

PUNTO FRANCO

CHIASSO 1920-2020

testi

Marino Viganò

Marina Masoni

Franco Masoni

Paolo Brenni

Lidor Gilad | Paolo Poloni

Andrea Debernardi

Letizia Tedeschi

Tullia Iori

Giulio Barazzetta

Gabriele Neri

Mario Botta | Luigi Brenni

fotografie

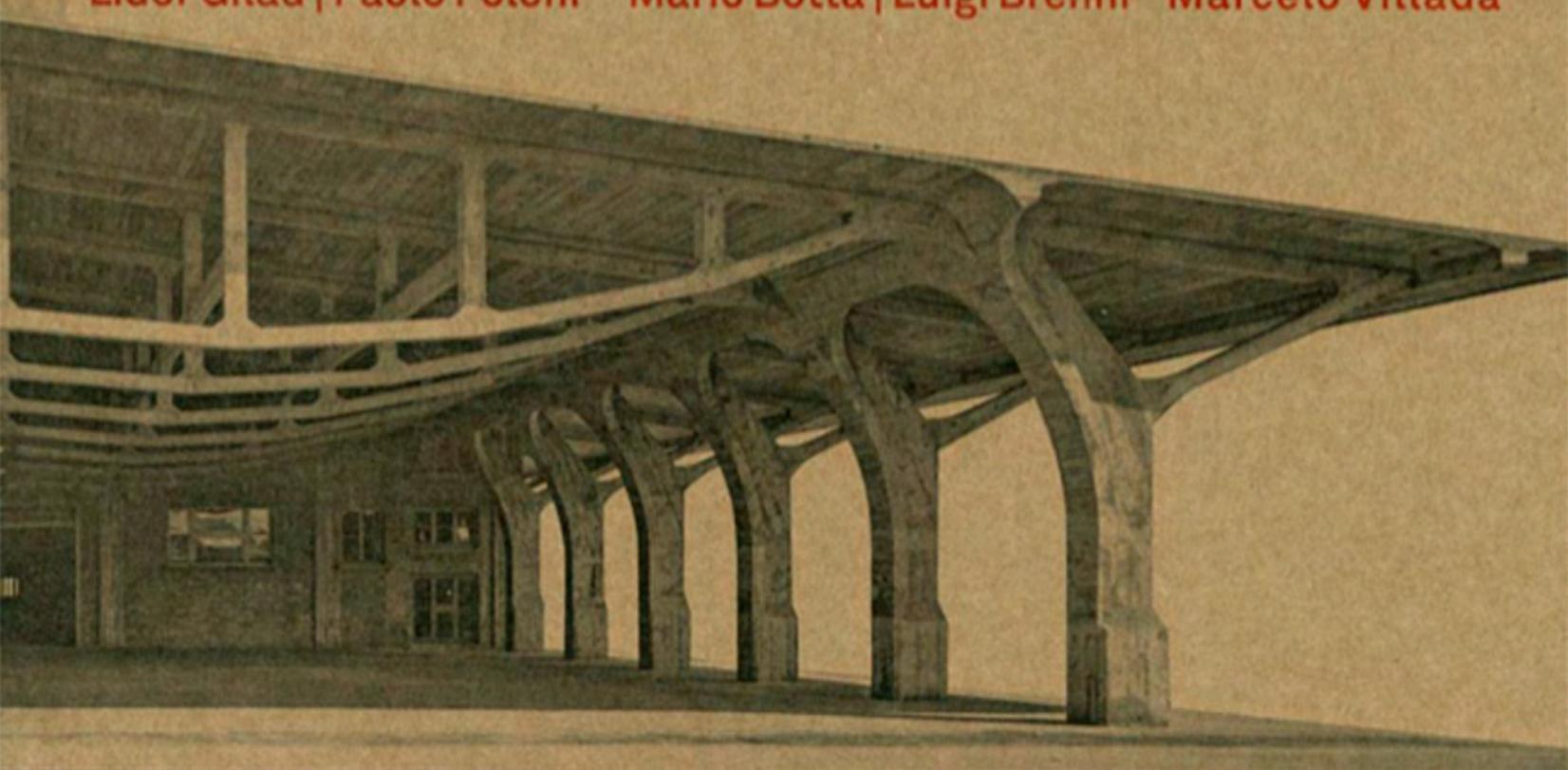
Enrico Cano

Marco D'Anna

Marco Introini

Gian Paolo Minelli

Marcelo Villada



Sommario

7	Cent'anni di gratitudine	Marina Masoni
9	I prossimi cento	Paolo Brenni
11	Prefazione	Franco Masoni
14	La tradizione dell'innovazione	Marco Introini
23	Le origini lontane e gli inizi	Marino Viganò
28	Punto Franco anno 2018	Enrico Cano
37	L'apertura, il periodo bellico, le restrizioni	Marino Viganò
42	Silos	Marco D'Anna
51	La stagnazione e la ripresa nel Dopoguerra	Marino Viganò
56	Fondovalle	Marcelo Villada
65	Il periodo dell'espansione	Marino Viganò
70	Zona Franca, uno spazio metropolitano. 1996-2016	Gian Paolo Minelli
79	Tra storia e attualità	Marino Viganò
89	Un futuro per Stabio	Lidor Gilad Paolo Poloni
101	Né di qua, né di là	Andrea Debernardi
109	L'Archivio del Moderno nella «città delle merci»	Letizia Tedeschi
115	<i>Konstruktion und Schönheit</i>	Giulio Barazzetta
125	Sul limitare tra due vite	Tullia Iori
139	La torre del Punto Franco e il mito dei silos tra passato e presente	Gabriele Neri
151	Il silo di Chiasso-Balerna, un progetto di Mario Botta	Gabriele Neri
	Appendici	Marino Viganò
163	Testimonianze	
193	Documenti	
221	Cronologia	
230	La generazione dei fondatori	
232	Regesto delle fonti	
236	Bibliografia	
238	Note biografiche autori	



