

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

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2005)

Heft: 3

Artikel: Si riparte dalla stazione

Autor: Gubler, Jacques

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-133194>

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: 26.04.2026

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



Si riparte dalla stazione

Jacques Gubler

Siamo usciti dal millenarismo?

Secondo l'ipotesi di Hobsbawm, il Ventesimo secolo, *secolo breve*, si chiude nel 1991, al momento della *fine del socialismo* (messa fuori circuito di Gorbaciov) e dell'inizio della guerra nei Balcani (nuova tipologia bellica: soldati senza caschi con fucili a ripetizione, bombardamento aereo dell'autostrada). In Svizzera, paese cresciuto nei miti storiografici, l'anno 1991 segna il 700° anniversario della Confederazione, un broncio per gli artisti, un crescendo nel discorso politico. Si celebra la sacralità strettamente confinata dello *status quo* (neutralità + segreto bancario). Si cerca di riunire il popolo svizzero nel progetto della Mostra Nazionale per l'inizio del Terzo Millennio. La CH aderisce al WTO per evolvere nel mercato globale. Si pone la questione della partecipazione all'UE. Negli anni 1990 si rafforza il *New Public Management* nella gestione dei servizi pubblici. La retorica della messa in concorrenza denuncia i monopoli. I soliti cartelli sono risparmiati. Cresce la *Stimmung* millenarista ed oscurantista. Si annuncia la *Fine della Storia*. L'orologio di Beaubourg sottrae i secondi in un lungo conto alla rovescia. Cosa succederà al momento dello zero finale? Una catastrofe informatica? Guardiamo le istituzioni che focalizzano la cultura nazionale della CH: l'esercito, la posta, le costruzioni federali, le ferrovie. Lasciamo nell'ombra la fiera bandiera della *Swissair*, valigia diplomatica e casaforte ambulante della CH. Il fallimento della compagnia si manifesta tramite due eventi mediatici. Il beffardo *grounding*, suicidio compiuto una notte di sbornia nel settore bancario svizzero. La beffa però era stata anticipata dalla disavventura transatlantica del volo SR 111, catastrofe senza remissione. L'11 settembre 2001 della *Swissair* porta la data del 2 settembre 1998. La pubblicazione della monumentale inchiesta canadese interessa tutte le compagnie in concorrenza sulla rotta artica. La riforma dell'esercito (programmi *Esercito 95*, *Esercito XXI*) tocca l'organo maggiormente sensibile del corpo sociale. Si scontrano il controllo politico, la riduzione dei costi secondo il *New Public Management*, l'evoluzione tecnologica,

il discorso pacifista. Le nuovissime guerre balcaniche frantumano il modello strategico ereditato dalla *Mobilizzazione di Guerra* e perfezionato in cinquant'anni quale risposta al confronto bicefalo delle «superpotenze» nucleari. Vacillano le certezze interiorizzate da due generazioni di sottoufficiali e istruttori permanenti. Da un giorno all'indomani si declassifica il segreto militare che proteggeva la presenza nel territorio di circa 2000 *bunkers*, ormai reputati inutili e venduti come vecchie stoviglie. Sono abbandonati al *laissez-faire* aeroporti disegnati per l'aviazione degli anni 1940-1950. Alcune caserme sono da chiudere. Si ridistribuiscono le competenze. Sono dibattute nuove «missioni di pace». Le scosse ideologiche favoriscono manovre di retroguardia e aggiramento. La demagogia ultramontana s'impadronisce del patriottismo. Il dibattito stagionale sui crediti militari somiglia ad un campo minato. La razionalità, arma concettuale che permetterebbe di «razionalizzare» l'istituzione militare si trova disattivata. Un *dessinateur de presse* dipinge la situazione. Ad ogni riforma successiva, il simbolo del *Swiss Army Knife* perde qualcuno dei suoi denti polifunzionali. Alla fine rimane solo il cavatappi (Chapatte, *Le Temps*, 12 maggio 2005). Sembra però che l'evoluzione strategica odierna spinge l'affilamento di strumenti specializzati verso diversi coltelli più efficaci. Il progetto *Esercito XXI* riscalda la lotta parlamentare in nome della difesa dell'«identità svizzera» in un paese dove la tradizione del *Servizio Militare*, ereditata dall'*ancien régime*, convive con due utopie moderne: *l'Umanizzazione della Guerra* e la *Pace delle Nazioni*. Il progetto *Esercito XXI* strascica i piedi per meglio progredire a sbalzi. Il settore pubblico delle vecchie PTT perde due T in seguito all'evoluzione satellitare delle telecomunicazioni. La privatizzazione dei telefoni sottrae un importante capitale pubblico riinvestito nell'istituzione diffusa nel microcosmo comunale. La bella parola, *funzionario*, diventa offensiva con l'accusa di godere l'ozio di privilegi centenari. Come nel caso dell'esercito, la posta rispondeva alla fiducia popolare nella sopravvivenza millenaria della CH, paese costellato

