



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

Boom.

**Culture della costruzione in Svizzera
1945-1975**

Progetto grafico: Gerschwiler & Berrel, Basilea
Italiano, 320 pagine, ca. 300 immagini,
18,3 × 30,5 cm, brochure svizzera

CHF 68.-, Euro (D) 68.-, Euro (A) 69.90
ISBN 978-3-03863-104-0

Disponibile anche:

Edizione francese:

Boom. Cultures du bâti en Suisse 1945-1975

ISBN 978-3-03863-103-3

Edizione tedesca:

**Boom. Baukulturen in der Schweiz 1945-1975
1945-1975**

ISBN 978-3-03863-102-6

Presentazione del libro

28.10.2026, ore 18

Domushaus EG, Basilea

Maggiori dettagli su → triest-verlag.ch/news

Nuova pubblicazione, ottobre 2026

Culture della costruzione degli anni del boom economico

→ La cultura della costruzione su diverse scale: territorio,
regione e città

→ Analisi di diverse tipologie: opere per i trasporti e
l'energia, edifici per l'abitazione, la comunicazione,
l'istruzione e l'industria

→ Per la prima volta, le opere infrastrutturali dell'epoca
del miracolo economico vengono presentate in modo
approfondito nel loro contesto

Per *Boom*, le autrici e gli autori hanno indagato i cambiamenti formali dei paesaggi svizzeri, prodotti dall'urbanizzazione e dall'espansione infrastrutturale durante il boom edilizio del miracolo economico, tra il 1945 e il 1975. Questi interventi sono stati analizzati e documentati dal punto di vista della cultura architettonica dell'epoca, valutati in modo olistico e, in parte, del tutto reinterpretati.

Questa analisi può costituire il punto di partenza per strategie più approfondite relative alla gestione di questi impianti.

Il libro parte dall'osservazione che in Svizzera non vi è, e non vi è mai stata, un'unica cultura della costruzione, bensì una varietà di forme di essa. Ne risulta una prospettiva sul costruito che abbraccia tutta la Svizzera, prendendo in considerazione non solo le reti infrastrutturali di scala territoriale, ma anche regioni come il Limmattal, il Chiabrese e il Sopraceneri, oltre alle città di Basilea, Losanna e Lugano.

Le analisi si svolgono su diverse scale – territorio, regione e città – e prendono in esame una vasta gamma di costruzioni, tra cui quelle per i trasporti, l'energia, la comunicazione, l'abitazione, l'istruzione e l'industria.



Le costruzioni provengono da studi di progettazione che hanno lasciato un'opera ampia, finora poco considerata dalla ricerca architettonica, ma che continua ad avere un'influenza non trascurabile sull'aspetto della Svizzera.

Il volume offre così un quadro del profondo e ampio cambiamento che ha interessato le città e i paesaggi culturali della Svizzera, negli anni del boom, affrontando al contempo aspetti fondamentali della cultura della costruzione del dopoguerra e riflettendo sulle reti personali e sui ruoli degli attori all'interno del settore edilizio.

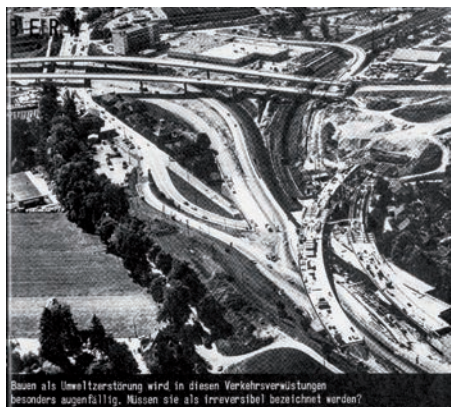
Informazioni sugli autori e sulle autrici

Christina Haas è responsabile dei progetti relativi alla cultura della costruzione e ai processi di pianificazione presso l'Ufficio di pianificazione territoriale di Basilea-Campagna e docente di Cultura della costruzione alla FHNW.

Torsten Korte è ricercatore e coordinatore dei corsi presso l'Istituto di Storia dell'Arte dell'Università di Berna e docente di Cultura della costruzione all'Istituto di Architettura della FHNW.

Anne-Catherine Schröter è docente di Cultura della costruzione all'Istituto di architettura della FHNW e, dal 2025, ricercatrice presso l'Istituto di Storia dell'Arte presso l'Università di Berna.

Harald R. Stühlinger è stato docente all'ETH Zurigo, professore alla FHNW di Muttensz e, dal 2023, professore ordinario di Storia dell'arte alla TU Vienna.



Sommario	29 Territorio	119 Regione	213 Città
7 Prospettive sullo spazio costruito	36 Paesaggi dei trasporti	122 Valle della Limmat	216 Basilea
9 Cultura e della costruzione nelle regioni svizzere: somiglianze e differenze	37 La rete delle strade nazionali	126 Alta valle della Limmat - Nodi di traffico	223 Impianto di incenerimento dei rifiuti urbani
10 Stato della ricerca e fonti	38 Pianificazione e costruzione della rete delle strade nazionali svizzera a partire dagli anni Cinquanta	128 Scalo di smistamento della Limmat	229 Centro commerciale Jelmoli
11 Considerazioni metodologiche	39 «Inserimento armonioso» delle strade nazionali	132 Svincolo della Limmat	231 Ospedale operativo della Posta
13 «Cultura» e «Cultura della costruzione»	44 Critiche alla costruzione delle strade nazionali	134 Infrastruttura di grande estensione	235 Ospedale cantonale Bruderholz
15 La cultura della costruzione intesa come rete	48 Tracciato	135 Spreitenbach-Würenlos - Città pianificata e consumo	240 Basilea - Infrastrutture urbane
16 Delimitazione dell'oggetto di ricerca	49 Manufatti	141 «Shopping» - Il primo shopping center della Svizzera	241 Losanna
17 Luoghi e scale esemplificative della cultura della costruzione	51 Svincoli e raccordi	142 Area di servizio Würenlos	250 EPFL e il sistema CROCS
17 Attori della cultura della costruzione	52 Conseguenze spaziali della costruzione delle strade nazionali	144 Nuove architetture del consumo	254 Ensemble Chauderon e Esplanade de Montbenon
20 Reti sociali e dinamiche collettive	54 Paesaggi dei trasporti - tra ambizione formale e produzione in serie	147 Döttingen-Bezau - Energia nucleare	257 Complessi residenziali Ancien Stand, Valmont e Praz-Séchaud
		148 Centrale nucleare di Beznau	266 Losanna - Paesaggi educativi e residenziali
		149 Eredità architettonica dell'era atomica in Svizzera	
		151 Limmattal - Nuove tipologie edilizie e nuove infrastrutture	267 Lugano
			273 Autosilo Balestra e piazzale ex scuole
		152 Chiavenna	279 Centrale telefonica di Breganzona
		159 Vovray e Colomby-Muraz - Industria e infrastrutture energetiche	281 Palazzetto delle scienze
		160 Raffineria di Colomby-Muraz	283 Stabile Himmelsbach
		163 Centrale termoelettrica di Chavillon-sur-Vovray	286 Lugano - Demolizioni e nuove costruzioni
		170 Aigle - Infrastrutture urbane	
		171 Nuovo edificio postale ad Aigle	288 Infrastrutture, insediamenti e demolizioni. Aspetti dell'urbanistica svizzera negli anni del boom
		175 Centrale telefonica di Aigle	
		176 Leysin - Turismo	
		180 Village de Vacances - Villaggio turistico dell'Unione Sindacale Svizzera	291 Tra benessere e disagio: culture della costruzione 1945-1975
		181 Hotel Mont-Blanc	291 Sulle culture della costruzione e le reti
		183 Le conseguenze degli anni del boom economico per le regioni alpine della Svizzera	293 Opere infrastrutturali tra invisibilità e dominio visivo nell'ambiente costruito
		184 Chiavenna - una regione periferica tra sviluppo infrastrutturale e turismo di massa	295 Salto di scala nelle dimensioni ed edilizia di massa
			296 Sui processi dell'ambiente costruito
			299 E oggi?
		185 Sopraceneri	306 Bibliografia
		188 San Gottardo - Mobilità	314 Archivi
		189 Traforo autostradale del San Gottardo	315 Indice delle immagini
		193 Strada del Passo del San Gottardo	318 Colofone
		194 Mesocco - Industria ed energia	319 Ringraziamenti
		195 Centrale idroelettrica di Lostallo e diga di d'Arbola	
		297 Edificio industriale Valvotecnica	
		200 Valle Verzasca - Energia	
		201 Centrale idroelettrica della Verzasca e diga di Contra	
		206 «Villa in Ticino» - Abitare	
		207 Sopraceneri - Infrastrutture, industria ed edilizia residenziale nelle valli alpine ticinesi	
		209 Sviluppo delle infrastrutture, industrializzazione e crescita insediativa. Impatti sulle aree urbane e sulle regioni periferiche durante gli anni del boom economico	