A proposito del magazzino al Punto Franco di Chiasso-Balerna: diffusione e ricezione dell'opera di Robert Maillart

Sigfried Giedion in un suo articolo del 1934 coglie appieno, probabilmente per la prima volta, il mandato attribuito all'opera di Maillart nell'ideologia dell'Architettura Moderna.

Parlando dei ponti descrive così il suo fare:

«Spesso disegnava i suoi ponti in un'unica curva su un pezzo di carta mentre era in viaggio dal suo ufficio di Zurigo al suo ufficio di Berna. I calcoli dello specialista sarebbero stati un'insufficiente guida per nuove soluzioni in cui l'invenzione, nel senso più completo della parola, svolge un ruolo più decisivo del calcolo».¹

Nel 1928 in *Bauen in Frankreich, Bauen in Eisen, Bauen in Eisenbeton*² Giedion aveva pubblicato un sommario dell'evoluzione della costruzione moderna in Francia e del suo essere premessa ai principi della nuova architettura. In questo libro che è soprattutto l'affermazione della primogenitura francese dell'architettura moderna, non c'è traccia di Maillart. Nelle pagine finali dedicate a «lo stato attuale del cemento armato», compaiono immagini di un ponte sospeso assieme a edifici utilitari interamente costruiti in cemento armato, presentati come annuncio di promettenti sviluppi.

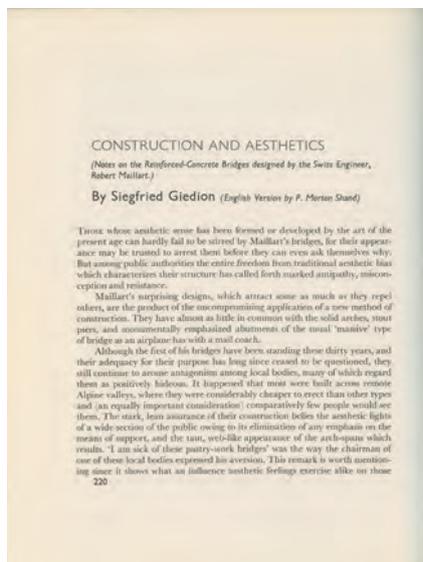
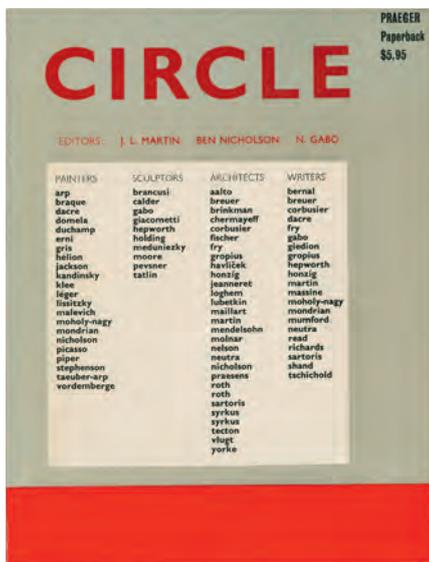
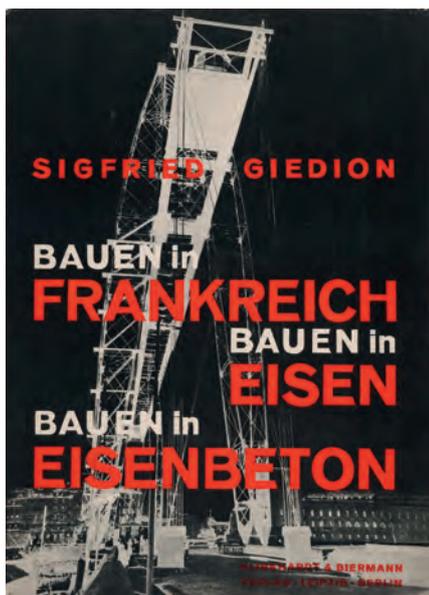
L'anno seguente in *Das Neue Frankfurt*³ lo stesso Giedion è autore di *Costruire in Svizzera*, un articolo in cui focalizza le sue idee sul cemento armato assegnando alla Svizzera un ruolo guida per le nuove tecniche della costruzione. In questo quadro emerge la figura di Maillart come costruttore e progettista, sia per i solai a piastra con pilastri a fungo nel magazzino di Zurigo Altdorf (1913) che con il ponte sul Valtschiel (1925-1926).

Il 1928 è l'anno di fondazione dei Congressi Internazionali di Architettura Moderna (CIAM), il CIAM 1933 è quello della Carta d'Atene. I tempi degli scritti di Giedion coincidono con il ruolo di segretario-animatore dei CIAM.

