



Ri visitati. Vele di Scampia, così è fallita un'utopia

L'imminente abbattimento di tre delle quattro megastrutture abitative popolari non può prescindere da propositi di rigenerazione che coinvolgano l'intero quartiere alla periferia di Napoli

Passato

Le Vele di Scampia, erette tra l'inizio degli anni sessanta e la metà dei settanta, incarnano il concetto di macchina abitativa, megastrutture dove gli spazi individuali erano parte di un ampio sistema di aree comuni, sperimentazione sociale in voga nella seconda metà del Novecento. L'architetto **Francesco Di Salvo**, palermitano di nascita e napoletano d'adozione, fu chiamato a interpretarne i dettami costruendo sette grandi edifici nel quartiere Scampia, periferia a nord di Napoli. Il suo lavoro si rifaceva al successo conseguito da Le Corbusier con **l'Unité d'Habitation** di Marsiglia nel 1952. Un modello abitativo riproposto, nel 1976, per il Parco Olimpico di Montreal convertito, a Giochi conclusi, in un complesso residenziale di lusso ben integrato nel tessuto urbano della città canadese. La riuscita di sperimentazioni su scala internazionale non ha trovato altrettanti

riscontri in territorio italiano. Il **quartiere Zen a Palermo**, il **Corviale a Roma** o il **Rozzol Melara a Trieste** sono alcuni degli episodi negativi verificatisi durante il ventennio '60-'80: nati come alloggi popolari divennero, in poco tempo, manifesto di degrado sociale. Alla scarsa identificazione degli abitanti che non riscontravano in essi una dimensione umana, hanno fatto seguito cattive politiche amministrative e assenza dei servizi previsti in loco e di connessioni, in termini di trasporto, con i centri metropolitani.

Presente

Le Vele rappresentano un insuccesso al quale, nel 1997, il sindaco Antonio Bassolino decise di porre rimedio abbattendo tre delle sette. Ci vollero circa 258 cariche di dinamite per radere al suolo le strutture. L'intenzione di estirpare alla radice ciò che era ritenuto l'incarnazione del male si rivelò subito fallimentare; i comparti residenziali costruiti in sostituzione risultano privi di qualsiasi logica programmatica volta a trasformare il tessuto sociale preesistente. Ancora oggi i residenti vivono in un disagio nel quale il malaffare continua a soffocare la rinascita. *"La demolizione è il modo per nascondere lo sporco sotto il tappeto senza trarre insegnamento dal passato"*, ha affermato l'architetta **Ada Tolla** in un articolo per il New York Times. Ponendo inoltre l'accento sui valori del progetto di Di Salvo: *"Il cortile interno e la forma della Vela si combinano con il movimento più umile e vivace di Napoli, il vicolo, con l'opulenta iconografia della città delle acque"*. **Il progetto prevedeva numerose aree ad uso comune ma venne radicalmente stravolto in fase esecutiva.** Esigenze di natura sismica portarono a un aumento sostanziale delle sezioni strutturali e a un'evidente diminuzione dei vuoti, trasformando gli spazi di vita in luoghi angusti e privi di luce. **Lo scarso controllo in fase di cantiere e un'occupazione lavorativa mai concretizzatasi hanno reso le Vele il simbolo di un fallimento ancora oggi in attesa di soluzione.**

Risale allo scorso 29 agosto una dichiarazione del sindaco **Luigi De Magistris** che, riprendendo uno dei punti cardine del suo programma e facendo ricorso a 18 milioni di sovvenzioni governative, ha ribadito la volontà di **demolire altre tre Vele e bandire, per la quarta, un concorso internazionale inteso a fare dell'ultimo gigante razionalista un nuovo incubatore di servizi**. È del 10 novembre il trasferimento di 115 famiglie nei nuovi appartamenti di via Gobetti e via Labriola. Tuttavia, ragionare in maniera puntuale ignorando la condizione delle aree circostanti porterebbe alla riproposizione di errori già visti.

Futuro

Bisogna, quindi, spostare il focus dell'analisi su propositi di rigenerazione che coinvolgano l'intero quartiere. Tra gli **interventi prioritari**, la **definizione di un piano di edilizia residenziale che garantisca agli occupanti dei 956 alloggi delle Vele una ricollocazione in altri comparti**. Appare evidente come una sistemazione fuori dai confini del quartiere alimenti un'ulteriore emarginazione del sito. Risulta necessario prevedere, all'interno di un nuovo sistema di quartiere, **l'insediamento di attività terziarie e di servizi**, già proposto dalla Giunta de Magistris per il lotto B. Le strategie future devono prevedere un'**efficace rete dei trasporti supportata da un sistema stradale capillare**. La costruzione di una fermata della metropolitana è strettamente connessa al nuovo polo universitario della Federico II, la Facoltà di Medicina, giunta al 90% dei lavori e per la quale si attende lo stanziamento di circa 8 milioni di fondi Cipe necessari alla consegna del complesso. Discorso di natura diversa riguarda la rete stradale: è al vaglio del ministro dei Lavori pubblici una proposta per un'arteria a scorrimento veloce, inframezzata da piazze pubbliche, per la quale tarda ad arrivare lo stanziamento di fondi regionali.

