

DOI: 10.61037/TVA00054

Questo capitolo fa parte della pubblicazione:
Christina Haas, Torsten Korte, Anne-Catherine
Schröter, Harald R. Stühlinger, Boom. *Culture
della costruzione in Svizzera 1945–1975*, Triest
Verlag, Zürich 2026.

Di seguito l'attenzione è rivolta a tre città svizzere – Lugano, Losanna e Basilea. I fenomeni urbanistici presi in esame rappresentano, da un lato, aspetti dell'edilizia riscontrabili in forme analoghe anche altrove, risultando così rappresentativi dell'urbanistica e della cultura della costruzione del secondo dopoguerra in Svizzera. Dall'altro lato, alcuni di essi sono fenomeni specifici e caratteristici, tipici della singola città o delle città di una determinata regione, e contribuiscono a illustrare la varietà delle culture della costruzione presenti in Svizzera. La scelta è ricaduta su queste tre città perché di dimensioni diverse – Basilea è una grande città, Losanna e Lugano sono città di medie dimensioni, di cui Lugano è la più piccola – ma ciascuna di esse costituisce un importante centro della propria regione e del rispettivo cantone. Gli esempi provenienti dalle tre regioni linguistiche risultano dunque comparabili, pur conservando ciascuno caratteristiche proprie che delineano un ampio spettro delle culture architettoniche svizzere. Inoltre, queste tre città sono state selezionate perché erano i luoghi di attività principali dei tre studi di architettura che costituiscono il punto di partenza della presente indagine. Lo studio Suter + Suter, tra i più grandi della Svizzera nel secondo dopoguerra, pur avendo un'attività che andava ben oltre Basilea, segnò in modo particolare l'immagine della città con opere di rilievo come il grattacielo Lonza, l'edificio postale «*Postreitergebäude*» o l'ospedale Bruderholz, oltre a progetti industriali quali quello per l'area del Klybeck. Un rapporto analogo legava lo studio Atelier des Architectes Associés (AAA) a Losanna e alla sua regione, pur realizzando progetti anche in altre località della Svizzera romanda. L'attività di Alex Huber si concentrò invece in particolare su Lugano e sui comuni circostanti, dove fu realizzata la gran parte delle sue opere.

Studi analoghi avrebbero potuto essere condotti anche prendendo come riferimento altri studi professionali e altre città, come Zurigo, Ginevra, Coira o Chiasso, per citarne solo alcune.⁴²⁰ La Svizzera si caratterizza infatti per l'elevata densità insediativa – soprattutto nell'Altopiano, ma anche

nelle regioni alpine – e per la sua struttura politica decentrata, che ha favorito la formazione di numerose città di piccola e media dimensione.⁴²¹ Nel secondo dopoguerra quasi tutte queste città conobbero una marcata crescita, venendo spesso a saldarsi tra loro attraverso nuove formazioni suburbane, quartieri commerciali e industriali, fino a dar luogo in alcuni casi a veri e propri tessuti insediativi.

Una rappresentazione delle importanti evoluzioni della cultura della costruzione negli anni del boom economico in Svizzera deve dunque porre particolare attenzione soprattutto alle città, alla loro forte crescita e alla loro profonda trasformazione edilizia. Il presente capitolo non pretende di essere esaustivo, ma intende piuttosto individuare e illustrare, attraverso casi esemplari, alcuni fenomeni di rilievo.

Obiettivo delle seguenti considerazioni è riflettere sui cambiamenti fondamentali che la città ha conosciuto, nella sua configurazione edilizia, nel secondo dopoguerra.⁴²² L'attenzione si concentra in particolare sulle dimensioni urbanistiche: i singoli edifici vengono dunque analizzati soprattutto nel loro contesto spaziale all'interno del tessuto urbano, nella loro interazione con le strutture già esistenti, nel loro impatto sullo spazio urbano, così come nella loro capacità di influenzare successivi interventi architettonici e ulteriori sviluppi urbanistici. Il focus è rivolto in particolare ai cambiamenti più significativi del tessuto urbano; vengono tuttavia prese in considerazione anche le scelte architettoniche di dettaglio e quelle relative agli spazi interni, poiché gli elementi che ne risultano sono talvolta connessi alle reti di scala più ampia e interpretabili come i nodi e le ramificazioni più piccole di tali infrastrutture.

Sono dunque di particolare interesse quegli edifici e complessi che, pur avendo dimensioni urbane, fanno parte delle grandi infrastrutture già trattate nei capitoli precedenti dedicati al territorio e alla regione. Le infrastrutture hanno da sempre influenzato le città e il loro sviluppo, in quanto presupposto strutturale e funzionale della vita collettiva. Così, le infrastrutture del traffico automobilistico, come i parcheggi multipiano o le

autostrade urbane, rappresentano nodi urbani su scala più ridotta che, al pari degli elementi che si estendono nello spazio su larga scala, appartengono alla grande rete infrastrutturale della mobilità. Nella seconda metà del Novecento, gli spazi urbani subiscono una trasformazione radicale a causa dell'automobile: nelle città sorgono infatti nuovi edifici e spazi specificamente destinati sia al traffico in movimento che alla sosta. Analogamente al settore dei trasporti, anche le reti energetiche, di comunicazione e militari lasciano un'impronta architettonica nello spazio urbano, con esiti più o meno visibili: edifici postali, centrali telefoniche e stazioni di trasformazione elettrica sono costruzioni che segnano il tessuto urbano dall'interno, mentre linee elettriche e telefoniche o rifugi antiaerei, pur contribuendo in misura considerevole a determinare il tessuto urbano e ad assicurare il funzionamento della città, non producono nello spazio urbano in superficie effetti immediatamente percepibili.

Oltre alle grandi infrastrutture tecniche e alle loro conseguenze urbanistiche, vengono prese in considerazione anche le infrastrutture sociali legate alla sanità, all'istruzione e al tempo libero. Queste hanno un impatto istituzionale anche a livello regionale, o talvolta persino territoriale, ma trovano espressione principalmente nelle città. Infine, vengono analizzate le funzioni del lavoro e dell'abitare, particolarmente centrali per la vita urbana e anch'esse, come gli altri ambiti del costruire menzionati, soggette a cambiamenti profondi, in parte radicali, nel secondo dopoguerra. Colpisce soprattutto il fatto che in Svizzera – pur non essendoci state, a differenza dei Paesi vicini, distruzioni belliche e pur essendo rimasto intatto il patrimonio edilizio storico – molti centri urbani abbiano mutato radicalmente aspetto a causa di demolizioni su larga scala e nuove costruzioni di grande impatto. Gli esempi di Lugano, Losanna e Basilea mostrano le diverse sfaccettature di questo complesso e talvolta contraddittorio processo di modernizzazione, che può essere descritto come una sorta di «distruzione produttiva».⁴²³

ralmente, generando nuove rappresentazioni spaziali che a loro volta vengono mediatizzate e condizionano l'esperienza estetica durante la guida. Cfr. in proposito Tschofen 2022, p. 121.

[395] Si veda la formulazione di Giovanni Lombardi: «Certamente i milioni di automobilisti che utilizzeranno la gal-

leria ogni anno non penseranno alla lunga preparazione che essa ha richiesto, ai numerosi problemi tecnici che hanno dovuto essere risolti, agli sforzi e alle fatiche di coloro che hanno dovuto vincere la montagna e forse nemmeno ai sacrifici di vite umane che purtroppo saranno stati richiesti dall'opera». In: Giovanni Lombardi,

La città di Basilea si trova all'estremo nord-ovest della Svizzera, nel cosiddetto «*Dreiländereck*», il confine tra Svizzera, Francia e Germania. Situada al margine meridionale della pianura dell'Alto Reno, nell'ansa del Reno tra le propaggini settentrionali del Giura e il margine sud-occidentale della Foresta Nera, la città è da sempre influenzata dai corsi d'acqua del Reno, della Birs, della Wiese e del Birsig, che fungono anche da vie di trasporto.

Basilea è sempre stata definita dal Reno, che insieme ai suoi affluenti fungeva da via di comunicazione, e sin dal tardo Medioevo rappresenta una città di rilevanza notevole e di dimensioni considerevoli per gli standard svizzeri. Nel corso del XIX e all'inizio del XX secolo, con l'industrializzazione, Basilea si sviluppò come uno dei centri leader a livello mondiale nell'industria chimica e farmaceutica, oltre a diventare un importante polo fieristico e finanziario. Il conseguente incremento demografico e urbanistico portò già nelle prime decadi del XX secolo il tessuto edificato a raggiungere in alcuni punti i limiti politici della città e del semicantone di Basilea-Città. Il boom edilizio dei decenni successivi alla Seconda guerra

mondiale pose quindi la città di Basilea, con il suo territorio urbano limitato, di fronte a sfide particolari. Come altrove, anche qui, con la ripresa economica e la crescita demografica, aumentò la domanda di spazi residenziali e soprattutto di uffici e spazi commerciali. Parallelamente, crebbero le esigenze di spazio dell'industria emergente, i cui siti esistenti stavano raggiungendo i limiti della loro capacità in un contesto urbano sempre più densamente popolato. In questo contesto, negli anni del dopoguerra, a Basilea e nei suoi dintorni sorsero numerosi progetti di nuova costruzione che, da un lato, crearono un nuovo profilo urbano con grattacieli adibiti a uffici, fabbriche e abitazioni e, dall'altro, sovrascrissero la morfologia urbana di Basilea, cresciuta in modo frammentato, con edifici di grandi dimensioni e di ampia portata.

Il boom edilizio della fase di alta congiuntura degli anni Cinquanta e Sessanta occupò infine quasi l'intera superficie residua del cantone, e la città, che fino ad allora era separata dai villaggi circostanti da ampi spazi aperti, si fuse con i comuni suburbani in un'agglomerazione transfrontaliera.⁴²⁴ Per questo motivo, a partire dalla metà degli anni Quaranta, l'Ufficio di pianificazione del «*Baselland*» (Cantone Basilea Campagna), fondato nel 1943, e l'Ufficio di pianificazione urbana del Cantone Basilea Città svilupparono un piano regionale congiunto, volto a coordinare la pianificazione industriale, residenziale e delle aree verdi tra i comuni del basso «*Baselland*», strettamente interconnessi tra loro. Sebbene il progetto non poté essere realizzato nella forma prevista a causa della rapida espansione edilizia del secondo dopoguerra, può essere considerato un'opera pionieristica di pianificazione insediativa intercantonale.⁴²⁵ Si tratta di un esempio precoce di come lo spazio costruito debba essere pensato, compreso e progettato al di là dei confini politici per consentire risultati significativi e sostenibili. Ciò appare particolarmente evidente nelle opere infrastrutturali costruite o notevolmente ampliate in questo periodo a Basilea e dintorni. Tutte assunsero funzioni regionali – sia per la città sia per

i comuni circostanti – e alcune raggiunsero persino rilevanza nazionale e internazionale. Ad esempio, l'aeroporto di Basilea-Mulhouse, costruito tra il 1967 e il 1970 a Blotzheim, sul territorio francese, sostituì il precedente aeroporto di Basilea-Sternenfeld a Birsfelden, ormai divenuto troppo piccolo. La pianificazione dell'infrastruttura si sviluppò lungo un arco temporale di oltre quindici anni e si fondò su un trattato internazionale stipulato nel 1949 tra Svizzera e Francia, che prevedeva, per agevolare le procedure doganali, la suddivisione dell'aeroporto in un settore francese e uno svizzero. Ciò fu realizzato attraverso un settore internazionale, destinato al traffico di transito, in cui erano collocati i servizi generali dell'aeroporto. A partire dal 1950, un gruppo di architetti formato dallo studio francese Massé, Bigot, Roy e dallo studio basilese Suter + Suter elaborò in totale tre varianti progettuali per gli edifici del nuovo aeroporto, mentre i lavori di ingegneria civile – la cosiddetta «Zollstrasse», la strada che collega l'aeroporto a Basilea attraversando il territorio francese, e le piste di atterraggio – erano già stati avviati. L'autorizzazione al progetto per la costruzione degli edifici fu concessa nel 1963.⁴²⁶

Per la facciata dell'edificio di accoglienza furono scelti calcestruzzo a vista, vetro e alluminio anodizzato nero. Questa decisione rispondeva da un lato a ragioni economiche, dato il budget molto limitato, dall'altro a considerazioni estetiche: l'intento era infatti quello di creare, con un edificio dai colori neutri, un punto di contrasto sobrio rispetto alla «grande quantità di aerei, che spiccano per i diversi colori delle nazioni e delle compagnie aeree»⁴²⁷ da un lato, e al «tripudio di colori» delle automobili parcheggiate dall'altro. L'obiettivo degli architetti per la nuova infrastruttura aeroportuale – simile a quello perseguito per l'area di servizio autostradale di Würenlos

– era che essa non offrisse soltanto il «massimo comfort» ai passeggeri, ma diventasse anche «attrazione e punto d'incontro per la popolazione dell'intera regione»⁴²⁸. L'opera, insomma, doveva svolgere la sua funzione di infrastruttura tecnica e soddisfare allo stesso tempo le esigenze

sociali. A questo scopo furono realizzate, oltre a terrazze panoramiche accessibili al pubblico, anche ristoranti fruibili senza obbligo di controlli doganali o di passaporto.⁴²⁹

Nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, anche la costruzione della rete nazionale e delle superstrade – anch'essa di rilevanza sovraregionale – esercitò naturalmente una grande influenza sull'ambiente costruito di Basilea dopo il 1945.

Nella progettazione della rete autostradale nazionale, la città assunse un ruolo significativo come punto di partenza per l'importante asse nord-sud della N2. Dalla periferia est di Basilea, in corrispondenza dello svincolo denominato «Gellertdreieck», posto a ovest della Birs, l'autostrada avrebbe dovuto passare attraverso Schweizerhalle in direzione di Augst, Arisdorf, attraversare la valle di Diegten e il Giura con una galleria fino a Egerkingen, per collegarsi all'asse Est-Ovest della N1 presso Härkingen.⁴³⁰ La costruzione del tratto Hagnau-Augst della N2 iniziò nel 1963, mentre il tracciato attraverso il tessuto urbano di Basilea e il collegamento con le reti autostradali tedesca e francese furono a lungo oggetto di controversie. Benché Basilea, in quanto città di confine, costituisse un nodo strategico di collegamento tra la rete autostradale svizzera e quella internazionale, la pianificazione delle superstrade urbane fu presa in considerazione dalla commissione federale di pianificazione – istituita a metà degli anni Cinquanta – soltanto in misura marginale e venne lasciata per larga parte alla competenza del Cantone di Basilea Città. Parallelamente alla pianificazione nazionale, il Cantone aveva incaricato Kurt Leibbrand, ingegnere dei trasporti tedesco e professore al Politecnico federale di Zurigo (ETH), di elaborare tra il 1955 e il 1959 un piano generale del traffico per la città. Il piano prevedeva, tra l'altro, un'autostrada urbana che attraversasse il centro di Grossbasel e una tangenziale est situata al di fuori delle aree più densamente edificate, con un allacciamento con il confine tedesco. Già dall'inizio degli anni Sessanta, tuttavia, prese forma un movimento di opposizione contro il tracciato della tangenziale est,

che avrebbe dovuto attraversare l'area ricreativa del *Lange Erlen*. A sostenere la contestazione furono soprattutto le associazioni professionali di pianificazione di Basilea – la «*Basler Ingenieur- und Architektenverein*» (l'associazione degli ingegneri e architetti di Basilea), le sezioni locali della FAS (Federazione Architetti Svizzeri) e della FSAI (Federazione svizzera degli architetti indipendenti). Nel 1963 questi organismi elaborarono una controproposta, che, ispirandosi alla rete stradale principale esistente e tenendo conto dello storico sviluppo ad anello di Basilea, prevedeva la realizzazione di un anello autostradale attorno al centro della città. In questo scenario la tangenziale est sarebbe passata più vicino all'area urbana, correndo parallela ai binari ferroviari, per poi diramarsi dal «*Gellertdreieck*» verso nord e raggiungere il confine tedesco attraversando il Reno con un nuovo ponte in corrispondenza della stazione ferroviaria «*Badischer Bahnhof*». L'obiettivo delle associazioni professionali era quello di proporre una soluzione che fosse «a misura d'uomo» e garantisse «rapporti proporzionati»⁴³¹. L'anello autostradale divenne la base per la pianificazione della rete stradale urbana, anche se questo progetto di strade a scorrimento veloce, come in altre città svizzere, non venne mai realizzato nella sua interezza in questa forma. Furono effettivamente costruiti, entro la fine degli anni Settanta, il raccordo di Hagnau con la relativa tangenziale est, per la quale, tra il 1970 e il 1973, venne realizzato il nuovo ponte «*Schwarzwaldbrücke*» sul Reno, nonché alcune sezioni del cosiddetto «*Cityring*», tra cui il viadotto di Heuwaage.⁴³²

Per creare un collegamento tra l'autostrada e il «*Cityring*» venne potenziata anche la *Nauenstrasse*, che corre parallela agli impianti ferroviari della stazione di Basilea SBB. Negli anni Settanta, oltre a questo intervento viario, un'altra infrastruttura modificò in modo significativo la struttura urbana storica della zona: tra il 1971 e il 1980 lo studio Suter + Suter progettò il nuovo edificio postale, realizzato come parte della rete di centri operativi delle PTT (Posta, telefono e telegrafo), dislocata in punti nevralgici in tutto il Paese.

L'edificio, con le sue dimensioni imponenti, stravolse profondamente il tessuto urbano ottocentesco caratterizzato dalla «*Blockrandbebauung*» (ndt.: edificazione a isolati chiusi, con edifici lungo il perimetro e cortili interni), e introdusse, come struttura monumentale a cavallo dei binari, un nuovo accesso alla stazione di Basilea.

Oltre alle trasformazioni indotte dalle nuove opere infrastrutturali, anche il patrimonio edilizio esistente di Basilea subì, nel secondo dopoguerra, mutamenti significativi dovuti alla sostituzione di edifici adibiti a uffici, attività commerciali, industriali e residenziali. Una delle cause va ricercata nella revisione del piano delle zone del 1939, che autorizzava l'aumento in altezza degli edifici in molti isolati costruiti attorno al 1900. Con il boom economico e l'aumento del benessere, a partire dagli anni Cinquanta molti proprietari, in particolare le società immobiliari, approfittarono di questa possibilità per sostituire le costruzioni esistenti con edifici più voluminosi sui loro terreni.⁴³³ Diversamente da altre città svizzere, tuttavia, a Basilea l'attività edilizia si concentrò meno sull'edilizia residenziale – già stagnante dalla fine degli anni Cinquanta – e più sugli edifici commerciali e pubblici.⁴³⁴ In particolare le industrie trasformarono radicalmente i loro stabilimenti con edifici sostitutivi e di nuova costruzione. Con la cosiddetta «pianificazione complessiva» – commissionata, ad esempio, da Hoffmann-La Roche a Otto Rudolf Salvisberg e Roland Rohn, o da Ciba a Suter + Suter – le grandi aziende miravano a sfruttare al massimo i loro siti, di estensione limitata, introducendo la «produzione verticale» in edifici più densi e alti, portandoli al contempo all'avanguardia dal punto di vista tecnico e gestionale. Ciò fu possibile anche perché, fino al 1999, nelle aree destinate a uso industriale non esistevano vincoli di altezza o densità.⁴³⁵

Lo sfruttamento della verticalità non si limitò tuttavia alla riqualificazione delle aree industriali e alla costruzione di palazzi residenziali. Caratteristico dei mutamenti urbanistici a Basilea fu infatti la costruzione di numerosi grattacieli adibiti a

uffici, destinati a modellare il profilo urbano negli anni successivi alla Seconda guerra mondiale.⁴³⁶ Il primo di questi fu il grattacielo Steinentor, un edificio di tredici piani realizzato tra il 1953 e il 1955 su progetto dell'architetto Arnold Gfeller come edificio residenziale e commerciale in Heuwaage, la cui costruzione ebbe grande risonanza mediatica. A questo seguirono rapidamente altri interventi: tra il 1954 e il 1956 Suter + Suter costruì sulla St. Alban-Anlage un grattacielo destinato a ospitare la sede principale della compagnia assicurativa Patria. Dal 1957 Burckhardt Architekten – il secondo grande studio della città, destinato a diventare un importante ufficio di pianificazione generale accanto a Suter + Suter – realizzò per la J. R. Geigy AG il proprio grattacielo sulla Schwarzwaldallee. Sempre su progetto di Suter + Suter, tra il 1960 e il 1962 fu costruito nella Münchens-teinerstrasse un palazzo per gli uffici dell'azienda farmaceutica Lonza, che con i suoi 68,4 metri era all'epoca l'edificio più alto di tutta Basilea e di tutta la Svizzera. Con il trasferimento della sede principale dal Vallese alla città sul Reno, Lonza si posizionò con questo nuovo edificio come serio competitor accanto alle tradizionali aziende basilesi del settore chimico e farmaceutico. La costruzione di grattacieli era una delle questioni centrali della pianificazione dell'epoca e divenne presto tema di dibattito nello sviluppo urbano, tanto che a Basilea, poco prima della realizzazione del *Lonza-Hochhaus*, entrò in vigore una versione rivista della legge cantonale sull'edilizia, che inaspriva le condizioni e introduceva specifici requisiti per l'integrazione urbanistica dei grattacieli attraverso forma e materiali.⁴³⁷

Impianto di incenerimento dei rifiuti urbani

Tra le principali infrastrutture tecniche a livello locale e urbano rientrano gli impianti di approvvigionamento e smaltimento. Nel settore della gestione dei rifiuti, la città di Basilea ebbe un ruolo pionieristico a livello nazionale e, con il suo impianto d'incenerimento dei rifiuti urbani (IIRU) dall'impatto urbanistico rilevante, garantì lo smaltimento regionale dei rifiuti, esteso anche oltre confine.

L'impianto di incenerimento basilese si trova nella periferia nord-occidentale della città, direttamente al confine con la Francia, nel quartiere di St. Johann, a est dei binari ferroviari dell'ex scalo merci di St. Johann. Immediatamente a nord-est dell'impianto, l'autostrada proveniente dalla Francia, oltrepassando lo svincolo autostradale 1 «Basel EuroAirport», confluisce nel tunnel St. Johann della tangenziale nord della rete autostradale di Basilea, completata negli anni 2000.