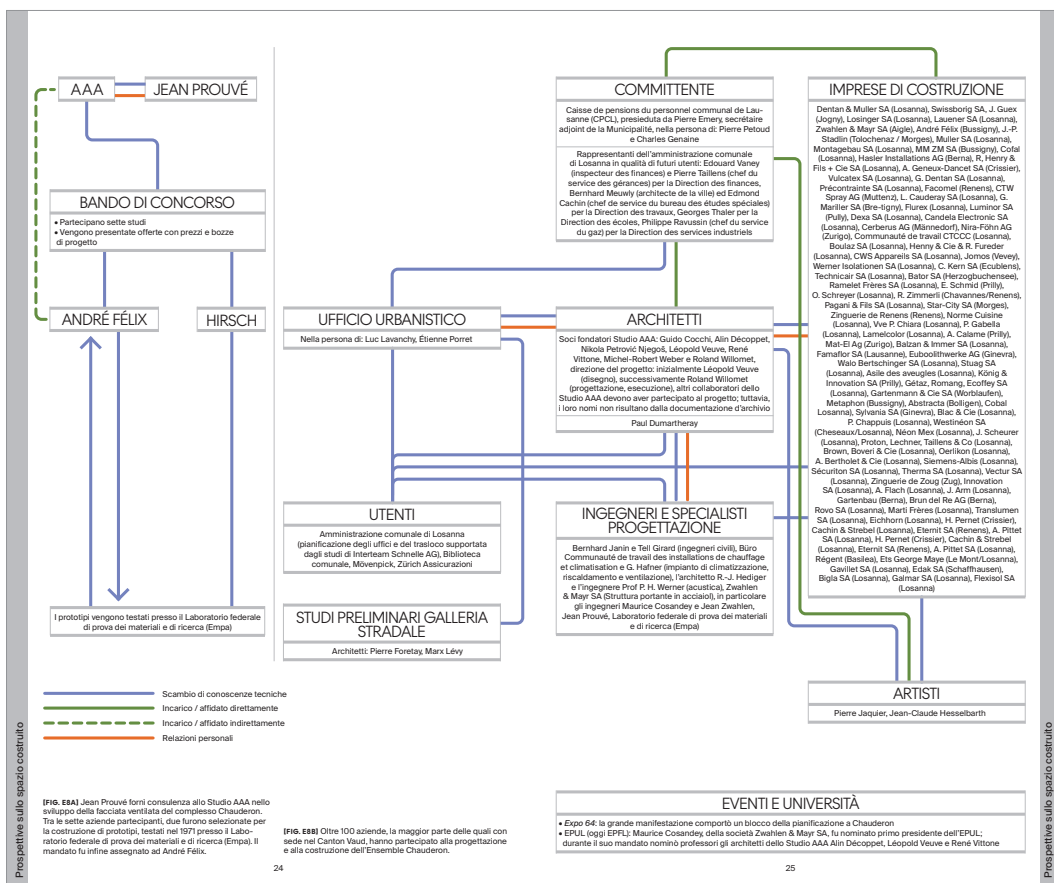




FIG. 111 La diga della Verzasca, in Ticino, fu progettata da Giovanni Lombardi a partire dagli anni Cinquanta e completata nel 1965. È situata a nord di un'area densamente edificata, che si estende da Ascona fino a Bellinzona. Foto: 11 agosto 1977.

Territorio

30

31

Territorio

Paesaggi dei trasporti

Tra le reti infrastrutturali maggiormente visibili nel paesaggio urbano e rurale rientrano senza dubbio quelle dei trasporti. Per quanto riguarda il secondo dopoguerra, è soprattutto la realizzazione delle autostrade svizzere¹⁴⁹ a rivestire un ruolo decisivo. Meritano tuttavia menzione anche il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti – in particolare l'ampliamento e la costruzione ex novo di scali merci e di smistamento come quelli della Linmattal (vale della Urmatt), di Losanna-Denges, Ginevra-La Praille o Chiasso – nonché la costruzione dei nuovi impianti aeroportuali a Zurigo-Kloten e Basilea-Mulhouse. FIG. 154, 154.A, 154.B, 154.C A caratterizzare l'espansione di queste infrastrutture di trasporto era l'enorme consumo di suolo che opere come scali ferroviari o piste aeroportuali richiedevano, dando così origine a un ambiente costruito tutto particolare – veri e propri paesaggi dei trasporti. La realizzazione della rete autostradale nazionale, sviluppata in larga parte tra il 1960 e il 1975, rappresenta forse l'intervento più incisivo, responsabile di modifiche radicali e durature nel paesaggio costruito.



FIG. 154, 154.A, 154.B, 154.C Situazione intorno allo scalo di smistamento di Ginevra-La Praille, 1945 e 1980.

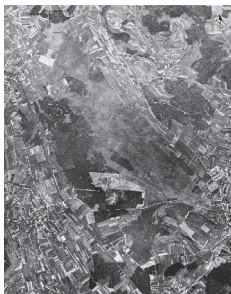


FIG. 154, 154.A, 154.B, 154.C Zurigo-Kloten, area aeroportuale, 1945 e 1980.

