concetto di “città per parti formalmente compiute”: la Napoli *porosa*, raccontata da Benjamin, fatta di concrezioni, di connessioni reticolari e di scenografiche quinte e fondali, esalta e incarna l’idea di incompiutezza⁴.

E poi ha aperto straordinarie prospettive di lavoro a quelli che resistevano alla tentazione di piegare la ricchezza delle città a classificazioni astratte di tipo morfologico e tipologico: Napoli mostrava a tutti quelli che si impegnavano a “descriverla” e non a “classificarla”, a tutti quelli che sostenevano la potenza interpretativa dello sguardo progettuale, una congerie di “indizi formali” pronti a trasformarsi in “figure” per il progetto, ma al tempo stesso tanto profondi e intrisi di memorie collettive da impedire interpretazioni personalistiche, e da “temperare” le tentazioni avanguardistiche troppo spinte. Un limite, forse, quest’ultimo, ma certamente una *condizione* posta dalla città⁵.

Quasi tutti questi indizi parlano di mediterraneità. E dicono anche che il loro essere “formalizzati”, non è frutto del rapporto con l’architettura in quanto *forma* ma del rapporto con la *vita*, e non solo con quella delle forme, di cui parlava Focillon, ma con quella degli *umani* e con quella della *natura*, disposta (e talvolta guidata) a coabitare con gli umani: esattamente come la “mediterraneità” ci insegna.

È interessante sottolineare che questa condizione di integrazione tra architettura e vita —ancora ostica per alcuni architetti, anche a Napoli— sia stata invece riconosciuta come valore “unico al mondo”, dalla autorità che più di ogni altra è legata alla tutela di valori pensati come assoluti, ricondotti all’idea di *diritto naturale*, e in quanto tali Patrimonio dell’Umanità: l’Unesco. Nella iscrizione che riassume le motivazioni con cui l’intero centro storico napoletano è stato inserito in questo Patrimonio si legge: “*Naples is one of Europe’s most ancient cities, it still clearly preserves the traces of precious past traditions of the incomparable vitality of a myriad artists and artisans*”. Anche nell’Istituzione che tende ad “estrarre/astarre” un’idea di valore assoluto, ritagliando i “luoghi notevoli” dalle loro geografie complesse e dalle loro storie intrecciate, nel caso di Napoli si è costretti a tenere insieme architettura e vitalità e a



[4] LA TIPOLOGIA A VELA.

2. Tra questi mi permetto di segnalare in particolare, vista la sua attinenza con i temi trattati in questo articolo, *Napoli è una città antica, Napoli è una città contemporanea*, in *Anacidosi, Sguardi sulla città antica di Napoli*, a cura di M. Ascolese, A. Calderoni, V. Cestarello, Quodlibet, Macerata 2017.

3. Penso in particolare al contributo offerto dagli studi di Agostino Renna e Salvatore Bisogni sulla lettura “geografico-morfologica” della città napoletana. Cfr. *Il disegno della città, Introduzione ai problemi di disegno urbano dell’area napoletana*, Napoli 1965.

4. Cfr. W. Benjamin, *Schriften*, Suhrkamp, Frankfurt am Mein 1955.

5. Molti di questi studi sono stati sviluppati all’interno del Dottorato di Ricerca in Progettazione Urbana dell’Università di Napoli, in particolare negli anni in cui è stato coordinato da Alberto Ferlenga e da Fabrizio Spirito. Ne sono testimonianza i volumi: *L’area-progetto*, a cura di Corrado Di Domenico, CUEN, Napoli 2002; *Il sopralluogo*, a cura di F. Ferrara, P. Scala, CUEN, Napoli 2006; *L’illustrazione*, a cura di M. C. Baldassarre, S. Capechi, CUEN, Napoli 2003; *Il progetto urbano*, a cura di C. Piscopo, CUEN, Napoli 2004; *La composizione urbana*, a cura di O. Fatigato, S. Viscione, CUEN, Napoli 2008; F. Spirito, *Saper leggere: dal formale al figurale: postazione ai materiali di ricerca del dottorato in progettazione urbana 2001-2008*, CUEN, Napoli 2011.