Già nel 1943, in questo stesso sito, era stato costruito un primo impianto di incenerimento dei rifiuti – il terzo in Svizzera dopo quelli di Zurigo e Davos.⁴³⁸ Se al momento della sua messa in funzione l'impianto smaltiva circa 18.000 tonnellate di rifiuti prodotti dagli allora 160.000 abitanti della città, all'inizio degli anni Sessanta i quantitativi erano cresciuti in maniera esponenziale, raggiungendo le 86.000 tonnellate annue a fronte di una popolazione urbana aumentata di quasi il quaranta per cento, fino a raggiungere le 220.000 persone.⁴³⁹

Questo massiccio aumento dei rifiuti a partire dagli anni Quaranta può essere osservato in tutta la Svizzera – come nel resto del mondo occidentale – come conseguenza dell'intensificarsi dei consumi. In proporzione, la sistematizzazione a livello statale della raccolta dei rifiuti e il relativo sviluppo delle infrastrutture necessarie procedettero a livello nazionale solo in modo lento e graduale. Ciò era dovuto soprattutto al fatto che la gestione dei rifiuti e, in particolare, il finanziamento della costruzione di impianti per le acque reflue e per i rifiuti, rimasero fino alla seconda metà del

XX secolo non regolamentati a livello federale e quindi di competenza dei Cantoni e dei Comuni. Ancora nel 1969, secondo uno studio dell'Istituto federale per l'approvvigionamento idrico, la depurazione delle acque reflue e la protezione dei corsi d'acqua (EAWAG), le modalità di smaltimento dei rifiuti erano note solo per poco più della metà dei circa 5,8 milioni di abitanti della Svizzera dell'epoca, ovvero per circa il venti per cento dei Comuni. La restante parte dei rifiuti veniva smaltita in discariche comunali non registrate dall'EAWAG o abbandonata «barbaramente» in boschi e campi. Questo fino a quando, la legge sulla protezione delle acque del 1971 non gettò le basi per la partecipazione finanziaria della Confederazione alla costruzione di impianti di smaltimento delle acque reflue e dei rifiuti. Negli anni Cinquanta e Sessanta furono quindi realizzati, principalmente nelle città più grandi dell'Altopiano, i primi impianti di incenerimento dei rifiuti: dopo gli impianti del 1954 a Berna e del 1958 a Losanna, negli anni Sessanta seguirono gli impianti di Winterthur, Zurigo-Hagenholz e Ginevra.⁴⁴⁰

Mentre in queste città la costruzione delle centrali di incenerimento dei rifiuti era ancora agli inizi, a Basilea, a causa del rapido aumento dei rifiuti, a partire dal 1960 si dovette già affrontare l'esigenza di ampliare l'impianto esistente risalente agli anni Quaranta. Inizialmente, i primi studi prevedevano solo l'aggiunta di un terzo forno. Nel corso della progettazione si decise però di realizzare una nuova struttura completamente indipendente dalla vecchia centrale di incenerimento, concepita in modo da poter essere ampliata in futuro e destinata a sostituire l'impianto precedente una volta entrata in funzione. All'inizio degli anni Sessanta la progettazione e la realizzazione furono affidate a un consorzio formato dallo studio di ingegneria Gebrüder Gruner e dallo studio di architettura Suter + Suter, con gli architetti Friedrich Maurer, Hans-Rudolf Adrian Suter, W. Krabatsch e B. Kunze responsabili del progetto.

In merito alla configurazione architettonica dell'impianto di Basilea, l'architetto Hans-Rudolf Adrian Suter dello studio Suter + Suter annotava

in una descrizione dei lavori, coeva al completamento della prima fase, quanto segue: «Una centrale di incenerimento dei rifiuti è, dal punto di vista giuridico, un «edificio pubblico». Svolge una funzione di interesse collettivo. Anche come impianto puramente tecnico, sebbene situata alla periferia della città, fa parte del paesaggio urbano. Perciò l'aspetto estetico non può essere trascurato. In particolare, si tratta di dare proporzione alle grandi masse che compongono l'edificio.»⁴⁴¹ Gli architetti non consideravano quindi la centrale soltanto come un'opera architettonica degna di attenzione dal punto di vista estetico, ma anche come un elemento centrale dell'ambiente costruito urbano. Un'ulteriore precisazione di Suter nella stessa descrizione dei lavori chiarisce però che lo studio, che agli inizi degli anni Sessanta si stava progressivamente trasformando in un ufficio di pianificazione generale, riteneva sì l'aspetto estetico importante, ma non come compito primario, né esclusivo: «La progettazione è estremamente complessa. Inizia con la pianificazione regionale del territorio, per poi passare ai problemi di urbanistica locale e alla valutazione del sito, fino ad arrivare al progetto di costruzione vero e proprio. [...] È necessaria una pianificazione integrata di tutte le parti del complesso. Qui non può più essere efficace un singolo professionista. La stretta collaborazione, il lavoro di squadra dei progettisti, riveste un ruolo decisivo in tutte le fasi della progettazione e della realizzazione. Oltre alla pianificazione edilizia in senso stretto, anche nel caso dell'impianto di incenerimento di Basilea, un compito particolare dell'architetto era la partecipazione attiva alla coordinazione dell'intero progetto»⁴⁴²

Il 12 dicembre 1963 il Consiglio di Stato del Cantone di Basilea-Città presentò al Gran Consiglio il progetto per il nuovo impianto di incenerimento dei rifiuti urbani, elaborato dal gruppo di lavoro; nel marzo 1965 il Gran Consiglio approvò un credito di circa 47 milioni di franchi per la prima fase di ampliamento. Per consentire futuri ampliamenti, il progetto fu concepito per fasi. Nella prima fase, accanto all'impianto esistente,

La galleria autostradale del San Gottardo. La grande impresa, stampato datato 15.02.1972, in: Archivio d'impresa Lombardi, Giubiasco, Rif.: Pubb0040.

[396] L'ultimo tratto, la deviazione di Andermatt, fu aperto al traffico soltanto nel 1983.

[397] Archivio di Stato, Fondo Lombardi, scatola 33. Cfr.

Lombardi 2005, pp. 56-59.

[398] Per i dettagli tecnici dell'impianto si veda Lombardi/Calzolari/Garzetti 1958; Lombardi/Gellera 1958.

[399] Cfr. Lombardi 2005, pp. 128-131; Archivio di Stato del Cantone Ticino, Fondo Lombardi, Rif.: 52.1, 53.3-4, 53.2, 54.1-2.

furono realizzati un nuovo complesso con due forni per l'incenerimento dei rifiuti e un edificio indipendente adibito a garage e servizi. I lavori di costruzione iniziarono nell'ottobre 1966 e, dopo tre anni, l'impianto poté entrare in funzione nel 1969.

Nelle successive fasi di ampliamento, l'impianto avrebbe dovuto essere ampliato a quattro forni e, dopo la demolizione del vecchio impianto, a sei forni.^[403] Anche il garage e l'edificio di servizio erano predisposti per un ulteriore ampliamento.^[404]

Sebbene l'impianto di incenerimento di Basilea, finanziato dal Cantone di Basilea-Città, fosse un impianto cittadino, in quanto infrastruttura tecnica centrale svolgeva, come è tipico per questo tipo di strutture, funzioni che andavano oltre il livello locale, inserendosi in una rete regionale di approvvigionamento e smaltimento. Data la posizione di Basilea nel cosiddetto «*Dreiländer-eck*», già l'impianto precedente serviva complessivamente 21 comuni del Cantone di Basilea Campagna e delle regioni limitrofe di Germania e Francia, in base a specifici accordi contrattuali. Nell'ambito del progetto di ampliamento, il bacino di utenza fu rivisto e, al termine della prima fase di costruzione nell'estate del 1969, comprendeva l'area della città di Basilea e 32 comuni esterni, per un totale di 420.000 abitanti.^[405]

Sebbene già all'inizio del XX secolo fossero stati realizzati sporadicamente i primi impianti di incenerimento dei rifiuti, questa tipologia di edifici – così come quella affine degli impianti di depurazione delle acque di scarico (IDA) – va sostanzialmente intesa come uno sviluppo del periodo del dopoguerra.^[406] Con l'aumentata sensibilità della società verso le tematiche ambientali, la costruzione di reti infrastrutturali per l'approvvigionamento e lo smaltimento fu promossa sia nelle città sia nelle zone rurali. A partire dagli anni Cinquanta, ad esempio, la costruzione sistematica degli impianti di depurazione fu cofinanziata dalla Confederazione, tanto che tra il 1971 e il 1990 la quota di abitazioni collegate alle IDA triplicò rispetto al trenta per cento iniziale.^[407]

Le infrastrutture di approvvigionamento e smaltimento, ampliate in modo massiccio negli anni del dopoguerra, facevano parte integrante della rete di gestione dei materiali, sempre più orientata secondo un modello lineare. Gli edifici e gli impianti ad esse associati vanno dunque intesi come incarnazioni architettoniche della società dei consumi e dello spreco emersa negli anni del boom economico.^[408]

Centro commerciale Jelvoli

Mentre un impianto di incenerimento dei rifiuti, insieme a una discarica, rappresenta l'ultimo anello fisico dell'economia lineare dei consumi, la costruzione di grandi magazzini e centri commerciali rappresenta, in un certo senso, un anello di congiunzione tra produzione e smaltimento. Come già illustrato nel capitolo dedicato a Spreitenbach-Würenlos, i centri commerciali emersero in Svizzera, negli anni successivi alla Seconda guerra mondiale, in stretta connessione con lo sviluppo delle reti infrastrutturali di trasporto, affermandosi come una nuova tipologia edilizia. Ma anche nelle città, la crescita del benessere e l'aumento dei consumi portò alla trasformazione dei grandi magazzini storici e alla costruzione di nuovi centri commerciali urbani. Un esempio è il grande magazzino Jelvoli, realizzato tra il 1971 e il 1972, su progetto dello studio Suter + Suter, nel centro storico di Kleinbasel.

La catena di grandi magazzini Grands Magasins Jelvoli SA, che alla fine del XIX secolo aveva inaugurato il suo primo grande punto vendita sulla Bahnhofstrasse di Zurigo, a partire dagli anni Cinquanta iniziò ad espandersi in tutta la Svizzera con oltre cinquanta filiali. Alla fine degli anni Sessanta l'azienda decise di aprire anche a Basilea una succursale. A tal fine acquisì sei piccoli lotti edificabili, per una superficie complessiva di 3.760 metri quadrati, situati nella fitta trama del centro storico sulla riva destra del Reno, e affidò allo studio Suter + Suter la progettazione di un grande magazzino con ristorante per la clientela, magazzini e uffici, nonché parcheggio coperto

[400] Grass 2023, pp. 38–41; Guzzi-Heeb 2017; Pelli 2014.

[401] Lombardi 2005, p. 132.

[402] Lombardi 2005, p. 132.

[403] Cfr. Lombardi 2005, p. 128.

[404] Lombardi/Calzolari/Garzetti 1958; Lombardi/Gellera 1958.

[405] Huber 1981a; 1981b.

[406] Huber 1981a, p. 27.

[407] Su Heinz Isler si vedano Beckh 2021; Billington 2003; Chilton 2000; Ramm/Schunk 2002. In merito alle costruzioni modulari, si veda ICOMOS Suisse, Arbeits-

annesso. Quest'ultimo, in linea con le tendenze del periodo, avrebbe dovuto «rendere più agevoli gli acquisti dei clienti e costituire un ulteriore elemento di attrattiva»⁴⁴⁹.

Anche nel contesto urbano, dunque, l'accessibilità automobilistica dei centri commerciali giocò un ruolo determinante, non da ultimo per restare competitivi rispetto ai grandi centri commerciali che sorgevano lungo la rete autostradale. Ciò si riflette anche nel fatto che il parcheggio multipiano del Jelvoli venne inaugurato con largo anticipo, prima ancora del completamento del grande magazzino, come mossa strategica per attirare l'attenzione del pubblico. Il primo fine settimana di settembre del 1972, sotto il patrocinio dell'Automobile Club Svizzero e dell'associazione svizzera «*Schweizerischer Abstinenten-Verkehrverband (SAV)*», attiva nella promozione della guida sobria e della sicurezza stradale, si tenne una cerimonia di inaugurazione con esposizione di auto d'epoca e da corsa, test della vista gratuiti per automobilisti, intrattenimento musicale con le hit del momento e ricche grigliate.⁴⁵⁰ In questo modo, i Grands Magasins Jelvoli SA si presentavano come un'azienda attenta alle esigenze della clientela e come un «grande magazzino dinamico [...] ideale per tutti coloro che desiderano passeggiare e fare acquisti in completa tranquillità, [...] senza preoccuparsi del parcheggio. E per tutti quelli che apprezzano che Jelvoli pensi a bisogni così ovvi [...] con l'apertura anticipata del primo grande parcheggio in piazza Claraplatz!»⁴⁵¹

Nella fase di progettazione, un'attenzione speciale fu rivolta all'organizzazione dell'edificio in rapporto al traffico automobilistico, sia in entrata sia in uscita. L'accesso al complesso era garantito sia da Claraplatz, sia dal quartiere Wettstein attraverso la Rebgasse, dove si trovavano l'ingresso principale al grande magazzino e l'entrata al parcheggio. L'uscita del parcheggio, invece, immetteva il traffico a sud nella Utengasse, dove si trovavano anche la zona di carico e scarico merci e l'ingresso del personale. L'edificio si compone di due volumi: da un lato, il grande magazzino a sei piani affacciato su Rebgasse dove si trovavano i

reparti di vendita, il ristorante e il parcheggio per 300 veicoli; dall'altro, un'ala leggermente più stretta e bassa di quattro piani sulla Utengasse, che ospitava il magazzino, gli uffici e il ristorante per il personale.

Tra le due parti dell'edificio fungeva da elemento di collegamento la rampa a spirale che conduce al parcheggio.

Contrariamente alle aspettative, il parcheggio non si trovava né nel sottosuolo né ai piani inferiori, ma occupava i quattro piani superiori dell'edificio affacciato sulla Rebgasse. Le facciate ad impianto aperto arretrano leggermente a ogni piano, creando così una sorta di balconata per i veicoli parcheggiati.

Lo stesso elemento architettonico si ritrova in altri parcheggi costruiti nello stesso periodo, come l'Autosilo Ballestra a Lugano, dove le facciate aperte con i posti auto sporgenti a zig-zag furono utilizzate a loro volta come soluzione architettonica.

Edificio operativo della Posta

Così come il nuovo grande magazzino Jelvoli trasformò l'assetto medievale di Kleinbasel, anche l'imponente edificio operativo della Posta svizzera - costruito all'ingresso orientale della stazione di Basel SBB e progettato per scavalcare i binari - modificò radicalmente il tessuto urbano della zona, fino ad allora caratterizzato dalla tipica edificazione a isolati chiusi del XIX secolo. L'edificio, completato nel 1980, sostituì la sede precedente dell'ufficio postale della stazione Basel II, costruita nel 1908 a integrazione della posta centrale di Basilea.

La realizzazione del nuovo edificio postale fu preceduta da una lunga fase di progettazione. Già nel 1943 furono avviati i primi studi operativi per sostituire l'edificio postale storico allora esistente, poiché gli spazi si erano già rivelati insufficienti. La progettazione, portata avanti fino agli anni Cinquanta, dovette essere completamente rivista all'inizio degli anni Sessanta, in vista del nuovo concetto operativo promosso dalle PTT.⁴⁵²

Negli anni 1963 e 1964 la Confederazione, le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) e le autorità cantonali di Basilea bandirono un concorso di idee per la sostituzione del vecchio ufficio postale della stazione. Il progetto vincitore, firmato dal noto architetto basilese Hermann Baur, fu giudicato dalla giuria come una «soluzione straordinariamente valida, convincente sia dal punto di vista architettonico che urbanistico»⁴⁵³. Tuttavia, nel 1968, dopo una nuova revisione del programma funzionale, l'incarico di sviluppare il progetto del nuovo centro operativo della Posta venne affidato allo studio Suter + Suter. Anch'esso aveva partecipato al concorso di idee e, all'epoca, il suo progetto era stato considerato «il più idoneo sotto il profilo delle esigenze operative della Posta»⁴⁵⁴.

Come già mostrato nel caso dell'impianto di incenerimento, lo studio Suter + Suter, specializzato in progetti di natura tecnica e industriale, attribuiva la massima importanza all'ottimizzazione dei processi e dei flussi operativi, e si considerava non solo ideatore e configuratore formale del progetto, ma soprattutto centro di coordinamento di un team interdisciplinare di specialisti.⁴⁵⁵ Probabilmente fu proprio questo uno dei principali motivi per cui le PTT lo ritennero più idoneo a realizzare un progetto tanto complesso, caratterizzato da esigenze soprattutto tecniche, in linea con le proprie necessità.

Nella prima fase, tra il 1971 e il 1975, fu avviata la costruzione dell'edificio sud, il cosiddetto «*Reiterbau*», posto al di sopra dei binari. Dal 1975 al 1980 seguì la realizzazione del «*Festlandbau*», situato a nord delle linee ferroviarie, immediatamente adiacente al «*Reiterbau*». Le due parti dell'edificio, di altezze differenti, furono riunite in un unico volume che colpisce per le facciate lunghe rispettivamente oltre 100 e 186 metri. Con le sue dimensioni, il nuovo complesso infranse la scala urbanistica dei quartieri esistenti attorno alla stazione, alterando la continuità e la fruibilità dello spazio urbano in quell'area.

All'interno dell'edificio, per motivi di spazio, i processi di smistamento e distribuzione della posta vennero organizzati in senso verticale. Le

diverse sale operative, disposte su più piani e destinate ai vari gruppi di servizio – cioè alle differenti stazioni di smistamento e distribuzione – erano collegate tra loro da un totale di otto ascensori per persone, quindici montacarichi e carrelli elevatori, oltre che da nastri trasportatori e scivoli di smistamento.⁴⁵⁶

Il progetto architettonico e la configurazione dell'edificio furono determinati, da un lato, da condizioni esterne di ordine urbanistico e dalla presenza delle infrastrutture di trasporto, e, dall'altro, da esigenze tecniche interne legate alla logistica, ossia agli impianti di movimentazione e smistamento. Mentre le sale operative vennero progettate in modo strettamente funzionale, gli architetti riservarono particolare cura agli spazi destinati al pubblico, agli uffici e al ristorante del personale.

Parallelamente, attraverso la configurazione delle facciate – «le cui superfici, alleggerite dalla trama dei ballatoi, producono un suggestivo gioco di luci e ombre»⁴⁵⁷ – si cercò di far sì che l'imponente edificio si integrasse il più possibile nel tessuto urbano.

La lunga e complessa fase di progettazione e costruzione ebbe come conseguenza che, al momento del suo completamento, il centro operativo postale era già stato superato dagli sviluppi sociali e tecnologici. Già a partire dalla metà degli anni Ottanta, infatti, le nuove tecnologie consentivano la lettura automatica degli indirizzi, rendendo obsoleta la codifica manuale della corrispondenza e imponendo adattamenti strutturali agli impianti tecnici. Inoltre, al momento dell'entrata in funzione, l'infrastruttura del centro postale risultava sovradimensionata, poiché le previsioni di crescita formulate in fase progettuale non si erano concretizzate.⁴⁵⁸

Inoltre, la lunga fase di progettazione fece sì che, a seguito di un mutamento dei valori estetici nella valutazione dell'architettura dello storicismo e del modernismo del dopoguerra, l'atteggiamento dell'opinione pubblica nei confronti del nuovo progetto finisse per capovolgersi quasi completamente. In un articolo del 1957 sui piani per il nuovo edificio postale, un cronista del quotidiano

Tat definiva il vecchio edificio «antiquato e d'intralcio al traffico»⁴⁵⁹, e per lungo tempo la sua veste storicista fu considerata «espressione edilizia di un'architettura imbarazzante»⁴⁶⁰. Quando nel 1975 il palazzo storicista fu infine demolito con un'esplosione che suscitò grande risonanza mediatica, furono in molti a provare dispiacere: negli anni precedenti, infatti, «a un vasto pubblico era divenuto chiaro che a un'architettura del genere poteva spettare un valore ben maggiore che non quello di costituire il principale motivo di battute ben mirate e riuscite sulla sovrabbondanza della decorazione ornamentale»⁴⁶¹.

Ad essere ridicolizzato era ora piuttosto il nuovo edificio. Nelle lettere dei lettori, in riferimento al colore rosso dell'edificio, si chiedeva ironicamente quando «la brutta vernice antiruggine sarebbe stata ricoperta»⁴⁶², mentre un cittadino di Binningen si prendeva gioco delle passerelle metalliche che lo circondavano domandando «quando sarà finalmente tolta l'impalcatura dal nuovo edificio»⁴⁶³. In risposta alla crescente nostalgia verso il vecchio edificio, alcuni suoi elementi – come le cupole rotonde, i pilastri delle balaustre o le sculture della facciata – furono messi in vendita dall'impresa di demolizione con annunci pubblicitari intitolati «Un paradiso per i nostalgici»⁴⁶⁴, mentre alcune grate in ferro battuto e bassorilievi vennero reimpiegati nel nuovo edificio come spoglie architettoniche.⁴⁶⁵

Ospedale cantonale Bruderholz

Oltre alle infrastrutture tecniche per la comunicazione e lo smaltimento dei rifiuti descritti, nella regione di Basilea vennero potenziate anche le infrastrutture sociali come parte di una rete di servizi più ampia.

