Una polemica tra laici e cattolici

Peccato che c'è anche il marxismo

Sono tanti anni che certi intellettuali moderati, «laici» e cattolici, cercano di risolvere un unico, assillante, problema: come riuscire a dimostrare che la loro passione anticomunista e antimarxista non nasce soltanto da preoccupazioni politiche, ma da ragioni eminentemente culturali. E tuttavia, quando capita che si incontrano, finisce di solito così: si accapigliano, si beccano, e invece di trovare quello che cercano, si ridanno appuntamento più in disaccordo di prima.

Un altro episodio di questa tormentata vicenda spirituale si è consumato sotto i nostri occhi per tutto il mese di febbraio sulle colonne de «*Il Tempo*», quotidiano romano, molto di destra. Oltre a «chierici» di tutto rispetto, quali Sergio Cotta e Augusto Del Noce, hanno partecipato al dibattito alcuni politici, «laici» di provenienza culturale, come Giovanni Spadolini e Valerio Zanone. Tra gli altri poi non è mancato l'astro di Pietro Longo, che ritiene ormai maturo il tempo di dire la sua anche in mezzo a gente che ha studiato.

Nessuna meraviglia, viste le presenze, se all'accento togato di alcune voci (che ambivano forse assolvere una funzione di «testimoni della verità») si sono sovrapposte esigenze ben più interessate a tradurre in soldoni politici i termini di una complessa polemica culturale. La richiesta era un po' quella (circolava nel tono, e negli argomenti di quasi tutti gli interventi) di lavorare, a tempi rapidi, attorno al pressante obbiettivo: possono, gli intellettuali moderati laici e cattolici, parlare un comune «dialetto antimarxista» e sentirsi anche culturalmente, oltreché politicamente, più solidali e «vicini»?

L'impressione ricevuta è che, se fosse stato possibile, qualcuno avrebbe volentieri prodotto una specie di «filosofia del pentapartito», da gettare a breve termine nella arena politica, come supporto culturale dei progetti di Piccoli e Bisaglia. Qualcun altro, più audace, è sembrato sognare steccati ancora più rigidi: con gli occhi rivolti agli anni '50, quando non c'erano quei «rompiscatole» dei socialisti, e con De Gasperi e Scelba, il connubio moderato laico-cattolico produceva le meraviglie culturali che tutti ricordano.

Il cronista assicura che, a questo fine, i dialoganti ce l'hanno messa tutta: e che tuttavia l'impresa si è dovuta necessariamente infrangere su uno scoglio, pare, insormontabile: i nostri avrebbero dovuto dimostrare infatti che il marxismo, questo nemico numero uno, è capitato come una inquinante mosca nel brodo, nel cuore della storia e della vita culturale italiana. E qui, le cose si sono complicate in un divertente gioco di rimpallo: con i «laici», pronti a sostenere che una «religione secolarizzata» come il marxismo non avrebbe mai potuto attecchire se non sul ceppo di una cultura quale è la cattolica; e i cattolici, dal canto loro, a replicare che il danno era invece tutto da attribuire alla carica «desacralizzante» della tradizione «immanentistica, illuministica e materialistica».

Lo sfoglio dei rispettivi album di famiglia quasi non finiva più. A chi dare ragione, poi? Questione imbarazzante. Al punto che gli stessi protagonisti del dibattito non l'hanno sciolta, limitandosi a registrare, in conclusione della loro ritorsiva contesa, che il «figlio della colpa» c'è, e se c'è, qualche genitore dovrà pure averlo.

Del Noce, forse, più perspicuo di altri, è giunto a riconoscere che le idee di Marx un terreno di fecondazione nella storia del nostro paese lo hanno avuto: scoprendo, come egli dice, «una verità ovvia», ha ricordato Gramsci, Togliatti e la linea del marxismo italiano, radicata in quella tradizione che ha fra i suoi iniziatori Bertrando Spaventa e Francesco De Sanctis. «Come la premessa teorica per intendere il marxismo — dire Del Noce — è la filosofia di Hegel, così quella per intendere il suo successo pratico è l'antecedente diffusione di una cultura, almeno nelle sue origini, hegeliana».