La rete delle strade nazionali

L'ampliamento della rete autostradale, caratterizzata da una tipologia costruttiva concepita per consentire al traffico motorizzato un massimo sfruttamento della velocità, ha prodotto – analogamente a quanto avvenne con la ferrovia nel XIX secolo – una contrazione delle distanze in termini sia spaziali sia temporali.¹⁵⁰ Ciò significa che porzioni sempre più estese di territorio sono diventate raggiungibili, percorribili e fruibili da un numero crescente di persone in tempi sempre più brevi. Questa possibilità di fruire dello spazio in modo sempre più intenso e veloce è stata la conseguenza diretta dell'espansione delle infrastrutture di trasporto, a sua volta riconducibile all'incremento del consumo materiale di beni, spinto dalla crescita del benessere economico e dall'affermarsi di una vera e propria società di massa orientata al consumo. Le infrastrutture logistiche necessarie a sostenere questa dinamica dipendevano da un flusso regolare delle merci e, quindi, da reti di trasporto funzionali e sufficientemente sviluppate.¹⁵¹ Parallelamente, l'automobile si affermava come bene di consumo di massa, il cui utilizzo richiedeva a sua volta un'adeguata infrastruttura.¹⁵² Ne derivò una relazione di interdipendenza e una dinamica di rafforzamento reciproco tra le crescenti esigenze della società dei consumi e l'espansione delle reti infrastrutturali di trasporto.

Con la costruzione della rete autostradale nazionale prese forma, nel giro di pochissimo tempo, la «più grande opera architettonica della Svizzera nel secondo dopoguerra»¹⁵³ – una delle reti autostradali più dense al mondo in rapporto al numero di abitanti, che comportò profonde trasformazioni sia a livello territoriale che sociale.¹⁵⁴ Gli assi della rete sono costituiti dai tracciati stradali, che si sviluppano liberamente nel paesaggio oppure passano su ponti o attraverso gallerie. I nodi coincidono invece con le diramazioni e le intersezioni, punti in cui i tratti stradali si incontrano e collegano la rete alle strade secondarie, come le vie principali. Completano la rete le infrastrutture accessorie necessarie al suo funzionamento

[149] I termini «autostrada» e «strada nazionale» sono usati in questa sede come sinonimi. All'inizio dello sviluppo della rete autostradale svizzera negli anni Sessanta, il termine tedesco *Nur-Autostrasse* (strada riservata alle automobili), sostituito poi dal termine *Nationalstrasse* (strada nazionale), indicava una strada priva di incroci

a raso, generalmente a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia, realizzata con il finanziamento e il coinvolgimento progettuale della Confederazione. Nel 1965 si passò dalla numerazione «N» a quella «A», per adeguarsi agli standard internazionali. Cfr. Tschöfen 2017; Tschöfen 2022, p. 121.

[151] Sui rapporti e le interdipendenze tra l'aumento dei consumi, le esigenze logistiche connesse e lo sviluppo delle infrastrutture – in particolare di quelle legate alla mobilità – si veda Valenikamp 2011, p. 235.

[152] Tra il 1940 e il 1950, il numero di automobili immatricolate in Svizzera passò da 65.947 a 146.998. Entro il 1960, la cifra triplicò nuovamente, raggiungendo

le 509.279 unità. Nel 1980 i veicoli immatricolati ammontavano a 2.246.752: se nel 1940 solo una persona su cento possedeva un'auto, nel 1980 si contava ormai un'automobile ogni tre abitanti. Cfr. Bundesamt für Statistik (Ufficio federale di statistica) 2024.

[153] Heller/Volk 1999, p. 8.

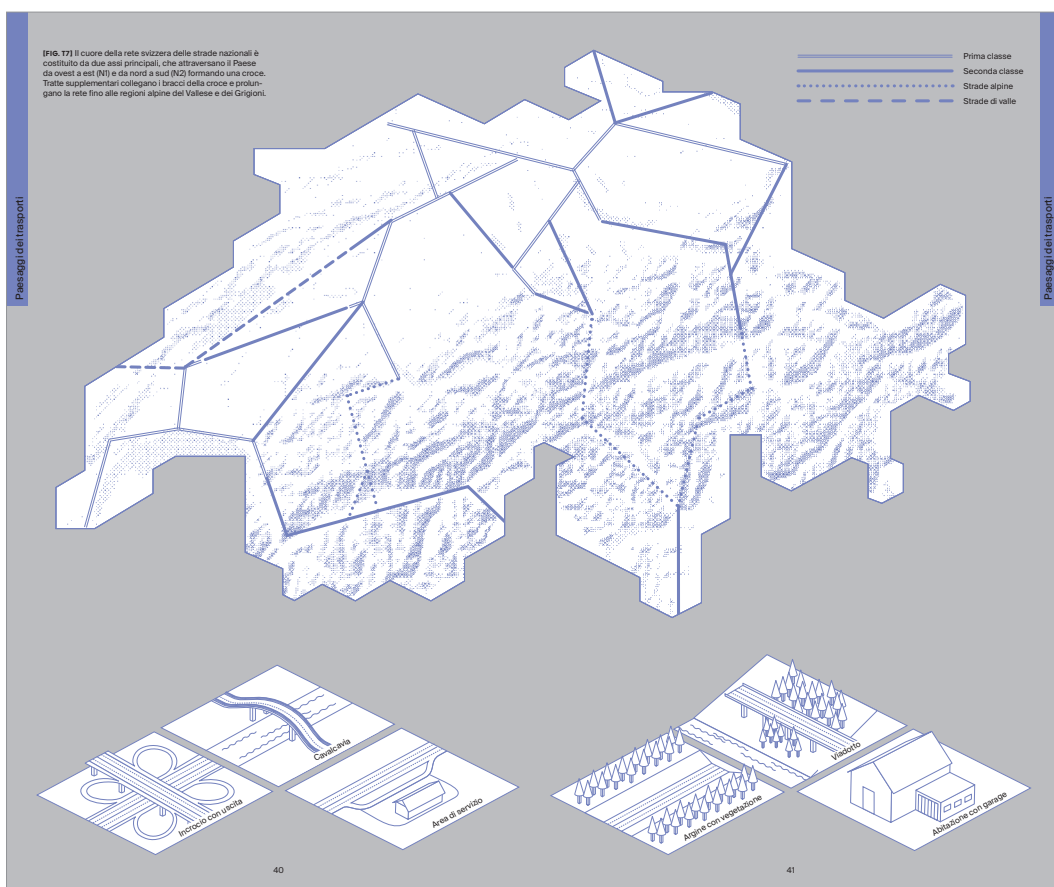
[154] Bianchi 2011, p. 264.