[5] QUARTIERE 167 DI SECONDIGLIANO, TIPOLOGIA "TORRE".
L'ABBATTIMENTO.

L'ipotesi: vuoi vedere che la Napoli mediterranea doveva ammainare le Vele?

Può sembrare strano, alla luce di tutto ciò, che per parlare di Napoli città del Mediterraneo io abbia scelto di usare il caso delle Vele, provando a rendere convincente l'ipotesi che la loro drammatica storia —quella che porta al loro abbattimento in una città tradizionalmente capace di assorbire qualsiasi cosa— possa parlare del carattere mediterraneo di Napoli meglio e più di altre storie più "conformi".

Probabilmente ha avuto molto peso il fatto che poco prima del *lockdown* io abbia passato un'intera giornata a Scampia, per assistere allo "spettacolo" dell'avvio dell'abbattimento della prima delle tre Vele che saranno demolite con il Programma Restart Scampia: era il 20 febbraio 2020. Io avevo cominciato a occuparmi del "problema Vele" nella prima metà degli anni Novanta.

Fatto sta che quando, qualche giorno dopo, la curatrice di questo numero (una collega con cui collaboro da anni e che ha vissuto con me anche il più recente capitolo della storia delle Vele) mi ha proposto di scrivere un piccolo saggio, la scelta di parlare delle Vele è stata un "moto dell'anima", che, prima di assumere il valore di una scelta, ha avuto l'aspetto di un capriccio, frutto probabilmente anche della singolare condizione di "sospensione" legata alla pandemia.

In questa condizione ho avvertito una particolare difficoltà a esprimere giudizi, sia sulle cose della vita che su quelle della cultura. Ma, per altri versi, alcune delle esperienze di vita e di cultura che ho vissuto in passato sono diventate più limpide e mi si sono presentate come "cose rilevanti" rispetto al profondo cambiamento che stiamo vivendo: la mia esperienza con le Vele era evidentemente tra queste. Ripensarla a partire dallo sguardo su Napoli mediterranea mi è servito forse a chiarire,