Ma il pensatore cattolico avrebbe dovuto aggiungere qualcosa di più: e cioè che quella tradizione non è rimasta isolata, è anzi cresciuta fortificandosi di altri apporti, e per ben altre ragioni da quelle esclusivamente culturali: pratiche, politiche, storiche e sociali. E che questo è il vero motivo su cui ragionare, e per cui è ben difficile oggi *disfarsi* del marxismo.

Però, sarebbe forse stato chiedere troppo a un uomo come Del Noce che, ci insegna «*l'Espresso*», è un «neosofo», nipote di Agostino Gemelli: la domanda, invece, sarebbe meglio girarla a quei «laici» che, dopo avere provato senza grandi risultati ad erigere steccati contro Carlo Marx in nome dei «valori liberali», oggi cercano sostegni intellettuali dalle parti, e oltre, di Tommaso d'Aquino.

Ogni disputa, tuttavia, conta per il risultato: e, a tutt'oggi, si può dire che i nostri moderati non hanno trovato quel comune «dialetto antimarxista» che a loro preme. Dal canto suo, il «figlio della colpa» continua ad essere presente: misurandosi, più che sulle genealogie degli antenati, attorno ai problemi e alle inquietanti domande che gli vengono ogni giorno dalla storia del mondo che cambia. Certo, sperimentando con grande tensione anche la sua «crisi», per comprendere e trasformare. Così, il marxismo, intende continuare a vivere. Il moderato avverte tutto ciò in cuor suo, se ne preoccupa e vorrebbe scongiurarlo: anche per questo, forse, negli spazi consentiti, tra uno scandalo e l'altro, ed equivocando tra politica e cultura, finisce per dedicarsi esclusivamente alla araldica:

du. t.

Quale futuro si prepara per l'industria automobilistica

Qui sopra: un nuovissimo modello della General Motors dotato di batterie anti-inquinamento. A sinistra: una foto pubblicitaria del 1927 per la «Amilcar Grand Sport»

Dimmi che macchina hai...

Crisi economica e mutamenti nel costume hanno messo in evidenza gli errori di produzione delle case italiane - Orpello o essenzialità? - Le grandi ditte straniere puntano tutto sulla «media utilitaria»

Quando il romanzo di Steinbeck «Furore» fu pubblicato per la prima volta in Italia, i lettori rimasero increduli nello scoprire che le torme di disoccupati vaganti per gli Stati Uniti alla ricerca di un lavoro, in conseguenza della crisi del 1929, si spostavano principalmente in automobile. Era questa la comprensibile reazione di un paese ancora parzialmente escluso dalla «seconda rivoluzione industriale», propria della civiltà e dell'ideologia occidentale, che aveva fatto dell'automobile non solo un consumo generalizzato, ma uno dei suoi piloni portanti di maggiore entità.

Per molti studiosi «civiltà dell'automobile» è divenuto sinonimo di civiltà moderna. Ciò vale anche per i paesi socialisti, in cui l'auto si va diffondendo rapidamente in rapporto al livello di sviluppo raggiunto. Piaccia o no, la presenza dell'auto nella nostra vita è ormai irreversibile e lo sarà ancora per molti decenni a venire. Ma se è irreversibile la civiltà dell'automobile, ciò che è andato mutando nel tempo è proprio l'oggetto causale di questa stessa civiltà, ossia l'auto stessa. Ciò è avvenuto non solo per evidenti motivi legati al progresso tecnologico, ma anche per cause sociali, economiche e politiche.