L'approccio fisicista dev'essere supportato da analisi di natura sociale.

Occorre definire spazi aggregativi – è forte l'intenzione di istituire piazze telematiche in sostituzione di edifici obsolescenti – e politiche assistenziali valide. L'abbattimento delle Vele, la costruzione di nuovi incubatori e sistemi di sostegno alla popolazione sembrano vivere ancora una fase di mezzo; i cantieri sono vuoti urbani che alimentano il senso di disorientamento generale. La necessità di dare risposte concrete tarda ad arrivare; **tra la Giunta Bassolino e quella De Magistris è trascorso circa un ventennio durante il quale una paralisi ingiustificata ha contribuito a peggiorare la situazione.** Propositi di cambiamento sembrano legati alla ricerca di consensi politici; fatti episodici che aumentano la sfiducia di chi vive queste situazioni al margine. Urge un'**opera sinergica** che coinvolga le **amministrazioni, primo promotore del cambiamento, e investitori locali** capaci d'inserirsi in un sistema consolidato. Ago della bilancia dovrebbero essere i cittadini, attori necessari di un processo di trasformazione che, attraverso iniziative di progettazione partecipata, possano costruire una realtà a misura delle loro esigenze.

Immagine di copertina: © Andrea Damiati

Per approfondire

L'edificio

Lunghezza Vele: 100 metri **Altezza:** 45 metri **Piani:** 14 **Superficie alloggi:** 50 mq **Alloggi residuali:** 956 **Superficie territoriale:** 130 ettari **Superficie verde:** 58 ettari **Superficie parcheggi:** 16.000 mq

Chi è il progettista

Francesco Di Salvo, nato a Palermo nel 1913, negli anni della maturità si trasferisce a Napoli dove consegue la laurea in Architettura nel 1939. Nel 1940, a Firenze, in collaborazione con l'ingegnere Luciano Abenante fonda il suo studio professionale e,

nello stesso anno, realizza a Lacco Ameno (Ischia) la Casa del pescatore, distrutta durante la guerra. Tra il 1945 e il 1952 prende parte a numerosi concorsi che gli valgono importanti riconoscimenti e pubblicazioni. La sua opera di ricerca è intervallata da incarichi minori rimasti incompiuti e dall'attività all'estero con la sua impresa di costruzioni. Ritornato a Napoli, nel 1957, riceve l'incarico di progettare la sede della Sidercomit di Barra e di stabilire le linee guida per la sistemazione urbanistica del Monte Echia. A partire dagli anni sessanta diventa un riferimento per l'architettura contemporanea partenopea: con l'approvazione della legge sull'edilizia pubblica residenziale 167/62, Di Salvo vince i concorsi del lotto 4 del Piano di zona di Ponticelli e la progettazione di sette unità abitative nel comprensorio di Secondigliano, meglio note come le Vele di Scampia. L'incarico gli vale la specializzazione nell'ambito dell'edilizia residenziale e la presenza in numerosi convegni nazionali dove porta la propria esperienza riguardante le tipologie abitative minime. Durante gli anni Settanta torna a dedicarsi alla ricerca: nel 1976, impegnato in un concorso per la realizzazione di alloggi provvisori per gli sfollati del Friuli a seguito del terremoto, propone soluzioni prefabbricate da lui stesso brevettate. Si spegne l'anno dopo, a Parigi, mentre era impegnato in uno studio per il nuovo Centro direzionale di Firenze.

About Author



Stefano Lento

Nato a Napoli nel 1983, dove si laurea nel 2009 presso la Facoltà di Architettura. In seguito, incentra la sua ricerca sul valore dei contesti, lavorando dal 2009-2011 con

gli studi Keller e Pica Ciamarra nell'ambito di concorsi internazionali. Nel 2012 collabora con "Ottagono" e in seguito con altre testate tra cui "Abitare", "Living Corriere della Sera", "Elledecor", "Frame magazine" e "Il Giornale dell'Architettura". Nel 2012 fonda STARTfortalents, piattaforma d'informazione per l'architettura, con l'obiettivo di fare comunicazione in maniera sempre più dinamica ed innovativa attraverso lo sviluppo di contenuti web e social strategy.

[See author's posts](#)

 **Condividi** _____