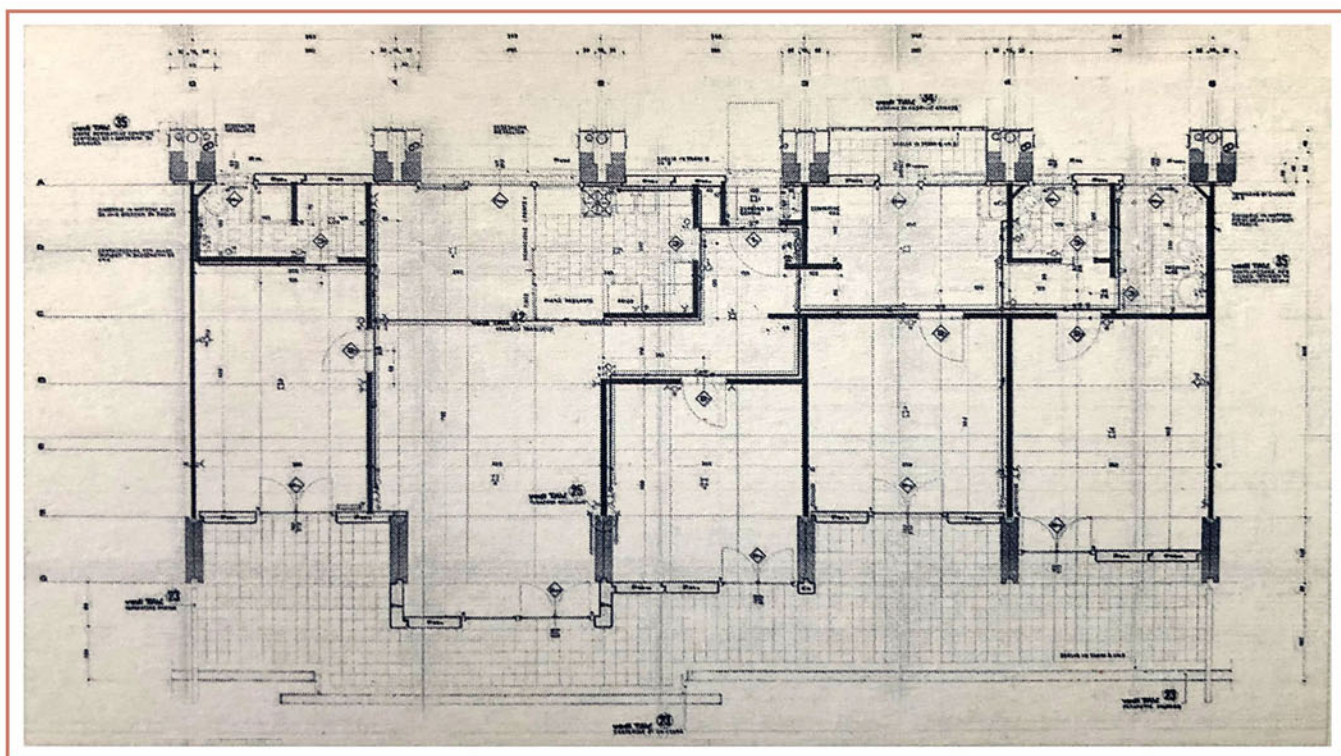


innanzitutto a me stessa, le ragioni della vita drammatica e della fine traumatica di un pezzo di città, a individuare il peso della memoria, trattenuto dalle pietre e talvolta schiacciante per gli uomini, e soprattutto a cogliere il carattere vitale della discontinuità.

Le condizioni di questo ripensamento sono state, come quasi sempre, segnate anche da elementi di casualità. Mi sono trovata a discutere in famiglia, con due giovani architetti, sui temi dell'abitare: ambedue sono impegnati nella scrittura di libri, legati a tesi di dottorato⁷. Dalle loro riflessioni ho imparato molto: in modi diversi, ambedue mi segnalavano la necessità che *per rendere possibile l'abitare contemporaneo* l'architettura tenga conto delle condizioni del presente per "temperare" la propria inevitabile violenza, che sia quella della pianificazione, della progettazione o della costruzione. Ecco che la *temperanza* che avevo ritrovato nelle cose e nelle case di Napoli tornava a risuonare...

Intanto mi capitava di scrivere un piccolo saggio sul rapporto tra architettura della modernità e Mediterraneo: e in questo caso mi sono trovata a riprendere un discorso, più volte da me stessa affrontato, legato all'esperienza del viaggio in Oriente di Le Corbusier. E mi è tornato in mente quanto avevo già notato e scritto a proposito del singolare rapporto di Le Corbusier con il *suo Oriente*, che è solo la faccia orientale del Mediterraneo. Il giovane Jeanneret, partito per l'Oriente in cerca del *sublime*, quando lo trova ne ha paura, ne resta schiacciato: definisce il Partenone una "*machine terrible*"... E loda i turchi che costruiscono piantando alberi... mentre "la Chaux de Fonds è una pietraia". Lo si potrebbe immaginare mentre canta il verso di una famosa canzone del poeta-cantautore Fabrizio De André: "dai diamanti non nasce niente, dal letame nascono i fiori". Una semplicità sublime, andava cercando

[6] LE TERRAZZE.



[7] PIANTA DEGLI ALLOGGI.

Jeanneret in Oriente. Muovendosi sulle sponde del Mediterraneo, si è accorto il sublime e il semplice assumevano connotazioni sempre più distinte. E ha forse avvertito, sentendosi schiacciato dal *sublime* Partenone, che la sua architettura avrebbe potuto trovare una più feconda *nourriture* in quella forma di semplicità, meno sublime e più domestica, che non sta nella geometria astratta dei volumi ma nella capacità dell'architettura di costruire paesaggi aderenti al ciclo di vita naturale degli uomini, che Jeanneret ha ritrovato nelle case di Tirnovo, nei cimiteri turchi ma anche nelle piccole masserie di Posillipo a Napoli e, soprattutto, nelle rovine di Pompei.