E' l'automobile che nel bene o nel male, ha condizionato il nostro divenire, restandone nel contempo condizionata. La sua storia ci insegna che, chi non ha saputo cogliere in tempo queste trasformazioni ne è stato travolto. All'industria non basta produrre belle auto per sopravvivere, se questa produzione avviene al di fuori della realtà dei tempi. Il cammino dell'automobile è costellato da tombe illustri in cui giacciono le Bugatti, le Isotta Fraschini, le Cord e persino l'ineguagliata, Duesenberg. Vetture splendide, ma che non seppero evolversi parallelamente ai tempi. L'attuale crisi dell'auto italiana, che in dieci anni ha ridotto gli spazi di mercato occupati dal nostro più importante gruppo produttivo, la Fiat, facendola passare dal 79,56 per cento del mercato del 1969 al 51% del 1979 — mentre le straniere raddoppiarano nel contempo il loro spazio lievitando dal 20,5 ad un pericoloso 39,1% —, trova spiegazioni anche nell'anacronistico modo in cui si è continuato a concepire l'auto in Italia.

L'automobilismo di massa arriva da noi con ritardo, alla metà degli anni cinquanta, in parallelo al «boom» economico, che peraltro contribuisce ad accelerare, rimanendovi però tecnicamente e filosoficamente legato anche quando quest'epoca sarà ormai tramontata da tempo. Ne sono la riprova alcuni recentissimi modelli di grande diffusione, e quindi di maggiore importanza economica e produttiva, muniti ancora di motori progettati e pensati in quegli anni. Anche all'estero hanno mantenuto in uso motori ed autovetture disegnate più di venti anni or sono, ma sono motori e carrozzerie diversi dai nostri. Già concepiti, al momento della nascita, in base a criteri ben più validi ed aggiornati, quindi meno «datati».

Spieghiamo meglio il concetto rifacendoci ad una frase, indubbiamente pesante ma efficace pronunciata dal professore Virginio Bettini che, in una pubblica conferenza sull'Italia degli anni sessanta, definì gli italiani di allora come «un popolo di contadini sotto il cui sedere avevano messo un motore». Intendendo con questo la «scoperta» da noi avvenuta dell'automobile, vista principalmente, come il simbolo di un prestigio appena conquistato, di una avvenuta scalata sociale, di un benessere recente da esibire e da mostrare.

Ne è la riprova il mercato, oggi assai ridotto, ma allora fiorente dell'autoaccessorio.

Sono gli anni delle «marmitte speciali», delle «calandre con i raggi finti» per le ruote, del «cane in plastica che muove la testa» a fare da «pendant» con «l'albero di Natale con le luci che si accendono», per non parlare poi dei «coprisedili extra lusso» e delle «trombe pentatonali con le note della Marcia sul fiume Kway» e dei cuscini fatti all'uncinetto da mogli e fidanzate amorose. In compenso le cosiddette utilitarie italiane, ad onta del nome, consumavano moltissimo, certo di più, a pari velocità, di auto con cilindrate più che doppie. Ma questo sembrava preoccupare poco chi le comprava, e ancora meno chi le vendeva. La benzina costava poco, l'automobilista medio percorreva pochissima strada — meno di 5000 chilometri all'anno. Le auto straniere, progettate per un automobilista già più pratico e maturo, e per questo generalmente prive di quei fronzoli e orpelli, tanto desiderati in Italia, erano considerate «rozze», «brutte» e si vendevano con difficoltà, anche se consumavano davvero poco ed avessero il doppio di spazio interno utile rispetto alle nostre utilitarie. Le compperavano solo pochi borghesi «snob», in particolare i milanesi, per distinguersi dalla massa. L'ora della verità per la nostra industria, principalmente produttrice di utilitarie, inizia con l'assommarsi di due eventi: l'aumento progressivo del costo della benzina, e l'affacciarsi sul mercato di una seconda generazione di acquirenti, già nata con l'automobile, quindi più smaliziata, che vede l'auto per quello che è, senza né mitizzarla né venerarla.

All'inizio degli anni 70 assistiamo ad un paradosso solo apparente. I giovani dell'ultima generazione comperano, o si fanno comperare, utilitarie straniere il cui modello risale a decenni prima. Proprio le stesse identiche auto rifiutate con orrore dai loro padri, neofiti dell'automobile. La nostra maggiore casa automobilistica non capisce il fenomeno. Di fronte ai primi sintomi di crisi non fa altro che premere ancora più l'acceleratore sulla stessa via, ed in nome della stessa filosofia del passato, che gli aveva dato prosperità e benessere. Mentre si richiede sempre di più praticità, efficienza, basso consumo, la Fiat continua a riproporre l'auto in una dimensione onirico prestigiosa.

