

# Il territorio di AlpTransit

Autor(en): **Caruso, Alberto**

Objektyp: **Preface**

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

Band (Jahr): - **(2016)**

Heft 3: **Il territorio di Alptransit**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Alberto Caruso

## Il territorio di AlpTransit

...Oggi il compito dell'architetto è di mediazione tra le sempre più numerose discipline che intervengono nel processo edilizio e la dimensione estetica, che rimane pertanto l'aspetto culturale emergente, il segno di civiltà che si trasmette oltre, e che in qualche modo fa storia (che le mura romane siano state realizzate in conglomerato e laterizio, piuttosto che in cemento armato, non cambia molto al loro impatto strutturante il territorio)...

Flora Ruchat Roncati, 1996

La copertina di *Rivista Tecnica* n. 4 del 1996 era illustrata dall'espressivo disegno a penna del tracciato di AlpTransit Gottardo, trasmesso da Flora Ruchat alla redazione insieme a due testi, che presentavano il progetto dei manufatti della Transjuranne e il progetto dei portali di Pollegio e di Erstfeld di Alptransit San Gottardo. Due testi esemplari (il primo scritto insieme a Renato Salvi) che vi raccomandiamo di leggere, per la chiarezza con la quale Flora Ruchat introduceva il tema della progettazione delle infrastrutture in un territorio oggetto di veloci e radicali mutamenti provocati da uno sviluppo economico poco governato. Il progetto infrastrutturale – questo è il concetto fondamentale del testo – è la migliore occasione, offerta a chi ne detiene la responsabilità, per riordinare il territorio e indirizzarne lo sviluppo. Il disegno, che Pascal Sigrist oggi ripropone come illustrazione del suo testo che di seguito pubblichiamo (attribuendone la paternità, come dagli atti ufficiali, all'intero *Beratungsgruppe für Gestaltung*), è singolare e significativo. Gli unici elementi geografici che riproduce sono i laghi, sia quelli della Svizzera interna che quelli ticinesi e lombardi, macchie nere che indicano precisamente la finale destinazione meridionale della trasversale alpina, considerata come «ferrovia di pianura». La rilevanza del paesaggio nella strategia progettuale di Flora Ruchat è esplicita nelle scritte che chiosano il disegno: a nord della galleria la vista del Rigi, poi la vista verso est delle cime accoppiate dei *grosser und kleiner Myten* e a ovest del Oberbauen, e quindi, a sud della galleria, la vista del lago Maggiore e della «silhouette di Bellinzona».

A proposito dei portali di AlpTransit, nel testo del 1996 Flora Ruchat scriveva che «gli sbocchi della galleria preludono e concludono l'impegno tecnico-ingegneristico del traforo ferroviario... Pertanto l'immagine non è da ricercarsi nella formulazione enfaticamente del loro significato eccezionale, bensì nell'espressione adeguata di un paesaggio costruito, in cui il portale si dilata a *luogo del portale* e si identifica con esso». Si trattava di progettare dei *luoghi*, di introdurre segni che attribuissero significati a territori che ne erano privi.

In occasione dell'apertura della galleria di base del San Gottardo, le pubblicazioni e i saggi più o meno celebrativi saranno certamente numerosi. *Archi* ha scelto un atteggiamento diverso, inaugurando un modo per noi nuovo di trattare un tema così complesso e interdisciplinare. Abbiamo interpretato la nostra missione – di pubblicare materiali finalizzati a provocare riflessione e dibattito – a cominciare dalla



produzione intenzionale degli stessi materiali: non pubblichiamo testi da leggere e confrontare, ma un dialogo in diretta tra due esperti, l'economista dei trasporti Remigio Ratti e il geografo Gian Paolo Torricelli, moderati da Paolo Fumagalli. La registrazione del dialogo tra autorevoli rappresentanti di discipline diverse e di opinioni diverse viene proposta ai lettori come efficace strumento di conoscenza critica.

I concetti che Flora Ruchat sollevava vent'anni fa vengono ripresi nel dialogo tra Ratti e Torricelli e rivelano la loro forte attualità. Il più rilevante tra i temi trattati nel dialogo ci sembra quello (sul quale Ratti e Torricelli concordano) di considerare l'apertura della galleria di base come l'inaugurazione di una nuova fase, necessaria per recuperare i ritardi e concepire finalmente le soluzioni per far fronte al nuovo scenario. Le opere essenziali, quelle che costano di più, sono state realizzate o in corso di realizzazione (come la galleria di base del Ceneri). Da adesso bisogna lavorare al completamento della trasversale «da confine a confine» perché AlpTransit non abbia soltanto un effetto interno e la sua attività tenga conto della nuova scena dei trasporti internazionali, e soprattutto bisogna lavorare alle misure pianificatorie, e non solo, necessarie per governare gli effetti indotti sul territorio. Sono queste misure che determineranno, nei tempi lunghi, l'esito – positivo o negativo sulla vita dei cittadini ticinesi – della costruzione della galleria ferroviaria più lunga del mondo.

Alberto Caruso

## Das territorio von AlpTransit

Zu den Aufgaben des Architekten gehören heute die Vermittlung zwischen den zahlreichen Disziplinen, die am Bauprozess beteiligt sind, sowie die ästhetische Dimension, die nach wie vor der wichtigste kulturelle Aspekt ist – ein Zeichen der Zivilisation, das bleibt und in gewissem Sinn Geschichte schreibt (die Tatsache, dass die römischen Mauern aus Konglomerat und Backstein anstatt aus Stahlbeton errichtet wurden, ändert wenig an ihrer strukturierenden Wirkung auf die bebaute Landschaft)...