Oriente, Occidente... ancora il ritorno di un'esperienza, questa volta affidata ad alcuni libri che sono destinati a tornare. In questo periodo di sospensione sono tornata su un libro di François Jullien che ho amato molto. Si chiama *Essere o vivere. Il pensiero occidentale e il pensiero cinese in venti contrasti*⁶; è un libro che, come molti altri dello stesso autore, mette in tensione la filosofia occidentale con quella orientale, e più precisamente il pensiero greco con quello cinese. Jullien considera importante costruire una distanza puntuale tra quelli che a suo parere sono i modi di pensare più distanti e distinti del "mondo civilizzato" e ritiene che la definizione e la misura di questa distanza sia utile a chiunque oggi voglia "pensare". Sottolineando in realtà che questo confronto è utile soprattutto a quelli che sono disponibili a mettere in discussione "ciò a partire da cui pensano e che quindi non pensano", e cioè quella parte del nostro pensiero che è stato pensato da altri e che siamo abituati a dare per scontato.

Ma, come ho sentito dire recentemente da un sensibile e colto collega veneziano, il libro di Jullien è anche un bellissimo libro sull'idea di

6. Cfr. C. Malaparte, *La pelle*, Aria d'Italia, Roma-Milano 1949.

7. Fabbri E., *Architettura come arché*, edizioni Efesto, Roma.

paesaggio. E rileggendolo alla luce del mio nuovo sguardo sulle Vele, su Napoli, sul Mediterraneo, ho pensato che benché Jullien attribuisca *tutto* il Mediterraneo al pensiero occidentale, la mediterraneità di Napoli, vista attraverso le opposizioni che il filosofo costruisce contrapponendo il pensiero cinese *processuale* a quello occidentale, *della verità*, sembra pendere verso l'Oriente: il suo "rifiuto dei piani" somiglia molto alla *regolazione* dei cinesi, che *sta nel processo* e "non si percepisce mentre opera"; così come la tensione verso la temperanza sembra legata allo *scarto* orientale, che *apre una distanza*, piuttosto che alla "differenza" occidentale, che segna una distinzione. E, soprattutto, l'intreccio di vita e architettura che Napoli mette in gioco sembra dare corpo al termine *risorsa* che Jullien, parlando stavolta proprio di "paesaggio" contrappone al termine *verità*: "ciò che si dispiega da sé come possibilità da esplorare o da usare... un'infinità nascosta, un'infinità interna che non si esaurisce". E credo che questo "pendere" verso l'Oriente non riguardi solo Napoli ma l'altra *faccia* del Mediterraneo, quella che non si fa assorbire dall'idea di "classicità", che Le Corbusier aveva intravisto nel suo *Voyage utile* e che è parte integrante dell'idea di tante, diverse, mediterraneità.

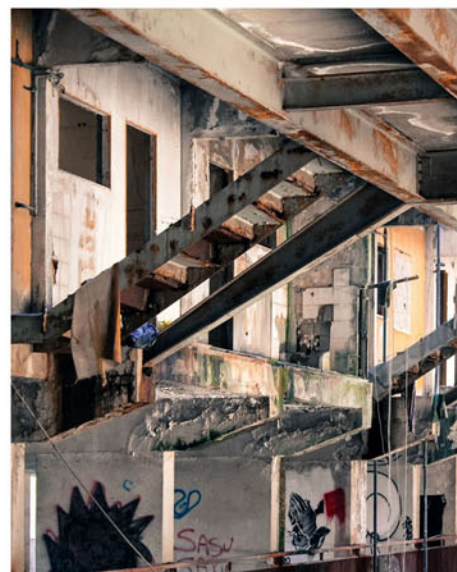
Le Vele *machine terrible*, le Vele frutto ed espressione di una *certezza di verità* che chiama a gesti pianificatori, progettuali, costruttivi, forti e definitivi; le Vele, prodotto di un pensiero normativo e non regolativo; le Vele, evidentemente intemperanti nella loro rigidità tipologica; le Vele, indisponibili a includere e assorbire la processualità della vita, le mutevoli logiche di un abitare in evoluzione incessante.

Il moto della mia anima, quasi un capriccio, si è lentamente trasformato in una "ragionevole" consapevolezza: le Vele di Scampia possono entrare nella storia di Napoli città mediterranea, solo come "emblema dell'anti-mediterraneità".

