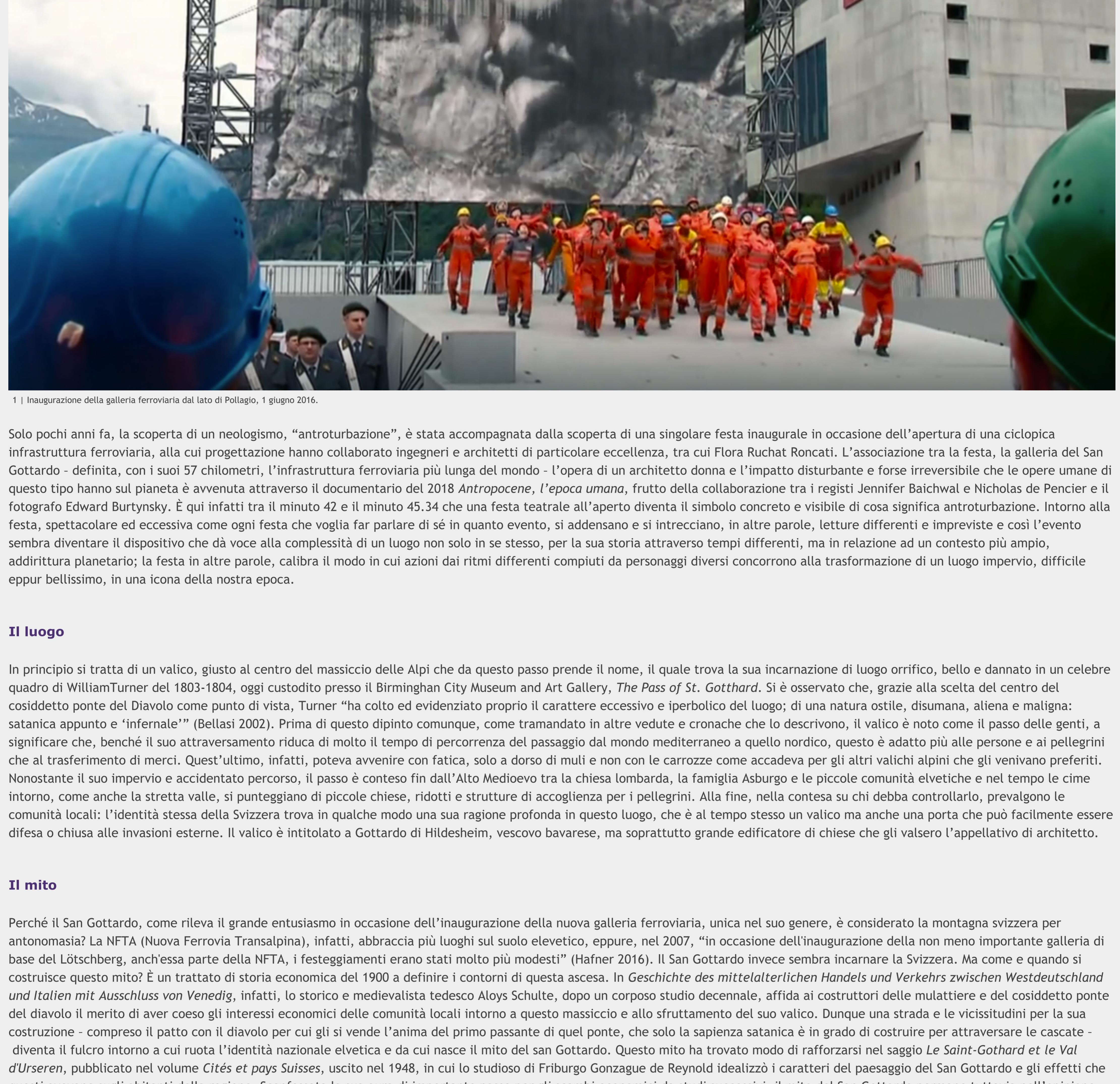


La festa inaugurale del traforo del San Gottardo

Fernanda De Maio

↓ English abstract ↓



1 | Inaugurazione della galleria ferroviaria dal lato di Pollaggio, 1 giugno 2016.