dal giallo cadmio chiaro delle cassette smaltate e degli autocarri. Cittadini si sentono vivisezionati. Garbata e *soft*, l'azione sindacale per il mantenimento dei diritti sociali affronta il pensiero *pop* della direzione. Il cittadino incontra perplessità. Chi paga le persone adibite all'inventario commerciale dei *gadgets* policromi messi in vendita nell'ufficio postale del Terzo Millennio, chewing-gum, bastoni di *ovomaltine*, merende marziane deliziose per bimbi obesi, la raccolta delle *Barzellette di Totti*? Nel ruolo d'interfaccia dei pagamenti individuali, la Posta cerca di affermare la sua identità finanziaria e sociale di «banca di prossimità». Può questa riscoperta dell'acqua calda diventare la faccia mercantile prominente dell'istituzione postale? Il personale si sente riqualificato tra «i perdenti della modernizzazione», come dice Habermas. L'organizzazione centrale e regionale dell'*Ufficio delle costruzioni federali* (CF) è smantellata. Celebra il suo requiem alla fine del Secondo Millennio. La ricerca della «qualità svizzera» dell'edificio confederale era legata all'organizzazione del concorso. Lo smantellamento delle CF significa la regressione della nozione moderna d'*architettura pubblica*.

Rail 2000

Con la coda dell'occhio e seguendo il metodo della nostalgia critica ho cercato di schizzare avventure collegate alla sopravvivenza dei servizi pubblici. Esumando la metafora militare della *cortina di fumo*, mi chiedo se la nebbia caduta dal quotidiano alla fine del Secondo Millennio non ha forse nascosto l'importanza della realizzazione progressiva del programma ferroviario *Rail 2000*, programma studiato dalla prima metà degli anni 1980 e legalizzato nel 1987. Lo slogan *Rail 2000* non entra nella *Stimmung* millenarista. Estrapolando dal presente, si limita a modificare il futuro con l'occhio realista dei romanzi di Jules Verne. Forse abbiamo dimenticato l'importanza di *Rail 2000* perché esiste oggi senza catastrofe né temporeggiamento né sradicamento di piume né seppellimento intimo (la sorte delle Costruzioni Federali). Sulla storia d'amore tra popolo svizzero e ferrovie esistono ettometri di libri e riviste. Rimando al recente CD audiovisivo pubblicato nel 2003 da MEMORIAV: *Eisenbahn audiovisuell, le chemin de fer audiovisuel*. Scopriamo come «identità nazionale» e costruzione delle «strade di ferro» tessono l'immaginario storico della CH, dal momento del traforo del Gottardo, quando la culla geografica del Patto del 1291 si trasforma in percorso vibrante e sensazionale. Dal buio dei tunnel elicoidali si esce nell'ipnotica luce alpina dove l'icona della chiesa di Wassen aspetta l'ammirazione. Tuttavia, que-

st'affezione centenaria non basta a spiegare il successo tecnocratico e politico di *Rail 2000*. Nel 1971, l'incendio della stazione di Lucerna segna l'inizio del dibattito architettonico sul ruolo del polo ferroviario, focolaio della trasformazione urbana. Circa 10 anni saranno necessari alla definizione del nuovo progetto, altri 10 anni alla sua realizzazione. La divisione ternaria delle competenze amministrative, la divisione binaria delle competenze tecniche (ingegneri per il *Tiefbau*, architetti per il *Hochbau*) la concorrenza tra gomma su asfalto e binari, sono ostacoli ideologici da superare.