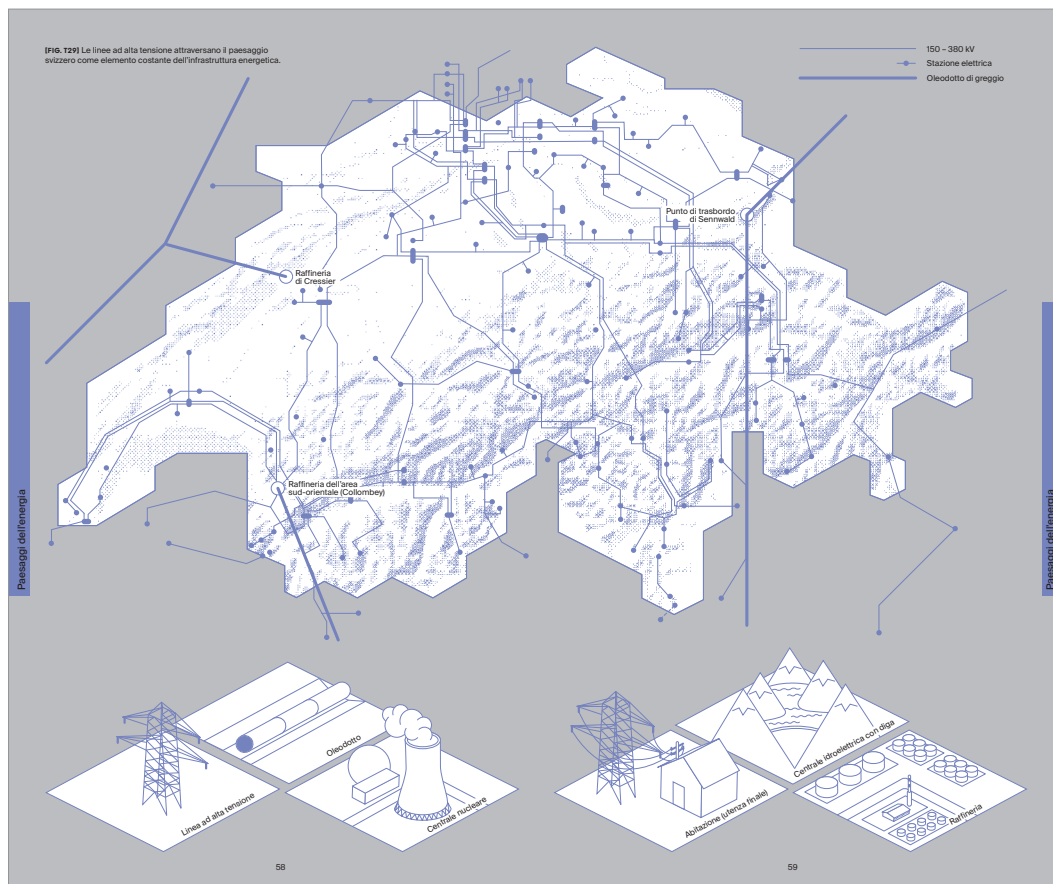
Paesaggi dei trasporti

Paesaggi dei trasporti

36

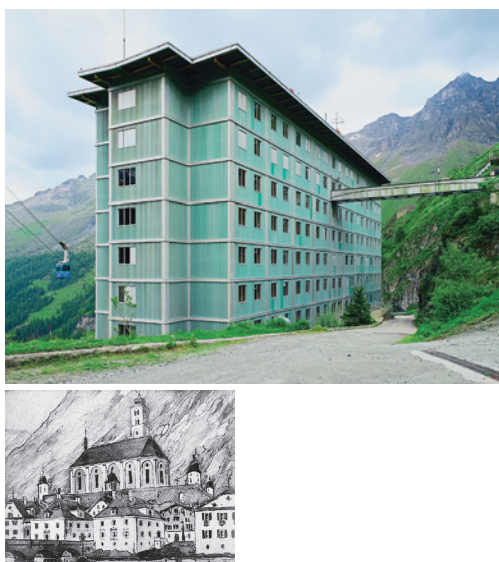
37





nella valle di Urseren, sbarrato da una diga in corrispondenza dell'Unerloch, riva. 112-114) Il progetto avrebbe comportato l'allungamento dell'intera valle, comprendente i centri di Andermatt, Hospental e Reisp, con il conseguente trasferimento forzato di oltre duemila abitanti, circostanza che suscitò una forte opposizione. Nel 1946 la società elettrica presentò una richiesta di concessione, che il governo del Canton Uri respinse.¹¹² Al posto del grande progetto originario, vennero realizzati unicamente la centrale di Wassen e il bacino del Göscheneralpsee, destinato ad alimentare l'impianto di Göschenen.¹¹³ (riva. 114, 115) Nei piani e nei disegni elaborati per il progetto di ricollocazione, appare chiaramente l'enorme portata di questa trasformazione spaziale e strutturale, così come le dimensioni culturali legate all'edilizia che progetti di centrali di accumulo di tale portata comportano. Il nuovo villaggio di Neu-Hospental, ideato da Heinrich Meili-Wapf e Armin Meili per sostituire Hospental, destinato a scomparire sotto le acque del bacino di accumulo, era concepito in uno stile tradizionale tipico della regione. Questa scelta, in netto contrasto con la tecnologia all'avanguardia dell'impianto idroelettrico, rappresentava un vano tentativo di ovviare alla perdita del tessuto urbano storico e del senso di appartenenza della comunità locale. (riva. 115)

La resistenza dell'opinione pubblica alla costruzione delle centrali mette in luce l'entità della trasformazione ambientale che bacini artificiali di simili proporzioni avrebbero comportato. In particolare, il rifiuto di chi sarebbe stato direttamente interessato dal cambiamento paesaggistico evidenzia la portata degli interventi necessari alla creazione dei cosiddetti «paesaggi dell'energia». Questi esempi di grandi impianti idroelettrici mai realizzati consentono di osservare aspetti caratteristici della cultura architettonica del secondo dopoguerra: la progettazione di opere di tale portata si protrasse spesso per decenni, tanto che interventi realizzati negli anni Cinquanta o Sessanta si basavano non di rado su idee concepite già nel periodo tra le due guerre. Un fenomeno analogo si riscontra anche in altri grandi progetti



(riva. 115) Alloggi per i lavoratori della diga Grande Dixence, architetto: André Perraudin, 1954.

(riva. 116) Neu-Hospental, disegno architettonico di Heinrich Meili Wapf e Armin Meili, Lucerna, 1920. (Archivio CRW)

infrastrutturali, come il traliccio stradale del San Gottardo (Sopraceneri) o l'edificio postale «Postreitergebäude» di Basilea (Basilea).