Per lo stabilirsi di Maillart nella storiografia del Movimento Moderno come riferimento permanente è essenziale il ruolo che i suoi ponti svolgono nella sezione *Construction and Aesthetics: Slab and Plane*, del suo *Space, Time and Architecture, the Growth of a new tradition* sin dalla prima edizione.⁴ Ne erano state pubblicate le premesse nel 1937, anno del CIAM V e dell'Esposizione di Parigi, nel saggio *Construction and Aesthetics: notes on the Reinforced-Concrete Bridges designed by the Swiss Engineer, Robert Maillart*. Contributo a *Circle: International Survey of Constructive Art*,⁵ una raccolta organica di esempi di buone opere, composta nell'intento di propagandare i fondamenti «costruttivi» della nuova estetica. In appendice si trova anche lo scritto di Giedion sull'attività dei CIAM.

Max Bill, nel suo libro consacrato a Robert Maillart (Zurigo 1949), apre la parte dedicata alle costruzioni civili con queste parole: «I ponti (...) che ha concepito Robert Maillart possono essere certamente considerati la sua opera principale, se non altro per il loro aspetto formale, ma non per il volume costruito. Maillart ha calcolato, oltre ai suoi ponti, un numero straordinario di costruzioni di architettura e di genio civile. Il suo spirito creativo ha reso possibili molte soluzioni utili e ricche di valore». Bill continua così: «Fra gli edifici di Maillart vorremmo evidenziare alcuni lavori come la costruzione dei capannoni in Spagna (...) e la hall del deposito di Chiasso con le sue capriate e i suoi supporti sagomati organicamente secondo gli sforzi statici, dobbiamo infine parlare della grande volta dell'Esposizione nazionale di Zurigo». Chiude questa pagina la figura dello schema statico dell'hangar di Chiasso.

Alcune pagine dopo l'illustrazione di progetti di magazzini e capannoni con pilastri a fungo – commentata con il saggio

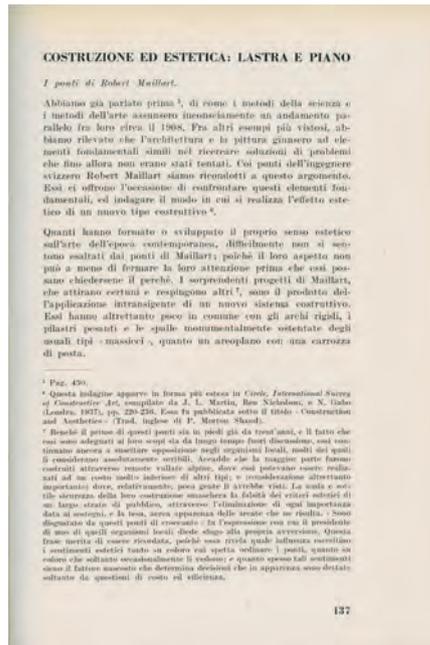
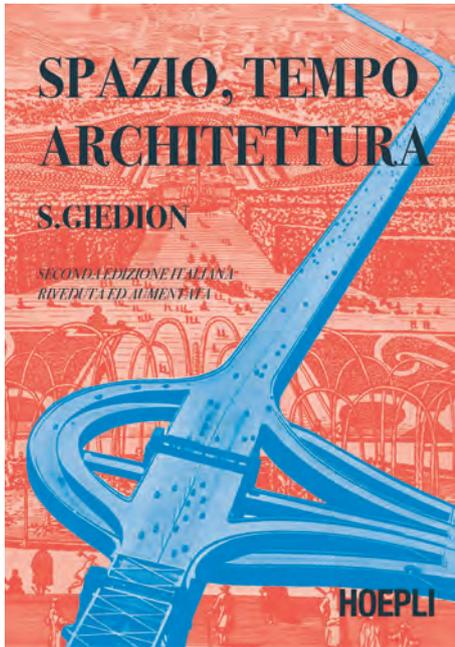


di Maillart *Evoluzione e sviluppo della piastra senza nervature in Svizzera e America* ⁶ – il magazzino di Chiasso occupa due pagine, con la documentazione del suo spazio murato e scuro in confronto all'aereo deposito aperto, immagini essenziali per mostrare l'armonico contrasto della loro unione.

La doppia natura di ponti – le cosiddette «Opere dell'Arte» nel lessico degli ingegneri – e di più banali «Costruzioni Civili» dell'opera di Maillart e del suo contributo alla costruzione moderna, è ben evidenziata nella sovracopertina bianca del volume, nella quale il disegno in rosso della sezione della campata tipo dei pilastri a fungo e dei solai a piastra è sovrapposta, dall'alto in basso a sinistra, alla fotografia in bianco e nero del ponte di Salginatobel, allineata in alto per due terzi della pagina. In basso in carattere Helvetica Haas in corpo rispettivamente minore e

maggiore, quasi allineati a destra, hanno spazio sul bianco autore e titolo: *Max Bill: Robert Maillart*. Il volume del 1949 di Bill su Maillart, ristampato per vent'anni, è l'affermazione definitiva dell'edificio del Punto Franco di Chiasso fra le costruzioni civili. La sua divulgazione esemplare è anticipata solo dal citato articolo in «Schweizerische Bauzeitung» nel 1926, di cui Bill riporta le notizie essenziali. Il carattere di appropriata eleganza attribuito da Bill all'opera si svela nella figura del diagramma dell'hangar, una testimonianza pervenutaci dalla verifica della struttura, ⁷ che esprime la sua chiara adesione a un modo di fare.

