

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

**Herausgeber:** Società Svizzera Ingegneri e Architetti

**Band:** - (2007)

**Heft:** 5

**Rubrik:** Diario dell'architetto

#### **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:** 19.01.2026

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

# Diario dell'architetto

Paolo Fumagalli

## **Richard Serra, «aspettative e prospettive diverse»**

**19 luglio**

Il settimanale «L'Espresso» riferisce di una mostra su Richard Serra a New York. Serra è autore di grandi sculture, nastri di acciaio a formare labirintiche composizioni, dimensioni gigantesche ma minimalismo espressivo. Il successo lo ha raggiunto tardi, a cinquant'anni (è nato nel 1939) e da poco le sue grandi sculture sono conosciute dal pubblico. Perchè un successo così tardivo? «Il mio lavoro non è cambiato, forse l'ho spinto verso le sue conseguenze più estreme. Quello che è mutato è il contesto in cui si guarda l'arte e soprattutto il pubblico. Chi ha oggi meno di trent'anni ha aspettative e prospettive diverse, per quanto riguarda la fruizione artistica, della generazione precedente».

## **Variante 95, «aspettative e prospettive diverse»**

**30 settembre/1**

Anche la bocciatura in votazione del progetto di autostrada nel Piano di Magadino è la conseguenza di chi ha aspettative e prospettive diverse. Se si fosse votato per un'altra strada di analogo impatto in un altro luogo del Cantone probabilmente il risultato sarebbe stato identico. Il discorso è un altro, a mio avviso, non concerne «strada sì o strada no», ma riguarda la popolazione, la gente. Che è cambiata, ha oggi un approccio nuovo rispetto al territorio, è più cosciente dei pregi naturalistici, dei valori paesaggistici, delle ricchezze monumentali, della storia. A furia di guardare la televisione la gente si è accorta: nel teleschermo vede la transumanza di milioni di persone ammassate in campi profughi, lo sciogliersi dei ghiacci del polo, le Alpi ancora verdi in pieno inverno, le devastazioni di tsunami e cicloni e scoscenimenti e allagamenti, intere foreste azzerate. La possibile implosione del mondo per eccesso di consumo, di energia, materie prime, territorio fa paura. Certo, specie nel suo privato la gente è egoista, ma comunque se ne è accorta. E alle ideologie oramai morte

della storia passata ne ha sostituito una nuova, a favore dell'ambiente e di un equilibrio giunto ad un punto di rottura. Il premio Nobel per la pace conferito a Al Gore la dice lunga: è un premio non ad una pace promossa tempo fa, ma un premio ad una speranza di pace futura possibile solo se la terra difende il proprio equilibrio ecologico. La gente se ne è accorta, e la bocciatura della nuova strada da Giubiasco a Locarno è il segnale di una nuova cultura che si affaccia.

## **Una nuova cultura del territorio**

**30 settembre/2**

La parola «cultura» non è buttata lì a caso, non è solo un movimento d'opinione o la moda di un momento, non è nemmeno un fenomeno locale, è un fatto globale. Non sono più i gommoni di disperati che sfidano nell'Antartide i pescherecci a caccia di balene, è un convincimento emergente: nella piazza del Campidoglio di Washington la gente non va solo per protestare contro la guerra in Iraq, ma anche a marciare a favore dell'ambiente o per organizzare una mostra di case ad energia autosufficiente e Lula è diventato presidente del Brasile cavalcando le rivendicazioni dei «sem terra» e la difesa dell'Amazzonia, mentre la federazione sportiva internazionale è preoccupata dell'aria inquinata di Pechino nelle prossime Olimpiadi. Ed è proprio per via di questa «cultura del territorio» che oggi come non mai l'architettura è popolare e la gente conosce i volti e le opere degli architetti più importanti e mediatici. La gente si è resa conto che l'architettura è nel bene e nel male una componente fondamentale del territorio e del suo equilibrio. Non solo, ma la stessa gente che corre a Bilbao per Gehry o a Londra per Herzog e de Meuron o a Lucerna per Jean Nouvel ritiene suo diritto non solo applaudire, ma anche fischiare. Fischiare i fiaschi. Né si fida più della pianificazione, dell'accoppiata urbanista e politico, di chi con progetti urbanistici, piani regolatori e azzonamenti e quant'altro non ha impedito il degrado di molte parti del territorio. La delega è finita.

