Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2000)

Heft: 6

Artikel: Chiassocomo

Autor: Savi, Vittorio

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-131983

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Chiassocomo

Vittorio Savi

Non proprio qui, sulla rivista addetta allo sviluppo dell'architettura nell'ambito elvetico italiano, a causa della forza maggiore un poco distaccata dal tema dell'educazione dell'architetto, andrebbe pubblicata l'esercitazione degli studenti del corso universitario di Cultura della città, Accademia di architettura di Mendrisio, a. a. 1998-1999. Ma anche qui risalterà il merito della ricerca applicata al territorio urbano ed extraurbano tra Italia e Svizzera.

Per Arbasino, negli anni trenta del secolo scorso Chiasso era il nome della piccola città elvetica di confine, tanto piccola da ridursi a due soli edifici, la dogana reale e la libreria immaginaria. Sarebbe bastata la gita a Chiasso e l'esponente della arretrata intellighenzia italiana avrebbe rintracciato nella libreria immaginaria i libri dell'avanguardia europea, da acquisire, leggere, studiare; cioè avrebbe trovato il modo di recuperare il ritardo culturale.

Oggi una fiaba del genere è assai poco plausibile. Per la verità lascia indifferente lo studente, il quale, tramite le spiegazioni nostre, mie, di Nocentini, di Ossanna Cavadini, insomma della docenza, apprende presto che all'origine di Chiasso sta l'organismo urbano elementare, coincidente con la strada, corso San Gottardo, e poco altro. Dall'Ottocento al Novecento la piattaforma era gettata sopra il terreno umido del pian di Faloppia, e alla *main street* si veniva aggiungendo il piano dei binari ferroviari della *Gotthardbahn*, rigonfiante due volte, in corrispondenza degli edifici dello scalo delle merci e in corrispondenza della stazione dei passeggeri. Forse lo spazio ferroviario più importante fra quanti erano preordinati a connettere il Nord-Europa con la pianura padana. Così interessante come incapace di condizionare positivamente la crescita urbana chiassese; così bello come inabile ad abbellire il volto urbano. Oppure, richiamando l'interpretazione opposta, era l'attività urbanistica a disattendere il noto suggerimento di Poëte e a non trarre partito urbanistico alcuno, né positivo né negativo, dal paesaggio ferroviario enorme.

Sia come sia, oltre la *main street*, restava qualunque la trama delle vie, degli slarghi e delle piazze. Incerta l'articolazione dei quartieri residenziali, dall'espressione edilizia mediocre. Mentre erano pregevoli certi palazzi dotati di fronte duplice, certi fabbricati del transito, certi edifici della sosta forzosa o elettiva, sosta protratta o breve, pur sempre amara...

Dopo la metà del secolo, all'aggregato urbano era apposto il manufatto autostradale assai fornito di viadotti, svincoli, curve, rettifili, discese, risalite, assai privo di riscatto architettonico; attorno al collo della città il nodo scorsoio era stretto fino al soffocamento.

Per fortuna ora Chiasso si pone nella prospettiva favorevole, forse molto favorevole, di creare la vasta area transfrontaliera nel cuore della nuova regione europea cattaneana, regione insubrica; ma l'*urbs* chiassese continua ad apparire bisognosa, addirittura desiderosa della profonda riforma.

Proprio questo il tema assegnato allo studente per la sua esercitazione, un progetto di riforma urbanistica, che innesti nel territorio chiassese *elementi di città*, città specifica o città generica importa poco, pur che si tratti di fattori strutturali relativamente al carico funzionale, estetico, contestuale, e in relazione all'impegno sociale. Fattori forti che sappiano rigenerare l'assetto territoriale e riqualificare l'immagine paesaggistica; non fenomeni superficiali, immateriali, effimeri, quasi volatili, come quelli pretesi dal paesaggismo urbano di moda nell'età del trionfo informatico.

Siccome poi si congettura che il grave ostacolo alla riqualificazione di Chiasso sia dato dall'esistenza della linea del confine di Stato, si propone di cancellarla in maniera arbitraria. Questa abolizione non implica affatto la prefigurazione della saldatura degli aggregati urbani. Del resto Chiasso, Como, Cernobbio, le cittadine, i paesi, le campagne, le infrastrutture sono già parte della stessa conurbazione, anzi della medesima città pur spaziata, *Comochiasso*, come vogliamo battezzarla grazie al toponimo inventato, che potrebbe suonare più correttamente *Chiassocomo*. Città che è tale, perché, giusta Aristotele, è abbracciabile da