Solo pochi anni fa, la scoperta di un neologismo, "antroturbazione", è stata accompagnata dalla scoperta di una singolare festa inaugurale in occasione dell'apertura di una ciclopica infrastruttura ferroviaria, alla cui progettazione hanno collaborato ingegneri e architetti di particolare eccellenza, tra cui Flora Ruchat Roncati. L'associazione tra la festa, la galleria del San Gottardo - definita, con i suoi 57 chilometri, l'infrastruttura ferroviaria più lunga del mondo - l'opera di un architetto donna e l'impatto disturbante e forse irreversibile che le opere umane di questo tipo hanno sul pianeta è avvenuta attraverso il documentario del 2018 *Antropocene, l'epoca umana*, frutto della collaborazione tra i registi Jennifer Baichwal e Nicholas de Pencier e il fotografo Edward Burtynsky. È qui infatti tra il minuto 42 e il minuto 45.34 che una festa teatrale all'aperto diventa il simbolo concreto e visibile di cosa significa antroturbazione. Intorno alla festa, spettacolare ed eccessiva come ogni festa che voglia far parlare di sé in quanto evento, si addensano e si intrecciano, in altre parole, letture differenti e impreviste e così l'evento sembra diventare il dispositivo che dà voce alla complessità di un luogo non solo in se stesso, per la sua storia attraverso tempi differenti, ma in relazione ad un contesto più ampio, addirittura planetario; la festa in altre parole, calibra il modo in cui azioni dai ritmi differenti compiuti da personaggi diversi concorrono alla trasformazione di un luogo impervio, difficile eppur bellissimo, in una icona della nostra epoca.

Il luogo

In principio si tratta di un valico, giusto al centro del massiccio delle Alpi che da questo passo prende il nome, il quale trova la sua incarnazione di luogo orrifico, bello e dannato in un celebre dipinto di William Turner del 1803-1804, oggi custodito presso il Birmingham City Museum and Art Gallery, *The Pass of St. Gotthard*. Si è osservato che, grazie alla scelta del centro del cosiddetto ponte del Diavolo come punto di vista, Turner "ha colto ed evidenziato proprio il carattere eccessivo e iperbolico del luogo; di una natura ostile, disumana, aliena e maligna: satanica appunto e 'infernale'" (Bellasi 2002). Prima di questo dipinto comunque, come tramandato in altre vedute e cronache che lo descrivono, il valico è noto come il passo delle genti, a significare che, benché il suo attraversamento riduca di molto il tempo di percorrenza del passaggio dal mondo mediterraneo a quello nordico, questo è adatto più alle persone e ai pellegrini che al trasferimento di merci. Quest'ultimo, infatti, poteva avvenire con fatica, solo a dorso di muli e non con le carrozze come accadeva per gli altri valichi alpini che gli venivano preferiti. Nonostante il suo impervio e accidentato percorso, il passo è conteso fin dall'Alto Medioevo tra la chiesa lombarda, la famiglia Asburgo e le piccole comunità elvetiche e nel tempo le cime intorno, come anche la stretta valle, si punteggiano di piccole chiese, ridotti e strutture di accoglienza per i pellegrini. Alla fine, nella contesa su chi debba controllarlo, prevalgono le comunità locali: l'identità stessa della Svizzera trova in qualche modo una sua ragione profonda in questo luogo, che è al tempo stesso un valico ma anche una porta che può facilmente essere difesa o chiusa alle invasioni esterne. Il valico è intitolato a Gottardo di Hildesheim, vescovo bavarese, ma soprattutto grande edificatore di chiese che gli valsero l'appellativo di architetto.