Mentre all'inizio del XX secolo la costruzione e la gestione degli ospedali era di competenza dei comuni, verso la metà del secolo le competenze furono trasferite in misura maggiore ai Cantoni. Questi iniziarono a pianificare autonomamente la rete ospedaliera, ad adeguare tecnicamente le strutture esistenti, a fondare altri ospedali regionali e distrettuali e, nelle aree densamente popolate, a stipulare accordi intercantonali per garantire la sicurezza della fornitura di servizi sanitari.⁴⁶⁶

Questa evoluzione si manifestò anche nel Canton Basilea Campagna, dove già dagli anni Quaranta si evidenziarono criticità nel settore dell'assistenza sanitaria, a causa della crescente precarietà degli spazi negli ospedali esistenti. Per affrontare questi problemi, nel corso degli anni Cinquanta il Cantone decise da un lato di stipulare un accordo ospedaliero con il Cantone Basilea Città, dall'altro di realizzare un nuovo ospedale cantonale a Liestal, costruito tra il 1957 e il 1962 su progetto degli architetti Rudolf Steiger e Hermann Fietz. In quel periodo si ipotizzava inoltre la costruzione di un altro ospedale cantonale nel sud del cantone di Basilea Campagna, dove già nel 1951 era stato acquistato un terreno di 2,96 ettari sul Bruderholz, a ridosso del confine con la città di Basilea. Subito dopo il completamento dell'ospedale di Liestal, nell'estate del 1963 il Cantone incaricò lo studio Suter + Suter di effettuare le prime valutazioni per la costruzione di un ospedale in questo sito. Nell'ambito della pianificazione ospedaliera regionale, il *Bruderholzspital* fu concepito come ospedale generale senza reparti specialistici, data la sua prossimità all'*Universitätsspital* di Basilea-Città. Furono quindi previsti solo i principali settori della chirurgia, della medicina interna e della ginecologia e ostetricia, mentre disponeva anche di un proprio reparto

pediatrico. Dopo l'elaborazione dei primi progetti da parte dello studio di architettura nel dicembre 1964, il progetto fu presentato ufficialmente nel 1968 e il Kantonsspital Bruderholz realizzato tra il 1969 e il 1973.⁴⁶⁷

Il complesso è costituito da un edificio per degenze di dieci piani, che si eleva al centro, sovrastando un ampio corpo basso, articolato su due fino a quattro livelli, con padiglioni laterali.⁴⁶⁸ A ovest, perpendicolarmente all'edificio per le degenze, si trova la clinica pediatrica, che si distingue dagli altri edifici per la sua specifica progettazione architettonica. A sud degli edifici ospedalieri si estende un'area di parcheggio scoperta con circa 500 posti auto. Separato dal complesso ospedaliero, a ovest del lotto, in una radura boschiva, fu realizzato un complesso residenziale per il personale, composto da tre edifici residenziali attorno a un corpo centrale comune, con circa 260 camere singole e venti appartamenti bilocali – alcuni con vista sulla Leimental. In origine comprendeva anche spazi comuni come una piscina coperta, palestra, sale ricreative, negozi e una sala musica.

La collocazione dei volumi edilizi e la disposizione planimetrica delle diverse aree funzionali furono affrontate dallo studio Suter + Suter, insieme ai numerosi attori coinvolti, secondo quella che definivano una «progettazione complessiva di tipo industriale»⁴⁶⁹. Analogamente a quanto avvenuto per il centro operativo postale, l'organizzazione architettonica dell'ospedale seguiva i processi e i flussi operativi del funzionamento interno, orientandosi in larga misura sui percorsi e sulla logistica interna necessari all'interno degli edifici e dell'intero complesso.

Di conseguenza, Suter + Suter raggruppò i vari reparti attorno al cuore della struttura: l'edificio per le degenze e i suoi collegamenti verticali. Anche in questo caso è possibile tracciare un paragone tra il centro operativo postale e l'ospedale di Bruderholz. Analogamente ai sistemi di trasporto e smistamento dell'ufficio postale, nell'ospedale furono integrati due sistemi di trasporto completamente automatizzati, altamente inno-

vativi per l'epoca: nel cosiddetto «sistema di trasporto centrale» venivano trasportati in sequenza programmata contenitori con pasti, biancheria e rifiuti, mentre nel più piccolo «sistema di trasporto su richiesta» venivano movimentati, su richiesta, fascicoli, medicinali, campioni di laboratorio e materiali per medicazioni in «contenitori di plastica di piccole dimensioni».⁴⁷⁰

Un'ulteriore analogia tra le principali infrastrutture sociali, sanitarie e tecniche si osserva anche nel lungo orizzonte di pianificazione: così come l'impianto di incenerimento di Basilea, anche l'Ospedale cantonale di Bruderholz era concepito per essere ampliato e doveva poter essere sviluppato in più fasi fino a raggiungere un migliaio di posti letto. La flessibilità interna ed esterna della struttura edilizia era – non da ultimo in considerazione dei rapidi sviluppi nel campo della scienza e della tecnologia – di fondamentale importanza, poiché si prevedeva che la vita utile degli edifici sarebbe stata circa tre volte superiore a quella delle apparecchiature e degli strumenti medici utilizzati al loro interno.⁴⁷¹ Per questo motivo le facciate furono realizzate come «pareti di ampliamento», in modo da rendere possibile un ampliamento futuro di tutte le parti sporgenti dell'edificio.⁴⁷²

Basilea – Infrastrutture urbane

In quanto grande e importante centro urbano non solo della Svizzera nordoccidentale, ma anche delle aree confinanti del Baden meridionale e dell'Alsazia, Basilea divenne, negli anni di boom economico successivi alla Seconda guerra mondiale, il fulcro di una rete infrastrutturale sovraregionale che influiva a più livelli sull'ambiente urbano costruito. Da un lato, la crescente motorizzazione di massa e il relativo modello di «città a misura d'automobile» influenzarono l'assetto urbanistico attraverso la realizzazione e l'ampliamento di strade – come le strade nazionali e a scorrimento veloce, il Cityring o la Nauenstrasse – e dall'altro segnarono la configurazione e l'organizzazione dei singoli edifici, ad esempio con l'integrazione tra parcheggi e grandi magazzini. Accanto a queste infrastrutture di trasporto, anche l'approvvigionamento e lo smaltimento, le comunicazioni e le strutture sociali costituivano elementi fondamentali di questa rete transfrontaliera. La loro espansione edilizia ebbe un impatto duraturo non solo sulla struttura storica della città di Basilea, ma anche sul paesaggio dei comuni circostanti.

Le infrastrutture urbane qui presentate mostrano come la progettazione architettonica e l'inserimento nel contesto urbano abbiano svolto un ruolo importante e siano state formulate come obiettivi centrali del progetto. Ciò vale tanto per le infrastrutture sociali, come l'ospedale di Bruderholz, quanto per opere a forte carattere tecnico, come l'edificio postale o l'impianto di incenerimento dei rifiuti. Interessante, a questo riguardo, è uno sguardo al ruolo e all'immagine che aveva di sé lo studio di architettura Suter + Suter, che ha ideato, progettato e realizzato tutti gli esempi menzionati. Se da un lato lo studio affrontava con attenzione i temi della forma architettonica, dell'aspetto degli edifici e del loro impatto urbanistico, dall'altro attribuiva altrettanta importanza alla collaborazione interdisciplinare con tutti gli attori coinvolti. Nel suo ruolo di studio di architettura, Suter + Suter si considerava soprattutto un'istanza di coordinamento e organizzazione di

questi vasti progetti e dei loro complessi processi costruttivi, che – indipendentemente dal tipo di incarico – lo studio gestiva come vere e proprie «progettazioni complessive di tipo industriale». Questa visione che lo studio aveva di sé, la sua evoluzione in un grande ufficio di progettazione generale con diverse centinaia di dipendenti e la tendenza del settore edile, negli anni del boom, verso progetti sempre più complessi e caratterizzati dalla presenza di numerosi attori, vanno letti come aspetti di un contesto i cui elementi si influenzano e si rafforzano reciprocamente.

Un altro tratto caratteristico di questi grandi progetti edilizi è la loro storia di progettazione e costruzione spesso lunga decenni. Sebbene la maggior parte del patrimonio edilizio del dopoguerra sia stata realizzata negli anni Sessanta e Settanta, molti di questi progetti risalgono già agli anni Quaranta e Cinquanta. L'esponenziale crescita economica e demografica di quel periodo alimentò la convinzione in uno sviluppo illimitato, per cui molte di queste opere furono concepite strutturalmente in vista di future espansioni, ma senza particolare attenzione alla flessibilità d'uso. Al tempo stesso, le lunghe fasi di progettazione e realizzazione, combinate con i rapidi mutamenti sociali, economici e tecnologici, fecero sì che non di rado gli edifici risultassero superati già al momento del completamento. Di conseguenza, molti di essi furono ben presto sottoposti a una forte pressione di adeguamento che, unita alle promesse di crescita non mantenute, portò spesso a una precoce obsolescenza degli edifici rispetto alla loro vita utile, nonostante fossero progettati per essere ampliabili e duraturi.

La città di Losanna, con il suo clima mite sulle rive del Lago di Ginevra, si sviluppò come rinomata località turistica almeno dalla fine del XIX secolo, con il completamento della linea ferroviaria del «Sempione», che collegava il comune all'Italia del Nord tramite Briga e alla Francia tramite Vallorbe. La topografia della città, caratterizzata da un pendio che scende verso sud e da un dislivello di oltre 300 metri dal Bois de Sauvabelin a nord fino al lago a sud, ha sempre rappresentato una sfida per lo sviluppo urbano di Losanna. Due corsi d'acqua, il Louve a ovest e il Flon a est, hanno contribuito a una forte frammentazione del pendio con notevoli differenze di quota, soprattutto nel quartiere di Flon, vicino al centro. I due fiumi si uniscono a sud del centro storico, la «Cité» di Losanna – fondata nel IV secolo d.C. su una collina di molassa formata durante l'ultima glaciazione – e da lì scorrono inizialmente verso ovest, per sfociare infine a sud nel Lago di Ginevra.⁴⁷³

Capitale di un grande cantone a vocazione agricola e centro geografico della Svizzera romana, la città, pur di dimensioni relativamente contenute, dispone di infrastrutture tecniche e sociali di

rilevanza sovraregionale, che si sono ripercosse non solo sull'ambiente costruito, ma sono andate di pari passo con i cambiamenti sociali. In questo contesto sono degni di nota i padiglioni espositivi e gli edifici annessi realizzati a partire dal 1950 dagli architetti Charles e Charles-François Thévenaz per il frequentatissimo Comptoir Suisse nel quartiere di Beaulieu. Charles-François Thévenaz fu successivamente coinvolto anche nella costruzione dello Stade Olympique de la Pontaise, a nord di Beaulieu, inaugurato nel 1954 in occasione dei Mondiali di calcio. La città di Losanna si sviluppò inoltre come centro amministrativo, non solo per la città e il cantone, ma anche per la Confederazione e le sue aziende. Dal 1875 vi ha sede una sezione del Tribunale federale e, sempre alla fine del XIX secolo, furono costruiti strutture e uffici amministrativi per gestire le poste, il telegrafo, le dogane e le compagnie ferroviarie.⁴⁷⁴ Questo processo proseguì anche nel dopoguerra, come dimostra la costruzione nel 1968, su progetto degli architetti losannesi Maurice Bovey e Marcel Maillard, del Centre de tri per la rete postale.

Anche la realizzazione e l'ampliamento di edifici scolastici a livello federale (École Polytechnique Fédérale de Lausanne, EPFL) e cantonale (Université de Lausanne, UNIL) contribuì a modificare la percezione esterna della città.

A partire dalla seconda industrializzazione, la costruzione di infrastrutture di trasporto accentuò la frammentazione di un paesaggio già complesso dal punto di vista topografico. Il primo esempio su larga scala è la linea ferroviaria parallela al Lago di Ginevra, a sud della Cité e del Flon. Negli anni del dopoguerra furono costruite importanti stazioni a Losanna, tra cui la nuova stazione merci di Sébeillon, inaugurata nel 1953 alla periferia ovest della città. Nel 1959 fu invece realizzata, nel centro cittadino, la nuova stazione di Flon, progettata dagli architetti Pierre Bonnard e Bernard Calame, in sostituzione della precedente struttura del 1877. Probabilmente, l'infrastruttura ferroviaria più significativa per il paesaggio del dopoguerra è il nodo ferroviario di Lausanne-Triage, inaugurato

gruppe System & Serie 2022, pp. 5, 9–13, 81–83.

[408] Per quanto concerne l'emigrazione, si veda Grass 2023, pp. 19–25.

[409] Tutti gli sbarramenti svizzeri più alti della diga della Verzasca furono costruiti nello stesso periodo o poco

prima: Grande Dixence (1961), 285 metri; Mauvoisin (1957), 250 metri; Luzzone (1963), 225 metri. Cfr. la banca dati del Comitato svizzero delle dighe: Schweizer Talsperrenkomitee, s.d.

[410] Lombardi 1961, p. 3; Giovanni Lombardi, *Das Verzasca-werk als Beispiel eines Speicherwerks*, pubblicazione datata al 30.06.1963, in: Archivio aziendale Lombardi,

nel 1971: situato nel villaggio di Denges, a ovest di Losanna, è uno dei maggiori scali di smistamento della Svizzera, insieme a quelli della Limmattal e di Muttenez, vicino a Basilea.

Tra le infrastrutture del dopoguerra, lo scalo di smistamento è, per superficie, secondo soltanto all'autostrada.

Il tratto della strada nazionale N1 tra Ginevra e Losanna fu inaugurato nel 1963 come collegamento all'Expo 64 e conduceva direttamente al cuore dell'area espositiva.⁴⁷⁵ Provenendo da Ginevra, la N1 raggiunge l'estremità ovest dell'agglomerato losanese e confluisce, nel comune di Ecublens, in un ampio svincolo autostradale adiacente a un nodo ferroviario, da dove il traffico viene smistato a nord verso Yverdon-les-Bains e Berna e a sud-est verso il centro di Losanna.

Inserita in una zona già caratterizzata da una forte impronta industriale, l'opera infrastrutturale, definita «*élément essentiel de l'architecture de la région*»⁴⁷⁶, contribuì a promuovere l'insediamento di ulteriori grandi complessi produttivi nei comuni limitrofi di Ecublens, Bussigny, Crissier, Renens e Chavannes-près-Renens.

Il raccordo autostradale verso Losanna termina con l'uscita 3 «Losanna-Ouchy», situata nel quartiere di Montoie/Bourdonnette, da cui, attraverso una rotatoria di circa 150 metri di diametro, si accede alle principali arterie urbane.

Al centro della rotatoria, concepita come porta d'ingresso all'area dell'Expo 64, fu realizzato uno spazio verde alberato, attraversato persino da un collegamento nord-sud per pedoni e ciclisti. Questo asse connette la Vallée de la Jeunesse, sorta in occasione dell'esposizione nazionale, con il nuovo lungolago ridisegnato nello stesso periodo, creando così una sovrapposizione e un'interazione tra infrastrutture per la mobilità e per il tempo libero.

Attraverso i comuni a nord dell'agglomerato di Losanna corre inoltre la circonvallazione N9, collegata alla N1 tramite la diramazione di «Villars-Sainte-Croix». Il tracciato prosegue lungo il Lago di Ginevra in direzione del Chiabese

e del Vallese, attraversando i comuni interessati e integrandoli nella rete viaria regionale. All'inizio dei lavori, negli anni Sessanta, l'area era ancora caratterizzata da un paesaggio rurale; in seguito vi furono realizzati ampi quartieri residenziali, comprendenti sia grandi complessi abitativi sia case unifamiliari. Oggi l'autostrada non costeggia più l'agglomerato, ma lo attraversa, seguendo un fenomeno quasi onnipresente in Svizzera. Questa evoluzione era stata già anticipata nel 1943 da Jean-Pierre Vouga⁴⁷⁷, autore della *Loi cantonale sur les constructions et l'aménagement du territoire* (LCAT), entrata in vigore nel 1964. In quell'occasione egli osservava che la costruzione di nuovi grandi quartieri residenziali all'interno dei confini politici e amministrativi di Losanna fosse poco realistica, a causa della scarsità di terreni edificabili non occupati e prevedeva inoltre l'espansione della «metropoli» nei comuni limitrofi, individuando come zone idonee Prilly, Pully-Nord e La Conversion a Lutry.⁴⁷⁸ I fatti gli hanno dato ragione: negli anni del dopoguerra la città di Losanna si è progressivamente estesa fino a congiungersi con Pully e Lutry. A nord il tessuto insediativo si è allargato fino ai comuni di Epalinges, Le Mont-sur-Lausanne e Romanel-sur-Lausanne, mentre a ovest la città ha raggiunto Ecublens, con un'intensa attività edilizia anche nei comuni di Prilly, Renens, Crissier, Bussigny ed Ecublens.

Questi sviluppi edilizi si riflettono anche nei dati demografici: la popolazione di Losanna è passata da 92.541 abitanti nel 1941 a 137.383 nel 1970⁴⁷⁹ per poi ridursi a 127.349 nel 1980; negli anni del boom economico la popolazione di tutti i comuni circostanti è almeno raddoppiata, spesso più che triplicata. I comuni dell'agglomerazione che crebbero maggiormente negli anni del dopoguerra furono Prilly (1941: 3.340; 1980: 11.931), Renens (1941: 4.587; 1980: 16.977) e Pully (1941: 6.016; 1980: 14.988).⁴⁸⁰ Tale crescita non è attribuibile solo all'aumento della natalità, ma anche all'immigrazione da regioni rurali e dall'estero verso la «*région lausannoise*», che è cresciuta percentualmente più rapidamente di altre aree del Cantone di Vaud. Mentre nel 1941 la popolazione dell'area

rappresentava circa il 37% degli abitanti del cantone, nel 1972 la quota era salita al 46%.⁴⁸¹ Negli anni Settanta, quasi la metà della popolazione del Cantone di Vaud risiedeva nell'area urbana di Losanna o nelle sue immediate vicinanze.

Non si può sottovalutare l'influenza dell'automobile sull'espansione urbana. Essa rese più rapidamente raggiungibili aree fino ad allora isolate e comportò un cambiamento nel ruolo e nell'importanza dei centri storici urbani. Nel nuovo mezzo di trasporto di massa risiede anche la causa della cosiddetta «espansione incontrollata», spesso associata all'architettura e all'urbanistica del dopoguerra, fenomeno osservabile in tutte le agglomerazioni svizzere e particolarmente evidente nella costruzione massiccia di case unifamiliari.

Lo studio di pianificazione urbana *Bureau d'études d'urbanisme, d'aménagement du territoire et de planification (Urbaplan)*, nato dallo studio di architettura AAA, descrisse la situazione nell'agglomerato losannese in questi termini: «La casa unifamiliare costituisce quindi la «frontiera pionieristica» della dispersione insediativa. Senza alcun controllo, essa sorge ovunque: nei punti più inaspettati, dove il terreno cambia bruscamente pendenza o conformazione, nelle vicinanze dei villaggi, ai margini dei boschi, ecc.»⁴⁸² Questa espansione si verificò in tutti i comuni della regione, nonostante negli anni Cinquanta fossero in vigore piani regolatori legalmente vincolanti, che tuttavia non limitavano quasi per nulla l'attività edilizia a causa delle ampie riserve designate. Inoltre, si costruì anche al di fuori delle zone edificabili⁴⁸³, nonostante la *Loi cantonale sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT)* del Cantone Vaud, entrata in vigore nel 1964, prevedesse una netta separazione tra aree edificabili e zone agricole.

Negli anni del dopoguerra, Losanna e i comuni limitrofi crebbero fino a costituire un unico tessuto urbano. Da un lato, l'edificazione oltrepassava i confini politici; dall'altro, edifici strettamente legati alla città fungevano da motori dello sviluppo urbano. Il già citato scalo di smistamento di Losanna si trova a Denges, mentre sia l'EPFL che

l'UNIL sorgono nel comune di Ecublens. A questa unità e interdipendenza dei comuni dell'agglomerato losannese – nata non da ultimo grazie alla condivisione di numerose infrastrutture – facevano riferimento lo studio Urbaplan e l'*Institut de technique des transports (ITEP)* dell'EPFL nel loro *Plan directeur de la région lausannoise* del 1973: «Che piaccia o no, la regione di Losanna costituisce un insieme, un'agglomerazione di comuni che sono giustamente gelosi della loro autonomia, ma allo stesso tempo strettamente dipendenti l'uno dall'altro per quanto riguarda economia, trasporti, attività ricreative, scuole e reti idriche, del gas e dell'elettricità»⁴⁸⁴ Il piano direttore citato va inteso come strumento di coordinamento della pianificazione, adottato negli anni Sessanta da un totale di 35 comuni, pur non essendo giuridicamente vincolante. Per la sua attuazione fu istituito un ufficio di pianificazione regionale, al quale i comuni dovevano sottoporre ogni nuovo progetto.

Il piano direttore si fonda su un'analisi dell'ambiente costruito della regione, che ha individuato come principali criticità l'espansione incontrollata nei sobborghi, la carenza di infrastrutture sociali in tali aree e il conseguente sovraccarico del centro cittadino con ingorghi dovuti all'aumento del traffico automobilistico – in sintesi: gli effetti della «città funzionale». Le misure proposte comprendevano la limitazione delle zone edificabili, il potenziamento dei trasporti pubblici e la costruzione di una rete stradale che circonda il centro città, la tutela degli insediamenti storici⁴⁸⁵ e delle aree naturali di rilievo, nonché la creazione di centri secondari nelle agglomerazioni, in particolare a La Blécherette, Pully, Renens e Prilly.⁴⁸⁶

La protezione dei paesaggi costituiva inoltre una priorità per gli autori del piano direttore, che respingevano la costruzione di edifici alti poiché avrebbero snaturato la topografia così caratteristica della regione: «Il paesaggio non si presta alla costruzione di edifici alti.»⁴⁸⁷ Urbaplan e l'ITEP individuarono tre assi visuali fondamentali per preservare i paesaggi tipici della regione: in primo luogo la vista dal lago verso Losanna, in secondo luogo la visuale sulla regione dalle principali arterie

stradali e, in terzo luogo, le prospettive offerte dai punti panoramici e dai sentieri escursionistici.⁴⁸⁸ In questo modo, nonostante le critiche mosse dai pianificatori urbani all'automobile, la visuale dall'auto divenne uno strumento importante per vivere e persino preservare il paesaggio.

