

# Intervista a Adrian Wildbolz : la ragnatela non deve strapparsi

Autor(en): **Wildbolz, Adrian**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Alpexpress. Ticino : la rivista di AlpTransit San Gottardo SA**

Band (Jahr): - **(2015)**

Heft 2

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-596033>

## **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.



# LA RAGNATELA NON DEVE STRAPPARSI

**«Paragono il nostro incarico a una grande ragnatela, alla quale dobbiamo prestare attenzione e che non deve strapparsi in nessun punto». Adrian Wildbolz ha studiato ingegneria civile HTL perfezionandosi poi in ingegneria industriale STV. Lavora presso AlpTransit San Gottardo SA dall'inizio della realizzazione della Galleria di base del San Gottardo, nel 1999. Dapprima come sostituto e poi come capo progetto Amsteg. Dal 2006 è Direttore del Settore Nord e da quest'estate anche del Settore Centro.**

Già durante gli studi Adrian Wildbolz si è dedicato al progetto Ferrovia 2000. In seguito ha lavorato quattro anni in Germania. Da Berlino si è spostato a Halle, Leipzig e Potsdam per diversi progetti legati al traffico ferroviario e stradale. «Subito dopo la caduta del muro è stato un periodo davvero appassionante». Rientrato in Svizzera è stato responsabile presso le FFS a Zurigo per la manutenzione dei binari. Nel 1998, dopo la votazione popolare per la NFTA, Adrian Wildbolz si candida come Assistente capoprogetto Amsteg presso AlpTransit San Gottardo SA. Si aggiudica il posto e da allora non si è più mosso! «Evidentemente è un periodo molto lungo, ma no, il mio lavoro non è ancora diventato noioso».

Ogni giorno è diverso, il progetto va avanti e allo stesso tempo anche il lavoro si evolve. «Ero presente a tutte le fasi: i lavori preparatori, i primi brillamenti ad Amsteg, la costruzione e la demolizione dei piazzali d'installazione, la caduta del diaframma principale, l'inizio della tecnica ferroviaria e ora le corse di prova e i grandi festeggiamenti pubblici e i lavori di chiusura all'esterno della galleria». Senza dimenticare tutte le persone, dalla popolazione, ai media ai visitatori della galleria giunti da tutto il mondo che ha avuto modo di incontrare.

## Come una grande casa

Adrian Wildbolz ama i paragoni. «I nostri compiti sono come una grande ragnatela. Se una parte della rete si muove vi sono conseguenze anche negli altri settori». Il suo lavoro è quindi quello di badare che la rete non si strappi. In poche parole: prevedere, riflettere e sdrammatizzare le situazioni scottanti. Nel suo compito di committente, si vede più come un pianificatore che un ingegnere. «Quando le persone non capiscono cosa faccio, paragono il mio lavoro ai compiti di un committente di una casa». Controlla che gli architetti e gli ingegneri svolgano i loro compiti, che le finanze e i tempi siano rispettati e interviene con il grande supporto di tutta la squadra. La «piccola» e affascinante differenza è che la realizzazione della Galleria di base del San Gottardo dura di più e costa come 15'000 case!

## Win-win situation

Le win-win situation sono le passioni di Adrian Wildbolz. La sua famiglia sorride quando per l'ennesima volta racconta qualcosa con l'entusiasmo dei primi giorni. Racconta per esempio che invece di demolire un piccolo ponte ferroviario costruito per il cantiere in Canton Uri, in collaborazione con le autorità si è potuto trasformarlo in una pista ciclabile. In questo modo alcune opere provvisorie di AlpTransit San Gottardo sono state risparmiate e donate alla popolazione urana che ne potrà beneficiare anche in futuro. A Sedrun invece, continuano i lavori per la pista di sci di fondo che verrà messa provvisoriamente a disposizione già quest'inverno. «Successi di questo genere mi motivano sempre».

## Come se nulla fosse stato

«La realizzazione della Galleria di base del San Gottardo è stata come una maratona. Con l'inizio delle corse di prova siamo giunti al rettilineo d'arrivo. Ma dopo l'inaugurazione avremo il piacere di un piccolo giro di corsa in più». Visto che il piazzale d'installazione di Rynächt sarà utilizzato fino alla messa in esercizio, potrà essere demolito solo a partire dall'estate 2016. Questo vale anche per la vecchia linea e per il nuovo accesso autostradale. «Il nostro obiettivo è lasciare il Canton Uri assolutamente pulito e in ordine come lo abbiamo trovato nel 1998». Che questo tema stia a cuore a Adrian Wildbolz lo si può vedere a Amsteg dove i vecchi piazzali d'installazione sono già tornati verdeggianti campi.