Contrariamente i pannelli della mostra «Die gute Form», aperta al pubblico a Basilea nel maggio dello stesso anno, sembrano essere la manifestazione di una contraddizione: ne sono escluse le costruzioni civili – hangar e pilastri a fungo

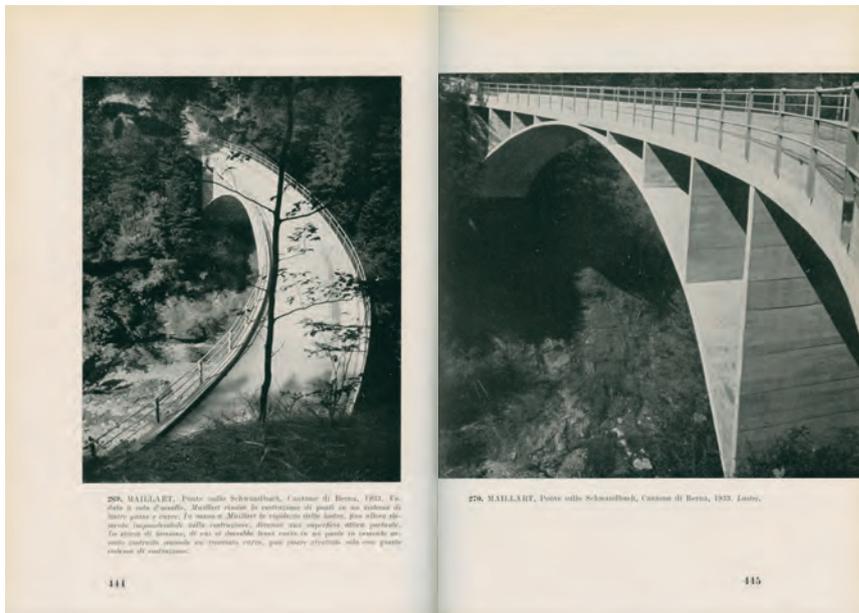


Pagina 114
Robert Maillart, l'hangar dei Magazzini Generali a Chiasso-Balerna 1925.
Foto Gino Pedrolì - Fototeca AMG

Pagina a fianco
Siegfried Giedion, *Bauen in Frankreich, Bauen in Eisen, Bauen in Eisenbeton*, Leipzig-Berlin 1928.
Copertina e pagina 116, ponte sospeso a una sola campata, costruito con brevetto Freyssinet, come annuncio delle nuove tecniche

J.L. Martin, B. Nicholson, N. Gabo, *Circle: International Survey of Constructive Art*, London 1937.
Copertina e pagine 220 e 235 con il commento di Siegfried Giedion sull'opera di Robert Maillart

Siegfried Giedion, *Spazio, tempo architettura*, Milano 1954.
Copertina e pagine 437, 444 e 445 dell'edizione italiana con il commento sull'opera di Maillart



con solai a piastra senza nervature – per riaffermare il carattere paradigmatico del lavoro di Maillart solo come opera di ponti.

«Die gute Form» viene promossa dal Werkbund svizzero⁸ per mostrare i riferimenti alla «buona forma» da produrre negli oggetti d'uso e nelle costruzioni. Questa esposizione itinerante sembra concludere il compito di rappresentare il proprio Paese nella modernità affidato a suo tempo a Max Bill. Si tratta, come già è stato notato e ampiamente documentato,⁹ di un impegno di lunga durata che ha comportato la precisazione di principi nuovi attraverso una serie di esempi. Questo compito ha avuto fra gli interlocutori principali di Bill i CIAM, più precisamente Siegfried Giedion e Ernesto Nathan Rogers, con lo sfondo dell'ambiente dei razionalisti milanesi.

L'attività di Bill è iniziata, infatti, sin dal padiglione svizzero alla VI Triennale di Milano del 1936, ed è seguita dal progetto per un nuovo padiglione affidatogli da Bottoni per la VIII Triennale 1947. Il progetto non sarà realizzato, ma è premessa sostanziale a «Die gute Form». Tutto ciò si conclude con la sezione svizzera alla Triennale del 1951, in cui il modello di esposizione esemplificativa di un'architettura totale è abbandonato.