Ma perché questo avvenga senza "offendere" la memoria antichissima e contemporanea di una mediterraneità vivente in cui l'architettura è pensata *insieme* alla vita, è necessario che la *machine terrible* sia messa in condizione di non nuocere, sia trasformata in una sorta di archeologia. E questo perché la giovane e discontinua storia di Scampia ne fa è un luogo fragile, che non è riuscito a contenere la potenza distruttiva dell'"effetto Vele" fatto di un miscuglio di materia concreta, di contesti difficili, di storie dolorose, di errori insanabili.

Se la città *centrale* ha saputo riassorbire, con la sua potenza geografica, con la sua storia millenaria e con la sua vita incessante, perfino il "sacco di Napoli", raccontato con tanta efficacia nel film di Rosi "Le mani sulla città" (R.Pane, Napoli imprevista), l'area di Scampia, invece, è stata travolta dalla potenza infernale della macchina architettonica delle Vele, dalla loro dimensione, dal loro numero, dal loro ingombro fisico e simbolico: ed è stata travolta anche perché la sua vita "minuta e domestica", di luogo agricolo, è stata deformata da una immissione di umani, connotata anche dal carattere della *deportazione*.

Il problema non è ricercare le colpe, ma accettare il fatto che la Napoli mediterranea che ha saputo far convivere storie e microstorie, abbracciandole nella sua geografia e addomesticando (nel senso proprio di "renderle domestiche"; è avvenuto perfino con il teatro romano, riassorbito nelle case del decumano superiore della città antica), le forme forti e intemperanti, i guasti e perfino le illegittimità di tante architetture antiche e contemporanee, non è riuscita a convivere con le Vele.



[8] STRUTTURA DISTRIBUTIVA DEGLI ALLOGGI NELLA TIPOLOGIA A VELA. DETTAGLIO DEL BALLATOIO.

8. *De l'être au vivre. Lexique euro-chinois de la pensée*, Gallimard, Paris 2015, trad. It. Feltrinelli, Milano 2016.



[9] LA STRADA INTERNA NELLA PARTE BASAMENTALE DEGLI EDIFICI.

La città mediterranea che, come ricordava Giuseppe Samonà “rifiuta i piani”, la città mediterranea che, come ci raccontano gli storici della musica, ha fatto della “temperanza” la sua cifra culturale, e come ci spiegano i sociologi è “naturalmente” orientata all’inclusione, la città che è riuscita a convivere anche con le *normali* brutture dell’edilizia di periferia, (che in gran numero popolano anche Scampia) non è riuscita a sopportare la presenza, nella fragile identità in costruzione di una delle sue periferie, di quella gigantesca *macchina celibe*.