EPFL e il sistema CROCS

Gli edifici scolastici costruiti a Losanna nel secondo dopoguerra consentono di mettere in luce diversi aspetti della costruzione seriale. Insieme all'edilizia residenziale e industriale, le scuole costituivano – nel contesto della crescita demografica degli anni del boom economico – una delle principali sfide architettoniche, il cui crescente fabbisogno fu affrontato ricorrendo alla prefabbricazione.⁴⁸⁹ La carenza di spazi scolastici e la necessità di ambienti adeguati ai concetti pedagogici contemporanei si potevano riscontrare in quasi tutte le agglomerazioni svizzere. Peculiare a Losanna fu tuttavia l'avvio, all'inizio degli anni Sessanta, del più ampio programma istituzionale di edilizia scolastica in Svizzera,⁴⁹⁰ ostacolato tuttavia dall'inflazione locale provocata dall'*Expo 64*.⁴⁹¹ Rispetto alla forte attività edilizia osservabile in altre città e cantoni, il programma losannese si distingueva per il fatto che solo qui l'amministrazione cittadina commissionò lo sviluppo di un nuovo sistema seriale, poi applicato in numerosi casi. Altre iniziative di edilizia scolastica, come quelle riscontrabili ad esempio in Ticino, corrispondevano invece a una sequenza di singoli incarichi che, pur potendo dar luogo a un linguaggio architettonico unitario o simile, non erano originariamente pensati come un progetto unitario.

Lo sviluppo del sistema costruttivo losannese fu affidato dalla città, tramite mandato, allo studio di architettura AAA, che in seguito fondò il *Centre de rationalisation et d'organisation des constructions scolaires* (CROCS). Il gruppo di ricerca, formato da architetti e ingegneri in dialogo con specialisti in pedagogia e autorità pubbliche, interpretava il pensiero sistemico – in linea con lo spirito del tempo – come un approccio orientato

al futuro. Il sistema CROCS, sintetizzato nel motto «Construire mieux, plus vite, moins cher»⁴⁹², puntava a unificare alcuni elementi costruttivi per garantire efficienza progettuale e, al contempo, varietà architettonica. Con CROCS, i partecipanti diedero vita a un sistema aperto, articolato in tre sottosistemi – struttura portante, impiantistica e finiture – che potevano essere combinati con prodotti disponibili in commercio, come ad esempio le pareti in cartongesso, e la cui produzione non era vincolata a imprese specifiche.

Inteso come base di progettazione, il sistema forniva agli architetti disegni dettagliati universalmente applicabili, calcoli statici e verifiche tecniche per agevolare la pianificazione e la configurazione formale di edifici concreti. In totale furono realizzati circa venti edifici secondo il sistema CROCS – sette dei quali nell'agglomerato losannese⁴⁹³ – progettati da quasi altrettanti gruppi di lavoro. In linea con l'intento del sistema, si trattava per lo più di edifici scolastici, ma anche di edifici commerciali e residenze per studenti. Lo stesso studio AAA progettò tre scuole con questo sistema nel Chiablèse: ad Aigle (1971, 1975), a Monthey (1971–1972) e a Ollon (1973–1974).⁴⁹⁴

Il sistema CROCS si basa, come i sistemi di edilizia prefabbricata in generale, sull'idea che le strutture possano essere adattate ed ampliate in modo flessibile. Tuttavia, nella maggior parte dei casi, il potenziale di ampliamento previsto fin dall'inizio dei progetti non è mai stato pienamente sfruttato. Sono comunque noti due interventi realizzati nel sistema CROCS: il *Collège des Dents-du-Midi* – la già citata scuola di Aigle – fu ampliato nel 1975, appena quattro anni dopo il completamento della prima fase da parte di AAA, dall'architetto Jean-Pierre Cahen, mediante la sopraelevazione di una parte dell'edificio e l'estensione di un altro corpo.⁴⁹⁵ Anche il *Collège de la Rouvraie* (1971–1972) a Losanna fu sopraelevato di un piano nel 1989.⁴⁹⁶

Durante gli anni del boom economico, si svilupparono riflessioni concettuali sotto forma di sistemi non solo su scala edilizia, ma anche su quella urbanistica. Il campus dell'EPFL a Ecublens, a ovest di Losanna, fu infatti progettato nella sua prima fase come un complesso unitario, distinguendosi così dall'UNIL, che confina direttamente a est. All'UNIL, le diverse facoltà furono inserite come singoli edifici in un parco, ma furono concepite architettonicamente da team diversi e seguono poche linee guida comuni.

La differenza nella configurazione architettonica dei due atenei adiacenti fu sottolineata in termini critici già prima del completamento dell'EPFL dall'architetto e critico britannico Alan Colquhoun, in un articolo pubblicato su *werk-archithese*.⁴⁹⁷ La mancanza di coerenza architettonica tra le due università confinanti può essere spiegata, almeno in parte, con la diversa committenza: mentre l'UNIL fu promossa e gestita dal Cantone di Vaud, l'EPFL rappresenta la Confederazione dal 1969,⁴⁹⁸ collocandosi quindi nel contesto dei politecnici federali svizzeri, in particolare con il campus Hönggerberg, realizzato quasi contemporaneamente.

Le tre università citate si inseriscono in una dinamica che, a partire dagli anni Sessanta, si osserva a livello europeo: per far fronte al massiccio aumento del numero di studenti, vengono realizzati nuovi campus di maggiore estensione, situati al di fuori dei centri urbani già densamente edificati.⁴⁹⁹

In Svizzera, tuttavia, soltanto il campus universitario dell'EPFL fu concepito come un'unica struttura su grande scala, anziché come un insieme di edifici differenti. Esso si ispira al principio dei «*Mat-buildings*», elaborato in particolare dalla coppia di architetti britannici Alison e Peter Smithson, e al concetto di «*stem*»,⁵⁰⁰ sviluppato da Georges Candilis, Alexis Josic e Shadrach Woods. Lo stesso gruppo di architetti fu autore del complesso soprannominato «*Rostlaube*», realizzato tra il 1967 e il 1973 per ospitare le facoltà umanistiche della Freie Universität di Berlino.⁵⁰¹ Seguendo questi modelli, gli architetti Jakob Zweifel e Heinrich Stricker, in collaborazione con lo studio di progettazione Metron, proposero nel concorso

bandito nel 1969 per il campus dell'EPFL un complesso edilizio progettato secondo principi strutturalisti. La progettazione, fortemente incentrata su una logica strutturale, si basava su una griglia di 86,4 metri, concepita per consentire ampliamenti e trasformazioni. La prima fase, realizzata tra il 1975 e il 1985, rappresenta l'unica megastruttura effettivamente costruita in Svizzera.⁵⁰²

La neutralità perseguita dall'approccio sistemico nell'edilizia scolastica e universitaria costituisce l'elemento comune dei complessi edilizi presentati. Oltre a fattori economici, come la possibilità di costruire rapidamente e a basso costo, questo tipo di progettazione rispondeva soprattutto a esigenze di flessibilità: da un lato spaziale, per adattarsi alle condizioni geografiche e urbane; dall'altro programmatica, con dimensioni di spazi ed edifici sempre modulabili. Anche la componente temporale era stata tenuta in considerazione, poiché gli edifici potevano essere ampliati nel corso del tempo. Non da ultimo, queste costruzioni condividono tratti estetici, con le loro facciate metalliche ventilate, che le collocano inequivocabilmente negli anni del boom economico.

La trasformazione della struttura urbana negli anni del dopoguerra riflette una critica all'urbanistica precedente al 1900. Tale posizione, diffusa a livello internazionale, fu già tematizzata nel 1933 durante il quarto congresso del CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) con il titolo «*Die Funktionelle Stadt/Die Funktionale Stadt*» e trovò infine espressione nella pubblicazione della Carta di Atene del 1943.⁵⁰⁵ A Losanna, la critica degli esperti si concentrò principalmente su Place Saint-François, dove la costruzione di edifici rappresentativi della Posta (1900) e della Banque Cantonale (1904) aveva ostruito la vista sul Lago di Ginevra. Jean-Pierre Vouga definì questo evento «[...] la sventura irrimediabile che priva per sempre Place Saint-François del magnifico panorama che avrebbe potuto rendere questo balcone una delle piazze più belle del mondo»⁵⁰⁴.

Nella progettazione architettonica di questa piazza non furono tenute in considerazione la topografia urbana e la vista panoramica, elemento caratteristico di Losanna, un fatto che, negli anni del dopoguerra, la maggior parte degli urbanisti losannesi riconobbe come un errore da non ripetere nei progetti successivi. Come esempi di interventi ritenuti allora esemplari e innovativi sotto il profilo urbanistico, in questa sezione vengono presentati l'Esplanade de Montbenon e l'Ensemble Chauderon. Entrambi i progetti crearono spazi aperti in cui la vista verso sud costituiva un elemento formale centrale; inoltre, beneficiarono fortemente della topografia naturale di Losanna e contribuirono alla riorganizzazione urbana secondo i principi della città a misura di automobile.

Sul terreno in pendenza si trovavano, nella parte settentrionale più elevata di Montbenon, una piazza d'armi e, nella zona meridionale più bassa di Mornex, vigneti. Nel XIX secolo iniziarono i lavori per la creazione di un parco, proseguiti fino alla fine del XX secolo. Nel 1960 la città di Losanna bandì un concorso per la costruzione di un parcheggio multipiano in

quest'area,⁵⁰⁵ dal quale, attraverso la fusione di tre proposte, nacque il progetto sviluppato dagli architetti losannesi Bernard Calame e Laurent d'Okolski con gli ingegneri René Suter e Jean-Claude Piguet, per la Société immobilière parking Montbenon.⁵⁰⁶ Nel luglio 1964, sebbene non ancora ultimato, l'edificio di sei piani offriva 980 posti auto in posizione centrale, indispensabili per l'esposizione nazionale allora in corso.⁵⁰⁷

Scale e ascensori interni facilitarono ai pedoni il superamento del dislivello. In gran parte inserito nel pendio, il parcheggio presentava a sud una facciata in vetro e metallo, realizzata dal costruttore André Félix,⁵⁰⁸ già coinvolto anche negli innovativi elementi prefabbricati dell'Ensemble Chauderon. Davanti al parcheggio vero e proprio furono ricavati spazi commerciali naturalmente illuminati, che si estendevano all'ultimo piano⁵⁰⁹ in una «galerie bordée de boutiques».⁵¹⁰

Al piano terra trovava posto, come d'uso all'epoca, una stazione di servizio.⁵¹¹ L'aspetto del complesso verso sud venne completato all'inizio degli anni Settanta con l'aggiunta di una nuova centrale telefonica delle PTT, sempre su progetto degli architetti Calame e d'Okolski, che sostituiva quella di Saint-François.⁵¹² Rivestita con pannelli in calcestruzzo lavato e in calcestruzzo a struttura nervata, la centrale telefonica si collega a est con il parcheggio Montbenon, accompagnando il tracciato in salita del Chemin de Préville verso nord. La vera innovazione riguardò tuttavia la terrazza sul tetto: il parco del Palais de Justice poté infatti estendersi fino al limite della facciata sud del parcheggio, raddoppiando così la superficie a circa 10.000 metri quadrati. Il progetto paesaggistico, frutto di un concorso indetto nel 1971 dal Comune di Losanna, vinto dal paesagista Walter Bischoff con l'architetto Achille Gasser e l'atelier Acatos & Gasser,⁵¹³ fu completato a metà degli anni Ottanta. Ancora oggi le diverse fasi di realizzazione restano leggibili nella conformazione del parco, la cui terrazza erbosa con vista sul lago e sulle Alpi rappresenta una delle aree verdi più frequentate della città di Losanna.⁵¹⁴ Il parcheggio sottostante, pur condizione

necessaria per la sua realizzazione, non entra tuttavia in questa percezione estetica.

Nel caso della Esplanade de Montbenon si tratta di un parco ricavato e sviluppato sulla copertura del parcheggio multipiano; poco distante, a nord della valle del Flon, nel quartiere di Chauderon, tra il 1969 e il 1974 venne invece realizzata una nuova piazza urbana. Al centro di tre edifici alti e sulla copertura di un edificio basamentale, nel quale si trova tra l'altro anche un parcheggio multipiano, AAA ha progettato una piazza raccolta, concepita come moderno polo cittadino, destinato a fungere da contrappunto alla storica Place Saint-François.⁵¹⁵

La piazza, pensata per essere circondata da boutique e aperta verso sud, prevedeva la sopraelevazione di un corpo lineare di 62,7 metri sul lato meridionale.⁵¹⁶ Collocata a un livello inferiore rispetto alle vie circostanti, Place Chauderon e Pont Chauderon, avrebbe dovuto offrire ai pedoni uno spazio protetto dal traffico per una nuova vita urbana.

L'ampiezza inizialmente concepita andò tuttavia perduta nelle fasi di progettazione, costruzione e successivo utilizzo: oggi lo spazio appare frammentato e sovraccarico di arredi urbani. Con la progressiva chiusura delle boutique, la piazza è divenuta un luogo di transito, frequentato soprattutto per l'accesso agli uffici comunali o alla biblioteca. Ascensori, vani scala, sottopassaggi e, più recentemente, un ponte verso il quartiere Flon a sud creano una rete complessa di connessioni tra i diversi livelli e gli spazi adiacenti.

Non passò molto tempo prima che l'Ensemble Chauderon fosse oggetto di critiche pubbliche. Se le prime cronache ne evidenziavano positivamente le innovazioni architettoniche e urbanistiche – come dimostra la sequenza fotografica degli spazi esterni pubblicata sulla rivista *Das Werk*, intitolata «Les parcours dans l'espace urbain de la place Chauderon»⁵¹⁷ – po-

chi anni più tardi comparvero articoli, tra cui «On rêvait d'animation à l'italienne – fiasco d'une petite place lausannoise»⁵¹⁸, che segnalavano la scarsa frequentazione pedonale della piazza e le conseguenti difficoltà economiche delle attività

commerciali. Oggi, dove «l'animation commerciale»⁵¹⁹ risultava insufficiente, si osserva tuttavia un utilizzo vivace dello spazio. Inoltre, l'Ensemble Chauderon sta ottenendo un riconoscimento estetico sempre maggiore e può essere considerato un vero e proprio punto di riferimento nel paesaggio urbano di Losanna.

Complessi residenziali Ancien Stand, Valmont e Praz-Séchaud

Negli anni del dopoguerra, la costruzione di nuovi quartieri residenziali nell'agglomerato di Losanna raggiunse dimensioni senza precedenti. In tutta Europa, dopo la seconda guerra mondiale, la necessità di abitazioni a prezzi accessibili rappresentò una sfida importante dal punto di vista urbanistico e architettonico. Le cause locali di questo boom edilizio erano molteplici: dalla ricostruzione delle città distrutte dai bombardamenti, alla crescita demografica dovuta alla migrazione e agli alti tassi di natalità, fino a un «recupero» particolarmente significativo in Svizzera a seguito della scarsa attività edilizia durante gli anni di guerra. Inoltre, le nuove abitazioni «moderne» erano pensate per migliorare igiene e comfort rispetto agli edifici esistenti, come già richiesto nel 1933 durante il quarto congresso del CIAM. Nella Carta di Atene si legge: «Le condizioni interne dell'abitazione la rendono un quartiere misero, ma la miseria dell'interno si protrae all'esterno a causa della ristrettezza delle strade buie e della totale assenza di quelle vaste aree verdi, fonti di ossigeno, così utili come luoghi di gioco per i bambini.»⁵²⁰ Queste riflessioni concettuali, che hanno caratterizzato il dopoguerra, sono andate di pari passo con un quadro normativo in materia di pianificazione territoriale che favorì la costruzione massiccia di nuovi alloggi nella periferia e nei sobborghi di Losanna.

In Svizzera, in particolare a Ginevra e Berna, furono progettate su larga scala vere e proprie città satellite, ispirate a modelli stranieri. Numero- se esposizioni internazionali favorirono lo scambio di conoscenze tecniche e la presentazione

di esempi concreti. Modelli di riferimento furono anche pubblicati su riviste specializzate, come il *Lansbury Estate* a Poplar, nell'East End londinese distrutto dalla guerra, apparso su *Habitation* nel 1952.⁵²¹ A Ginevra, esempi significativi furono la Cité-Nouvelle di Onex-Lancy (1958-1964), la Cité satellite di Meyrin (1960-1964) e la Cité du Lignon (1963-1971), tutte concepite secondo il principio delle città satellite.

A Berna-Bümpliz il quartiere Tscharnerngut, costruito a partire dal 1958 e completato nel 1976, rappresenta un'importante referencia svizzera con risonanza internazionale.⁵²² Una condizione fondamentale per la realizzazione di tali città satellite era la disponibilità di ampi terreni contigui, situazione che rese pionieristiche sia Berna sia Ginevra. A Bümpliz, annessa a Berna nel 1918, si trovavano ad esempio molte ex tenute di famiglie patrizie bernesi, che erano disposte a venderle a causa del mutamento delle condizioni socioeconomiche e del fatto che, con la crescita urbana, i loro terreni non si trovavano più in campagna.

La costruzione di questi insediamenti prestava scarsa attenzione all'integrazione con l'ambiente circostante o con gli edifici adiacenti: gli insediamenti furono pianificati e concepiti come vere e proprie «isole», secondo il modello delle città satellite. La loro realizzazione fu resa possibile dal ricorso a piani di utilizzazione speciali, ovvero dal *Plan de quartier*, introdotto a Losanna dalla *Loi cantonale vaudoise sur la Police des constructions* del 5 febbraio 1941. Tali strumenti consentivano deroghe rispetto alle norme vigenti, permettendo anche la costruzione di edifici sviluppati in altezza.

La prima vera città satellite losannese sorse tra il 1955 e il 1962 a Valmont, nella zona nord di Losanna, con l'avvio dei lavori dunque precedente al completamento dei complessi residenziali di Ginevra e Berna, di dimensioni nettamente maggiori.

L'importanza attribuita al complesso è testimoniata dal fatto che il progetto fu presentato nel padiglione svizzero all'*Interbau* del 1957 a Berlino.⁵²³ La committenza, La Société immobilière Valmont, concepì insieme agli architetti Michel-Robert Weber, Nikola Petrović Njegoš,

Charles-François Thévenaz e Pierre Prod'homme diverse tipologie abitative, inclusi alcuni duplex, distribuiti in tre torri e due blocchi lineari. Gli edifici furono disposti come «towers in a park», attorno a spazi comuni – un asilo, un centro commerciale e una piscina – inseriti in un'area verde condivisa simile a un parco.⁵²⁴ L'organizzazione urbana degli edifici valorizza la vista verso sud sul Lago di Ginevra; in tutte le altre direzioni il complesso è circondato da un boschetto: «L'architettura si fonde con la natura».⁵²⁵ Già pochi anni dopo il completamento della città satellite, tuttavia, a nord-est fu tracciata la strada nazionale lungo il lotto, e parte della natura dovette cedere il passo al traffico automobilistico.

Per la rapida, economica ed efficiente realizzazione dei nuovi quartieri residenziali si fece ricorso a innovazioni tecniche, in particolare alla prefabbricazione, favorita dallo scambio internazionale di conoscenze. I cosiddetti «*Plattenbauten*» (ndt.: edifici costruiti con pannelli prefabbricati) avrebbero dovuto contribuire, in tutta Europa – tanto nei Paesi a regime comunista quanto in quelli di area capitalista – a contrastare la carenza di alloggi e a favorire la ricostruzione. Come affermò Jean Prouvé, figura di spicco nell'integrazione delle tecniche di produzione industriale nell'architettura, in un articolo sulla rivista *Habitation*: «È l'industria che ha risolto tutti i problemi relativi alla diffusione della qualità. Perché, dunque, ci si dovrebbe aspettare qualcosa di diverso per i complessi residenziali?»⁵²⁶

In Svizzera, l'azienda vodese Igéco AG,⁵²⁷ con il suo stabilimento a Etoy, ebbe un ruolo pionieristico nella prefabbricazione pesante, grazie a un sistema costruttivo basato su grandi pannelli in calcestruzzo, realizzando oltre un centinaio di edifici nella Svizzera romanda e tedesca.⁵²⁸

Già nel 1956, poco dopo la fondazione della società da parte di César Tacchini, quest'ultimo si assicurò un'esclusiva per la licenza del sistema costruttivo sviluppato dall'azienda danese Larsen & Nielsen A/S per il mercato svizzero.⁵²⁹ Ciò consentì di rilevare affinità tecniche e formali con complessi residenziali costruiti in

Danimarca e in altri Paesi, poiché Larsen & Nielsen avevano ceduto licenze anche a Norvegia, Svezia, Germania e Inghilterra.⁵³⁰ Si avviò subito una collaborazione con gli architetti dello studio AAA, interessati all'edilizia industriale e al tema dell'alloggio a basso costo. Alin Décoppet e Léopold Veuve, già prima della fondazione ufficiale di AAA nel 1961, avviarono con Igéco AG studi sui cosiddetti *immeubles préfabriqués à loyers modestes* (IPLM). Si trattava di edifici lineari di quattro-cinque piani abitativi, con piano terra a uso pubblico, che, pur nella loro semplicità, riprendevano alcuni elementi dell'«*Unité d'habitation*», visibili soprattutto nelle facciate scandite da una griglia regolare di logge.⁵³¹

Lo studio AAA e Igéco AG realizzarono il loro primo progetto con la costruzione del complesso Les Daillettes a Villars-sur-Glâne, tra il 1959 e il 1963.⁵³²

Seguirono poi, tra il 1961 e il 1962, due edifici a Bourg-Dessus, a Renens, oggi demoliti.⁵³³

Nella città satellite di Ancien Stand, a nord di Losanna, dove l'Ufficio di pianificazione urbana aveva condotto studi a partire dal 1951 e pubblicato il piano di quartiere nel 1960, sorsero infine tre edifici lineari.⁵³⁴ Tra il 1962 e il 1965 furono realizzati complessivamente cinque complessi residenziali e strutture di servizio,⁵³⁵ di cui avrebbe dovuto beneficiare anche il quartiere adiacente a sud, Pontaise.⁵³⁶ In quest'area, AAA e Igéco costruirono tre blocchi lineari sul lato ovest del lotto secondo il loro sistema, mentre altri due complessi residenziali furono progettati dagli architetti Claude Jaccotet e Joseph Maechler, che con i loro grattacieli in stile convenzionale, completano il quartiere a nord. L'Ufficio di pianificazione urbana stabilì un disegno uniforme per l'intero quartiere, visibile soprattutto nella scelta dei colori e nella realizzazione delle facciate a loggia.