Alcuni grandi progetti idroelettrici furono tuttavia realizzati senza suscitare una forte opposizione da parte della popolazione: i bacini di accumulo sorvegliavano infatti al di fuori delle aree abitate, il loro impatto paesaggistico era ritenuto meno significativo e i benefici economici venivano considerati prioritari. Tra i più importanti interventi realizzati in Svizzera nel secondo dopoguerra si annovera la Grande Dixence, il maggiore impianto idroelettrico del Paese e sede della più alta diga svizzera, fino al 1980, la più alta al mondo. La diga di gravità, alta 285 metri, progettata tra il 1950 e il 1961 dall'ingegnere Alfred Stucky nei pressi di Hérens, Canton Vallese, fu completata nel 1965.¹¹⁴ L'opera si distingue non solo per le dimensioni eccezionali e il ruolo strategico nella produzione elettrica nazionale, ma anche per il rilevante impatto sull'ambiente circostante. La Grande Dixence rappresenta un caso esemplare dell'attività edilizia che un progetto di tale portata comporta, non solo indirettamente, attraverso la fornitura di grandi quantità di energia elettrica come presupposto per la crescita economica e la nascita di impianti industriali e insediamenti, ma anche direttamente, nel territorio immediatamente circostante. Un esempio particolarmente efficace della portata dei lavori è offerto dal documentario *Opération «Déton»* (1955) di Jean-Luc Godard.¹¹⁵ Oltre alle opere strettamente necessarie al funzionamento dell'impianto, la società Grande Dixence SA commissionò anche la costruzione di abitazioni per gli operai impiegati nella realizzazione della diga e, successivamente, nella gestione della centrale. Nel 1954, in prossimità del bacino artificiale, fu realizzato su progetto dell'architetto André Perraudin un edificio di nove piani per sostituire le baracche fino ad allora utilizzate. (riva. 116) Realizzato come struttura funzionale a scheletro d'acciaio con rivestimento in pannelli prefabbricati di alluminio, l'edificio risulta architettonicamente poco appariscente. Svolse però un ruolo importante per la comunità operaia, offrendo

[112] Per un'analisi approfondita delle fasi del progetto e della resistenza attuata dalla popolazione, si rimanda a Haag 2004, pp. 234-258.
[113] La progettazione della centrale di Göschenen, concepita come alternativa all'impianto dell'Unerloch, era già iniziata negli anni Quaranta; l'opera fu realizzata tra il 1954 e il 1956 e comportò il trasferimento di appena settanta persone. Cfr. Haag 2004, pp. 237-238.

[114] Anche questo intervento del secondo dopoguerra si configura come un ampliamento di un progetto precedente: la prima diga della Dixence, realizzata nel 1934, per i dati tecnici e una panoramica dell'intero complesso, si veda Grande Dixence SA 2015; per la storia della costruzione, cfr. Gygi 1981 e Logan 2000.
[115] Blüthiger 2021; Godard 1955.



FIG. 145 La raffineria di Colombey, nel Chiablese, è stata operativa dal 1963 al 2015 e dal 2021 è in fase di

smantellamento. I prodotti petroliferi raffinati venivano distribuiti in tutta la Svizzera, tramite trasporto su strada e

ferrovia, a stazioni di servizio, rivenditori e consumatori finali. Probabilmente non rimarrà alcuna traccia di questa imponente

struttura industriale, che ebbe un ruolo economico di grande rilievo per la regione e la sua popolazione. Foto: 12.06.1996.

74

75

rilasciò ugualmente il permesso di costruire. Un ricorso contro tale decisione fu respinto nel 1973 prima dal Tribunale amministrativo cantonale e, successivamente, dal Tribunale federale, che ritennero prevalenti gli interessi federali nella produzione di energia rispetto a quelli di una singola comunità locale. Nello stesso anno, l'area del cantiere fu occupata da attivisti, che denunciavano non solo le conseguenze ecologiche del progetto, ma anche il mancato rispetto delle procedure proprie della democrazia. Nonostante ciò, nel marzo 1975 presero avvio i lavori di scavo, spingendo gli attivisti a occupare nuovamente il sito. Le proteste ottennero un'ampia risonanza mediatica a livello nazionale e gli occupanti ricevettero ampia solidarietà, tanto che in tutto il Paese nacque oltre quaranta comitati civici. A Kaiseraugst, la vicenda portò infine alla sospensione dei lavori e a diverse tornate di negoziati, fino alla decisione ufficiale di abbandonare il progetto nel 1988.¹³⁸ (ris. 131) Nel frattempo, gravi incidenti in centrali nucleari a livello internazionale e una serie di iniziative popolari – fra cui l'iniziativa federale del 1990 «Stop alla costruzione di centrali nucleari», che impose una moratoria decennale per la realizzazione di nuovi impianti – avevano profondamente mutato il clima politico. Il caso della centrale di Kaiseraugst mostra come anche i progetti concepiti ma mai realizzati possano avere un impatto significativo sulla cultura della costruzione di un'epoca. Attorno a questo progetto si sviluppò infatti un'opposizione sociale che mise in rete persone e gruppi in tutta la Svizzera. Processi di questo tipo finirono per influenzare i progetti successivi e, di conseguenza, il paesaggio costruito.

Gli eventi di Kaiseraugst furono accompagnati da campagne, sia da parte degli oppositori dell'energia nucleare, sia da parte della lobby filonucleare, che promuovevano le rispettive posizioni con toni fortemente emotivi. L'elemento architettonico delle centrali nucleari più citato e maggiormente utilizzato come immagine simbolica nel dibattito pubblico è la torre di raffreddamento, anche se tre delle cinque centrali svizzere non ne sono dotate. Nella maggior parte dei



FIG. 152 Nel 1979, in occasione dell'iniziativa per la protezione dai rischi nucleari, la cooperativa di artisti Produzentengalerie di Zurigo organizzò un concorso di manifesti. In uno dei lavori, Pierre Brauchli trasformò in un collage la Torre di Babele in una torre di raffreddamento.



FIG. 153 Negli anni '70 a Kaiseraugst si sviluppò un movimento di protesta ben organizzato, che trovò sostenitori in tutta la Svizzera e ricevette ampia risonanza mediatica, riuscendo a bloccare la costruzione di un'infrastruttura di grandi dimensioni con forti ripercussioni sull'ambiente costruito.