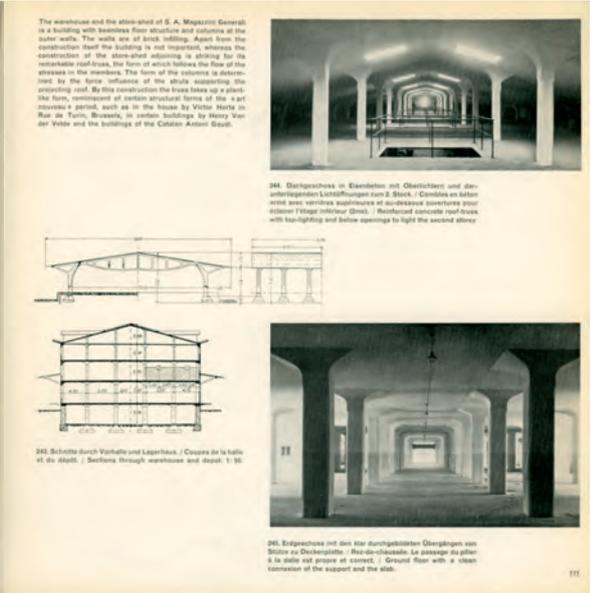
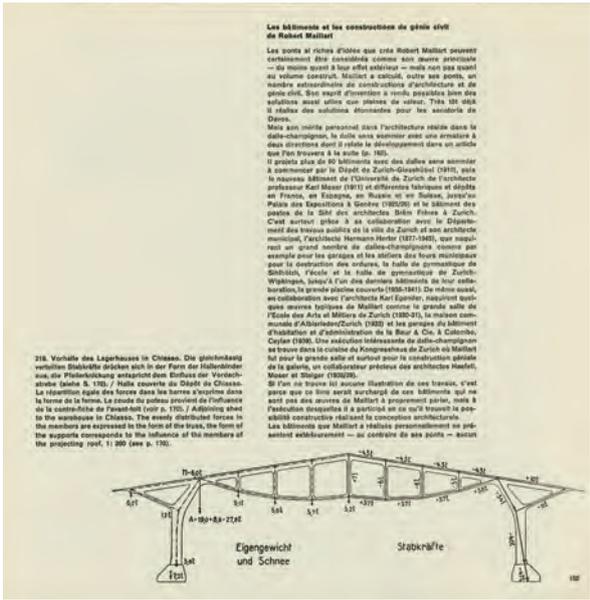
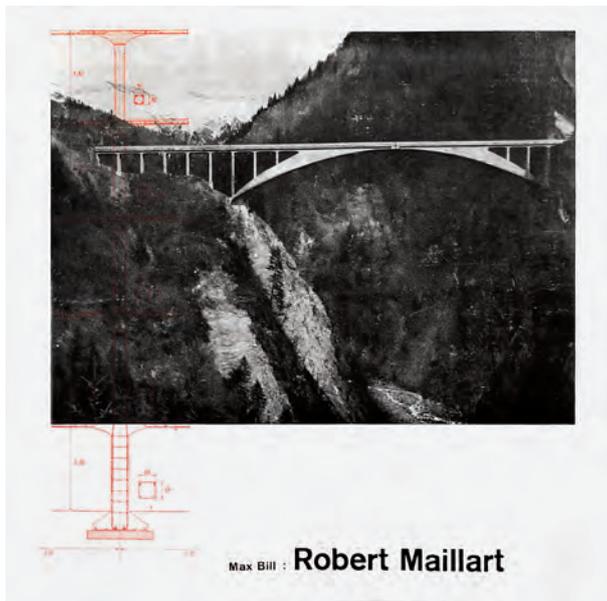
Va notato che ognuna di queste esposizioni procede per Bill in parallelo alla raccolta di schede di esempi di costruzioni per *Moderne Schweizer Architektur* pubblicato a Basilea dal 1940 sino al 1949, in edizioni e raccolte pubblicate in serie, ampliate o riclassificate per tipi e per anni.

Per tornare alla nostra indagine si deve notare che nel totale dei pannelli di «Die gute Form», che sono composti ciascuno da

sole tre immagini esemplari, i due dedicati a *Beton-Bauelemente* e *Brücken* esposti in sequenza non comprendono il magazzino di Chiasso. Nel primo pannello, *Elementi costruttivi in cemento*, appaiono il Palazzo delle Esposizioni a Torino di Nervi, appena terminato, la rimessa delle locomotive di Laffaille a Parigi e una «capriata prefabbricata in cemento armato precompresso, modellata secondo principi statici e funzionali, fabbricata a Zurigo da Vobag AG». Nel secondo pannello ci sono due ponti di Maillart: a Rossgraben e Schwandbach, assieme al ponte sospeso del Bronx, ora noto come *JFK bridge*. Dunque per le «costruzioni civili» la capriata di Chiasso non è qui riconosciuta come esempio di «buona forma». Perché? Forse per la sua definizione più *formale* che *razionale*? Comunque nel pannello è sostituita dal Palazzo delle Esposizione di Nervi, o dalla capriata precompressa e prefabbricata di Zurigo, prodotto industriale di sintetica eleganza, mentre si riafferma con forza il Maillart paradigmatico dei ponti nel quadro generale del *Neues Bauen*, ora anche della *gute Form*.

Ciononostante l'hangar di Chiasso resta un esempio paradigmatico di «costruzione e bellezza», come annunciato nel 1926 all'inizio della sua divulgazione. Ciò è testimoniato tuttora dalla sua permanenza problematica nella storiografia e nell'analisi dell'opera generale di Maillart,¹⁰ se non come caso di studio esemplare nell'insegnamento della progettazione complessa nelle migliori scuole di architettura.¹¹

Per riferirsi al *tipo* e alla sua denominazione: si nota che la forma dell'edificio è una variazione sia del *magazzino* come deposito industriale, sia dell'edificio per il ricovero del raccolto. In particolare il magazzino merci è un tipo edilizio speciale normato a suo tempo da diverse ferrovie nazionali come una costruzione coperta e/o chiusa di una o due campate, parallele o coincidenti con i binari, caratterizzata dall'aggetto della capriata sulla rotaia accanto, e dalla corrispondenza di livello di carico del vagone con quello della ribalta di carico-scarico. Si tratta