*Flora Ruchat Roncati, 1996*

*Das Titelblatt der Rivista Tecnica Nr. 4 aus dem Jahr 1996 schmückte die ausdrucksvolle Federzeichnung der Trasse des AlpTransit am Gotthard, die Flora Ruchat der Redaktion zukommen liess – zusammen mit zwei Texten, in denen das Projekt der Bauten für die Transjurane sowie das Projekt der Portale in Pollegio und Erstfeld an der Gotthardachse von AlpTransit vorgestellt wurden. Zwei vorbildliche Texte (der erste davon wurde gemeinsam mit Renato Salvi verfasst), deren Lektüre wir empfehlen. Mit großer Klarheit führte Flora Ruchat in das Thema der Planung von Infrastruktureinrichtungen in einer Gegend ein, die als Folge eines kaum gesteuerten wirtschaftlichen Wandels in kurzer Zeit radikalen Umwälzungen unterworfen ist. Der Text geht von der Prämisse aus, dass die Planung einer Infrastruktureinrichtung die beste Chance für die Verantwortlichen ist, eine Gegend neu zu ordnen und ihre Entwicklung zu steuern.*

*Die Zeichnung, die Pascal Sigrüst heute als Illustration seines im Folgenden veröffentlichten Texts verwendet (und als deren Urheber er gemäß den offiziellen Unterlagen die gesamte Beratungsgruppe für Gestaltung nennt), ist ebenso einzigartig und bedeutsam. Als geografische Elemente werden nur die Seen der Zentralschweiz, des Tessins und der Lombardei dargestellt – als schwarze Flecken stehen sie für den südlichen Bestimmungsort der Alpentransversale, die als «Flachbahn» angesehen wird. Die Bedeutung der Landschaft für die Projektstrategie von Flora Ruchat kommt in den Bildlegenden zum Ausdruck: nördlich des Tunnels der Blick auf die Rigi, dann der Blick nach Osten auf den Doppelgipfel des Großen und Kleinen Mythen, im Westen auf den Oberbauen und entsprechend im Süden des Tunnels der Blick auf den Lago Maggiore und die «Silhouette» von Bellinzona. Zum Thema der AlpTransit-Portale schrieb Flora Ruchat 1996, dass die Ein- und Ausfahrt des Tunnels die technische und ingenieurtechnische Leistung des Eisenbahntunnels einleiten und abschließen... Das Bild darf daher nicht in einer emphatischen Beschreibung ihrer außergewöhnlichen Bedeutung gesucht werden, sondern in einem angemessenen Ausdruck der gebauten Landschaft, in der das Portal zum «Ort des Portals» erweitert wird und sich damit identifiziert. Es geht um die Planung von Orten, um Zeichen, die vorher bedeutungslosen Gebieten eine Bedeutung verleihen.*

*Anlässlich der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels werden zahlreiche mehr oder weniger verherrlichende Publikationen und Essays veröffentlicht. Archi hat sich für eine andere Haltung entschieden und einen für uns neuen Ansatz für den Umgang mit einem so komplexen und interdisziplinären Thema gewählt. Unsere Aufgabe – die Veröffentlichung von Material, das zum Nachdenken und zur Debatte anregt –*

*haben wir so interpretiert, dass sie bei der bewussten Produktion dieser Materialien selbst beginnt. Wir veröffentlichen keine Texte zur bloßen Lektüre und zum Vergleich, sondern einen direkten Dialog der Experten. Bei uns diskutieren der Verkehrswissenschaftler Remigio Ratti und der Geograf Gianpaolo Torricelli unter Moderation von Paolo Fumagalli. Die Aufnahme eines Dialogs renommierter Vertreter unterschiedlicher Disziplinen und Meinungen wird den Lesern als wirksames Instrument zur kritischen Meinungsbildung angeboten.*

*Die von Flora Ruchat vor 20 Jahren eingebrachten Ideen werden im Dialog zwischen Ratti und Torricelli aufgegriffen und zeigen ihre große Aktualität. Mit Ratti und Torricelli teilen wir den Eindruck, dass das wichtigste Thema des Dialogs die Eröffnung des Basistunnels als Auftakt für eine neue Phase ist, die erforderlich ist, um den bisherigen Rückstand aufzuholen und endlich Lösungen zur Bewältigung der neuen Szenarien zu entwickeln. Die wichtigsten Bauwerke mit den höchsten Kosten (wie der Ceneri-Basistunnel) wurden oder werden ausgeführt. Jetzt muss an der Fertigstellung der Transversale «von Grenze zu Grenze» gearbeitet werden, damit AlpTransit nicht nur intern Wirkung zeigt, sondern auch die neue Situation des internationalen Verkehrs reflektiert. Insbesondere muss an den Planungsmaßnahmen (und nicht allein daran) gearbeitet werden, die erforderlich sind, um die Auswirkungen auf die bebaute Landschaft zu steuern. Langfristig werden diese Maßnahmen darüber entscheiden, ob der Bau des längsten Eisenbahntunnels der Welt auf das Leben der Tessiner Bürger positive oder negative Auswirkungen haben wird.*