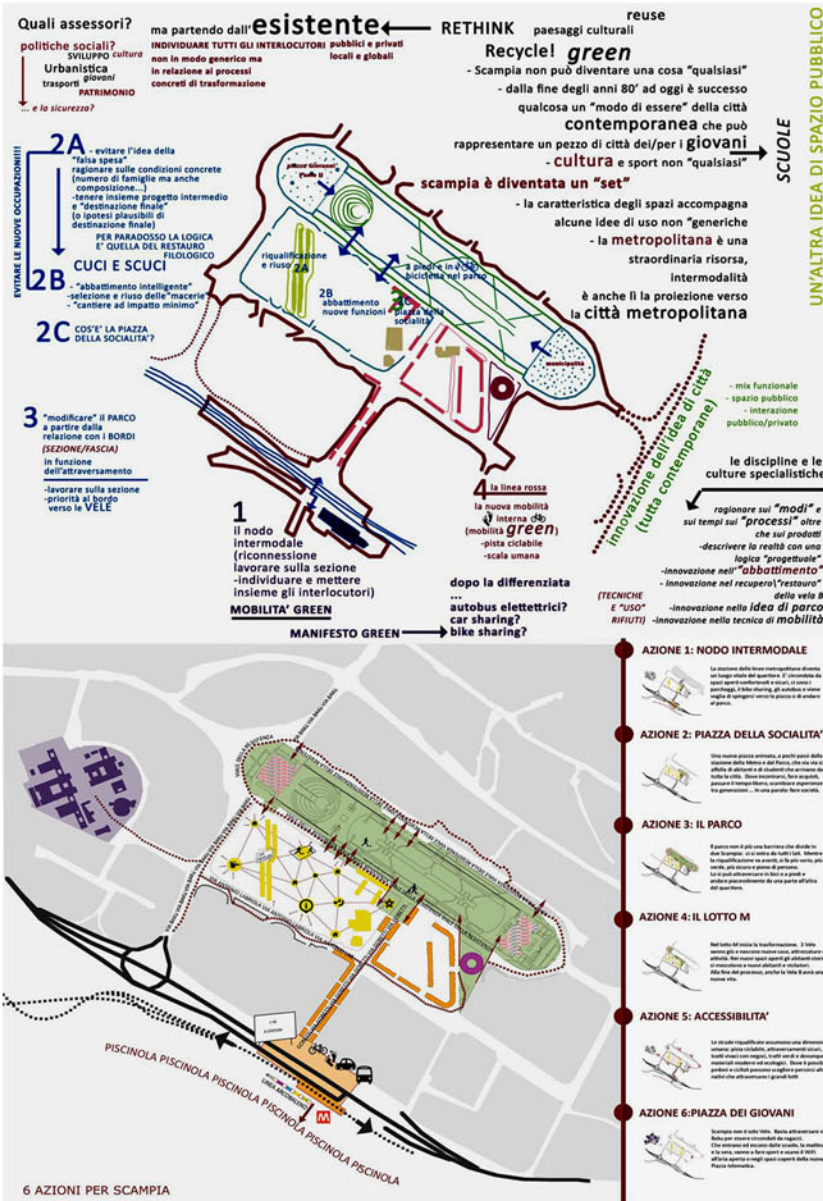
Simbolo e materia concreta di un’architettura/infrastruttura potente e violenta, evidentemente “pianificata”, evidentemente intemperante, anche nella tensione verso una inquietante bellezza, le Vele hanno preteso di interpretare l’abitare mediterraneo contemporaneo, con uno sforzo forse generoso, che si è però tradotto in un inaridimento formale della porosità organica del tessuto storico, fatto di androni, di scale, di ballatoi, di logge, di balconi e di terrazze, scolpite, fin dall’origine, dalla relazione tra architettura e vita. E hanno preteso di rappresentare la mediterraneità con la loro sagoma e con la loro struttura che raggela una ipotetica geografia collinare (o moltiplica il Vesuvio) e la sostiene con una minuta struttura di “cellule” che si concretizzano però in una rigida griglia.

Ciononostante, ciò che è successo non è “colpa” dell’architetto, ma purtroppo è in parte colpa dell’architettura. La volontà di rappresentazione contenuta nelle Vele dice di una scommessa molto rischiosa: basata sulla convinzione che quelle “Vele spiegate” sarebbero state l’habitat perfetto dell’abitante del futuro. Il problema forse sta qui: la vita nelle Vele doveva essere perfetta. E quando molte cose sono andate storte si è purtroppo verificato che la vita nelle Vele non solo non era perfetta, ma diventava difficile e perfino impossibile, anche perché *avrebbe dovuto essere perfetta*.

Pensare che potesse essere perfetta e cedere alla tentazione di rappresentare questa perfezione: è stato questo, credo, dal punto di vista dell’architettura, l’errore fatale. Un errore che, a ben pensarci, può essere indotto dalla particolare condizione dell’edilizia residenziale pubblica: un progetto *pubblico*, appunto, ma anche un progetto *residenziale* legato a una dimensione *privata* e magari *collettiva*, che a fatica si fa *pubblica*. Soprattutto quando ha incontrato “l’Architettura”, l’edilizia residenziale pubblica è stata investita di un compito di rappresentanza formale che non sempre è riuscita a contemperare istanze così diverse. Le Vele sono forse l’esempio più vistoso di questa intemperanza.



[10] 1997. L’ABBATTIMENTO DELLA PRIMA VELA.



[11] PROGETTO RESTART SCAMPIA. LA MAPPA DEL PROCESSO DI RIGENERAZIONE.

[12] PROGETTO RESTART SCAMPIA. LA MAPPA DELLE AZIONI.