Pagina a fianco
Max Bill, *Robert Maillart*, Zurigo 1949.
Copertina e pagine 155, 170-171
estratte dal libro con testi e immagini
relativi all'opera di Maillart a Chiasso-
Balerna

Max Bill, *Sicht der Dinge. Die gute Form: Eine Ausstellung 1949*, Lars Müller -
Museum für Gestaltung, Zürich 2015.
«Die gute Form» fu una mostra
itinerante promossa dal Werkbund
svizzero, aperta al pubblico a Basilea
nel maggio 1926.
Immagine dell'allestimento e pannello
Beton-Bauelemente e *Brücken* (elementi
costruttivi in calcestruzzo e ponti).
Foto Max Bill 1949 © ProLitteris 2019

Beton-Bauelemente

 **Ausstellungshalle in Turin**
90 Meter Spannweite
mit ca. 400 vorgefertigten Beton-Elementen
Überwölbt
Leuchtstoffröhren an Unterseite der Rippen
Konstrukteur Ing. Pier Luigi Nervi, Rom

 **Vorgefertigte Binder**
vorgespannter Eisenbeton
Spannweite 20 m bei 5,70 m Binderabstand
Formgebung nach statischen
und funktionellen Grundsätzen
Hersteller Vobag AG, Zürich

 **Lokomotiv-Remise**
aus vorgefertigten Tragelementen
in Eisenbeton mit 150 m Durchmesser
Konstrukteur Ing. Bernard Laffaille, Paris

Brücken

 **Rossgraben-Brücke**
Kastenträger (Dreigelenkbogen) Eisenbeton
Spannweite 82 Meter
Konstrukteur Ing. Robert Maillart

 **Bronx-Whitstone-Brücke New York**
Hängebrücke mit bemerkenswerter
Konstruktion von Fahrbahn und Aufhängung
Konstrukteur O. H. Ammann, Chefingenieur;
Allston Dons, Entwurfsingenieur;
Aymar Embury II, Architekt

 **Schwandbach-Brücke**
Stabbogen in Eisenbeton
neuartige Konstruktion, gebogene Fahrbahn
Spannweite 37,40 Meter
Konstrukteur Ing. Robert Maillart

anche di un edificio a capriate in muratura, lungo quanto necessario a fianco dei binari, con anteposto un padiglione munito di sola copertura. Questi edifici in muratura sono ancora presenti in Francia e Italia, sono prevalentemente in legno in Svizzera.

Qui si deve citare il piccolo magazzino di Stabio (1926) dello stesso Maillart, che è esattamente di questo tipo edilizio, come documentato da Katia Accossato e Jacques Gubler su «Archi» nel 2003.¹² Un testo cui rimando volentieri per la profondità delle argomentazioni e l'inquadramento critico della figura dell'ingegnere e della sua opera.

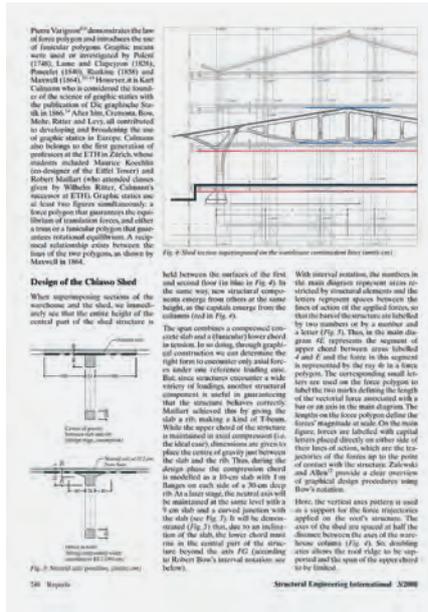
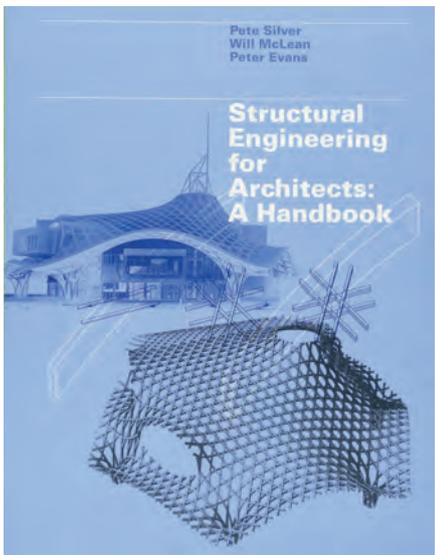
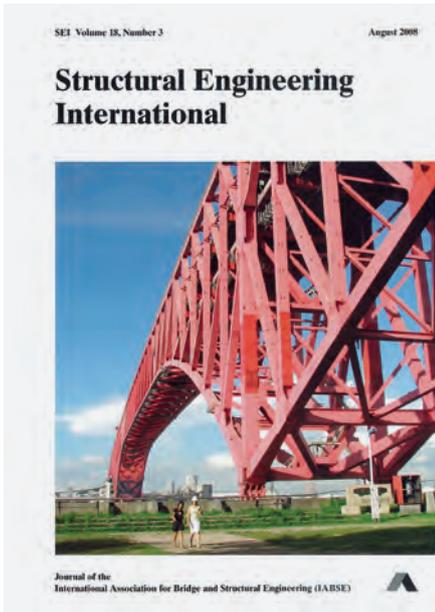
Nei disegni di Maillart (1924) il complesso edilizio di Chiasso è chiaramente diviso in due progetti in cui la denominazione originale *Hangar* è contrapposta a *Entrepôt*. Alla fine due costruzioni ben diverse: l'una aperta e l'altra chiusa. La denomi-