Il *Neubau* monumentale che sorge lentamente a Lucerna è fissato negli occhi dai protagonisti della stazione centrale di Zurigo, l'unica città svizzera dove esistono più di due stazioni per i passeggeri. A Zurigo, la questione non riguarda solo la necessità di organizzare e/o di trascurare il concorso d'architettura che regalerebbe un nuovo edificio. Il piano e le direttive fondatrici progrediscono nel sottosuolo. Il principio napoleonico della linea diretta conduce all'immersione di un nuovo tubo sotto il fiume per collegare due stazioni (pure già collegate da una linea sinuosa con ponte e tunnel) e al traforo della collina che separa due valli. Il piano segue il concetto e la tecnologia della *S-Bahn*, trasporto regionale d'importanza nazionale. Il collegamento trasversale con l'aeroporto è rafforzato dall'installazione di un anello e di spole in convergenza verso il nucleo della *Hauptbahnhof*, dichiarato *Stadtraum HB*, luogo urbano primario di 100'000 metri quadrati. La bellezza del discorso tecnocratico trascina la voglia politica di costruire una metropoli economica e il consolidamento capillare di una seconda città parallela, la ormai famosa Glatt-Thal-Stadt, compressa in *Glattalstadt*, senza bandire il segno fonetico della centralità (Altstadt). Uno strano effetto di visibilità espressionistica si aggrappa ai due primi edifici che illustrano la nuova generazione delle stazioni, a Lucerna e a Zurigo Stadelhofen. In ambedue casi il team che vince il corso presenta immagini forti segnate dalla poetica dell'ingegnere architetto Santiago Calatrava, puro prodotto della cultura costruttiva dell'ETH. Col *structural expressionism* di Calatrava si spara il colpo di partenza. Gli esempi di Lucerna e Stadelhofen saranno vomitati da molti architetti per eccesso di gesticolazione personale. Questa polemica sembra poco importante dal momento che il problema primario delle infrastrutture sfugge alla competenza degli architetti.

Work in progress da oltre 20 anni

Il programma *Rail 2000* coinvolge importanti lavori sul tracciato della rete nazionale. All'inizio la

riforma si sviluppa sul percorso Zurigo-Berna con nuovi tunnel e nuovi tratti rettilinei. Il principio ambizioso dell'orario cadenzato, l'evoluzione del *matériel roulant*, le scadenze di un' esposizione nazionale che abbraccia quattro siti sull'arco giurassico di tre laghi, definiscono un organigramma spazio-temporale che favorisce i poli urbani del *plateau* e del bacino renano per estendersi verso il bacino lemanico. Il rilancio dell'asse nord-sud si basa sulla concorrenza di due tunnel transalpini maggiori, progetto accettato da un voto popolare. Solo una cronologia rigorosa permetterebbe di cogliere con precisione le tappe successive della riforma e di inserire nella discussione il vecchio progetto di *Swissmetro*, teorizzato nel 1974 da Rodolphe Nieth. Una spola in levitazione magnetica corre in un tunnel profondo, nutrito dalla bell'ipotesi del *vide d'air*. In nome dell'invenzione tecnologica il sistema crea più problemi di quanti ne risolve. Il progetto si sviluppa negli anni '80 con l'appoggio logistico del Politecnico di Losanna. Costoso giocattolo accademico, *Swissmetro* si oppone all'empirismo di *Rail 2000*. Le FFS procedono con tocchi caparbi. Il mitico *Tunnel de Chexbres*, sipario aperto sul panorama lemanico, costruito dal mitico Louis Favre, riceve una nuova calibratura senza interruzione del traffico. Nel frattempo si scopre che treni a levitazione magnetica possono anche funzionare all'aperto.