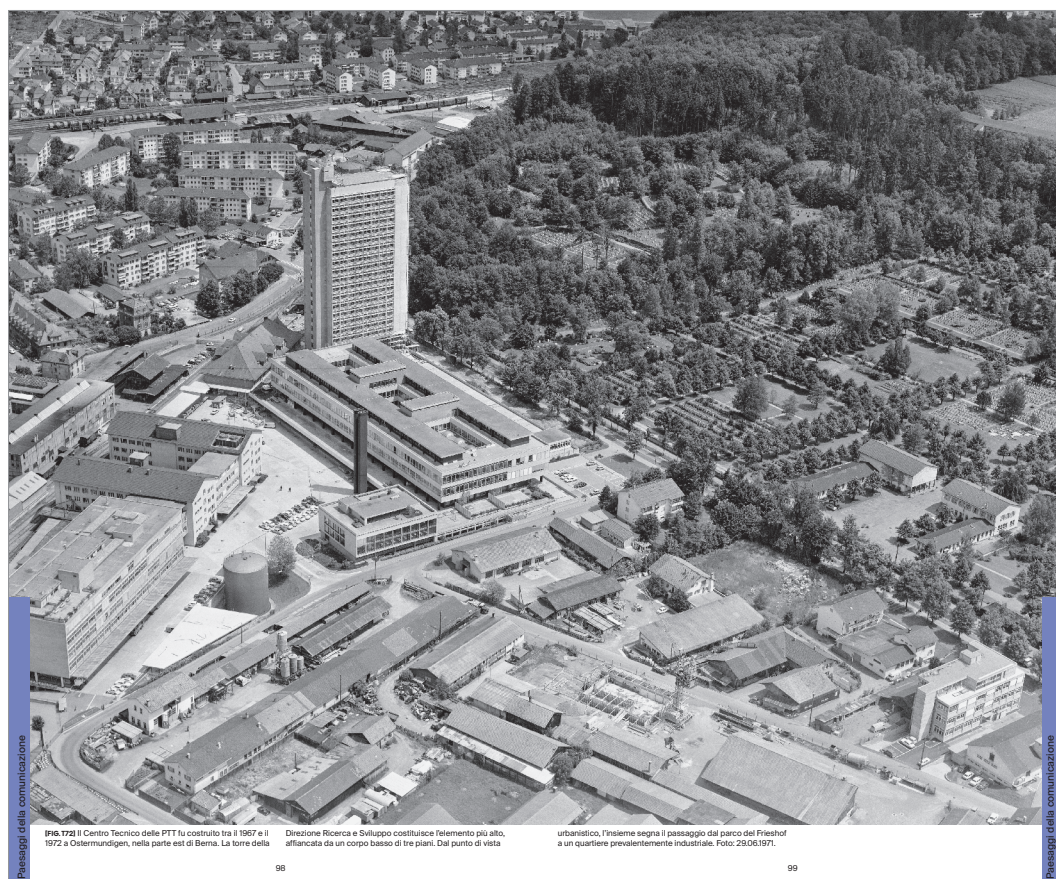
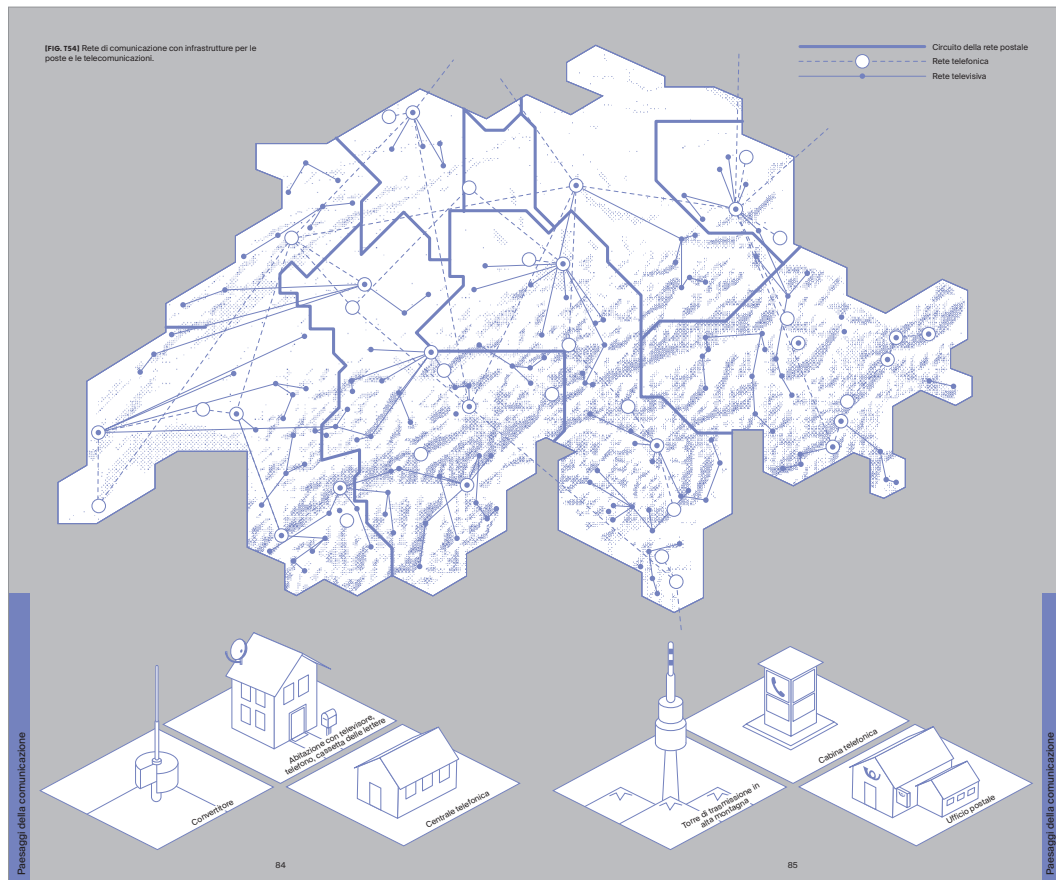
casi, tuttavia, l'iconografia legata al nucleare non raffigurava l'edificio del reattore, ma la torre di raffreddamento, associandola visivamente alla produzione di energia atomica e ai rischi a essa connessi. Questa dinamica emerge con particolare evidenza nei manifesti delle campagne referendarie contrarie al nucleare. (ris. 152) Oltre al suo valore simbolico, la torre fu criticata anche per il suo impatto visivo, dovuto alla sua notevole altezza e alla conseguente visibilità a grande distanza. Nel 1972, l'Associazione per la protezione della natura del Canton Soletta propose, per l'impianto di Gösgen, di far dipingere la torre da artisti con «amples e leggere bande colorate o camphure a forma di nuvola», nella speranza di migliorarne l'inserimento paesaggistico.¹³⁹

Paesaggi dell'energia - Infrastrutture e territorio

In Svizzera, fin dagli albori della produzione commerciale di elettricità, l'idroelettrico ha rappresentato la tecnologia predominante. Di conseguenza, gli edifici delle centrali, le dighe e le vaste reti infrastrutturali ad esse collegate costituiscono la componente principale del paesaggio energetico svizzero. I bacini artificiali si distinguono come elementi fortemente caratterizzanti, che si inseriscono soprattutto in contesti poco urbanizzati e spesso naturali, a differenza delle infrastrutture dedicate ai trasporti o alle comunicazioni. L'obiettivo politico svizzero era garantire la massima autonomia possibile nella produzione di energia, un traguardo largamente raggiunto grazie all'idroelettrico. Tuttavia, dato che questa fonte da sola non poteva soddisfare la domanda energetica in costante crescita, si svilupparono, anche se in numero limitato, impianti termoelettrici e, soprattutto a partire dagli anni Sessanta, centrali nucleari. Anche in questo ambito si puntò a mantenere una certa indipendenza nazionale, ma il tentativo di sviluppare internamente reattori nucleari non andò a buon fine; pertanto furono adottati esclusivamente reattori provenienti da altri Paesi, prevalentemente dagli Stati Uniti. Grazie al continuo ampliamento delle reti idroelettriche e

[138] Per la progettazione della centrale nucleare di Kaiseraugst, si veda: Kupper 2003; Schroenen 1977

[139] Citazione tratta da: Kupper 2003, p. 140.