E a proposito della mia esperienza con le Vele di Scampia mi sono venuti in mente, infine, i versi di un'altra canzone di un altro cantautore/poeta italiano Giorgio Gaber: "Chiedo scusa se parlo di una cosa che conosco bene ...". Sono consapevole che questa volta la storia di "Scampia", che conosco bene, potrà avere un lieto fine soltanto con la scomparsa delle Vele, e con il loro passaggio in una dimensione diversa: una presenza dolorosa viene decostruita, lasciando di sé una concreta *rimembranza*, una sola Vela, addolcita dalla certezza di un cambiamento profondo del rapporto tra quell'icona/ relitto/monumento e la vita degli abitanti del quartiere: il *restart* che dà nome al progetto può fondarsi al tempo stesso su una continuità e su un cambiamento profondo.

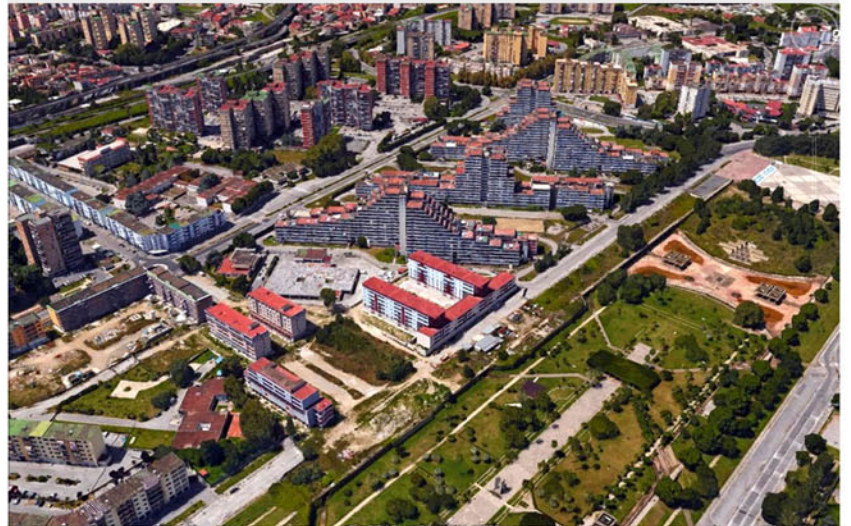
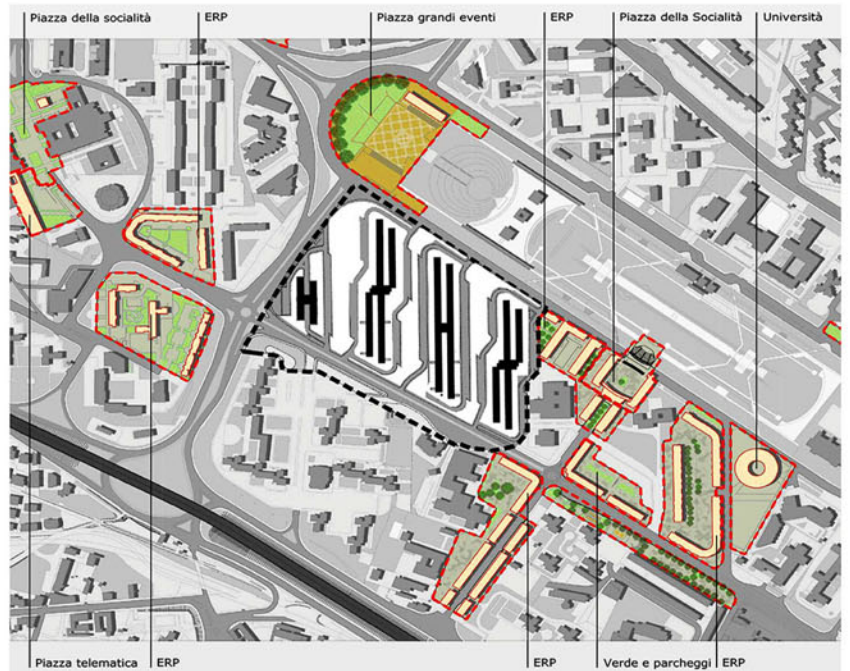
Scampia mostra di appartenere a Napoli non solo perché è il "centro" della sua nuova dimensione metropolitana, che abbraccia l'intero



[14] FEBBRAIO 2020, INIZIO DEMOLIZIONI.