Ne fanno fede i suoi «depliants» pubblicitari, dal cui messaggio non si deduce che la funzione dell'auto è trasportare persone, ma piuttosto quella di introdurre il suo proprietario in un ambiente sociale superiore, in un universo di avventure e raffinatezze. Anche il modello più modesto viene generalmente fotografato sullo sfondo di paesaggi esotici, di ville venete del '500, con giardini all'italiana, prati all'inglese, con alla guida improbabili fanciulle negligentemente discinte, con al fianco la sacca delle mazze da golf. Il risultato sull'acquirente degli anni '70, dotato di un minimo di buon gusto, è generalmente disastroso, ed esattamente l'opposto a quello desiderato.

In compenso non calano, o calano di poco, i consumi reali. Motori disegnati per «bere», non permettono concreti risparmi. Né valgono grossolane furbizie all'italiana, come quella di alterare all'origine i contachilometri, facendo loro segnare molto di più in velocità e percorrenza, né quella di allungare i rapporti di trasmissione, col solo risultato di pregiudicare la ripresa, senza averne che marginali vantaggi. Se esaminiamo la tipologia delle auto importate, vediamo come i primi due posti siano occupati da Renault e Citroen che producono auto che non hanno proprio nulla di «sportivo» o di «barocco», ma sono state disegnate in nome della funzionalità e dell'efficienza. Sono pure aumentate all'opposto in Italia le vendite di auto autenticamente di lusso, di grossa cilindrata, rivolte ad una clientela danarosa che non ha problemi né di consumi né di prezzi.

Ma il vero pericolo per la nostra industria negli anni a venire non viene tanto dall'Europa o dal Giappone con le cui industrie è sempre possibile un accordo di attività comune, ma dagli Stati Uniti, che si apprestano ad invadere il mercato con una lotta senza esclusione di colpi. Il presidente della General Motors, Murpy, e quello della Ford Caldwel hanno calcolato che i colossi dell'auto Usa investiranno 80 miliardi di dollari, pari a 65.000 miliardi di lire, per lo studio e il lancio e la costruzione di quella che sarà l'auto degli anni '80.

Gli obiettivi sono già stati fissati. Scompariranno le auto di grandi dimensioni, proprie dell'attuale produzione nord americana. I modelli di lusso e sportivi saranno più «selezionati», ossia ridotti di numero ma ancora più sfarzosi e costosi; le medie e piccole cilindrate, «razionalizzate al massimo», saranno vendute unicamente in base al loro basso consumo e i loro bassi costi di utilizzo, e costruite su economie di scala assai elevate che prevedono la produzione di più di mille esemplari per ciascun modello al giorno. Saranno non più «american car» (macchine americane) ma «world car» (macchine adatte ad essere vendute in ogni Paese del mondo).

Guido Manzone

I diritti civili nella lotta contro il terrorismo

Che significa oggi essere garantisti

Le strumentali campagne sulla «germanizzazione» e la difesa dei valori democratici come parte integrante del nostro progetto di trasformazione

L'accusa di garantismo è infamante? Un filo di vergogna, o almeno di disagio, passa anche solo a pronunciare questa parola: tanti sono i suoi usi impropri, da parte di chi le attribuisce senso positivo e di chi invece senso negativo. Sono equivoci divenuti luoghi comuni; e l'ambizione d'un po' di buon gusto indurrebbe a non insistere.

Ma poi, come il famoso personaggio kafkiano, ci si trova sottoposti a processi, per garantismo o antigarantismo, nei quali la vera imputazione resta sino in fondo ignota. Allora si avverte che può essere esercizio democratico anche difendere le parole da un logorio evitabile e forse non casuale, restituire ad esse un significato che le renda oggetto non ambiguo di scambio.