Bunker militari e fortificazioni

Durante la Seconda guerra mondiale venne sviluppato principalmente il cosiddetto «*Réduit suisse*», ovvero una strategia militare che prevedeva la costruzione di opere difensive, in particolare di fortezze nelle Alpi. L'ordinanza sull'organizzazione delle truppe (*Truppenordnung*) del 1951 (TO 51) si fondava su tre brigate da fortezza dislocate lungo il confine e scavate nella roccia a Saint-Maurice (VS/VD),¹⁹¹ Sargans (SG/GR)¹⁹² e Gotthard (UR/TI).¹⁹³ La costruzione delle fortificazioni fu completata in gran parte solo dopo la guerra, quando vennero subito potenziate per rispondere alle esigenze della Guerra fredda.¹⁹⁴ Invece, Le fortezze furono costruite all'interno delle montagne come sistemi di gallerie, con una serie di ambienti per lo più spartani e simili a grotte, mentre le loro aperture (feritoie per le armi e ingressi) venivano abilmente camuffate nell'aspetto.

Per motivi di sicurezza, la rete della difesa nazionale è perlopiù sotterranea e invisibile, caratteristica che la accomuna ad altre infrastrutture nascoste del dopoguerra. Nel periodo postbellico, con la *Truppenordnung* del 1961 (TO 61), fu istituito il più grande esercito di milizia della storia svizzera; parallelamente, la strategia fondata sulle grandi fortezze alpine lasciò progressivamente spazio a impianti più compatti, concepiti come monoblocchi. Tra questi figurano circa 120 lanciamine da fortezza, installati tra il 1959 e il 2003 lungo i confini e le principali vie di comunicazione. Essi vennero costruiti con tecniche tradizionali oppure mediante elementi prefabbricati in trincee aperte, per poi essere ricoperti.¹⁹⁵ A partire dal 1958 furono inoltre realizzati migliaia di cosiddetti *Kugelnunker* (KüN), piccole strutture protettive a forma di sfera che potevano essere collegate, tramite un tunnel laterale, a un sistema di gallerie sotterraneo, dando così origine a una vera e propria rete difensiva edificata.¹⁹⁶ Invece, 1972



[FIG. 180] L'esercito influenzò la cultura della costruzione svizzera non solo attraverso le opere di difesa, ma anche tramite allestimenti scenografici, come quello realizzato nel proprio padiglione all'Expo 64. Foto: 1964.

[FIG. 181] La feritoia della batteria di artiglieria Ermitage è ben mimetizzata nella roccia, all'interno della fortezza Fort du Saex a Saint Maurice. Immagine senza data.

Impianti di protezione civile della difesa nazionale

Nel secondo dopoguerra, lo scenario di minaccia predominante era rappresentato da un potenziale attacco dell'Unione Sovietica, con il timore di una guerra atomica quale prospettiva più preoccupante. *(PAGES 81 DELL'ENERGIA)* Ne derivò un massiccio potenziamento dell'organizzazione statale e civile della protezione civile svizzera. Nell'ambito della difesa nazionale si verificò così un mutamento di paradigma: dalla strategia della deterrenza, propria della Seconda guerra mondiale, che mirava a scoraggiare l'aggressore prospettandogli una guerra lunga e logorante in un territorio montano di difficile accesso, si passò a una strategia incentrata sulla protezione della popolazione in caso di attacco nucleare. Le metafore ricorrenti per illustrare questa nuova concezione erano quelle di un'«isola di sopravvivenza» o di un «riccio che, di fronte alla minaccia, si chiude su sé stesso respingendo l'avversario con i propri aculei». Questa immagine trovò espressione anche nel padiglione «*Wehrhafte Schweiz*» dell'Expo 64, sulla cui facciata l'architetto Carl Fingerhuth fece collocare 141 punte di cemento prefabbricate: il padiglione divenne una delle principali attrazioni della manifestazione, anche grazie all'omonimo cortometraggio del regista John Fernhout, candidato all'Oscar, proiettato al suo interno.¹⁹⁷ Invece, Un'altra metafora largamente utilizzata era quella della marmotta, che in caso di pericolo si rifugia rapidamente nella propria tana sotterranea¹⁹⁸; analogamente, la popolazione svizzera avrebbe dovuto trovare riparo nelle strutture di protezione civile costruite a tal fine.

Con l'obiettivo di rafforzare il fronte civile durante la Guerra fredda, il 21 novembre 1954 venne fondato a Berna lo *Schweizerische Bund für Zivilschutz* (Unione svizzera per la protezione civile), che nello stesso anno iniziò a pubblicare la rivista *Zivilschutz*. Nel primo numero, la rivista esprimeva chiaramente la sua posizione: «Contro ogni arma esiste oggi una difesa». In questo e nei fascicoli successivi si spiegava ai lettori come prepararsi a un eventuale conflitto nucleare,

- [191]** Fortezza di Dully, Savatan, Morcles, Fortezza di Cindely e Fort du Saex.
[192] Linea difensiva da Sargans lungo la Linth fino a Baden e Basilea; Linthstellung, Furken, Kastler, Maglietisch, Tschingel e Passati.

- [193]** Lona, Mondasica, Poppe Grande, Sasso da Pigna, Blättig, Göltsch, Fuchsegg e Grindel.
[194] Per una panoramica e un inquadramento (storico-artistico) delle fortificazioni in Svizzera si veda: Bitterli-Waldvogel / Jaquemart / Lovisa 2017.

- [195]** Bitterli-Waldvogel 2023, p. 53.
[196] Bitterli-Waldvogel 2023, p. 54.
[197] In merito all'Expo 64 si veda Lugon/Valloir 2014; Marchand 2014; Zurlüh 2014.