Grazie alla collaborazione tra Igéco AG e l'impresa edile zurighese Ernst Göhner AG, la licenza danese giunse anche nella Svizzera tedesca.⁵³⁷ Con l'apertura dello stabilimento di Volketswil nel 1965 fu possibile servire i cantieri di Zurigo e dell'Argovia, poiché il trasporto degli

elementi prefabbricati richiedeva che la distanza tra fabbrica e cantiere fosse minima.⁵³⁸

In tutta la Svizzera si possono così osservare affinità tecniche e materiali tra i complessi residenziali costruiti negli anni del boom economico, pur lasciando ampi margini alla progettazione architettonica. Mentre i complessi IPLM dello studio AAA mantenevano un'immediata riconoscibilità tra le varie località, altri complessi residenziali come La Gradelle a Ginevra (1961-1963)

e il Sunnebüel a Volketswil (1966-1972) mostrano una maggiore varietà nella forma urbana e nella progettazione architettonica delle facciate. Il complesso residenziale di Sunnebüel presenta inoltre somiglianze formali con altri complessi edilizi realizzati dalla Göhner AG, in particolare nei cantoni di Zurigo e Argovia, suggerendo che le imprese e i professionisti coinvolti abbiano avuto un ruolo significativo nell'influenzare urbanistica e architettura di questi sistemi.

AAA, inizialmente grande entusiasta dell'edilizia residenziale prefabbricata, si allontanò presto dal concetto di appartamento come prodotto di serie. Lo studio criticava la rigidità del sistema IPLM, che consentiva di realizzare appartamenti di tre o quattro locali in gran parte identici,⁵³⁹ e negli anni 1964-1965 sperimentò un tipo più flessibile: gli «*immeubles préfabriqués d'appartements évolutifs*» (IPAE).⁵⁴⁰ Un prototipo era previsto ad Aigle, ma il progetto non superò mai la fase di progettazione.⁵⁴¹

Negli anni Settanta, AAA abbandonò definitivamente la produzione in serie completa, accompagnando questo cambiamento a una trasformazione delle forme architettoniche e urbanistiche. Un esempio è il complesso Grangette-Praz Séchaud, costruito tra il 1974 e il 1977 e noto anche come «Les Boveresses» o «Casbah», probabilmente per il carattere mediterraneo del progetto. Il complesso fu progettato per la cooperativa Logement Idéal, alla quale la città aveva concesso il terreno in diritto di superficie, e si trova dall'altra parte dell'autostrada, a nord della città satellite di Valmont. In un articolo del 1977 sulla rivista *24 heures*, il progetto fu titolato

«Praz-Séchaud: Non à la monotonie des grands ensembles»⁵⁴², a sottolineare la rottura con i blocchi lineari ripetitivi ormai percepiti come monotoni. La costruzione seguì metodi tradizionali, sebbene alcuni elementi fossero prefabbricati. Secondo gli architetti stessi, questo cambiamento fu influenzato dai loro viaggi di studio in Inghilterra.⁵⁴³

L'area costituisce una cerniera tra la strada nazionale e gli edifici a torre a sud-ovest e i quartieri di case unifamiliari del comune di Epalinges a nord-est.

A sud di una linea dell'alta tensione che attraversa il terreno – seguita da una strada di accesso – gli architetti realizzarono edifici a schiera da cinque a nove piani con appartamenti destinati ad anziani e spazi comuni, mentre a nord costruirono edifici residenziali da tre a quattro piani.⁵⁴⁴

In questo complesso, AAA pose l'accento sull'offerta di una gamma il più possibile diversificata di tipologie abitative, orientate in direzioni differenti. Ogni appartamento disponeva di uno spazio privato all'aperto, sotto forma di terrazza o giardino.⁵⁴⁵

La cucina costituiva il cuore della casa, «come un tempo nelle abitazioni rurali»⁵⁴⁶.

Al centro della progettazione venivano posti l'individuo e il benessere degli abitanti, in linea con i postulati formulati, ad esempio, dal Team X, nato dalle conferenze CIAM. Accanto agli spazi privati si diede grande importanza anche a quelli comuni, creando – attraverso una cura particolare nella progettazione del verde – luoghi di incontro e socialità all'interno dell'insediamento. Non a caso, il testo introduttivo della brochure di benvenuto consegnata ai nuovi residenti si concludeva con le parole: «Non siete isolati, ma parte di una comunità umana pronta ad aiutarvi quando ne avrete bisogno».⁵⁴⁷

Il complesso residenziale ricevette ampi consensi da parte degli esperti del settore. Ad esempio, dopo il completamento, fu visitato da Thomas C. Guggenheim, allora direttore dell'Ufficio federale per l'edilizia abitativa, insieme ai suoi collaboratori, il quale scrisse in una lettera: «Questi risultati dimostrano che l'edilizia residenziale di utilità pubblica può essere realizzata nel modo

più umano possibile, se intrapresa dalle persone giuste. Siamo lieti di poter citare in futuro il quartiere Grangette Praz-Séchaud come esempio di successo di edilizia residenziale sovvenzionata dallo Stato».⁵⁴⁸ Tuttavia, all'interno dell'insediamento non si sviluppò un reale senso di comunità, probabilmente a causa dell'elevato ricambio di inquilini. Ciò era dovuto al fatto che gli appartamenti erano sovvenzionati e che, con l'aumentare del reddito, gli inquilini erano costretti a lasciare il complesso, impedendo così la formazione di una comunità stabile.⁵⁴⁹

A Losanna si può osservare in modo esemplare come siano cambiati i concetti architettonici nell'edilizia residenziale: dagli appartamenti spesso prefabbricati, orientati a est e a ovest, alle abitazioni a schiera più piccole, con appartamenti rivolti in direzioni differenti. Al di là di queste differenze, l'edilizia residenziale del dopoguerra perseguì in generale l'obiettivo di creare complessi urbani, in cui non fossero presenti solo gli alloggi, ma anche strutture collettive, negozi e spazi ricreativi.

Dai progetti edilizi degli anni del boom economico a Losanna qui presentati emerge chiaramente come lo sviluppo e il potenziamento delle infrastrutture, accanto alle condizioni geografiche e topografiche, abbiano esercitato la maggiore influenza sull'evoluzione urbana e sull'aspetto della città. La costruzione delle strade nazionali non solo ha permesso di rendere edificabili nuove aree per complessi industriali e residenziali, ma ha rappresentato anche una condizione fondamentale per l'edilizia prefabbricata: per il trasporto, spesso su lunghe distanze, dei componenti prodotti in pochi stabilimenti, era infatti necessaria una rete stradale ben sviluppata.

Il fatto che le strade nazionali siano state realizzate a Losanna e dintorni relativamente presto, per gli standard svizzeri, si deve soprattutto all'Esposizione nazionale *Expo 64*, che si tenne in città nel 1964.⁵⁵⁰ Oltre alle sue conseguenze sociali e ai modelli architettonici di riferimento che propose, l'*Expo* ebbe effetti secondari su quasi tutti i progetti edilizi citati. L'aumento dei costi nel settore delle costruzioni nella regione fu, ad esempio, uno dei motivi per cui la città di Losanna commissionò il sistema costruttivo CROCS per gli edifici scolastici; nel parcheggio Montbenon i visitatori dell'esposizione poterono lasciare le proprie automobili; il complesso di Chauderon subì – sotto la direzione dell'Ufficio di pianificazione urbana – un lungo blocco della progettazione all'inizio degli anni Sessanta, poiché vennero privilegiati altri progetti cittadini.

Spesso la cultura della costruzione del dopoguerra viene associata a un approccio di «tabula rasa». Se ciò vale per molti progetti, non mancano esempi che hanno seguito la logica del «continuare a costruire» sull'esistente. Anche nei sistemi prefabbricati – che si trattasse della prefabbricazione pesante per l'edilizia residenziale o di quella leggera per l'edilizia scolastica – era prevista la possibilità di futuri ampliamenti e modifiche. Un simile atteggiamento era sicuramente legato alla convinzione, diffusa all'epoca, che la

costruzione modulare fosse la risposta ideale in un contesto percepito come di crescita illimitata e di risorse senza confini. I progettisti davano quindi per scontato che i bisogni di spazio sarebbero aumentati sempre di più. In realtà, però, queste potenzialità vennero sfruttate solo in casi eccezionali. Anzi, molti sistemi non vennero ampliati, ma sostituiti da nuove costruzioni, anche a causa del rifiuto estetico che negli anni successivi si sviluppò nei confronti dell'architettura del dopoguerra.

Lugano è la città più grande del Canton Ticino e, per popolazione nonché per importanza economica, culturale e sociale, costituisce un importante centro urbano della Svizzera italiana. La città sorge sulle rive del Lago di Lugano, che prende il nome dalla città e si estende parzialmente in territorio italiano, alla foce del fiume Cassarate nel Golfo di Lugano, ed è circondata da alte montagne panoramiche. Il centro storico si sviluppa tra il Parco Ciani, in prossimità del lago, e la stazione ferroviaria, situata più in alto. Tra la fine del XIX secolo e tutto il XX secolo, Lugano si è espansa nella pianura, verso nord, si è estesa lungo i pendii circostanti e ha inglobato i vecchi nuclei dei villaggi vicini, creando, fino agli anni Settanta un'area urbana continua che tuttavia ancora oggi non appartiene esclusivamente al comune di Lugano. Brè-Aldesago e Castagnola-Cassarate, situati a est del centro città, furono annessi nel 1972, mentre altri comuni strettamente connessi al tessuto urbano di Lugano rimasero a lungo politicamente indipendenti (come Viganello, Pregassona o Brezzanzone fino al 2004) o lo sono tuttora (ad esempio Vezia, Paradiso o Sorengo).

Di particolare importanza per lo sviluppo urbano furono il turismo e il settore finanziario, la cui nascita in Svizzera risultò in molti casi strettamente intrecciata. Dopo Zurigo e Ginevra, Lugano è uno dei principali centri bancari del Paese, risultato di uno sviluppo che si è manifestato soprattutto nel dopoguerra e che si riflette chiaramente nell'aspetto della città. Nei decenni successivi alla guerra furono costruite e ampliate numerose banche e, nell'area a nord del Corso Enrico Pestalozzi, si sviluppò un quartiere bancario e commerciale caratterizzato da edifici nuovi che spesso sostituirono costruzioni più antiche, risalenti alla fine del XIX e all'inizio del XX secolo. Di questi edifici storici, oggi nel quartiere restano solo poche unità; la «Blockrandbebauung» tipica del XIX secolo ha lasciato il posto a un'edificazione più aperta e meno compatta, tipica del modernismo del dopoguerra. Nel centro storico di Lugano, invece, sono ancora leggibili le diverse stratificazioni della storia urbana, sebbene anche qui siano sorti molti nuovi edifici, tra cui alcune banche, per cui l'aspetto complessivo della città risulta fortemente segnato dagli interventi avvenuti tra il 1945 e il 1975.

Come località turistica, Lugano mantiene ancora una certa rilevanza, sebbene inferiore rispetto al passato.⁵⁵¹ Molti dei grandi alberghi costruiti tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo furono chiusi o demoliti nei decenni successivi alla Seconda Guerra Mondiale, insieme a numerose ville e le palazzine in stile storicista a Lugano e nei sobborghi circostanti. L'aspetto urbano della città cambiò in modo molto più radicale rispetto a quanto avvenuto, ad esempio, a Bellinzona, Locarno o Mendrisio, soprattutto a causa delle demolizioni e dei nuovi edifici realizzati negli anni del boom economico.

Uno dei motivi di questo cambiamento risiede nel fatto che, dopo il 1945, lo stile architettonico dello storicismo, che in Ticino era rimasto in voga per molto tempo, incontrò un crescente rifiuto a favore di una modernizzazione dell'aspetto urbano. Negli anni Venti e Trenta a Lugano sorsero edifici riconducibili alle varie forme tardive dello storicismo e dell'eclettismo:

Giubiasco, Rif.: Pubb0012. La vecchia centrale presentava una diga di sbarramento più a nord nella valle della Verzasca presso Corippo, con gallerie fino a Gordola e la centrale a Tenero. La potenza della vecchia centrale raggiungeva infine gli 8.500 kilowatt. La nuova centrale fu progettata per una capacità energetica quadrupla e con una potenza di macchinari dodici volte superiore.

Di particolare rilievo sono le condizioni climatiche della valle della Verzasca, che determinano forti oscillazioni stagionali della portata del fiume, ora compensate dal bacino di accumulo di grandi dimensioni.

[411] Per i dettagli tecnici e storico-costruttivi si rimanda a Lombardi 1966; Giovanni Lombardi, *Das Verzascawerk als Beispiel eines Speicherwerks*, stampa datata

un esempio significativo sono i Palazzi Gargantini, costruiti a partire dal 1912 su progetto di Giuseppe Bordonzotti e completati nel 1932 con la collaborazione di Carlo e Rino Tami.⁵⁵² Anche alcuni edifici del centro storico risalenti agli anni Trenta presentano forme storicistiche ispirate al Rinascimento fiorentino, mentre molte ville sul Lago di Lugano costruite tra le due guerre continuano ad esprimere concezioni architettoniche tipiche della fine del XIX secolo. Situazioni simili si osservano a Bellinzona e Locarno.⁵⁵³ A Lugano storicismo e modernità si collocano in una particolare prossimità temporale, poiché il primo si protrasse fino agli anni Trenta. In parte si riscontrano anche strette connessioni personali: architetti come Carlo e Rino Tami, che contribuirono a definire il volto moderno della città, parteciparono ancora a progetti edilizi in stile storicista; allo stesso modo, figure come la famiglia Himmelsbach-Rusca commissionavano edifici modernisti pur continuando ad abitare in immobili storicisti fatti costruire solo pochi decenni prima.

A ciò si aggiunse la necessità di adeguare il centro città al crescente traffico automobilistico, creando posti auto nei parcheggi pubblici multi-piano e nei garage sotterranei privati degli edifici residenziali e commerciali. Questo trasformò radicalmente il paesaggio urbano, sia per quanto riguarda la larghezza delle strade e in parte il loro tracciato, sia per la collocazione degli edifici e il loro rapporto con il tessuto urbano. La «Blockrandbebauung» della fine del XIX secolo fu sostituita da un tessuto edilizio meno compatto, che lasciava spazio agli accessi dei garage sotterranei e ad aree verdi tra i nuovi edifici isolati costruiti nel dopoguerra.

Lugano fu inoltre collegata all'autostrada N2, che circonda la città e dispone di due uscite: Lugano Nord e Lugano Sud, situate ai due estremi del tunnel della Collina d'Oro. Tra il 1966 e il 1968 furono aperti ogni anno nuovi tratti da Chiasso a Lugano Nord, mentre nel 1973 venne completato il tratto più a nord fino a Rivera. Solo nel 1983 l'autostrada fu estesa oltre il passo del Monte Ceneri, creando così un collegamento autostradale

continuo fino a Bellinzona. Dalla fine degli anni Sessanta Lugano era dunque connessa con la grande asse nord-sud della N2, di importanza fondamentale per la Svizzera e per l'Europa intera, e faceva parte della rete autostradale nazionale. Le opere autostradali nei pressi della città – infrastrutture come tracciati, gallerie, ponti e svincoli stradali – hanno trasformato in profondità i territori circostanti. Ciò è particolarmente evidente, da un lato, a Pambio, dove lo svincolo Lugano Sud attraversa una stretta gola e taglia in due il piccolo centro storico del villaggio, e dall'altro, più a sud, a Grancia, dove lungo l'autostrada si sviluppò nel dopoguerra una zona industriale che occupa l'intera superficie della valle, formando un continuum con il tessuto insediativo fino a Paradiso e a Lugano.

I cambiamenti sociali ed economici di Lugano si rifletterono in modo evidente anche nell'edilizia residenziale: soprattutto negli anni Sessanta e Settanta furono costruite molte nuove abitazioni, con palazzi a più piani, in particolare nel centro città, e case unifamiliari di varie dimensioni nei sobborghi e nei comuni limitrofi. È interessante notare che a Lugano non furono realizzati veri e propri complessi residenziali, a differenza delle grandi città della Svizzera tedesca e romanda.

Esistono sì progetti di dimensioni maggiori, talvolta composti da più edifici collegati tra loro, ma restano di scala ridotta e strettamente inseriti nei quartieri suburbani; per questo motivo non possono essere considerati veri e propri complessi abitativi, né tantomeno città satellite. Un esempio è il grattacielo «Multipiano» a Pregassona, costruito tra il 1960 e il 1962 su progetto di Sergio Pagnamenta. La torre, che ha una pianta a forma di stella a tre punte, avrebbe dovuto essere affiancata da altre due torri identiche e circondata da un'area verde, dando vita a un piccolo complesso di tipo insediativo; tuttavia fu realizzata soltanto una versione ridotta del progetto.⁵⁵⁴ Un altro esempio è il Complesso Vitus a Viganello, costruito nel 1968 su progetto di Alex Huber. La versione originaria prevedeva cinque condomini e, grazie a un ristorante, negozi di alimentari, un

30.06.1963, in: Archivio aziendale Lombardi, Giubiasco, Rif.: Pubb0012.

[412] Lombardi aveva redatto la sua tesi di dottorato sul calcolo delle dighe ad arco, cfr. Lombardi 1955. Tra gli articoli e le conferenze dedicati alla diga della Verzasca vanno segnalati in particolare: Lombardi 1961; 1966; Giovanni Lombardi, Das Verzascawerk als Beispiel

eines Speicherwerks, stampa datata 30.06.1963, in: Archivio aziendale Lombardi, Giubiasco, Rif.: Pubb0012.

[413] Si verificarono due gravi incidenti legati alle dighe ad arco: nel 1959 la *Barrage de Malpasset* a Fréjus, nel sud della Francia, crollò e un'onda di piena distrusse diversi villaggi, causando la morte di almeno 423 persone; nel 1963 lo sbarramento del lago artificiale del Vajont

parrucchiere e un chiosco, mirava a una certa autonomia tipica dei complessi residenziali dell'epoca. Anche in questo caso, però, il progetto non fu realizzato nella sua interezza.⁵⁵⁵ Nei quartieri di Lugano situati a est del fiume Casarate – Cassarate, Viganello e Pregassona – nei decenni del dopoguerra, accanto a singoli edifici residenziali a più piani, furono costruiti anche diversi complessi residenziali simili o di dimensioni maggiori.

Gli sviluppi urbanistici di Lugano qui descritti a grandi linee – demolizioni nel centro città, ristrutturazioni volte a creare una città a misura di automobile, nascita di un quartiere bancario e commerciale e sviluppi nell'edilizia residenziale – saranno analizzati di seguito attraverso esempi selezionati, che mettono in evidenza sia i parallelismi con altre località e regioni della Svizzera, sia le peculiarità ticinesi dell'edilizia del dopoguerra. Essi offrono uno spaccato emblematico della modernizzazione avvenuta in Ticino e dei profondi cambiamenti che essa ha comportato.

Autosilo Balestra e piazzale ex scuole

Il traffico automobilistico portò con sé grandi trasformazioni dell'ambiente costruito a tutti i livelli.

In ambito urbano ciò si manifestò soprattutto nell'occupazione di strade e piazze da parte del traffico in movimento e nella creazione di spazi per il traffico in sosta.

A Lugano sorsero così, nel dopoguerra, diversi parcheggi multipiano, tra i quali il più grande è l'Autosilo Balestra. Fu costruito tra il 1971 e il 1976 dal Comune di Lugano in collaborazione con le PTT, su progetto di Spartaco Cesarini, architetto dell'Ufficio tecnico comunale, e dell'ingegnere Americo Marazzi. L'edificio si trova all'incrocio tra via Serafino Balestra – che gli dà il nome – e via Giovan Battista Pioda.⁵⁵⁶ Il parcheggio è concepito come struttura multifunzionale: dispone di nove piani di posti auto, mentre al piano terra si trovano gallerie con negozi e locali; i due piani interrati ospitano invece una stazione degli autobus e un deposito per gli autobus delle PTT. L'edificio si distingue per l'imponente volume e per le facciate espressive in cemento a vista sui lati lunghi, caratterizzate da balconi dentellati derivanti dall'orientamento diagonale dei singoli posti auto, e per le ampie rampe elicoidali situate sui due lati corti. Questo linguaggio formale, peculiare e assertivo, conferisce al parcheggio una forte presenza urbana: esso non rimane in secondo piano rispetto agli edifici circostanti, ma si impone come costruzione di pari importanza e con una posizione ben riconoscibile nel nuovo quartiere. Si evidenzia così come al traffico automobilistico fosse attribuita un'importanza fondamentale per la nuova vita urbana, non solo dal punto di vista funzionale e progettuale, ma anche dal punto di vista simbolico, attraverso l'espressione architettonica.

I nuovi edifici della zona sono in gran parte banche e uffici, ma anche negozi e abitazioni. Tutti dispongono di parcheggi sotterranei, tanto che l'area attorno a via Serafino Balestra, via Pretorio, corso Elvezia e le strade limitrofe appare nella sua conformazione urbanistica e architettonica ampiamente orientata all'automobile.

Le rampe e gli accessi ai garage costituiscono un elemento di pari rilievo nella composizione architettonica rappresentativa degli edifici, e la loro disposizione occupa una parte non trascurabile delle superfici edificate: proprio questi dettagli costruttivi contribuiscono così in modo significativo a caratterizzare il paesaggio urbano e lo spazio pubblico.

Un esempio interessante in questo senso è l'uscita dell'Autosilo Balestra, la cui collocazione insolita testimonia dinamiche amministrative e sociali che, nella loro contingenza, possono costituire una parte essenziale della cultura della costruzione. La rampa collega il primo piano interrato con il livello stradale e funge da uscita sia per i veicoli privati provenienti dai piani di parcheggio, sia per gli autobus provenienti dal terminal e dal deposito.

La rampa a spirale dei piani superiori non poteva essere prolungata fino al secondo piano interrato, in quanto troppo stretta per gli autobus; per questo motivo l'uscita fu realizzata in linea retta, passando sotto via Serafino Balestra e immettendo i veicoli su via Carlo Maderno.