Dunque: è infamante l'accusa di garantismo? Non ci si può sottrarre a puntualizzazioni addirittura fastidiose per la loro ovvietà e modestia; ma probabilmente non superflue. E in primo luogo bisogna distinguere le garanzie, i diritti civili, dalla strumentalizzazione estremistica della polemica che li riguarda. Secondo qualcuno, nel nostro paese il patrimonio di queste garanzie e di questi diritti sarebbe gravemente compromesso: sarebbe in fase avanzata un processo di «germanizzazione», di «brutalizzazione» del diritto penale, come conseguenza d'un accordo di potere fra i partiti storici della sinistra e le forze della conservazione. La mistificazione è evidente: da un lato l'accordo asserito non esiste e non è mai esistito, ma dura invece una situazione di conflitto, di lotta di classe, che tende ad adeguarsi al volgere storico; d'altro lato, il patrimonio delle garanzie e dei diritti civili resta sostanzialmente difeso, almeno nella sua accezione liberale-borghese (che è quella di cui si discute) e certo anche oltre (si pensi alla fabbrica), nonostante carenze, ritardi e pericoli ben noti.

Il più grave, il più immediato di questi pericoli oggi è rappresentato dal terrorismo, che aggredisce l'intera piattaforma delle garanzie e dei diritti civili: impugna il modello di essa, ne ostacola in concreto la praticabilità, eccita reazioni che ne restringono l'ampiezza; e, in quanto rende più difficile l'accesso delle masse popolari alla direzione del paese, alla distanza indebolisce proprio la garanzia politica dei diritti.

Anche su questo occorre chiarezza: non ci possono essere sottovalutazioni. Sottovalutazioni che vengono, non a caso, dai fautori della tesi della «germanizzazione»: d'una chiusura repressiva e, peggio, d'un tradimento generale delle sinistre, di fronte ai quali troverebbe plausibilità la violenza eversiva. Occorre dunque sottolineare l'intreccio oggettivo (quando rimane oggettivo) fra le ragioni di questi chierici «disarmati» e le ragioni del terrorismo.

Ma la difesa delle garanzie e dei diritti civili è propria esclusivamente delle aree anti-istituzionali, è solo veicolo per il successo dei loro interessi? La domanda è retorica, la risposta negativa obbligata: e guai se non lo fosse. Si tratta di valori che stanno al centro del progetto democratico, del nostro progetto: permanentemente, per ogni stagione. Anche in questa, in cui la stretta del terrorismo diventa insopportabile, la classe operaia spinge per «farsi Stato», alterando vecchi equilibri, e fra le due modificazioni qualitative intercorre un nesso certo.

La validità del sistema configurato dalla costituzione resiste: resiste proprio contro il terrorismo. Per questo (contro il terrorismo) si deve ribadirlo, con atti concludenti, farne un punto di forza e d'attacco; ed anche perché non si possono ignorare tentazioni più o meno diffuse, quando addirittura il procuratore generale di Roma propone, dalla sede più ufficiale, che si dichiari «lo stato di pericolo pubblico» secondo il testo unico fascista di pubblica sicurezza: il che significherebbe attribuire al ministro dell'Interno la facoltà di derogare alle leggi ed ai prefetti quella di arrestare chiunque, fuori da ogni ipotesi normativa. Sarebbe avventato ritenere che si tratta di episodi circoscritti, che nessun pericolo viene da questa parte. E' a noi che spetta dare ad un allarme sociale crescente e giustificato, ma che rischia di sfociare nel disorientamento, risposte coerenti alla nostra identità storica.

E' vero d'altronde che gli equilibri politici sono cambiati negli ultimi trent'anni: ma non si può cadere in trionfalismi, specie dopo lezioni recenti. Il «farsi Stato» della classe operaia è un processo in corso, non un traguardo acquisito; nella vita pubblica e negli apparati si frappongono chiusure durissime, e lo stesso terrorismo ne è la prova, giacché è ben probabile passi anche lì dentro.