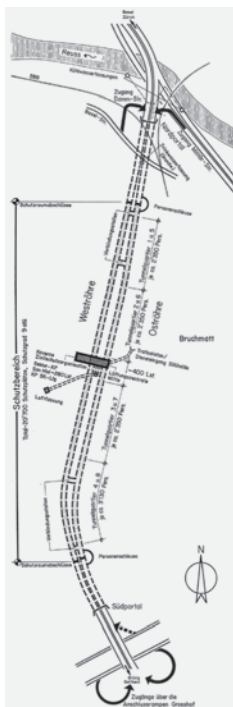
- [198]** Fischer 2019, pp. 70-71.
[199] «Warum ein Bund für Zivilschutz?», 1954, p. 1.

un primato che rende l'edilizia per la protezione civile in Svizzera un fenomeno senza paragoni a livello mondiale.²⁰⁰ Ancora oggi, la Legge federale sulla protezione della popolazione e sulla protezione civile (LPPC) prevede, per la costruzione di nuove abitazioni, case di cura o ospedali, l'obbligo di realizzare rifugi oppure, in alternativa, il versamento di un contributo sostitutivo.²⁰¹

Paesaggi della sicurezza - Reti sotterranee

Nel contesto dei cosiddetti «paesaggi della sicurezza» e della maggior parte delle sue costruzioni, l'invisibilità è un elemento profondamente radicato, motivo per cui, a differenza delle altre grandi infrastrutture visibili, esse rappresentano una componente prevalentemente sotterranea ma comunque importante dell'ambiente costruito del dopoguerra. In particolare, le strutture di protezione civile delineano veri e propri «paesaggi sotterranei» distribuiti sull'intero territorio svizzero e mostrano un'uniformità definita da leggi e norme, conferendo loro un alto valore di riconoscibilità. L'intensa attività edilizia nel settore della protezione civile costituisce da un lato un tratto distintivo della Svizzera rispetto ai Paesi vicini con ideologie politiche affini e, dall'altro, testimonia l'importante funzione sociale assunta da questo tipo di costruzioni. Queste installazioni sotterranee, seppur apparentemente banali a un primo sguardo, ebbero un ruolo centrale nel senso di sicurezza percepito dalla popolazione durante i turbolenti anni della Guerra fredda. Non sono disponibili dati significativi che mettano in discussione la costruzione massiccia e onerosa dei rifugi di protezione civile e dei relativi piani di evacuazione. La preparazione a un conflitto nucleare può pertanto essere considerata una componente intrinseca della cultura della costruzione del dopoguerra, la cui traccia materiale si manifesta ancora oggi attraverso i rifugi di protezione civile.

La costruzione di queste strutture fu strettamente integrata nelle principali opere edilizie del secondo dopoguerra. Esse vennero concepite e realizzate sotto nuovi complessi residenziali,



[FIG. 184] Il tunnel del Sonnenberg, sull'autostrada N2, può essere trasformato in rifugio antiaereo: planimetria di ubicazione del 1976.

scuole, centri di smistamento delle PTT e gallerie autostradali, per citare solo alcuni esempi. La legge stabiliva, sia per i progetti privati sia per quelli pubblici, l'obbligo di realizzare contestualmente spazi di protezione, contribuendo così alla loro diffusione su scala nazionale. Un evidente pragmatismo si riflette soprattutto nella multifunzionalità di queste strutture: i rifugi di protezione civile erano destinati all'uso solo in circostanze eccezionali, mentre nella quotidianità venivano impiegati come parcheggi sotterranei, tunnel autostradali o locali interrati. L'effettiva possibilità di adattare rapidamente tali spazi in caso di emergenza non fu fortunatamente mai verificata sul campo. Tale duplice funzionalità, ordinaria e straordinaria, trova analoghi esempi anche in ambito militare, come dimostrano le piste di decollo e atterraggio ricavate su alcune strade nazionali.

I paesaggi infrastrutturali tra visibilità e invisibilità

La opera delle grandi reti infrastrutturali hanno esercitato un'influenza tutt'altro che trascurabile sull'ambiente costruito svizzero; la loro localizzazione e configurazione sono state fortemente condizionate dalle caratteristiche del territorio. Le tori di trasmissione sorgono su colline e montagne, le centrali idroelettriche ad accumulo si distribuiscono nelle Alpi a diverse quote; le centrali ad acqua fluente o termiche si collocano lungo i corsi d'acqua, mentre la rete delle strade nazionali attraversa il paesaggio relativamente pianeggiante dell'Altopiano. Allo stesso tempo, queste grandi infrastrutture hanno dato origine, in tutto il Paese, a nuovi paesaggi funzionali – tanto in aree rurali quanto in contesti urbani – rendendoli accessibili e percepibili nella vita quotidiana.

Diversamente dagli edifici convenzionalmente ascritti al dominio dell'architettura, quali abitazioni o scuole, le infrastrutture tecniche, in quanto «large technical systems»²⁰², vengono di norma associate a requisiti funzionali piuttosto che a considerazioni formali o estetiche. A esse è attribuito un certo pragmatismo: si presume infatti che la loro configurazione derivi esclusivamente

da esigenze tecniche. Per questo motivo, tali opere d'ingegneria assumono un ruolo peculiare nel discorso sulla cultura della costruzione e sono connesse ad aspettative differenti rispetto agli edifici riconducibili più propriamente all'architettura. Gli esempi presentati in questo capitolo dimostrano tuttavia che committenti e progettisti erano consapevoli non solo dell'impatto determinante di tali infrastrutture sull'ambiente costruito svizzero, ma anche della necessità di garantire, attraverso accorgimenti estetico-formali, un'integrazione quanto più possibile «attenta» nei paesaggi nazionali. La questione dell'inserimento armonioso dei manufatti ricorreva frequentemente nei discorsi dei responsabili, probabilmente anche per contraddire le critiche rivolte ai grandi progetti. In questo senso, da un lato va sottolineato il ruolo delle figure professionali coinvolte: architetti e paesaggisti venivano spesso chiamati a far parte del team di progettazione proprio per curare tali aspetti. Dall'altro, occorre rimarcare la proporzione tra il contributo puramente formale e quello imposto dalle necessità tecniche: i grandi volumi erano determinati dalla funzione e progettati dagli ingegneri, mentre ancora poco tempo prima si indicavano elaborati concorsi di architettura unicamente per l'involo di edifici come le sale macchine delle centrali idroelettriche. Questi interventi, sebbene di portata più contenuta rispetto alla scala complessiva dell'opera, divennero spesso tratti distintivi dell'opera, percepiti con maggiore immediatezza rispetto a parti assai più imponenti ma in alcuni casi addirittura invisibili. Rimane tuttavia da interrogarsi se il ruolo della dimensione formale possa essere attribuito unicamente a professionisti quali architetti e paesaggisti: anche nelle infrastrutture formale esclusivamente da ingegneri si può infatti riconoscere una volontà progettuale, probabilmente legata alla ricerca di un equilibrio tra utilità e valore simbolico.

- [200]** Fischer 2019, p. 68.
[201] Legge federale sulla protezione della popolazione e sulla protezione civile (*Bevölkerungs- und Zivilschutzgesetz*, BZG) del 20 dicembre 2019 (stato al 1° settembre 2023), art. 61.

- [202]** Il concetto di Large Technical Systems (LTS) risale alle ricerche presentate da Thomas P. Hughes negli anni Ottanta nel volume «*Networks of Power*». Tale approccio, considerato uno dei precursori degli studi contemporanei sulle infrastrutture, fu elaborato per analizzare i

grandi sistemi infrastrutturali, in particolare nei settori dell'energia, della comunicazione e dei trasporti. Cfr. Hughes 1983; Mayntz 1993. Cfr. Hughes 1983; Mayntz 1993.