Lo stretto appezzamento occupato dall'uscita apparteneva alla città di Lugano ed era rimasto inedito fino alla costruzione dell'auto-silo. A partire dalla metà degli anni Cinquanta, il proprietario del fondo confinante a ovest, Plinio Bernardoni, tentò per lungo tempo di acquistarlo dal Comune per accorparlo al proprio e ottenere così una superficie più favorevole al suo progetto edilizio. Affidò l'incarico all'architetto Sergio Pagnamenta, forse anche perché quest'ultimo, in qualità di presidente della Commissione edilizia della città, avrebbe potuto favorire un esito positivo della trattativa. Per ragioni non più chiaramente ricostruibili, tuttavia, le parti non giunsero né a una vendita né a una compensazione con rettifica del confine.⁵⁵⁷ È da escludere che, all'epoca delle trattative, l'amministrazione comunale disponesse già di un progetto per il parcheggio e la sua particolare uscita; la decisione di collocarla in quel punto fu presa solo in seguito. Bernardoni si accontentò dunque della forma irregolare del suo terreno e confermò l'incarico a Pagnamenta,

che nel 1958 elaborò un progetto che però non fu mai realizzato. L'edificio attualmente presente sul fondo rappresenta un'evoluzione di quel progetto, sviluppata da Pagnamenta insieme a Luigi Camenisch: fu commissionato dalla società Immosix e completato nel 1973.⁵⁵⁸

Uno dei passaggi più significativi nella trasformazione del centro di Lugano a favore del traffico automobilistico fu la creazione del Piazzale ex scuole. Situato tra il Corso Enrico Pestalozzi, la via Pretorio e la via Giovanni Nizzola, esso venne realizzato nel 1969 in seguito alla demolizione di un edificio scolastico storico.

La struttura a più ali dell'edificio demolito risaliva alla metà del XVII secolo: in origine un convento agostiniano, fu poi adibita a caserma e, dalla fine del XIX secolo, a scuola comunale. Tra il 1884 e il 1910 il complesso venne più volte ristrutturato, con un certo impegno architettonico, da rinomati architetti quali Augusto Guidini, Otto Maraini e Americo Marazzi.⁵⁵⁹ Nel 1969 l'edificio fu demolito e l'area trasformata in parcheggio pubblico.

Oggi il sito ospita una stazione degli autobus progettata da Mario Botta, che nei prossimi anni lascerà il posto a una nuova sistemazione della piazza.⁵⁶⁰

Sul lato sud del Piazzale, tra il 1958 e il 1969, fu realizzato l'edificio della UBS su progetto di Rino Tami.

Per la sua costruzione furono demoliti due isolati, tra cui due grandi edifici in via Pretorio (Bernardo Ramelli 1913, Americo Marazzi 1924), la cui demolizione era stata pianificata dal Comune per ampliare la strada e migliorarne la viabilità. Il progetto di Tami teneva conto dell'arretramento della linea di costruzione, prevista dal nuovo regolamento edilizio, e prevedeva anche l'imminente demolizione dell'ex complesso conventuale adibito a scuola, motivo per cui la facciata principale del nuovo edificio della banca è rivolta a nord, sul Piazzale ex scuole realizzato contestualmente al completamento dell'edificio.⁵⁶¹

Questo esempio mette in luce in modo particolarmente chiaro le profonde trasformazioni che l'aumento del traffico automobilistico determinò nei centri urbani svizzeri del secondo dopoguerra.

Da una prospettiva odierna sorprende constatare come un edificio storico di notevole importanza per la storia di Lugano sia stato sacrificato per creare uno spazio che non ricevette alcuna ulteriore progettazione urbanistica, ma fu semplicemente adibito a parcheggio a cielo aperto, senza interventi edilizi significativi. L'Autosilo Balestra, al contrario, utilizza il terreno in modo molto più efficiente, poiché offre parcheggio a un numero nettamente maggiore di autovetture, rappresentando al contempo un'aggiunta architettonicamente sofisticata e funzionale al tessuto urbano, in dialogo con gli edifici circostanti. Questo caso illustra in maniera emblematica l'ampiezza delle possibili conseguenze di un'architettura orientata all'automobile nella pianificazione dei centri cittadini del dopoguerra: si va dalla distruzione priva di qualità formale, motivata unicamente da esigenze pragmatiche di liberare spazio, fino ad architetture di pregio formale, capaci di soddisfare non solo requisiti funzionali, ma anche criteri estetici. Tale differenza si riflette anche negli effetti successivi di questi due significativi interventi urbanistici: mentre l'Autosilo Balestra gode di grande popolarità, ad esempio come soggetto fotografico sui social media, conferendogli uno status quasi iconico nell'edilizia del dopoguerra a Lugano, la realizzazione del Piazzale ex scuole ha generato un problema urbanistico che rimane tuttora irrisolto in maniera definitiva.

Centrale telefonica di Breganzona

Un'importante costruzione per le telecomunicazioni a Lugano è la centrale telefonica di Breganzona, realizzata tra il 1971 e il 1975 su progetto di Sergio Pagnamenta. L'edificio si trova a Breganzona, ai margini del tessuto insediativo, su un terreno allora in gran parte circondato da prati. La strada di accesso Via Vergio fu realizzata appositamente per la centrale, nelle immediate vicinanze si trova lo svincolo autostradale Lugano Nord. Dopo aver vinto un concorso nel 1968, Pagnamenta presentò nel 1970 la domanda di costruzione; l'edificio fu realizzato tra il 1971 e il 1975 e la centrale divenne completamente operativa entro il 1977. La costruzione è composta da blocchi a più piani di diversa altezza che ospitano varie funzioni: la centrale per le comunicazioni telefoniche locali e internazionali, la telefonia senza fili, gli uffici amministrativi, un'autorimessa e ulteriori locali tecnici. A livello urbano, elemento distintivo e ben visibile è la torre di trasmissione con antenne a stelo e paraboliche. Un'altra caratteristica significativa è la centrale elettrica autonoma a nafta per le emergenze, che consente alla centrale e al servizio telefonico di funzionare temporaneamente in modo indipendente dalla rete energetica. Di fronte all'edificio si trova un ampio piazzale con ulteriori posti auto e una stazione di rifornimento con copertura circolare.

La costruzione di questo nuovo edificio si rese necessaria perché la centrale PTT di Viganello, realizzata negli anni Cinquanta, aveva già raggiunto i limiti della sua capacità in meno di vent'anni. Nel frattempo, gli allacci telefonici nel Sottoceneri erano cresciuti rapidamente, passando da 9.700 nel 1950 a 63.000 nel 1975.⁵⁶² La nuova centrale di Breganzona doveva diventare il principale nodo per tutte le altre centrali telefoniche del Canton Ticino, gestendo le comunicazioni internazionali in uscita dal Ticino e la maggior parte dei collegamenti svizzeri diretti verso l'Italia. Ospitava inoltre una centrale per la telefonia senza fili. In questo modo, la centrale telefonica non riveste importanza solo per Lugano, ma

costituisce un nodo centrale per l'intero Ticino e per una parte significativa delle comunicazioni telefoniche nazionali all'interno della vasta rete di telecomunicazioni.

È significativo che Sergio Pagnamenta fosse già stato coinvolto nella progettazione e realizzazione della centrale di Viganello, che tuttavia viene solitamente attribuita a Rino Tamis.⁵⁶³ Questo costituisce un ulteriore esempio di quanto già ampiamente discusso nell'introduzione: la realizzazione di edifici complessi coinvolge inevitabilmente numerose persone, e ciò che viene costruito è il risultato di una complessa rete di relazioni sociali. L'incarico a Pagnamenta per la costruzione della nuova centrale di Breganzona può essere stato determinato non solo dalla sua esperienza con la centrale di Viganello, ma anche dai suoi contatti personali e dai consolidati legami con gli ambienti amministrativi e politici di Lugano.

La centrale telefonica, a differenza delle centrali descritte nel capitolo «Paesaggi della comunicazione», non è collo-

cata in posizione periferica ed è quindi ben visibile al pubblico. Già al momento della sua costruzione, il terreno su cui sorge l'edificio confinava direttamente con i quartieri residenziali di Breganzona ed è oggi circondato da ulteriori complessi abitativi sorti in seguito. All'esterno, tuttavia, l'edificio – fatta eccezione per l'alta torre di trasmissione – non rivela la sua funzione specifica, ma si presenta con le facciate in cemento a vista e fasce di finestre come molti altri edifici destinati a uffici o ad attività produttive. La centrale è quindi caratterizzata da quell'«invisibilità» o «illeggibilità» tipica delle infrastrutture della rete di comunicazione, sebbene in misura minore. La sede di Breganzona, infatti, grazie alla sua collocazione urbana e alla presenza della torre di trasmissione, che spicca in altezza, acquisisce una presenza più marcata nel paesaggio urbano e nella percezione collettiva. Inoltre, durante la fase di costruzione, la centrale fu oggetto di una copertura dettagliata e frequente sulla stampa locale, che ne illustrava il programma funzionale e, in un caso, ne pubblicò persino le planimetrie.⁵⁶⁴ Attraverso questa

mediatizzazione, un pubblico interessato ebbe così la possibilità di conoscere più da vicino questo edificio tecnico e di comprenderne il ruolo, di grande importanza per la vita quotidiana.

Palazzetto delle scienze

Il Palazzetto delle Scienze del liceo cantonale di Lugano, progettato da Sergio Pagnamenta, rappresenta un raro esempio di architettura brutalista in Ticino.

L'edificio si distingue per un linguaggio architettonico articolato ed espressivo, con la severa facciata nord, compatta e quasi fortificata, contrapposta alla facciata sud, aperta verso il lago mediante ampie vetrate. L'opera riflette i profondi cambiamenti sociali, pedagogici e politico-educativi che interessarono la società nel secondo dopoguerra: l'accesso all'istruzione superiore da parte di fasce sempre più ampie della popolazione e il conseguente aumento del numero di studenti diedero impulso a processi di democratizzazione, modernizzazione e liberalizzazione dell'istruzione nel Ticino del quegli anni.⁵⁶⁵

Negli anni Sessanta l'edificio scolastico storico, che dal 1904 ospitava il liceo cantonale insieme ad altre scuole, si rivelò ormai insufficiente sia per gli spazi disponibili sia per le mutate esigenze specifiche delle diverse discipline.⁵⁶⁶ Già nel 1951 era stato realizzato, su progetto dell'architetto Cino Chiesa, un nuovo edificio destinato a mensa e palestra. Il Palazzetto delle Scienze avrebbe invece dovuto offrire ambienti moderni per le materie scientifiche, dotati di attrezzature tecniche specifiche, oltre a una piscina e a una seconda palestra. L'edificio era inoltre destinato a ospitare la collezione del Museo di storia naturale. Nel 1972 il Cantone indisse un concorso, vinto dal progetto di Sergio Pagnamenta. Dopo alcune modifiche progettuali richieste dalla direzione e dal collegio docenti, l'edificio fu costruito nella forma attuale e inaugurato nel 1976.⁵⁶⁷ La costruzione in cemento a vista presenta una pianta regolare e rettangolare, libera da sostegni interni, con i soli elementi portanti collocati lungo le pareti perimetrali. Sul lato nord, rivolto verso l'edificio storico del liceo,

si trovano l'ingresso e i due corpi scala; la facciata sud si apre invece sul parco e sul lago attraverso ampie finestre scandite in modo regolare. Una parete interna in vetro consente una visuale continua attraverso l'intero edificio, dall'ingresso alla piscina e alla palestra, fino al verde esterno. Il piano destinato al museo, per ragioni funzionali, è privo di luce naturale, mentre i piani superiori dedicati alle aule si distinguono per una trasparenza analoga a quella del pianterreno.

Il linguaggio architettonico del progetto, sebbene chiaramente riconducibile allo stile degli anni Settanta, richiama la Biblioteca cantonale, situata nelle immediate vicinanze, attraverso l'uso del cemento a vista e le ampie superfici vetrate. Quest'ultima, realizzata tra il 1936 e il 1941 su progetto di Rino e Carlo Tami, è considerata una delle opere principali del Movimento moderno architettonico in Ticino.⁵⁶⁸ Non sorprende quindi che il progetto di Pagnamenta manifesti un'affinità con quell'edificio, senza però ricercare alcun dialogo con lo storico edificio liceale di impianto storicista. Come dimostrano le numerose demolizioni di edifici risalenti all'inizio del Novecento avvenute a Lugano nel dopoguerra, il linguaggio storicista non era più particolarmente apprezzato. È probabilmente per questa ragione che non si intese instaurare alcuna continuità architettonica; tale discontinuità formale esprime tuttavia in maniera eloquente l'intento di una più ampia modernizzazione istituzionale dell'istituto scolastico. Si potrebbero inoltre intravedere in questa scelta i primi accenni a un'idea di ensemble architettonico, che presupponeva in ultima analisi la futura demolizione dell'edificio storicista.

Il Palazzetto delle Scienze, a cinquant'anni dalla sua realizzazione, necessita oggi di un intervento di ristrutturazione e il liceo cantonale presenta nuovamente nuove esigenze di adeguamento e ampliamento degli spazi. Sebbene un restauro dell'edificio non sia di per sé da escludere e la sua struttura, come illustrato sopra, offra un'elevata flessibilità nella suddivisione degli spazi, è già stata decisa la sua demolizione e, tramite concorso, individuato un progetto sostitutivo. Se

questo piano verrà realizzato, Lugano perderà una testimonianza significativa della cultura della costruzione in ambito scolastico del secondo dopoguerra, la cui scomparsa potrebbe essere rimpianta in un futuro non troppo lontano.

Stabile Himmelsbach

Nelle vicinanze dell'Autosilo Balestra, all'incrocio tra via Serafino Balestra e corso Elvezia, si trova la casa Himmelsbach (*stabile Himmelsbach*), un edificio residenziale e commerciale realizzato su incarico di Giuseppe Himmelsbach-Rusca secondo il progetto di Alex Huber tra il 1967 e il 1968.

Si tratta di un edificio tipico dell'opera di Alex Huber, nonché di un esempio rappresentativo dei condomini realizzati da altri architetti a Lugano.

L'edificio di sette piani ospita al piano terra e al primo piano spazi destinati alla vendita, magazzini e uffici per il negozio di articoli per la casa della famiglia Himmelsbach, mentre dal secondo al sesto piano si trovano appartamenti di diverse dimensioni.

Il lotto, di forma trapezoidale, si allarga verso nord e il volume dell'edificio, allineato lungo l'asse nord-sud, segue questo allargamento tramite complesse sporgenze ortogonali. Queste animano la facciata principale affacciata su corso Elvezia, ulteriormente movimentata dai balconi posti agli angoli delle sporgenze, che alternano zone sporgenti e rientranti. Il piano terra, più ampio dei piani superiori, arricchisce il multiforme gioco volumetrico con terrazze asimmetriche e aree verdi.

L'edificio è realizzato in cemento a vista e mattoni. Strisce in cemento fungono da elementi visivi di separazione tra i piani, con i davanzali sotto le finestre e i balconi alla stessa altezza, creando un senso di uniformità orizzontale. Elementi verticali in cemento creano pilastri e sezioni che spezzano la continuità delle pareti in mattoni e delle finestre. Particolare rilievo assumono le persiane, collocate sia alle finestre sia ai balconi, che, aperte o chiuse, permettono di modulare le facciate: quando le persiane sono chiuse, i balconi

appaiono come spazi interni. Alcuni balconi sono inoltre dotati di tende da sole.⁵⁶⁹

Sul lato ovest dell'edificio sono presenti parcheggi coperti, un garage e aree di carico e scarico per il negozio al piano terra: un ulteriore esempio dell'integrazione ormai obbligatoria dell'automobile e delle sue esigenze nell'architettura e nel paesaggio urbano. Su questo lato si trovano anche l'ingresso principale e il vano scala, visibile sulla facciata ovest grazie a una griglia realizzata in mattoni e vetrocemento.

Gli elementi descritti della casa Himmelsbach – l'accostamento di cemento a vista e mattoni, le ampie superfici vetrate con schermature solari, i numerosi balconi e la griglia in mattoni – costituiscono una formula che Alex Huber ha ripetutamente utilizzato in molte altre progettazioni con lievi variazioni. Questi elementi si ritrovano, in forme differenti ma molto simili, anche nell'architettura residenziale di Lugano tra gli anni Cinquanta e Settanta. Esempi precoci sono le abitazioni di Rino Tami, «La Piccionaia» e «Il Cardo», situate nella vicina via Giovan Battista Pioda.⁵⁷⁰ Tami può essere considerato l'ideatore della combinazione di questi motivi architettonici.⁵⁷¹ Tuttavia, anche altri architetti – come Alex Huber, Sergio Pagnamenta, Tita Carloni, Alberto Camenzind, Bruno Brocchi, Augusto Jäggli o Peppo Brivio – hanno utilizzato questi stessi elementi nelle proprie reinterpretazioni, per cui a Lugano, così come nei sobborghi e in altre località del Ticino, si incontrano numerosi edifici residenziali molto simili tra loro. Questo tipo di abitazioni ha contribuito a definire, in modo decisivo, il paesaggio urbano di Lugano.

Sebbene l'accostamento di cemento a vista e mattoni compaia, nel secondo dopoguerra, in molte altre località – sia in Svizzera sia all'estero – con espressioni simili, questo linguaggio formale in Ticino rimanda in modo particolare alle costruzioni tradizionali e vernacolari. In Ticino, il mattone e la pietra naturale – spesso combinati a formare murature miste – costituiscono i materiali più comuni per abitazioni e fabbricati rurali. In particolare, nelle stalle e nei fienili si

trovano griglie in mattoni, necessarie per garantire la ventilazione durante lo stoccaggio del fieno. Queste griglie – chiamate «graticcio» o «mandolato» – sono diffuse nel Nord e nel Centro Italia, così come in Ticino, e possono presentare forme e motivi diversi. In Ticino, si tratta generalmente di mattoni di dimensioni normali posati con spazi vuoti tra loro, così da formare croci o reticoli regolari, mentre gli elementi murari portanti sono solitamente realizzati in pietra naturale chiara

. La formula dei complessi residenziali ticinesi del dopoguerra descritta sopra riprende queste forme costruttive tradizionali, sostituendo però la pietra naturale con il cemento e assegnando alle griglie nuove funzioni, come schermature solari o visive su balconi e vani scala. Con queste scelte formali, l'architettura ticinese del secondo dopoguerra – pur essendo fortemente influenzata dai principi della modernità internazionale – manifesta un elemento distintivo: un segno architettonico chiaramente leggibile che riconduce gli edifici moderni alle tradizioni costruttive regionali

L'edilizia a Lugano nel secondo dopoguerra si orienta fortemente a tendenze diffuse sia in Svizzera che a livello internazionale. Da un lato si assiste a una trasformazione e a un adeguamento volti a creare una città a misura di automobile, fenomeno particolarmente evidente a Lugano: dal collegamento all'autostrada, alla creazione di posteggi tramite autosili e parcheggi a cielo aperto, fino all'integrazione sistematica di parcheggi sotterranei nei nuovi edifici di più ampia scala del centro urbano. Dall'altro, la città è stata interessata più di altre realtà ticinesi da un processo di modernizzazione del centro, favorito dal boom economico e dal consolidamento di Lugano come polo bancario. Questa trasformazione del centro in polo direzionale e commerciale non comportava soltanto un aggiornamento funzionale, volto a creare nuovi spazi di lavoro e commerciali, ma anche una modernizzazione estetica, con l'obiettivo di conferire a Lugano – ancora fortemente caratterizzata da edifici di fine Ottocento – un nuovo volto architettonico e, al tempo stesso, urbanistico. La crescita della città come centro economico comportò inevitabilmente anche una massiccia edificazione residenziale nel centro città, nei quartieri limitrofi e nei sobborghi.

A Lugano questo processo si configurò in particolare come un confronto con il boom edilizio di fine Ottocento. Tale dinamica si manifestò in diversi modi: da un lato, si osserva una compresenza contrastante, con nuovi edifici del dopoguerra che sorgono accanto a costruzioni più antiche, senza tuttavia costituire un'estensione né stabilire alcun dialogo con esse. Ne sono un esempio il liceo cantonale e il nuovo edificio del Palazzetto delle Scienze, ma numerosi altri casi confermano questa tendenza: il vicino Centro congressi (1968–1975), adiacente alla storica Villa Ciani, oppure l'ex sede della Banca della Svizzera Italiana (Giancarlo Durisch, 1965–1970), costruita accanto al settecentesco Palazzo Riva. D'altra parte, gli edifici storici vennero ampiamente rimaneggiati, trasformando l'aspetto

ormai percepito come antiquato, in modo da mascherarne l'età e renderli quanto più possibile assimilabili alle nuove costruzioni contemporanee. Ne sono un esempio in particolare gli edifici alberghieri, come l'Hotel Europa, la cui facciata storicista spogliata degli ornamenti e intonacata, mentre gli interni furono rinnovati su progetto di Verner Panton.⁵⁷²

In molti casi, tuttavia, il confronto si tradusse in demolizioni. Gli edifici risalenti all'inizio del Novecento, giunti nel dopoguerra a uno stato di obsolescenza e bisognosi di interventi di ristrutturazione, non rispondevano più al gusto contemporaneo. Il linguaggio formale del modernismo internazionale, che in Ticino aveva iniziato a diffondersi solo gradualmente nel periodo tra le due guerre, si impose infatti in maniera generalizzata dopo la Seconda guerra mondiale. Quando quindi gli edifici più antichi perdevano la loro funzione o non erano più in grado di soddisfarla appieno, la demolizione rappresentava nella maggior parte dei casi la conseguenza inevitabile.

In questo contesto si possono distinguere almeno due modalità d'intervento: da un lato, la demolizione di edifici senza un piano preventivo su cosa costruire al loro posto; dall'altro, la demolizione finalizzata a un nuovo edificio sostitutivo. Nel primo caso rientra il Piazzale ex scuole, già discusso come esempio di tale approccio. Un altro caso analogo è quello dell'Hôtel du Parc et Beau-Séjour, una villa affacciata sul lago di Lugano trasformata in albergo nel corso del XIX e dei primi decenni del XX secolo e circondata da un ampio parco. L'hotel dovette chiudere nel 1962 e fu demolito; nei successivi anni il terreno fu più volte venduto, finché a metà degli anni Sessanta Rino Tami ricevette l'incarico di progettare un nuovo complesso residenziale, che tuttavia non venne mai realizzato. Solo nel 1972 venne costruito, su progetto di Beppo Brivio, il complesso denominato *Central Park*. Il terreno rimase dunque vuoto per oltre un decennio, prima che vi sorgesse qualcosa di nuovo. In simili casi, la volontà di cambiamento e di rinnovamento costituiva la motivazione principale, mentre ciò che avrebbe

sostituito l'edificio demolito veniva deciso solo durante o dopo il processo di demolizione.