Il mito

Perché il San Gottardo, come rileva il grande entusiasmo in occasione dell'inaugurazione della nuova galleria ferroviaria, unica nel suo genere, è considerato la montagna svizzera per antonomasia? La NFTA (Nuova Ferrovia Transalpina), infatti, abbraccia più luoghi sul suolo elvetico, eppure, nel 2007, "in occasione dell'inaugurazione della non meno importante galleria di base del Lötschberg, anch'essa parte della NFTA, i festeggiamenti erano stati molto più modesti" (Hafner 2016). Il San Gottardo invece sembra incarnare la Svizzera. Ma come e quando si costruisce questo mito? È un trattato di storia economica del 1900 a definire i contorni di questa ascesa. In *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*, infatti, lo storico e medievalista tedesco Aloys Schulte, dopo un corposo studio decennale, affida ai costruttori delle mulattiere e del cosiddetto ponte del diavolo il merito di aver coeso gli interessi economici delle comunità locali intorno a questo massiccio e allo sfruttamento del suo valico. Dunque una strada e le vicissitudini per la sua costruzione - compreso il patto con il diavolo per cui gli si vende l'anima del primo passante di quel ponte, che solo la sapienza satanica è in grado di costruire per attraversare le cascate - diventa il fulcro intorno a cui ruota l'identità nazionale elvetica e da cui nasce il mito del san Gottardo. Questo mito ha trovato modo di rafforzarsi nel saggio *Le Saint-Gothard et le Val d'Urseren*, pubblicato nel volume *Cités et pays Suisses*, uscito nel 1948, in cui lo studioso di Friburgo Gonzaghe de Reynold idealizzò i caratteri del paesaggio del San Gottardo e gli effetti che questi avevano sugli abitanti della regione. Sconfessata la sua aura di importante passo per gli scambi economici da studi successivi, il mito del San Gottardo permane tuttavia nell'opinione pubblica grazie alla potente immagine di luogo spaventoso e sublime restituita dalle cronache dei viaggiatori nei secoli e dai dipinti dei vedutisti.

L'infrastruttura

Dopo la mulattiera e il ponte del Diavolo, battezzato così dal 1587, bisognerà aspettare il settecento per la realizzazione del primo traforo alpino proprio qui al San Gottardo: si tratta della galleria Urnerloch, lunga 64 metri, che evitando i punti, contribuì a migliorare la percorrenza dell'antica mulattiera trasformata nei secoli in strada carabile. Ma sono la costruzione della prima ferrovia con la galleria di 15 km e l'apertura al traffico automobilistico, per sole due ore al giorno, dell'antica mulattiera divenuta strada carabile, avvenute rispettivamente nel 1882 e nel 1906, che danno inizio alla trasformazione definitiva del valico in infrastruttura come manufatto architettonico per traffici e transiti misti. Viene così sancita la sovrapposizione tra l'essenza e l'identità della Svizzera e il racconto del paesaggio di montagna a cui presiede l'attento inserimento delle grandi imprese tecniche legate a questo tipo di infrastrutture. Il nuovo tracciato ferroviario realizzato da Alptransit con la sua galleria più lunga del mondo, motivo della festa inaugurale, è infatti preceduto dalla realizzazione del tracciato autostradale N2/A2 del Canton Ticino - la cui regia architettonica ed estetica è nelle mani dell'architetto ticinese Renzo Tami e vede la collaborazione di Flora Ruchat Roncati - ma anche dall'esperienza della stessa Ruchat Roncati in collaborazione con Renato Salvi per il disegno di vari segmenti della autostrada Trasjurane. Si tratta di illustri precedenti per il metodo con cui si realizzano e per i valori formali e plastici con cui viene controllato l'intero sistema affinché risultino progetti, e quindi visioni unitarie, delle infrastrutture e del modo in cui si innestano nel territorio, dando a questo un nuovo ordinamento. Il medesimo metodo viene infatti assunto anche per la nuova linea ferroviaria, benché questa sia prevalentemente sotterranea. Il lavoro degli architetti viene organizzato in due fasi:

"La prima [...] consiste nell'elaborazione di un linguaggio architettonico riconoscibile lungo tutto il tracciato della nuova linea, ossia di regole basilari da distribuire ai numerosi studi d'ingegneria implicati nel progetto [...] La seconda [...] è l'applicazione concreta delle regole sul campo. È il momento in cui i principi sono confrontati con il contesto, in cui i diversi manufatti devono diventare dei veri progetti, ancorati nel territorio. Le costruzioni visibili legate al progetto [...] sono numerose: portali, ponti, sottopassi, muri di sostegno, pozzi di ventilazione, accessi di gallerie per il trasporto dei materiali o di gallerie di sondaggio, edifici tecnici, serbatoi, villaggi di minatori, paesaggi, terrazzamenti, vasche di infiltrazione, passaggi ecologici, opere di protezione contro le inondazioni [...]."