nazione *hangar* contiene una radice che echeggia usi antichi di protezione. Per Larousse *hangar* è: «*nom masculin (francique *haimgard, clôture autour de la maison)*. *Construction formée d'un toit reposant sur des piliers ou des poteaux, destinée à abriter les récoltes, les marchandises, le matériel, les véhicules*».

Si tratta forse nel caso di Maillart della ripetizione magistrale eseguita nel nuovo materiale di cui si dimostra il carattere versatile esemplarmente appropriato ai diversi scopi?

È forse un rimando a polemiche su costruzioni massicce e leggere che l'avevano coinvolto negli ambienti accademici e del mestiere all'inizio della sua carriera?

Parecchi sarebbero gli argomenti da sviluppare coerenti a queste idee. Comunque si tratta di un edificio unico, tale è ancora oggi sia in generale sia nell'opera di Maillart, che ripete

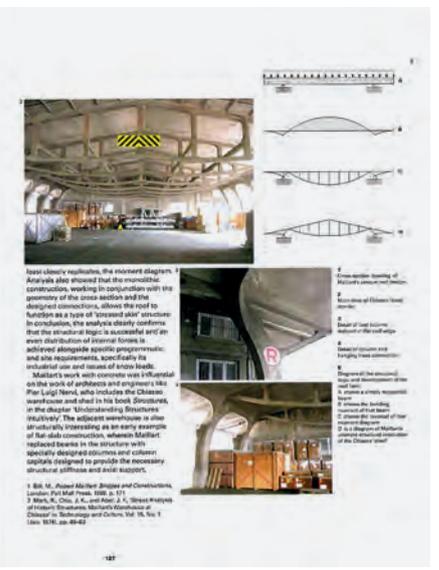


D. Zastavni, *The structural design of Maillart's Chiasso Shed (1924). A Graphic Procedure*, «Structural Engineering International», n. 3, 2008.

Copertina e una delle pagine dedicate alla verifica statica della struttura del magazzino di Chiasso-Balerna

W. McLean, P. Silver, P. Evans, *Structural Engineering for Architects: A Handbook*, London 2014. Copertina e pagine 126-127 del manuale di strutture per architetti

Pagina a fianco Robert Maillart, il magazzino di Stabio, 1926 «Sezione trasversale», «Vista da sotto del pavimento sul sottoterraneo» e «Sezioni» con «Tabola dei diametri» e ordine di posizionamento dei ferri. Archivio Maillart, ETH Zurigo Veduta della stazione e del magazzino Foto Archivio ing. Ettore Brenni



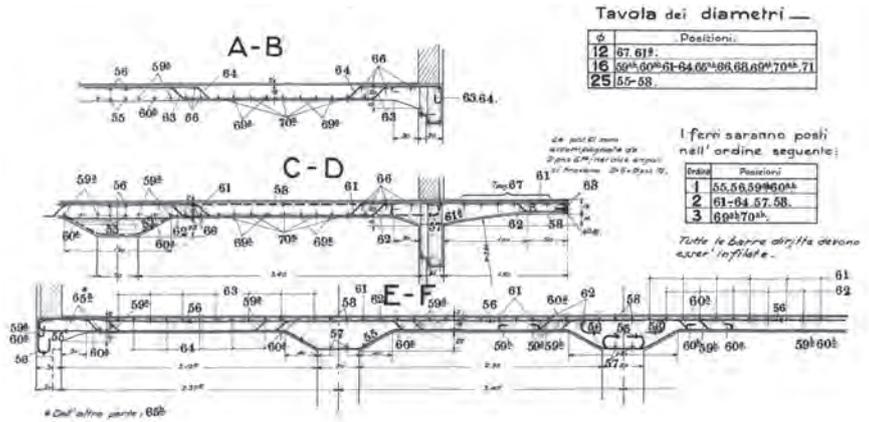
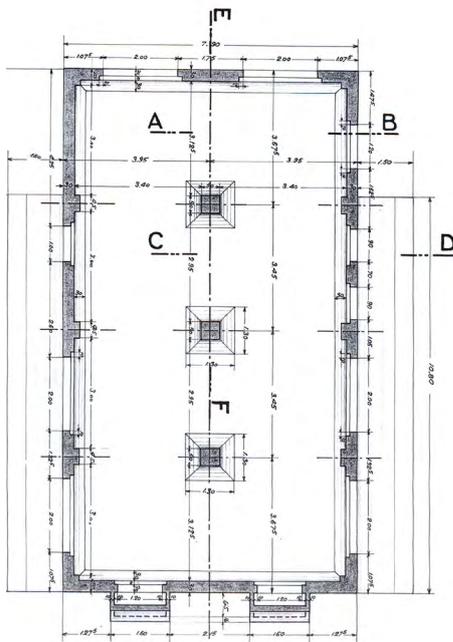
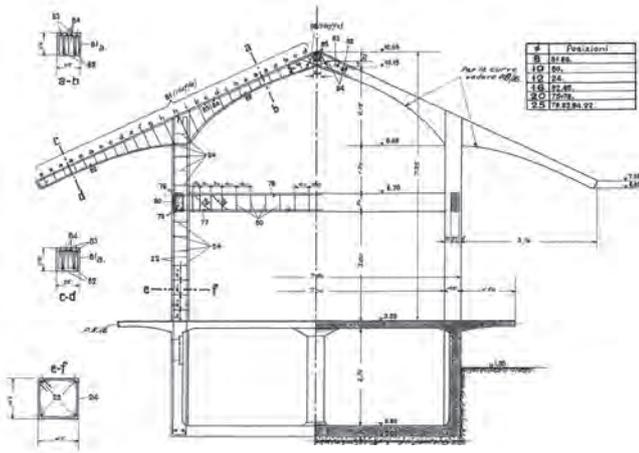
una forma tipica, ma ne differisce profondamente nella costruzione, che infine incrocia le diverse configurazioni dell'edificazione in un manufatto davvero nuovo.