Il *New Public Management* comporta conseguenze contrastanti. Il principio thatcheriano del *charter* ferroviario, separazione tra binari e *matériel roulant*, ravviva le passioni liberali ottocentesche ma incontra anche una ponderosa resistenza culturale. O dalla parte del personale sacrificato sull'altare della privatizzazione o dalla popolazione dei viaggiatori poco sedotta dal tentativo di «macdonaldizzare» la carrozza ristorante.

Un'evoluzione sorprendente riguarda il ruolo dell'architetto. Da un lato le FFS impegnano un numero crescente di laureati e laureate all'interno della loro amministrazione e promuovono la figura del *manager*. Dall'altro le FFS organizzano concorsi e distribuiscono mandati per elevare la qualità architettonica delle stazioni. Gli architetti *managers* vivono dall'interno lo sviluppo del polo ferroviario come *Kernbereich* (letteralmente, *tenuta nucleare*) e partecipano all'invenzione di una nuova struttura immobiliare gestita dalle FFS, la *SBB AG Immobilien*, che studia *businessplans*. Al *project manager* è possibile opporre la figura dell'architetto artista che amplifica e restaura le «vecchie stazioni». In tutte le città, le discussioni locali danno enfasi all'importanza simbolica, quasi intoccabile, del monumento ferroviario. L'architetto

artista, con ritocchi chirurgici e interventi sulla luce, mostra il suo talento di *stage manager*, mentre l'architetto *manager* della SBB AG suggerisce nuovi contenuti commerciali. Cresce l'area d'intervento che si espande sulle «tenute» laterali nei grandi centri (Basilea) e nei piccoli (Sierre). Chi pensava che fosse appropriato e proficuo costruire nuovi alloggi in vicinanza immediata dei binari (Zurigo HB, Coira) quando molti proprietari esigono la costruzione di ripari fonici (Paradiso)?

Chiudo gli occhi per meglio rivedere, godendomi le stimolanti vibrazioni ferroviarie, qualche immagine a cavallo tra secondo e terzo millennio. Vedo esempi di restauro creativo a Zurigo (il monumentale *shed* convertito in mercato coperto) a Losanna, a San Gallo, a Ginevra, a Montreux, con interventi di chirurgia architettonica. Esistono interventi più radicali a Basilea con il suo *kiss & ride*, rotonda di breve sosta gratuita nel parcheggio in sottosuolo, e con l'onda di una passerella sopra lo *shed*, o a Berna dove si frantuma il corpo buio del primo palazzo ferroviario modernista (interpretazione sotto terra del modello aeroportuale) per introdurre la luce del giorno. Non si copia il modello generico dell'aeroporto: *boutique* e *taxfree* per riempire gli aleatori tempi morti. L'interscambio in orario cadenzato comporta però la risposta alla fame. Il cibo entra. La risposta alla voce dello stomaco trova diverse espressioni, dalla gastronomia all'acclimatazione in succursale della «cooperativa», dall'apertura di mini empori alimentari di lusso alla vendita ambulante del *coupe-faim* e del *coupe-soif* (Bretzel, castagne, costosi sandwich, bibite firmate). Entra la puzza di frittata mescolata alla fumigazione dei grassi animali, odore generico del *fast-food*, nella «tenuta» ferroviaria?

Il progetto *Rail 2000* ha cercato di trasformare la rete ottocentesca in una rete capillare di trasporto regionale e interurbano, rafforzando il ruolo della centralità economica e culturale delle città in concorrenza. Paradossalmente, questa politica di *ricentramento* si manifesta al momento stesso della scoperta e della descrizione sociologica dell'*urban sprawl*, risultato della mobilità autostradale diffusa sul territorio. Alla metà dell'Ottocento, la Svizzera era entrata con venticinque anni di ritardo nella costruzione delle ferrovie. Lo stesso ritardo, anzi un ritardo maggiore, si osserva nella rete autostradale iniziata nel decennio 1960-1970. Forse questo ritardo è stato proficuo alla riflessione teorica sulla complementarità tra gomma e binari.

Alla questione metafisica di Duchamp: *Si deve reagire contro la pigrizia dei binari entro il passaggio dei treni?* (Marcel Duchamp, *Notes*, # 264), le FFS hanno risposto di sì.