Tutti i pezzi di questa opera devono sottostare oltre che alle leggi dell'ottimizzazione strutturale anche ad alcune regole di posizionamento preciso sul territorio,

[...] come se fossero sempre state là, con la loro forma che ha preso in prestito qualcosa alla poesia dei treni che, tra qualche anno, attraverseranno il paesaggio a gran velocità tra Zurigo e Milano, avvicinando un po' il mare del Nord al Mediterraneo" (Sigrist 2016).

Ciò che l'esperienza di Ruchat Roncati e dei suoi collaboratori porta anche nel progetto della galleria del San Gottardo è il tema della profonda relazione che deve instaurarsi tra il disegno del tracciato e il disegno dei manufatti affinché "l'inserimento delle nuove figure dei manufatti restituiscia una nuova forma e una possibile nuova narrazione dei paesaggi attraversati" (Valente 2017). Simulare l'atemporaliità dei nuovi segni/manufatti e al contempo far sì che essi offrano una nuova narrazione del territorio sono le coordinate entro cui vengono disegnate le opere in cemento armato dentro le viscere della montagna come nei punti in cui il tubo riemerge nel paesaggio e si trasforma in portale, viadotto, torre/cabina di ventilazione e controllo e così via. Diciassette anni di lavori sono stati necessari per compiere questa opera ciclopica che le attuali letture distopiche del pianeta pongono ad introduzione dell'antroturbazione, ossia di quell'atto di scavo incessante di montagne per realizzare milioni di metri cubi di gallerie per treni, metropolitane, miniere; per costruire la città dentro la terra.

La festa



2 | Inaugurazione della galleria ferroviaria dal lato di Pollaggio, 1 giugno 2016.

Riferimenti bibliografici

Testi e articoli performativi	Indici	Centro studi ClassiC	Libreria	Archivio
P. Bellasi, <i>Il San Gottardo. Il diavolo e il buco della serratura</i> , "Quaderni grigioniani" 71 (2002).		Associazione culturale Engramma		pdf 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13
Hafner s.d.		norme redazionali autori		14 15 16 18 19 20 21 22 23 24 25 26
U. Hafner, <i>Il San Gottardo nella storia/risorsa</i> , Biblioteca Nazionale Svizzera, s.d.		albo Referee		27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38
Maffioli, Navone, Toson 2018		Presentazione		39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50
S. Maffioli, N. Navone, C. Toson (a cura di), <i>Un dialogo ininterrotto. Studi su Flora Ruchat-Roncati</i> , Padova 2018.		Comitato scientifico internazionale		51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62
de Reynold 1948 1982		Policy e procedure redazionali		63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74
G. de Reynold, <i>Le Saint-Gothard et le Val d'Urseren</i> , in <i>Cités et pays Suisses. L'âge de l'homme</i> , Lausanne [1948] 1982.		Redazione Direzione e Comitato editoriale		75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86
Sigrist 2016				87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98
C. Schaub, <i>Viel Theater um einen Tunnel. Volker Hesse's Gotthard-Spektakel</i> , "SRF" (1 giugno 2016).				99 100 101 102 103 104 105 106 107 108
Schütte (1900) 2011				109 110 111 112 113 114 115 116 117 118
A. Schütte, <i>Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig</i> , Leipzig [1900] 2011.				119 120 121 122 123 124 125 126 127 128
Valente 2017				129 130 131 132 133 134 135 136 137 138
I. Valente, <i>La Transjurane. Architettura della strada e ordinamento del territorio</i> , "Werk bauen+wohnen" 2017.				139 140 141 142 143 144 145 146 147 148
				149 150 151 152 153 154 155 156 157 158
				159 160 161 162 163 164 165 166 167 168
				169 170 171 172 173 174 175 176 177 178
				179 180 181 182 183 184 185 186 187 188
				189 190 191 192 193 194 195 196 197 198
				199