**Il caso dell'autostrada****metà anni Sessanta**

Piccolo inciso: negli anni Sessanta l'autostrada Chiasso-Airolo fu realizzata a tappe e Chiasso fu ben contenta che passasse in mezzo alla città e Bissone assisté silente a quel colpo di forbice che la tagliò dalla montagna cui era ancorata e Airolo nell'indifferenza vide l'intera valle occupata da inutili svincoli e viadotti. L'ultimo tratto progettato fu quello di Faido, ma la gente aveva visto e finalmente capito: ed iniziò allora una battaglia «contro Berna» per spostare il tracciato lontano dal villaggio. Aveva compreso cosa significa avere un'autostrada davanti alla porta di casa, nel proprio territorio. E fu una battaglia vinta. Con la bocciatura della Variante 95 la storia si ripete.

**Condividere il territorio****17 ottobre**

Quindi? Quindi bisogna approfittare di questo momento. Con questa nuova «cultura del territorio» è forse possibile trovare una comune traccia di lavoro e degli obiettivi convergenti. Approfittare anche dell'inedito coinvolgimento della gente, che vuole partecipare, essere attore e autore di quello che le succede attorno. Perchè il privato, in cui prima la gente era confinata perchè lì finiva il suo mondo ed era indifferente e ben contenta che qualcun altro si occupasse del «resto», si è dilatato a coinvolgere anche gli altri. Quello che è mio dipende oramai in modo sostanziale da quello che è tuo. La delega è finita. Il territorio va condiviso. Non è un cambiamento da poco, specie in un paese come la Svizzera (e il Ticino) dove autonomie comunali e proprietà private sono sacri. Se fino a ieri fare pianificazione in Ticino era un'impossibile corsa ad ostacoli tra limiti comunali e dinieghi privati, oggi il campo sembra essere aperto verso nuovi concetti, dove il territorio è considerato né una ragnatela immutabile di proprietà private né la somma di piccoli singoli episodi comunali ognuno con una storia solo sua, ma un insieme geografico dove le singole parti sono intensamente

relazionate e interdipendenti. Quello che è mio dipende da quello che è tuo. Le premesse esistono, è questa la traccia da seguire per raggiungere un obiettivo condiviso dalla popolazione e dai politici, accompagnati dagli architetti e dagli urbanisti. Una pianificazione condivisa è una vera e propria rivoluzione, sicuramente faticosa perchè il consenso non è così ovvio, ma ha il vantaggio di partire dal presupposto (o peccato di ottimismo?) che la gente ha capito che ogni progetto trasforma il territorio, che costruire la propria villetta o la casa d'appartamenti o una scuola o una strada o un posteggio o l'argine di un fiume o un sottopasso o un riparo fonico è un atto – un progetto – di modifica: della morfologia del paesaggio, della realtà naturalistica esistente, dell'estetica e della storia, dell'emissione e del riverbero e degli echi dei suoni, dei modi di spostarsi in auto, del passeggiare e del camminare a piedi, delle condizioni economiche e fondiarie, delle dinamiche positive e anche negative che ne possono conseguire. Modificazioni che vanno ben oltre le barriere della parcella di terreno del privato, dei confini dei singoli Comuni, delle differenze regionali. Ciò non si traduce nel fare nulla e proteggere e conservare ad oltranza, anzi. Modificare è talvolta anche necessario, e una nuova strada può essere un'opportunità «...non come intervento subito e di ulteriore degrado, ma come elemento generatore di ordine là dove oggi vi è confusione, come dinamo per conferire qualità ad un territorio oggi banalizzato», scrisse in un Diario del 24 maggio. Significa cercare nuovi equilibri, ricreare gerarchie, far (ri)emergere i valori sommersi, scegliere gli obiettivi: dentro quella nuova cultura di cui bisogna approfittare, dentro un territorio valutato nella sua globalità. «Ciò che sarà decisivo per la città europea dei prossimi anni – scriveva nel lontano 1994 Vittorio Gregotti nel libro «Le scarpe di Van Gogh» – sarà innanzitutto il destino di quanto città non è: il destino del suolo non edificato, della natura storizzata, della geografia su cui si appoggiano le città».