Vi è però una considerazione più generale: il «farsi Stato» della classe operaia è un processo permanente, mai concluso comunque avanzi. Ecco perché garanzie e diritti civili sono anch'essi «valori permanenti», e non strumentali. Perché sono momenti naturali, necessari, di quel processo, connotati essenziali d'una società più giusta e più libera.

La questione allora non è quella di *togliere* al sistema dato di garanzie, che poi nel diritto penale è il risultato di due secoli di elaborazioni volte a trovare il massimo di approssimazione alla verità col minimo di rischi sociali; la questione è di *aggiungere*, essere capaci di proposte e soluzioni più congrue. E non si possono negare ritardi al riguardo delle sinistre, anche specifici, anche sul terreno d'una politica d'ordine pubblico e penale, delle misure coercitive. Ma questi ritardi non si superano ritornando indietro, subendo le iniziative altrui, distinte dal collegamento con interessi opposti ai nostri: e nemmeno lasciandosi tirar dentro nei nominalismi, non neutrali, della polemica sul garantismo.

Vale invece l'impegno generale e massimo di alzare il tiro, di individuare i terreni reali di scontro. Il tema principale resta quello della direzione del paese, quello del cambiamento. Così, per esempio, dopo avere denunciato la collusione «oggettiva» fra settori anti-istituzionali, in tutta la loro gamma da solo dissenzienti ad armati, occorre sforzarsi a leggere dentro le ragioni: dentro la varietà, l'intreccio, la complessità delle ragioni di questi fenomeni. Non basta riconoscerne il segno politico anti-popolare, il ruolo storico di controspinta al movimento di emancipazione. Non basta nemmeno domandarsi, sino in fondo, attivamente, chi ne trae vantaggio.

Si tratta di capire di quali vuoti l'eversione profitta, su quali bisogni insoddisfatti fa leva, a quali possibili interlocutori si rivolge: e ciò non per «giustificazionismo» (con l'altra parola di moda) ma per togliere davvero all'eversione spazi di crescita e di vita, per combatterla nel modo più definitivo.

Proprio le incredibili immagini pubbliche in questi giorni all'attenzione di tutti costituiscono una messa in mora che non si può eludere: mentre senza risparmi di colpi vecchi equilibri di potere sempre più scossi cercano ulteriori assestamenti, e modi di gestione degradati si divaricano sempre di più dalla domanda di moralità e di democrazia sostanziale della gente. Guai a non raccogliere questa domanda, a non offrirle, con i fatti, con la lotta, la prospettiva di una società del tutto diversa, in cui non trovino posto certi interessi, con le prevaricazioni che ne vengono, e le istituzioni, rinnovate, rappresentino effettivamente la collettività.

Salvatore Mannuzzu

Un architetto di 200 anni fa per la Napoli di oggi

NAPOLI — Una pubblicazione anastatica del saggio «Sull'abbellimento di cui è capace la città di Napoli» dell'architetto pugliese Vincenzo Ruffo e edito a Napoli nel 1789, è apparsa recentemente sulla rivista di architettura teatro e artigianato «La scena territoriale» accompagnata dai saggi critici degli architetti Borrelli, Baione e Cilento. Questa pubblicazione, quindi, si inserisce di forza, anche se lateralmente e in modo non ufficiale, anzi polemico, nel quadro delle manifestazioni sulla «Civiltà del '700 a Napoli». Il saggio utopico dell'illuminista Ruffo, a suo tempo oggetto di critiche faziose per la lucida critica dell'assetto urbanistico e socio-politico della Napoli settecentesca, è dopo duecento anni, una lettura attuale: gli aspetti negativi che egli rilevava non solo permangono, ma si sono aggravati.

Il problema del centro storico, del traffico cittadino convogliato in vicoli spesso fetidi budelli, l'aggregazione dei casali, con la conseguente espansione fisica del tessuto urbano, l'articolazione della città intorno ai tre nuclei fondamentali dell'Università, del porto e delle istituzioni giuridiche, riporta alla ribalta tutta una serie di disordini edilizi, chissà quando risanabili e che hanno conferito alla «ridente Partenope» il carattere caotico che oggi si ritrova.