un unico sguardo; non a caso l'allievo Botta-Meneghelli apre il concerto progettuale fissando il punto sopraelevato da dove, tramite il fotomontaggio a 150°, Chiassocomo è tutta ritraibile.
Semmai è consigliata la devoluzione del *carattere* dalla città più vacillante alla città più salda, ovviamente Como, contraddistinta da impianto rigoroso, risentito progressismo architettonico e urbanistico, fra tardoromanticismo e razionalismo, nonché atmosfere futuristiche, perfino sopravvalutate.
È precisato che ogni esercizio dovrà servire a ogni studente per elevare il tenore della formazione disciplinare, per affinare l'acutezza teorico-intellettuale e pratico-operativa e a niente altro.
È nascosto il timore che i cambiamenti territoriali, gli interventi paesaggistici ideati, non saprebbero medicare il malessere dell'*urbs* chiassese; nemmeno se eseguiti, saprebbero guarire davvero.
Vorrei indicare qualche svolgimento appena e di ciascuno svolgimento segnalare solo il principio teorico e il concetto progettuale. Con l'ulteriore avvertenza che mi soffermerò soltanto sulla parte chiassese, però quanto metonimica.
Il progetto di Coffari-Vogt ipostatizza che la nuova ferrovia ricalcherà e perfezionerà la *Gotthardbahn*. Per così dire, *AlpTransit* volerà sopra il suolo urbano ed extraurbano e, come freccia vettoriale, anziché congiungere trafiggerà gli ambiti a cerniera del Nord-Europa con il Mediterraneo. L'unico vero attacco a terra essendo rappresentato dal grande immobile ubicato in posizione baricentrica. Architettura influenzata dall'opera vacchiniana, l'edificio a aula unica, è capace di riorientare la città quale essa è morfotipologicamente. È sufficiente la previsione di poche nuove unità d'abitazione in linea lungo il Breggia per costituire il cateto tratteggiato della figura urbana triangolare, appoggiata alla costiera lacustre.
Nel progetto di Anchora-Bonanomi, il passaggio di *AlpTransit* è compatibile con l'applicazione del principio intramontabile dell'insediamento a griglia. La trama si distende ora a maglie larghe e scariche di edifici vecchi, ora a maglie strette e cariche di architetture vecchie e nuove.
Che la sistemazione paesaggistica possa preludere al reinsediamento regolare pare l'assunto teorico di Celoria - Giovannini, assunto da dimostrare nella virtuale riurbanizzazione delle sponde del Breggia. Intanto, si immaginano le struggenti epifanie del luogo, alla confluenza del Breggia nel Lario.
Dalla ricerca di Caduff-Furrer traspare la progettazione tipicamente *straight*, che dimentica le armi improprie e usa solo dei mezzi disciplinari. Si sublima nelle trasversali lunghe e nei ponti sottili a congiungere le sponde e scavalcare prima il paesaggio ferroviario, in seguito il paesaggio lacustre, per conseguire il risultato di ordine complessivo e di valore generale.
La meditazione di Berlanda-Baumann prende per tesi che Chiasso e Como siano già città unica, inestricabile da quel territorio; per antitesi l'introduzione della frontiera (quella autentica, linea di confine tra i casi umani fondamentali, la vita e l'assenza della vita, a sostituire appunto la frontiera vigente, astratta, convenzionale, poco geografica, per non dire deterritorializzata); trova la sintesi dialettica nell'impianto del luogo cimiteriale, del cimitero multietnico dove la sepoltura avverrà secondo il rito proprio dell'etnia cui appartenne il defunto.
Mi piacerebbe continuare a seguire la lista dei progetti, tutti meritevoli del mio commento per quel che vale, ma non desidero finire le righe a disposizione senza rivelare che qualcuno scopre la mia paura: il territorio è rotto, irreparabile anche alla luce del buon esercizio progettuale; il territorio è perduto, irrintracciabile anche sul filo dell'esercitazione accademica.
Saurwein condivide la mia angoscia e coerentemente rifiuta di redigere il progetto quale gli prescrivo.
Invece fa come l'*angelus novus*, il viso voltato indietro, all'infranto, alle macerie fumanti del passato, che distende le ali, sulle quali la bufera del progresso batterà spingendolo nel futuro. Elabora il progetto alato, ma nichilistico.
Ecco, in estrema sintesi, il tratto peculiare. Si mantenga la rovina dell'autostrada. Si scavi il tunnel nel monte Olimpino, dove passerà la nuova autostrada. Con i terreni di riporto si costruisca che cosa? Un grande basamento. Sopra questo zoccolo territoriale si erigano a rilievo le geometriche piante urbane, le tracce delle città mitiche, le impronte delle città storiche. Vicino al parco ferroviario chiassese, a Passeggiata, il toponimo uguale al titolo del romanzo di Walser, non ci sarebbe che da passeggiare e contemplare non il prodotto urbano bensì il residuo urbano.