[13] L'AREA DI INTERVENTO DEL PROGETTO RESTART SCAMPIA.

[15] LA VISTAUALLE VELE E SUL PARCO.



golfo, con la sua geografia e la sua storia mediterranea, ma anche perché ne reinterpreta il carattere. Come la Napoli della storia, Scampia ha mostrato che cosa significa “rifiutare i piani”: ma, diversamente dalla Napoli della storia che ha potuto nascondere questo rifiuto sotto una apparente acquiescenza, Scampia ha dovuto decidere di cambiare un destino che sembrava segnato, con un atto “di distruzione”. Nel carattere distruttivo della ripartenza di Scampia c’è posto però per una forma di “temperanza”: la Vela celeste, che resta testimonianza materiale di un tempo, breve ma lunghissimo, in cui architettura e vita sono state in conflitto, è densa di memoria. Il “carattere distruttivo” si tinge di progettualità, come ci ha insegnato Benjamin, e la Vela ammainata [16] parla della sua stessa possibilità di cambiamento, di emancipazione, di redenzione. ■



[16] AMMAINARE LE VELE. FOTOMONTAGGIO DI INES NAPPA.

Ammainare le Vele

L'articolo racconta il "caso" delle Vele, l'insediamento sorto negli anni Settanta nell'area nord della città di Napoli, presto diventato emblema negativo della periferia, e più recentemente oggetto dell'attenzione nazionale e internazionale. L'abbattimento delle Vele (ne resterà solo una) ha suscitato non poche polemiche da parte di architetti e critici, difensori di un autore (Franz Di Salvo) considerato non-colpevole, e di un'architettura, quella delle Vele, considerata non solo ancora utilizzabile ma anche "bella" e capace di ospitare "l'abitante futuro della periferia napoletana".

L'articolo ricorda l'ammonimento di Giuseppe Samonà, che scriveva: "Napoli rifiuta i piani"; e sottolinea anche che tra i caratteri principali dell'architettura (e della *cultura*) napoletane c'è la "temperanza", il rifiuto della semplificazione estrema e della rigida, compiuta coerenza.

Si tratta di due articolazioni della "porosità" esaltata da Benjamin a proposito di Napoli; un carattere che, più di altri (organico, spontaneo, archetipico ...) può essere considerato proprio della *dimensione mediterranea*.

Le Vele di Scampia hanno sfidato questo carattere in modo troppo estremo: questa è la tesi dell'articolo, che non cerca colpevoli ma punta a spiegare l'ossimoro per cui una città inclusiva come Napoli, di fronte alla loro impermeabilità, è stata costretta ad ammainare le Vele.

Parole chiave: Pensiero mediterraneo, periferia, anti-modernità, luoghi collettivi, abitare contemporaneo, *restart Scampia*.

Lowering the sails

The article describes the "case" of the Vele, the district built in the seventies in the northern area of the city of Naples. Since the beginning time these buildings represented a negative emblem of the suburbs, and more recently they became object of national and international attention. The demolition of the "Vele" (only one building will be restored and conserved) has aroused many controversies from architects and architectural critics. They defender both the author (Franz Di Salvo) considered not guilty, and the architecture considered not only still usable but also "beautiful" and capable of hosting "the future inhabitant of the Neapolitan suburbs".

The article recalls the admonition of Giuseppe Samonà, who wrote: "Naples rejects plans"; and also underlines that one of the main aspect of the Neapolitan architecture (and culture) is the "temperance", i.e. the rejection of the extreme simplification and of the rigid, complete coherence. These aspects represent two interpretations of the "porosity" exalted by Benjamin regarding to Naples as a character that, more than others (organic, spontaneous, archetypal ...) can be considered typical of the Mediterranean being.

Le Vele di Scampia challenged this character in too extreme a way: this is the thesis of the article, which does not look at guilts but aims to explain the oxymoron according to an inclusive city like Naples, in face of the hardness of the Vele, was forced to "lower the sails".

Keywords: Mediterranean thinking, suburbs, anti-modernity, common places, contemporary living, *restart Scampia*.



Roberta Amirante

Professore Ordinario in Progettazione Architettonica e Urbana presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli 'Federico II'.