Il contrasto armonico del magazzino chiuso e scuro, come una fortezza o una prigione, con l'aereo deposito aperto è unificato dallo sbalzo del tetto che corre poco dopo il risvolto della facciata massiccia su entrambi i lati della mole del magazzino, sino a liberarsene nella tettoia che ne diviene il carattere principale.

Il dialogo tettonico o anche solo figurativo fra massiccio e leggero, fra earthwork e roofwork per dirla con Frampton, in questo caso comporta l'innesto dell'uno sull'altro con risultante la loro ibridazione.

Jacques Gubler suggeriva per Stabio, anch'esso un ibrido questa volta fra un arco e una capriata, l'analogia con un asino caparbio.¹³ In questo caso confrontando l'umile ostinazione dell'asino all'energica grazia del cavallo, ci si potrebbe spingere per il magazzino ibridato con la capriata del Punto Franco di Chiasso a evocare l'analogia con un centauro.

La trasfigurazione mitica della testa equina in un bel torso umano innestato sul corpo del cavallo, pare calzare bene con il magazzino intatto in tutto il suo vigore quadrupede piantato a terra ma aggraziato dalla lunga tettoia, con la sua ombra proiettata a snellire il fianco dell'edificio che si conclude nella sua aerea liberazione finale.



Note

1. S. Giedion, *Nouveaux Ponts de Maillart*, «Cahiers d'Art», 1934, n. 9.
2. S. Giedion, *Bauen in Frankreich, Bauen in Eisen, Bauen in Eisenbeton*, Leipzig-Berlin 1928.
3. G. Grassi (a cura di), *Das neue Frankfurt 1926-1931*, Bari 1975, pp. 150-156, ed. orig. "Das neue Frankfurt" Heft 6, Juni 1929, pp. 105-112.
4. Cfr. J.L. Cohen, «Avant-Propos» in *Bauen in Frankreich 1928*, ed. francese, Paris 2000.
5. J.L. Martin, B. Nicholson, N. Gabo (a cura di), *Circle: International Survey of Constructive Art*, Faber and Faber, London 1937.
6. Pubblicato nel 1926 in «Schweizerische Bauzeitung», Band 87, n. 21, assieme all'articolo «Konstruktion und Schönheit» di Peter Meyer, dedicato al suo contributo nelle costruzioni civili, fra cui il magazzino di Chiasso.
7. cfr. R. Mark, J.K. Chiu, J.F. Abel, *Stress Analysis of Historic Structure: Maillart's Warehouse at Chiasso*, (1974); D.P. Billington, *Robert Maillart, builder, designer and artist*, Cambridge 1997; D. Zastavni, *The structural design of Maillart's Chiasso Shed (1924) A Graphic Procedure*,

- «Structural Engineering International», vol. 18, 2008, n. 3.
8. *Max Bill's view of things, die gute Form: an exhibition 1949*, Zürich 2015.
9. J. Gubler, *Nazionalismo e internazionalismo nell'architettura moderna in Svizzera*, Losanna 1975, Mendrisio 2012; ma anche R. Fabbri, *Max Bill in Italia: lo spazio logico dell'architettura*, Milano 2011.
10. cfr. R. Mark, J.K. Chiu, J.F. Abel, *Stress Analysis of Historic Structure: Maillart's Warehouse at Chiasso*, (1974); D.P. Billington, *Robert Maillart, Builder, Designer, and Artist*, Cambridge 1997; D. Zastavni, *The structural design of Maillart's Chiasso Shed (1924) A Graphic Procedure*, in «Structural Engineering International» 3/2008.
11. cfr. W. McLean, P. Silver, P. Evans, *Structural Engineering for Architects: A Handbook*, London 2014; e A. Muttoni, *L'arte delle strutture*, Mendrisio 2006.
12. J. Gubler, K. Accossato, *Il «magazzino» di Stabio, opera dimenticata di Robert Maillart*, «Archi», 2003, n. 6, pp. 44-51.
13. *Ibidem*.

Lapita in lotta con un centauro, metopa sud n.
27, Partenone, Atene ca. 447-433 AC.
Foto Marie-Lan Nguyen - Wikimedia Commons