Lo storico Giuseppe Galasso e lo storico dell'arte Ferdinando Bologna, discutendo il progetto all'Istituto di storia patria, hanno appunto evidenziato il carattere critico del Ruffo nei confronti di una città ritenuta per letteratura, agli inizi del secolo XVIII, una metropoli europea. Il Ruffo, infatti, notava lo squilibrio fra la bellezza naturale di Napoli e la miseria, il degrado e la scarsa igienicità della struttura urbana. Interpretando il progetto del Ruffo in chiave socio-politica, Galasso ha fatto notare che in lui è sostanziosamente presente il pensiero degli illuministi: non solo cerca di adibire ad uso della collettività molti dei duecento monasteri e conventi esistenti a Napoli, ma non vede favorevolmente il progetto ambizioso di costruire una reggia a Caserta (nell'entroterra) che sarebbe il pendant di Versailles, in quanto Napoli, capitale di un regno autonomo dal 1734, a differenza di Parigi, ha diretto contatto col mare. Inoltre a Napoli la persona del re governa direttamente attraverso gli organismi presenti nella città, mentre il re francese è inaccessibile e lontano dai sudditi.

Tuttavia le proposte del Ruffo, secondo Galasso, non sono realistiche, in quanto in lui c'è scarso aprezzamento del carattere di accumulazione storica del centro antico della città. «Egli vuole smembrare, infatti, allargare le vie». Su questo punto non concorda Bologna, che fa del progetto una interessante lettura funzionalistica. «E' vero che egli vuole smembrare, ma perché, da illuminista, cerca di far fronte alle insorte esigenze di rinnovamento; nasce in quest'epoca il gusto del monumentale su cui è impostato il neoclassicismo, e il neoclassicismo, come nota Kaufmann, segna una linea razionale che condurrà al funzionalismo di Gropius e di Le Corbusier». Si apre, quindi, col Ruffo, il problema del funzionalismo. Il principio secondo cui la forma bella è anche economica e funzionale è quello appunto su cui si fondano sia le teorie illuministe che quelle funzionaliste.

Ma nella proposta del Ruffo non sono fusi solo il dilettevole, l'utile e il comodo, vi sono implicati anche principi di carattere culturale del riformismo napoletano. Ed è su questo importante aspetto che si sofferma l'architetto Geppino Cilento, nell'interpretazione del progetto in chiave gramsciana, su «La scena territoriale».

Per penetrare il senso di questa interpretazione, occorre tener presente la struttura morfologica e tipologica della città nella sua evoluzione. Nel Trecento, la Napoli angioina, osservando la Tavola Strozzi, è una città totalmente gotica e relativamente estesa. Quattro secoli dopo, dalla carta del Duca di Noja, è una grande città che si estende dal Vesuvio ai Campi Flegrei fino alla cortina collinare di S. Martino. Dal punto di vista urbanistico, nel '700, Napoli conserva ancora l'aspetto scenografico della città vicereale: moltissime e splendide le chiese, sontuose le dimore patrizie: intorno a questi due poli l'aggregato disordinato e miserabile delle abitazioni plebee.

Solo nella seconda metà del secolo XVIII, e col Ruffo, si pone il problema di una realistica progettazione architettonica più adeguata alle nuove esigenze della nascente borghesia, e quindi di una strutturazione territoriale che concilii la funzione istituzionale di capitale con le aspirazioni al progresso sociale, economico e politico della classe emergente. La città pensata dal Ruffo ha dunque un carattere di transizione, e non solo dallo stile barocco al neoclassico, ma dalla città monastica e aristocratica a quella borghese e imprenditoriale. Partendo dalla progettazione razionale del Ruffo, Cilento approda alla necessità di saldare i grandi tessuti storici dell'ampliamento della città, come i borghi e i casali, alle nuove attuali istanze collettive di un progetto culturale e unitario della città.

Maria Roccasalva

La copertina del saggio di Vincenzo Ruffo, ripubblicato in copia anastatica dalla rivista napoletana di architettura «La scena territoriale».