Anche a Lugano non mancarono demolizioni pianificate, motivate spesso dalla necessità di adeguare la città alle esigenze del traffico automobilistico. Oltre all'esempio già citato dell'Autosilo Balestra, si può ricordare anche l'Autosilo Motta (1965)⁵⁷³, situato nei pressi del quartiere Sassello. La demolizione di questo storico quartiere centrale, caratterizzato da tessuto edilizio minuto e denso, risaliva già agli anni Trenta ed era stata giustificata dall'intento di promuovere una riqualificazione urbanistica e sociale dell'area. Il parcheggio multipiano fu quindi una conseguenza di quell'intervento urbanistico precedente, anche se realizzato solo molto più tardi rispetto alle nuove costruzioni dell'anteguerra. In questi casi si possono osservare differenze graduali nell'intenzionalità e nella finalità delle operazioni di demolizione e ricostruzione, così come nelle tempistiche di attuazione dei progetti.

Un altro aspetto fondamentale della trasformazione edilizia di Lugano nel secondo dopoguerra è la costruzione di nuovi edifici residenziali, sia nei quartieri prossimi al centro sia nei sobborghi, il cui aspetto fu ridefinito da un'ampia diffusione di case unifamiliari e di piccoli condomini. Un tratto caratteristico, condiviso da un gran numero di edifici, è l'impiego del cemento a vista e del mattone, con l'uso delle griglie in mattoni come elemento regionale e come richiamo a più antiche forme costruttive rurali ticinesi.

Infrastrutture, insediamenti e demolizioni. Aspetti dell'urbanistica svizzera negli anni del boom

L'analisi delle tre città di Basilea, Losanna e Lugano, attraverso una selezione di singoli edifici e dei loro contesti urbanistici, intende illustrare alcuni aspetti essenziali dell'edilizia e della cultura della costruzione del dopoguerra a livello urbano. Le tre città fungono da esempi per situazioni specifiche nelle tre principali regioni linguistiche del Paese, pur senza la pretesa di rappresentare l'intera Svizzera tedesca, la Romandia la Svizzera italiana. Tuttavia, le similitudini e le differenze messe in luce offrono una panoramica utile per individuare tendenze generali e costituiscono un punto di partenza per futuri approfondimenti comparativi sugli aspetti trattati.

Le considerazioni di questo capitolo si concentrano in particolare sugli edifici a scala urbana e sul loro rapporto con le più ampie scale della regione e del territorio, nonché con le reti infrastrutturali. Sono state analizzate le infrastrutture viarie urbane, connesse senza soluzione di continuità al grande sistema svizzero della rete autostradale – come gli svincoli autostradali –, il sistema delle strade a scorrimento veloce e la riorganizzazione dei centri urbani secondo i principi della città

a misura di automobile. Ciò si tradusse in nuovi tracciati stradali e nella costruzione di autosili e parcheggi sotterranei, realizzati singolarmente o collegati a edifici commerciali, negozi e abitazioni. Anche i sistemi di comunicazione postale e telefonica influirono sull'assetto urbano, in modo particolarmente evidente nel centro operativo postale di Basilea e in misura più discreta nella centrale telefonica di Breganzona. Lo smaltimento dei rifiuti rappresentò un ulteriore sistema infrastrutturale essenziale, che lasciò un segno altrettanto rilevante nell'urbanistica. Le reti qui analizzate – trasporti, posta, telefonia e smaltimento dei rifiuti – assumono forme architettoniche diverse e hanno effetti diversi sulla città, così come diversi livelli di visibilità. Le strutture che le supportano sono spesso percepite solo in parte dal pubblico su scala regionale o territoriale, perché le loro dimensioni ne impediscono una visione d'insieme, perché si trovano lontane dagli insediamenti e dalle vie di comunicazione, o perché in gran parte sotterranee. Gli edifici, invece, emergono come nodi visibili di queste reti e costituiscono attori fondamentali nella trasformazione delle città svizzere nel secondo dopoguerra.

Con gli edifici ospedalieri e scolastici vengono messi in evidenza elementi di altre reti – quelle della sanità e dell'istruzione – che non si manifestano architettonicamente su scale più ampie, ma restano nella dimensione urbana. Tuttavia, come nel caso dei nodi urbani delle grandi reti infrastrutturali, anche queste strutture generano a loro volta reti complesse al loro interno. Ciò è particolarmente evidente nel centro operativo postale di Basilea, che con i suoi impianti di smistamento interni costituiva un vero e proprio microcosmo di una rete di trasporto, la cui complessità restava nascosta all'interno dell'edificio. Anche gli ospedali, che nel secondo dopoguerra assunsero forme sempre nuove in seguito ai progressi della medicina, sono organizzati internamente secondo schemi reticolari complessi. Questo richiese una competenza progettuale specifica, su cui si specializzarono studi come Suter + Suter,

sviluppando sistemi ispirati alla logica della produzione industriale.

La flessibilità – intesa come capacità di adattamento funzionale a esigenze mutevoli, in particolare alla crescita – rappresentava un criterio fondamentale nella progettazione di ospedali e anche di edifici scolastici. A Losanna fu avviato il più grande programma di edilizia scolastica in Svizzera, reso necessario dalla carenza di spazi scolastici in una popolazione in costante crescita nel dopoguerra. Analogamente ad altre infrastrutture, anche per l'istruzione occorreva trovare una risposta architettonica a questa sfida, che rispondesse a criteri pragmatici e razionali. Lo studio AAA fondò il CROCS e sviluppò un sistema edilizio modulare, concepito per futuri ampliamenti che tuttavia, nei decenni successivi, non furono mai realizzati nella misura prevista. Non solo a livello del singolo edificio, come nel caso dell'ospedale Bruderholz o delle scuole CROCS, ma anche su scala più ampia, le idee di edilizia modulare furono implementate attraverso sistemi seriali, di cui il campus dell'EPFL rappresenta un esempio significativo.

Anche l'edilizia residenziale subì nel secondo dopoguerra una trasformazione radicale grazie alla costruzione di nuove forme abitative, in particolare attraverso grandi complessi residenziali che sorsero negli agglomerati urbani di molte città svizzere medio-grandi. Gli edifici presi in esame a Losanna rappresentano in modo esemplare questi progetti, che ebbero importanti conseguenze urbanistiche: da un lato costituivano soluzioni pragmatiche a un problema concreto, la carenza di alloggi; dall'altro miravano a realizzare idee ambiziose e ottimistiche di un nuovo stile di vita sostenibile. Colpisce invece come a Lugano – a differenza di altre città di dimensioni paragonabili al di là delle Alpi – non siano stati realizzati veri e propri complessi residenziali del dopoguerra, ma piuttosto progetti edilizi che riprendevano solo in parte e su scala ridotta le strutture e le caratteristiche dell'architettura insediativa.

presso Belluno, in Italia, provocò una frana e una successiva ondata che devastò numerosi centri abitati e causò oltre 2.000 vittime, cfr. Genevois/Ghirotti 2005.

[414] Mercedes-Benz, spot pubblicitario per la serie di modelli /8 W114/115, 1968. Il filmato non è conservato nell'archivio aziendale di Mercedes-Benz, ma è disponibile su numerose piattaforme video online (ad es.

<https://www.youtube.com/watch?v=USyqEQBZBbA>, consultato il 29.05.2024). Esistono inoltre due altre versioni dello spot, che mostrano l'auto davanti ad altre infrastrutture tecnicamente all'avanguardia: una stazione satellitare di terra, una fabbrica con facciate in vetro e un lungo pontile.

[415] Il produttore di giocattoli Hermann Faller possedeva

In tutte e tre le città il fenomeno delle demolizioni ebbe un ruolo significativo nell'edilizia del secondo dopoguerra. Il trattamento riservato all'architettura del cambio di secolo durante questi anni si fondava su un atteggiamento di rifiuto, sia nei confronti delle idee urbanistiche, sia delle concezioni e della configurazione formale dei singoli edifici. In alcune città – in modo particolarmente evidente a Lugano – il gran numero di edifici costruiti dopo il 1945 ha prodotto una fisionomia urbana simile a quella delle città tedesche o italiane ricostruite dopo le distruzioni belliche. La ragione di tali trasformazioni profonde e radicali risiede però nelle demolizioni, che assunsero un ruolo centrale nella cultura della costruzione svizzera del dopoguerra. Si potrebbe persino parlare di una vera e propria cultura della demolizione. Meno rilevante è, in questa sede, come si giudichi il risultato di tali interventi. Non si intende valutare qui se la demolizione di edifici più datati debba essere considerata una perdita, se le nuove costruzioni postbelliche rappresentino un degrado della qualità architettonica, un equivalente o addirittura un miglioramento, né come ciò possa essere interpretato su scala più ampia, al di là dei singoli casi, per il periodo 1945-1975. È certo, tuttavia, che la distruzione sviluppò un potenziale produttivo e che il rifiuto dell'architettura più recente – per lo più edifici del secolo precedente, non di edifici secolari – giocò un ruolo decisivo nel boom edilizio e nelle ondate di modernizzazione, in cui l'intento di demolire il vecchio precedette o accompagnò la decisione di costruire il nuovo. La cultura della costruzione svizzera del dopoguerra trasse quindi un impulso fondamentale dalle demolizioni, che poterono agire come forme di distruzione produttiva.⁵⁷⁴ In singoli casi si possono osservare diversi gradi di distruzione, da improduttiva a produttiva; tuttavia, indipendentemente dalla valutazione secondo criteri storico-architettonici o estetici, la distruzione riveste un ruolo significativo nella cultura della costruzione degli anni del boom economico.

- [422] Si vedano: Bergier 1988; Eisinger 2004; Lampugnani 2014; Schumann 1997.
- [423] Cfr. Bredekamp 2008, pp. 122-123: Bredekamp afferma che la demolizione di San Pietro «non aveva ragioni pratiche, ma era motivata dall'obiettivo simbolico di far prevalere la forma del futuro sul monumento della storia». Motivazioni simili, una volontà di distruzione che ha portato a una «modernità abissale», si possono osservare anche nel XX secolo e in Svizzera.
- [424] Cfr. Degen et al. 2017; Weber 1996.
- [425] Koellreuter/Kolb/Leypoldt 2017, p. 29.
- [426] Fehr 2014, p. 165; *Aeroporto di Basilea-Mulhouse*, disegnato da A. Th. Beck, pp. 2-3, in: Archivio economico svizzero, Rif.: CH-SWA-PA-510-D-525.
- [427] *Aeroporto di Basilea-Mulhouse*, disegnato da A. Th. Beck, p. 10, in: Archivio economico svizzero, Rif.: CH-SWA-PA-510-D-525.
- [428] *Aeroporto di Basilea-Mulhouse*, disegnato da A. Th. Beck, p. 10, in: Archivio economico svizzero, Rif.: CH-SWA-PA-510-D-525.
- [429] *Aeroporto di Basilea-Mulhouse*, disegnato da A. Th. Beck, p. 10, in: Archivio economico svizzero, Rif.: CH-SWA-PA-510-D-525.
- [430] Cfr. Aegerter 1962, p. 432.
- [431] Schachenmann 1973, p. 49.
- [432] Cfr. Kammann 1990, pp. 129-135; «Gesamtplan der Stadt Basel» 1963; Degen et al. 2017.
- [433] Weber 1996, p. 26.
- [434] Cfr. Degen et al. 2017.
- [435] Aeberhard 2016, p. 39.
- [436] Per la storia e lo sviluppo dei grattacieli di Basilea, si veda *Freiwillige Basler Denkmalpflege* 2016.
- [437] Allenspach 2021, p. 6.
- [438] I primi forni per l'incenerimento dei rifiuti furono costruiti in Inghilterra alla fine del XIX secolo. Il primo impianto di incenerimento dei rifiuti in Svizzera – e il quarto impianto nel continente europeo – entrò in funzione il 12 maggio 1904 nella Josefstrasse a Zurigo. Nel 1914 seguì l'impianto di incenerimento dei rifiuti di Davos, realizzato come misura igienica contro la diffusione dei bacilli della tubercolosi. Cfr. Franz 2016, pagg. 1-2; Illi 2016.
- [439] Lammert 1969, p. 99.
- [440] Fahrni 2010, pp. 12-13.
- [441] *Compiti dell'architetto – Descrizione delle costruzioni, relazione sui lavori redatta da H. R. A. Suter*, 28.5.1969, in: Archivio economico svizzero, Rif.: CH-SWA-PA-510-D-578.
- [442] *Compiti dell'architetto – Descrizione delle costruzioni, relazione sui lavori redatta da H. R. A. Suter*, 28.5.1969, in: Archivio economico svizzero, Rif.: CH-SWA-PA-510-D-578.
- [443] Lammert 1969, p. 99.
- [444] *Incenerimento dei rifiuti nella regione di Basilea. Sintesi*, appunto redatto da MHa/ka/ko, 23.04.1969, in: Archivio economico svizzero, Rif.: CH-SWA-PA-510-D-578.
- [445] Lammert 1969, p. 99; *Incenerimento dei rifiuti nella regione di Basilea. Sintesi*, appunto redatto da MHa/ka/ko, 23.04.1969, in: Archivio economico svizzero, Rif.: CH-SWA-PA-510-D-578.
- [446] Cfr. Bischof/Langenberg 2024, p. 21.
- [447] WfW s.d.
- [448] Cfr. Bischof/Langenberg 2024.
- [449] *Grands Magasins Jelmoli SA – Grande magazzino a Basilea*, descrizione dell'edificio firmata AK/gv gennaio 1973, in: Archivio economico svizzero, Rif.: CH-SWA-PA-510-D-241.
- [450] *Inaugurazione del parcheggio Jelmoli*, in: Archivio economico svizzero, Rif.: CH-SWA-PA-510-D-241.
- [451] *Inaugurazione del parcheggio Jelmoli*, comunicato stampa firmato AK/ms, 1.9.1972, in: Archivio economico svizzero, Rif.: CH-SWA-PA-510-D-241.
- [452] *Postbetriebsgebäude Basel 2*, dattiloscritto, senza data, in: Archivio economico svizzero, Rif.: SWA, CH-SWA-PA-510-D-223.
- [453] Citato in: Humbel Schnurrenberger 1997, p. 184.
- [454] Appunti del verbale della riunione del sottocomitato della Commissione Edilizia Basel 2, 10 dicembre 1964, in: Archivio PTT, Rif.: OK 0015:04 Basel 2, Parte 3.
- [455] Suter & Suter 1975; Suter 1958; Suter 1961.
- [456] Per quanto riguarda gli impianti di trasporto e smistamento e l'estetizzazione delle infrastrutture di trasporto, si veda Schröter 2024.
- [457] Suter und Suter, *Postbetriebsgebäude Basel 2*, dattiloscritto, senza data, in: Archivio economico svizzero, Rif.: SWA, CH-SWA-PA-510-D-223.
- [458] Bohnenblust 1980, p. 430.
- [459] anno 1957.
- [460] Articolo di giornale non identificabile in: Archivio PTT, Rif.: Post-199, A 0005, Basel 2.
- [461] Petignat 1965.
- [462] «Das Problem der Woche. Die neue Post – ein roter Klotz?» («Il problema della settimana. La nuova Posta – uno sgradevole blocco rosso?») 1979.
- [463] «Das Problem der Woche. Wieder einmal: Post Basel 2» («Il problema della settimana. Ancora una volta: Post Basel 2») 1980.
- [464] Annuncio pubblicato sul quotidiano *Basler Nachrichten* del 27 dicembre 1974, in: Archivio economico svizzero, Rif.: CH SWA PA 510 D 223.
- [465] Cfr. *Basler Nachrichten* del 4 gennaio 1975, in: Archivio economico svizzero, Rif.: CH SWA PA 510 D 223.
- [466] *Bundesamt für Sozialversicherung* (Ufficio federale delle assicurazioni sociali, UFAS) 2016; 2020.
- [467] «Ein Hochhaus auf dem Bruderholz für 540 Betten» («Un ospedale a più piani al Bruderholz per 540 letti»), 1964; Felber 2017; Stalder 1972.
- [468] L'ospedale Bruderholz rispecchia quindi la disposizione tipica di molti nuovi ospedali del dopoguerra, riscontrabile anche in altri esempi svizzeri di quegli anni, come l'Ospedale Limmattal a Schlieren (1964-1970, Josef Schütz, Hans von Meyenburg e Paul Keller), l'Ospedale Civico di Lugano (1970-1980, Maria Anderegg e Felix Rebmann) o il CHUV di Losanna (1971-1982).
- [469] «Krankenhaus mit 600 Betten. Kantonsspital Bruderholz» («Ospedale con 600 letti. Ospedale cantonale Bruderholz, Basilea»), 1974, p. 105.
- [470] «Krankenhaus mit 600 Betten. Kantonsspital Bruderholz», 1974, p. 108.
- [471] Stalder 1972, pp. 242-243.
- [472] «Krankenhaus mit 600 Betten. Kantonsspital Bruderholz», 1974.
- [473] Per lo sviluppo storico della città di Losanna cfr. Haas/Stühlinger 2023, pp. 18-24; Kaenel et al. 2009; Rickli 1978, pp. 5-15.
- [474] Rickli 1978, p. 9.
- [475] Sandmeier 2020.
- [476] Vonlanthen 1966, p. 201.
- [477] Jean-Pierre Vouga (1907-2006), architetto e urbanista, fu redattore della rivista *Habitation* e dal 1960 al 1972 architetto cantonale del Cantone Vaud.
- [478] Vouga 1943.
- [479] Nel 2017 a Losanna risultavano registrati 137.810 abitanti, solo pochi in più rispetto al 1970.
- [480] *Bundesamt für Statistik* (Ufficio federale di statistica), s.d.
- [481] Cfr. statistiche in Barbier/Bovy/Veuve 1973, p. 17.
- [482] Barbier/Bovy/Veuve 1973, p. 23.
- [483] Barbier/Bovy/Veuve 1973, pp. 34-35.
- [484] Barbier/Bovy/Veuve 1973, p. 3.
- [485] Cfr. Urbaplan 1970.
- [486] «Plan directeur de la région lausannoise» 1974.
- [487] Barbier/Bovy/Veuve 1973, p. 74.
- [488] Barbier/Bovy/Veuve 1973, p. 71.
- [489] Le scuole prefabbricate in metallo sono in contrasto con gli edifici scolastici in calcestruzzo, anch'essi tipici del periodo, costruiti in tutta la Svizzera e naturalmente anche a Losanna. Per una panoramica degli edifici scolastici a Losanna si veda Marchand 2012, pp. 212-233.
- [490] Lucia Graz definisce il *Centre de rationalisation et d'organisation des constructions scolaires* (CROCS) come l'unico programma istituzionale di edilizia scolastica. Graz 2022. Cfr. anche: Furter/Schoeck 2011.
- [491] Marchand 2012, pp. 232-233.
- [492] «Costruire meglio, più velocemente, a minor costo». *Rapport final sur l'opération pilote de la ville de Lausanne en matière de constructions scolaires*, 1973, p. 9, in: Archives de la ville de Lausanne.
- [493] Cfr. l'elenco delle opere in: ICOMOS Suisse, *Arbeitsgruppe System & Serie* 2022, pp. 142-143.
- [494] Maddalena 2020, pp. 95-97.
- [495] *École de la Planchette*, piani di presentazione dei progetti edilizi, in: Archives communales, Aigle.

- [496] ICOMOS Suisse, Arbeitsgruppe System & Serie 2022, p. 142. Si tratta di eccezioni: a Olon, ad esempio, lo studio eido architectes realizza dal 2017 nuovi edifici a integrazione del complesso scolastico, che non seguono il sistema CROCS e si distinguono dagli edifici esistenti per disposizione urbanistica, materiali ed espressione architettonica.
- [497] Colquhoun 1978.
- [498] Prima del 1969, l'EPFL era denominata École Polytechnique de l'Université de Lausanne (EPUL).
- [499] Cfr. Ad esempio Langenberg 2011.
- [500] Sia gli Smithsons sia Candilis, Josic & Woods facevano parte del Team X (noto anche come Team 10), gruppo nato dai *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM)* e critico verso l'urbanistica della cosiddetta modernità classica («*Klassische Moderne*»). Cfr. Max 2006.
- [501] La denominazione «Rostlaube» allude alla facciata in acciaio Corten progettata in collaborazione con Jean Prouvé, la quale però non portò alla formazione di una patina di ruggine stabile, come invece inizialmente previsto, ma continuò a deteriorarsi. Jean Prouvé impiegò lo stesso materiale – che causò gli stessi problemi – anche per la torre di Ulmizberg a Köniz, nei pressi di Berna.
- [502] Con il termine «megastruttura» si indica in architettura il concetto, emerso negli anni Sessanta, di ospitare un'intera città o un quartiere all'interno di un unico grande edificio o di più edifici tra loro collegati. Cfr. Graz 2022, p. 27.
- [503] Per un confronto tra gli scritti del 4° congresso CIAM e la Carta di Atene di Le Corbusier si veda Hilpert 1984.
- [504] Vouga 1943, p. 339.
- [505] L. P. 1960, p. 35.
- [506] «Dans moins de deux mois s'ouvrira le Parking de Lausanne-Montbenon» 1964, p. 11.
- [507] Thèvoz 1964, p. 9.
- [508] «Dans moins de deux mois s'ouvrira le Parking de Lausanne-Montbenon» 1964, p. 11.
- [509] Cfr. Cl. Vn. 1964, p. 45.
- [510] Thèvoz 1964, p. 9.
- [511] «Dans moins de deux mois s'ouvrira le Parking de Lausanne-Montbenon» 1964, p. 11.
- [512] Archives de la Ville de Lausanne, Dossier 420.7011; J.-P. Mac. 1960.
- [513] «Wettbewerb für die Gestaltung der «Esplanade de Montbenon» in Lausanne» («Concorso per la progettazione architettonica dell'«Esplanade de Montbenon» a Losanna») 1972, p. 26.
- [514] Ville de Lausanne s.d.
- [515] «Les nouveaux bâtiments de la place Chauderon» 1974.
- [516] Per una descrizione dettagliata dell'architettura, della storia della costruzione e del significato culturale dell'Ensemble Chauderon, cfr. Haas/Stühlinger 2023.
- [517] «Immeubles administratifs et commerciaux place Chauderon, Lausanne» 1975, p. 815. Anche la AS *Schweizer Architektur* e il *Bulletin technique de la Suisse romande* riportarono notizie sull'Ensemble Chauderon dopo l'inaugurazione.
- [518] Desarzens 1982.
- [519] Willomet 1983, p. 282.
- [520] Hilpert 1984, p. 125.
- [521] Lavario 1952.
- [522] Schröter/Sollberger 2023, pp. 104–115.
- [523] Porret 1958, p. 11.
- [524] Marchand 2012, p. 145.
- [525] Mueller 1958, p. 11.
- [526] Prouvé 1964.
- [527] Igéco sta per «Industrie Générale pour la Construction».
- [528] Per una panoramica vedi Vuagniaux 2022, pp. 146–153.
- [529] Zanghi 1999, p. 89.
- [530] Burchardt 2022.
- [531] Décoppet 1977, p. 21.
- [532] ICOMOS Suisse, Gruppo di lavoro Sistema & Serie 2022, p. 147.
- [533] Maddalena 2020, p. 86.
- [534] Il piano di quartiere è opera di Léopold Veuve, che all'epoca lavorava part-time presso l'Ufficio di pianificazione urbana e in seguito riuscì a ottenere tre incarichi per complessi residenziali con il suo studio. Cfr. Malfroy/Marchand 1997, p. 14.
- [535] Brochure informativa di quattro pagine di Igéco sul quartiere Ancien Stand, senza data, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.02.0008.
- [536] Nel parco antistante il complesso residenziale a sud furono realizzati spazi verdi, parcheggi, una scuola e un asilo, un centro giovanile, una biblioteca, campi sportivi, negozi e ristoranti. «Piano di quartiere «Ancien Stand» per Losanna», 1962. Per una descrizione dettagliata della storia architettonica del complesso Ancien Stand, si vedano: Maddalena 2020, pp. 34–42. Dopo la ristrutturazione degli edifici dello studio AAA tra il 1999 e il 2000, durante la quale le facciate furono dipinte di giallo e alle ringhiere delle logge furono applicati dei semplici pannelli, oggi questa unità, così come la plasticità e l'estetica della facciata industrializzata, sono andate perdute.
- [537] Per ulteriori informazioni sui complessi realizzati da Göhner, si veda: Bachmann/Bosshard 1972; Furter/Schoeck-Ritschard 2013; Stricker 2022.
- [538] Schlachetzki 2022, p. 10.
- [539] Atelier des Architectes Associés (AAA), Doc. 97, Boîte N°15, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.03.003.
- [540] Atelier des Architectes Associés (AAA), *Immeubles d'habitation préfabriqués*, senza data, pp. 18–19, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.03.003.
- [541] Per ulteriori informazioni sull'IPAE, si veda Maddalena 2020, pp. 43–44.
- [542] «Praz-Séchaud: Non à la monotonie des grands ensembles» 1977.
- [543] Curtat 1993, p. 5. Dall'archivio dello studio di architettura conservato presso le Archives de la construction moderne risulta che gli architetti di AAA si recarono a Londra dal 10 al 12 luglio 1971.
- [544] AAA aveva già sperimentato la tipologia edilizia delle case a schiera all'inizio degli anni Settanta con i complessi residenziali Praz-Gérémoz a Penthelaz ed En Publiaz a Renens: qui, sebbene le altezze degli edifici varino e le facciate presentino arretramenti, le planimetrie degli appartamenti restano in gran parte ripetitive. Si veda AAA, *Vingt ans d'habitation AAA*, 1976, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.01.0001.
- [545] «Logements à but social: Grangette-Praz-Séchaud, Lausanne» 1977, p. 18. Poco dopo il completamento, le facciate intonacate sono state rivestite con eternit, in una combinazione di colori simile, a causa di problemi di impermeabilità.
- [546] AAA Réalisation, Logement à but social. Grangette Praz-Séchaud, Lausanne, opuscolo di 6 pagine, 08.1976.
- [547] Société coopérative Logement Idéal, *Quartier de Grangette Praz-Séchaud. Avenue des Boveresses nos 29 à 75*, opuscolo di 12 pagine, senza data, in: Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.01.0006C.
- [548] Lettera dell'Ufficio federale dell'edilizia abitativa a Gérance Braun del 19.03.1979, Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.02.0005/01B.
- [549] Si veda Archives de la construction moderne, Dossier: 0029.02.0005/01B.
- [550] Sull'Expo 64 si veda Kübler 1994; Lugon/Vallotton 2014; Marchand 2014; Vouga 1963; Zurfluh 2014.
- [551] Gli edifici alberghieri sorsero soprattutto a Lugano, sulle rive del lago, dopo l'inaugurazione della ferrovia del Gottardo nel 1882, nei pressi della stazione ferroviaria e a Paradiso. Tra il 1890 e il 1910 Lugano conobbe un vero e proprio boom edilizio legato al turismo e in Ticino il numero di strutture ricettive aumentò di dieci volte nel giro di pochi decenni. La costruzione di alberghi ebbe un profondo impatto sull'urbanistica di Lugano, con interventi come la realizzazione della passeggiata sul lago, la costruzione di funivie e di una linea tranviaria elettrica. Si veda Flückiger-Seiler 2005, pp. 136–144.
- [552] I Palazzi Gargantini costituiscono un piccolo quartiere urbano ispirato ai modelli del XIX secolo, con negozi al piano terra, appartamenti ai piani superiori e gallerie coperte in vetro. I progetti per l'ultima fase di costruzione furono revisionati da Bordonzotti e dai fratelli Tami nel 1929 e nel 1931, per inserire decorazioni in stile Art déco francese nel complessivo impianto storicista.

- [553] Si vedano ad esempio l'edificio residenziale (oggi Banca Popolare di Sondrio) all'angolo tra Via Giuseppe Luvini e Via Gerolamo Vegezzi (Adolfo Brunel, 1930), Villa Helleneum (Hugo Dunkel, 1934), Villa Favorita (Hans Geyser, 1932), Villa Montalbano (Clement e Könitz, 1931). Si veda anche l'ampia opera di Giuseppe Bordonzotti nella costruzione di ville sul Lago di Lugano. Particolarmente conservativo è il municipio di Bellinzona (Palazzo comunale, Enea Tallone, 1924). Per tutti gli edifici si veda INSA 1991.
- [554] Si veda Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Sergio Pagnamenta, Progetto Multipiano Pregassona.
- [555] Si veda Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Alex Huber, Progetto VS (Complesso Vitus). Si veda anche Huber 1969.
- [556] Per la storia della progettazione e della costruzione, si veda Schröter 2017, pp. 68-73.
- [557] Si veda Archivio delle domande di costruzione della città di Lugano, Mapp. 887/888.
- [558] Si veda Pagnamenta 1975; Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Sergio Pagnamenta, progetto Immosix. La ricostruzione dettagliata della storia della progettazione e della costruzione non è ancora stata realizzata, così come l'intero corpus delle opere di Pagnamenta non è ancora stato analizzato dal punto di vista storico-architettonico. Questa lacuna verrà colmata da un progetto di dottorato attualmente in corso, la cui conclusione è prevista per il 2026. Tra gli anni Sessanta e Ottanta Pagnamenta ricoprì diversi incarichi politici di rilievo, tra cui quello di direttore della Commissione edilizia e di vicesindaco di Lugano.
- [559] INSA 1991, p. 333.
- [560] In merito al concorso si veda «Sistemazione e nuovo assetto del Piazzale ex Scuole, Lugano» 2024.
- [561] Frampton/Bergossi 2008, pp. 359-363.
- [562] Per queste informazioni e altri dati riportati di seguito, si veda «Ormai una realtà. Il nuovo centro interurbano delle telecomunicazioni a Breganzona – 5 vie», 1974.
- [563] Cfr. Frampton/Bergossi 2008, pp. 346-351. In questa sede Pagnamenta è menzionato con il ruolo di direttore dei lavori. Nella sua stessa ricostruzione, tuttavia, il suo coinvolgimento andava oltre e comprendeva anche aspetti sostanziali del processo progettuale; cfr. Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Sergio Pagnamenta, Progetto Officine postali e Centrale telefonica, Viganello, Lugano. Nel 1984 la centrale fu ampliata con corpi aggiuntivi su progetto di Pagnamenta.
- [564] Si veda inoltre «Ormai una realtà. Il nuovo centro interurbano delle telecomunicazioni a Breganzona – 5 vie», 1974; «Alle Cinque Vie il nuovo centro interurbano delle telecomunicazioni», 1974; «Alle Cinque Vie un nuovo centro telefonico», 1974, dove vengono descritti in dettaglio gli interni e le funzioni; nonché «A tetto il nuovo centro delle telecomunicazioni», 1974, corredato da planimetria.
- [565] La secolarizzazione dell'istruzione in Ticino ebbe inizio solo a metà del XIX secolo; tuttavia, fino al secondo dopoguerra anche nelle scuole pubbliche rimase forte la contrapposizione tra i sostenitori di una concezione liberale e laica dell'educazione e coloro che difendevano un'impostazione tradizionalista e cattolica. Dopo il 1970, sotto l'influsso del movimento del '68, si affermò una gestione più liberale del liceo cantonale; la costruzione del *Palazzetto delle Scienze* si configura anche come testimonianza di questo cambiamento culturale, sociale e politico orientato alla modernizzazione. Per la storia del Liceo cantonale si veda Cereghetti 2003.
- [566] L'edificio fu realizzato tra il 1902 e il 1904 su progetto di Augusto Guidini e Otto Maraini, cfr. Chiesa 1954, pp. 76-86.
- [567] Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo Sergio Pagnamenta, Progetto Palazzetto delle scienze. Cfr. Korte/Cattaneo 2024.
- [568] Per la storia della progettazione e della costruzione si veda Frampton/Bergossi 2008, pp. 200-215, e Graf/Buzzi-Huppert 2014. Per la storia dell'istituzione si veda Gendotti 2005.
- [569] L'originaria disposizione di persiane e tende da sole non è più conservata. Anche il cemento a vista è stato successivamente modificato con una pittura giallastra.
- [570] Frampton/Bergossi 2008, pp. 310-317; cfr. anche il Palazzo delle Dogane (1958-1962, anch'esso in via Pioda), *ibid.*, pp. 367-370, e l'Azienda agricola Frieden, *ibid.*, pp. 244-247.
- [571] Cfr. inoltre la Casa Fischer Marcionelli («Casa Solatia») a Lugano, 1949-1951, Frampton/Bergossi 2008, pp. 270-273; cfr. anche Navone 2024.
- [572] Questo processo di modernizzazione attraverso la rimozione degli stucchi era stato avviato in maniera estesa già in Germania a partire dagli anni Venti, cfr. Hiller von Gaertringen 2012.
- [573] Si veda Schröter 2017, pp. 68-70, p. 104. *ivi* anche ulteriore bibliografia.
- [574] Cfr. il concetto di «distruzione produttiva» di Bredekamp, le cui idee fondamentali possono essere estese oltre i concreti contesti culturali del Rinascimento romano fino al XX secolo: secondo Bredekamp, la costruzione della nuova San Pietro rappresenta un attacco mirato all'edificio precedente. «Non vi era alcuna ragione pratica, ma l'obiettivo, motivato simbolicamente dal tempo, di lasciare che la forma del futuro prevalesse sul monumento della storia», poiché il progetto «nacque da una volontà costruttiva in cui la distruzione era importante quanto la costruzione». Cfr. Bredekamp 2008, pp. 122-123.

Autori e autrici

Christina Haas, Torsten Korte, Anne-Catherine Schröter, Harald R. Stühlinger

Traduzione

Tedesco → Francese

Louis Quentin Auberger

Anne Ravaux

Maria Nievoll (y'plus, Graz)

Tedesco → Italiano

Cristiana Gherpelli (y'plus, Graz)

Revisione e correzione del testo tedesco

Judith Kreiner, Vienna

Revisione e correzione del francese

Y'plus, Graz

Louis Quentin Auberger

Anne Ravaux

Maria Nievoll

Revisione e correzione dell'italiano

Y'plus, Graz

Cristiana Gherpelli

Progetto grafico e impaginazione

Gerschwiler & Berrel, Basilea, Sina Gerschwiler

Grafiche

Gerschwiler & Berrel, Basilea, Sina Gerschwiler

Litografia

Kostal & Schindler OG, Wien

Stampa e rilegatura

Gerin Druck, Wolkersdorf

Carta

Magno Volume 90g

Carattere tipografico

Suisse Int'l, TWK Burns

Copyright

L'opera è protetta dal diritto d'autore in tutte le sue parti. Qualsiasi utilizzo è vietato senza previa autorizzazione. Ciò vale in particolare per la riproduzione a fini commerciali, l'archiviazione in microfilm, la memorizzazione in e l'elaborazione tramite sistemi elettronici, nonché l'addestramento di modelli di intelligenza artificiale.

© 2026

Triest Verlag - Casa editrice specializzata in architettura, design e tipografia, Zurigo, triest-verlag.ch
e gli autori.

ISBN 978-3-03863-104-0

Questo volume è disponibile anche in edizione francese e tedesca.

Edizione francese ISBN 978-3-03863-103-3

Edizione tedesca ISBN 978-3-03863-102-6

Triest Verlag è sovvenzionata dall'Ufficio federale della cultura svizzero nell'ambito del programma di promozione editoriale con un contributo per gli anni 2026-2028.

Pubblicato con il sostegno del Fondo nazionale svizzero per la ricerca scientifica.

Set DOI: 10.61037/TVA00050

Prospettive sullo spazio costruito

DOI: 10.61037/TVA00051

Territorio DOI: 10.61037/TVA00052

Regione DOI: 10.61037/TVA00053

Città DOI: 10.61037/TVA00054

Tra benessere e disagio: culture della

costruzione 1945-1975 DOI: 10.61037/TVA00055

Quest'opera è resa disponibile secondo i termini della licenza: Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License.



Ringraziamento

Un ringraziamento personale

L'idea di un progetto di ricerca sulle «culture della costruzione in Svizzera» ha preso forma agli inizi del 2019, mentre ricoprivo l'incarico di professore di Storia dell'architettura, dell'edilizia e dell'urbanistica presso la Scuola universitaria di architettura, edilizia e geomatica (HABG) dell'Università di Scienze Applicate della Svizzera Nordoccidentale (FHNW) a Muttentz. La relativa domanda è stata presentata in primavera dello stesso anno al Fondo Nazionale Svizzero (FNS), che ha risposto positivamente nel tardo autunno. Desidero quindi rivolgere un sentito ringraziamento al FNS, innanzitutto per aver finanziato il progetto di ricerca e sostenuto la pubblicazione del presente volume. È stato un vero piacere collaborare con il personale del FNS, che mi ha sempre affiancato con professionalità, aiutato senza sosta e offerto un sostegno prezioso: a loro va un ringraziamento di cuore.

Il mio sentito ringraziamento per aver creato, presso l'Istituto di Architettura dell'HABG, le condizioni necessarie a questo lavoro di ricerca va all'allora direttrice dell'istituto Annette Helle e, in particolare, a Oswald Hari: senza la sua attenta organizzazione e la sua costante, benevola disponibilità, questa proposta non sarebbe mai stata presentata. Un ringraziamento va inoltre al supporto del dipartimento di ricerca dell'Istituto di Architettura, che ha messo a disposizione un'assistente, grazie alla quale la proposta di ricerca ha potuto concretizzarsi. Ringrazio di cuore Jacqueline Maurer per la sua splendida collaborazione e la sua capacità di ispirare durante la fase di elaborazione della proposta. Ho potuto inoltre contare sul sostegno di Dr. Andrea Knofler, responsabile del supporto alla ricerca della FHNW. La ringrazio in modo particolare per i numerosi suggerimenti e consigli illuminanti che hanno contribuito in modo determinante al successo della proposta. Il mio ringraziamento va inoltre a Christoph Bachmann, controller dell'HABG, e a Kristin Grimbichler per il supporto determinante nella redazione dei rendiconti finanziari.

Per la realizzazione del progetto di ricerca triennale è stato necessario costituire un team di collaboratori scientifici, individuati da Jacqueline Maurer e da me durante un processo di selezione svoltosi online nel 2020, in piena crisi pandemica da coronavirus. Christina Haas, Anne-Catherine Schröter e Dr. Torsten Korte hanno davvero dato il massimo nel corso del progetto e, con grande impegno, intelligenza, acume e vaste conoscenze specialistiche, hanno risposto brillantemente alle domande di ricerca poste, fornendo inoltre risultati di ampia portata che all'inizio del progetto non erano ancora prevedibili. Matteo di Milia, in qualità di collaboratore-studente universitario, si è sempre fatto carico di buon grado di numerosi compiti impegnativi, portandoli a termine in modo impeccabile e sostenendo i ricercatori nel miglior modo possibile. Il mio più grande ringraziamento va quindi a tutti loro: non avrei potuto sperare in un team migliore.

Harald R. Stühlinger

Ringraziamenti del team di ricerca

Nel corso del progetto di ricerca non solo sono stati visitati, analizzati e valutati casi di studio in diverse regioni della Svizzera, ma il gruppo di ricerca ha anche mantenuto un confronto continuo con ricercatori, specialisti, progettisti e altri esperti, al fine di vagliare criticamente i risultati della ricerca e di svilupparli ulteriormente. Un ringraziamento speciale va innanzitutto ai due membri del Sounding Board, Sonja Hildebrand e Bruno Marchand. Con i loro suggerimenti, indicazioni e commenti hanno contribuito in modo sostanziale alla comprensione delle diverse culture della costruzione presenti in Svizzera. In tre momenti chiave del progetto sono stati inoltre organizzati dei workshop, pensati per confrontare i risultati raggiunti con docenti, ricercatori e professionisti

del settore e sottoporli al loro sguardo critico. Il primo workshop, dedicato al tema «Culture della costruzione», si è svolto nel febbraio 2022 presso la FHNW di Muttentz, con la partecipazione di Katrin Albrecht, Aita Flury, Isabel Haupt, Ingrid Holzschuh, Christoph Wieser, Valentin Lang e Paola Maranta. È seguito, nel marzo dello stesso anno, un secondo incontro presso l'EPFL di Losanna, questa volta incentrato sulla «Prefabbricazione»: in questa occasione Raphael Sollberger, Sarah Schlachetzki, Silke Langenberg e Diego Maddalena si sono confrontati con il team di ricerca dello sviluppo di componenti prefabbricati in Svizzera. Infine, nel dicembre 2023, sempre presso la FHNW di Muttentz, Axel Simon, Anne Brandl, Susanne Vécsey e Valentin Lang hanno presentato e discusso approfonditamente i primi risultati della ricerca. A tutti loro va il nostro più sentito ringraziamento per l'impegno dimostrato e per le numerose discussioni e riflessioni.

I risultati della ricerca sono stati presentati per la prima volta nella loro interezza in occasione del simposio «Culture della costruzione degli anni del boom», organizzato nel giugno 2023 presso la FHNW di Muttentz. Il nostro ringraziamento va ai relatori Melchior Fischli, Cyril Kennel, Gerold Kunz, Lorenzo Roberto Pini, Regula Steinmann, Vanessa Vogler, Lukas Zurfluh, Nicola Navone e Silke Langenberg, nonché a tutti i partecipanti provenienti dal mondo della ricerca e della pratica della cultura architettonica, i cui interventi e le cui discussioni hanno offerto spunti preziosi per lo sviluppo del progetto.

Una parte fondamentale del lavoro di ricerca ha preso le mosse dalla consultazione di ampi fondi documentari e di materiale progettuale custoditi in numerosi archivi. A tutto il personale di queste istituzioni va il nostro sentito ringraziamento, per averci messo a disposizione le fonti, aperto l'accesso ai fondi e affiancato con un sostegno costante e una consulenza competente. Un ringraziamento speciale va agli Archives de la construction moderne (ACM), in particolare a Salvatore Aprea e Barbara Galimberti, agli Archives de la Ville de Lausanne con Arnaud van Schilt, all'Archivio economico svizzero, in particolare a Martin Lüpold e Irene Amstutz, all'Archivio aziendale Novartis, in particolare a Florence Wicker e Walter Dettwiler, alla Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, soprattutto a Raffaella Macaluso e Angela Rivero Ortell, all'Archivio aziendale della Lombardi SA e al loro collaboratore Francesco Amberg, agli Archives de la Ville d'Aigle, a SBB Historic, all'Archivio PTT e all'Archivio di Stato del Cantone Ticino.

Nel corso del progetto di ricerca abbiamo inoltre potuto confrontarci con numerosi specialisti e testimoni dell'epoca. Ringraziamo in particolare Léopold Veuve, René Vittone, Jacques Barbier e Jean-Pierre Dresco per averci offerto uno sguardo sulla quotidianità lavorativa di AAA, nonché Hans Facchin, Ursula Mohr-Suter e Regine Landmann per le loro testimonianze e le conversazioni su Suter + Suter, rese possibili solo grazie al sostegno di Philipp Mohr e Mathis Füssler. Ringraziamo di cuore Juri Jaquemet e Tim Hellstein per le informazioni fornite sulla storia delle PTT. Infine, un grande ringraziamento va a tutti coloro che ci hanno consentito l'accesso agli edifici e alle aree oggetto di studio.

Ringraziamo di cuore Andrea Wiegmann della casa editrice Triest per la disponibilità a diffondere le conoscenze scientifiche a un vasto pubblico. Grazie al suo instancabile impegno nella ricerca di finanziamenti e al suo accurato lavoro editoriale, è stato possibile realizzare questa impresa titanica. Un sentito ringraziamento va anche a Sina Gerschwiler per la creatività e la costanza dimostrate nella realizzazione della splendida grafica del presente volume. Un ringraziamento speciale va inoltre a tutti gli sponsor, senza il cui generoso sostegno questa pubblicazione non avrebbe mai visto la luce.

Christina Haas
Anne-Catherine Schröter
Torsten Korte
Harald R. Stühlinger

La presente pubblicazione è stata resa possibile grazie al sostegno di:

